

P O S U D E K

o vlivech záměru

II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň přeložka silnice

na životní prostředí

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

(červenec 2024)

P O S U D E K

o vlivech záměru

II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň přeložka silnice

na životní prostředí

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

zpracovatel posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

*držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona
č.100/2001 Sb., č. osvědčení 2719/4343/OEP/92/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č. j.
MZP/2021/710/3906*

spolupráce:

Ing. at Ing. Jana Bajerová

(červenec 2024)

Prohlášení

Posudek o vlivech záměru „II/116 Jinočany – Hlásna Třebaň“ na životní prostředí jsem zpracoval podle požadavků vyplývajících z § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), jako držitel osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 2719/4343/92/93, vydaného dne 28. 1. 1993 Ministerstvem životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky. Autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. MZP/2021/710/3906.

OBSAH:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	6
I. 1. Název záměru	6
I. 2. Kapacita (rozsah) záměru	6
I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	6
I. 4. Obchodní firma oznamovatele	6
I. 5. IČ oznamovatele	7
I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele.....	7
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	8
II. 1. Úplnost dokumentace	8
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	11
A. Údaje o oznamovateli.....	11
B. Údaje o záměru.....	11
B.I. Základní údaje.....	11
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1	11
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru.....	11
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	12
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry.....	12
B.I.5. Zdůvodnění potřeby umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.....	13
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry	14
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....	15
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	15
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat ..	15
B.II. Údaje o vstupech	16
B.II.1 Půda	16
B.II.2 Voda.....	16
B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)	17
B.II.4 Energetické zdroje	17
B.II.5 Biologická rozmanitost.....	17
B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	18
B.III. Údaje o výstupech	19
B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí.....	19
B.III.2 Odpadní vody.....	20
B.III.3 Odpady	21
B.III.4 Ostatní emise a rezidua	21
B.III.5 Doplňující údaje	23
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	24
C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	24
C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny	25
C.II.1 Ovzduší	25
C.II.2 Voda.....	25
C.II.3 Půda	26
C.II.4 Přírodní zdroje	26
C.II.5 Biologická rozmanitost, krajinný ráz	26
C.II.6 Klima	28
C.II.7 Obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	28
C.II.8 Hmotný majetek	29
C.III Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit	30
D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ..	31
D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru	31
D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	31
D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima	33
D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a další a fyzikální a biologické charakteristiky	36
D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody	40

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice**

D.I.5 Vlivy na půdu	48
D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje.....	50
D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost.....	51
D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce	61
D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	62
D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích	63
D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů	64
D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví	65
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	70
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích	70
E. Porovnání variant řešení záměru	70
F. Závěr	71
G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	72
H. Přílohy	72
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	72
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice.....	72
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	73
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ	73
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	85
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ..	101
VII.NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	102

Přílohy:

Příloha 1 – Vyjádření k dokumentaci

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I. 1. Název záměru

II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je propojení stávající silnice II/116 na silnici D0 v místě EXIT 21 Jinočany. Přeložka silnice je navržena mimo zastavěné území obcí tak, aby obyvatelé obcí nebyli negativně ovlivněni hlukem z komunikace, ale aby zároveň byla zajištěna dopravní obslužnost obcí.

V trase přeložky silnice II/116 je navrženo 12 nových křižovatek a přestavba 1 stávající křižovatky. Dále jsou navrženy 2 nové křižovatky na silnicích III. tříd a přestavba 1 stávající křižovatky. Na silnici II/101 bude navržena styková křižovatka jako součást MÚK v km 4,7007. V km 7,7143 a v 13,0517 jsou navrženy podchody pod přeložkou silnice II/116, které budou sloužit pro pěší a cyklisty.

Studii navrženy 4 ekodukty pro převedení biokoridorů zvěře a mosty přeložených účelových komunikací. Ekodukty jsou navrženy v šířce průchodu pro zvěř 40 m + 2x 5 m svah.

V km 9,5010 dojde k demolici stávajícího kamenného mostu mezi lomy Kréta a Holý vrch. Most sloužil pro mimoúrovňové křížení železniční vlečky Kladensko-Nučické dráhy. Koleje však byly demontovány a most je nyní nevyužívaný. Most nebude po dohodě s majitelem objektu Lomy Mořina spol. s r. o. obnoven.

Dále je v km 0,9253 navržen železniční most na trati č. 173. Trasa přeložky silnice II/116 zde bude vedena v podjezdu.

Trasa přeložky v některých úsecích využije vedení stávajících silnic III. tříd, budou však upraveny jejich směrové, výškové i další parametry. Opuštěné úseky silnic III. tříd budou zrehabilitovány nebo využity pro potřeby napojení účelových komunikací a pro cyklotrasy. Přeložka návrhové kategorie S 9,5/90 má celkovou délku 14 750 m při návrhové rychlosti 80 - 90 km/h.

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

kraj:	Středočeský
obec:	Jinočany, Zbuzany, Tachlovice, Chýnice, Dobříč, Vysoký Újezd, Mořina, Mořinka, Lety, Hlásná Třebaň
katastrální území:	Jinočany, Zbuzany, Dobříč u Prahy, Tachlovice, Chýnice, Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, Lety u Dobřichovic, Hlásná Třebaň

I. 4. Obchodní firma oznamovatele

Středočeský kraj

I. 5. IČ oznamovatele

70891095

I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená kapitola obsahuje všechny potřebné informace; ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II. 1. Úplnost dokumentace

Dokumentace záměru je zpracována v členění podle přílohy č. 4. zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům citovaného zákona. Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí předmětné stavby v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Jarmilou Paciorkovou, která je držitelkou osvědčení odborné způsobilosti autorizace 5251/3988/OEP/92, autorizace prodloužena č. j. 2021/710/3795.

Pokud jde o vlastní obsah a rozsah dokumentace, je podle názoru zpracovatele posudku vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci tato akceptovatelná k možnosti posoudit vlivy předloženého záměru na životní prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Vlastní dokumentace v části A – Údaje o oznamovateli - charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru. Údaje jsou předloženy odpovídajícím a dostatečným způsobem.

Část B – Údaje o záměru – popisuje základní charakteristiky stavby a splňuje po formální stránce požadavky přílohy číslo 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Z hlediska části C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území lze označit ve vztahu k uvažovanému záměru za postačující.

Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí – obsahuje v podstatě všechny kapitoly této části dokumentace:

- ❖ Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí
- ❖ Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích
- ❖ Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů
- ❖ Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí, které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně
- ❖ Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

- ❖ Charakteristika všech obtíží, které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Část E - Porovnání variant řešení záměru

Hodnocený záměr je předložen v jedné aktivní variantě.

Předložená dokumentace dále obsahuje požadované kapitoly F. Závěr, G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a H. Přílohy.

Součástí posuzované přepracované Dokumentace EIA jsou dále následující přílohy, z nichž řada byla aktualizována v rámci požadavků v průběhu posuzování vlivů na životní prostředí:

Příloha č. 1:

Vyjádření k záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ z hlediska územně plánovací dokumentace

Příloha č. 2:

Stanovisko orgánů ochrany přírody a krajiny k záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“,

Příloha č. 3:

Situace širších vztahů, měřítko 1 : 10 000

Příloha č. 4:

Technická studie „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“,

Příloha č. 5:

Rozptylová studie „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“,

Příloha č. 6:

Hluková studie „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“

Příloha č. 7:

Dopravně inženýrské podklady „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“

Příloha č. 8:

Výsledky biologického průzkumu a vyhodnocení vlivu záměru na druhy zvláště chráněné zákonem č. 114/1992 Sb. v platném znění „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice – studie proveditelnosti + EIA“

Hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny

Příloha č. 9:

Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“

Příloha č. 10:

Posouzení vlivu stavby „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ na územní systémy ekologické stability

Příloha č. 11:

Rámcová migrační studie „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“

Příloha č. 12:

Situace s vymezením variant – území ochranného pásma IIb. vodního zdroje Chýnvice

Podélný profil varianta A

Podélný profil varianta B

Posudek proveditelnosti z hlediska ochrany vodního zdroje pro vodní zdroj Chýnvice vrtů HV1-3, SŠ 1

Hydrogeologické posouzení vlivů na vodní zdroj v Chýnicích, GEOoffice, s.r.o.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po formální stránce pokládá dokumentaci na hranici akceptovatelnosti pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Je nezbytné upozornit, že požadovaným doplňováním dokumentace se celé dílo a zejména některé přílohy (zejména hluková studie) staly poněkud nepřehlednými. Řada informací, které bývají běžným standardem na úrovni procesu EIA, dokumentace neobsahuje (dendrologický průzkum, předběžný hydrogeologický průzkum, návrh koncepce nakládání se srážkovými vodami z tělesa komunikace na základě předběžného geologického průzkumu apod.).

Veškerá obdržaná vyjádření k dokumentaci jsou doložena v Příloze 1 předkládaného posudku.

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

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ na životní prostředí považuje zpracovatel posudku za akceptovatelnou k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva jakož i formulovat návrh závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro příslušný úřad – KÚ Středočeského kraje, odbor ŽP a zemědělství – a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění vydáním závazného stanoviska o hodnocení vlivů. Lze konstatovat, že rozsah a podrobnost přiložených odborných studií je přiměřený stupni projektové přípravy.

A. Údaje o oznamovateli

V této kapitole jsou uvedeny základní údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČ, jméno a příjmení oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Kapitola naplňuje informace požadované zákonem.

B. Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

Kapitola je rozdělena na dílčí kapitoly, jejichž názvy odpovídají požadavkům uvedeným v zákoně.

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

Předmětem předkládané dokumentace je posouzení záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“. Dle dokumentace záměr odpovídá následujícímu bodu dle přílohy č. 1 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění:

- 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1000 voz/24 hod).

Příslušným úřadem pro proces posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je Krajský úřad Středočeského kraje, OŽPZ.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska zařazení záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je propojení stávající silnice II/116 na silnici D0 v místě EXIT 21 Jinočany. Přeložka silnice je navržena mimo zastavěné území obcí tak, aby obyvatelé obcí nebyli negativně ovlivněni hlukem z komunikace, ale aby zároveň byla zajištěna dopravní obslužnost obcí.

V trase přeložky silnice II/116 je navrženo 12 nových křižovatek a přestavba 1 stávající křižovatky. Dále jsou navrženy 2 nové křižovatky na silnicích III. tříd a

přestavba 1 stávající křižovatky. Na silnici II/101 bude navržena styková křižovatka jako součást MÚK v km 4,7007. V km 7,7143 a v 13,0517 jsou navrženy podchody pod přeložkou silnice II/116, které budou sloužit pro pěší a cyklisty.

Studii navrženy 4 ekodukty pro převedení biokoridorů zvěře a mosty přeložených účelových komunikací. Ekodukty jsou navrženy v šířce průchodu pro zvěř 40 m + 2x 5 m svah.

V km 9,5010 dojde k demolici stávajícího kamenného mostu mezi lomy Kréta a Holý vrch. Most sloužil pro mimoúrovňové křížení železniční vlečky Kladensko-Nučické dráhy. Koleje však byly demontovány a most je nyní nevyužívaný. Most nebude po dohodě s majitelem objektu Lomy Mořina spol. s r. o. obnoven.

Dále je v km 0,9253 navržen železniční most na trati č. 173. Trasa přeložky silnice II/116 zde bude vedena v podjezdu.

Trasa přeložky v některých úsecích využije vedení stávajících silnic III. tříd, budou však upraveny jejich směrové, výškové i další parametry. Opuštěné úseky silnic III. tříd budou zrehabilitovány nebo využity pro potřeby napojení účelových komunikací a pro cyklotrasy. Přeložka návrhové kategorie S 9,5/90 má celkovou délku 14 750 m při návrhové rychlosti 80 - 90 km/h.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K popisu kapacity a rozsahu záměru ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek.

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

kraj: Středočeský
obec: Jinočany, Zbuzany, Tachlovice, Chýnice, Dobříč, Vysoký Újezd, Mořina, Mořinka, Lety, Hlásná Třebaň
katastrální území: Jinočany, Zbuzany, Dobříč u Prahy, Tachlovice, Chýnice, Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, Lety u Dobřichovic, Hlásná Třebaň

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska lokalizace záměru prezentované v příslušné kapitole posuzované dokumentace ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

Dokumentace uvádí významnou související a dotčenou dopravní infrastrukturu. Dále jsou vyjmenovány silnice II. a III. tříd, které budou dotčeny posuzovanou přeložkou. Dále se uvádí, že ve studii je zohledněna také plánovaná výstavba dalších komunikací z ÚP dotčených obcí, které budou řešeny samostatně.

Dokumentace dále uvádí, že z procesu návrhu trasy silnice II/116 mimo jiné vyplynulo, že je při další přípravě stavby nutno zohlednit požadavky obcí na podmiňující stavby pro výstavbu této komunikace. Dále se uvádí, že je vhodné zvážit samostatnou projektovou přípravu a realizaci přestavby stávající křižovatky v km 0,1628 a zkoordinovat ji s výstavbou areálu služeb „Logport Jinočany“, tak aby nedošlo ke zbytečným omezením provozu v křižovatce. Nadále by však bylo nutné koordinovat přípravu přeložky silnice II/116 s přestavbou křižovatky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace sice uvádí, jaké stavby byly ve studii zohledněny, není však patrné, v jakých aspektech byly stavby zohledněny. Z hlediska vlivů na životní prostředí se dle názoru zpracovatele posudku jedná zejména o koordinaci záměru v etapě výstavby s ostatními, v době realizace stavby, známými dalšími stavbami. Dále není zcela jednoznačně patrné, zdali všechny připravované silniční stavby jsou pro řešené časové horizonty zohledněny v dopravním modelu, ze kterého vycházejí akustické a imisní posouzení. V tomto smyslu jsou formulována odpovídající doporučení v návrhu závazného stanoviska.

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

Potřeba záměru spočívá v odvedení dopravy silnice III. tříd a zastavěné území obcí, jimiž tyto silnice procházejí. Po uvedení do provozu vytvoří spojnici mezi Hlásnou Třebaní, Lety a Prahou a tvoří ekvivalent k silnici II/115 pro dopravu mezi Řevnicemi a Prahou.

Dokumentace v této kapitole konstatuje, že trasa přeložky silnice II/116 je v Technické studii, která je podkladem pro posouzení v rámci předložené dokumentace, navržena v jedné variantě jako dvoupruhová směrově nerozdělená silnice v návrhové kategorii S9,5/90. Dokumentace uvádí, že přípravě navrhované trasy byla věnována značná pozornost a na základě projednávání s dotčenými obcemi je navržené řešení pro dotčené území zvoleno s ohledem na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatele.

Dokumentace dále uvádí, že na základě probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí a v nich uvedených požadavků bude realizována ve 2 etapách:

1. etapa km 0,0000 – km 8,6966
2. etapa km 8,6966 – km 14,7500

Dokumentace dále uvádí, že vodoprávní úřad nesouhlasil s vedením trasy přeložky komunikace II/116 přes IIb. Ochranné pásmo vodního zdroje na území obce Chýnvice, které bylo stanoveno rozhodnutím č.j. vod 235/1900/99/k/Bí ze dne 27. 9. 1990. V této souvislosti jsou v dokumentaci posouzeny tři varianty: navrhovaná, varianta A, varianta B, které jsou popsány v tabulce č. 2 dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku ve vztahu k záměru bez zásadnějších připomínek. Protože z dokumentace v souladu s metodickým sdělením MŽP OPVIP pro držitele autorizace ze dne 6. 3. 2015, č. j. 18130/ENV/15 není patrné, která doporučení jsou součástí projektové dokumentace a která vzešla z procesu posuzování vlivů na životní prostředí, je požadavek na etapizaci stavby zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska. Problematika vedení trasy přeložky v ochranném pásmu vodního zdroje obce Chýnvice je komentován v příslušné kapitole předkládaného posudku.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

Přeložka silnice II/116 je navržena v délce 14,75 km. Trasa přeložky silnice II/116 začíná v místě stávající mimoúrovňové křižovatky D0 s místní komunikací (MK) ulicí Poncarova (EXIT 21 Jinočany) na rozhraní k. ú. Jinočany a Třebonice přímým úsekem, na který navazuje levotočivý směrový oblouk o poloměru 550 m. Následuje přímá délky 822 m přerušená okružní křižovatkou v km 1,6187. Dále navazuje levotočivý oblouk o poloměru 800 m a na něj inflexní pravotočivý oblouk o poloměru 800 m. Na něj navazuje přímý úsek o délce 321 m a levotočivý oblouk o poloměru 650 m, přímá délky 513 m, pravotočivý oblouk o $R = 750$ m, přímá délky 563 m a levotočivý oblouk o poloměru 850 m, přímá délky 428 m a pravotočivý oblouk o poloměru 650 m. Dále následuje přímá délky 96 m a levotočivý oblouk o poloměru 350 m, který je navržen pro návrhovou rychlost 80 km/h. Na oblouk navazuje série protisměrných směrových oblouků s inflexním bodem o poloměrech 450 m, 500 m, 500 m (pro $v_n = 90$ km/h) a 380 m ($v_n = 80$ km/h). Dále je navržena přímá délky 658 m a série protisměrných směrových oblouků s inflexním bodem o poloměru 750 m, 650 m ($v_n = 90$ km/h), 350 a 300 m ($v_n = 80$ km/h). Následně se trasa napojuje na stávající silnici II/116, která bude v úseku délky cca 350 m rekonstruována, v tomto úseku je navržen směrový oblouk o poloměru 1 200 m, který nevyžaduje návrh přechodnic a změny příčného sklonu. Na konci úseku je trasa napojena na místo plánované přeložky silnice II/116 jako obchvatu části obce Lety.

Křižovatky na trase přeložky silnice II/116 jsou ve studii navrhovány jako úrovnňové. V případě, že to nedovolí konfigurace terénu a vedení trasy přeložky, pak jsou řešeny jako mimoúrovňové jednovětвовé.

Na trase přeložky silnice II/116 je navrženo 6 mostních objektů. Mosty jsou navrženy pro překonání překážek, jako jsou vodní toky, silnice, železniční trať a biokoridory. Návrh mostů bude upřesněn na základě podrobného zaměření a závěrů GTP projektu. V km 2,0370, 7,7143 a v 13,0517 jsou navrženy podchody pod přeložkou silnice II/116, které budou sloužit pro pěší a cyklisty. Minimální světlá výška podchodu je 2,5 m. Nepředpokládá se průjezd zemědělské techniky. Podchod v km 2,0370 bude zajišťovat přístup na přerušenu cestu využívanou jako rekreační trasu pro pěší z obce Zbuzany, kolem rybníku Mařánek do lomu Mramorka. Minimální světlá výška podchodu je 2,5 m. Nepředpokládá se průjezd zemědělské techniky. Podchod v km 7,7143 bude zajišťovat propojení obcí Kuchař a Vysoký Újezd. Podchod v km 13,0517 bude zajišťovat propojení obce Mořinka s osadou V Chaloupkách. Dále je v km 0,9253 navržen železniční most na trati č. 173. Trasa přeložky silnice II/116 zde bude vedena v podjezdu. Přes přeložku silnice II/116 jsou Studii navrženy 4 ekodukty pro převedení biokoridorů zvěře a mosty přeložených účelových komunikací. Ekodukty jsou navrženy v šířce průchodu pro zvěř 40 m + 2x 5 m svah.

V km 9,5010 dojde k demolici stávajícího kamenného mostu mezi lomy Kréta a Holý vrch. Most sloužil pro mimoúrovňové křížení železniční vlečky Kladensko-Nučické dráhy. Koleje však byly demontovány a most je nyní nevyužívaný. Most nebude po dohodě s majitelem objektu Lomy Mořina spol. s r. o. obnoven.

V k. ú. Mořina je v km 10,1487 navržena lávka pro cyklisty pro převedení přeložené cyklotrasy 0013. Šířka jízdního pásu na mostě je navržena 3 m.

Všechny stavební objekty jsou v rozsahu potřebném pro proces posuzování vlivů na životní prostředí v dokumentaci popsány.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Popis technického řešení stavby lze označit za postačující pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Popis technického řešení odpovídá předprojektové přípravě záměru.

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

Dokumentace uvádí následující termíny stavby:

Zahájení stavby: nestanoven

Dokončení stavby: 2030

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Ve stávající fázi procesu EIA nelze objektivně predikovat, zdali předpokládané termíny budou splnitelné. Kromě toho dokumentace uvádí, že lhůty a termíny výstavby vyplynou z výběrového řízení na zhotovitele a finančních možností investora, případně dalších okolností. Dodržení plynulosti a koordinovanosti stavby je povinen zajistit zhotovitel stavby. I na základě této skutečnosti dle názoru zpracovatele posudku nabývá na významu zejména aktualizace hlukové studie, která bude vycházet z aktualizovaných dopravních podkladů reflektujících předpoklady dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu na posuzované přeložce a reálného termínu zprovoznění stavby.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

kraj: Středočeský

obec: Jinočany, Zbuzany, Tachlovice, Chýnice, Dobříč, Vysoký Újezd,
Mořina, Mořinka, Lety, Hlásná Třebaň

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

Dokumentace uvádí základní přehled navazujících rozhodnutí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvažované kapitole bez připomínek s tím, že oznamovatel bude muset pravděpodobně získat řadu dalších rozhodnutí, která jsou spojena s příslušnými složkovými zákony a která v této kapitole nejsou uvedena.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

ZPF

Z hlediska nároků na trvalý zábor ZPF uvádí, že se jedná o předpokládané nároky o výměře cca 61,99 ha. Zábor půdy I. a II. třídy ochrany bude činit 28,88 ha, zábor půdy III. až V. třídy ochrany bude činit 33,10 ha. Nároky na trvalý zábor ZPF jsou přehledně uvedeny v tabulkách č. 5 a č. 6 dokumentace.

PUPFL

Dle dokumentace v úseku navrhovaného vedení trasy II/116 v předmětném území bude dotčena půda k plnění funkce lesa lokálně – dotčeny budou pozemky, které jsou zařazeny do PUPFL v k. ú. Dobříč o výměře 934 m², v k. ú. Tachlovice o výměře 10 502 m², v k. ú. Kuchař o výměře 470 m², v k. ú. Trněný Újezd o výměře 8 m² a v k. ú. Mořina o výměře 6897 m².

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku z hlediska nároků na trvalé zábor v kategorii ZPF bez podstatnějších připomínek. Přesný zábor ZPF bude vymezen v záborovém elaborátu v dalším stupni projektových příprav. Rozsah dočasných záborů ZPF, které budou vznikat v průběhu výstavby (např. zařízení staveniště), nelze v současné fázi vyčíslit a bude upřesněn v dalších fázích projektové dokumentace.

Výnětí pozemků se řídí příslušným složkovým zákonem bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Podmínky pro minimalizaci vlivů související s odnětím pozemků v kategorii PUPFL jsou komentovány v další části předkládaného posudku.

B.II.2 Voda

Etapu výstavby

Dokumentace konstatuje, že v této fázi nejsou známy počty pracovníků ani orientační plochy zařízení stavenišť. Proto nelze v této fázi projektové přípravy objektivně stanovit nároky na vodu v etapě výstavby.

Etapu provozu

Pro etapu provozu nároky na vodu dokumentace neuvažuje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k etapě výstavby bez připomínek.

Lze pouze poznamenat, že v etapě provozu může být voda používána minimálně pro příležitostné čištění komunikace, které bude zajišťováno správcem komunikace. Množství vody bude záviset na aktuálních povětrnostních podmínkách a dalších okolnostech. Další nároky na vodu lze předpokládat pro údržbu vegetace v rámci realizovaných sadových úprav.

Nároky na vodu nemohou nijak významně ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů.

B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)

Z dokumentace vyplývá, že druh a množství stavebních materiálů a surovin je dáno charakterem stavby. Z hlediska objemu budou nejvýznamnějšími surovinami: kamenivo, štěrkopísky, asfalty pro konstrukční vrstvy vozovek, kamenivo – betonové konstrukce, asfaltové směsi, materiál pro kryty vozovek, cement a přísady do betonů, prefabrikáty, potrubí, železobeton, beton, ocel atd.

Dokumentace uvádí orientační bilanci zemních prací pro trasu samotné přeložky silnice II/116, s tím, že bez zemních prací pro křižovatky a přeložky silnic III. tříd je:

- výkop 619 032 m³
- násyp 373 076 m³

Celkem (přebytek výkopu) 245 956 m³.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedeným údajům není ze strany zpracovatele posudku podstatných připomínek. Kvantifikace bilancí zemin je podstatná zejména pro etapu výstavby z hlediska vlivů na akustickou a imisní situaci zájmového území, což je zohledněno v podmínkách návrhu závazného stanoviska.

B.II.4 Energetické zdroje

Dokumentace uvádí, že v souvislosti s výstavbou záměru se předpokládá využití pouze elektrické energie.

Spotřeba elektrické energie v období provozu není v posuzované projektové dokumentaci řešena.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Způsob napojení zařízení staveniště na elektrickou energii a dodávky elektrické energie po trase stavby budou řešeny ve vyšších stupních projektové dokumentace. Dodávky energií budou zajištěny ze stávajících vedení, a budou vycházet z možností a požadavků konkrétního vybraného zhotovitele stavby.

Dle názoru zpracovatele posudku nároky na energii v rámci hodnoceného záměru nejsou podstatné pro hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, avšak nelze předpokládat, že veškerá stavební technika bude využívat pouze elektrickou energii.

Dokumentace uvádí, že přeložka nebude osvětlena.

B.II.5 Biologická rozmanitost

Dokumentace uvádí, že navrhovaná stavba předpokládá realizaci nového antropogenního útvaru v krajině. Záměr bude představovat zásah do krajinného systému. Stavba je navržena z velké části do prostoru zemědělských pozemků, tedy agrocecnóz. Přechází mimo zástavbu, ale dotýká se vodotečí a jejich doprovodných porostů. Současně se dotýká lesní a mimolesní zeleně. Významné je vedení trasy územím CHKO Český kras, dotčení EVL a VKP.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této kapitoly ze strany zpracovatele posudku bez závažnějších připomínek, podrobněji potom v další části předkládaného posudku. Veškerá

relevantní doporučení ve vztahu k vlivům na přírodní složky ekosystémů jsou zahrnuta v návrhu závazného stanoviska.

B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že organizace postupu výstavby nebyla a v rozsahu dosavadních znalostí o stavbě nemohla být v podkladové technické studii navržena a bude předmětem dalších stupňů projektové přípravy, stejně jako časový harmonogram výstavby. Dále je diskutována etapizace výstavby tak, aby nedošlo ke koncentraci dopravy včetně těžkých vozidel, zejména dopravy se zdroji generovanými v obci Vysoký Újezd a jejím okolí, do průjezdních úseků silnic II. a III. třídy v obcích Tachlovice, Dobříč a Chýnvice i v části obce Zbuzany.

Etapa provozu

Pro posuzovaný záměr byly zpracovány Dopravně inženýrské podklady firmou Technická správa komunikací hl. m. Prahy. Zpracovány byly následující 3 stavy:

- stav A, rok 2019, model označen jako současného stavu
- stav B1, rok 2030, bez záměru
- stav B2, rok 2030, se záměrem přeložky silnice II/116

Ve výhledovém stavu - rok 2030 se záměrem přeložky silnice II/116 komunikační síť střednědobého výhledu 2030 zahrnuje tyto části nadřazené komunikační sítě města (v případě dálnic zohledňuje aktuální předpoklady ŘSD):

- jihovýchodní segment PO: D0 511, přeložka I/12 a navazující spojky a přivaděče
- severní segment PO: D0 518, 519, 520
- Radlická radiála
- Dálnice D3

Dále model zahrnuje tzv. Aglomerační okruh, tj. přeložku II/240 a II/101 v úseku D7 – D8 a přeložku II/101 v úseku Říčany – Jirny. V nejbližším okolí přeložky II/116 je nejvýznamnější změnou zkapacitnění PO D0 515 na 3+3 jízdní pruhy v úseku Slivenec – Třebonice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno, ve stávající fázi procesu EIA nelze objektivně predikovat, zdali předpokládané termíny realizace záměru budou splnitelné. I na základě této skutečnosti dle názoru zpracovatele posudku nabývá na významu zejména aktualizace hlukové studie, která bude vycházet z aktualizovaných dopravních podkladů reflektujících předpoklady dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu na posuzované přeložce a reálného termínu zprovoznění stavby, protože není patrné, jakým způsobem může dopravní model ovlivnit například zkapacitnění D5 v km 0 – 22, obchvat II/101 mezi obcemi Mezouň a Tachlovice. V tomto smyslu je formulována podmínka do návrhu závazného stanoviska.

B.III. Údaje o výstupech

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

Znečištění ovzduší - výstavba

Dokumentace uvádí, že za dočasný plošný zdroj znečišťování ovzduší lze pokládat fázi výstavby (výkopové a stavební práce). Do ovzduší budou emitovány zejména prachové částice. Provést zodpovědný výpočet objemu emisí prachu do ovzduší ve fázi výstavby je dle dokumentace problematické. Významný podíl na emisi prachu budou mít resuspendované částice (sekundární prašnost), jejichž objem je závislý na těžko kvantifikovatelných okolnostech, jako je období výstavby, průběh počasí, zrnitostní složení zemin na staveništi, apod.

Znečištění ovzduší - provoz

Zdrojem emisí hlavních škodlivin ze silniční dopravy je provoz (intenzita dopravy) silničních vozidel. Výpočtové intenzity dopravy pro jednotlivé úseky silnice II/116, prognóza k roku 2030, které jsou uplatněny v Rozptylové studii, jsou uvedeny v tabulce č. 8.

Výpočet emisních toků z automobilové dopravy v rámci etapy provozu je proveden pomocí emisních faktorů z databáze MEFA13. Dále je ve výpočtech vlivu vyvolané automobilové dopravy na kvalitu venkovního ovzduší zohledněna resuspenze tuhých znečišťujících látek do ovzduší. Resuspenze představuje významný příspěvek ovlivňující celkovou koncentraci suspendovaných částic v ovzduší.

Ve vztahu ke znečištění vody, půdy a půdního podloží dokumentace uvádí, že v období výstavby může výjimečně dojít k havárii - úniku paliva nebo oleje z nákladních aut (automixů) či stavebních strojů do půdy, případně do podzemních vod. Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v prostoru staveniště, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. V případě úniku ropných látek bude únik likvidován vhodným sorbentem, zemina bude odtěžena a dále s ní bude nakládáno v souladu s platnou legislativou.

Znečišťující látky emitované při provozu záměru souvisí zejména se zimní údržbou komunikace, s únikem paliva a mazacích olejů z automobilů, selháním lidského faktoru, požárem aj.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K etapě výstavby ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Omezování emisí v etapě výstavby bude podrobněji řešeno opatřeními v rámci zpracovaných zásad organizace výstavby. V tomto smyslu je formulována odpovídající podmínka do návrhu závazného stanoviska.

Není patrné, proč jsou v této kapitole prezentovány výstupy rozptylové studie, což by mělo být náplní jiné kapitoly dokumentace.

Opatření k minimalizaci vlivů na půdu a povrchové a podzemní vody jsou komentována v další části předkládaného posudku.

B.III.2 Odpadní vody

Splaškové odpadní vody

Výstavba

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

Provoz

Během provozu komunikace se dále nepředpokládá vznik splaškových odpadních vod.

Dešťové odpadní vody

Výstavba

Dešťovými vodami vznikajícími v etapě výstavby se dokumentace v této kapitole nezabývá.

Provoz

Dokumentace uvádí, že technické řešení odvádění dešťových vod v podrobnějším rozsahu bude řešeno v dalších stupních přípravy záměru. Stavba se dotýká vodotečí Jinočanský potok, Radotínský potok, Krlický potok a jejich přítoků.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výstavba

Nakládání se splaškovými vodami v etapě musí být v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů a s nařízením vlády č. 401/2015, o ukazatelích a hodnotách příslušného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Dodržení standardních postupů nemůže nijak ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Problematika srážkových vod v etapě výstavby je komentována v dalších částech předkládaného posudku.

Dle zpracovatele posudku bude odvedení dešťových vod ve fázi výstavby z plochy staveniště i z území dotčeného stavbou řešeno standardně. Budou provedena běžná opatření k zamezení kontaminace vody a půdy, např. úniky provozních kapalin ze stavebních mechanismů.

Provoz

Dokumentace v této kapitole neposkytuje žádné informace o produkci dešťových vod, ani není popsáno předpokládané řešení jejich odvádění z tělesa komunikace. To lze považovat za metodické pochybení dokumentace, a proto je nezbytné k této problematice formulovat odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska.

Způsob technického řešení z hlediska odvádění dešťových vod (s odkazem na §1 odst. 1 a §5 odst. 3 vodního zákona - v co největší možné míře upřednostnit vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí a aby

k případnému odvádění srážkových vod do vodotečí bylo přistoupeno jen v odůvodněných případech) je komentován v další části předkládaného posudku.

Dle názoru zpracovatele posudku by mělo být nezbytné v rámci projektu odvodnění komunikace preferovat zasakování před odváděním do vodního toku. Je proto účelné pro další projektovou přípravu doporučit kromě jiného i vypracování podrobného hydrogeologického průzkumu, který bude kromě jiného vyhodnocovat i možnost vsakování vznikajících dešťových vod. V tomto smyslu je formulováno odpovídající doporučení v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu.

Naopak není patrné, proč se v této kapitole popisují částečně vlivy na podzemní a povrchové vody, což by mělo být náplní jiné části dokumentace.

B.III.3 Odpady

Výstavba

Dokumentace uvádí, že s veškerými odpady, které během stavby vzniknou, bude nakládáno ve smyslu ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech v aktuálním znění. Odpady vznikající v etapě výstavby jsou dokladovány v tabulce č.13 dokumentace.

Provoz

Dále dokumentace uvádí, že v období provozu budou vznikat odpady spojené s údržbou komunikace. Jedná se např. o zeminu ze seřezávky krajnic, zbytky pneumatik, zbytky patníků, asphalt z drobných oprav vozovky, sečená tráva a dřeviny při úpravách bezprostředního okolí komunikace apod. Z hlediska problematiky odpadového hospodářství je v období provozu nutné respektovat dle dokumentace pravidla vyplývající z legislativy související s nakládáním s odpady.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nakládání s odpady v etapě výstavby i provozu se musí řídit platnou legislativou v odpadovém hospodářství, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku tedy bez připomínek.

B.III.4 Ostatní emise a rezidua

Hluk – etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že celková hladina hluku v území bude také záviset na výběru dodavatele stavby, kvalitě jeho strojového parku, organizaci výstavby (nasazování hlučných mechanismů do provozu), používání případných protihlukových opatření (kapotáže strojů, mobilní protihlukové zábrany) apod.

Dle dokumentace stanovení úrovně hladiny hluku vznikajícího v období vlastní výstavby není v této fázi přípravy záměru možné. Závisí na mnoha faktorech, z nichž nejdůležitějším je množství přepravované zeminy při výstavbě silničního tělesa. Na hlukových emisích se dále podílí například doba výstavby určitého úseku trasy a tím kumulace stavebních mechanismů a vozidel v místě a čase, umístění zařízení staveniště, dvorů, technologie výstavby a akustické parametry použitých strojů a automobilů. Tyto údaje bude možné stanovit po zvolení dodavatele stavby.

Stavební práce budou prováděny ve všední dny v době od 7:00 do 21:00 hod. V noční době výstavba probíhat nebude.

Hluk – etapa provozu

Provoz na komunikacích je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován vozidly pohybujícími se po těchto komunikacích. Hlavním zdrojem hluku v dotčeném území bude provoz vozidel po nové trase silnice II/116. Dokumentace uvádí, že Pro doložení posouzení možného vlivu hlukové zátěže v předmětné lokalitě v době výstavby a v době provozu navrhované stavby byla zpracována Hluková studie.

Vibrace

Pro etapu výstavby dokumentace uvádí, že zdrojem vibrací, které mohou narušovat faktory pohody a ovlivňovat statiku, jsou stavební práce a provoz těžkých nákladních vozidel. Vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se v budoucnu nepředpokládá.

Pro etapu výstavby dokumentace uvádí, že během výstavby může dojít vlivem průjezdů těžkých nákladních automobilů a stavebních strojů a dalších stavebních pracích k lokálnímu výskytu zvýšených vibrací. Zařízení s velkými zdroji vibrací (např. kompresory) budou umístěny na vlastním základu popř. opatřeny gumovým podložením. Výskyt jmenovaných zařízení bude převážně krátkodobý a omezí se pouze na denní dobu. Výraznější projev vibrací lze obecně očekávat do vzdálenosti řádově jednotek metrů od zdroje vibrací. Vzhledem ke vzdálenosti nejbližších obytných objektů od místa výstavby se přenos vibrací do těchto objektů nepředpokládá.

Záření světelné

Dokumentace se uvedeným aspektem nezabývá.

Záření radioaktivní, elektromagnetické

Dokumentace se uvedeným aspektem nezabývá.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluk – etapa výstavby

Dokumentace se v textu sice odkazuje na to, že v hlukové studii byla vyhodnocena etapa výstavby, takové vyhodnocení však v předložené dokumentaci není obsaženo. Vzhledem ke skutečnosti, že dosud není znám dodavatel stavby ani zásady organizace výstavby, lze považovat za logické to, že hlukovou studii pro etapu výstavby lze považovat za předběžnou, avšak stanovující primární požadavky na zhotovitele stavby. Požadavek na vypracování hlukové studie pro fázi výstavby je zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska příslušného úřadu, jakož i doporučení pro zásady organizace výstavby z hlediska eliminace vlivů na hlukovou zátěž.

Hluk – etapa provozu

Podmínky pro etapu provozu z hlediska hlukové zátěže jakož i komentář k hlukové studii jsou formulovány v příslušné části předkládaného posudku.

Není tedy patrné, proč výstupy hlukového posouzení nejsou komentovány v příslušné vlivové kapitole dokumentace EIA.

Vibrace

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Záření světelné

Potenciální vlivy světelného znečištění nenastávají, protože dle dokumentace osvětlení přeložky není navrhováno.

Záření radioaktivní, elektromagnetické

Nelze předpokládat, že by záměr mohl být zdrojem radioaktivního nebo elektromagnetického záření. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.III.5 Doplnující údaje

Z dokumentace vyplývá, že terénní úpravy budou zahrnovat skrývku kulturních zemin (ornice, případně humózní vrstvy zeminy v záboru stavby) a dále výkopové práce spojené s realizací tělesa nové trasy silnice II/116 (zářezy, násypy, založení mostních objektů). Problematika zásahu do krajiny je řešena v posouzení vlivu stavby na krajinný ráz „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“, které je uvedeno v příloze č. 9.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k náplni této kapitole bez zásadnějších připomínek. Problematika krajinného rázu je komentována v příslušné kapitole posudku.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Dokumentace v této kapitole popisuje kontakt, nejbližší charakteristiky zájmového území:

- nadregionální, regionální a lokální prvky ÚSES
- zvláště chráněná území (CHKO Český kras)
- území NATURA 2000 (EVL Karlické údolí /CZ 0214002/)
- území přírodních parků
- významné krajinné prvky
- na památné stromy
- území historického, kulturního nebo archeologického významu
- území hustě zalidněná
- území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska celkového popisu environmentálních charakteristik dotčeného území ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. S odkazem na některé uváděné skutečnosti v této kapitole uváděné jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány odpovídající podmínky.

Lze pouze upřesnit ve vztahu k informacím prezentovaným v této kapitole, že část záměru přeložky silnice II/116 (dále též jen „přeložka“), o délce cca 4,84 km, prochází územím CHKO Český kras (cca od km 9,91 po KÚ) - z toho převážně III. zónou odstupňované ochrany přírody CHKO Český kras a cca 160 m dlouhým úsekem i okrajovou částí II. zóny CHKO Český kras. Záměr přímo neprochází územím žádného maloplošného zvláště chráněného území či jeho ochranného pásma, avšak zasahuje cca 160 m dlouhým úsekem do okrajové části EVL Karlické údolí.

C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny

C.II.1 Ovzduší

Podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší se stávající imisní situace hodnotí podle mapy úrovně znečištění konstruované v síti 1 x 1 km, publikované ČHMÚ. Tato mapa obsahuje v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace za předchozích 5 kalendářních let pro ty znečišťující látky, které mají stanoven roční imisní limit. V řešené lokalitě jsou imisní limity pro průměrné roční koncentrace NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyrenu plněny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek.

C.II.2 Voda

Povrchové vody

Dokumentace uvádí, že zájmové území náleží do hydrologických povodí 3. řádu č. 1-11-05 (Loděnice a Berounka od Loděnice po ústí), dále do povodí 4. řádu č. 1-11-05-0470-0-00 (Radotínský potok), č. 1-11-05-0450-0-00 (Švarcava), č. 1-11-05-0410-0-00 (Karlický potok), č. 1-11-05-0310-0-00 (Budňanský potok) a č. 1-11-05-0320-0-00 (Berounka). Hlavní povodí je povodí Labe.

Dle dokumentace trasa silnice nesouvisí se záplavovým územím ani aktivní zónou Q₁₀₀ řeky Berounky, vymezena v podél Radotínského potoka. Rozsah záplavových území odpovídá konfiguraci terénu nivních poloh.

Podzemní vody

Zájmové území náleží do hydrogeologického rajonu č. 6240 – Svrchní silur a devon Barrandienu. Jedná se o kolektor s puklino-krasovou propustností s volnou hladinou a nízkou transmisivitou (<1x10⁻⁴). Rozkládá se na ploše 258,7 km² a litologickou náplň tvoří vápence.

Dokumentace uvádí, že nejbližší vymezený podzemní zdroj je západně od obce Chýnvice - ochranné pásmo vodního zdroje u vrtu HV1, HV2, HV3. Přeložka silnice prochází tímto ochranným pásmem vodního zdroje (dále OPVZ) 2a – Chýnvice vrty HV1-3, SŠ1 a OPVZ 2b – Chýnvice vrty HV1- 3, SŠ1. Od ochranného pásma vodního zdroje OPVZ 2a je trasa přeložky II/116 vzdálena nejméně 50 m.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k povrchovým vodám lze uvést, že z předložené dokumentace dosud není zřejmý konečný koncept řešení dešťových vod z navrhované přeložky. Není tedy ani zřejmé, jaké vodní toky a jakým způsobem, v případě že nebude možné dešťové vody zasakovat, budou záměrem dotčeny, což lze zejména z hlediska kvalitativního hlediska považovat za podstatné pro období zimní údržby komunikace.

Ve vztahu k minimalizaci rizik ovlivnění jakosti povrchových a podzemních vod, jakož i odtokových poměrů v lokalitě, jsou v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající doporučení, případně komentována doporučení navržená dokumentací EIA.

Ve vztahu k popisu podzemních vod ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Vzhledem ke skutečnosti, že součástí dokumentace dosud není geologický průzkum a nejsou tedy k dispozici informace o možnostech případného vsakování, je dle názoru zpracovatele posudku nezbytné ve vztahu k této problematice formulovat odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska.

C.II.3 Půda

Dokumentace uvádí, že z hlediska půdních typů převažují na většině území kambizemě a podél toků v údolních nivách fluvizemě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace na úrovni procesu EIA poskytuje základní informace o charakteristikách hlavních půdních jednotek zájmového území.

Detailní záborový elaborát bude součástí dokumentace pro stavební povolení a jeho vypracování musí být provedeno v souladu s příslušnými složkovými zákony i bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Problematika záborů pozemků v kategorii PUPFL je komentována v příslušné kapitole posudku.

C.II.4 Přírodní zdroje

Z hlediska geomorfologického území náleží (Demek, 1987) do geomorfologických jednotek do systému Hercynského, provincie Česká vysočina, soustavy (subprovincie) Poberounská soustava, podsoustavy (oblasti) VA Brdská oblast, celku VA-2 Pražská plošina, podcelku VA-2A Říčanská plošina, okrsku VA-2A-a Třebotovská plošina.

Dle regionálně geologického členění náleží zájmové území do Českého masivu – krystalinikum a prevariské paleozoikum, konkrétně do středočeské oblasti a dále do Barrandienu, resp. do pražské pánve.

Dle získaných archivních materiálů a mapových podkladů (Geofond Praha) se v zájmové lokalitě/plánované trase nacházejí chráněná ložisková území, ID 15890000 – Trněný Újezd – Vápenec – stavební kámen. V oblasti se nachází několik opuštěných úložných míst, všechna se však nacházejí v prostoru lomů mimo samotnou trasu přeložky.

V zájmovém území se nenacházejí významnější zlomové tektonické linie, které by mohly ovlivnit plánovanou stavbu. V zájmovém území nebyly zjištěny žádná aktivní ani potenciální sesuvná území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II.5 Biologická rozmanitost, krajinný ráz

Biologický průzkum uvádí, že území, které zahrnuje navrhovanou přeložku silnice II/116, je vymezeno dálnicí D0 ze severovýchodu, dálnicí D5 ze severozápadu, silnicí II/116 z jihozápadu a silnicí II/115 z jihovýchodu. Na lesních plochách převažují

listnaté porostů (dub, buk, olše, lípa, javor). Smíšené a jehličnaté porosty (borovice, smrk, modřín) jsou plošně méně rozsáhlé.

Dotčené území představuje převážně zemědělská krajina s občasnými lesními porosty. Zastavěné území obcí je mozaikovitě rozptýlené a propojené sítí stávajících silnic. Území je zvlněné a protknuté sítí nadzemního elektrického vedení. Územím protéká několik drobných vodotečí.

Záměr vede v převážné míře po zemědělských pozemcích s monokulturami pěstovaných plodin. Pouze na okrajových plochách těchto pozemků se nachází druhově bohatší společenstvo. Cenné plochy se nachází v říčních nivách vodních toků, nebo na plochách, které jsou v méně přístupném terénu pro zemědělské obhospodařování, a nebo se zde zachovaly lesní porosty. V říční nivě Jinočanského potoka se nachází podmáčené plochy s typickou vegetací břehových porostů s převahou olše (*Alnus* sp.) a vlhkomilnými bylinami (tužebník jilmový *Filipendula ulmaria*, pcháč bahenní *Cirsium palustre*, pryskyřník prudký *Ranunculus acris*, kakost bahenní *Geranium palustre*).

Na vymezené ploše bylo dle dokumentace nalezeno 310 taxonů cévnatých rostlin. Dva druhy jsou druhy zvláště chráněné (*Cephalanthera damasonium* [ČR/ŠO] a *Pulsatilla pratensis* subsp. *bohemika* [ČR/ŠSO]). Taxony *Adonis aestivalis*, *Cephalanthera damasonium*, *Galium glaucum* a *Verbascum densiflorum* jsou zařazeny do nevýznamné kategorie [ČS/NT] v Červeném seznamu cévnatých rostlin (GRULICH & CHOBOT 2017).

Z hlediska fauny v pásu plánované přeložky silnice byla zjištěna přítomnost několika zvláště chráněných druhů, které jsou sumarizovány v kapitole 2.10 „Hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny“.

Pro posuzovaný záměr je zpracována rámcová migrační studie pro stavbu II/116 Jinočany - Hlásná Třebaň, ze které vyplývají místa vyžadující zabezpečení migrační propustnosti:

- oblast Jinočanského potoka (km 0,4566 most přes Jinočanský potok a III/00516)
- v km 1,25 ekodukt pro LBK a průchod pro obyvatelstvo
- oblast Radotínského potoka (km 4,5940 most přes Radotínský potok a II/101)
- Chýnice – Svobodův les (potok v km 5,3183 most přes potok)
- lokalita U občin (km 8,8355 navržen ekodukt pro LBK přes II/116)
- Karlický potok (km 9,7180 most přes III/10122 a biokoridor)
- zabezpečení migrační průchodnosti v km (km 11,9233 ekodukt pro LBK přes II/116)
- NRBK k NRBC Karlštejn – Koda (km 14,0000 ekodukt pro NRBK přes II/116)

Dokumentace uvádí, že propustnost je zabezpečena mostními objekty, ekodukty a propusty.

Přímo se stavba dotkne prvků ÚSES, které jsou uvedeny na obrázcích č.92 až č.100 dokumentace.

Krajinný ráz

Dokumentace uvádí, že posouzení krajinného rázu je v současnosti zpracováno na základě technické studie, jejímž úkolem bylo zejména vymežit trasu navrhované silnice II/116, která prochází rovněž územím Chráněné krajinné oblasti Český kras. Technická studie umožní vedení trasy v území stabilizovat. Následně bude dle dokumentace

zpracováno podrobné projekční řešení. Na základě zaměření území a podrobného řešení budou součástí technické řešení trasy předmětné silnice na území procházející CHKO Český kras a současně budou přijata vymezená opatření pro ochranu krajinného rázu. Základním požadavkem je začlenit do přírodní krajiny zejména oba

Stanovisko zpracovatele posudku:

Poněkud netradičně doplněná dokumentace z 02/2024 reaguje na chyby, které vytýká AOPK komentáři typu „je opraveno, doplněno“, aniž by nějaký doplněný materiál byl doložen (s výjimkou problematiky krajinného rázu).

Z popisné části uvedené kapitoly, jakož i z obdržných připomínek v rámci procesu EIA uvedeného je patrné, že se záměrem jsou spojeny určité vlivy na přírodní složky ekosystémů; na základě výše uvedených skutečností jsou v další části předkládaného posudku formulovány odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska.

Ve vztahu ke krajinnému rázu je v dokumentaci zdůrazňováno, že ve větší míře podrobnosti toto posouzení nelze předložit, protože hodnocení je primárně rozpracováno na základě podkladů technické studie Z uvedeného konstatování vyplývá i podmínka formulovaná v návrhu závazného stanoviska.

C.II.6 Klima

Z dokumentace vyplývá, že zájmové území náleží do okrsku T 2 (Quitt 1971), teplá oblast (oblast s dlouhým, teplým a suchým létem, velmi krátkým přechodovým obdobím s teplým až mírně teplým jarem a podzimem, krátkou mírně teplou a suchou až velmi suchou zimou). Průměrná roční teplota činí cca 8 °C a průměrný roční úhrn srážek dosahuje 500-600 mm.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedené popisné kapitole ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Otázka vyhodnocení vlivů a klima je komentována v příslušné části posudku.

C.II.7 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

V uvedené kapitole dokumentace konstatuje, že stávající silniční síť v předmětné oblasti je tvořena zejména silnicemi III. tříd a silnicí II/101, které jsou vedeny centry obcí. Přeložka silnice II/116 by po svém uvedení do provozu vytvořila spojnici mezi Hlásnou Třebaní, Lety a Prahou a tvořila by ekvivalent k silnici II/115 pro dopravu mezi Řevnicemi a Prahou. Z vyjádření ze zjišťovacího řízení vyplývá, že v území se rozrůstá doprava např. do obce Vysoký Újezd, kde se chystá výstavba obytných domů a s tím poroste i intenzita osobní dopravy do hl. města Prahy. Vzhledem k tomu bude mít navrhovaná trasa význam z hlediska obyvatel a zabezpečení příznivých podmínek pro obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedené popisné kapitole ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek za předpokladu, že stavba v rámci navržených opatření bude navržena a realizována takovým způsobem, který nebude znamenat zhoršení životního prostředí nad stanovenými limity i pro nejbližší obytnou zástavbu ve vztahu k navržené trase předložky.

C.II.8 Hmotný majetek

Dokumentace uvádí, že trasa silnice je vedena mimo zástavbu jednotlivých obcí. Území historického nebo kulturního významu nebude záměrem dotčeno. Území zahrnuje místa s možností architektonických nálezů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedené popisné kapitole ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.III Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Celkové zhodnocení stavu životního prostředí je v dokumentaci dokladován vymezením celkem 18 míst vyžadujících zvýšenou pozornost při další přípravě stavby na obrázcích číslo 106 a 107 a následně popsán tabulce č. 40. Stručný popis vlivu výstavby a provozu stavby na ekosystémy, jejich složky a funkce je potom dokladován v tabulce č. 42

Stanovisko zpracovatele posudku:

S ohledem na zákonem stanovené požadavky přílohy č. 4 zákona k tomuto bodu dokumentace není ze strany zpracovatele posudku zásadnějších připomínek s tím, že v této kapitole mohlo být uvedeno i stručné posouzení stávajícího stavu bioty. Odpovídající podmínky z hlediska identifikovaných vlivů jsou zapracovány do podmínek v návrhu závazného stanoviska.

D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru

D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vlivy na veřejné zdraví

Dokumentace uvádí, že hlavní negativní vlivy posuzovaného záměru na veřejné zdraví jsou hluk a znečišťování ovzduší z dopravy. Tyto charakteristiky jsou popsány v samostatných odborných materiálech v Rozptylové a Hlukové studii, jejich hlavní závěry jsou shrnuty v kapitolách: D.1.2 Vlivy na ovzduší a klima a D.1.3 Vlivy na hlukovou situaci.

V případě vybudování navazující akce západního obchvatu Jinočan dle dokumentace tato nová síť komunikací výrazně sníží dopravní zatížení v obci. Významným údajem je, že po uvedení nové trasy silnice II/116 se situace v zástavbě, kterou prochází stávající doprava obcemi (zde lze zařadit obce Jinočany, Zbuzany, Dobříč, Chýnice, části Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, ale také související obce) se oproti současnému stavu výraznělepší.

Dle dokumentace rozptylová studie hodnotila nový stav ovzduší po realizaci stavby ve vztahu ke stávajícímu stavu ovzduší. V souladu s platnými předpisy byly v rozptylové studii hodnoceny vlivy z liniových zdrojů (doprava). Jak vyplývá z hodnocení rozptylové studie, jsou imisní příspěvky záměru nízké a nemohou mít hodnotitelný vliv na veřejné zdraví po realizaci stavby.

Podkladem k hodnocení hlukové expozice obyvatel nejbližší zástavby nejméně dotčené posuzovaným záměrem jsou výsledky hlukové studie, které udávají ekvivalentní hladinu akustického tlaku ve výpočtových bodech umístěných v chráněném venkovním prostoru nejbližších obytných budov (chráněném prostoru staveb). Z výsledků hodnocení vyplývá, že vypočtená budoucí hluková zátěž z provozu nedosahuje úrovně, při které by jí bylo možné považovat za významné zdravotní riziko. Navržena jsou na dvou místech protihluková opatření. Dokumentace uzavírá, že budoucí hluková zátěž z provozu „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ dodrží hlukové limity a nedosahuje úrovně, při které by jí bylo možné považovat za významné zdravotní riziko.

Vlivy na cyklo dopravu

Po stávající síti silnic III. tříd je vedena páteřní cyklotrasa 0013 Praha-Luka – Karlštejn – Lysá Hora. Ve třech úsecích je stávající trasa cyklotrasy přeložena přeložkou silnice II/116. Šířka jízdního pásu cyklotrasy je uvažována 3 m (úseky km 3,22 – km 3,83 – přeložka cyklotrasy je navržena vlevo od přeložky silnice II/116 v délce 655 m, km 6,20 – km 6,77 – přeložka cyklotrasy je navržena vlevo od přeložky silnice II/116 v délce 570 m, km 9,98 – km 10,71 – přeložka cyklotrasy je navržena vlevo a vpravo od přeložky silnice II/116 v délce 830 m, součástí přeložky je i lávka přes silnici II/116. Ve zbývajících úsecích bude cyklotrasa vedena ve stávající stopě po silnicích III. tříd. Rovněž jsou pod přeložkou silnice II/116 navrženy podchody pro pěší a cyklisty.

Z hlediska faktoru pohody dokumentace uvádí, že faktor pohody je soubor vnějších podmínek, které vnímáme jako více či méně ovlivňující elementy našeho rozpoložení, a to i v případě, že jejich míra nenaplnuje limitní hodnoty dané platnou legislativou. Jako každá stavba liniového charakteru bude v době výstavby souviset s možnostmi ovlivnění pohody obyvatelstva.

Na základě požadavků dotčených obcí a provedeního porovnání aktualizovaného dopravního modelu byla stanovena etapizace stavby v km 8,6966 s napojením na stávající silniční síť prostřednictvím stykové křižovatky II/116 a III/1157.

Dokumentace uzavírá, že realizace stavby bude znamenat zlepšení kvality bydlení v obytných objektech podél současné dopravní sítě procházející obcemi. S tím je možno očekávat i zlepšení psychické pohody obyvatelstva, neboť negativní zátěž se zmírní.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Znečištění ovzduší a hluková zátěž

Z hlediska vlivů na ovzduší a z hlediska hlukové zátěže ve vztahu k vlivům na veřejné zdraví není ze strany zpracovatele posudku podstatnějších připomínek s ohledem na stávající výsledky imisního a akustického posouzení.

Podmínky ve vztahu k minimalizaci vlivů na ovzduší a hlukovou zátěž, které by měly být zapracovány do zásad organizace výstavby, jsou formulovány v příslušných kapitolách předkládaného posudku.

Ovlivnění faktorů pohody

Etapa výstavby může být pro určité skupiny obyvatel rušivým vlivem i přes skutečnost, že v návrhu závazného stanoviska jsou formulovány podmínky pro minimalizaci vlivů na hlukovou a imisní zátěž v etapě výstavby. Proto ve vztahu k vlivům na faktory pohody jsou v návrhu závazného stanoviska formulována následující doporučení pro další přípravu záměru:

- ***investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy***

Obdobně je dle názoru zpracovatele posudku nezbytné věnovat pozornost dopadům stavby na hmotný majetek, což nepřímo taktéž souvisí s faktorem pohody. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření***

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí byly vzneseny připomínky k případné etapizaci stavby s tím, že pokud by byl první úsek přeložky ukončen mezi obcemi Zbuzany a Dobříč, dojde ke koncentraci dopravy včetně těžkých vozidel, ale zejména dopravy se zdroji generovanými v obci Vysoký Újezd a jejím okolí. Protože z dokumentace v souladu s metodickým sdělením MŽP OPVIP pro držitele autorizace ze dne 6. 3. 2015, č. j. 18130/ENV/15 není patrné, která doporučení jsou součástí projektové dokumentace a která vzešla z procesu posuzování vlivů na životní prostředí, je požadavek na etapizaci stavby zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska:

- **pokud nebude stavba realizována jako celek, potom musí být realizována po etapách, a to v první etapě od počátku stavby do km 8,6966 a ve druhé etapě od km 8,6966 do km 14,7500; Křižovatka v km 8,6963 bude provedena dočasně jako styková, přeložka silnice II/116 zde bude ukončena a vozidla budou dále využívat stávající silniční síť; stávající průsečná křižovatka III/1157 a III/10120 bude v rámci první etapy zachována a stavebně upravena**

V rámci obdržených vyjádření byl vznesen požadavek vyřešit koncepci napojení II/116 a II/101 (obchvat Tachlovic), který má navazovat na plánovaný obchvat Nučic (II/101), což je stavba navázaná na realizaci Berounského tunelu na úrovni ZÚR. Byl vznesen požadavek v prostoru křížení stávající silnice III/10122 s projednávanou přeložkou silnice II/116 u Kuchaře zachovat možnost budoucího kapacitního napojení dopravy po silnici III/10122 ve směru od Tachlovic na silnici II/116. Důvodem je plánované napojení obchvatu silnice II/101, který povede mezi obcemi Mezouň a Tachlovice na silnici III/10122 v oddálené poloze od obce Tachlovice ve směru na Kuchař. Část silnice III/10122 od napojení přeložky II/101 ke křižovatce s II/116 by se tak stala součástí aglomeračního okruhu II/101. (Pokračování v trase II/101 dále okolo Chýnvice na Třebotov, Radotín.) Jiné napojení přeložky II/101 v oblasti Tachlovic odmítáme, zejména napojení přeložky II/101 na křižovatku ulic Karlštejská x Mlýnská považujeme za zcela nežádoucí. Dále se uvádí, že by bylo technicky obtížně realizovatelné, by vyvolalo nepřijatelné zatížení částí obcí Tachlovice a Chýnvice průjezdní dopravou včetně těžké dopravy.

K uvedeným připomínkám zaznělo na veřejném projednání, že zmiňovaný záměr přeložky II/101 (obchvat Tachlovic) je stavbou, která je řešena samostatnou projektovou dokumentací a tedy nesouvisí s projednávaným záměrem přeložky II/116 a tedy požadované napojení na přeložku II/116 musí být řešeno v rámci projektu této stavby. Přesto se zpracovatel posudku domnívá, že by požadované napojení přeložky silnice II/101 mělo být koordinováno s posuzovaným záměrem. V návrhu závazného stanoviska je ve vztahu k výše uvedenému formulována následující podmínka:

- **v rámci navazující projektové přípravy koordinovat stavbu II/116 se stavbou přeložky II/101 z hlediska prověření možností napojení přeložky komunikace II/101 na II/116**

D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší

Vlivy na ovzduší - etapa výstavby

Dle dokumentace s ohledem na prováděné činnosti je záměr ve fázi výstavby zdrojem emisí tuhých znečišťujících látek (TZL). Podmínkou zůstává maximální

omezení emisí tuhých znečišťujících látek do okolí dodržováním technologických postupů ve fázi zvýšených emisí TZL, popř. provádění kropení. Mobilním zdrojem v rámci výstavby bude zejména doprava a stavební mechanismy používané na jednotlivých zařízeních stavenišť. Narušení faktorů pohody z hlediska sekundární prašnosti se může projevit v etapě výstavby ve spojení s přepravou stavebních materiálů a terénními úpravami ploch. Stacionárním zdrojem znečištění ovzduší bude po dobu stavby zejména vlastní plocha stavenišť.

Dle dokumentace opatření vedoucí k omezení negativního vlivu stavebních prací na okolní ovzduší (např. zkrápění materiálů, provádění řádné očisty vozidel, využívání zaplachtovaných vozidel k přepravě prašných hmot, ale také samotnou organizací výstavby) je nutné stanovit již v projektové dokumentaci stavby.

Vlivy na ovzduší - etapa provozu

V kapitole se uvádí, že hodnoty imisních příspěvků škodlivin byly stanoveny modelovým výpočtem metodikou SYMOS'97 pro výpočtový rok 2030. Z výsledků uvedených v rozptylové studii je zřejmé, že imisní příspěvky škodlivin nedosahují ani v maximálních hodnotách povolených limitů, a to ani v součtu v současnosti sledovanými koncentracemi imisního pozadí hlavních škodlivin. Tento stav zpracovatel rozptylové studie posoudil ve zvolených referenčních bodech. Na základě zjištěných skutečností, vstupních údajů a modelových výpočtů je zřejmé, že realizací vlastní stavby dojde v dotčeném území k velmi mírnému nárůstu celkových emisí hlavních škodlivin ze silničního provozu a veškeré imisní příspěvky imisních koncentrací hlavních škodlivin emitovaných silničním provozem na posuzované stavbě, budou i ve výpočtovém roce 2030 pod v současnosti povolenými imisními limity. Celkové (součtové) imisní koncentrace hlavních škodlivin nebudou vlivem stavby ve výpočtovém roce 2030 překračovat současné povolené imisní limity v žádném z vybraných reprezentativních referenčních bodů (nejbližších obytných objektů).

Zpracovatel rozptylové studie uvádí, že ze zjištěných hodnot vyplývá dominantní vliv imisního pozadí znečištění ovzduší v dotčeném území, na kterém se podílí i silniční doprava, modelově stanovený imisní příspěvek škodlivin z provozu na posuzované stavbě je však ve srovnání s tímto znečištěním velmi nízký.

Dokumentace uzavírá, že z hlediska vlivu na znečištění ovzduší lze navrhovanou stavbu hodnotit jako málo významnou.

Vlivy na klima

Dokumentace uvádí, že obecné vlivy silničních staveb na klima jsou spíše teoretického rázu. Současné vedení dopravy v území, procházející jednotlivými obcemi, tj. zejména silnice III. tříd a silnice II. třídy nemá významný vliv na makroklima. Ani nově vybudovaná trasa záměru nebude mít zásadní vliv na makroklima. Vliv záměru na mezoklima se nepředpokládá. Niveleta záměru je vedena tak, že trasa bude vedena s ohledem na terén v dotčeném území a okolní charakter krajiny. Ovlivnění mikroklimatu bude nízké, při doplnění výsadeb po jejich zapojení bude i tento vliv po zapojení výsadeb minimální.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na ovzduší - etapa výstavby

Zpracovatel posudku konstatuje, že etapa výstavby nepochybně může být zdrojem emisí ovlivňujících imisní situaci, avšak omezování emisí lze úspěšně řešit v rámci

zásad organizace výstavby z hlediska omezování sekundární prašnosti čištěním komunikací a zařízením stavenišť, zkrápěním apod.

Dokumentace EIA z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší v etapě výstavby navrhuje doporučení, která zpracovatel posudku reflektuje a částečně modifikuje. Dle názoru zpracovatele posudku lze považovat za účelné, aby investor, v případě realizace záměru zajistil plnění následujícího doporučení, které by mělo být zapracováno do smlouvy se zhotovitelem stavby a které by mělo směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby:

- ***z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší zapracovat do aktualizovaných ZOV následující opatření pro celou stavbu:***
 - *koordinovat etapu výstavby s realizací dalších předpokládaných liniových silničních a železničních staveb tak, aby nedocházelo k souběhu rozhodujících stavebních prací ovlivňující imisní situaci u nejbližší obytné zástavby, respektive u přepravních tras generované dopravy v souvislosti s dalšími liniovými stavbami v zájmovém území*
 - *použití nesilničních pojízdných strojů splňujících minimálně hodnoty emisních limitů pro mimosilniční dieselové motory na úrovni Stage IV dle výkonů motoru nesilničních strojů*
 - *použití nákladních automobilů splňujících emisní limit EURO V*
 - *při nepříznivých rozptylových podmínkách zamezit souběhu stavebních mechanismů*
 - *při zemních pracích neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby komunikace; při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky*
 - *plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací*
 - *odkryté suché plochy zvlhčovat (skrápět), a to v době déletrvajícího sucha nebo při větrném počasí*
 - *v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na veřejné komunikace, instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění vozidel; provádět pravidelné čištění zpevněných pojízdných ploch, a to nejméně 1× denně; čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra*
 - *kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací*
 - *v místech největšího přiblížení staveniště k obytné zástavbě (zejm. v okrajové části obce Zbuzany) vybudovat po dobu provádění zemních prací bariéru s protiprašnou funkcí (např. tkaninové clony)*
 - *zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště)*
 - *zaplachtovat automobily, které budou odvážet nebo dovážet materiál s frakcí menší než 4 mm*
 - *k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém anebo větrném počasí průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly*

Na základě upřesněných bilancí zemin, technického řešení záměru, konkretizace použití stavebních mechanismů lze doporučit pro etapu výstavby vyhodnotit příspěvky k imisní zátěži. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných zásad organizace výstavby (dále jen „ZOV“) zpracovat rozptylovou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní rozhodující znečišťující látky související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních a případně demoličních prací***

Vlivy na ovzduší - etapa provozu

Se způsobem dosavadního vyhodnocení vlivu hodnoceného záměru na imisní situaci zájmového území lze vyslovit souhlas.

Vzhledem ke skutečnosti, že mezi přípravou záměru a realizací záměru nepochybně uplyne delší doba, současně dojde k technickému upřesnění výškových a směrových parametrů komunikace a potenciálně může dojít i ke změně dopravního modelu v souvislosti s vývojem realizace dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu na posuzované přeložce II/116, jakož i možnou změnou (zprůsňení) imisních limitů, je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v navazující projektové přípravě aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu, v rámci které:**
 - bude reagováno na aktualizované technické parametry řešeného záměru
 - budou zohledněny aktuální údaje o pozadovém znečištění ovzduší (dle pětiletých průměrů prezentovaných pravidelně ČHMÚ)
 - budou zohledněny aktuálně platné legislativní požadavky (imisní limity)
 - bude zohledněn aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do posuzovaného scénáře
 - bude zohledněna aktualizovaná dopravní prognóza včetně reálného stupně elektromobility

Vlivy na klima

Dle názoru zpracovatele posudku se nelze úplně ztotožnit s názorem, že vlivy silničních staveb na klima jsou spíše teoretického rázu. Stavba znamená nárůst zpevněných ploch, odvádění dešťových vod ze zájmového území, kácení zeleně.

Vlivem zpevnění ploch nelze vyloučit snížení retenční schopnosti krajiny a mírné zvýšení průměrné teploty i extrémních teplot v bezprostředním okolí stavby.

Mohla být provedena i bilance emisí oxidu uhličitého jakožto dominantního skleníkového plynu emitovaného automobilovou dopravou jak pro stávající stav, tak i pro cílový stav s přeložkou.

Proto by měla být v rámci další projektové přípravy záměru věnována pozornost jak řešení odvádění dešťových vod z nové komunikace, tak projektu vegetačních úprav, jakož i minimalizaci kácení prvků dřevin rostoucích mimo les a lesních porostů. V tomto smyslu jsou formulovány podmínky v návrhu závazného stanoviska.

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

Hluk

Etapa výstavby

Etapou výstavby se dokumentace z hlediska opatření pro prevenci, vyloučení nebo kompenzaci negativních vlivů hluku podrobněji nezabývá.

Etapa provozu

Pro vyhodnocení hlukové zátěže s posuzované přeložky byla vypracována hluková studie. V hlukové studii byly pro zajištění plnění hygienických limitů hluku navrženy dvě protihlukové stěny u chráněných venkovních prostorů staveb.

Protihluková stěna PHS 1 je navržena vlevo na mostě a v nezpevněné krajnici ve staničení km 6,976 – 7,101 (směr k části Kuchař) o délce 124 m, výšky 3,0 m. Je

navržena jednostranně pohltivá ze strany silnice II/116 na mostní konstrukci v transparentním odrazivém provedení. Důvodem bylo, že ve zvoleném referenčním bodu č. 7 (RD ul. Kuchař 22, 267 16 Vysoký Újezd – Kuchař, k. ú. Kuchař, p. č. 30/1) dojde bez protihlukové stěny k překročení limitní hodnoty pro den i pro noc.

Protihluková stěna PHS 2 je navržena vpravo v nezpevněné krajnici ve staničení km 11,465 – 11,605 (směr k obci Mořina). Je navržena jednostranně pohltivá ze strany silnice II/116 délky 140 m a výšky 2,5 m nad osou komunikace.

Důvodem bylo, že ve zvoleném referenčním bodu č. 10 (RD ul. Mořina 245, 267 17 Mořina, k. ú. Mořina, p. č. 420) dojde bez protihlukové stěny k překročení limitní hodnoty pro den i pro noc.

Navržená protihluková opatření na nové silnici II/116 zajistí, dle výsledků vypočtených hodnot hlukové zátěže splnění hygienických limitů, dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Vibrace

Z dokumentace EIA je patrné, že vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se v budoucnu nepředpokládá.

Rušivé vlivy

Dle dokumentace se nepředpokládá se vznik rušivých vlivů, které by mohly znamenat vliv na obyvatelstvo nebo přírodní prostředí. Zdrojem světelného znečištění je osvětlení komunikace nebo dílčích objektů. Dokumentace uvádí, že v případě předloženého záměru se s trvalým nočním osvětlením komunikace nepočítá. Další osvětlení mohou způsobovat světelné reflektory automobilů – vliv nočního osvětlení krajiny reflektory aut je průvodním jevem každé silniční komunikace. Významný je pouze tehdy, pokud osvětlení zasahuje určitou citlivou část území. Dokumentace uvádí, že vzhledem k vedení trasy mimo zástavbu obcí není předpoklad možného osvětlení tohoto prostoru. Část trasy, vedená CHKO Český kras, bude řešena s ohledem na zabezpečení omezení vlivu na zamezení nepříznivého osvětlení okolního prostředí. Uplatněna bude vegetace tak, aby případné osvětlení z projíždějících vozidel do širšího prostoru bylo zachyceno.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Etapa výstavby – hluk

Lze konstatovat, že na úrovni stávající projektové přípravy, kdy není dosud známý dodavatel stavby ani konečný postup stavebních prací a konečné technické řešení záměru, nelze dle názoru zpracovatele posudku objektivně vyhodnotit hluk v etapě výstavby.

Vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu hluku v etapě výstavby bude součástí další projektové přípravy záměru, proto je nutné se touto problematikou seriózně zabývat až po vypracování zásad organizace výstavby (ZOV). V této souvislosti je formulováno pro další projektovou přípravu doporučení, aby součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a konečném upřesnění navržených přepravních tras byla vypracována akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyloučením souběhu nejhluchnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, případně bude navrhopvat další opatření technického respektive organizačního charakteru. V návrhu závazného stanoviska je proto v souladu s

dokumentací formulována následující podmínka týkající se zásad organizace výstavby:

- **z hlediska minimalizace vlivů hluku ze stavební činnosti zpracovat do aktualizovaných ZOV následující požadavky:**
 - **koordinovat etapu výstavby s realizací dalších předpokládaných liniových silničních a železničních staveb tak, aby nedocházelo k souběhu rozhodujících stavebních prací ovlivňující akustickou situaci u nejbližší obytné zástavby, respektive u přepravních tras generované dopravy v souvislosti s dalšími liniovými stavbami v zájmovém území**
 - **při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření zejména v okrajové části obce Zbuzany**
 - **celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu**
 - **veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností**
 - **staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace)**
 - **všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 07.00 až 21.00 hodin**
 - **v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučnou náročnou prací s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích**
 - **pro stacionární zdroje hluku používané v blízkosti hlučově chráněné zástavby důsledně používat mobilní protihlukové clony, popř. stabilní stavební technologie vybavit akustickým krytem (či zástěnou), popř. ve směru k nejbližším objektům k bydlení realizovat plné oplocení staveniště; výška plného oplocení, resp. stěny bude stanovena na základě poskytnutých podkladů ZOV a výpočtů provedených v rámci dokumentace pro stavební povolení**
 - **se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území**
 - **působení vibrací v období výstavby (vibrace z těžké dopravy v okolí tras dopravní obsluhy stavby) bude vyhodnoceno v rámci zásad organizace výstavby, kde budou podle potřeby stanovena i příslušná opatření (vyhotovení pasportů potencionálně dotčených staveb, respektive opravy vzniklých poruch)**

V rámci navazující projektové přípravy bude podrobně vyhodnocen hluk ze stavební činnosti související s výstavbou plánované komunikace, a to i včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách.

- **v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných ZOV vypracovat akustickou studii pro etapu výstavby, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby**

Etapa provozu - hluk

Úvodem je třeba konstatovat, že na základě požadavků v rámci probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí byla hlučková studie několikrát aktualizovaná, což však způsobuje, že neexistuje jedna ucelená verze posouzení záměru z hlediska akustické situace v zájmovém území. Z hlediska přehlednosti lze tuto skutečnost považovat za metodické pochybení a z hlediska potřeb další projektové přípravy.

Z dosud doložených podkladů v rámci akustického posouzení vyplývá, že realizace záměru by neměla znamenat překračování hygienických limitů pro denní, respektive noční dobu při realizaci navržených protihlukových opatření.

Je patrné, že v rámci další projektové přípravy záměru musí být jednoznačně potvrzeno (a v rámci zkušebního provozu měřením doloženo) plnění hygienických limitů hluku pro denní a noční dobu.

Vzhledem ke skutečnosti, že proces EIA je prvním ucelenějším materiálem, vyhodnocujícím dopady záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, lze i akustickou studii chápat jako primární podklad, který bude v rámci další projektové přípravy zpřesňován jak z hlediska technického řešení, tak i z hlediska případného aktualizace modelu dopravy, kde nelze vyloučit v rámci další přípravy záměru i jeho případnou změnu. Pro navazující projektovou přípravu záměru jsou do návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- **v rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby aktualizovat hlukovou studii pro etapu provozu a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:**
 - výchozím podkladem pro aktualizaci bude Hluková studie stavby „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ (ENVIROAD s.r.o., Severin Z., Vokoun J., 10/2023, 7/2023, 4/2021)
 - v aktualizované hlukové studii zohlednit aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do posuzovaného dopravního scénáře a aktualizované dopravní prognózy
 - v aktualizované hlukové studii ověřit funkčnost navrhovaných protihlukových stěn PHS 1 a PHS 2
 - protihlukové stěny realizovat ve vztahu k ochraně ptactva jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat. Vhodným řešením je polep proužky nebo výplň s vypískovanými proužky šíře 20 – 30 mm v rozteči maximálně 100 mm pro svislé pruhy a v rozteči maximálně 50 mm pro vodorovné pruhy, případně budou technicky navrženy s ohledem na možnost začlenění do okolního prostoru povrchovým obložením pomocí přírodních materiálů
 - v navazující projektové dokumentaci zpracovat do technického návrhu stavby protihluková opatření dle závěrů aktualizovaného hlukového posouzení
 - rozsah závěry aktualizovaného hlukového posouzení předložit k projednání a odsouhlasení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví
- **zpracovat projekt monitoringu akustické situace:**
 - rozsah projektu a místa měření projednat a odsouhlasit na základě aktualizované hlukové studie příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví
 - měření hluku provádět autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 hodin
 - parametry monitoringu:
 - ✓ realizovat pro výchozí stav – 1x před zahájením provozu
 - ✓ realizovat po uvedení stavby do zkušebního provozu – 1 rok po zprovoznění, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření
 - ✓ realizovat po dalších 5 letech
 - s výsledky každého měření seznámit příslušný orgán ochrany veřejného zdraví

Vibrace

Ve vztahu k vibracím je téměř nemožné přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem. Lze však předpokládat, že budou minimalizovány, či podstatně eliminovány vibrace v okolní obytné zástavbě a že mohou se vyskytovat pouze během výstavby. Odpovídající podmínka pro etapu výstavby je formulována v návrhu závazného stanoviska.

Rušivé vlivy

Z dokumentace vyplývá, že se nepředpokládá noční osvětlení přeložky. Ve vztahu k průchodu přeložky CHKO je uváděno, že rušivé vlivy související s dopravou na přeložce budou řešeny s uplatněním vegetace tak, aby případné osvětlení z projíždějících vozidel do širšího prostoru bylo zachyceno. Uvedené doporučení je proto zahrnuto do podmínky související s projektem vegetačních úprav v návrhu závazného stanoviska.

D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody dokumentace uvádí následující skutečnosti:

Vlivy na kvalitu vod

- V období výstavby budou provedena standardní opatření k zamezení kontaminace vod a půdy (např. úniky provozních kapalin ze stavebních mechanismů, úniky pohonných hmot z dopravních prostředků na stavbě, úniky jiných závadných látek používaných při realizaci stavby).
- Technické řešení odvádění dešťových vod v podrobnějším rozsahu bude řešeno v dalších stupních přípravy záměru (v dokumentaci k územnímu rozhodnutí DÚR a v dokumentaci ke stavebnímu povolení DSP).
- V technické studii je návrh řešení zatím navržen obecně dle podmínek trasy.
- Základní podmínkou pro zabezpečení odvedení dešťových vod je zabezpečit nakládání s vodami v souladu s platnou legislativou, ale zejména zohlednění skutečnosti, že část trasy je vedena ochranným pásmem vodního zdroje (II. - Chýnvice) a současně jsou v blízkosti přírodní vodní systémy, které souvisí s významnými biotopy, pro které by zásadní změny vodního režimu a ovlivnění vod znečištěním jak NEL, tak i posypovými materiály bylo významným negativním ovlivněním.
- V případě ovlivnění hydrogeologických poměrů, zejména hladiny podzemních vod, nebo v případě rizika ohrožení kvality vod, popř. pokud jsou v území využívány zdroje podzemních vod pro individuální zásobování, je nutno přijmout dostatečná opatření pro minimalizaci těchto vlivů, případně zajistit kompenzace za jejich narušení nebo negativní ovlivnění. Tato problematika bude podrobně řešena v dalších stupních přípravy stavby.
- Do násypů komunikací a do konstrukcí vozovek smí být použity pouze inertní materiály. Zpevnění ploch musí být nepropustné. Za nepropustné se považují betonové kryty a zpevnění krycími vrstvami s asfaltovými pojivy za tepla. Zcela shodně se zabezpečují i volné otevřené příkopy s tím, že utěsnění je nutno provést alespoň do vzdálenosti 2 m do přilehlého terénu. V tomto prostoru je třeba terén vysvahovat směrem k příkopu. Krajnice se provedou v celé šířce zpevněné jako střední dělící pás. Sloupky svodidel se zabudují tak, aby nebyla narušena funkce ochranných opatření. U násypů je třeba navrhovat svahy s co nejmenším sklonem a utěsní se soudržnou, zhutněnou zeminou, tato vrstva se překryje kulturní zeminou. Pro těsnění je možno užít i jiné náhradní řešení, např. těsnění fólií.
- Zařízení staveniště v tomto prostoru jsou nepřijatelná. Skladování, přečerpávání pohonných hmot, olejů a jiných látek ohrožujících kvalitu vod je nepřijatelné. Stavební stroje musí být zajištěny proti úniku ohrožujících látek. Oprava a údržba strojů je nepřijatelná.

- V souvislosti s oprávněnými požadavky na ochranu vodotečí budou dešťové vody odváděny do recipientu. Projekt navrhne např. dešťovou usazovací nádrž nebo retenční zdrž (dešťovou usazovací nádrž). Tím se výrazně omezí pravděpodobnost ekologických škod zejména v důsledku dopravních nehod (úniky ropných látek) a zabrání se problémům na vodotečích při zvýšeném průtoku za přívalových dešťů.
- Při kontaktu srážkové vody s vozovkou dochází k přestupu znečišťujících látek z vozovky do srážkové vody, takže tyto vody jsou znečištěné. Z kontaminantů jsou nejdůležitější chloridy z posypových solí a ropné látky z úkapů vozidel. Chloridy se vyskytují prakticky jen v zimním období, ropné látky z úkapů po celý rok.

Ochranné pásmo vodního zdroje (OPVZ) Chýnice

Ve vztahu k ochrannému pásmu vodního zdroje Chýnice dokumentace uvádí, že bude postupováno v souladu hydrogeologickým posouzením vlivů na vodní zdroj v Chýnicích (GEOoffice, s.r.o., Ing. Radim Ptáček, Ph.D. a kol., 03/2023).

Zpracovatel odborného materiálu uvádí, že záměr „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ je v ochranném pásmu nevyužívaného vodního zdroje „Chýnice vrty HV1-3, SŠ1“ možné realizovat a trvale provozovat tak, aby jímací vrty mohly i do budoucna sloužit jako záložní zdroj zásobování obyvatel Chýnice pitnou vodou pro případ výluky veřejného vodovodního řádu. Navrženými opatřeními lze možná rizika eliminovat.

Riziko zhoršení kvalitativního stavu podzemních vod ve vodním zdroji „Chýnice – vrty HV1-3, SŠ1“ zpracovatel posouzení vymežil jako nízké a negativní vlivy na vodní zdroj v důsledku vedení trasy přes ochranné pásmo 2b za málo pravděpodobné za předpokladu dodržení následujících preventivních opatření:

- ❖ v navazujícím stupni projektové dokumentace bude v trase procházející ochranným pásmem vodního zdroje nebo v jeho těsné blízkosti proveden podrobný hydrogeologický průzkum, v jehož rámci budou provedeny následující práce:
 - podrobný pasport stávajících jímacích objektů HV1, HV2, HV3 a SŠ1 včetně záznamu o ustálené hladině podzemní vody a dohledání prvotní geologické dokumentace objektů a informace o způsobu jejich vystrojení a ověřených hydraulických parametrech
 - v trase navrhovaného zářezu komunikace podél východní hranice OPVZ 2a provést ve dvou až třech příčných liniích dvojice hydrogeologických pozorovacích vrtů tak, aby jeden vrt byl umístěn v ose komunikace a druhý vrt byl situován východním směrem k OPVZ ve vzdálenosti 10 až 30 m od prvního vrtu (předpoklad, že v nových hydrogeologických objektech bude ověřena ustálená hladina podzemní vody v úrovni prvních metrů pod terénem)
 - objekty budou osazeny dataloggery s dostatečnou citlivostí pro změření výšky vodního sloupce, na nových pozorovacích vrtech bude proveden čerpací test s dostatečným snížením hladiny vody ve vrtu a v adekvátně zvolené době trvání s předpokladem vytvoření dosahu měřitelné hydraulické deprese na nejbližším pozorovacím vrtu
 - vyhodnocením čerpacích testů a vrtných prací bude ověřen nebo vyloučen výskyt podzemní vody v projektovaném zářezu a tím i riziko vzniku drenážního efektu; ze stanovených parametrů kolektoru a z přímých měření bude stanoven dosah hydraulické deprese ve dvou až třech příčných liniích zářezu a tím bude vyloučen nebo potvrzen možný vliv stavby na jímací objekty; v pozitivním případě bude navrženo technické řešení pro omezení dopadu drenážního efektu na vydatnost jímacích objektů, např. těsnící clona

- pozorovací vrty mimo osu navržené komunikace budou zachovány i po ukončení stavby
- v případě vyloučení rizik nebo hydraulické spojitosti stavby s vodním zdrojem bude možné navrhnout úpravu plošného rozsahu ochranných pásem a iniciovat posun jejich západní hranice k trase navržené komunikace tak, aby komunikace tvořila jejich novou hranici a již nezasahovala do OPVZ. Současně je doporučeno rozšíření ochranného pásma jižním směrem od jímacích vrtů, kde je oblast přítokového profilu
- ❖ zasakování srážkových vod je v zájmové lokalitě nepřipustné
- ❖ pro období provozu je nezbytné zabezpečit i provoz zimní údržby, na cestách jsou používány snadno rozpustné soli obtížně zachytitelné na filtrech, proto je nezbytné se jejich použití v potenciálním rozsahu jímacích vrtů vyvarovat a pro zimní údržbu používat ve zvoleném úseku komunikace jiný způsob posypu (např. mechanický posyp pískem)

Vlivy na režim povrchových vod

Z hlediska vlivu na režim povrchových vod dokumentace uvádí následující skutečnosti:

- Režim povrchových vod může být ovlivněn v místech, kde trasa silnice přechází přes nebo vodní toky, popř. terénní deprese.
- Zvláště tam, kde bude trasa vedena po náspu, je třeba zajistit průchod přívalových srážkových vod skrz těleso komunikace vhodně umístěnými propustky, popř. vybudováním propustných drénů. Při dimenzování propustků je třeba zohlednit velikost a charakter přilehlého povodí.
- Mostní objekty budou navrženy tak, aby svojí konstrukcí nebránily odtoku přívalových srážek a povodňových vod.
- Z hlediska povrchových vod lze předpokládat určité ovlivnění povrchových vod v území z hlediska ovlivnění průtoků odvodem určitého množství dešťových vod z tělesa komunikace a ovlivněním kvality vod znečištěním z provozu komunikace.
- Lze rovněž předpokládat ovlivnění charakteru odvodnění dotčené oblasti a změny hydrologických charakteristik území vzhledem k zásahu do terénu území a zvětšením zpevněných ploch v území s odvodem vod z ploch, kde byl dosud volný terén a vody zasakovaly do terénu.
- Tato problematika bude podrobně vyhodnocena v dalších stupních přípravy stavby, po upřesnění technického řešení projektu a provedených hydrotechnických výpočtech. Pak bude možno podrobně vyhodnotit velikost a významnost těchto vlivů a navrhnout dostatečná konkrétní zmírňující opatření v projektu stavby.

Vlivy na režim podzemních vod

Z hlediska vlivu na režim podzemních vod dokumentace uvádí následující skutečnosti:

- V případě ovlivnění hydrogeologických poměrů, zejména hladiny podzemních vod, nebo v případě rizika ohrožení kvality vod, je nutno přijmout dostatečná opatření pro minimalizaci těchto vlivů, případně zajistit kompenzace za jejich narušení nebo negativní ovlivnění. Tato problematika bude řešena v dalších stupních přípravy stavby.
- Trasa je vedena v území, které je citlivé na možnost znečištění (ochranné pásmo vodního zdroje Chýnvice, CHKO).
- Při zajišťování sjízdnosti komunikací během zimního období se na celém evropském území obecně používají dva základní druhy posypových materiálů, a to chemické rozmrazovací materiály, nebo zdrsňující (inertní) posypové materiály.

- Údržba komunikací pomocí chemických rozmrazovacích materiálů může mít přímý nebo nepřímý vliv na půdu, povrchové i podzemní vody, vegetaci i faunu. Proto je nutné věnovat managementu v území zvýšenou pozornost, aby nedocházelo ke zbytečnému snižování kvality ekosystémů.
- V zájmu ochrany přírody se pravidla pro zimní údržbu vyskytují v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, který v § 26 zakazuje chemickou údržbu na celém CHKO. Pokud veřejný zájem převažuje nad zájem ochrany přírody nebo v zájmu přírody, nebo tehdy, pokud povolovaná činnost významně neovlivní zachování stavu předmětu ochrany zvláště chráněného území, může příslušný orgán ochrany přírody udělit výjimku ze zákazů.
- Kontaminovaný roztok z rozbředlého sněhu se do povrchových a podzemních vod dostává především povrchovým odtokem a infiltrací. Proto je nezbytné věnovat velkou pozornost dávkování, aby nedocházelo k vyšší aplikaci soli, než je nutné. Dále je vhodné provádět chemické ošetření vybraných úseků pomocí moderní technologie zkrápění soli. posypového materiálu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Úvodem je třeba konstatovat, že kapitolu vyhodnocující vlivy na povrchové a podzemní vody lze označit za velmi obecnou bez poskytnutí alespoň základních informací o celkové koncepci nakládání s vodami, jakož i s potenciálními vlivy na povrchové a podzemní vody, s výjimkou posouzení dopadů záměru na ochranné pásmo vodního zdroje Chýnice. Z dokumentace není patrné, zda-li, jak a kde lze případně zasakovat vznikající srážkové vody z tělesa komunikace, nejsou patrné případné konečné recipienty těchto vod v případě, že nebude možné je zasakovat, kromě informací o vodním toku Berounka nejsou informace o záplavových územích dotčených vodních toků, není patrné, zdali a kde může případně realizace záměru ovlivnit individuální zdroje podzemních vod apod. Je sice patrné, že podrobné inženýrsko-geologické a hydrogeologické průzkumy jsou standardně zpracovávány v rámci další projektové přípravy záměru, avšak základní informace z předběžných rešerší mohly být v dokumentaci uvedeny. Z tohoto důvodu jsou posudkem formulovány podmínky do návrhu závazného stanoviska tak, aby postihly případné rozhodující vlivy záměru na povrchové a podzemní vody.

Vlivy na vody – etapa výstavby

V souladu s texty dokumentace je patrné, že pro stavbu bude zpracován havarijný plán ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby. Protože tato povinnost vyplývá z příslušného složkového zákona, obdobně jako nutnost vypracování a schválení povodňového plánu stavby, není nutné ve vztahu k této problematice formulovat do návrhu závazného stanoviska žádné podmínky.

Z hlediska organizačních doporučení ve vztahu k minimalizaci vlivů na povrchové a podzemní vody je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka, která vyplývá z provedeného hodnocení velikosti a významnosti vlivů a z obdržených vyjádření a doporučení k záměru:

- **v rámci zásad organizace výstavby (ZOV) budou z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody respektovány následující požadavky a opatření:**
 - **plán monitoringu dotčených povrchových vodotečí pro fázi průběhu stavby (kdy výsledkům monitoringu bude neprodleně uzpůsoben rozsah přijatých opatření) v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod**

- **ve vztahu k OPVZ „Chýnčice – vrty HV1-3, SŠ1“ respektovat:**
 - ✓ **v prostoru silničního zářezu v km 5,3 až 6,1 bude striktně postupováno dle zpracovaného havarijního plánu s postupy sanačního zásahu pro případ úniku vodám závadných látek do horninového prostředí; silniční zářez bude zónou se zvýšenou propustností prostředí, proto zde bude přísný zákaz manipulace se závadnými látkami (např. tankování pohonných hmot); manipulace se závadnými látkami bude nepřipustná rovněž v oblasti situované jižním směrem od vodních zdrojů (mimo půdorys projektované stavby), protože se zde nachází infiltrační oblast dotující jímací území vodou**
 - ✓ **v OPVZ nebude situováno žádné zařízení staveniště**
- **zhotovitel zajistí seznámení pracovníků s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat**
- **zařízení staveniště bude vybaveno prostředky pro odstranění případné havárie**
- **v souladu s projektem monitoringu dotčených povrchových vodotečí zajistit před zahájením výstavby odebrání vzorků dle tohoto projektu**
- **bude vyloučeno umístění deponií, zařízení staveniště (včetně stavebního materiálu) a parkování stavební a dopravní techniky (včetně doplňování stavební techniky provozními náplněmi a tankování pohonnými hmotami) v aktivní zóně záplavového území a v rozlivné oblasti povodňových průtoků, s výjimkou provizorních překladišť**
- **zařízení staveniště umístěná v lokalitách citlivých z hlediska ochrany vod – tedy v blízkosti vodních toků, záplavových území, vodních ploch budou vybavena vodotěsným skladovým kontejnerem se záchytnou vanou určeným pro skladování látek škodlivých vodám**
- **zhotovitel stavby bude v celém rozsahu staveniště realizovat účinná opatření k zamezení splachů zeminy do okolí staveniště**
- **staveniště budou chráněna před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly staveniště**
- **během provádění stavebních prací budou stavba a staveniště zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod**
- **strojní a stavební mechanismy budou zajištěny proti úkapům; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu**
- **zpevněné plochy pro odstavení stavebních strojů a dopravních prostředků budou zabezpečeny proti úniku znečišťujících látek ochrannými příkopy, které budou svedeny do sedimentačních jímek a čistících stanic**
- **na staveništích nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžní denní údržby**
- **doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby bude prováděno za stálého dozoru osádek obou vozidel; doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace bude prováděno na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů**
- **při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody bude provedena prohlídka jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží**

Vlivy na odtokové poměry

Z hlediska odvodnění komunikace je nezbytné preferovat zachování vznikajících dešťových vod v zájmovém území před jejich odváděním do vodotečí. Uvedený závěr vychází ze znění §1 odst. 1 a §5 odst. 3 vodního zákona, aby v co největší možné míře bylo upřednostněno vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí a k případnému odvádění srážkových vod do vodotečí bylo přistoupeno jen v odůvodněných případech. Z dosud prezentovaných podkladů není patrné, zda-li podmínky pro zasakování jsou vhodné. V návrhu závazného stanoviska je proto k problematice ověření možnosti zasakování formulována následující podmínka:

- **v rámci navazující projektové přípravy zpracovat projekt vsakovacích zkoušek s cílem prověření možnosti zasakování dešťových vod v zájmovém území s tím, že**

výsledky vsakovacích zkoušek budou promítnuty do technického řešení záměru, který bude zahrnovat:

- dokladování počtu, objemu a návrhu umístění retenčních nádrží
- přednostní řešení vsakování s odpovídajícím předčištěním závadných látek s tím, že kde to technické řešení stavby umožní, koncipovat retenční nádrže (dále také jen „RN“) jako zemní zasakovací. RN navrhovat, s pozvolnými sklony alespoň části břehů (tj. v poměru 1:10 a mírnějším), a přírodního charakteru (nikoliv betonové nádrže), pokud možno nepravidelných tvarů umožňujících vznik rozmanitějšímu prostředí
- tam, kde přeložka prochází ochranným pásmem vodního zdroje „Chýnvice vrty HV-1-3, SŠ1“ budou veškeré dešťové vody odvedeny mimo toto ochranné pásmo; v ochranném pásmu bude vyloučeno jakékoliv zasakování dešťových vod
- vodohospodářské řešení nakládání s dešťovými vodami koncipovat i s cílem podpory modrozelené infrastruktury s ohledem na využívání dešťových vod pro zálivku navržených vegetačních úprav
- ve vztahu k minimalizaci vlivů na klima kromě úpravy RN bez ohledu na výsledky vsakovacích zkoušek vytvářet další drobné tůně s mírnými sklony břehů a nepravidelnou břehovou linií (nepravidelného tvaru); návrh jejich umístění konzultovat s příslušnými orgány ochrany přírody
- v případě podání průkazu o nemožnosti vsakování řešit jejich zadržování a regulované oddílné odvádění odvodňovacím systémem do povrchových vod s odpovídajícím předčištěním
- nebude-li možné oddělené odvádění do vod povrchových, navrhnout jejich regulované vypouštění do jednotné kanalizace
- prověřit kapacitu RN ve vztahu k potenciálně vyšším srážkovým extrémům, které mohou v budoucnu nastávat s ohledem na klimatické změny
- při odvádění dešťových vod do vodních toků doložit na základě hydrotechnických výpočtů v navazující projektové dokumentaci nezhoršení stávajících odtokových poměrů, včetně návrhů regulačních opatření
- návrh odvodnění a hydrotechnické výpočty v navazující projektové dokumentaci aktualizovat na aktuální návrhová data CHMÚ (hydrologická data recipientů, návrhové deště)
- projednat se správcem vodních toků, jakož i s příslušným orgánem ochrany přírody přesnou podobu výústních objektů od RN do recipientních vodotečí
- návrh odvodnění v navazující projektové dokumentaci projednat s příslušnými správci recipientních vodotečí

Dokumentace definuje vodní toky, které přeložka kříží. Je patrné, že k povodňovým rozlivům může docházet při zvýšených srážkových úhrnech na všech křížených vodotečích. Proto musí být součástí projektové dokumentace hydrotechnické posouzení objektů nacházejících se v záplavových oblastech, protože navržené objekty nesmí zhoršit podmínky pro odtok povodňových průtoků s dopadem na nepříznivou transformaci povodňové vlny a zvýšení povodňových rozlivů v území nad profilem nových mostů či jiných stavebních objektů. Z tohoto důvodu je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- v navazující projektové přípravě zpracovat hydrotechnické posouzení všech dočasných i trvalých stavebních objektů nacházejících se v záplavových oblastech; technické řešení takových stavebních objektů musí minimalizovat potenciální ovlivnění povodňových stavů, nesmí docházet k negativnímu ovlivnění povodňových rozlivů v území nad profilem nových mostů či stavebních objektů; hydrotechnické posouzení předložit ke schválení příslušnému správci vodního toku

Vlivy na jakost povrchových vod

Z dokumentace lze vyvodit, že součástí posuzovaného systému odvodnění stavby bude návrh řady technických opatření s cílem minimalizovat potenciální vliv na chemický stav vodních útvarů. Příпустné hodnoty sledovaných ukazatelů znečištění uvádí nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění

odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Podrobné rozpracování koncepce i jednotlivých stavebních objektů bude předmětem dalších stupňů projektové dokumentace i se zohledněním aktualizace celkové studie odtokových poměrů v území.

Návrh by měl počítat se zachycením pevných částic v sedimentačních prostorách DUN, tak aby se dále nedostávaly do recipientů. Zachycení potencionálního úniku ropných látek pro případ havárií by mělo být zabezpečeno instalací odlučovače lehkých kapalin v prostoru před vyústěním vod do recipientu.

Zajištění splnění kvalitativních parametrů v souvislosti s používáním posypových materiálů obsahujících chloridy by se mělo promítnout v návrhu zimního režimu odvádění dešťových vod recipientních vodotečí.

Pro zamezení vniku znečištěných srážkových vod a jejich úniku do recipientů je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **pro zamezení vniku srážkových vod znečištěných zejména ropnými látkami při havárii na komunikaci (případně jinými závadnými látkami) do recipientu v navazující projektové přípravě realizovat následující opatření:**
 - před napojením kanalizace do DUN osadit na potrubí kanalizační šoupátko, které se v případě havárie na odvodňované silnici uzavře
 - usazovací nádrž na vtoku do RN vybavit trvalou nornou stěnou, která bude schopna zachytit celý objem závadných látek v případě havárie (min. 30 m³)
 - za regulovaným odtokem osadit odlučovač lehkých kapalin
 - na bezpečnostním přelivu osadit trvalou nornou stěnu
 - v místech křížení s vodními toky uplatnit a realizovat všechny prvky technické ochrany vodních toků (zesílená svodidla, betonové zídky apod.)
 - zpracovat provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení navrhované komunikace, které budou odsouhlasené příslušným stavebním úřadem po konzultaci s příslušným vodoprávním úřadem

Z hlediska problematiky zimní údržby komunikací je zřejmé, že problémové může být používání posypových solí. Protože obecně neexistuje způsob jejich odstraňování, je nezbytné jejich způsob odvádění řešit takovým způsobem, aby nedocházelo k překračování limitních hodnot chloridů ve vodních tocích. V tomto smyslu je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v navazující projektové přípravě doložit výpočet vlivu chemických rozmrazovacích látek v odtoku z komunikace na recipientní vodoteče dle TP 83 Odvodnění pozemních komunikací pro posouzení s limitními hodnotami NV č. 401/2015 se zohledněním přesných údajů o množství aplikované - chemické rozmrazovací látky na vozovce se zohledněním požadavku, že v místech průchodu přeložky přes ochranné pásmo vodních zdrojů nesmí být využívána posypová sůl a způsob údržby přeložky v území CHKO Český kras bude projednán se Správou CHKO; aktualizovaný výpočet musí jednoznačně dokladovat plnění limitních hodnot chloridů dle NV č.401/2015; koncepcí odvodnění do vodních toků projednat se správci jednotlivých dotčených vodních toků**

Z dokumentace vyplývá, že záměr prochází ochranným pásmem vodního zdroje, chráněnou krajinnou oblastí a kontaktuje EVL; proto by mělo být zajištěno, že srážkové vody, které budou obsahovat látky ze zimní údržby vozovky, nebudou zasakovány do půdních vrstev/podzemních vod. V návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci navazující projektové přípravy pro vyloučení zasakování srážkových vod obsahujících látky ze zimní údržby vozovky do půdních vrstev a podzemních vod budou navržené zasakovací příkopy zatěsněny tak, aby nedocházelo k vsakování**

srážkových vod do podloží; samotné zatravněné příkopy s podzemní rýhou budou sloužit ke zpomalení odtoku srážkových vod z vozovky a k jejich předčištění před napojením do retenční nádrže

Dle názoru zpracovatele posudku je nezbytné doložit funkčnost navrhovaných opatření k minimalizaci vlivů na vodní toky v rámci etapy výstavby, jakož i funkčnost navrhovaných technických opatření pro odvádění dešťových vod z povrchu komunikace. V tomto smyslu je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **vyhotovit podrobný plán monitoringu dotčených povrchových vodotečí z hlediska sledování základních kvalitativních (z hlediska dodržení přípustných hodnot sledovaných ukazatelů znečištění) a kvantitativních parametrů pro fázi představebního monitoringu a postmonitoringu v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod; výsledkem monitoringu ve fázi provozu bude reportovací zpráva s vyhodnocením účinnosti realizovaných opatření, případně s vyhodnocením potřeby realizace dalších opatření; výsledky monitoringu budou předávány správcům dotčených toků; dle závěrů bude rozhodnuto o nutnosti dalších etap monitoringu v etapě provozu**

V rámci běžného provozu a údržby komunikace je kromě jiného třeba věnovat pozornost i všem technickým opatřením, která jsou navržena ke snižování rizika kontaminace povrchových a podzemních vod. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci pravidelné údržby komunikace zajistit:**
 - pravidelné kontroly, údržby a čištění RN a dešťových usazovacích nádrží
 - permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního závadných látek s vodou v povrchovém toku
 - pravidelnou údržbu a výměnu půdních profilů v případě odvodnění vsakovacími příkopy
 - v místech průchodu přeložky přes ochranné pásmo vodních zdrojů nebude využívána posypová sůl; způsob údržby přeložky v území CHKO Český kras bude projednán se Správou CHKO

Vlivy na podzemní vody

Ze strany posudku lze konstatovat, že z hlediska vlivů na podzemní vody v podstatě platí shodná doporučení, která jsou zvedena v podmínce související s aktualizací zásad organizace výstavby z hlediska respektování podmínek pro minimalizaci vlivů na povrchové a podzemní vody.

Ovlivnění režimu podzemní vody

Stavbou ani jejím užíváním nesmí být porušeny hydrogeologické poměry způsobem, který by znamenal negativní vliv na povrchové a podzemní vody. Ovlivnění podzemních vod stavbou musí být minimalizováno nejlepšími dostupnými technologiemi a způsoby provádění a užívání stavby, které zajistí pokud možno nejstabilnější prostředí pro proudění podzemních vod. Detailní vyhodnocení vlivů na podzemní vody bude v rámci navazující projektové přípravy zabezpečeno respektováním následující podmínky:

- **v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat podrobný inženýrskogeologický průzkum a hydrogeologický průzkum, na jejichž základě bude vypracován 3D hydrogeologický model, který bude simulovat proudění podzemní vody v reálných podmínkách a prověřit veškeré problematické úseky stavby**

Ovlivnění vodních zdrojů a monitoring

Z dokumentace nevyplývá, že v rámci dosud zpracovaných podkladů (s výjimkou OPVZ „Chýnčice vrty HV1-3, SŠ1“) nebyl proveden pasport vybraných hydrogeologických objektů potenciálně kvantitativně nebo kvalitativně ovlivnitelných realizací záměru. V návrhu závazného stanoviska je ve vztahu k této problematice formulována následující obecná podmínka, která by měla zahrnovat všechny individuální zdroje podzemní vody potenciálně dotčené realizací záměru:

- **na základě výsledků podrobného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu v projektové přípravě:**
 - definovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod, individuálních jímacích objektů, zdrojů HV1-3, SŠ1 a stanovit rozsah zmírňujících opatření
 - postupovat při průchodu trasy OPVZ 2b „Chýnčice vrty HV1-3, SŠ1 v souladu s „Hydrogeologickým posouzením vlivů na vodní zdroj v Chýnčicích“ (GEOoffice, s.r.o., Ptáček, R. a kol., 03/2023)
 - definovaná pasportizace jímacích objektů vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu
 - u vodních zdrojů (individuálních nebo pro hromadné zásobování), kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora

Předkládaný posudek doporučuje zpracovat podrobný monitoring režimu podzemních vod pro fázi přípravy v rámci navazující projektové přípravy, především zaměřeného na úseky, kde může dojít k poklesu hladin podzemních vod a následně k negativnímu ovlivnění zdrojů podzemních vod se zaměřením na objekty, které jsou jediným zdrojem vody a také na úseky s více propustnými zeminami nebo tektonicky porušenými horninami, kde je předpoklad zrychleného vsaku potenciálně znečištěných vod. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu bude vypracován projekt hydrogeologického monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představebního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu; monitoring bude zejména zahrnovat:**
 - termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a délku monitoringu po uvedení komunikace do provozu
 - aktualizaci pasportizace studní a vrtů, které jsou jedinými zdroji vody, objekty stavbou ohrožené, jakož i objekty vzdálenější pro srovnání nenarušených průběhů změn stavů
 - sledování hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod, jakož i kvalitativní monitoring, jehož rozsah a četnost (včetně stanovení vrtů s kontinuálním měřením hladiny podzemních vod) bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem
 - stávající hydrogeologické vrty (pokud jsou v území realizovány), jakož i další hydrogeologické vrty, které budou provedeny v rámci dalších geotechnických průzkumů, a to včetně vybudovaných trvale vystrojených vrtů, které budou sloužit i pro sledování kvality podzemní vody po dobu výstavby a po uvedení komunikace do provozu

D.1.5 Vlivy na půdu

Nároky na ZPF a PUPFL

Stavba vyžaduje zábor zemědělského půdního fondu v celkovém plošném rozsahu trvalého záboru 61,99 ha. Dokumentace uvádí, že pro navrhovanou stavbu je nezbytný zábor rovněž I. třídy ochrany a II. třídy ochrany. I. třída ochrany bude činit 31,62 % celkového záboru zemědělského půdního fondu a II. třída ochrany bude

činit 14,98 % celkového záboru zemědělského půdního fondu. Půdy III. až V. třídy ochrany budou tvořit 53,4 % celkového záboru zemědělského půdního fondu.

Z dokumentace dále vyplývá, že stavba přeložky si vyžádá i zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Celkem bude zábor půdy určené k plnění funkce lesa činit 1,88 ha, z toho největší zábor bude na území k. ú. Tachlovice (1,05 ha). Trasa bude zčásti vedena v ochranném pásmu lesa. Při záboru PUPFL a umístění stavby v ochranném pásmu lesa bude postupováno v souladu s požadavky zák. č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k vlivům na ZPF ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek.

Třídy ochrany jsou stanoveny na základě Vyhlášky MŽP č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany ze dne 22. 2. 2011. Třídy ochrany se stanovují pomocí BPEJ dle vyhlášky č. 546/2002 Sb. ze dne 12. prosince 2002, kterou se mění vyhláška č. 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci.

Upřesnění odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu bylo provedeno v Metodickém pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1. 10. 1996 č. j. 00LP/1067/96, který nabyl účinnosti k 1. 1. 1997. Tento Metodický pokyn v článku III Odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu (§ 9 zákona) stanovuje:

- 1) Při posuzování žádosti o odnětí zemědělské půdy ze ZPF přihlíží orgán ochrany ZPF k zásadám jeho ochrany podle § 4 zákona a k tomu, zda požadované odnětí je na ploše určené schválenou dokumentací.*
- 2) Pokud se zemědělská půda požadovaná k odnětí nalézá mimo plochu uvedenou v odstavci 1, orgán ochrany ZPF postupuje podle článku II a souhlas § 9 odstavce 6 zákona vydá zejména:*
 - a) pro stavbu veřejně prospěšnou (kromě staveb liniových),*
 - b) v zájmu ochrany základních složek životního prostředí,*
 - c) pro stavbu rodinného domu pro fyzickou osobu, na pozemku bezprostředně navazujícím na plochy určené k nezemědělskému využití schválenou dokumentací nebo navazující na stávající zástavbu a to do velikosti maximálně 1 200 m²,*
 - d) na plochách bezprostředně navazujících na stávající zástavbu v těch sídlech, kde není uvažováno s pořízením dokumentace,*
 - e) tam, kde byl již udělen souhlas orgánu ochrany ZPF podle § 7 odst. 3 zákona.*

V článku IV tohoto Metodického pokynu jsou stanoveny třídy ochrany zemědělského půdního fondu, které jsou pro účely ochrany ZPF uvedeny v příloze, nazvané třídy ochrany zemědělské půdy. Tato příloha stanovuje:

- 1. Do I. třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.*
- 2. Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.*

3. Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.
4. Do IV. třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.
5. Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky (dále jen „BPEJ“), které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Je skutečností, že ve vztahu k záboru ZPF představuje záměr významné nároky na ZPF. Vliv na ZPF je označen předkládaným posudkem za významný. Je patrné, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu podle §17 odst. 1 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Řešení odnětí pozemku ze ZPF se řídí příslušným složkovým zákonem, podle kterého bude oznamovatel postupovat bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí, proto většina podmínek souvisejících s odnětím ze ZPF a s nakládáním se sejmoutou ornici není zapracováno v souladu s metodickým sdělením MŽP č. j. 18130/ENV/15 do podmínek návrhu závazného stanoviska.

Dle názoru zpracovatele posudku nelze vyloučit, že záměr prochází přes pozemky, na kterých jsou vybudovány meliorační systémy. V případě narušení jejich funkce by mohlo dojít k opětovnému zamokření pozemků, které by mělo za následek snížení úrodnosti půdy a následné ekonomické poškození vlastníků pozemků. Proto je do návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu formulováno následující doporučení:

- **v navazující projektové dokumentaci prověřit výskyt melioračních soustav, jejichž funkčnost může být narušena a zabezpečit zachování funkce těchto melioračních soustav**

V případě realizace záměru je dle názoru zpracovatele posudku třeba vyloučit dělicí efekt stavby. Ten souvisí především se zajištěním možnosti neproblematického obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. V návrhu závazného stanoviska jsou proto formulováno následující doporučení vyplývajícího i z veřejného projednání záměru:

- **v navazující projektové dokumentaci budou zajištěny přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské a lesnické techniky; konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků**

Vlivy na PUPFL jsou v předkládaném posudku komentovány v kapitole D.I.7.

D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje

Dokumentace konstatuje, že stavba přeložky silnice II/116 v úseku Jinočany – Hlásná Třebaň změní stávající morfologii dotčeného terénu. Dále se uvádí, že v dalších stupních přípravy stavby bude nutné provést geologický průzkum území a projekt stavby případně upravit v závislosti na geologických poměrech lokality.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Je patrné, že přeložka vytvoří v území nový liniový útvar. Z hlediska popisovaného vedení trasy lze předpokládat, že nedojde k významnému zásahu do horninového prostředí. Negativní vlivy spojené s realizací stavby lze spatřovat v potenciálním riziku kontaminaci horninového prostředí, podzemních vod, a to zejména v prostoru staveniště v etapě zemních prací. Z hlediska hodnocení vlivů na přírodní zdroje ze strany zpracovatele posudku bez připomínek; potenciální vlivy jsou ošetřeny odpovídajícími podmínkami v návrhu závazného stanoviska.

D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost

Dokumentace uvádí, že vliv na biologickou rozmanitost uvedeného území plánovanou stavbou bude přijatelný (a to dočasně, i trvale). V prostoru stavebních činností dojde sice k dočasnému ovlivnění druhové diverzity ve smyslu mírné obměny zastoupení přítomných druhů (z důvodu vzniku dočasného „nového biotopu“ – staveniště). V kontextu širšího zájmového území dle údajů uvedených v odborném materiálu „Výsledky biologického průzkumu a vyhodnocení vlivu záměru na druhy zvláště chráněné zákonem č. 114/1992 Sb. v platném znění“ nedojde k negativnímu ovlivnění biologické rozmanitosti v období výstavby ani následného provozu, resp. ozeleněním vzniknou nová staveniště. Ozeleněné plochy nabídnou drobným živočichům a bezobratlým nové biotopy k osídlení.

Dokumentace dále uvádí, že konstrukce mostů budou navrženy s ohledem na předpokládanou technologii výstavby, která zabezpečí minimalizaci zásahu do území pod navrhovaným přemostěním. Současně jsou navrženy ekodukty, které zabezpečení průchodnost územím se zamezením vzniku bariérového efektu.

Prověřena bude průchodnost pro územní systémy ekologické stability územím a v rámci přípravy stavby bude zabezpečeno v místě střetu s jednotlivými částmi územních systémů ekologické stability zachování propojenosti celého systému.

Při projekční přípravě stavby budou mostní objekty řešeny s ohledem na průchodnost krajiny zejména řešení mostních objektů s ohledem na zabezpečení migrační dostupnosti (průchozí výška, která umožní průchod živočichům a zajišťuje světelné podmínky v podmostí a průchozí šířka využitelná pro živočichy k migraci).

Ve vztahu k biodiverzitě dokumentace uzavírá, že na základě technických opatření (mostní objekty, ekodukty) a při zabezpečení kvalitní výsadby s odpovídající druhou skladbou bude postupně obnovena ekostabilita území.

Ve vztahu k EVL Karlické údolí dokumentace uvádí, že délka zásahu je cca 100-150 v šířce min 20 m v závislosti na prováděných zemních pracích s tím, že v tomto úseku předmět ochrany zcela zanikne. Při další projekční přípravě stavby bude podrobně zvážena možnost co nejmenšího zásahu do prvku EVL tak, aby rozloha dotčená záměrem byla co nejmenší. Vzhledem k této skutečnosti je i ekodukt navržen již mimo tuto oblast v km 11,7696.

Z hlediska vlivů na významné krajinné prvky dokumentace uvádí, že v bezprostřední blízkosti stavby se nachází registrovaný VKP Lom Mramorka, ale nebude stavbou přímo dotčen; uvádí se, že tomuto prvku a možnosti jeho ovlivnění v důsledku stavby je věnována významná pozornost.

Záměrem budou dle dokumentace dále dotčené VKP vymezené dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění: Jinočanský potok, Radotínský

potok, Karlický potok a, příp. jejich přítoky a nivy, lesní plochy). Dle dokumentace záměr nebude znamenat trvalý zásah do dotčených VKP vodotečí a jejich niv. Dojde k jejich ovlivnění v období výstavby v omezeném časovém úseku. Mohou vzniknout i nepřímé vlivy probíhající stavby, a to zásahy ohrožující základní funkce vodních živočichů.

Dále se pouze obecně uvádí, že po ukončení stavebních prací dojde k postupné obnově porostu v dotčeném úseku vodotečí a k postupné obnově přírodních charakteristik těchto úseků a jejich niv. Dotčené budou lesní plochy, které jsou rovněž vymezeny jako VKP. V navazujícím území obnovena funkce těchto dotčených částí území.

Záměr se okrajově dotýká několika lokalit s lesem v k. ú. Dobříč, Chýnice, Tachovice, Trněný újezd, Mořina, Mořinka. Nejcennější jsou hercynské dubohabřiny a teplomilné doubravy. Z charakteru záměru je zřejmé, že trasou dotčené porosty zaniknou. Je důležité zásah do lesních porostů minimalizovat a minimalizovat i zásah na plochách, kde nebude umístěno těleso silnice a nedopustit změnu biotopových podmínek mimo trasu silnice.

Z hlediska prvků dřevin rostoucích mimo les dokumentace uvádí, že záměr si vyžádá kácení stromů a keřů, avšak rozsah v tomto stádiu studie proveditelnosti není možné jednoznačně vymežit. Vzhledem k charakteru okolní krajiny je vhodné kolem nové přeložky navrhnout výsadbu stromů. Stromy u staveniště na příjezdových trasách budou chráněné před poškozením stavebními stroji a stavebními postupy

Ve vztahu k CHKO Český kras dokumentace uvádí, že v rámci další přípravy navrhované stavby silnice II/116 bude postupováno v souladu s požadavky příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny a dle podmínek vymezených Správou CHKO Český kras.

Z hlediska vlivů na floru se uvádí, že na vymezené ploše bylo v rámci průzkumu Doc. Dr. J. Farkače, CSc. nalezeno 310 taxonů cévnatých rostlin.

Z hlediska vlivů na faunu dokumentace odkazuje na podrobný komentář v rámci biologického průzkumu prezentovaného v příloze č.8 dokumentace.

Dokumentace uzavírá, že z hlediska přítomnosti zjištěných druhů cévnatých rostlin, bezobratlých živočichů a obratlovců se jedná ve většině o běžné a široce rozšířené druhy, které nemají k hodnocenému území výhradní vztah, protože jejich eurytopnost a flexibilita jim umožňuje žít prakticky kdekoliv.

S odkazem na §50 ZOPK bod (6) /Opatření přijímané na základě tohoto zákona musí brát v úvahu hospodářské, sociální a kulturní požadavky, regionální a místní zvláštnosti“/ dokumentace uvádí, že „je bezpochyby, že předložený projekt (= zásah) toto bez výhrady splňuje a náhodná přítomnost ZCHD (jen živočichů v kategorii ohrožený, pro které není hodnocené území navíc ani biotopem) nemůže vizi přeložky dehonestovat“.

Z hlediska vlivů na ÚSES dokumentace uvádí, že trasa záměru kříží prvky ÚSES ve všech stupních, jedná s o biokoridory (nadregionální, regionální i lokální):

- Dotčeným prvkem nadregionální úrovně je nadregionální biokoridor K56 v km cca 13,8 - nadregionální tah spojující RBC Karlické údolí a nadregionální biocentrum NRBC Karlštejn – Koda. Návrh trasy zabezpečuje průchodnost pro NRBC K56 umístěním ekoduktu v km cca 14,000 s ohledem na přírodní charakteristiky území a možnost technického řešení navrhované trasy v tomto území.

- Dotčeným prvkem regionální úrovně je RBK 1186 (dle ÚP Tachlovice) propojující RBC Škrábek a RBC Nučice, který trasa protíná v km cca 4,5 mostním objektem v km 4,5940 - Most přes Radotínský potok a II/101. Pro zabezpečení dostatečné průchodnosti pro regionální biokoridor bude mostní objekt navržen tak, aby byla zabezpečena požadovaná šířka regionálního prvku a výška.
- V km cca 0,45 je křížený lokální biokoridor navržený kolem vodoteče Jinočanský potok; průchodnost pro biokoridor je zabezpečena mostním objektem v km 0,4566 Most přes Jinočanský potok a III/00516.
- V km cca 1,25 bude trasou silnice II/116 křížen lokální biokoridor (v ÚP Zbuzany označen jako LBK 1), který bude řešen stavbou ekoduktu přes LBK v km 1,25.
- Navrhovaná trasa silnice II/116 kříží biokoridor označený v ÚP Chýnvice jako LBK 60 s využitím mostu přes potok v km 5,3183 s nutností provést úpravu vedení trasy dotčeného lokálního biokoridoru v západovýchodním směru. Mostní objekt v km 5,3183 musí být řešen se zabezpečením požadovaných parametrů pro průchodnost lokálního prvku ÚSES (minimální šířka, výška).
- Průchodnost pro lokální biokoridor, vymezený v ÚP Tachlovice (označený LK 406-VUxx) v km cca 7,0 je zabezpečena navrhovaným mostním objektem v km 6,9592 (most přes III/10122 a železniční vlečku délky 123 m).
- Lokální biokoridor, který kříží navrhovaná trasa v km 8,1 dle ÚP Vysoký Újezd – Kuchař bude dotčen v km cca 8,1; průchodnost pro tento lokální tah bude zabezpečena mostem v km 8,1356 (most přes železniční vlečku Kladensko-Nučická dráha délky 47 m). Mostní objekt v km 8,1356 musí být řešen se zabezpečením požadovaných parametrů pro průchodnost lokálního prvku ÚSES (minimální šířka, výška).
- Trasa silnice II/116 kříží lokální tah LBK 11-14, navazující na lokální biocentrum LBC 14 a LBC 11. Dále je na LBC 11 napojen lokální biokoridor označený dle ÚP LBK 213 (vymezen jako lesní) a LBK 212 (vymezen podél vodoteče). Navržen je ekodukt přes LBK v km 8,8355 (ekodukt je navržen v šířce průchodu pro zvěř, tj. 40 m + 2 x 5 m svah).
- V km 9,7180 je navržen most přes III/10122 a biokoridor délky 132 m. Zároveň je navržena úprava lokálního biocentra LBC 11.
- V km 11,9233 je navržen ekodukt pro LBK přes II/116 pro zabezpečení průchodnosti pro lokální biokoridor LBK 211. Návrh ekoduktu v km 11,9233 respektuje navrhované vedení biokoridoru, prověřené v územním plánu a terénní charakteristiky.

Dokumentace uzavírá, že dotčený systém územních systémů ekologické stability nebude záměrem dlouhodobě ovlivněn. Limitujícím bude doba provádění stavby. V souvislosti s opatřeními pro zabezpečení funkce územních systémů v území budou dodržena následující opatření pro projekt:

- ✓ budou dodrženy minimální parametry pro průchod biokoridoru, návrh projektu mostních objektů bude konzultován s autorizovanou osobou pro projektování územních systémů ekologické stability a příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny

Opatření pro stavbu:

- ✓ během stavby budou učiněna opatření pro zamezení šíření invazních druhů rostlin
- ✓ provedena bude důsledná obnova dotčených částí půdního povrchu
- ✓ dřeviny, jež budou v území ponechány, a bude u nich hrozit poškození stavebními stroji, budou vhodným způsobem ochráněny (geotextilie, bednění)
- ✓ veškeré práce by měly být prováděny mimo vodní prostředí

- ✓ během stavebních prací bude sledován výskyt fauny, zejména vodní, v případě zjištěného úhynu, je třeba práce okamžitě zastavit a kontaktovat příslušné orgány a organizace ochrany přírody
- ✓ při realizaci ekoduktů bude postupováno tak, aby průchod pro prvky byl zabezpečen; ekodukty jsou navrženy v šířce průchodu pro zvěř, tj. 40 m + 2 x 5 m svah

Stanovisko zpracovatele posudku:

Obecné vlivy dopravních liniových staveb

Rozsah vlivu souvisejících v podstatě s každou liniovou stavbou závisí na konkrétních podmínkách a typu komunikace. Některé vlivy (disturbance, znečištění prostředí, změny ve využití krajiny atd.) se odehrávají většinou v poměrně úzkém pásmu od okraje vozovky, v rozsahu jednotek až prvních desítek metrů, mohou však mít nemalý význam, pokud silnice prochází v těsné blízkosti přírodně exponovaných lokalit.

Z hlediska posudku je nutné konstatovat, že posuzovaná kapitola je zpracována z hlediska hodnocení vlivů poměrně velmi obecně (s výjimkou hodnocení vlivů na ÚSES), bez poskytnutí jakékoliv podrobnější informace nebo údaje k hodnocení daného vlivu. Konstatování, že „nedojde k negativnímu ovlivnění biologické rozmanitosti v období výstavby ani následného provozu“ lze připustit za akceptovatelné za předpokladu formulování podmínek v kapitole IV. dokumentace, což však dle názoru zpracovatele posudku tato kapitola neobsahuje. Není patrné, proč řada doporučení z odborných studií není do této kapitoly zapracována.

Pro minimalizaci vlivů na faunu, floru a ekosystémy je i se zohledněním informací vyplývajících z biologického průzkumu formulována následující podmínka:

- **zajistit již ve fázi přípravných prací a dále po celou dobu výstavby záměru biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna:**
 - **průběžně a pravidelně kontrolovat stavební činnost v místech přechodu všech vodních toků**
 - **kontrolovat stavební práce s přímým dotčením koryt vodních toků**
 - **stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů)**
 - **dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí, např. ověřování migrace obojživelníků, realizace dočasných migračních bariér, navrhnout nutnost odchyty ryb u dotčených vodotečí**
 - **během chladných měsíců před zahájením stavby provádět důkladný průzkum v rámci trvalého záboru, který bude zaměřen na výskyt křečka obecného; kontrolovat zachování požadovaného průchodu mostním objektem pro vydrů říční; kontrolovat případné hráze a obydlí bobra evropského a tyto v případě nutnosti bourat mimo zimní období, rozmnožování a výchovu mláďat**
 - **zajistit dohled při odstraňování dřevin, a to zejména s ohledem na ochranu ptáků a netopýrů**
 - **zajistit monitoring a průběžnou likvidaci spontánně vznikajících zvodnělých míst (např. zatopené koleje po pojezdu techniky), která lákají obojživelníky, omezovat vznik atraktivních úkrytů pro obojživelníky i plazy (delší dobu ponechané hromady inertního materiálu, větví, nesečené deponie apod.)**
 - **kontrolovat průběh stavebních prací v okrajové části dotčené EVL s cílem minimalizovat dopad na EVL Karlické údolí**
 - **kontrolovat plnění navržených opatření ze závazného stanoviska EIA a z dalších stanovisek orgánů ochrany přírody**

Zásady organizace výstavby

V rámci navazující projektové přípravy lze v souladu s informacemi prezentovanými v dokumentaci ve vztahu k vlivům na floru v aktualizovaných zásadách organizace výstavby respektování následujících doporučení:

- **z hlediska minimalizace vlivů na floru, faunu, významné krajinné prvky a územní systémy ekologické stability zapracovat v aktualizovaných ZOV následující opatření vyplývající z Hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny (Filipová L., 07/2023):**
 - **maximálně omezit zásahy do okrajové části EVL Karlické údolí**
 - **vyločit umístění zařízení stavenišť v území CHKO Český kras a EVL Karlické údolí**
 - **s ohledem na rozsah a charakter ploch deponií a zařízení stavenišť umisťovat tyto na nejmenší vzdálenost 50 m od VKP (tj. zahrnuje i ochranné pásmo lesa), čímž bude zajištěno vytvoření (zesílení) nárazníkové zóny**
 - **při průchodu CHKO nebude docházet k žádným nadbytečným dočasným záborům, jejich rozsah musí odpovídat jen nezbytně nutným pracím pro umožnění výstavby, a to zejména při realizaci mostních objektů; postup prací zde bude předložen a projednán s příslušným orgánem ochrany přírody a bude realizován za jím stanovených podmínek**
 - **v průběhu výstavby zajistit důsledný monitoring výskytu nepůvodních, invazních a ruderalních druhů rostlin na narušených plochách v etapě výstavby, jakož i na rekultivovaných plochách v období provozu; tato kontrola musí být důsledně prováděna zejména v prostoru přírodně hodnotných lokalit, to je v úseku od km cca 9,91 do konce stavby; tyto plochy musí být pravidelně kontrolovány až do stabilizace poměrů; v případě zjištění výskytu nepůvodních, invazních a ruderalních druhů rostlin tyto ihned přiměřeně likvidovat**
 - **tam, kde se nelze záborům PUPFL vyhnout, nesmí stavebními pracemi docházet k poškození kořenových systémů, náběhů a kmenů okolních lesních dřevin; stavební práce musí být realizovány co nejšetrněji k okolním porostům s maximálním důrazem na eliminaci nadbytečného kácení v okolí tělesa komunikace**
 - **minimalizovat nezbytné úpravy (délka, šířka) křížujících komunikací a polních cest, podél nichž jsou stromořadí**
 - **minimalizovat zásahy do koryt vodních toků na nezbytně nutné, neměnit strukturu dna a charakter břehů**
 - **na základě biologických průzkumů navrhnout a zrealizovat dočasné bariery pro zamezení pohybu drobných živočichů do prostoru stavby**

Vlivy na floru

Z botanického průzkumu vyplývají identifikované zvláště chráněné druhy rostlin. V dokumentaci uváděný požadavek na výjimku ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění není v návrhu závazného stanoviska formou podmínky reflektován, protože se jedná o požadavek vyplývající přímo ze složkového zákona a musí být naplněn bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

V rámci další části předkládaného posudku je formulována pro botanický i zoologický průzkum podmínka reagující na prolongaci období od stanovení požadavků v procesu EIA do reálného zahájení stavby, kdy je účelné včas ověřit aktuální výsledky výskytu ochranně významných druhů a upřesnit požadavky na realizaci záměru podle aktuální situace v dotčeném území.

Vlivy na prvky dřevin rostoucí mimo les

Dokumentace neobsahuje vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na dotčené mimolesní porosty dřevin. Tudíž z hlediska posudku není co podrobněji vyhodnocovat. Na základě informací, které lze vyvodit z různých částí dokumentace a doložených příloh je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **součástí navazující projektové dokumentace bude podrobný dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin pro stavbu včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, které bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²); podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území, evidenci prvků dřevin zachovávaných jakož i označení prvků dřevin s dutinami s potenciálním výskytem netopýrů; v rámci podrobného dendrologického průzkumu prověřit výskyt perspektivních mladých stromů ve stromořadích či skupinách, vhodných k přesazení; rozsah kácené zeleně projednat s příslušnými orgány ochrany přírody**

Vzhledem k rozsahu nezbytných zemních stavebních prací je zřejmé, že v kontaktu se stavbou budou další prvky dřevin rostoucí mimo les, které nebude nutné kácet, ale které by měly být zajištěny před dopady stavby. Proto je v návrhu závazného stanoviska uvedena následující podmínka:

- **před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny**

Ve vztahu ke kácení prvků dřevin rostoucích mimo les je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (t.j. 1.10. až 31.3. běžného roku); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno v době mimo 1.4. až 31.7. po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (u stromů s obsazenými dutinami netopýrů září nebo říjen); v hnízdním období, respektive v období hibernace letounů může být jednotlivé kácení prováděno po předchozím ohledání předmětných dřevin a jejich okolí biologickým (ekologickým) dozorem; senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem nebudou odváženy z lokality, ale budou odvezeny na speciální deponii, která bude za tímto účelem zřízena; z této deponie budou umístovány do nezasazeného okolí záměru jako biologicky cenný prvek**

Vegetační úpravy

Dokumentace uvádí, že v další fázi projektové dokumentace budou navrženy náhradní výsadby za kácené dřeviny a úpravy zeleně v okolí nového tělesa komunikace. V návrhu závazného stanoviska je uvedena následující podmínka, která kromě jiného zapracovává i některé požadavky z obdržených vyjádření k dokumentaci:

- **součástí navazující projektové dokumentace bude Projekt komplexních vegetačních úprav jako komplexní materiál zohledňující požadavek na multifunkční charakter ozelenění komunikace, který kromě normových a standardizovaných požadavků na výsadby podél komunikací bude:**
 - **zohledňovat rozsah náhradní výsadby za vykácenou zeleň**
 - **zohledňovat rozsah vegetačních úprav nad rámec stavby v rámci pozemkových úprav prováděných nebo plánovaných dotčenými obcemi**
 - **bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a obcemi, a bude zahrnovat jejich relevantní připomínky a požadavky**

- *zpracován detailně vždy pro konkrétní danou lokalitu a zohlední návaznost na management navazujících ploch (ÚSES, VKP, chráněná území) a který bude koordinován s doporučeními detailní migrační studie*
- *kromě zapojených pásů dřevin v blízkosti komunikace navrhopvat pestřejší a více diverzifikované formy střídajících se porostů dřevin s porosty bylin bez zapojeného dřevinného porostu*
- *plnit funkce estetické, krajnotvorné, klimatické a protierozní*
- *respektovat při volbě druhového složení dřevin místní geobotanické, klimatické a stanovištní podmínky*
- *projektově řešit dostatečný přísun vody na zálivku vegetace s uplatněním prvků pro záchyt dešťových srážek a jejich rozvodu k vysazeným porostům*

Z hlediska realizace vegetačních úprav je důležité pro zachování funkce zeleně v krajině, aby tato dlouhodobě plnila své funkce a měla schopnost se začlenit do okolní krajiny. Proto je nezbytné zabezpečit následnou údržbu a péči o tuto vegetaci. V tomto smyslu jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- *investor ještě před realizací smluvně zaváže dodavatele vegetačních úprav k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let*
- *následná údržba realizovaných výsadeb bude řešena komplexně: v uvedeném smluvním období údržby vegetace musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě; v rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti; případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace)*

Vlivy na faunu a migrační prostupnost

V dokumentaci uváděný požadavek na výjimku ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění není v návrhu závazného stanoviska formou podmínky reflektován, protože se jedná o požadavek vyplývající přímo ze složkového zákona a musí být naplněn bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Z hlediska vlivů na faunu lze ze strany posudku vznést určité připomínky k celkové vypovídací schopnosti a přehlednosti provedených průzkumů, jakož i z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů. Formulace podmínek do návrhu závazného stanoviska potom vycházejí z dosud dostupných údajů z posuzované dokumentace:

- *v navazující projektové dokumentaci zpracovat Projekt detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru, který:*
 - *vypracuje návrh kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části nahrazující výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů*
 - *rozpracuje návrh náhradních biotopů likvidovaných realizací záměru*
 - *projekt bude zpracován adresně pro konkrétní technické řešení záměru včetně dalších ochranných a kompenzačních opatření, a to zejména zamezení přístupu suchozemských obratlovců na vozovku pomocí trvalých bariér, instalací více typů budek pro „dutinové“ druhy ptáků náhradou za vykácené stromy dle doporučení ekologického dozoru*
 - *stanoví nezbytné termíny pro realizaci náhradních biotopů před zahájením realizace záměru*

- **bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a realizován za jimi stanovených podmínek**

Z hlediska minimalizace vlivů na faunu a floru je nezbytné, aby navržené a s orgány ochrany přírody projednané a schválené náhradní biotopy byly realizovány v předstihu před zahájením stavby a mohly tak naplňovat účel jejich realizace, je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **před zahájením výstavby realizovat ve stanovených termínech náhradní biotopy dle projektu detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření, které budou využity v prvních etapách stavebních prací zejména pro transfery zvláště chráněných druhů**

Ze zoologického průzkumu vyplývají identifikované zvláště chráněné druhy živočichů. Obvyklým standardem takovýchto staveb je pak aktualizace biologického průzkumu před vlastním zahájením stavby, z tohoto důvodu je, i s ohledem na určité připomínky k dosud provedeným průzkumům, do návrhu závazného stanoviska promítnuta následující podmínka:

- **v navazující projektové dokumentaci zpracovat Podrobný biologický průzkum s cílem upřesnit aktuální výskyt ochranně významných druhů rostlin a živočichů; tento průzkum bude zároveň podkladem pro předrealizační fázi biologického monitoringu s tím, že bude aktualizován ještě v posledním vegetačním období před zahájením stavby; rozsah a četnost průzkumu projednat s příslušným orgánem ochrany přírody**

Je patrné, že u staveb takového rozsahu, jakým je posuzovaný záměr, je nutno kromě aktualizace průzkumů rovněž stanovit systém postprojektové analýzy formou ověřování stavu bioty a ekosystémů. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **zpracovat podrobný projekt monitoringu bioty, který:**
 - **stanoví seznam lokalit, seznam sledovaných druhů, frekvenci a vhodné monitorovací metody ve vazbě na návrh monitoringu dle výše uvedených studií**
 - **monitoring bude zpracován:**
 - ✓ **před stavbou, a to min. 2 roky před zahájením stavebních prací pro zachycení aktuálního stavu se sezónní variabilitou**
 - ✓ **během stavby (práce biologického dozoru)**
 - ✓ **po uvedení stavby do zkušebního provozu, a to v období mezi 2. až 5. rokem od uvedení komunikace do zkušebního provozu, kdy lze uvažovat postupný nástup funkce navržených opatření**
 - **jako jednorázový monitoring bude následně učiněn po dalších pěti letech po zahájení trvalého provozu a dle jeho závěrů bude vyhodnocena objektivní nutnost případných dalších etap monitoringu**
 - **bude projednán a odsouhlasen příslušným orgánem ochrany přírody**
 - **bude monitorovat účinnost realizovaných opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu (zejména průchody pro živočichy, ploty, zábrany aj.) a případně navrhnout dodatečná opatření**
 - **bude v období zkušebního provozu monitorovat využívání migračních objektů a důslednou kontrolu funkčnosti oplocení a trvalých bariér a ochranných stěn u komunikace**

Ve vztahu k migrační prostupnosti je patrné, že realizací záměru dojde ke snížení migrační prostupnosti v území. Proto je nezbytné realizovat veškerá doporučení, která byla dosud formulována jako výstup zpracované migrační studie, která je přílohou posuzované dokumentace. Migrační studii, ze které vycházejí doporučení, tak lze chápat jako výchozí materiál pro vypracování detailní migrační studie. Na jejím základě potom mohou být upřesněna nebo doplněna dosud navržená opatření.

Ve vztahu k migrační prostupnosti území je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **součástí navazující projektové přípravy bude Detailní migrační studie, která:**
 - bude vycházet ze zpracované rámcové migrační studie II/116 JINOČANY – HLÁSNÁ TŘEBAŇ, PŘELOŽKA SILNICE (Paciorková J., 01/2023)
 - posoudí migrační potenciál navrženého technického řešení stavby z hlediska již navržených opatření v rámci procesu EIA
 - návrh projektu mostních objektů související s prvky ÚSES bude konzultovat s autorizovanou osobou pro projektování územních systémů ekologické stability a příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny, včetně průchodnosti ekoduktů pro savce
 - podrobněji rozpracuje detailní řešení jednotlivých migračních objektů
 - rozpracuje návrh trvalých bariér s tím, že jejich lokalizace a rozsah bude upřesněn dle výsledků odchyty živočichů z použití bariér dočasných při samotné výstavbě nebo transferů v souvislosti s výstavbou
 - bude navrhopvat a realizovat oplocení dle výstupů migrační studie s tím, že oplocení bude navrhováno v koruně svahů (zemní valy, násypy) tak, aby umožnilo využít vnější ozeleněný svah jako útočiště drobných živočichů
 - u mostů realizovaných přes vodní toky rozpracovat následující doporučení:
 - ✓ charakter podmostí: zachování přirozeného charakteru vegetace pod mosty; v případě dotčení jej navrátit do původního stavu
 - ✓ případné úpravy koryt vodních toků: toky včetně jejich břehů a doprovodných břehových porostů ponechat v přírodním stavu

Vlivy na ekosystémy

Vlivy na vodní toky

Vyhodnocení vlivů na vodní toky je v rámci předkládaného posudku řešeno jednak podmínkou týkající se technického řešení dotčených a překonávaných vodních toků v souvislosti s migrací živočichů, jednak odpovídajícími podmínkami pro etapu výstavby z hlediska požadavků na zásady organizace výstavby z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody.

Vlivy na lesní porosty

Dokumentace uvádí, že problematika dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen PUPFL) bude detailně řešena v rámci další projektové přípravy záměru. Dokumentace Lesní příloha bude zpracována v souladu s platnou legislativou, a to zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších právních předpisů, a vyhl. č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa, a vyhl. Ministerstva zemědělství 55/1999 Sb., o způsobu výpočtu výše újmy nebo škody způsobené na lesích. V navazujících stupních PD bude uveden výpočet poplatků za odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa a výpočet škody způsobené na lesních pozemcích a lesních porostech.

Je patrné, že stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa; současně jsou patrné i nároky na odnětí z PUPFL. Protože se tato problematika řídí příslušným složkovým zákonem, není nutné formulovat podmínky do návrhu závazného stanoviska. Jak vyplývá i z obdržených vyjádření, značný význam jak z pohledu biodiverzity, tak v neposlední řadě z pohledu hydrologických a klimatických funkcí krajiny, mají lesní porosty. Negativní dopady na ekologické hodnoty území způsobené kácením dřevin by tedy neměly být vztahovány pouze na kácení mimolesní zeleně, ale i na lesní porosty.

Dle názoru zpracovatele posudku lze i trvalé zábory PUPFL v rozsahu 18 811 m² vzhledem k jejich lokalizaci považovat za významné. Ve vztahu k vlivům na lesní porosty jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- **v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trasy s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, provádět již v průběhu výstavby podporu porostního pláště např. dosadbou keřů podél nového okraje zejména na návětrné straně; minimalizovat riziko vodní eroze lesní půdy šetrným postupem výstavby; v této souvislosti detailně ověřit všechny možnosti ochrany okrajů lesních porostů**
- **v rámci navazující projektové přípravy záměru specifikovat případné zásahy do ochranných pásem pozemků určených pro plnění funkce lesa; zajistit v další projektové přípravě záměru souhlas vlastníka lesa, jakož i příslušného orgánu státní správy lesů a respektovat podmínky, kterými může být uvedený souhlas podmíněn**
- **lesní dřeviny v navazujících lesních porostech budou v průběhu prací přiměřeně potřebě ochráněny dle ČSN 83 9061: Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích**
- **v dalších stupních projektové dokumentace předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škod způsobených na produkčních funkcích lesa**

Vlivy na ÚSES

Z hlediska dopadů na prvky územního systému ekologické stability je patrný určitý negativní dopad na popisované prvky ÚSES. Je popsán způsob přeřešení dotčených prvků ÚSES tak, jak jsou popsány v dokumentaci EIA. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Vlivy na zvláště chráněná území

V podmínkách návrhu závazného stanoviska jsou pro etapu výstavby formulována doporučení ve vztahu k ochraně vod včetně požadavků na zabezpečení zařízení staveníšť. Dále jsou rozvedena i další opatření k prevenci či eliminaci nežádoucích vlivů na faunu, floru a ekosystémy, které se vztahují na celý řešený úsek přeložky. Je nepochybné, že pro část přeložky procházející územím CHKO budou uplatňovány požadavky vyplývající z §83 zákona č.112/1992 Sb. v platném znění.

Vlivy na významné krajinné prvky

Relevantní požadavky směřující k omezení vlivů na VKP vodních toků jakož i lesních porostů jsou zapracovány do odpovídajících podmínek v návrhu závazného stanoviska.

Vlivy na NATURA 2000

Závěrečný úsek přeložky je umístěn v EVL Karlické údolí (CZ0214002) zahrnuje údolí Karlického potoka s navazujícími plošinami na severozápad od Dobřichovic. Dokumentace uvádí, že délka zásahu je cca 100-150 v šířce min 20 m v závislosti na prováděných zemních pracích. Je zřejmé, že v tomto úseku předmět ochrany zcela zanikne. Správa CHKO Český kras, č.j. SR/1522/SC/2021-4, 30. 6. 2021) vyloučila významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost této evropsky významné lokality.

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

Dokumentace uvádí, že v rámci přípravy liniové stavby nelze opominout, že vznikne nový prvek v krajinném systému, který nejprve může vyvolat obavy z hlediska vlivu na krajinu a celkový ráz krajiny. Významným prvkem bude navrhnout vedení trasy a technický způsob řešení takový, aby i přes nový vznik tohoto útvaru v území byla tato trasa do území přiměřeně začleněna.

Každá stavba mění tvář krajiny a může mít vliv na další možnosti úpravy kvality životního prostředí. Aby nedošlo k narušení krajinného rázu, je nutno dodržet určité zásady.

Vymezeny jsou podmínky v obou dotčených vymezených místech krajinného rázu, jimiž navrhovaná trasa v území CHKO Český kras prochází, tj. MKR Mořinka a MKR Mořina. Stavba musí být začleněna do území s ohledem na podmínky vymezené pro dotčené místo krajinného rázu dle vymezených ochranných podmínek, pro MKR Mořinka platí zprísněná ochranná opatření, pro MKR platí běžná krajinná opatření.

Dokumentace uvádí, že posouzení krajinného rázu je v současnosti zpracováno na základě technické studie, jejímž úkolem bylo zejména vymezit trasu navrhované silnice II/116, která prochází rovněž územím Chráněné krajinné oblasti Český kras. Technická studie umožní vedení trasy v území stabilizovat. Následně bude zpracováno podrobné projekční řešení.

Základním požadavkem je začlenit do přírodní krajiny zejména oba navrhované ekodukty, které budou novou stavbou v krajinném systému. Realizace vegetačních úprav bude významným opatřením, které souvisí se reálnou možností začlenění tohoto prvku do území s ohledem na zabezpečení jeho funkčnosti a se současným vytvořením nového přírodního útvaru v krajině významné vyžadující velmi ohleduplné řešení. Veškeré technické řešení a vegetační úpravy budou konzultovány s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny.

Dokumentace uzavírá, že navržené vedení trasy územím CHKO Český kras je za předpokladu dodržení podmínek pro následnou projektovou přípravu z hlediska vlivu na krajinu a ráz krajiny akceptovatelné. Na základě podrobného projekčního řešení bude zpracováno nové hodnocení krajinného rázu dle § 12 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které bude podkladem pro závazné stanovisko AOPK ČR bez něhož na území chráněných krajinných oblastí nelze vydat územní rozhodnutí nebo stavební povolení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Předložené posouzení vlivů na krajinný ráz lze, jak připouští i samotná dokumentace EIA, považovat za primární vstupní informaci o vlivech záměru na krajinný ráz. Pro finální vedení trasy je vhodné respektovat následující podmínku:

- ***v rámci další projektové přípravy vypracovat aktualizovanou Studii vlivů na krajinný ráz jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se zásahů do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, konečného výškového profilu a z požadavků, které vplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a která bude:***
 - ***zohledňovat návrh ozelenění a sadových úprav podél předloženého záměru přeložky silnice II/116 včetně doplnění alejové zeleně podél polních cest v okolí stavebního záměru, jakož i zákresu přibližného umístění výsadeb do mapového podkladu***
 - ***zohledňovat stavby ekoduktů, mostních těles a protihlukových stěn a dalších terénních***

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

úprav s cílem nalezení nejvhodnějšího řešení z hlediska vlivu na krajinný ráz

- *vycházet z návrhu konstrukčního, materiálového a barevného řešení jednotlivých součástí stavby vedoucího k potlačení vizuálního projevu stavby v krajině, snížení míry jejího cizorodého působení vůči okolnímu přírodnímu okolí*
- *specifikovat pohledové osy v krajině, na jejichž zachování by měl návrh sadových úprav brát zřetel*
- *prověřovat různé varianty úpravy povrchu staveb – různé barevné odstíny betonu či kamenné obklady z místního kamene – vápence*
- *obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů včetně ideových řezů*

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

Dokumentace uvádí, že stavba navrhuje odstranění stávajícího kamenného mostu mezi lomy Kréta a Holý vrch v km 9,5010. Most původně byl určen pro mimoúrovňové křížení železniční vlečky Kladensko-Nučické dráhy. Koleje byly demontovány a most je nyní nevyužívaný. Most nebude obnoven.

V případě zjištění archeologických nálezů v průběhu zemních prací bude proveden záchranný archeologický průzkum (celé území je územím s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, v platném znění. Jakékoli zásahy do terénu musí být předem konzultovány s organizací oprávněnou k provádění archeologických výzkumů).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k předloženému záměru z hlediska archeologie lze dle zpracovatele posudku konstatovat, že v rámci předkládaného záměru musí být postupováno ve smyslu zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Etapu výstavby

Dokumentace shrnuje, že s ohledem na charakter výstavby a charakter činností při výstavbě záměru nejsou pravděpodobná rizika vzniku havárií s vážnějšími důsledky na životní prostředí a zdraví obyvatel. Při důsledném dodržování technologické kázně a standardních opatření je vznik těchto havarijních situací prakticky minimální. Při těchto haváriích může dojít k úniku ropných látek a olejů (pohonných či mazacích hmot), které znečistí okolí. S tím jsou spojena následující potenciální rizika:

- Riziko kontaminace povrchových a podzemních vod. Riziko kontaminace povrchových vod je vztaženo zejména do míst, kde je stavba v přímém kontaktu s povrchovými vodami; zejména se jedná o přeložky vodních toků, realizaci mostních objektů.
- Riziko kontaminace půdy a půdního podloží Dle dokumentace je riziko kontaminace půdy a půdního podloží obdobné pro všechny dopravní stavby liniového charakteru. Předkládaný záměr nepřináší žádná specifická rizika.

Uvedená rizika havárií budou eliminována podrobným návrhem postupu výstavby. Pro období výstavby je nutné zpracovat plán opatření pro případ havárie v souladu s vyhláškou č. 450/2005 Sb.

Etapu provozu

Rizika v období provozu jsou dána běžným rizikem vyplývajícím z dopravního provozu, jako je zejména možnost vzniku dopravních havárií s následným únikem látek ohrožujících povrchové a podzemní vody a půdu. Minimalizace možnosti vzniku dopravních havárií je dána stavebními a dopravními parametry navrhované komunikace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D. II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích“ je zpracována ve vztahu k charakteru řešeného záměru v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Dokumentace popisuje možné havárie a nestandardní stavy a postupy k jejich předcházení. Názorem zpracovatele posudku je, že uvedená konstatování lze akceptovat kromě jiného za předpokladu respektování doporučení, která jsou prezentována v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu.

Je zřejmé, že nejúčinnějším opatřením v období výstavby je přijetí preventivních opatření a vyžadování vysoké úrovně technologické kázně a disciplíny pro zamezení znečištění závadnými látkami.

Před zahájením stavby bude plán schválen příslušným vodoprávním úřadem. Havarijní plán bude obsahovat návrh konkrétních opatření proti úniku závadných látek při činnostech během výstavby a konkrétní popis činnosti při havárii včetně prvotních postupů.

D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Podrobný popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je popsán v příslušných kapitolách části D. I. dokumentace. Rozsah vlivů navrhované trasy vzhledem k zasaženému území a populaci je v dokumentaci zpracován v tabulce kapitoly D. III. hodnocené dokumentace.

Dle dokumentace rozsah záměru, jeho charakter a umístění stavby prakticky vylučuje jakékoli vlivy přesahující hranice ČR.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska předkládaného posudku lze konstatovat, že posuzovaný materiál postihl všechny rozhodující impakty do jednotlivých složek životního prostředí, avšak pro konečné posouzení vlivu v některých částech dokumentace absentují podrobnější a detailnější informace, v některých případech i základní informace, které by umožnily konkretizovat některé míry vlivu na vybrané složky životního prostředí. Zejména se jedná o vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na režim podzemních vod, koncepci řešení odvádění srážkových vod z tělesa přeložky, kácení prvků dřevin rostoucích mimo les.

Zpracovatel posudku pokládá za potřebné do návrhu závazného stanoviska uplatnit věcnou podstatu řady doporučení autorů dokumentace s tím, že některé z nich je nutno mírně modifikovat, upravit, případně je bylo potřebné částečně doplnit na základě relevantních připomínek obdržených v rámci procesu EIA.

Celkově se tak z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu objevuje řada podmínek, které by měly v rámci navazující projektové přípravy upřesnit a doplnit některé zásadní informace o předpokládaných vlivech záměru na tyto složky životního prostředí.

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

Opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví navrhovaná v dokumentaci jsou uvedena v kapitole D. IV. dokumentace.

Z dokumentace vyplývají následující doporučení:

Opatření pro dobu výstavby

- Během stavby budou dodrženy podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě.
- Dodavatel stavby bude poskytovat garance na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby se zohledněním požadavků na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
- Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a nakládáno s nimi mimo staveniště, což bude zajištěno oprávněnou osobou (odbornou firmou). Stavební dodavatel je povinen vést evidenci odpadů.
- Pro eliminaci rizika (kvalitativní podmínky vod) během provádění stavebních prací jsou navržena následující opatření:
 - ✓ všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, nezbytná bude jejich kontrola zejména z hlediska možných úkapů ropných látek
 - ✓ zabezpečeny budou odstavné plochy pro mechanismy tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci podloží
 - ✓ konkretizace předpokládaných míst očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze stavenišť včetně návrhu zařízení
 - ✓ při stavebních pracích bude dbáno na dodržování všech zásad ochrany vod
 - ✓ těžká technika se bude pohybovat jen v linii trvalého záboru stavby
 - ✓ stavební práce budou probíhat pouze na ploše trvalého nebo dočasného záboru, dočasné zábory budou minimalizovány, doprava bude probíhat pouze po schválených přepravních trasách
- Zařízení staveniště bude umístěno mimo území CHKO Český kras segmenty územního systému ekologické stability (ÚSES), významné krajinné prvky (VKP) vymezené zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, registrovaný VKP Mramorka a mimo další cennější přírodě blízké plochy.
- Zařízení staveniště nebude umístěno v ochranném pásmu vodního zdroje Chýnice.
- Prováděné terénní úpravy a navazující zpevňování a ohumusování svahů, osevy travní směsí či výsadby dřevin budou řešeny s ohledem na okolní vegetaci, používána budou stanovištně i geograficky vhodné druhy rostlin, aby nedocházelo k zavlékání invazních a expanzivních druhů.
- V místech s výskytem plazů a obojživelníků, musí být prostor staveniště opatřen mobilními bariérami (Jinočany, Chýnice, osluněná místa u stávající silnice u Lomu Mramorka), které zamezí vstupu těchto živočichů (v případě zjištění při stavbě bude prováděn jejich transfer dle pokynů ekodozoru).

- V případě odkrytí archeologických nálezů tuto skutečnost oznámit a umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
- Z důvodu prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi.
- Zařízení staveniště v rámci stavby budou po ukončení stavebních prací uvedena do původního stavu.

Ochrana ovzduší

- Při provádění zemních prací a manipulaci se sypkými materiály vhodnými technickými a organizačními prostředky minimalizovat sekundární prašnost.
- Zaplachtovány budou automobily, které budou odvážet a dovážet surovinu s frakcí menší než 4 mm.
- Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu s frakcí do 4 mm na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště).
- Vyčleněna bude plocha pro čištění znečištěných vozidel odjíždějících ze staveniště.
- Při práci na staveništi provádět skrápění komunikací v době dlouhodobého sucha (v případě potřeby) a omezit maximální rychlosti pojezdu automobilů.
- V době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem, redukovat volnoběhy nákladních automobilů a dalších strojů mimo silniční techniky na minimum, vypínat motory strojů, které nejsou v pracovním procesu.
- Používat nákladní vozidla splňujících alespoň emisní normu EURO IV.
- Skrývku půdy a zemní práce provádět postupně v rozsahu nezbytně nutném, aby nedocházelo ke zbytečnému uvolňování prachových částic do okolí.
- Plochy, které jsou určené k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve po dokončení prací.
- Určit osobu, která bude odpovědná za dohled nad prováděním opatření k omezování prašnosti.

Opatření z hlediska hluku

- Součástí navazujících řízení (v projektové dokumentaci pro územní řízení) musí být, na základě podrobného projekčního řešení stavby, aktualizovaná podrobná akustická studie, která prověří závěry dosavadní hlukové studie a navržená protihluková opatření a doloží, že po realizaci stavby v žádném chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb nebudou překročeny hygienické limity hluku v denní a noční době.
- Pro dodržení hygienických limitů ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro chráněný venkovní prostor staveb pro hluk z dopravy záměru je nutné instalovat navržené protihlukové stěny v km 6,976 – 7,101 a km 11,465 – 11,605. Protihlukové stěny budou technicky navrženy s ohledem na možnost začlenění do okolního prostoru. Řešeny budou s povrchovým obložením pomocí přírodních materiálů, aby došlo k jejich vizuálnímu začlenění do okolního přírodního rámce. Protihlukové stěny, které by představovaly místní migrační bariéru provedeny tak, aby usměrňovaly živočichy pohybující se podél ní, směrem k migračnímu objektu. Provedeno označení stěn tak, aby nedocházelo k úhynu ptáků, např. instalace svislých pruhů.

- Provedeno bude měření hluku ve zkušebním provozu, které prověří skutečnou účinnost navržených opatření.

Opatření z hlediska krajinného rázu

- Respektován bude návrh opatření k eliminaci vlivu na snížení estetické a přírodní hodnoty.
- Navržené ekodukty budou řešeny s ohledem na okolní krajinu (typ výsadeb, šířka, výška)
- Výsadby u ekoduktů zahrnou krajinářské úpravy v území navazujícím na tyto migrační objekty – tzn. v trasách biokoridorů s vytvořením odpovídajících biotopů přírodního charakteru na obou stranách ekoduktů (předpoklady pro zabezpečení funkčnosti migrační trasy).

Opatření z hlediska ochrany přírody

- Navrženy jsou mostní objekty a ekodukty pro zabezpečení funkčnosti územních systémů ekologické stability. Dodrženy budou podmínky (výška, šířka) dle potřeby jednotlivých biokoridorů a zabezpečení průchodnosti.
- Návrh projektu mostních objektů související s prvky ÚSES bude konzultován s autorizovanou osobou pro projektování územních systémů ekologické stability a příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny, včetně průchodnosti ekoduktů pro savce.
- Pro zjištěné zvláště chráněné druhy živočichů bude zažádáno o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů (§ 49 a § 50 zákona 114/1992 Sb.). Součástí udělené výjimky bude soupis ochranných a kompenzačních opatření k jednotlivým druhům.
- Zpracována bude na základě projekčního řešení podrobná inventarizace dotčené zeleně s vymezením druhů stromů přímo dotčených stavbou, u dotčených stromů s obvodem kmene ve výšce 1,3 m větším než 80 cm bude provedeno zhodnocení zdravotního stavu a v souladu s platnou legislativou požádán příslušný orgán ochrany přírody o povolení kácení, totéž platí pro ucelený porost keřů o výměře nad 40 m².
- Požádáno bude o povolení ke kácení dřevin podle § 8 odst. 1 a dodržet podmínky vydaného rozhodnutí (za vykácené dřeviny bude stanovena náhradní výsadba – závisí na rozhodnutí příslušného orgánu ochrany přírody).
- Respektován bude návrh opatření k vyloučení negativního vlivu zásahu na chráněné zájmy, nebo jeho zmírnění, nelze-li ho zcela vyloučit, nebo návrh náhradních opatření ke kompenzaci negativního vlivu vymezený v biologickém hodnocení:
 - ✓ odstraňování křovin a dřevin realizovat mimo hlavní období rozmnožování / hnízdění ptáků (obecná ochrana ptáků, Zákon 218/ 2004 Sb., § 5a): v období aktivity netopýrů po odchování mláďat, tedy v srpnu – září a mimo hlavní období hnízdění ptáků, tedy mimo období 20. března až 30. června (obecná ochrana ptáků, Zákon 218/ 2004 Sb., § 5a).
 - ✓ Proveden bude transfer ZCHD rostlin (okrotice bílá a koniklec luční český) na nejbližší místo výskytu druhu (dle dat v NDOP).
- V zájmu ochrany volně žijících druhů ornitofauny nesmí dojít ke kácení dřevin (i pravomocně povolených), které by znamenalo poškození, zničení a odstranění obsazených hnízd nebo vajec ptáků nebo usmrcení ptáků.
- Bezprostředně před kácením dřevin bude provedena jejich vizuální kontrola z hlediska případného zahnízdění ptáků. V případě, že bude zjištěno jejich

hnízdění, bude konkrétní dřevina odstraněna až po ukončení hnízdění. Ekodozor stavby určí příslušný postup stavebních prací s ohledem na probíhající hnízdění sezónu.

- Během realizace stavby bude zajištěna přítomnost ekodozoru, který bude zastupovat zájmy ochrany přírody (transfery živočichů z míst, kde by mohlo dojít k jejich fyzické likvidaci, kontrola techniky, zda nedochází k únikům PHM a maziv do prostředí).
- Stromy, které nebudou stavbou dotčeny, ale jsou v blízkosti stavebních prací a bude u nich hrozit poškození stavebními stroji, budou vhodným způsobem ochráněny před poškozením (geotextilie, bednění).
- V projektu bude vymezen přesný rozsah záboru PUPFL, bude postupováno v souladu s požadavky zák. č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon).
- Za stromy, dotčené stavbou bude provedena náhradní výsadba. Podrobný výčet velikosti náhradní výsadby a samotný projekt výsadeb, který zabezpečí začlenění trasy obchvatů do okolní krajiny. Uplatněny budou druhy výsadeb s ohledem na okolní přírodní charakter území.
- Provedeny budou výsadby dřevin náhradou za porosty dotčené v nezbytně nutném rozsahu. Výsadby budou tvořit stromové dřeviny a výsadby kombinující stromové a keřové dřeviny. Výsadby budou mít podobu liniových alejových výsadeb (jednořadých i dvouřadých oboustranných alejí), výsadeb skupinových, nepravidelných - "přírodního" charakteru dle konkrétního území, kde budou uplatněny. Alejové výsadby budou složeny přednostně z tradičních druhů ovocných dřevin, ve vysokokmenném tvaru (zejména s využitím starých a regionálních odrůd), ostatní výsadby budou provedeny výhradně z geograficky původních listnatých dřevin.
- Provedena bude důsledná obnova dotčených částí půdního povrchu.
- Veškeré práce budou prováděny mimo vodní prostředí. Minimalizovány budou zásahy do niv vodotečí.
- Během stavebních prací bude sledován výskyt fauny, zejména vodní, v případě zjištěného úhynu, je třeba práce okamžitě zastavit a kontaktovat příslušné orgány a organizace ochrany přírody.
- Po uvedení silnice II/116 do provozu bude odpovídajícím způsobem pečováno o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince bude realizována včasná dosadba.

Opatření z hlediska vlivů na půdu

- Pedologický průzkum a návrh skryvky kulturních vrstev půdy bude vypracován jako podklad pro bilanci kulturních vrstev půdy a součástí podkladů pro odnětí zemědělské půdy ze ZPF, v souladu se zákonem ČNR č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.
- O činnostech souvisejících s přemístěním, rozprostřením nebo jiným využitím a ošetřováním kulturních vrstev zemin bude veden protokol (deník), v němž budou uváděny všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení správnosti a účelnosti využívání skrytých zemin v souladu s platnou legislativou z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu.
- Pokud budou skryté zemin y uloženy po dobu delší než 6 měsíců, bude zabezpečena údržba skrytých zemin jako základní ochrana proti znehodnocení zemin (ochrana proti zabuřnění).

- Při záboru PUPFL bude postupováno dle podmínek souhlasu odborného lesního hospodáře v souladu s požadavky zák. č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon).

Opatření z hlediska vlivů na vodu

- Zpracován bude projekt odvodnění, který zaručí, že odpadní vody vypouštěné do vodotečí budou splňovat příslušné hodnoty přípustného znečištění (zejména obsahu NEL, chloridů, NL).
- Projekt bude řešen s ohledem na zabezpečení odvedení vod tak aby nebyla ovlivněna jakost a zdravotní nezávadnost podzemních vod a byla vyloučena možnost znečištění podzemních vod.
- Odvodnění bude zajištěno nově navrženými příkopy, které budou splňovat normové požadavky. Odvodnění bude zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky do příkopů podél komunikace. Příkopy budou dále zaústěny do místních vodotečí, řešeny budou retenční nádrže, pokud budou vyžadovány správcem toku.
- Vodohospodářské objekty budou v projektových dokumentacích navrženy tak, aby zajišťovaly bezpečný odvod srážkových vod se zachováním retenční schopnosti krajiny jako prevence povodňových, srážkových nebo havarijních událostí.
- Při průchodu trasy ochranným pásmem 2b vodního zdroje Chýnvice bude postupováno v souladu s hydrogeologickým posouzením vlivů na vodní zdroj v Chýnicích (GEOoffice, s.r.o., Ing. Radim Ptáček, Ph.D. a kol., 03/2023)
- Do násypů komunikací a do konstrukcí vozovek budou použity pouze inertní materiály. Zpevnění ploch bude nepropustné (betonové kryty a zpevnění krycími vrstvami s asfaltovými pojivy za tepla), zabezpečeny budou volně otevřené příkopy s tím, že utěsnění je nutno provést alespoň do vzdálenosti 2 m do přilehlého terénu (terén bude vysvahován směrem k příkopu), krajnice se provedou v celé šířce zpevněné, sloupky svodidel se zabudují tak, aby nebyla narušena funkce ochranných opatření.
- U násypů budou navrženy svahy s co nejmenším sklonem a utěsní se soudržnou, zhutněnou zeminou, která se překryje kulturní zeminou.
- Zařízení stavenišť jsou v tomto území nepřípustná.
- Skladování, přečerpávání pohonných hmot, olejů a jiných látek ohrožujících kvalitu vod je na území ochranného pásma nepřípustné.
- Stavební stroje musí být zajištěny proti úniku ohrožujících látek, oprava a údržba strojů je v prostoru ochranného pásma vodního zdroje nepřípustná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pro posouzení vlivu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D. IV návrh opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru.

Odpovídající opatření formulovaná v dokumentaci byla upravena, respektive doplněna na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a doporučení zpracovatele posudku a jsou uvedena dále v kapitole IV. tohoto posudku „Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a k jejich monitorování“.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Dokumentace konstatuje, že při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací. Použitá metodika je zmíněna v rámci příslušných odborných kapitol. Není-li tomu tak, je metodika uvedena v příslušných studiích v příloze.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s normovanými limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro složky životního prostředí. V oborech, u nichž normované limity nejsou stanoveny, je předpokládán dopad verbálně zhodnocen.

Kapitola „D. V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí“ je zpracována v rozsahu odpovídajícím požadavkům přílohy č. 4 k zákonu EIA a dostačujícím k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích

Dokumentace uvádí, že vymezený záměr byl posouzen na základě podkladů poskytnutých zpracovatelem studie proveditelnosti. Údaje o stavbě byly odvozeny z technické přípravy záměru a vycházejí ze zkušeností dosavadního provozu na silnicích v ČR. Uvádí se, že všechny známé informace o předmětném záměru v době zpracování dokumentace oznamovatel uvedl ve výše zpracovaném materiálu. V projektu budou upřesněny podrobné údaje řešené stavbou, některé výměry mohou být v rámci technického řešení upraveny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích“ je zpracována v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. S ohledem na vyjádřené nejistoty ohledně některých vstupních informací jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány odpovídající podmínky.

E. Porovnání variant řešení záměru

Dokumentace uvádí, že pro účely zpracování EIA je posuzována a technicky řešena stavba pouze v jedné variantě.

Západně od obce Chýnvice prochází přeložka silnice ochranným pásmem vodního zdroje OPVZ 2a – Chýnvice vrty HV1-3, SŠ1 a OPVZ 2b – Chýnvice vrty HV1-3, SŠ1. Na základě požadavku uvedeného ve vyjádření Městského úřadu Černošice – odboru životního prostředí (č.j. MUC 206299/2021 OŽP/L/Ur z 22. 11. 2021) ve zjišťovacím řízení byly vymezeny možné varianty vedení trasy v tomto území: navrhovaná varianta, varianta A, kdy je trasa vedena mimo OPVZ a varianta B, kdy je trasa vedena mimo OPVZ a Svobodův les.

Bylo provedeno Hydrogeologické posouzení vlivů na vodní zdroj v Chýnicích (GEOoffice, s.r.o., Ing. Radim Ptáček, Ph.D. a kol., 03/2023). Ze závěrů posouzení vyplynulo, že projektovaný záměr stavby je v ochranném pásmu nevyužívaného vodního zdroje „Chýnice vrty HV1-3, SŠ1“ možné realizovat a trvale provozovat tak, aby jímací vrty mohly i do budoucna sloužit jako záložní zdroj zásobování obyvatel Chýnice pitnou vodou pro případ výluky veřejného vodovodního řádu za podmínek formulovaných tímto posouzením, které jsou respektovány v návrhu závazného stanoviska.

Pro potřeby této dokumentace byla proto jako referenční varianta použita nulová varianta, která představuje zachování stávajícího stavu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění nevyžaduje povinně předložení variant.

F. Závěr

Z dokumentace vyplývá, že na základě všech aspektů uvedených a hodnocených v dokumentaci, které souvisejí s realizací navrhovaného záměru, při předpokladu splnění opatření navrhovaných k omezení a minimalizaci negativních důsledků na životní prostředí, lze konstatovat, že navrhovaná výstavba a provoz záměru nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí nebo obyvatelstvo, a je proto možné realizaci záměru doporučit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z dokumentace vyplývá, že nebyly zjištěny skutečnosti vylučující realizaci záměru. Jedná se o záměr, který svými vlivy nezatěžuje životní prostředí nad přípustnou mez.

S naplněním tohoto předpokladu však souvisí respektování podmínek formulovaných v návrhu závazného stanoviska; podmínky vyplývají ze skutečnosti, že v rámci přípravné projektové fáze absentuje řada dílčích studií, které by byly využitelné pro detailnější vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Část F „Závěr“ je zpracována akceptovatelně k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované dokumentace EIA a doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z návrhu zpracovatele dokumentace, posudku z obdržných vyjádření tak, jak jsou formulována v návrhu závazného stanoviska.

G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Kapitola shrnuje požadovaným způsobem obsah Dokumentace EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „Část G Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru“ je zpracována v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

H. Přílohy

Příloha č. 4 Zákona EIA požaduje jako povinné přílohy dokumentace:

- Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.
- Referenční seznam použitých zdrojů
- Datum zpracování dokumentace
- Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace
- Podpis zpracovatele dokumentace

Posuzovaná Dokumentace EIA uvedené přílohy obsahuje. Další přílohy jsou nepovinné a jejich výčet je uveden v části posudku II. 1 Úplnost dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „H – Přílohy splňuje požadavky na dokumentaci EIA stanovené přílohou č. 4 Zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. V přílohách dokumentace jsou externí zdroje akceptovatelným způsobem citovány.

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

Hodnocený záměr je předložen v jedné aktivní variantě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

Dle dokumentace záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, a to ani při nestandardních stavech a haváriích.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům předprojektové přípravy záměru.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za akceptovatelné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby tak, jak jsou formulována v podmínkách návrhu závazného stanoviska EIA. Veškerá navržená opatření tak musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ

Pro posouzení vlivu výstavby a provozu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona číslo 100/2001Sb. v platném znění.

Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D. IV ucelený návrh opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru s tím, že většina prezentovaných opatření směřuje do fáze přípravy záměru s důrazem na požadavky, které je možno konkretizovat (rozpracovat) až v navazujících fázích projektové přípravy. Pokud některá prezentovaná opatření vyplývají přímo ze složkových zákonů jako konkrétní povinnosti, zpracovatel posudku je do návrhu závazného stanoviska nepromítá.

Dále jsou zpracovatelem posudku sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci (pokud nevyplývají z příslušných složkových zákonů)
- byly již prezentovány v dokumentaci (pokud nevyplývají z příslušných složkových zákonů) s tím, že buď byly pro přehlednost sdružovány do samostatných širěji pojatých podmínek, nebo byly zpracovatelem posudku více či méně modifikovány nebo doplněny
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- byly navrženy zpracovatelem posudku.

Pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů výstavby a provozu hodnoceného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví doporučuje zpracovatel posudku akceptovat následující opatření (jako podmínky do návrhu závazného stanoviska):

I. Podmínky pro fázi přípravy

Projektová příprava

- *pokud nebude stavba realizována jako celek, potom musí být realizována po etapách, a to v první etapě od počátku stavby do km 8,6966 a ve druhé etapě od km 8,6966 do km 14,7500; Křižovatka v km 8,6963 bude provedena dočasně jako styková, přeložka silnice II/116 zde bude ukončena a vozidla budou dále využívat stávající silniční síť; stávající průsečná křižovatka III/1157 a III/10120 bude v rámci první etapy zachována a stavebně upravena*
- *v rámci navazující projektové přípravy koordinovat stavbu II/116 se stavbou přeložky II/101 z hlediska prověření možností napojení přeložky komunikace II/101 na II/116*
- *v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných zásad organizace výstavby (dále jen „ZOV“) zpracovat rozptylovou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní rozhodující znečišťující látky související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních diesela agregátů, s prováděním zemních a případně demoličních prací*
- *v navazující projektové přípravě aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu, v rámci které:*
 - *bude reagováno na aktualizované technické parametry řešeného záměru*
 - *budou zohledněny aktuální údaje o pozadřovém znečištění ovzduší (dle pětiletých průměrů prezentovaných pravidelně ČHMÚ)*
 - *budou zohledněny aktuálně platné legislativní požadavky (imisní limity)*
 - *bude zohledněn aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do posuzovaného scénáře*
 - *bude zohledněna aktualizovaná dopravní prognóza včetně reálného stupně elektromobility*
- *v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných ZOV vypracovat akustickou studii pro etapu výstavby, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby*
- *v rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby aktualizovat hlukovou studii pro etapu provozu a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:*
 - *výchozím podkladem pro aktualizaci bude Hluková studie stavby „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ (ENVIROAD s.r.o., Severin Z., Vokoun J., 10/2023, 7/2023, 4/2021)*
 - *v aktualizované hlukové studii zohlednit aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do posuzovaného dopravního scénáře a aktualizované dopravní prognózy*
 - *v aktualizované hlukové studii ověřit funkčnost navrhovaných protihlukových stěn PHS 1 a PHS 2*
 - *protihlukové stěny realizovat ve vztahu k ochraně ptactva jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat. Vhodným řešením je polep proužky nebo výplň s vypískovanými proužky šíře 20 – 30 mm v rozteči maximálně 100 mm pro svislé pruhy a v rozteči maximálně 50 mm pro vodorovné pruhy, případně budou technicky navrženy s ohledem na možnost začlenění do okolního prostoru povrchovým obložení pomocí přírodních materiálů*
 - *v navazující projektové dokumentaci zpracovat do technického návrhu stavby protihluková opatření dle závěrů aktualizovaného hlukového posouzení*
 - *rozsah závěry aktualizovaného hlukového posouzení předložit k projednání a odsouhlasení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví*

- **v rámci navazující projektové přípravy zpracovat projekt vsakovacích zkoušek s cílem prověření možnosti zasakování dešťových vod v zájmovém území s tím, že výsledky vsakovacích zkoušek budou promítnuty do technického řešení záměru, který bude zahrnovat:**
 - dokladování počtu, objemu a návrhu umístění retenčních nádrží
 - přednostní řešení vsakování s odpovídajícím předčištěním závadných látek s tím, že kde to technické řešení stavby umožní, koncipovat retenční nádrže (dále také jen „RN“) jako zemní zasakovací. RN navrhovat, s pozvolnými sklony alespoň části břehů (tj. v poměru 1:10 a mírnějším), a přírodního charakteru (nikoliv betonové nádrže), pokud možno nepravidelných tvarů umožňujících vznik rozmanitějšímu prostředí
 - tam, kde přeložka prochází ochranným pásmem vodního zdroje „Chýnice vrty HV-1-3, SŠ1“ budou veškeré dešťové vody odvedeny mimo toto ochranné pásmo; v ochranném pásmu bude vyloučeno jakékoliv zasakování dešťových vod
 - vodohospodářské řešení nakládání s dešťovými vodami koncipovat i s cílem podpory modrozelené infrastruktury s ohledem na využívání dešťových vod pro zálivku navržených vegetačních úprav
 - ve vztahu k minimalizaci vlivů na klima kromě úpravy RN bez ohledu na výsledky vsakovacích zkoušek vytvářet další drobné tůně s mírnými sklony břehů a nepravidelnou břehovou linií (nepravidelného tvaru); návrh jejich umístění konzultovat s příslušnými orgány ochrany přírody
 - v případě podání průkazu o nemožnosti vsakování řešit jejich zadržování a regulované oddílné odvádění odvodňovacím systémem do povrchových vod s odpovídajícím předčištěním
 - nebude-li možné oddělené odvádění do vod povrchových, navrhnout jejich regulované vypouštění do jednotné kanalizace
 - prověřit kapacitu RN ve vztahu k potenciálně vyšším srážkovým extrémům, které mohou v budoucnu nastávat s ohledem na klimatické změny
 - při odvádění dešťových vod do vodních toků doložit na základě hydrotechnických výpočtů v navazující projektové dokumentaci nezhoršení stávajících odtokových poměrů, včetně návrhů regulačních opatření
 - návrh odvodnění a hydrotechnické výpočty v navazující projektové dokumentaci aktualizovat na aktuální návrhová data ČHMÚ (hydrologická data recipientů, návrhové deště)
 - projednat se správcem vodních toků, jakož i s příslušným orgánem ochrany přírody přesnou podobu výústních objektů od RN do recipientních vodotečí
 - návrh odvodnění v navazující projektové dokumentaci projednat s příslušnými správci recipientních vodotečí
- **v navazující projektové přípravě zpracovat hydrotechnické posouzení všech dočasných i trvalých stavebních objektů nacházejících se v záplavových oblastech; technické řešení takových stavebních objektů musí minimalizovat potenciální ovlivnění povodňových stavů, nesmí docházet k negativnímu ovlivnění povodňových rozlivů v území nad profilem nových mostů či stavebních objektů; hydrotechnické posouzení předložit ke schválení příslušnému správci vodního toku**
- **pro zamezení vniku srážkových vod znečištěných zejména ropnými látkami při havárii na komunikaci (případně jinými závadnými látkami) do recipientu v navazující projektové přípravě realizovat následující opatření:**
 - před napojením kanalizace do DUN osadit na potrubí kanalizační šoupátko, které se v případě havárie na odvodňované silnici uzavře
 - usazovací nádrž na vtoku do RN vybavit trvalou nornou stěnou, která bude schopna zachytit celý objem závadných látek v případě havárie (min. 30 m³)
 - za regulovaným odtokem osadit odlučovač lehkých kapalin
 - na bezpečnostním přelivu osadit trvalou nornou stěnu
 - v místech křížení s vodními toky uplatnit a realizovat všechny prvky technické ochrany vodních toků (zesílená svodidla, betonové zídky apod.)
 - zpracovat provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení navrhované komunikace, které budou odsouhlasené příslušným stavebním úřadem po konzultaci s příslušným vodoprávním úřadem

- **v navazující projektové přípravě doložit výpočet vlivu chemických rozmrazovacích látek v odtoku z komunikace na recipientní vodoteče dle TP 83 Odvodnění pozemních komunikací pro posouzení s limitními hodnotami NV č. 401/2015 se zohledněním přesných údajů o množství aplikované - chemické rozmrazovací látky na vozovce se zohledněním požadavku, že v místech průchodu přeložky přes ochranné pásmo vodních zdrojů nesmí být využívána posypová sůl a způsob údržby přeložky v území CHKO Český kras bude projednán se Správou CHKO; aktualizovaný výpočet musí jednoznačně dokladovat plnění limitních hodnot chloridů dle NV č.401/2015; koncepci odvodnění do vodních toků projednat se správci jednotlivých dotčených vodních toků**
- **v rámci navazující projektové přípravy pro vyloučení zasakování srážkových vod obsahujících látky ze zimní údržby vozovky do půdních vrstev a podzemních vod budou navržené zasakovací příkopy zatěsněny tak, aby nedocházelo k vsakování srážkových vod do podloží; samotné zatravněné příkopy s podzemní rýhou budou sloužit ke zpomalení odtoku srážkových vod z vozovky a k jejich předčištění před napojením do retenční nádrže**
- **v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat podrobný inženýrskogeologický průzkum a hydrogeologický průzkum, na jejichž základě bude vypracován 3D hydrogeologický model, který bude simulovat proudění podzemní vody v reálných podmínkách a prověří veškeré problematické úseky stavby**
- **na základě výsledků podrobného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu v projektové přípravě:**
 - **definovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod, individuálních jímacích objektů, zdrojů HV1-3, SŠ1 a stanovit rozsah zmírňujících opatření**
 - **postupovat při průchodu trasy OPVZ 2b „Chýnvice vrty HV1-3, SŠ1 v souladu s „Hydrogeologickým posouzením vlivů na vodní zdroj v Chýnících“ (GEOoffice, s.r.o., Ptáček, R. a kol., 03/2023)**
 - **definovaná pasportizace jímacích objektů vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu**
 - **u vodních zdrojů (individuálních nebo pro hromadné zásobování), kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora**
- **v navazující projektové dokumentaci prověřit výskyt melioračních soustav, jejichž funkčnost může být narušena a zabezpečit zachování funkce těchto melioračních soustav**
- **v navazující projektové dokumentaci budou zajištěny přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské a lesnické techniky; konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků**
- **součástí navazující projektové dokumentace bude podrobný dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin pro stavbu včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, které bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²); podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území, evidenci prvků dřevin zachovávaných jakož i označení prvků dřevin s dutinami s potenciálním výskytem netopýrů; v rámci podrobného dendrologického průzkumu prověřit**

výskyt perspektivních mladých stromů ve stromořadích či skupinách, vhodných k přesazení; rozsah kácené zeleně projednat s příslušnými orgány ochrany přírody

- **součástí navazující projektové dokumentace bude Projekt komplexních vegetačních úprav jako komplexní materiál zohledňující požadavek na multifunkční charakter ozelenění komunikace, který kromě normových a standardizovaných požadavků na výsadby podél komunikací bude:**
 - zohledňovat rozsah náhradní výsadby za vykácenou zeleň
 - zohledňovat rozsah vegetačních úprav nad rámec stavby v rámci pozemkových úprav prováděných nebo plánovaných dotčenými obcemi
 - bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a obcemi, a bude zahrnovat jejich relevantní připomínky a požadavky
 - zpracován detailně vždy pro konkrétní danou lokalitu a zohlední návaznost na management navazujících ploch (ÚSES, VKP, chráněná území) a který bude koordinován s doporučeními detailní migrační studie
 - kromě zapojených pásů dřevin v blízkosti komunikace navrhnout pestřejší a více diverzifikované formy střídajících se porostů dřevin s porosty bylin bez zapojeného dřevinného porostu
 - plnit funkce estetické, krajinotvorné, klimatické a protierozní
 - respektovat při volbě druhového složení dřevin místní geobotanické, klimatické a stanovištní podmínky
 - projektově řešit dostatečný přísun vody na zálivku vegetace s uplatněním prvků pro zachyt dešťových srážek a jejich rozvodu k vysazeným porostům
- **investor ještě před realizací smluvně zaváže dodavatele vegetačních úprav k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let**
- **v navazující projektové dokumentaci zpracovat Projekt detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru, který:**
 - vypracuje návrh kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části nahrazující výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů
 - rozpracuje návrh náhradních biotopů likvidovaných realizací záměru
 - projekt bude zpracován adresně pro konkrétní technické řešení záměru včetně dalších ochranných a kompenzačních opatření, a to zejména zamezení přístupu suchozemských obratlovců na vozovku pomocí trvalých bariér, instalací více typů budek pro „dutinové“ druhy ptáků náhradou za vykácené stromy dle doporučení ekologického dozoru
 - stanoví nezbytné termíny pro realizaci náhradních biotopů před zahájením realizace záměru
 - bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a realizován za jimi stanovených podmínek
- **v navazující projektové dokumentaci zpracovat Podrobný biologický průzkum s cílem upřesnit aktuální výskyt ochranně významných druhů rostlin a živočichů; tento průzkum bude zároveň podkladem pro předrealizační fázi biologického monitoringu s tím, že bude aktualizován ještě v posledním vegetačním období před zahájením stavby; rozsah a četnost průzkumu projednat s příslušným orgánem ochrany přírody**
- **součástí navazující projektové přípravy bude Detailní migrační studie, která:**
 - bude vycházet ze zpracované rámcové migrační studie II/116 JINOČANY – HLÁSNÁ TŘEBANĚ, PŘELOŽKA SILNICE (Paciorková J., 01/2023)
 - posoudí migrační potenciál navrženého technického řešení stavby z hlediska již navržených opatření v rámci procesu EIA
 - návrh projektu mostních objektů související s prvky ÚSES bude konzultovat s autorizovanou osobou pro projektování územních systémů ekologické stability a příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny, včetně průchodnosti ekoduktů pro savce
 - podrobněji rozpracuje detailní řešení jednotlivých migračních objektů

- rozpracuje návrh trvalých bariér s tím, že jejich lokalizace a rozsah bude upřesněn dle výsledků odchyty živočichů z použití bariér dočasných při samotné výstavbě nebo transferů v souvislosti s výstavbou
- bude navrhovat a realizovat oplocení dle výstupů migrační studie s tím, že oplocení bude navrhováno v koruně svahů (zemní valy, násypy) tak, aby umožnilo využít vnější ozeleněný svah jako útočiště drobných živočichů
- u mostů realizovaných přes vodní toky rozpracovat následující doporučení:
 - ✓ charakter podmostí: zachování přirozeného charakteru vegetace pod mosty; v případě dotčení jej navrátit do původního stavu
 - ✓ případné úpravy koryt vodních toků: toky včetně jejich břehů a doprovodných břehových porostů ponechat v přírodním stavu
- v rámci navazující projektové přípravy záměru specifikovat případné zásahy do ochranných pásem pozemků určených pro plnění funkce lesa; zajistit v další projektové přípravě záměru souhlas vlastníka lesa, jakož i příslušného orgánu státní správy lesů a respektovat podmínky, kterými může být uvedený souhlas podmíněn
- v dalších stupních projektové dokumentace předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škod způsobených na produkčních funkcích lesa
- v rámci další projektové přípravy vypracovat aktualizovanou Studii vlivů na krajinný ráz jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně částí týkající se zásahů do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, konečného výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a která bude:
 - zohledňovat návrh ozelenění a sadových úprav podél předloženého záměru přeložky silnice II/116 včetně doplnění alejové zeleně podél polních cest v okolí stavebního záměru, jakož i zákresu přibližného umístění výsadeb do mapového podkladu
 - zohledňovat stavby ekoduktů, mostních těles a protihlukových stěn a dalších terénních úprav s cílem nalezení nejvhodnějšího řešení z hlediska vlivu na krajinný ráz
 - vycházet z návrhu konstrukčního, materiálového a barevného řešení jednotlivých součástí stavby vedoucího k potlačení vizuálního projevu stavby v krajině, snížení míry jejího cizorodého působení vůči okolnímu přírodnímu okolí
 - specifikovat pohledové osy v krajině, na jejichž zachování by měl návrh sadových úprav brát zřetel
 - prověřovat různé varianty úpravy povrchu staveb – různé barevné odstíny betonu či kamenné obklady z místního kamene – vápence
 - obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů včetně ideových řezů

Zásady organizace výstavby

- z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší zapracovat do aktualizovaných ZOV následující opatření pro celou stavbu:
 - koordinovat etapu výstavby s realizací dalších předpokládaných liniových silničních a železničních staveb tak, aby nedocházelo k souběhu rozhodujících stavebních prací ovlivňující imisní situaci u nejbližší obytné zástavby, respektive u přepravních tras generované dopravy v souvislosti s dalšími liniovými stavbami v zájmovém území
 - použití nesilničních pojízdných strojů splňujících minimálně hodnoty emisních limitů pro mimosilniční dieselové motory na úrovni Stage IV dle výkonů motoru nesilničních strojů
 - použití nákladních automobilů splňujících emisní limit EURO V
 - při nepříznivých rozptylových podmínkách zamezit souběhu stavebních mechanismů
 - při zemních pracích neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby komunikace; při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky
 - plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací
 - odkryté suché plochy zvlhčovat (skrápět), a to v době déletrvajícího sucha nebo při větrném počasí

- *v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na veřejné komunikace, instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění vozidel; provádět pravidelné čištění zpevněných pojízdných ploch, a to nejméně 1× denně; čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra*
- *kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací*
- *v místech největšího přiblížení staveniště k obytné zástavbě (zejm. v okrajové části obce Zbuzany) vybudovat po dobu provádění zemních prací bariéru s protiprašnou funkcí (např. tkaninové clony)*
- *zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště)*
- *zaplachtovat automobily, které budou odvážet nebo dovážet materiál s frakcí menší než 4 mm*
- *k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém anebo větrném počasí průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly*
- **z hlediska minimalizace vlivů hluku ze stavební činnosti zpracovat do aktualizovaných ZOV následující požadavky:**
 - *koordinovat etapu výstavby s realizací dalších předpokládaných liniových silničních a železničních staveb tak, aby nedocházelo k souběhu rozhodujících stavebních prací ovlivňující akustickou situaci u nejbližší obytné zástavby, respektive u přepravních tras generované dopravy v souvislosti s dalšími liniovými stavbami v zájmovém území*
 - *při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření zejména v okrajové části obce Zbuzany*
 - *celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu*
 - *veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností*
 - *staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace)*
 - *všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 07.00 až 21.00 hodin*
 - *v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučnou náročnou prací s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích*
 - *pro stacionární zdroje hluku používané v blízkosti hlučně chráněné zástavby důsledně používat mobilní protihlukové clony, popř. stabilní stavební technologie vybavit akustickým krytem (či zástěnou), popř. ve směru k nejbližším objektům k bydlení realizovat plné oplocení staveniště; výška plného oplocení, resp. stěny bude stanovena na základě poskytnutých podkladů ZOV a výpočtů provedených v rámci dokumentace pro stavební povolení*
 - *se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území*
 - *působení vibrací v období výstavby (vibrace z těžké dopravy v okolí tras dopravní obsluhy stavby) bude vyhodnoceno v rámci zásad organizace výstavby, kde budou podle potřeby stanovena i příslušná opatření (vyhotovení pasportů potenciálně dotčených staveb, respektive opravy vzniklých poruch)*
- **v rámci zásad organizace výstavby (ZOV) budou z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody respektovány následující požadavky a opatření:**
 - *plán monitoringu dotčených povrchových vodotečí pro fázi průběhu stavby (kdy výsledkům monitoringu bude neprodleně uzpůsoben rozsah přijatých opatření) v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod*

- **ve vztahu k OPVZ „Chýnčice – vrty HV1-3, SŠ1“ respektovat:**
 - ✓ *v prostoru silničního zářezu v km 5,3 až 6,1 bude striktně postupováno dle zpracovaného havarijního plánu s postupy sanačního zásahu pro případ úniku vodám závadných látek do horninového prostředí; silniční zářez bude zónou se zvýšenou propustností prostředí, proto zde bude přísný zákaz manipulace se závadnými látkami (např. tankování pohonných hmot); manipulace se závadnými látkami bude nepřipustná rovněž v oblasti situované jižním směrem od vodních zdrojů (mimo půdorys projektované stavby), protože se zde nachází infiltrační oblast dotující jímací území vodou*
 - ✓ *v OPVZ nebude situováno žádné zařízení staveniště*
 - *zhotovitel zajistí seznámení pracovníků s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat*
 - *zařízení staveniště bude vybaveno prostředky pro odstranění případné havárie*
 - *v souladu s projektem monitoringu dotčených povrchových vodotečí zajistit před zahájením výstavby odebrání vzorků dle tohoto projektu*
 - *bude vyloučeno umístění deponií, zařízení staveniště (včetně stavebního materiálu) a parkování stavební a dopravní techniky (včetně doplňování stavební techniky provozními náplněmi a tankování pohonnými hmotami) v aktivní zóně záplavového území a v rozlivné oblasti povodňových průtoků, s výjimkou provizorních překladišť*
 - *zařízení staveniště umístěná v lokalitách citlivých z hlediska ochrany vod – tedy v blízkosti vodních toků, záplavových území, vodních ploch budou vybavena vodotěsným skladovým kontejnerem se záchytnou vanou určeným pro skladování látek škodlivých vodám*
 - *zhotovitel stavby bude v celém rozsahu staveniště realizovat účinná opatření k zamezení splachů zeminy do okolí staveniště*
 - *staveniště budou chráněna před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly staveniště*
 - *během provádění stavebních prací budou stavba a staveniště zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod*
 - *strojní a stavební mechanismy budou zajištěny proti úkapům; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu*
 - *zpevněné plochy pro odstavení stavebních strojů a dopravních prostředků budou zabezpečeny proti úniku znečišťujících látek ochrannými příkopy, které budou svedeny do sedimentačních jímek a čistících stanic*
 - *na staveništích nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžní denní údržby*
 - *doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby bude prováděno za stálého dozoru osádek obou vozidel; doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace bude prováděno na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů*
 - *při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody bude provedena prohlídka jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží*
- **z hlediska minimalizace vlivů na floru, faunu, významné krajinné prvky a územní systémy ekologické stability zpracovat v aktualizovaných ZOV následující opatření vyplývající z Hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na zájmy chráněné podle částí druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny (Filipová L., 07/2023):**
 - *maximálně omezit zásahy do okrajové části EVL Karlické údolí*
 - *vyloučit umístění zařízení staveniště v území CHKO Český kras a EVL Karlické údolí*
 - *s ohledem na rozsah a charakter ploch deponií a zařízení staveniště umísťovat tyto na nejmenší vzdálenost 50 m od VKP (tj. zahrnuje i ochranné pásmo lesa), čímž bude zajištěno vytvoření (zesílení) nárazníkové zóny*
 - *při průchodu CHKO nebude docházet k žádným nadbytečným dočasným záborům, jejich rozsah musí odpovídat jen nezbytně nutným pracím pro umožnění výstavby, a to zejména při realizaci mostních objektů; postup prací zde bude předložen a projednán s příslušným orgánem ochrany přírody a bude realizován za jím stanovených podmínek*
 - *v průběhu výstavby zajistit důsledný monitoring výskytu nepůvodních, invazních a ruderálních druhů rostlin na narušených plochách v etapě výstavby, jakož i na rekultivovaných plochách v období provozu; tato kontrola musí být důsledně prováděna*

zejména v prostoru přírodně hodnotných lokalit, to je v úseku od km cca 9,91 do konce stavby; tyto plochy musí být pravidelně kontrolovány až do stabilizace poměrů; v případě zjištění výskytu nepůvodních, invazních a ruderálních druhů rostlin tyto ihned přiměřeně likvidovat

- *tam, kde se nelze záborům PUPFL vyhnout, nesmí stavebními pracemi docházet k poškození kořenových systémů, náběhů a kmenů okolních lesních dřevin; stavební práce musí být realizovány co nejšetrněji k okolním porostům s maximálním důrazem na eliminaci nadbytečného kácení v okolí tělesa komunikace*
- *minimalizovat nezbytné úpravy (délka, šířka) křižujících komunikací a polních cest, podél nichž jsou stromořadí*
- *minimalizovat zásahy do koryt vodních toků na nezbytně nutné, neměnit strukturu dna a charakter břehů*
- *na základě biologických průzkumů navrhnout a zrealizovat dočasné bariery pro zamezení pohybu drobných živočichů do prostoru stavby*

II. Podmínky pro fázi výstavby

- *investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy*
- *investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření*
- *zajistit již ve fázi přípravných prací a dále po celou dobu výstavby záměru biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna:*
 - *průběžně a pravidelně kontrolovat stavební činnost v místech přechodu všech vodních toků*
 - *kontrolovat stavební práce s přímým dotčením koryt vodních toků*
 - *stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů)*
 - *dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí, např. ověřování migrace obojživelníků, realizace dočasných migračních bariér, navrhovat nutnost odchyty ryb u dotčených vodotečí*
 - *během chladných měsíců před zahájením stavby provádět důkladný průzkum v rámci trvalého záboru, který bude zaměřen na výskyt křečka obecného; kontrolovat zachování požadovaného průchodu mostním objektem pro vydru říční; kontrolovat případné hráze a obydlí bobra evropského a tyto v případě nutnosti bourat zimní období, rozmnožování a výchovu mláďat*
 - *zajistit dohled při odstraňování dřevin, a to zejména s ohledem na ochranu ptáků a netopýrů*
 - *zajistit monitoring a průběžnou likvidaci spontánně vznikajících zvodnělých míst (např. zatopené koleje po pojezdu techniky), která lákají obojživelníky, omezovat vznik atraktivních úkrytů pro obojživelníky i plazy (delší dobu ponechané hromady inertního materiálu, větví, nesečené deponie apod.)*
 - *kontrolovat průběh stavebních prací v okrajové části dotčené EVL s cílem*

minimalizovat dopad na EVL Karlické údolí

- **kontrolovat plnění navržených opatření ze závazného stanoviska EIA a z dalších stanovisek orgánů ochrany přírody**
- **před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny**
- **kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (t.j. 1.10. až 31.3. běžného roku); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno v době mimo 1.4. až 31.7. po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (u stromů s obsazenými dutinami netopýrů září nebo říjen); v hnízdním období, respektive v období hibernace letounů může být jednotlivé kácení prováděno po předchozím ohledání předmětných dřevin a jejich okolí biologickým (ekologickým) dozorem; senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem nebudou odváženy z lokality, ale budou odvezeny na speciální deponii, která bude za tímto účelem zřízena; z této deponie budou umístřovány do nezasazeného okolí záměru jako biologicky cenný prvek**
- **před zahájením výstavby realizovat ve stanovených termínech náhradní biotopy dle projektu detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření, které budou využity v prvních etapách stavebních prací zejména pro transfery zvláště chráněných druhů**
- **v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trasy s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, provádět již v průběhu výstavby podporu porostního pláště např. dosadbou keřů podél nového okraje zejména na návětrné straně; minimalizovat riziko vodní eroze lesní půdy šetrným postupem výstavby; v této souvislosti detailně ověřit všechny možnosti ochrany okrajů lesních porostů**
- **lesní dřeviny v navazujících lesních porostech budou v průběhu prací přiměřeně potřebě ochráněny dle ČSN 83 9061: Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích**

III. Podmínky pro fázi provozu

- **v rámci pravidelné údržby komunikace zajistit:**
 - **pravidelné kontroly, údržby a čištění RN a dešťových usazovacích nádrží**
 - **permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního závadných látek s vodou v povrchovém toku**
 - **pravidelnou údržbu a výměnu půdních profilů v případě odvodnění vsakovacími příkopy**
 - **v místech průchodu přeložky přes ochranné pásmo vodních zdrojů nebude využívána posypová sůl; způsob údržby přeložky v území CHKO Český kras bude projednán se Správou CHKO**
- **následná údržba realizovaných výsadeb bude řešena komplexně: v uvedeném smluvním období údržby vegetace musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě; v rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti; případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto**

záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace)

IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí

- **zpracovat projekt monitoringu akustické situace:**
 - rozsah projektu a místa měření projednat a odsouhlasit na základě aktualizované hlukové studie příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví
 - měření hluku provádět autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 hodin
 - parametry monitoringu:
 - ✓ realizovat pro výchozí stav – 1x před zahájením provozu
 - ✓ realizovat po uvedení stavby do zkušebního provozu – 1 rok po zprovoznění, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření
 - ✓ realizovat po dalších 5 letech
 - s výsledky každého měření seznámit příslušný orgán ochrany veřejného zdraví
- **vyhotovit podrobný plán monitoringu dotčených povrchových vodotečí z hlediska sledování základních kvalitativních (z hlediska dodržení přípustných hodnot sledovaných ukazatelů znečištění) a kvantitativních parametrů pro fázi představebního monitoringu a postmonitoringu v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod; výsledkem monitoringu ve fázi provozu bude reportovací zpráva s vyhodnocením účinnosti realizovaných opatření, případně s vyhodnocením potřeby realizace dalších opatření; výsledky monitoringu budou předávány správčům dotčených toků; dle závěrů bude rozhodnuto o nutnosti dalších etap monitoringu v etapě provozu**
- **na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu bude vypracován projekt hydrogeologického monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představebního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu; monitoring bude zejména zahrnovat:**
 - termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a délku monitoringu po uvedení komunikace do provozu
 - aktualizaci pasportizace studní a vrtů, které jsou jedinými zdroji vody, objekty stavbou ohrožené, jakož i objekty vzdálenější pro srovnání nenarušených průběhů změn stavů
 - sledování hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod, jakož i kvalitativní monitoring, jehož rozsah a četnost (včetně stanovení vrtů s kontinuálním měřením hladiny podzemních vod) bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem
 - stávající hydrogeologické vrty (pokud jsou v území realizovány), jakož i další hydrogeologické vrty, které budou provedeny v rámci dalších geotechnických průzkumů, a to včetně vybudovaných trvale vystrojených vrtů, které budou sloužit i pro sledování kvality podzemní vody po dobu výstavby a po uvedení komunikace do provozu
- **zpracovat podrobný projekt monitoringu bioty, který:**
 - stanoví seznam lokalit, seznam sledovaných druhů, frekvenci a vhodné monitorovací metody ve vazbě na návrh monitoringu dle výše uvedených studií
 - monitoring bude zpracován:
 - ✓ před stavbou, a to min. 2 roky před zahájením stavebních prací pro zachycení aktuálního stavu se sezónní variabilitou
 - ✓ během stavby (práce biologického dozoru)
 - ✓ po uvedení stavby do zkušebního provozu, a to v období mezi 2. až 5. rokem od uvedení komunikace do zkušebního provozu, kdy lze uvažovat postupný nástup funkce navržených opatření
 - jako jednorázový monitoring bude následně učiněn po dalších pěti letech po zahájení trvalého provozu a dle jeho závěrů bude vyhodnocena objektivní nutnost případných dalších etap monitoringu
 - bude projednán a odsouhlasen příslušným orgánem ochrany přírody
 - bude monitorovat účinnost realizovaných opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu (zejména průchody pro živočichy, ploty, zábrany aj.) a

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

případně navrhopat dodatečná opatření

- *bude v období zkušebního provozu monitorovat využívání migračních objektů a důslednou kontrolu funkčnosti oplocení a trvalých bariér a ochranných stěn u komunikace*

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovatel posudku obdržel od příslušného úřadu – KÚ Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství – k předložené dokumentaci následující vyjádření dotčených územních samosprávných celků a správních úřadů:

- 1) Městský úřad Beroun
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 16.04. 2024 č.j.: MBE/21288/2024/ŽP-Cir
- 2) Městský úřad Černošice
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 17.04. 2024 č.j.: MUCE 77331/2024 OŽP/L/Ur
- 3) Krajská hygienická stanice Středočeského kraje
se sídlem v Praze
vyjádření ze dne 03.04. 2024 č.j.: KHSSC 23546/2024
- 4) Agentura ochrany přírody a krajiny
Správa CHKO Český kras
vyjádření ze dne 16.04. 2024 č.j.: SR/1522/SC/2021-21
- 5) Středočeský kraj
vyjádření ze dne 12.04. 2024 č.j.: 051259/2024/KUSK
- 6) Obec Mezouň
vyjádření ze dne 17.04. 2024 bez č.j.
- 7) Obec Tachlovice
vyjádření ze dne 11.04. 2024 bez č.j.
- 8) Platforma pro ochranu obcí při realizaci záměru
„Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun“
vyjádření ze dne 17.04. 2024 bez č.j.
- 9) Sarnovský Martin
vyjádření ze dne 17.04. 2024 bez č.j. + doplnění
- 10) PETICE „STOP VÝSTAVBĚ PROPOJENÍ STÁVAJÍCÍ SILNICE 11/116 NA SILNICI DO V MÍSTĚ EXIT21 JINOČANY“
dle čl. 18 Listiny základních práv a svobod a zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním

1) Městský úřad Beroun
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 16.04. 2024 č.j.: MBE/21288/2024/ŽP-Cir

Podstata vyjádření:

Z hlediska zájmů dotčených odborem životního prostředí bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

2) Městský úřad Černošice
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 17.04. 2024 č.j.: MUCE 77331/2024 OŽP/L/Ur

Podstata vyjádření:

z hlediska ochrany vod

Vodoprávní úřad nemá k předložené dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí připomínky.

z hlediska ochrany přírody a krajiny

Orgán ochrany přírody nemá k předložené dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí připomínky.

z hlediska odpadového hospodářství

Orgán odpadového hospodářství nemá k předložené dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí připomínky.

z hlediska ochrany ovzduší

Orgán ochrany ovzduší nemá k předložené dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí připomínky.

z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Předložený záměr předpokládá dotčení zemědělské půdy o výměře větší než 1 ha, a proto z tohoto důvodu není zdejší orgán ochrany ZPF dotčeným orgánem veřejné správy.

z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa

Orgán státní správy lesů nemá na zpracování dokumentace k předmětnému záměru žádné zvláštní požadavky.

Toto vyjádření není rozhodnutím ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

3) Krajská hygienická stanice Středočeského kraje
se sídlem v Praze
vyjádření ze dne 03.04. 2024 č.j.: KHSSC 23546/2024

Podstata vyjádření:

Po zhodnocení souladu předložené dokumentace vlivů záměru na životní prostředí s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze podle ustanovení § 8 odst. 3 zákona, toto vyjádření:

S dokumentací vlivu záměru „II/116 Jinočany - Hlásná Třebaň, přeložka silnice“, k.ú. Jinočany, Zbuzany, Dobříč u Prahy, Tachlovice, Chýnice, Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, Lety u Dobřichovic a Hlásná Třebaň na životní prostředí se souhlasí.

Hluková studie na základě zjištěných hodnot hlukové zátěže vymezila protihluková opatření. Na základě požadavku na doplnění dokumentace (Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 140426/2022/KUSK z 16.11. 2022) a na základě doporučení zpracovatele posudku, bylo provedeno doplňkové posouzení etapizace v rámci Dopravně inženýrských podkladů (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., akt. 01/2023) ve 4 vytipovaných křižovatkách. Prověřen byl požadavek etapizace výstavby trasy z hlediska dopravního zatížení v obcích v úseku předpokládané první etapy. Na základě průzkumu byla stanovena etapizace stavby v km 8,6966 s napojením na stávající silniční síť prostřednictvím stykové křižovatky II/116 a III/1157. V úseku od křižovatky v km 8,6966 po KU bude před dokončením 2. etapy využita stávající silniční síť. Hluková studie je tedy zpracována pro stav po realizaci 1. etapy stavby s využitím dopravních intenzit vymezených ve variantě E4 DIP.

Navržená protihluková opatření zajistí, dle výsledků vypočtených hodnot hlukové zátěže, splnění hygienických limitů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Intenzity dopravy byly použity pro výpočet hlukové zátěže ve výhledovém roce 2030 dle Dopravně inženýrských podkladů (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., 02/2021) s přepočtem na denní a noční intenzity.

Protože výpočet prokázal překročení přípustných hodnot, výpočet pro rok 2030 bez PHS - Výpočtový bod č. 7 (RD ul. Kuchař 22) - $L_{Aeq,16h} = 63,6$ dB a $L_{Aeq,8h} = 54,7$ dB, ve 2.NP: $L_{Aeq,16h} = 65,0$ dB a $L_{Aeq,8h} = 56,1$ dB, byla zpracovatelem hlukové studie navržena protihluková opatření.

PHS - 1 staničení km 6,976 - 7,101 (umístění vlevo na mostě a v nezpevněné krajnici) výška 3,0 m nad osou komunikace, délka 124 m (z toho 48 m na římsě mostu a 76 m v nezpevněné krajnici), jednostranně pohltivá ze strany silnice II/116 (na mostní konstrukci v transparentním odrazivém provedení).

Provedeno bude měření hluku ve zkušebním provozu, které prověří skutečnou účinnost navržených opatření.

Hluková situace kolem silnice III. třídy v úseku mezi Tměným Újezdem a Hlásnou Třebaní je porovnána v roce 2030 bez nové silnice II/116 a s novou silnicí II/116 a to pro I. etapu plánovaného rozsahu ve staničení km 0,000 - 8,6966. Dle výsledků vypočtených hodnot hlukové zátěže s protihlukovými opatřeními, budou ve výhledovém roce 2030 splněny hygienické limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví:

Z výsledků hodnocení vyplývá, že vypočtená budoucí hluková zátěž z provozu nedosahuje úrovně, při které by jí bylo možné považovat za významné zdravotní riziko.

Navržena jsou na dvou místech protihluková opatření. Budoucí hluková zátěž z provozu „II/116 Jinočany - Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ dodrží hlukové limity a

nedosahuje úrovně, při které by jí bylo možné považovat za významné zdravotní riziko. V období provozu budou případné vibrace omezeny jednak technickými opatřeními na vlastní stavbě komunikace, jednak nová trasa silnice II/116 je vedena zejména mimo zastavěná území jednotlivých obcí.

KHS s přepracovanou dokumentací posouzení vlivů na životní prostředí souhlasí a neshledala rozpor se zájmy chráněnými orgánem ochrany veřejného zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře. Měření hluku ve zkušebním provozu je zpracováno do podmínek návrhu závazného stanoviska.

4) Agentura ochrany přírody a krajiny

Správa CHKO Český kras

vyjádření ze dne 16.04. 2024 č.j.: SR/1522/SC/2021-21

Podstata vyjádření:

Část záměru přeložky silnice II/116 (dále též jen „přeložka“), o délce cca 4,84 km, prochází územím CHKO Český kras (cca od km 9,91 po KÚ) - z toho převážně III. zónou odstupňované ochrany přírody CHKO Český kras a cca 160 m dlouhým úsekem i okrajovou částí II. zóny CHKO Český kras. Záměr přímo neprochází územím žádného maloplošného zvláště chráněného území či jeho ochranného pásma, avšak zasahuje cca 160 m dlouhým úsekem do okrajové části EVL Karlické údolí. Záměrem budou dotčeny dva prvky územního systému ekologické stability, které trasa přeložky kříží - nadregionální biokoridor K56 (v km cca 13,8) a lokální biokoridor LBK 211 (v km cca 11,85), oba spojující regionální biocentrum RBC 1416 Karlické údolí a nadregionální biocentrum NRBC 22 Karlštejn - Koda. Předmětem „Doplnění přepracované dokumentace EIA“ je proto zejména vypořádání připomínek a požadavků Agentury k části „Posouzení vlivu na krajinný ráz“, připomínek k části „Rámcová migrační studie“ a „Vyhodnocení vlivu na funkčnost ÚSES“ a připomínek k části „Hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny“. Dokumentace EIA byla dále, na základě požadavků Agentury doplněna o dokument „II/116 Jinočany - Hlásná Třebaň, přeložka silnice; Posouzení vlivu na krajinný ráz - úsek CHKO Český kras“ (dále jen „Posouzení KR“), vypracovaný s využitím odborné studie „Preventivní hodnocení území CHKO Český kras z hlediska krajinného rázu - aktualizace 2017“, kterou pro Agenturu zpracoval Atelier V (doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc.) a pan Ing. Lukáš Klouda.

S ohledem na to, že záměr je posuzován v projektové úrovni technické studie, tzn. značně obecného podkladu, řešícího pouze rámcovou proveditelnost stavby - Agentura považuje předložené vypořádání připomínek a požadavků k části „Posouzení vlivu na krajinný ráz“, připomínek k části „Rámcová migrační studie“ a „Vyhodnocení vlivu na funkčnost ÚSES“ (stanoviska č.j. SR/1522/SC/2021-12 ze dne 5. 10. 2023), uvedených v předloženém „Doplnění přepracované dokumentace EIA“ za přijatelné.

Vypořádání připomínek k části „Hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny“ (stanoviska č.j. SR/1522/SC/2021-12 ze dne 5. 10. 2023) však svědčí o nízké odborné znalosti biologické problematiky na straně autorizované osoby (zejména v oblasti botaniky).

Agentura upozorňuje, že požadavky, uvedené ve stanovisku č.j. SR/1522/SC/2021-12, které byly v případě zpracování záměru v úrovni technické studie vyhodnoceny jako příliš podrobné, bude uplatňovat v dalších fázích projektové přípravy záměru - např. v rámci požadavků na obsah žádosti, v souladu s ust. § 83a zákona č. 114/1992 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře. V rámci podmínek v návrhu závazného stanoviska jsou zapracovány některé připomínky z vyjádření AOPK.

5) Středočeský kraj

vyjádření ze dne 12.04. 2024 č.j.: 051259/2024/KUSK

Podstata vyjádření:

Středočeský kraj v samostatné působnosti jako územně samosprávný celek projednal dokumentaci k záměru podle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí výše uvedeného záměru a ve smyslu § 8 odst. 3) téhož zákona vydává toto vyjádření:

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „II/116 Jinočany - Hlásná Třebáň, přeložka silnice a nemá připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

6) Obec Mezouň

vyjádření ze dne 17.04. 2024 bez č.j.

Podstata vyjádření:

K dokumentaci vlivů záměru „II/116 Jinočany - Hlásná Třebáň, přeložka silnice" (dále jen Záměr) na životní prostředí tímto obec Mezouň podává následující vyjádření:

Obec Mezouň nesouhlasí s realizací záměru v navržené podobě, uvedené v dokumentaci vlivů záměru STC2431 na životní prostředí.

Obec Mezouň obecně podporuje realizaci záměru, jelikož vnímá jeho přínos pro zvýšení dopravní obslužnosti, bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v naší obci i celém regionu, avšak tento přínos může nastat pouze za podmínky, že tento záměr bude zapadat do funkčního celku silniční sítě a bude realizován v koordinaci (bez místního a časového střetu) s dalšími dopravními stavbami, které by měly být realizovány v blízké budoucnosti v jeho okolí. Zejména se záměry zkapacitnění D0 515, zkapacitnění D5 km 0-22, přeložka silnice II/101 a záměrem stavby Berounského tunelu. Bez zohlednění výše uvedených záměrů dalších dopravních staveb v regionu v rámci dokumentace „II/116 Jinočany - Hlásná Třebáň, přeložka silnice" nemůže být relevantně posouzen vliv záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, ať již ve spojitosti s vyhodnocením kumulativního efektu, tak i ve východiscích dopravně inženýrských podkladů, zejména k předpokládaným intenzitám dopravy a směru dopravních proudů.

V této souvislosti požadujeme vyřešit i koordinaci a etapizaci záměrů přeložek silnic II/116 a II/101, včetně vyřešení jejich budoucího napojení tak, aby výsledná trasa napojení a křížení těchto komunikací odpovídala normám pro silnice II. třídy a

současně směřovala silniční dopravu z intravilánu obcí, což povede ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu a v konečném důsledku i k minimalizaci vlivu záměru na veřejné zdraví a životní prostředí.

Proto požadujeme v prostoru křížení stávající silnice III/10122 s projednávanou přeložkou silnice II/116 u Kuchaře zapracovat budoucí kapacitní napojení dopravy po silnici III/10122 v úseku Tachlovice - Vysoký Újezd, Kuchař na silnici II/116, v takové podobě, která umožní napojení silniční dopravy ze silnice II/101 v nové trase na silnici II/116 v nové trase, bez nutnosti průjezdu silniční dopravy intravilánem okolních obcí (tj. obcí Mezouň, Nučice, Tachlovice, Vysoký Újezd - místní část Kuchař a Chýnice).

Obec Mezouň požaduje, aby její vyjádření, návrhy, připomínky a požadavky byly respektovány jak v rámci procesu EIA (tedy byly buď doplněny do dokumentace záměru, nebo zahrnuty do stanoviska Krajského úřadu Středočeského kraje k tomuto záměru), tak i v navazujících stupních dokumentace, v navazujících řízeních či rozhodnutích správních orgánů, včetně jejich zohlednění a zapracování ve smluvní dokumentaci investora s dodavatelem, neboť cílem obce Mezouň je maximálně chránit veřejný zájem a oprávněné zájmy svých obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Záměr je realizován v souladu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Součástí posuzovaného záměru není přeložka silnice II/101, která musí být realizována v rámci samostatné projektové přípravy, včetně procesu posuzování vlivů na životní prostředí, pokud svými parametry bude splňovat přílohu č. I k zákonu č. 100/2001 Sb. v platném znění. Nelze tedy v rámci záměru, který je předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí, řešit napojení jiného projektového záměru.

S ohledem na souvislosti, které vyplývají z uvedeného vyjádření, je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka v rámci navazující projektové přípravy koordinovat stavbu II/116 se stavbou přeložky II/101 z hlediska prověření možnosti napojení přeložky komunikace II/101 na II/116.

Ve stávající fázi procesu EIA nelze objektivně predikovat, zdali předpokládané termíny realizace posuzovaného záměru budou splnitelné. I na základě této skutečnosti dle názoru zpracovatele posudku nabývá na významu zejména aktualizace hlukové studie, která bude vycházet z aktualizovaných dopravních podkladů reflektujících předpoklady dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu na posuzované přeložce a reálného termínu zprovoznění stavby, protože není patrné, jakým způsobem může dopravní model ovlivnit například zkapacitnění D5 v km 0 – 22, obchvat II/101 mezi obcemi Mezouň a Tachlovice apod. V tomto smyslu je formulována podmínka do návrhu závazného stanoviska v podmínce týkající se aktualizace hlukové studie pro etapu provozu.

7) Obec Tachlovice

vyjádření ze dne 11.04. 2024 bez č.j.

Podstata vyjádření:

7a) Obec zásadně nesouhlasí s Dokumentací i s realizací záměru dle Dokumentace (dále jen jako „Záměr“). Požadujeme vyřešit koncepci napojení II/116 a II/101 (obchvat Tachlovic), který má navazovat na plánovaný obchvat Nučic (II/101), což je stavba navázaná na realizaci Berounského tunelu na úrovni ZÚR.

Požadujeme v prostoru křížení stávající silnice III/10122 s projednávanou přeložkou silnice II/116 u Kuchaře zachovat možnost budoucího kapacitního napojení dopravy po silnici III/10122 ve směru od Tachlovic na silnici II/116.

Důvodem je plánované napojení obchvatu silnice II/101, který povede mezi obcemi Mezouň a Tachlovice na silnici III/10122 v oddálené poloze od obce Tachlovice ve směru na Kuchař. Část silnice III/10122 od napojení přeložky II/101 ke křižovatce s II/116 by se tak stala součástí aglomeračního okruhu II/101. (Pokračování v trase II/101 dále okolo Chýnvice na Třebotov, Radotín.) Jiné napojení přeložky II/101 v oblasti Tachlovic odmítáme, zejména napojení přeložky II/101 na křižovatku ulic Karlštejská x Mlýnská považujeme za zcela nežádoucí.

Kromě toho, že by bylo technicky obtížně realizovatelné, by vyvolalo nepřípustné zatížení částí obcí Tachlovice a Chýnvice průjezdní dopravou včetně těžké dopravy. Současný úsek silnice II/101 mezi Tachlovicemi a Chýnicemi je nekapacitní s těžko odstranitelnými dopravními závadami v šířkovém a směrovém uspořádání.

Případný budoucí souhlas obce s Dokumentací i s realizací Záměru dle Dokumentace je dále podmíněn také splněním následujících podmínek:

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 6) této kapitoly.

7b) Bude dodržena etapizace předpokládaná Dokumentací. Obec své požadavky na etapizaci realizace záměru vnesla a řádně odůvodnila v rámci předchozí verze Dokumentace. Obec má za to, že nynější podoba Dokumentace zahrnuje etapizaci v souladu s jejími požadavky, a tedy s Dokumentací souhlasí. Nadále však trváme na tom, aby tato etapizace byla řádně zohledněna také v navazujících dokumentacích týkajících se realizace Záměru a zejména aby byla respektována při faktické realizaci, tj. přinejmenším v rozsahu km 0 až 8,6966, jak je předpokládána Dokumentací.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka, že pokud nebude stavba realizována jako celek, potom musí být realizována po etapách, a to v první etapě od počátku stavby do km 8,6966 a ve druhé etapě od km 8,6966 do km 14,7500; křižovatka v km 8,6963 bude provedena dočasně jako styková, přeložka silnice II/116 zde bude ukončena a vozidla budou dále využívat stávající silniční síť; stávající průsečná křižovatka III/1157 a III/10120 bude v rámci první etapy zachována a stavebně upravena.

7c) Výstavba záměru proběhne v době, kdy v dotčené oblasti nebude probíhat výstavba jiné rozsáhlejší stavby. Tento požadavek Obce je odůvodněný komplikovanou dopravní situací v dotčeném regionu. Jak Obec, tak okolní obce jsou aktuálně zatíženy mimořádně intenzivní dopravou v důsledku intenzivní zástavby proběhlé v posledních desetiletích v okolí Prahy. Každá rozsáhlejší stavební investice s sebou přitom logicky přináší další nezbytnou dopravu. Vedle tohoto Záměru jsou přitom připravovány také jiné významné stavební investice v našem regionu, včetně mimořádně rozsáhlých liniových staveb, jako je např. záměr „Novostavba trati Praha-Smíchov - Beroun“, jehož nejrozsáhlejší zařízení staveniště se má dle aktuálních podkladů nacházet na území obce Tachlovice. Považujeme tedy za mimořádně důležité, aby stavební část realizace Záměru a jiných

významných staveb v dotčeném regionu neprobíhala současně, protože takový souběh (kumulativní efekt) by mohl mít významné negativní dopady jak na životní prostředí v místě, tak na život místních obyvatel, mj. také v důsledku přetížení dopravy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatele posudku je představa, že by záměr mohl být realizován pouze v době, kdy nebude realizována naprosto žádná jiná významná investice, nerealizovatelná. Lze však požadovat, a v tomto smyslu je formulována podmínka do návrhu závazného stanoviska, aby etapa výstavby byla koordinována s realizací dalších předpokládaných liniových silničních a železničních staveb tak, aby nedocházelo k souběhu rozhodujících stavebních prací ovlivňujících akustickou situaci u nejbližší obytné zastavby, respektive u přepravních tras generované dopravy v souvislosti s dalšími liniovými stavbami v zájmovém území.

8) Platforma pro ochranu obcí při realizaci záměru

„Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun“

vyjádření ze dne 17.04. 2024 bez č.j.

Podstata vyjádření:

K dokumentaci vlivů záměru „II/116 Jinočany - Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ (dále jen Záměr) na životní prostředí tímto Platforma pro ochranu obcí při realizaci záměru „Novostavba trati Praha- Smíchov - Beroun“ (dále jen Platforma) podává následující vyjádření:

Platforma nesouhlasí s realizací záměru v navržené podobě, uvedené v dokumentaci vlivů záměru STC2431 na životní prostředí.

Platforma obecně podporuje realizaci záměru, jelikož vnímá jeho přínos pro zvýšení dopravní obslužnosti, bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v členských obcích i celém regionu, avšak tento přínos může nastat pouze za podmínky, že tento záměr bude zapadat do funkčního celku silniční sítě a bude realizován v koordinaci (bez místního a časového střetu) s dalšími dopravními stavbami, které by měly být realizovány v blízké budoucnosti v jeho okolí. Zejména se záměry zkapacitnění D0 515, zkapacitnění D5 km 0-22, přeložka silnice II/101 a záměrem stavby Berounského tunelu. Bez zohlednění výše uvedených záměrů dalších dopravních staveb v regionu v rámci dokumentace „II/116 Jinočany - Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ nemůže být relevantně posouzen vliv záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, ať již ve spojitosti s vyhodnocením kumulativního efektu, tak i ve východiscích dopravně inženýrských podkladů, zejména k předpokládaným intenzitám dopravy a směru dopravních proudů.

V této souvislosti požadujeme vyřešit i koordinaci a etapizaci záměrů přeložek silnic II/116 a II/101, včetně vyřešení jejich budoucího napojení tak, aby výsledná trasa napojení a křížení těchto komunikací odpovídala normám pro silnice II. třídy a současně směřovala silniční dopravu z intravilánu obcí, což povede ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu a v konečném důsledku i k minimalizaci vlivu záměru na veřejné zdraví a životní prostředí.

Proto požadujeme v prostoru křížení stávající silnice III/10122 s projednávanou přeložkou silnice II/116 u Kuchaře zapracovat budoucí kapacitní napojení dopravy po silnici III/10122 v úseku Tachlovice - Vysoký Újezd, Kuchař na silnici II/116, v takové podobě, která umožní napojení silniční dopravy ze silnice II/101 v nové trase na

silnici II/116 v nové trase, bez nutností průjezdu silniční dopravy intravilánem okolních obcí (tj. obcí Mezouň, Nučice, Tachlovice, Vysoký Újezd a Chýnice).

Platforma požaduje, aby vyjádření, návrhy, připomínky a požadavky, ať už její či jednotlivých členských obcí byly respektovány jak v rámci procesu EIA (tedy byly buď doplněny do dokumentace záměru, nebo zahrnuty do stanoviska Krajského úřadu Středočeského kraje k tomuto záměru), tak i v navazujících stupních dokumentace, v navazujících řízeních či rozhodnutích správních orgánů, včetně jejich zohlednění a zapracování ve smluvní dokumentaci investora s dodavatelem, neboť cílem Platformy je maximálně chránit veřejný zájem a oprávněné zájmy svých obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 6) této kapitoly.

9) občan S. M. + doplnění vyjádření ze dne 17.04. 2024 bez č.j.

Podstata vyjádření:

9a) Jménem petičního výboru (petice byla včetně jména, příjmení, trvalého pobytu a podpisu dotčených osob předána na podatelnu Vašeho úřadu dne 16. 4. 2024) podávám námítky do dokumentace vlivů záměru II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice, na životní prostředí (dále jen „dokumentace“), a to ve smyslu ust. § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“).

Ve smyslu § 3 písm. i) zákona se všichni občané podepsaní na dotčené petici považují za dotčené osoby.

Proti posuzované dokumentaci podáváme námítky v plném rozsahu, neboť dle našeho názoru nedostatečně zohledňuje možné aspekty zhoršení životních podmínek občanů v dotčeném úseku obce Zbuzany. V této souvislosti jsme byli v minulosti ujištěni volenými zástupci obce Zbuzany, že přeložka bude realizována min. ve vzdálenosti 300 m od poslední ulice (V Alejíčkách), tedy de facto na samé hranici katastrálního území.

Na základě tohoto „veřejného příslibu“ jsme se rozhodli zakoupit v obci pozemky a postavit nemovitosti. Z dostupných podkladů nyní ale vyplývá, že přeložka je plánována mnohem blíže k bytové zástavbě, což zcela jistě zvýší negativní dopady na zdraví občanů. Zcela zásadní vliv pak tato změna bude mít na cenu nemovitostí.

Lze tak shrnout, že dokumentace neobsahuje žádné relevantní argumenty, které by svědčily ve prospěch posunutí přeložky téměř do „obývacích pokojů“ občanů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska navržené trasy je možné pouze konstatovat, že trasa je navržena v koridoru schváleném v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, které byly projednávány se všemi dotčenými obcemi. Zásady byly taktéž podrobeny tzv. SEA procesu.

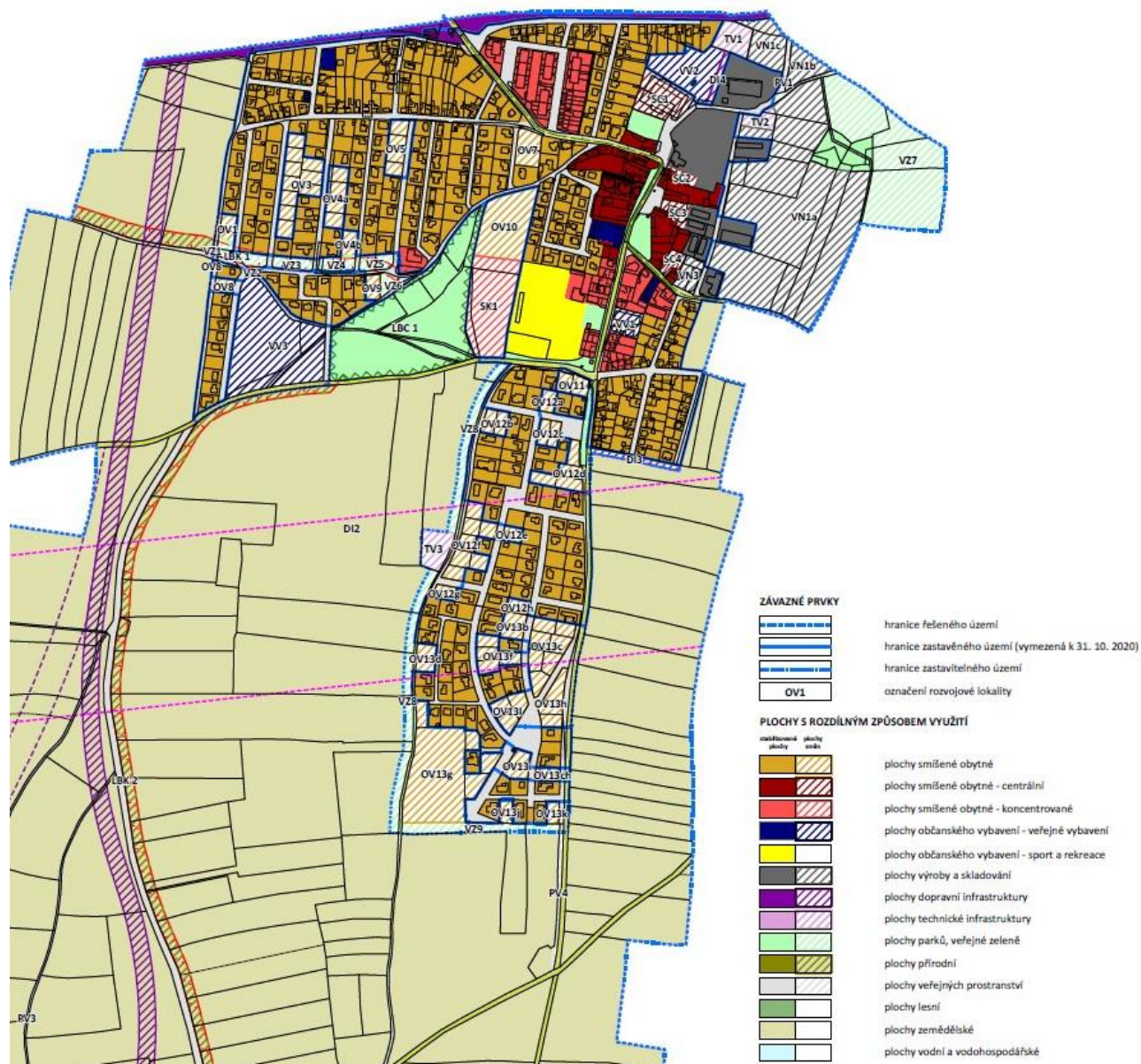
Je tedy nezbytné konstatovat, že v aktuálním stavu je předložený záměr umístěn do koridoru stanoveným Zásadami územního rozvoje a jakékoliv jiné vedení přeložky by znamenalo iniciovat změnu v těchto zásadách. To je však nad rámec probíhajícího

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

procesu posuzování vlivů na životní prostředí, jehož smyslem je vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví v poloze, která byla předložena do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Posuzovaná trasa je i v souladu s územním plánem obce, jak je patrné z následujícího výřezu tohoto územního plánu:



9b) Žádáme, aby byla dokumentace rozšířena o studii, která posoudí vliv všech dotčených faktorů na zdraví a majetek občanů, pokud by přeložka byla umístěna, co nejdále od obytné části.

Navrhujeme jako důkaz provést šetření na místě, tj. ve spodní části ulice v Alejíčkách, Zbuzany, spojené s měřením hluku, který vzniká značným provozem na silnici D0 v úseku Jinočany – Ořech. Měřit by se mělo v různých denních a nočních časech, neboť i bez měřících přístrojů lze pouhým poslechem ověřit, že hluk je poměrně značný. Lze tak logicky dovodit, že další hluková zátěž v dotčeném úseku kvalitu života nezlepší. Výsledky měření spolu s predikcí, jaké hlukové limity budou v daném místě občany zatěžovat po realizaci přeložky, by měly být obsaženy

v doplněné dokumentaci. Závěrečné posouzení hluku by pak mělo být ještě porovnáno s modelem, který by počítal s umístěním přeložky na hranici katastrálního území.

Dokumentace by měla být zpracována tak, aby obsahovala 2 modely (první model bude řešit umístění na hranici katastrálního území a druhý bude přepokládat umístění blíže k obytné zástavbě), přičemž logicky by měl být zvolen model s menším dopadem na kvalitu života a další atributy (např. ekonomická stránka).

Obdobné srovnání by mělo být provedeno i pro další faktory ovlivňující život občanů (hluk, znečištění apod.). Jako občané chápeme potřeby státu (kraje) reagovat na zhoršující se dopravní situaci zajistit výstavbu nových komunikací, současně ale očekáváme, že realizace těchto staveb nebude negativně zasahovat do zdraví a majetku dotčených obyvatel.

Dokumentace pak neřeší „odstínění“ přeložky od obytné části. Zde se např. nabízí výsadba smíšených stromů, která by sloužila nejen jako protihluková bariéra, ale současně by ovlivnila (pozitivně) i kvalitu životního prostředí. Předpokládáme, že řešení je více, konkrétní návrhy by měly být povinně uvedeny v dokumentaci.

Závěrem uvádíme, že dokumentace ve stávající podobě může zcela zásadně ovlivnit hodnotu našich nemovitostí. Takový zásah je již v přímé kolizi s čl. 11 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“), která zaručuje právo na majetek. Zásahem státu (kraje, obce) by pak nemělo docházet k jeho snižování. Z posuzované dokumentace nelze zjistit dostatečný veřejný zájem, který by, při zachování zásady legality dané Listinou a Ústavou České republiky, opravňoval Středočeský kraj snížit hodnotu nemovitostí, neboť k tomu pravděpodobně dojde, bude-li přeložka realizována v navržené podobě.

Očekáváme, že Krajský úřad Středočeského kraje zváží všechny vnesené námítky a stejně jako my, dotčení občané, dojde k závěru, že realizace přeložky (bude-li nakonec povolena) může být realizována pouze v případě, že zásadním způsobem neovlivní kvalitu života občanů. To bude splněno jen za situace, kdy bude umístěna v maximálně možné vzdálenosti od obytných částí obce Zbuzany a bude dostatečně odstíněna (viz výše).

Stanovisko zpracovatele posudku:

S odkazem na vypořádání pod bodem 9a) je požadavek umístit přeložku do jiné polohy v rámci probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí, irelevantní. Na veřejném projednání záměru byla dokladována i snaha projektanta umístit přeložku v rámci stanoveného koridoru co nejdále od obytné zástavby.

Zájmové území je z hlediska hlukového posouzení reprezentováno výpočtovými body č. 3 a č.4., kde výpočet dokladuje hladiny akustického tlaku hluboko pod platným hygienickým limitem hluku pro denní, respektive noční dobu. Proto v této části přeložky nejsou navrhována protihluková opatření. V rámci podmínky formulované v návrhu závazného stanoviska ve vztahu k vegetačním úpravám je formulován i požadavek realizovat zapojené pásy dřevin v blízkosti komunikace.

Kromě toho je požadováno aktualizovat hlukovou studii i s ohledem na případnou aktualizaci dopravních podkladů, jakož i ověřit teoretický výpočet v rámci zkušebního provozu měřením.

Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice, na životní prostředí – doplnění

9c) Nad rámec předchozího vyjádření zasílám následující doplnění:

Dle informací Státního zdravotního ústavu je hluková zátěž naší populace způsobena přibližně ze 40 % z pracovního prostředí a z 60 % z mimopracovního prostředí. Hlavním zdrojem hluku v mimopracovním prostředí je doprava (dále se uplatňuje hluk související s bydlením a s trávením volného času). Silniční hluk nelze vypnout, na řadě míst působí po celý rok 24 hodin denně.

Státní zdravotní ústav (dále jen „SZÚ“) uvádí jednoznačně prokázané negativní účinky nadměrného hluku. Jde o:

- obtěžování
- poškození sluchového aparátu
- rušení spánku doprovázené negativními dopady na krevní tlak a tep
- zvýšené užívání léků na spaní
- zvýšení rizika ischemické choroby srdeční – prokázáno u hluku ze silniční dopravy
- zhoršení poznávacích schopností a porozumění řeči.

A aby toho nebylo málo, přidává SZÚ ještě další možné účinky – mrtvice, diabetes, obezita, vlivy na těhotenství a porod a na mentální zdraví...

Na hluku ze silniční dopravy se podílejí zejména tři zdroje. Při nižších rychlostech dominuje to, co by zřejmě většina lidí také očekávala – hluk motoru. Při vyšších rychlostech než 30 km/h u osobních aut a 50 km/h u nákladních automobilů však už začíná převažovat valivý hluk vznikající při kontaktu pneumatiky s vozovkou. K němu se ještě přidává aerodynamický hluk jako důsledek proudění vzduchu okolo vozu.

Aerodynamický hluk narůstá úměrně s rychlostí vozidla (záleží i na tvaru čelní plochy, karoserie a případně typu přepravovaného nákladu) a nejvíce se projevuje mimo obydlené aglomerace. Ve městech a obcích, kde až na výjimky platí přísný rychlostní limit, se proto z uvedených tří složek na hluku ze silniční dopravy nejvíce projevují první dvě – hluk motoru (při stání a nízkých rychlostech) a valivý hluk.

Krajský úřad Středočeského kraje přitom ale rychlostí omezení moc neřeší. Jako příklad lze uvést právě úsek D0 Jinočany – Ořech, kde je díky nedostatečně omezené rychlosti hluk skutečně nadměrný. Je zde tak celkem reálná obava, že i v rámci přeložky nebude dostačným způsobem omezena rychlost a tím dojde ke zvýšení hlukového limitu s negativním vlivem na zdraví.

Na hodnoty vnějšího hluku silniční dopravy v reálném provozu má vliv i řada dalších faktorů. Ředitelství silnic a dálnic uvádí, že „závisí na intenzitě, skladbě, rychlosti a plynulosti dopravy, dále na podélném sklonu nivelity, druhu a stavu vozovky, okolní zástavbě, konfiguraci terénu, stínění, odrazech zvuku a meteorologických podmínkách“.

Všechna výše uvedená zdravotní rizika požadujeme začlenit do příslušné dokumentace s tím, že dokumentace by měla zcela jasně vyvrátit, že výše uvedené negativní účinky spojené s hlukem nebudou trvale ohrožovat občany. Dále požadujeme, aby dokumentace obsahovala posouzení omezení hluku při použití speciálních asfaltových povrchů. Jako návrhové řešení se nabízí tzv. „tichý asfalt“. V místě styku kol s vozovkou vznikají vibrace a tření, které se pak přenášejí jako valivý hluk do okolí. Míra tohoto hluku úzce souvisí s povrchem vozovky a vzorkem

pneumatik. Pokud je na vozovce položen „tichý asfalt“, může klesnout hladina valivého hluku o čtyři i více decibelů oproti běžnému asfaltovému povrchu. Přitom již pokles o 3 decibely přináší stejný efekt jako snížení intenzity dopravy na polovinu. Pořízení tichého asfaltu a jeho údržba je tedy nákladnější než v případě běžného asfaltu. Zato se však lidem, kteří žijí, pracují nebo se z jiných důvodů často vyskytují u komunikace, kde je položen, uleví od dlouhodobého hluku – což je možné vidět i optikou snížení nákladů na zdravotní péči při nemocích způsobených hlukem.

Dále pak považujeme vypracovat studii, která by kombinovala použití tichého asfaltu a snížení rychlosti, tj. jakým způsobem by hlukový limit (při rychlosti 30, 40 a 50 km/h) v kombinaci s použitím tichého asfaltu snížil rizika vyplývající z nadměrného hluku. Předpokládáme, že vyšší rychlost, při takto značném zásahu do bytové zástavby, nepřipadá v úvahu.

Konečně, s ohledem na to, že zásah do života obyvatel by při realizaci přeložky byl skutečně značně vysoký, požadujeme vypracovat studii, která bude obsahovat, vedle tichého asfaltu a snížení rychlosti, ještě přidanou protihlukovou bariéru samostatně, a poté společně s lesní výsadbou.

Všechny výše uvedené možnosti snížení hluku a tím i snížení možnosti výskytu negativních účinků na zdraví obyvatel požadujeme začlenit do stávající dokumentace s tím, že si dále vyhrazujeme právo znovu posoudit dokumentaci jako celek (po zapracování našich připomínek) s případným využitím práva na opakované uplatnění nových námitek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci posuzovaného záměru je součástí vyjádření i vyjádření KHS Středočeského kraje, ve kterém je konstatováno, že „budoucí hluková zátěž z provozu „II/116 Jinočany - Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ dodrží hlukové limity a nedosahuje úrovně, při které by jí bylo možné považovat za významné zdravotní riziko“.

Otázka, že Krajský úřad Středočeského kraje přitom ale omezení rychlostí moc neřeší, je mimo rámec procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Pro uvedenou přeložku je návrhová rychlost 80 - 90 km/hod.

Jak již bylo uvedeno ve vypořádání pod bodem 9b), v daném území jsou splněny hygienické limity, a proto nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

10) PETICE „STOP VÝSTAVBĚ PROPOJENÍ STÁVAJÍCÍ SILNICE 11/116 NA SILNICI DO V MÍSTĚ EXIT21 JINOČANY“

dle čl. 18 Listiny základních práv a svobod a zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním
Petice z 16.4. 2024 – průvodní dopis

10a) Jménem petičního výboru Vám tímto předávám petici „Stop výstavbě propojení stávající silnice II/116 na silnici D0 v místě EXIT 21 Jinočany“, kterou podepsalo celkem 68 občanů České republiky se vztahem k obci Zbuzany (většinou se jedná o vlastníky či spoluvlastníky nemovitostí katastru obce Zbuzany).

Cílem petice je zahájit seriózní dialog s odpovědnými zástupci Středočeského kraje, popř., s dalšími dotčenými orgány, v jejichž gesci je rozhodování o výstavbě propojení stávající silnice II/116 na silnici D0 v místě EXIT 21 Jinočany (dále jen „přeložka“).

V době, kdy jsme si pořizovali nemovitosti v katastru obce Zbuzany v části, která se téměř dotýká investičního záměru přeložky, jsme byli zástupci obce Zbuzany ujišťováni, že realizace přeložky v žádném případě nezhorší kvalitu našeho života. Poslední dobou se bohužel objevují informace nové, z nichž ovšem slíbené záruky již nelze tak jednoduše identifikovat.

Pochopitelně máme obavy, aby investiční záměr skutečně negativně nezhoršil naše právní postavení, do něhož vedle kvality života je nutno započíst i hodnotu našeho majetku. Naše obavy ještě posílily i nedávné zvýšené hlukové limity, jejichž snížení bohužel nedokázal zvrátit ani Ústavní soud.

Současně žádáme, aby s námi bylo zacházeno jako s účastníky řízení ve smyslu stavebního zákona, neboť jakožto vlastníci pozemku nebo stavby sousedící s pozemkem, kde bude realizována přeložka, tvrdíme, že stavbou může být naše vlastnické právo prováděním stavby přímo dotčeno (hlukem, prachem, pachem, zápachem, kouřem, vibracemi, světlem apod.).

Pevně věříme, že jako zástupci veřejné správy s povinností ctít zásady demokratického zřízení našeho státu dané Ústavou a Listinou základních práv a svobod, budete předkládanou petici brát jako stavební kámen našeho vzájemného vztahu, jehož cílem je v první řadě zajistit trvale udržitelné životní podmínky v obci Zbuzany.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska relevantních informací ve vztahu k životnímu prostředí lze pouze ve vztahu k hygienickým limitům hluku uvést, že oproti původní legislativě došlo ke zpřísnění hyg. limitů, neboť např. v případě prokázání hyg. limitu staré hlukové zátěže bylo možné uplatnit limit 70/60 dB (den/noc). Po novele nařízení vlády platné od 1. 7. 2023 je nejvyšší hygienický limit v území 68/58 dB (den/noc). Dochází tedy ke zpřísnění hygienického limitu o 2 dB. V případě nových silničních staveb nedošlo ke změně limitu vůbec, hygienický limit je stále 60/50 dB (den/noc).

PETICE „STOP VÝSTAVBĚ PROPOJENÍ STÁVAJÍCÍ SILNICE 11/116 NA SILNICI DO V MÍSTĚ EXIT21 JINOČANY“

dle čl. 18 Listiny základních práv a svobod a zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním

10b) My, níže podepsaní občané obce Zbuzany a další majitelé nemovitostí v obci Zbuzany (dále jen „občané“), prostřednictvím této petice, důrazně protestujeme proti výstavbě propojení stávající silnice II/116 na silnici D0 v místě EXIT 21 Jinočany (dále jen „přeložka“) a požadujeme okamžitou diskusi s občany, a to z následujících důvodů:

Stavební projekt přeložky je zastaralý, neodpovídá minimalizaci zásahu do krajiny, nechrání zdraví občanů a může negativně ovlivnit kvalitu žití v dotčené části obce Zbuzany. Hluková studie neřeší problematiku hluku v návaznosti na záměr rozšířit silnic D0 o další pruh; tato hluková studie proto počítá s mnohem menším průjezdem vozidel, nepočítá ani z dalším (skokovým) nárůstem vytíženosti přepravy. Dosud není jasné, jakým způsobem bude projekt realizován a dle dostupných informací hrozí, s ohledem na nedostatečné finanční krytí, že projekt bude realizován povrchově. V takovém případě by hluk značně zhoršil podmínky pro žití dotčených občanů a z dlouhodobého hlediska by negativně ovlivnil jejich zdraví.

Hrozí přivedení nákladní dopravy do obytné části obce Zbuzany, zejména s ohledem na předpokládaný nárůst nákladní přepravy v dalších letech a časté dopravní zácpy v

dotčeném dopravním úseku D0 v kombinaci s dlouhodobou neochotou Krajského úřadu Středočeského kraje omezovat rychlost vozidel v dotčených úsecích hraničících s obytnou zástavbou.

- Zhoršení kvality života obyvatel obce Zbuzany.
- Zhoršení emisních limitů.
- Zvýšení světelného znečištění.

Nevratné narušení architektonického rázu části Zbuzany, kde je převážně rezidenční zástavba. Ohrožení bezpečnosti občanů, zejména pokud nebude přeložka dostatečně oddělena (lesopark, stromořadí, větrolam) od obytné části.

Citelné snížení bonity nemovitostí. Reálně hrozí, že dojde ke snížení majetku chráněného Listinou základních práv a svobod. Hrozí hromadné žaloby na stát, dotčené obce a kraj, z důvodu snížení ceny nemovitostí, resp. snížení poptávky po těchto nemovitostech.

Znevýhodnění jedné skupiny občanů na úkor druhé, neboť nebylo dostatečně vysvětleno, proč má být přeložka umístěna pár desítek metrů od ulice V Alejíčkách, namísto její přiblížení k obci Dobříč.

Výstavba přeložky neodpovídá obecným standardům moderní společnosti, je v rozporu se zásadami vytváření sociálního smíru a odporuje i záměrům Evropské unie, která dlouhodobě odmítá neuvážené zásahy do krajiny a zhoršení kvality života v regionech.

Prostřednictvím této petice žádáme výše nadepsaný Krajský úřad Středočeského kraje, zastupitelstvo obce Zbuzany a hejtmanku Středočeského kraje, aby: učinili všechny kroky k zastavení stavby přeložky a stavebního povolení, došlo k revizi a úpravě stavebního povolení dle současných norem a podmínek, a při jeho úpravě se vycházelo ze současného stavu dopravy, stavebník doplnil aktuálně hlukovou studii dle aktuálního stavu dopravního zatížení, bylo provedené šetření v rámci EIA, došlo k jasně definovanému výroku, zda-li se jedná o stavbu, která nezhorší kvalitu života dotčených občanů. V případě realizace projektu žádáme o záruky, že nedojde ke zhoršení kvality života občanů a projekt bude absolutně odhlučněn.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem ke skutečnosti, že není definováno, v čem je projekt přeložky zastaralý, nelze na tuto připomínku z hlediska posudku reagovat.

Z hlediska hlukové a imisní zátěže není očekáváno překračování legislativních limitů, které by měly vést ke zhoršení kvality života v obci. Nelze tedy predikovat snížení hodnoty majetku.

Dle projektových podkladů přeložka nebude osvětlena.

V řešeném úseku přeložky, nelze očekávat výraznou změnu krajinného rázu, jak bylo dokladováno v rámci vizualizace na veřejném projednání záměru.

Problematika hlukového posouzení z hlediska aktualizace hlukové studie je zapracována do podmínek návrhu závazného stanoviska, a to včetně aktualizace modelu dopravy zohledňujícího liniové stavby, které by mohly ovlivnit dopravu na posuzované přeložce II/116.

Otázka dodržování rychlosti na komunikaci je nad rámec procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Přeložka je koncipována na návrhovou rychlost 80 - 90 km/hod.

Připomínky vznesené v rámci veřejného projednání

Veřejné projednání záměru se konalo distanční formou dne 13. 06. 2024 od 15.30 hod.

V rámci veřejného projednání byly vzneseny následující okruhy připomínek:

- ❖ Požadavek na vyřešení napojení přeložky II/101 na posuzovaný záměr přeložky II/116
- ❖ Problematika dopravních podkladů ovlivňujících výstupy hlukového posouzení
- ❖ Lokalizace přeložky
- ❖ Projekt vegetačních úprav
- ❖ Koordinace záměru s jinými liniovými stavbami v zájmovém území

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci veřejného projednání se neobjevily žádné nové skutečnosti, které by nebyly obsaženy v písemných vyjádřeních, která jsou posudkem vypořádána. Na uvedené připomínky na veřejném projednání bylo reagováno zástupci oznamovatele a zpracovatelským týmem dokumentace.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ ZÁVĚR:

k posouzení byla předložena dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 na záměr

II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Jarmilou Paciorkovou, která je držitelkou osvědčení odborné způsobilosti autorizace 5251/3988/OEP/92, autorizace prodloužena č. j. 2021/710/3795.

Dokumentace byla posouzena dle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů v rozsahu dle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dokumentace je zpracována dle požadavku tohoto zákona z hlediska odpovídající vypovídací schopnosti pro posouzení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví z hlediska posuzovaných variant.

Požadavky doporučené zpracovatelem posudku pro přípravu záměru jsou splnitelné před zahájením stavby, v etapě provozu, ostatní doporučení jsou ze strany zpracovatele posudku podmiňující pro etapu provozu záměru. S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a při respektování doporučení uvedených v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu zpracovatel posudku

doporučuje

realizovat záměr

II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

při respektování podmínek navržených předkládaným posudkem

VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Označení příslušného úřadu:

Číslo jednací:

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: II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je propojení stávající silnice II/116 na silnici D0 v místě EXIT 21 Jinočany. Přeložka silnice je navržena mimo zastavěné území obcí tak, aby obyvatelé obcí nebyli negativně ovlivněni hlukem z komunikace, ale aby zároveň byla zajištěna dopravní obslužnost obcí.

V trase přeložky silnice II/116 je navrženo 12 nových křižovatek a přestavba 1 stávající křižovatky. Dále jsou navrženy 2 nové křižovatky na silnicích III. tříd a přestavba 1 stávající křižovatky. Na silnici II/101 bude navržena styková křižovatka jako součást MÚK v km 4,7007. V km 7,7143 a v 13,0517 jsou navrženy podchody pod přeložkou silnice II/116, které budou sloužit pro pěší a cyklisty.

Studii navrženy 4 ekodukty pro převedení biokoridorů zvěře a mosty přeložených účelových komunikací. Ekodukty jsou navrženy v šířce průchodu pro zvěř 40 m + 2x 5 m svah.

V km 9,5010 dojde k demolici stávajícího kamenného mostu mezi lomy Kréta a Holý vrch. Most sloužil pro mimoúrovňové křížení železniční vlečky Kladensko-Nučické dráhy. Koleje však byly demontovány a most je nyní nevyužívaný. Most nebude po dohodě s majitelem objektu Lomy Mořina spol. s r. o. obnoven.

Dále je v km 0,9253 navržen železniční most na trati č. 173. Trasa přeložky silnice II/116 zde bude vedena v podjezdu.

Trasa přeložky v některých úsecích využije vedení stávajících silnic III. tříd, budou však upraveny jejich směrové, výškové i další parametry. Opuštěné úseky silnic III. tříd budou zrehabilitovány nebo využity pro potřeby napojení účelových komunikací a pro cyklotrasy. Přeložka návrhové kategorie S 9,5/90 má celkovou délku 14 750 m při návrhové rychlosti 80 - 90 km/h.

Zařazení záměru dle přílohy č.1 k zákonu:

Záměr je posuzován dle následujícího bodu přílohy č.1:

- 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané

pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1000 voz/24 hod).

Umístění záměru:

kraj: Středočeský
obec: Jinočany, Zbuzany, Tachlovice, Chýnice, Dobříč, Vysoký Újezd, Mořina, Mořinka, Lety, Hlásná Třebaň
katastrální území: Jinočany, Zbuzany, Dobříč u Prahy, Tachlovice, Chýnice, Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, Lety u Dobřichovic, Hlásná Třebaň

Obchodní firma oznamovatele: Středočeský kraj

IČ oznamovatele: 70891095

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Zborovská 11
Praha 5
1 5 0 2 1

vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru:

II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

podle § 9a odst. 1 až 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a podle § 149 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

I. Podmínky pro fázi přípravy

Projektová příprava

- 1) ***pokud nebude stavba realizována jako celek, potom musí být realizována po etapách, a to v první etapě od počátku stavby do km 8,6966 a ve druhé etapě od km 8,6966 do km 14,7500; Křižovatka v km 8,6963 bude provedena dočasně jako styková, přeložka silnice II/116 zde bude ukončena a vozidla budou dále využívat stávající silniční síť; stávající průsečná křižovatka III/1157 a III/10120 bude v rámci první etapy zachována a stavebně upravena***
- 2) ***v rámci navazující projektové přípravy koordinovat stavbu II/116 se stavbou přeložky II/101 z hlediska prověření možností napojení přeložky komunikace II/101 na II/116***
- 3) ***v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných zásad organizace výstavby (dále jen „ZOV“) zpracovat rozptylovou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní rozhodující znečišťující látky související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních a případně demoličních prací***
- 4) ***v navazující projektové přípravě aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu, v rámci které:***
 - ***bude reagováno na aktualizované technické parametry řešeného záměru***
 - ***budou zohledněny aktuální údaje o pozadovém znečištění ovzduší (dle pětiletých průměrů prezentovaných pravidelně ČHMÚ)***

- budou zohledněny aktuálně platné legislativní požadavky (imísí limity)
 - bude zohledněn aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do posuzovaného scénáře
 - bude zohledněna aktualizovaná dopravní prognóza včetně reálného stupně elektromobility
- 5) v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných ZOV vypracovat akustickou studii pro etapu výstavby, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby
- 6) v rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby aktualizovat hlukovou studii pro etapu provozu a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:
- výchozím podkladem pro aktualizaci bude Hluková studie stavby „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ (ENVIROAD s.r.o., Severin Z., Vokoun J., 10/2023, 7/2023, 4/2021)
 - v aktualizované hlukové studii zohlednit aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do posuzovaného dopravního scénáře a aktualizované dopravní prognózy
 - v aktualizované hlukové studii ověřit funkčnost navrhovaných protihlukových stěn PHS 1 a PHS 2
 - protihlukové stěny realizovat ve vztahu k ochraně ptactva jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat. Vhodným řešením je polep proužky nebo výplň s vypískovanými proužky šíře 20 – 30 mm v rozteči maximálně 100 mm pro svislé pruhy a v rozteči maximálně 50 mm pro vodorovné pruhy, případně budou technicky navrženy s ohledem na možnost začlenění do okolního prostoru povrchovým obložení pomocí přírodních materiálů
 - v navazující projektové dokumentaci zapracovat do technického návrhu stavby protihluková opatření dle závěrů aktualizovaného hlukového posouzení
 - rozsah závěry aktualizovaného hlukového posouzení předložit k projednání a odsouhlasení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví
- 7) v rámci navazující projektové přípravy zpracovat projekt vsakovacích zkoušek s cílem prověření možnosti zasakování dešťových vod v zájmovém území s tím, že výsledky vsakovacích zkoušek budou promítnuty do technického řešení záměru, který bude zahrnovat:
- dokladování počtu, objemu a návrhu umístění retenčních nádrží
 - přednostní řešení vsakování s odpovídajícím předčištěním závadných látek s tím, že kde to technické řešení stavby umožní, koncipovat retenční nádrže (dále také jen „RN“) jako zemní zasakovací. RN navrhovat, s pozvolnými sklony alespoň části břehů (tj. v poměru 1:10 a mírnějším), a přírodního charakteru (nikoliv betonové nádrže), pokud možno nepravidelných tvarů umožňujících vznik rozmanitějšímu prostředí
 - tam, kde přeložka prochází ochranným pásmem vodního zdroje „Chýnvice vrty HV-1-3, SŠ1“ budou veškeré dešťové vody odvedeny mimo toto ochranné pásmo; v ochranném pásmu bude vyloučeno jakékoliv zasakování dešťových vod
 - vodohospodářské řešení nakládání s dešťovými vodami koncipovat i s cílem podpory modrozelené infrastruktury s ohledem na využívání dešťových vod pro zálivku navržených vegetačních úprav
 - ve vztahu k minimalizaci vlivů na klima kromě úpravy RN bez ohledu na výsledky vsakovacích zkoušek vytvářet další drobné tůně s mírnými sklony břehů a nepravidelnou břehovou linií (nepravidelného tvaru); návrh jejich umístění konzultovat s příslušnými orgány ochrany přírody
 - v případě podání průkazu o nemožnosti vsakování řešit jejich zadržování a regulované oddílné odvádění odvodňovacím systémem do povrchových vod s odpovídajícím předčištěním
 - nebude-li možné oddělené odvádění do vod povrchových, navrhnout jejich regulované vypouštění do jednotné kanalizace

- **prověřit kapacitu RN ve vztahu k potenciálně vyšším srážkovým extrémům, které mohou v budoucnu nastávat s ohledem na klimatické změny**
 - **při odvádění dešťových vod do vodních toků doložit na základě hydrotechnických výpočtů v navazující projektové dokumentaci nezhoršení stávajících odtokových poměrů, včetně návrhů regulačních opatření**
 - **návrh odvodnění a hydrotechnické výpočty v navazující projektové dokumentaci aktualizovat na aktuální návrhová data ČHMU (hydrologická data recipientů, návrhové deště)**
 - **projednat se správcem vodních toků, jakož i s příslušným orgánem ochrany přírody přesnou podobu výústních objektů od RN do recipientních vodotečí**
 - **návrh odvodnění v navazující projektové dokumentaci projednat s příslušnými správci recipientních vodotečí**
- 8) **v navazující projektové přípravě zpracovat hydrotechnické posouzení všech dočasných i trvalých stavebních objektů nacházejících se v záplavových oblastech; technické řešení takových stavebních objektů musí minimalizovat potenciální ovlivnění povodňových stavů, nesmí docházet k negativnímu ovlivnění povodňových rozlivů v území nad profilem nových mostů či stavebních objektů; hydrotechnické posouzení předložit ke schválení příslušnému správci vodního toku**
- 9) **pro zamezení vniku srážkových vod znečištěných zejména ropnými látkami při havárii na komunikaci (případně jinými závadnými látkami) do recipientu v navazující projektové přípravě realizovat následující opatření:**
- **před napojením kanalizace do DUN osadit na potrubí kanalizační šoupátko, které se v případě havárie na odvodňované silnici uzavře**
 - **usazovací nádrž na vtoku do RN vybavit trvalou nornou stěnou, která bude schopna zachytit celý objem závadných látek v případě havárie (min. 30 m³)**
 - **za regulovaným odtokem osadit odlučovač lehkých kapalin**
 - **na bezpečnostním přelivu osadit trvalou nornou stěnu**
 - **v místech křížení s vodními toky uplatnit a realizovat všechny prvky technické ochrany vodních toků (zesílená svodidla, betonové zídky apod.)**
 - **zpracovat provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení navrhované komunikace, které budou odsouhlasené příslušným stavebním úřadem po konzultaci s příslušným vodoprávním úřadem**
- 10) **v navazující projektové přípravě doložit výpočet vlivu chemických rozmrazovacích látek v odtoku z komunikace na recipientní vodoteče dle TP 83 Odvodnění pozemních komunikací pro posouzení s limitními hodnotami NV č. 401/2015 se zohledněním přesných údajů o množství aplikované - chemické rozmrazovací látky na vozovce se zohledněním požadavku, že v místech průchodu přeložky přes ochranné pásmo vodních zdrojů nesmí být využívána posypová sůl a způsob údržby přeložky v území CHKO Český kras bude projednán se Správou CHKO; aktualizovaný výpočet musí jednoznačně dokladovat plnění limitních hodnot chloridů dle NV č.401/2015; koncepci odvodnění do vodních toků projednat se správci jednotlivých dotčených vodních toků**
- 11) **v rámci navazující projektové přípravy pro vyloučení zasakování srážkových vod obsahujících látky ze zimní údržby vozovky do půdních vrstev a podzemních vod budou navržené zasakovací příkopy zatěsněny tak, aby nedocházelo k vsakování srážkových vod do podloží; samotné zatravněné příkopy s podzemní rýhou budou sloužit ke zpomalení odtoku srážkových vod z vozovky a k jejich předčištění před napojením do retenční nádrže**
- 12) **v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat podrobný inženýrskogeologický průzkum a hydrogeologický průzkum, na jejichž základě bude vypracován 3D hydrogeologický model, který bude simulovat proudění podzemní vody v reálných podmínkách a prověří veškeré problematické úseky stavby**

- 13) **na základě výsledků podrobného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu v projektové přípravě:**
- **definovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod, individuálních jímacích objektů, zdrojů HV1-3, SŠ1 a stanovit rozsah zmírňujících opatření**
 - **postupovat při průchodu trasy OPVZ 2b „Chýnčice vrty HV1-3, SŠ1 v souladu s „Hydrogeologickým posouzením vlivů na vodní zdroj v Chýnčicích“ (GEOoffice, s.r.o., Ptáček, R. a kol., 03/2023)**
 - **definovaná pasportizace jímacích objektů vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu**
 - **u vodních zdrojů (individuálních nebo pro hromadné zásobování), kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora**
- 14) **v navazující projektové dokumentaci prověřit výskyt melioračních soustav, jejichž funkčnost může být narušena a zabezpečit zachování funkce těchto melioračních soustav**
- 15) **v navazující projektové dokumentaci budou zajištěny přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské a lesnické techniky; konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků**
- 16) **součástí navazující projektové dokumentace bude podrobný dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin pro stavbu včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, které bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²); podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území, evidenci prvků dřevin zachovávaných jakož i označení prvků dřevin s dutinami s potenciálním výskytem netopýrů; v rámci podrobného dendrologického průzkumu prověřit výskyt perspektivních mladých stromů ve stromořadích či skupinách, vhodných k přesazení; rozsah kácené zeleně projednat s příslušnými orgány ochrany přírody**
- 17) **součástí navazující projektové dokumentace bude Projekt komplexních vegetačních úprav jako komplexní materiál zohledňující požadavek na multifunkční charakter ozelenění komunikace, který kromě normových a standardizovaných požadavků na výsadby podél komunikací bude:**
- **zohledňovat rozsah náhradní výsadby za vykácenou zeleň**
 - **zohledňovat rozsah vegetačních úprav nad rámec stavby v rámci pozemkových úprav prováděných nebo plánovaných dotčenými obcemi**
 - **bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a obcemi, a bude zahrnovat jejich relevantní připomínky a požadavky**
 - **zpracován detailně vždy pro konkrétní danou lokalitu a zohlední návaznost na management navazujících ploch (ÚSES, VKP, chráněná území) a který bude koordinován s doporučeními detailní migrační studie**
 - **kromě zapojených pásů dřevin v blízkosti komunikace navrhnout pestřejší a více diverzifikované formy střídajících se porostů dřevin s porosty bylin bez zapojeného dřevinného porostu**
 - **plnit funkce estetické, krajinotvorné, klimatické a protierozní**
 - **respektovat při volbě druhového složení dřevin místní geobotanické, klimatické a stanovištní podmínky**
 - **projektově řešit dostatečný přísun vody na zálivku vegetace s uplatněním prvků pro zachyt dešťových srážek a jejich rozvodu k vysazeným porostům**

- 18) **investor ještě před realizací smluvně zaváže dodavatele vegetačních úprav k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let**
- 19) **v navazující projektové dokumentaci zpracovat Projekt detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru, který:**
- **vypracuje návrh kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části nahrazující výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů**
 - **rozpracuje návrh náhradních biotopů likvidovaných realizací záměru**
 - **projekt bude zpracován adresně pro konkrétní technické řešení záměru včetně dalších ochranných a kompenzačních opatření, a to zejména zamezení přístupu suchozemských obratlovců na vozovku pomocí trvalých bariér, instalací více typů budek pro „dutinové“ druhy ptáků náhradou za vykáčené stromy dle doporučení ekologického dozoru**
 - **stanoví nezbytné termíny pro realizaci náhradních biotopů před zahájením realizace záměru**
 - **bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a realizován za jimi stanovených podmínek**
- 20) **v navazující projektové dokumentaci zpracovat Podrobný biologický průzkum s cílem upřesnit aktuální výskyty ochranně významných druhů rostlin a živočichů; tento průzkum bude zároveň podkladem pro předrealizační fázi biologického monitoringu s tím, že bude aktualizován ještě v posledním vegetačním období před zahájením stavby; rozsah a četnost průzkumu projednat s příslušným orgánem ochrany přírody**
- 21) **součástí navazující projektové přípravy bude Detailní migrační studie, která:**
- **bude vycházet ze zpracované rámcové migrační studie II/116 JINOČANY – HLÁSNÁ TŘEBAŇ, PŘELOŽKA SILNICE (Paciorková J., 01/2023)**
 - **posoudí migrační potenciál navrženého technického řešení stavby z hlediska již navržených opatření v rámci procesu EIA**
 - **návrh projektu mostních objektů související s prvky ÚSES bude konzultovat s autorizovanou osobou pro projektování územních systémů ekologické stability a příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny, včetně průchodnosti ekoduktů pro savce**
 - **podrobněji rozpracuje detailní řešení jednotlivých migračních objektů**
 - **rozpracuje návrh trvalých bariér s tím, že jejich lokalizace a rozsah bude upřesněn dle výsledků odchytu živočichů z použití bariér dočasných při samotné výstavbě nebo transferů v souvislosti s výstavbou**
 - **bude navrhopat a realizovat oplocení dle výstupů migrační studie s tím, že oplocení bude navrhopat v koruně svahů (zemní valy, násypy) tak, aby umožnilo využít vnější ozeleněný svah jako útočiště drobných živočichů**
 - **u mostů realizovaných přes vodní toky rozpracovat následující doporučení:**
 - ✓ **charakter podmostí: zachování přirozeného charakteru vegetace pod mosty; v případě dotčení jej navrátit do původního stavu**
 - ✓ **případné úpravy koryt vodních toků: toky včetně jejich břehů a doprovodných břehových porostů ponechat v přírodním stavu**
- 22) **v rámci navazující projektové přípravy záměru specifikovat případné zásahy do ochranných pásem pozemků určených pro plnění funkce lesa; zajistit v další projektové přípravě záměru souhlas vlastníka lesa, jakož i příslušného orgánu státní správy lesů a respektovat podmínky, kterými může být uvedený souhlas podmíněn**
- 23) **v dalších stupních projektové dokumentace předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škod způsobených na produkčních funkcích lesa**
- 24) **v rámci další projektové přípravy vypracovat aktualizovanou Studii vlivů na krajinný ráz jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného**

environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se zásahů do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, konečného výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a která bude:

- zohledňovat návrh ozelenění a sadových úprav podél předloženého záměru přeložky silnice II/116 včetně doplnění alejové zeleně podél polních cest v okolí stavebního záměru, jakož i zákresu přibližného umístění výsadeb do mapového podkladu
- zohledňovat stavby ekoduktů, mostních těles a protihlukových stěn a dalších terénních úprav s cílem nalezení nejvhodnějšího řešení z hlediska vlivu na krajinný ráz
- vycházet z návrhu konstrukčního, materiálového a barevného řešení jednotlivých součástí stavby vedoucího k potlačení vizuálního projevu stavby v krajině, snížení míry jejího cizorodého působení vůči okolnímu přírodnímu okolí
- specifikovat pohledové osy v krajině, na jejichž zachování by měl návrh sadových úprav brát zřetel
- prověřovat různé varianty úpravy povrchu staveb – různé barevné odstíny betonu či kamenné obklady z místního kamene – vápence
- obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů včetně ideových řezů

Zásady organizace výstavby

25) z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší zapracovat do aktualizovaných ZOV následující opatření pro celou stavbu:

- koordinovat etapu výstavby s realizací dalších předpokládaných liniových silničních a železničních staveb tak, aby nedocházelo k souběhu rozhodujících stavebních prací ovlivňující imisní situaci u nejbližší obytné zástavby, respektive u přepravních tras generované dopravy v souvislosti s dalšími liniovými stavbami v zájmovém území
- použití nesilničních pojízdných strojů splňujících minimálně hodnoty emisních limitů pro mimosilniční dieselové motory na úrovni Stage IV dle výkonů motoru nesilničních strojů
- použití nákladních automobilů splňujících emisní limit EURO V
- při nepříznivých rozptylových podmínkách zamezit souběhu stavebních mechanismů
- při zemních pracích neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby komunikace; při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky
- plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací
- odkryté suché plochy zvlhčovat (skrápět), a to v době deletrvajících sucha nebo při větrném počasí
- v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na veřejné komunikace, instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění vozidel; provádět pravidelné čištění zpevněných pojízdných ploch, a to nejméně 1× denně; čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra
- kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací
- v místech největšího přiblížení staveniště k obytné zástavbě (zejm. v okrajové části obce Zbuzany) vybudovat po dobu provádění zemních prací bariéru s protiprašnou funkcí (např. tkaninové clony)
- zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště)
- zaplachtovat automobily, které budou odvážet nebo dovážet materiál s frakcí menší než 4 mm
- k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém anebo větrném počasí průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly

26) z hlediska minimalizace vlivů hluku ze stavební činnosti zpracovat do aktualizovaných ZOV následující požadavky:

- *koordinovat etapu výstavby s realizací dalších předpokládaných liniových silničních a železničních staveb tak, aby nedocházelo k souběhu rozhodujících stavebních prací ovlivňující akustickou situaci u nejbližší obytné zástavby, respektive u přepravních tras generované dopravy v souvislosti s dalšími liniovými stavbami v zájmovém území*
- *při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření zejména v okrajové části obce Zbuzany*
- *celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu*
- *veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností*
- *staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace)*
- *všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 07.00 až 21.00 hodin*
- *v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích*
- *pro stacionární zdroje hluku používané v blízkosti hlučně chráněné zástavby důsledně používat mobilní protihlukové clony, popř. stabilní stavební technologie vybavit akustickým krytem (či zástěnou), popř. ve směru k nejbližším objektům k bydlení realizovat plné oplocení staveniště; výška plného oplocení, resp. stěny bude stanovena na základě poskytnutých podkladů ZOV a výpočtů provedených v rámci dokumentace pro stavební povolení*
- *se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území*
- *působení vibrací v období výstavby (vibrace z těžké dopravy v okolí tras dopravní obsluhy stavby) bude vyhodnoceno v rámci zásad organizace výstavby, kde budou podle potřeby stanovena i příslušná opatření (vyhotovení pasportů potencionálně dotčených staveb, respektive opravy vzniklých poruch)*

27) v rámci zásad organizace výstavby (ZOV) budou z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody respektovány následující požadavky a opatření:

- *plán monitoringu dotčených povrchových vodotečí pro fázi průběhu stavby (kdy výsledkům monitoringu bude neprodleně uzpůsoben rozsah přijatých opatření) v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod*
- *ve vztahu k OPVZ „Chýnvice – vrty HV1-3, SŠ1“ respektovat:*
 - ✓ *v prostoru silničního zářezu v km 5,3 až 6,1 bude striktně postupováno dle zpracovaného havarijního plánu s postupy sanačního zásahu pro případ úniku vodám závadných látek do horninového prostředí; silniční zářez bude zónou se zvýšenou propustností prostředí, proto zde bude přísný zákaz manipulace se závadnými látkami (např. tankování pohonných hmot); manipulace se závadnými látkami bude nepřípustná rovněž v oblastí situované jižním směrem od vodních zdrojů (mimo půdorys projektované stavby), protože se zde nachází infiltrační oblast dotující jímací území vodou*
 - ✓ *v OPVZ nebude situováno žádné zařízení staveniště*
- *zhotovitel zajistí seznámení pracovníků s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat*
- *zařízení staveniště bude vybaveno prostředky pro odstranění případné havárie*
- *v souladu s projektem monitoringu dotčených povrchových vodotečí zajistit před zahájením výstavby odebrání vzorků dle tohoto projektu*
- *bude vyloučeno umístění deponií, zařízení staveniště (včetně stavebního materiálu) a parkování stavební a dopravní techniky (včetně doplňování stavební techniky provozními náplněmi a tankování pohonnými hmotami) v aktivní zóně záplavového území a v rozlivné oblasti povodňových průtoků, s výjimkou provizorních překladišť*

- *zařízení staveniště umístěná v lokalitách citlivých z hlediska ochrany vod – tedy v blízkosti vodních toků, záplavových území, vodních ploch budou vybavena vodotěsným skladovým kontejnerem se záchytnou vanou určeným pro skladování látek škodlivých vodám*
 - *zhotovitel stavby bude v celém rozsahu staveniště realizovat účinná opatření k zamezení splachů zeminy do okolí staveniště*
 - *staveniště budou chráněna před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly staveniště*
 - *během provádění stavebních prací budou stavba a staveniště zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod*
 - *strojní a stavební mechanismy budou zajištěny proti úkapům; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu*
 - *zpevněné plochy pro odstavení stavebních strojů a dopravních prostředků budou zabezpečeny proti úniku znečišťujících látek ochrannými příkopy, které budou svedeny do sedimentačních jímek a čistících stanic*
 - *na staveništích nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžní denní údržby*
 - *doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby bude prováděno za stálého dozoru osádek obou vozidel; doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace bude prováděno na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů*
 - *při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody bude provedena prohlídka jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží*
- 28) z hlediska minimalizace vlivů na floru, faunu, významné krajinné prvky a územní systémy ekologické stability zapracovat v aktualizovaných ZOV následující opatření vyplývající z Hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na zájmy chráněné podle částí druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny (Filipová L., 07/2023):**
- *maximálně omezit zásahy do okrajové části EVL Karlické údolí*
 - *vyložit umístění zařízení stavenišť v území CHKO Český kras a EVL Karlické údolí*
 - *s ohledem na rozsah a charakter ploch deponií a zařízení stavenišť umísťovat tyto na nejmenší vzdálenost 50 m od VKP (tj. zahrnuje i ochranné pásmo lesa), čímž bude zajištěno vytvoření (zesílení) nárazníkové zóny*
 - *při průchodu CHKO nebude docházet k žádným nadbytečným dočasným záborům, jejich rozsah musí odpovídat jen nezbytně nutným pracím pro umožnění výstavby, a to zejména při realizaci mostních objektů; postup prací zde bude předložen a projednán s příslušným orgánem ochrany přírody a bude realizován za jím stanovených podmínek*
 - *v průběhu výstavby zajistit důsledný monitoring výskytu nepůvodních, invazních a ruderalních druhů rostlin na narušených plochách v etapě výstavby, jakož i na rekultivovaných plochách v období provozu; tato kontrola musí být důsledně prováděna zejména v prostoru přírodně hodnotných lokalit, to je v úseku od km cca 9,91 do konce stavby; tyto plochy musí být pravidelně kontrolovány až do stabilizace poměrů; v případě zjištění výskytu nepůvodních, invazních a ruderalních druhů rostlin tyto ihned přiměřeně likvidovat*
 - *tam, kde se nelze záborům PUPFL vyhnout, nesmí stavebními pracemi docházet k poškození kořenových systémů, náběhů a kmenů okolních lesních dřevin; stavební práce musí být realizovány co nejšetrněji k okolním porostům s maximálním důrazem na eliminaci nadbytečného kácení v okolí tělesa komunikace*
 - *minimalizovat nezbytné úpravy (délka, šířka) křižujících komunikací a polních cest, podél nichž jsou stromořadí*
 - *minimalizovat zásahy do koryt vodních toků na nezbytně nutné, neměnit strukturu dna a charakter břehů*
 - *na základě biologických průzkumů navrhnout a zrealizovat dočasné bariery pro zamezení pohybu drobných živočichů do prostoru stavby*

II. Podmínky pro fázi výstavby

- 29) investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace**

projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy

- 30) **investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření**
- 31) **zajistit již ve fázi přípravných prací a dále po celou dobu výstavby záměru biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna:**
- **průběžně a pravidelně kontrolovat stavební činnost v místech přechodu všech vodních toků**
 - **kontrolovat stavební práce s přímým dotčením koryt vodních toků**
 - **stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů)**
 - **dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí, např. ověřování migrace obojživelníků, realizace dočasných migračních bariér, navrhnout nutnost odchytu ryb u dotčených vodotečí**
 - **během chladných měsíců před zahájením stavby provádět důkladný průzkum v rámci trvalého záboru, který bude zaměřen na výskyt křečka obecného; kontrolovat zachování požadovaného průchodu mostním objektem pro vydrů říční; kontrolovat případné hráze a obydlí bobra evropského a tyto v případě nutnosti bourat mimo zimní období, rozmnožování a výchovu mláďat**
 - **zajistit dohled při odstraňování dřevin, a to zejména s ohledem na ochranu ptáků a netopýrů**
 - **zajistit monitoring a průběžnou likvidaci spontánně vznikajících zvodnělých míst (např. zatopené koleje po pojezdu techniky), která lákají obojživelníky, omezovat vznik atraktivních úkrytů pro obojživelníky i plazy (delší dobu ponechané hromady inertního materiálu, větvi, nesečené deponie apod.)**
 - **kontrolovat průběh stavebních prací v okrajové části dotčené EVL s cílem minimalizovat dopad na EVL Karlické údolí**
 - **kontrolovat plnění navržených opatření ze závazného stanoviska EIA a z dalších stanovisek orgánů ochrany přírody**
- 32) **před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větvi a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny**
- 33) **kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (t.j. 1.10. až 31.3. běžného roku); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno v době mimo 1.4. až 31.7. po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (u stromů**

s obsazenými dutinami netopýrů září nebo říjen); v hnízdním období, respektive v období hibernace letounů může být jednotlivé kácení prováděno po předchozím ohledání předmětných dřevin a jejich okolí biologickým (ekologickým) dozorem; senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem nebudou odváženy z lokality, ale budou odvezeny na speciální deponii, která bude za tímto účelem zřízena; z této deponie budou umístovány do nezasazeného okolí záměru jako biologicky cenný prvek

- 34) *před zahájením výstavby realizovat ve stanovených termínech náhradní biotopy dle projektu detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření, které budou využity v prvních etapách stavebních prací zejména pro transfery zvláště chráněných druhů*
- 35) *v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trasy s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, provádět již v průběhu výstavby podporu porostního pláště např. dosadbou keřů podél nového okraje zejména na návětrné straně; minimalizovat riziko vodní eroze lesní půdy šetrným postupem výstavby; v této souvislosti detailně ověřit všechny možnosti ochrany okrajů lesních porostů*
- 36) *lesní dřeviny v navazujících lesních porostech budou v průběhu prací přiměřeně potřebě ochráněny dle ČSN 83 9061: Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích*

III. Podmínky pro fázi provozu

- 37) *v rámci pravidelné údržby komunikace zajistit:*
- *pravidelné kontroly, údržby a čištění RN a dešťových usazovacích nádrží*
 - *permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního závadných látek s vodou v povrchovém toku*
 - *pravidelnou údržbu a výměnu půdních profilů v případě odvodnění vsakovacími příkopy*
 - *v místech průchodu přeložky přes ochranné pásmo vodních zdrojů nebude využívána posypová sůl; způsob údržby přeložky v území CHKO Český kras bude projednán se Správou CHKO*
- 38) *následná údržba realizovaných výsadeb bude řešena komplexně: v uvedeném smluvním období údržby vegetace musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě; v rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti; případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace)*

IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí

- 39) *zpracovat projekt monitoringu akustické situace:*
- *rozsah projektu a místa měření projednat a odsouhlasit na základě aktualizované hlukové studie příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví*
 - *měření hluku provádět autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 hodin*
 - *parametry monitoringu:*
 - ✓ *realizovat pro výchozí stav – 1x před zahájením provozu*
 - ✓ *realizovat po uvedení stavby do zkušebního provozu – 1 rok po zprovoznění, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření*
 - ✓ *realizovat po dalších 5 letech*
 - *s výsledky každého měření seznámit příslušný orgán ochrany veřejného zdraví*

- 40) vyhotovit podrobný plán monitoringu dotčených povrchových vodotečí z hlediska sledování základních kvalitativních (z hlediska dodržení přípustných hodnot sledovaných ukazatelů znečištění) a kvantitativních parametrů pro fázi představebního monitoringu a postmonitoringu v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod; výsledkem monitoringu ve fázi provozu bude reportovací zpráva s vyhodnocením účinnosti realizovaných opatření, případně s vyhodnocením potřeby realizace dalších opatření; výsledky monitoringu budou předávány správcům dotčených toků; dle závěrů bude rozhodnuto o nutnosti dalších etap monitoringu v etapě provozu**
- 41) na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu bude vypracován projekt hydrogeologického monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představebního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu; monitoring bude zejména zahrnovat:**
- **termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a délku monitoringu po uvedení komunikace do provozu**
 - **aktualizaci pasportizace studní a vrtů, které jsou jedinými zdroji vody, objekty stavbou ohrožené, jakož i objekty vzdálenější pro srovnání nenarušených průběhů změn stavů**
 - **sledování hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod, jakož i kvalitativní monitoring, jehož rozsah a četnost (včetně stanovení vrtů s kontinuálním měřením hladiny podzemních vod) bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem**
 - **stávající hydrogeologické vrty (pokud jsou v území realizovány), jakož i další hydrogeologické vrty, které budou provedeny v rámci dalších geotechnických průzkumů, a to včetně vybudovaných trvale vystrojených vrtů, které budou sloužit i pro sledování kvality podzemní vody po dobu výstavby a po uvedení komunikace do provozu**
- 42) zpracovat podrobný projekt monitoringu bioty, který:**
- **stanoví seznam lokalit, seznam sledovaných druhů, frekvenci a vhodné monitorovací metody ve vazbě na návrh monitoringu dle výše uvedených studií**
 - **monitoring bude zpracován:**
 - ✓ **před stavbou, a to min. 2 roky před zahájením stavebních prací pro zachycení aktuálního stavu se sezónní variabilitou**
 - ✓ **během stavby (práce biologického dozoru)**
 - ✓ **po uvedení stavby do zkušebního provozu, a to v období mezi 2. až 5. rokem od uvedení komunikace do zkušebního provozu, kdy lze uvažovat postupný nástup funkce navržených opatření**
 - **jako jednorázový monitoring bude následně učiněn po dalších pěti letech po zahájení trvalého provozu a dle jeho závěrů bude vyhodnocena objektivní nutnost případných dalších etap monitoringu**
 - **bude projednán a odsouhlasen příslušným orgánem ochrany přírody**
 - **bude monitorovat účinnost realizovaných opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu (zejména průchody pro živočichy, ploty, zábrany aj.) a případně navrhnout dodatečná opatření**
 - **bude v období zkušebního provozu monitorovat využívání migračních objektů a důslednou kontrolu funkčnosti oplocení a trvalých bariér a ochranných stěn u komunikace**

II. ODŮVODNĚNÍ

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

- Dopisem ze dne 27. 10. 2021 KÚ Středočeského kraje, odbor ŽPaZ zahájil zjišťovací řízení na uvedený záměr
- Závěr zjišťovacího řízení byl vydán dne 29.12.2021 s tím, že záměr má významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona.
- Dokumentace hodnoceného záměru byla zveřejněna 26.9.2022
- Dne 16.11.2022 byla dokumentace vrácena k přepracování.
- Dne 4.9.2023 byla zveřejněna přepracovaná dokumentace.
- Dne 14.11.2023 byla dokumentace znovu vrácena k přepracování.
- Dne 13.3.2024 byla zveřejněna přepracovaná dokumentace
- Zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí byl pověřen RNDr. Tomáš Bajer, CSc., držitel autorizace ve smyslu § 19 zákona. Dokumentace byla zpracovateli posudku doručena dne 16. 05. 2024.
- Veřejné projednání záměru proběhlo distanční formou dne 13.6.2024 od 15,30 hod.
- Posudek byl příslušnému úřadu odevzdán dne 16. 07. 2024

Vydání souhlasného závazného stanoviska vychází ze závěrů hodnocení současného stavu příslušných složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území a závěrů hodnocení vlivů záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ na životní prostředí a veřejné zdraví.

Rozsah vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je z hlediska únosnosti prostředí v dotčeném území hodnocen jako přijatelný. Záměr nezpůsobí významné nepřijatelné snížení kvality životního prostředí v řešeném území za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska.

Vnější projevy záměru lze hodnotit jako lokální, nepřesahující bezprostřední okolí místa plánované realizace záměru. Podkladem pro dokumentaci EIA byly také odborné studie, které neprokázaly významný vliv záměru na životní prostředí – avšak s ohledem na obdržená vyjádření jsou v návrhu závazného stanoviska upraveny a aktualizovány některé podmínky. Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že záměr lze realizovat v předloženém řešení a rozsahu – avšak za předpokladu, že nedílnou součástí záměru jsou podmínky pro navazující řízení uvedené ve výrokové části závazného stanoviska. Tyto podmínky slouží k minimalizaci, eliminaci či kompenzaci potenciálních negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Podmínka č.1) vyplývá z procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a to z vyjádření obce Tachlovice, kde se uvádí, že pokud by byl první úsek přeložky ukončen mezi obcemi Zbuzany a Dobříč, dojde ke koncentraci dopravy včetně těžkých vozidel, ale zejména dopravy se zdroji generovanými v obci Vysoký Újezd a jejím okolí, do průjezdných úseků silnic II. a III. třídy v obcích Tachlovice, Dobříč a Chýnvice i v části obce Zbuzany.

Podmínka č.2) vyplývá z procesu posuzování vlivů na životní prostředí z obdržených vyjádření; podmínka směřuje k doporučení koordinovat projekt přeložky II/116 se stavbou II/101 ve vztahu k možnostem napojení přeložky II/101 na přeložku II/116.

Podmínka č.3) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na imisní zátěž v zájmovém území na základě aktualizovaných zásad organizace výstavby.

Podmínka č.4) je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k upřesnění vlivů na ovzduší s ohledem na další projektovou přípravu záměru, vývoj imisního pozadí, očekávané změny imisních limitů, jakož i z hlediska případné aktualizace dopravně inženýrských podkladů.

Podmínka č.5) je stanovena zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem vyhodnocení vlivů hluku v etapě výstavby po výběru zhotovitele stavby a po upřesnění použití navrhovaných stavebních mechanismů a stavebních postupů.

Podmínka č.6) je formulována zpracovatelem posudku; podmínka je stanovena za účelem aktualizace hlukové studie pro etapu provozu, která zohledňuje realizaci dosud navržených protihlukových opatření.

Podmínka č.7) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k reálnému ověření možnosti preferovaného zachování dešťových vod v území prokazující nezhoršení odtokových poměrů v území.

Podmínka č.8) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na odtokové poměry v záplavové oblasti.

Podmínka č.9) vyplývá z předpokladů uvedených v dokumentaci EIA a směřuje k další minimalizaci rizika kontaminace povrchových vod především v případě vzniku havarijních situací na přeložce.

Podmínka č.10) vyplývá z předpokladů uvedených v dokumentaci EIA a směřuje k další minimalizaci rizika kontaminace povrchových vod chloridy ze zimní údržby komunikace.

Podmínka č.11) směřuje k minimalizaci vlivů na půdy a podzemní vody ve vztahu k zasakování vod ze zimní údržby komunikací.

Podmínka č.12) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k získání podrobnějších informací z dosud provedených průzkumů z hlediska minimalizace vlivů na kvantitativní a kvalitativní režim podzemních vod se zaměřením především na problematiku úseky stavby.

Podmínka č.13) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k detailnímu vyhodnocení vlivu záměru na zdroje podzemních vod jak z hlediska velikosti a významnosti vlivu, tak i z hlediska návrhu realizace kompenzačních opatření při prokázání vlivu záměru na tyto individuální zdroje podzemních vod.

Podmínka č.14) je formulována zpracovatelem posudku a jejím smyslem je zachování funkčnosti případně záměrem přerušovaných melioračních souprav s cílem minimalizovat riziko negativních vlivů na dotčené zemědělské plochy.

Podmínka č.15) je formulována zpracovatelem posudku, vychází i z připomínek v rámci veřejného projednání záměru a jejím smyslem je zachování dostupnosti všech stavbou rozdělených pozemků.

Podmínka č.16) vyplývá z výstupů dokumentace EIA a směřuje ke stanovení rozsahu nezbytného kácení; podmínka je doplněna o požadavek na prověření možnosti přesazování kvalitních mladých jedinců; podmínka má za cíl minimalizovat zásahy do prvků dřevin rostoucích mimo les, jakož i stanovit celospolečenskou újmu jako podklad pro náhradní výsadbu za kácené dřeviny.

Podmínka č.17) vychází z dokumentace EIA a směřuje k zajištění reálných předpokladů pro realizaci vegetačních úprav v požadovaném rozsahu a kvalitě s tím, že vytváří předpoklad pro zohlednění detailních požadavků dotčených obcí z hlediska možných ploch pro realizaci vegetačních úprav; podmínka současně v obecné rovině dané předprojektovou přípravou respektuje požadavek z obdržených vyjádření striktně oddělovat výsadby dle jejich účelu a funkcí.

Podmínka č.18) vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k vytvoření předpokladu pro následné zachování udržitelnosti vegetačních úprav.

Podmínka č.19) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k včasnému návrhu realizace náhradních biotopů jako kompenzačního opatření za likvidované biotopy v trase záměru.

Podmínka č.20) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací ochranně významných druhů rostlin a živočichů a tím ke zpřesnění požadavků na ochranu fauny a flory záměrem dotčeného území; důležitým aspektem požadavků na průzkumy je s ohledem na pravděpodobnost delší časové prodlevy mezi vydáním závazného stanoviska a právní mocí stavebního povolení (nebo jeho ekvivalentu) u takto složitých linií stavby jeho časování, a to jednak jako podklad pro předrealizační fázi biomonitoringu a jednak jako podklad pro upřesnění podmínek ochrany flory, fauny a ekosystémů v rámci přípravy území a výstavby (pro činnost biologického dozoru na stavbě).

Podmínka č.21) vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k realizaci technických opatření, která vyplynou z detailní migrační studie, a která budou směřovat k zabezpečení migračních cest pro definované migrující živočichy.

Podmínka č.22) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k zajištění ochrany lesních pozemků v ochranném pásmu lesa a k plnění podmínek, kterými bude podmíněn souhlas vlastníka lesa tak, aby byly omezeny negativní činnosti v ochranných pásmech lesa.

Podmínka č.23) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje obdobně jako u kácení prvků dřevin rostoucích mimo les ke kompenzaci za kácené lesní pozemky nad rámec zákonných plateb za kácení.

Podmínka č.24) je formulována zpracovatelem posudku, zahrnuje některá doporučení dokumentace a požadavky dotčených orgánů státní správy a směřuje k aktualizaci hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz.

Podmínka č.25) vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na kvalitu ovzduší v etapě výstavby. Zejména z hlediska minimalizace emisí PM_{10} a $PM_{2,5}$.

Podmínka č.26) je formulována zpracovatelem posudku; podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku a vibrací v etapě výstavby s tím, že zásady

organizace výstavby budou podkladem pro vyhodnocení hlukové zátěže pro etapu výstavby.

Podmínka č.27) vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizování vlivů v průběhu stavebních prací na povrchové a podzemní vody, respektive půdy v rámci požadavků vyplývajících z konkretizovaných zásad organizace výstavby; podmínka formuluje rozhodující opatření směřující k činnostem ohrožujícím jakost povrchových a podzemních vod.

Podmínka č.28) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k respektování doporučení minimalizujících vlivy na floru, faunu a ekosystémy v etapě výstavby včetně zamezení rizika šíření invazivních druhů rostlin jako prevence jejich možného následného rozšíření v řešeném území v etapě výstavby a po dokončení stavby, především pak do stavbou dotčených prostorů, které se nacházejí v rámci vymezení CHKO.

Podmínka č.29) je formulována zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na faktor pohody obyvatel dotčených stavbou (zejména z hlediska hlukové zátěže) a z důvodu zajištění informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu stavebních prací.

Podmínka č.30) je formulována zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na soukromý a veřejný hmotný majetek.

Podmínka č.31) vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje ke kontrole a provádění všech činností směřujících k omezování negativních vlivů záměru na životní prostředí.

Podmínka č.32) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k ochraně dřevin, které by mohly být v kontaktu se stavbou, avšak nebude nutné jejich kácení.

Podmínka č.33) vyplývá z informací v dokumentaci EIA a směřuje především k ochraně fauny, která je z hlediska nároků na biotop či reprodukční prostředí závislá na porostech dřevin.

Podmínka č.34) je formulována zpracovatelem posudku a zabezpečuje realizaci náhradních biotopů v předstihu před zahájením stavby tak, aby tyto biotopy byly plně funkční například již pro transfer zvláště chráněných druhů před zahájením stavby.

Podmínka č.35) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci negativních vlivů na PUPFL realizací opatření směřujících k podpoře porostního pláště nově vzniklých okrajů lesa.

Podmínka č.36) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k ochraně lesních pozemků, které by již neměly být realizací záměru dotčeny.

Podmínka č.37) vyplývá z dokumentace a představuje preventivní opatření kontrolující zachování funkčnosti navržených technických řešení a tím minimalizující vlivy na povrchové a podzemní vody.

Podmínka č.38) vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k udržitelnosti vegetačních úprav a zachování plnění funkčnosti realizovaných vegetačních úprav po realizaci výsadeb.

Podmínka č.39) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k ověření účinnosti navrhovaných protihlukových opatření zajišťujících plnění hygienického limitu hluku pro denní a noční dobu v etapě provozu.

Podmínka č.40) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje ke sledování kvalitativních a kvantitativních parametrů dotčených povrchových toků pro ověření funkčnosti navrhovaných opatření k minimalizaci vlivů na vodní toky v rámci etapy výstavby, jakož i funkčnosti navrhovaných technických opatření pro odvádění dešťových vod z povrchu komunikace, s tím, že výsledky monitoringu mohou vést k případné úpravě přijatých opatření k ochraně vod.

Podmínka č.41) je formulována zpracovatelem posudku a souvisí s požadavkem na vypracování podrobného hydrogeologického průzkumu ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru; podmínka podrobně specifikuje místa a rozsah monitoringu zdrojů podzemních vod jakož i časovou osu průběhu monitoringu tak, aby byl jednoznačně prokazatelný stav před zahájením stavby, v průběhu stavby, po dokončení stavby a po zprovoznění záměru.

Podmínka č.42) je formulovaná zpracovatelem posudku; vzhledem k obvyklému prodlení mezi přípravou stavby a případným vydáním stavebního povolení je obvyklým standardem takovýchto staveb aktualizace botanického a zoologického průzkumu před vlastním zahájením stavby. Podmínka dále zajišťuje ochrany flory a fauny v etapě výstavby a následně i k ověření funkčnosti navržených opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až potenciálně významné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

Na základě dokumentace, obdržených vyjádření uplatněných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou platnými právními předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat - lze vydat souhlasné závazné stanovisko. Konkrétní informace o záměru popsáné v podkladech předložených v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí zpracovaných autorizovanými osobami v této oblasti vyhodnocují vlivy záměru jako málo významné. V rámci hodnocení byl vyloučen vliv na Evropsky významné lokality v rámci NATURA 2000.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

V případě vybudování navazující akce západního obchvatu Jinočan dle dokumentace tato nová síť komunikací výrazně sníží dopravní zatížení v obci. Významným údajem je, že po uvedení nové trasy silnice II/116 se situace v zástavbě, kterou prochází stávající doprava obcemi (zde lze zařadit obce Jinočany, Zbuzany, Dobříč, Chýnec, části Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, ale také související obce) se oproti současnému stavu výrazně zlepší.

Dle dokumentace rozptylová studie hodnotila nový stav ovzduší po realizaci stavby ve vztahu ke stávajícímu stavu ovzduší. V souladu s platnými předpisy byly v rozptylové studii hodnoceny vlivy z liniových zdrojů (doprava). Jak vyplývá z hodnocení rozptylové studie, jsou imisní příspěvky záměru nízké a nemohou mít hodnotitelný vliv na veřejné zdraví po realizaci stavby.

Podkladem k hodnocení hlukové expozice obyvatel nejbližší zástavby nejvíce dotčené posuzovaným záměrem jsou výsledky hlukové studie, které udávají ekvivalentní hladinu akustického tlaku ve výpočtových bodech umístěných v chráněném venkovním prostoru nejbližších obytných budov (chráněném prostoru staveb).

Navržena jsou na dvou místech protihluková opatření. Budoucí hluková zátěž z provozu „II/116 Jinočany - Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ dodrží hlukové limity a nedosahuje úrovně, při které by jí bylo možné považovat za významné zdravotní riziko. V období provozu budou případné vibrace omezeny jednak technickými opatřeními na vlastní stavbě komunikace, jednak nová trasa silnice II/116 je vedena zejména mimo zastavěná území jednotlivých obcí.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví.

Vlivy na ovzduší a klima

S ohledem na prováděné činnosti bude záměr ve fázi výstavby zdrojem emisí tuhých znečišťujících látek (TZL). Podmínkou zůstává maximální omezení emisí tuhých znečišťujících látek do okolí dodržováním technologických postupů ve fázi zvýšených emisí TZL, popř. provádění kropení. Mobilním zdrojem v rámci výstavby bude zejména doprava a stavební mechanismy používané na jednotlivých zařízeních stavenišť. Narušení faktorů pohody z hlediska sekundární prašnosti se může projevit v etapě výstavby ve spojení s přepravou stavebních materiálů a terénními úpravami ploch. Stacionárním zdrojem znečištění ovzduší bude po dobu stavby zejména Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že provoz na přeložce silnice II/116 nezpůsobí překročení platných imisních limitů pro průměrné roční i krátkodobé maximální koncentrace všech řešených škodlivin za předpokladu přibližného zachování hodnot koncentrací v imisním pozadí, ve kterém jsou dle mapy znečištění ovzduší všechny platné imisní limity plněny s velkou imisní rezervou.

Z rozptylové studie vyplývá dominantní vliv imisního pozadí znečištění ovzduší v dotčeném území, na kterém se podílí i silniční doprava, modelově stanovený imisní příspěvek škodlivin z provozu na posuzované stavbě je však ve srovnání s tímto znečištěním velmi nízký.

Na základě zjištěných skutečností, vstupních údajů a modelových výpočtů je zřejmé, že realizací vlastní stavby dojde v dotčeném území k velmi mírnému nárůstu celkových emisí hlavních škodlivin ze silničního provozu a veškeré imisní příspěvky imisních koncentrací hlavních škodlivin emitovaných silničním provozem na posuzované stavbě, budou i ve výpočtovém roce 2030 pod v současnosti povolenými imisními limity.

Z hlediska vlivu na znečištění ovzduší lze navrhovanou stavbu hodnotit jako málo významnou.

Z hlediska vlivů na klima vedení dopravy v území, procházející jednotlivými obcemi, tj. zejména silnice III. tříd a silnice II. třídy nemá významný vliv na makroklima. Ani nově vybudovaná trasa záměru nebude mít zásadní vliv na makroklima. Vliv záměru na mezoklima se nepředpokládá. Niveleta záměru je vedena tak, že trasa bude vedena s ohledem na terén v dotčeném území a okolní charakter krajiny. Ovlivnění mikroklimatu bude nízké, při doplnění výsadeb po jejich zapojení bude i tento vliv po zapojení výsadeb minimální.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na ovzduší a klima za předpokladu respektování podmínek k minimalizaci vlivů na ovzduší pro etapu výstavby a provozu, jakož i podmínek týkajících se problematiky řešení srážkových vod z komunikací a realizace odpovídajících sadových úprav.

Vlivy na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky

Pro vyhodnocení hlukové zátěže s posuzované přeložky byla vypracována hluková studie. V hlukové studii byly pro zajištění plnění hygienických limitů hluku navrženy dvě protihlukové stěny u chráněných venkovních prostorů staveb.

Protihluková stěna PHS 1 je navržena vlevo na mostě a v nezpevněné krajnici ve staničení km 6,976 – 7,101 (směr k části Kuchař) o délce 124 m, výšky 3,0 m. Je navržena jednostranně pohltivá ze strany silnice II/116 na mostní konstrukci v transparentním odrazivém provedení. Důvodem bylo, že ve zvoleném referenčním bodu č. 7 (RD ul. Kuchař 22, 267 16 Vysoký Újezd – Kuchař, k. ú. Kuchař, p. č. 30/1) dojde bez protihlukové stěny k překročení limitní hodnoty pro den i pro noc.

Protihluková stěna PHS 2 je navržena vpravo v nezpevněné krajnici ve staničení km 11,465 – 11,605 (směr k obci Mořina). Je navržena jednostranně pohltivá ze strany silnice II/116 délky 140 m a výšky 2,5 m nad osou komunikace.

Důvodem bylo, že ve zvoleném referenčním bodu č. 10 (RD ul. Mořina 245, 267 17 Mořina, k. ú. Mořina, p. č. 420) dojde bez protihlukové stěny k překročení limitní hodnoty pro den i pro noc.

Navržená protihluková opatření na nové silnici II/116 zajistí, dle výsledků vypočtených hodnot hlukové zátěže splnění hygienických limitů, dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Se závěry studie na úrovni stávajícího dostupného technického řešení záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se zpracovatel posudku ztotožňuje při respektování podmínek závazného stanoviska, které vyplývají z rozboru akustické situace v příslušné kapitole posudku a z obdržených vyjádření k záměru.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Režim povrchových vod může být ovlivněn v místech, kde trasa silnice přechází přes nebo vodní toky, popř. terénní deprese. Zvláště tam, kde bude trasa vedena po náspu, bude zajištěn průchod přívalových srážkových vod skrz těleso komunikace vhodně umístěnými propustky, popř. vybudováním propustných drénů. Při dimenzování propustků je třeba zohlednit velikost a charakter přilehlého povodí. Mostní objekty jsou navrženy tak, aby svojí konstrukcí nebránily odtoku přívalových srážek a povodňových vod.

Z hlediska povrchových vod lze předpokládat určité ovlivnění povrchových vod v území z hlediska ovlivnění průtoků odvodem určitého množství dešťových vod z tělesa komunikace a ovlivněním kvality vod znečištěním z provozu komunikace. Lze rovněž předpokládat ovlivnění charakteru odvodnění dotčené oblasti a změny hydrologických charakteristik území vzhledem k zásahu do terénu území a zvětšením zpevněných ploch v území s odvodem vod z ploch, kde byl dosud volný terén, a vody zasakovaly do terénu.

Tato problematika bude podrobně vyhodnocena v dalších stupních přípravy stavby, po upřesnění technického řešení projektu a provedených hydrotechnických výpočtech. Pak bude možno podrobně vyhodnotit velikost a významnost těchto vlivů a navrhnout dostatečná konkrétní zmírňující opatření v projektu stavby.

V případě ovlivnění hydrogeologických poměrů, zejména hladiny podzemních vod, nebo v případě rizika ohrožení kvality vod, budou přijata dostatečná opatření pro minimalizaci těchto vlivů, případně bude zajištěna kompenzace za jejich narušení nebo negativní ovlivnění. Tato problematika bude řešena v dalších stupních přípravy stavby.

Trasa je vedena v území, které je citlivé na možnost znečištění (ochranné pásmo vodního zdroje Chýnice, CHKO). Údržba komunikací pomocí chemických rozmrazovacích materiálů může mít přímý nebo nepřímý vliv na půdu, povrchové i podzemní vody, vegetaci i faunu. Proto je nutné věnovat managementu v území zvýšenou pozornost, aby nedocházelo ke zbytečnému snižování kvality ekosystémů.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody za předpokladu formulování podmínek stanoviska k minimalizaci kvantitativních a kvalitativních vlivů na povrchové a podzemní vody s preferencí zachování dešťových srážek z komunikace v území.

Vlivy na půdu

Stavba vyžaduje zábor zemědělského půdního fondu v celkovém plošném rozsahu trvalého záboru 61,99 ha. Dokumentace uvádí, že pro navrhovanou stavbu je nezbytný zábor rovněž I. třídy ochrany a II. třídy ochrany. I. třída ochrany bude činit 31,62 % celkového záboru zemědělského půdního fondu a II. třída ochrany bude činit 14,98 % celkového záboru zemědělského půdního fondu. Půdy III. až V. třídy ochrany budou tvořit 53,4 % celkového záboru zemědělského půdního fondu.

Z dokumentace dále vyplývá, že stavba přeložky si vyžádá i zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Celkem bude zábor půdy určené k plnění funkce lesa činit 1,88 ha, z toho největší zábor bude na území k. ú. Tachlovice (1,05 ha). Trasa bude zčásti vedena v ochranném pásmu lesa. Při záboru PUPFL a umístění stavby v ochranném pásmu lesa bude postupováno v souladu s požadavky zák. č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon).

Je skutečností, že ve vztahu k záboru ZPF představuje záměr významné nároky na ZPF. Vliv na ZPF je označen předkládaným posudkem za významný. Je patrné, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu podle §17 odst. 1 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Řešení odnětí pozemku ze ZPF, respektive PUPFL se řídí příslušnými složkovými zákony, podle kterého bude oznamovatel postupovat, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na půdu.

Vlivy na přírodní zdroje

Dle archivních materiálů a mapových podkladů (Geofond Praha) se v zájmové lokalitě/plánované trase nacházejí chráněná ložisková území, ID 15890000 – Trněný Újezd – Vápenec – stavební kámen. V oblasti se nachází několik opuštěných úložných míst, všechna se však nacházejí v prostoru lomů mimo samotnou trasu přeložky.

Ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů lze z hlediska rozsahu hodnotit jako malé, stejně tak jejich významnost.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením na horninové prostředí a přírodní zdroje.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy, EVL)

V kontextu širšího zájmového území dle údajů uvedených v odborném materiálu „Výsledky biologického průzkumu a vyhodnocení vlivu záměru na druhy zvláště chráněné zákonem č. 114/1992 Sb. v platném znění“ nedojde k negativnímu ovlivnění biologické rozmanitosti v období výstavby ani následného provozu, resp. ozeleněním vzniknou nová stanoviště. Ozeleněné plochy nabídnou drobným živočichům a bezobratlým nové biotopy k osídlení.

Během biologického průzkumu byly nalezeny chráněné druhy živočichů a rostlin. Nejedná se o zvláště chráněné druhy, které by mohly být stavbou nenávratně dotčeny, případně u kterých by mohlo dojít k zániku nebo silnému narušení lokality výskytu.

Konstrukce mostů budou navrženy s ohledem na předpokládanou technologii výstavby, která zabezpečí minimalizaci zásahu do území pod navrhovaným přemostěním. Současně jsou navrženy ekodukty, které zabezpečí průchodnost územím se zamezením vzniku bariérového efektu.

Prověřena bude průchodnost pro územní systémy ekologické stability územím a v rámci přípravy stavby bude zabezpečeno v místě střetu s jednotlivými částmi územních systémů ekologické stability zachování propojenosti celého systému.

Při projekční přípravě stavby budou mostní objekty řešeny s ohledem na průchodnost krajiny zejména řešení mostních objektů s ohledem na zabezpečení migrační dostupnosti (průchozí výška, která umožní průchod živočichům a zajišťuje světelné podmínky v podmostí a průchozí šířka využitelná pro živočichy k migraci).

Na základě technických opatření (mostní objekty, ekodukty) a při zabezpečení kvalitní výsadby s odpovídající druhou skladbou bude postupně obnovena ekostabilita území.

Délka zásahu v EVL Karlické údolí je cca 100-150 v šířce min 20 m v závislosti na prováděných zemních pracích s tím, že v tomto úseku předmět ochrany zcela zanikne. Při další projekční přípravě stavby bude podrobně zvážena možnost co nejmenšího zásahu do prvku EVL tak, aby rozloha dotčená záměrem byla co nejmenší. Vzhledem k této skutečnosti je i ekodukt navržen již mimo tuto oblast v km 11,7696.

Záměrem budou dále dotčené VKP vymezené dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění: Jinočanský potok, Radotínský potok, Karlický potok a, příp. jejich přítoky a nivy, lesní plochy). Dle dokumentace záměr nebude znamenat trvalý zásah do dotčených VKP vodotečí a jejich niv. Dojde k jejich ovlivnění v období výstavby v omezeném časovém úseku. Mohou vzniknout i nepřímé vlivy probíhající stavby, a to zásahy ohrožující základní funkce vodních živočichů.

Po ukončení stavebních prací dojde k postupné obnově porostu v dotčeném úseku vodotečí a k postupné obnově přírodních charakteristik těchto úseků a jejich niv.

Dotčené budou lesní plochy, které jsou rovněž vymezeny jako VKP. V navazujícím území obnovena funkce těchto dotčených částí území.

Záměr se okrajově dotýká několika lokalit s lesem v k. ú. Dobříč, Chýnvice, Tachlovice, Trněný újezd, Mořina, Mořinka. Nejcennější jsou hercynské dubohabřiny a teplomilné doubravy. Z charakteru záměru je zřejmé, že trasou dotčené porosty zaniknou. Je důležité zásah do lesních porostů minimalizovat a minimalizovat i zásah na plochách, kde nebude umístěno těleso silnice a nedopustit změnu biotopových podmínek mimo trasu silnice.

Z hlediska prvků dřevin rostoucích mimo les dokumentace uvádí, že záměr si vyžádá kácení stromů a keřů, avšak rozsah v tomto stádiu studie proveditelnosti není možné jednoznačně vymežit. Vzhledem k charakteru okolní krajiny je vhodné kolem nové přeložky navrhnout výsadbu stromů. Stromy u staveniště na příjezdových trasách budou chráněné před poškozením stavebními stroji a stavebními postupy

Ve vztahu k CHKO Český kras dokumentace uvádí, že v rámci další přípravy navrhované stavby silnice II/116 bude postupováno v souladu s požadavky příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny a dle podmínek vymezených Správou CHKO Český kras.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na biologickou rozmanitost za předpokladu respektování zpracovatelem posudku modifikovaných podmínek do závazného stanoviska, které vedou k minimalizaci vlivů na ekosystémy.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Posouzení krajinného rázu je v současnosti zpracováno na základě technické studie, jejímž úkolem bylo zejména vymežit trasu navrhované silnice II/116, která prochází rovněž územím Chráněné krajinné oblasti Český kras. Technická studie umožní vedení trasy v území stabilizovat. Následně bude zpracováno podrobné projekční řešení.

Základním požadavkem je začlenit do přírodní krajiny zejména oba navrhované ekodukty, které budou novou stavbou v krajinném systému. Realizace vegetačních úprav bude významným opatřením, které souvisí se reálnou možností začlenění tohoto prvku do území s ohledem na zabezpečení jeho funkčnosti a se současným vytvořením nového přírodního útvaru v krajině významné vyžadující velmi ohleduplné řešení. Veškeré technické řešení a vegetační úpravy budou konzultovány s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny.

Dokumentace uzavírá, že navržené vedení trasy územím CHKO Český kras je za předpokladu dodržení podmínek pro následnou projektovou přípravu z hlediska vlivu na krajinu a ráz krajiny akceptovatelné. Na základě podrobného projekčního řešení bude zpracováno nové hodnocení krajinného rázu dle § 12 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, které bude podkladem pro závazné stanovisko AOPK ČR bez něhož na území chráněných krajinných oblastí nelze vydat územní rozhodnutí nebo stavební povolení.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu a její ekologické funkce při respektování podmínek formulovaných v závazném stanovisku.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Stavba navrhuje odstranění stávajícího kamenného mostu mezi lomy Kréta a Holý vrch v km 9,5010. Most původně byl určen pro mimoúrovňové křížení železniční vlečky Kladensko-Nučické dráhy. Koleje byly demontovány a most je nyní nevyužíván. Most nebude obnoven.

V případě zjištění archeologických nálezů v průběhu zemních prací bude proveden záchranný archeologický průzkum (celé území je územím s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, v platném znění. Jakékoli zásahy do terénu musí být předem konzultovány s organizací oprávněnou k provádění archeologických výzkumů).

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na hmotný majetek a kulturní památky.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

Záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích. S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

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

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze projektové dokumentace. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby včetně prověření konečného řešení záměru v přírodní rezervaci Mýto. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

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

Pro účely zpracování EIA je posuzována a technicky řešena stavba pouze v jedné variantě. Jako referenční varianta byla použita nulová varianta, která představuje zachování stávajícího stavu.

Západně od obce Chýnice prochází přeložka silnice ochranným pásmem vodního zdroje OPVZ 2a – Chýnice vrtů HV1-3, SŠ1 a OPVZ 2b – Chýnice vrtů HV1-3, SŠ1. Na základě požadavku uvedeného ve vyjádření Městského úřadu Černošice – odboru životního prostředí (č.j. MUCE 206299/2021 OŽP/L/Ur z 22. 11. 2021) ve zjišťovacím řízení byly vymezeny možné varianty vedení trasy v tomto území: navrhovaná varianta, varianta A, kdy je trasa vedena mimo OPVZ a varianta B, kdy je trasa vedena mimo OPVZ a Svobodův les.

Bylo provedeno Hydrogeologické posouzení vlivů na vodní zdroj v Chýnicích (GEOoffice, s.r.o., Ing. Radim Ptáček, Ph.D. a kol., 03/2023). Ze závěrů posouzení vyplynulo, že projektovaný záměr stavby je v ochranném pásmu nevyužívaného vodního zdroje „Chýnice vrtů HV1-3, SŠ1“ možné realizovat a trvale provozovat tak, aby jímací vrtů mohly i do budoucna sloužit jako záložní zdroj zásobování obyvatel Chýnice pitnou vodou pro případ výluky veřejného vodovodního řádu za podmínek

formulovaných tímto posouzením, které jsou respektovány v návrhu závazného stanoviska.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci byla v zákonné lhůtě doručena KÚ Středočeského kraje, odboru ŽPaZ následující vyjádření:

- 1) Městský úřad Beroun
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 16.04. 2024 č.j.: MBE/21288/2024/ŽP-Cir
- 2) Městský úřad Černošice
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 17.04. 2024 č.j.: MUCE 77331/2024 OŽP/L/Ur
- 3) Krajská hygienická stanice Středočeského kraje
se sídlem v Praze
vyjádření ze dne 03.04. 2024 č.j.: KHSSC 23546/2024
- 4) Agentura ochrany přírody a krajiny
Správa CHKO Český kras
vyjádření ze dne 16.04. 2024 č.j.: SR/1522/SC/2021-21
- 5) Středočeský kraj
vyjádření ze dne 12.04. 2024 č.j.: 051259/2024/KUSK
- 6) Obec Mezouň
vyjádření ze dne 17.04. 2024 bez č.j.
- 7) Obec Tachlovice
vyjádření ze dne 11.04. 2024 bez č.j.
- 8) Platforma pro ochranu obcí při realizaci záměru
„Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun“
vyjádření ze dne 17.04. 2024 bez č.j.
- 9) Sarnovský Martin
vyjádření ze dne 17.04. 2024 bez č.j. + doplnění
- 10) PETICE „STOP VÝSTAVBĚ PROPOJENÍ STÁVAJÍCÍ SILNICE 11/116 NA SILNICI DO V MÍSTĚ EXIT21 JINOČANY“
dle čl. 18 Listiny základních práv a svobod a zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku, který je zveřejněn v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru STC2431. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

kraj: Středočeský
obec: Jinočany, Zbuzany, Tachlovice, Chýnice, Dobříč, Vysoký Újezd, Mořina, Mořinka, Lety, Hlásná Třebaň
katastrální území: Jinočany, Zbuzany, Dobříč u Prahy, Tachlovice, Chýnice, Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, Lety u Dobřichovic, Hlásná Třebaň

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Datum zpracování posudku: 16. 07. 2024

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

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

ECO-ENVI-CONSULT

Sídlo:

Sladkovského 111

506 01 Jičín

IČ: 42921082

DIČ: CZ6002271825

tel.: 603483099

e-mail: tom.bajer@centrum.cz

Provozovna:

Šafaříkova 436

533 51 Pardubice

Podpis zpracovatele posudku:

Autorizace ke zpracování posudku:

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

V Praze dne 26. července 2021
Č. j.: MZP/2021/710/3906

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 10. 8. 2021
Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
dne 10. 8. 2021 podpis Felc

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí jako orgán státní správy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí příslušný k rozhodování ve věci podle ustanovení § 21 písm. i) 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, vyhovuje podle ustanovení § 19 odst. 7 tohoto zákona žádosti pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc., datum narození: 27. 2. 1960, bydliště Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice (dále jen „žadatel“) ze dne 1. 7. 2021 a

prodlužuje autorizaci ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení

udělenou osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 244/1992 Sb.“) a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 499/1992 Sb., o odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí a o způsobu a průběhu veřejného projednání posudku (dále jen „vyhláška č. 499/1992 Sb.“) a prodlouženou rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 52153/ENV/15 ze dne 24. 8. 2015, na dobu 5 let podle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. prodlužuje na dobu dalších 5 let, tj. do 31. 12. 2026.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
poste@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz



Odůvodnění

Ministerstvo životního prostředí obdrželo dne 8. 7. 2021 žádost ze dne 1. 7. 2021 o prodloužení autorizace pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc. udělené osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 podle zákona č. 244/1992 Sb. a vyhlášky č. 499/1992 Sb. Dne 1. 1. 2002 nabyl účinnosti zákon č. 100/2001 Sb., který zavedl 5letou lhůtu platnosti udělovaných autorizací. V § 24 (přechodné ustanovení) zákona č. 100/2001 Sb. se stanoví, že osoby s osvědčením odborné způsobilosti podle zákona č. 244/1992 Sb. a vyhlášky č. 499/1992 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2001, se považují (ex lege) za držitele autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. Pro žadatele tak tato lhůta začala plynout vstupem zákona č. 100/2001 Sb. v účinnost, to je dnem 1. 1. 2002. Následně byla platnost autorizace žadatele v souladu s ustanovením § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. opakovaně prodloužována - naposledy rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 52153/ENV/15 ze dne 24. 8. 2015, platným do 31. 12. 2021. Žadatel požádal o prodloužení autorizace a splnil podmínky pro prodloužení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb.

Bezúhonnost byla doložena výpisem z rejstříku trestů (datum vydání – 22. 7. 2021). Svěprávnost byla doložena čestným prohlášením žadatele. Odborná způsobilost byla prokázána doložením dokladu o vykonané zkoušce odborné způsobilosti (osvědčení č. j.: MZP/2021/710/1551 ze dne 26. 5. 2021). Zkouška odborné způsobilosti pro účely prodloužení autorizace byla vykonána dne 26. 5. 2021, a byl tedy splněn požadavek zákona č. 100/2001 Sb., aby byla zkouška vykonána nejdříve 2 roky před podáním žádosti o prodloužení autorizace a nejpozději v den podání žádosti o prodloužení autorizace. Ukončené vysokoškolské vzdělání alespoň magisterského studijního programu se zaměřením na přírodní a technické vědy (diplom a vysvědčení o státní závěrečné zkoušce) a praxe v oboru v délce nejméně 3 let byla doložena při udělování autorizace. Žádost o prodloužení autorizace byla podána dne 2. 7. 2021, a byl tedy splněn požadavek § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., podle kterého lze tuto žádost podat nejdříve 6 měsíců před uplynutím doby, na kterou byla autorizace udělena, a nejpozději v den uplynutí doby, na kterou byla autorizace udělena (žádost bylo možné podat nejdříve 1. 7. 2021 a nejpozději 31. 12. 2021).

Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny zákonem požadované náležitosti a jsou splněny všechny zákonné podmínky pro prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení, rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

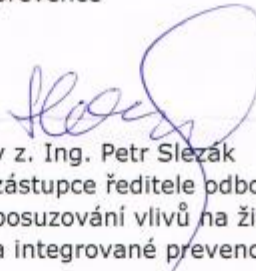
Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 50 Kč (položka 22 písm. f) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

Poučení o opravném prostředku

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministrovi životního prostředí, podle § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10.



Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru posuzování vlivů na
životní prostředí a integrované
prevence


v z. Ing. Petr Slezák
zástupce ředitele odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Rozdělovník

Obdrží do vlastních rukou:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

Šafaříkova 436
533 51 Pardubice

Stejnopis obdrží na vědomí po nabytí právní moci:

Ministerstvo životního prostředí

odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Příloha 1

Vyjádření k dokumentaci

1)



Městský úřad Beroun
Odbor životního prostředí

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

Datum:
16.4.2024

Číslo jednací:
MBE/21288/2024/ŽP-Cir

Spisová značka:
00856/2024/ŽP

Vyřizuje / telefon:
RNDr. Jitka Círoková/ 311654270

E-mail:
zp4@muberoun.cz

Počet listů 1

Vyjádření k oznámení k dokumentaci vlivů záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ na životní prostředí dle zákona č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů staveb na ŽP a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění

K předložené dokumentaci nemáme námitek.

RNDr. Jitka Círoková, v.r.
vedoucí odboru životního prostředí

Za správnost vyhotovení: **Kateřina Kejlová**

Adresa úřadu:
Husovo nám. 88
Beroun-Centrum
268 01 Beroun
IČO: 00233129

Tel.: +420 311 664 111
e-mail: posta@muberoun.cz
ID datové schránky: 2gubtq5
www.mesto-beroun.cz

2)



MUCEX028EANK

Městský úřad Černošice – odbor životního prostředí
Podskalská 1290/19
120 00 Praha 2
podatelna@mestocernosice.cz

Vyřizuje: Bc. Lukáš Urbančok
Telefon: 221 982 493
E-mail: lukas.urbancok@mestocernosice.cz

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

Sp. zn.: S-MUCE 51047/2024 OŽP/L/Ur
Č. j.: MUCE 77331/2024 OŽP/L/Ur

V Praze dne 17. 4. 2024

**Vyjádření odboru životního prostředí k oznámení záměru podle § 6 odst. 6 zákona
č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí**

Věc: II/116 Jinočany – Hlásná Třebáň, přeložka silnice – STC2431

Vodoprávní úřad (zákon č. 254/2001 Sb., vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů)

Vodoprávní úřad nemá k předložené dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí připomínky.

Vyřizuje: R. Ciprysová

Orgán ochrany přírody (zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů)

Orgán ochrany přírody nemá k předložené dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí připomínky.

Vyřizuje: Ing. Slavíková

Orgán veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství (zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech)

Orgán odpadového hospodářství nemá k předložené dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí připomínky.

Vyřizuje: Ing. Jansa



Č. j.: MUCE 77331/2024 OŽP/LUr

Orgán ochrany ovzduší (zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů)

Orgán ochrany ovzduší nemá k předložené dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí připomínky.

Vyřizuje: Ing. Kotková

Orgán ochrany ZPF (zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů)

Předložený záměr předpokládá dotčení zemědělské půdy o výměře větší než 1 ha, a proto z tohoto důvodu není zdejší orgán ochrany ZPF dotčeným orgánem veřejné správy.

Vyřizuje: Bc. Urbančok

Orgán státní správy lesů (zákon č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů)

Orgán státní správy lesů nemá na zpracování dokumentace k předmětnému záměru žádné zvláštní požadavky.

Vyřizuje: Bc. Veit

Toto vyjádření není rozhodnutím ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu.

JUDr. Markéta Fialová
vedoucí odboru životního prostředí



3)

KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE
STŘEDOČESKÉHO KRAJE SE SÍDLEM V PRAZE

Váš dopis zn.: 037220/2024/KUSK
Ze dne: 14.03.2024

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

Spis. zn.: S-KHSSC 20286/2024
Č. j.: KHSSC 23546/2024

Vyřizuje: Mgr. Hana Štollová
Tel.: 310014400
E-mail: hana.stollova@khsstc.cz

Datum: 03.04.2024

Vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví k dokumentaci vlivů záměru II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice, k.ú. Jinočany, Zbuzany, Dobříč u Prahy, Tachlovice, Chýnvice, Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, Lety u Dobřichovic a Hlásná Třebaň, oznamovatel záměru Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5 na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“).

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze jako správní úřad místně příslušný dle ust. § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) a ust. § 82 odst. 1 a přílohy 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.“), a věcně příslušný dle ust. § 10 správního řádu a § 82 odst. 2 písm. i) zákona č. 258/2000 Sb., posoudila podle ustanovení § 77 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. žádost o vyjádření oznamovatele záměru Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5, k záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“, k.ú. Jinočany, Zbuzany, Dobříč u Prahy, Tachlovice, Chýnvice, Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, Lety u Dobřichovic a Hlásná Třebaň, doručenou cestou Krajského úřadu Středočeského kraje dne 18.03.2024.

Po zhodnocení souladu předložené dokumentace vlivů záměru na životní prostředí s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze podle ustanovení § 8 odst. 3 zákona, toto vyjádření:

S dokumentací vlivu záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“, k.ú. Jinočany, Zbuzany, Dobříč u Prahy, Tachlovice, Chýnvice, Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, Lety u Dobřichovic a Hlásná Třebaň na životní prostředí

s e s o u h l a s í .

Odůvodnění:

Oznamovatelem záměru je Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5.

Zpracovatelem dokumentace je Ing. Jarmila Paciorková (držitelka autorizace MŽP dle § 19 zákona č.100/2001 Sb.)

Předmětem záměru je propojení stávající silnice II/116 na silnici D0 v místě EXIT 21 Jinočany. Trasa je vedena k.ú. obcí Jinočany, Zbuzany, Dobříč u Prahy, Tachlovice, Chýnice, Kuchař, Trmšený Újezd, Mořina, Mořinka, Lety u Dobřichovic a Hlásná Třebaň. Přeložka silnice II/116 je navržena v délce 14,75 km a v kategorii S 9,5/90.

Křižovatky na trase přeložky silnice II/116 jsou ve studii navrhovány jako úrovněvé. V případě, že to nedovolí konfigurace terénu a vedení trasy přeložky, pak i jako mimoúrovňové jednovětвовé.

V trase přeložky silnice II/116 je navrženo 12 nových křižovatek a přestavba 1 stávající křižovatky. Dále jsou navrženy 2 nové křižovatky na silnicích III. tříd a přestavba 1 stávající křižovatky. Na silnici II/101 bude navržena styková křižovatka jako součást MÚK v km 4,7007. V km 7,7143 a v 13,0517 jsou navrženy podchody pod přeložkou silnice II/116, které budou sloužit pro pěší a cyklisty.

Dále je v km 0,9253 navržen železniční most na trati č. 173. Trasa přeložky silnice II/116 zde bude vedena v podjezdu.

V trase se nacházejí tři úseky, kde je návrhová rychlost snížena na 80 km/h, a to z důvodu nutnosti návrhu směrových oblouků o menším poloměru, než je přípustné pro $v_n = 90$ km/h.

V případě koridoru D090 byla po dohodě s investorem a zástupci dotčených obcí zvolena jiná poloha napojení na stávající silnici II/116. Konec úseku navrhované přeložky II/116 vycházející z koncepce ZUR v k. ú. Hlásná Třebaň byl z hlediska terénní konfigurace a stávající zástavby v obci nevhodný.

Křižovatka navrhované přeložky a stávající silnice II/116 by musela být umístěna ve stíněné poloze na okraji zastavěného území obce v kombinaci s vysokým terénním odřezem. Z toho důvodu bylo zvoleno místo napojení blíže k obci Lety. Na KU volně navazuje přeložka silnice II/116 jakožto částečný obchvat obce Lety.

Byly vymezeny možné varianty vedení trasy v tomto území a provedeno posouzení možných variant vedení trasy v oblasti ochrany vodního zdroje v Chýnici (= vymezeny klady a negativa jednotlivých variant). Jestliže bude trasa přeložky komunikace vedena v bezprostřední blízkosti ochranných pásem vodního zdroje, je třeba posoudit možné ohrožení jakosti vod vodního zdroje provozem komunikace. Pro vodoprávní úřad bude zpracován hydrogeologický posudek.

Hluková studie (ENVIROAD s.r.o., Švabinského 1700/4, Ostrava, říjen 2023, zakázka 6/20057) na základě zjištěných hodnot hlukové zátěže vymezila protihluková opatření. Na základě požadavku na doplnění dokumentace (Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 140426/2022/KUSK z 16. 11. 2022) a na základě doporučení zpracovatele posudku, bylo provedeno doplňkové posouzení etapizace v rámci Dopravně inženýrských podkladů (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., akt. 01/2023) ve 4 vytipovaných křižovatkách. Prověřen byl požadavek etapizace výstavby trasy z hlediska dopravního zatížení v obcích v úseku předpokládané první etapy. Na základě průzkumu byla stanovena etapizace stavby v km 8,6966 s napojením na stávající silniční síť prostřednictvím stykové křižovatky II/116 a III/1157. V úseku od křižovatky v km 8,6966 po KU bude před dokončením 2. etapy využita stávající silniční síť. Hluková studie je tedy zpracována pro stav po realizaci 1. etapy stavby s využitím dopravních intenzit vymezených ve variantě E4 DIP.

Navržená protihluková opatření zajistí, dle výsledků vypočtených hodnot hlukové zátěže, splnění hygienických limitů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice**

Intenzity dopravy byly použity pro výpočet hlukové zátěže ve výhledovém roce 2030 dle Dopravně inženýrských podkladů (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., 02/2021) s přepočtem na denní a noční intenzity.

Protože výpočet prokázal překročení přípustných hodnot, výpočet pro rok 2030 bez PHS - Výpočtový bod č. 7 (RD ul. Kuchař 22) – $L_{Aeq,16h} = 63,6$ dB a $L_{Aeq,8h} = 54,7$ dB, ve 2.NP: $L_{Aeq,16h} = 65,0$ dB a $L_{Aeq,8h} = 56,1$ dB, byla zpracovatelem hlukové studie navržena protihluková opatření.

PHS – 1 staničení km 6,976 – 7,101 (umístění vlevo na mostě a v nebezpečné krajnici) výška 3,0 m nad osou komunikace, délka 124 m (z toho 48 m na římsě mostu a 76 m v nebezpečné krajnici), jednostranně pohltivá ze strany silnice II/116 (na mostní konstrukci v transparentním odrazivém provedení).

Provedeno bude měření hluku ve zkušebním provozu, které prověří skutečnou účinnost navržených opatření.

Hluková situace kolem silnice III. třídy v úseku mezi Trněným Újezdem a Hlásnou Třebaní je porovnána v roce 2030 bez nové silnice II/116 a s novou silnicí II/116 a to pro I. etapu plánovaného rozsahu ve staničení km 0,000 – 8,6966. Dle výsledků vypočtených hodnot hlukové zátěže s protihlukovými opatřeními, budou ve výhledovém roce 2030 splněny hygienické limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví:

Z výsledků hodnocení vyplývá, že vypočtená budoucí hluková zátěž z provozu nedosahuje úrovně, při které by jí bylo možné považovat za významné zdravotní riziko. Navržena jsou na dvou místech protihluková opatření. Budoucí hluková zátěž z provozu „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ dodrží hlukové limity a nedosahuje úrovně, při které by jí bylo možné považovat za významné zdravotní riziko. V období provozu budou případné vibrace omezeny jednak technickými opatřeními na vlastní stavbě komunikace, jednak nová trasa silnice II/116 je vedena zejména mimo zastavěná území jednotlivých obcí.

KHS s přepracovanou dokumentací posouzení vlivů na životní prostředí souhlasí a neshledala rozpor se zájmy chráněnými orgánem ochrany veřejného zdraví.

Mgr. Hana Štollová
Ředitelka odboru hygieny obecné a komunální

Rozdělovník
Adresát, DS
KHS-HOK a.a.

Mgr. Hana Štollová Digitálně podepsal
Mgr. Hana Štollová
Datum: 2024.04.03
08:05:01 +02'00'

4)



AGENTURA OCHRANY
PŘÍRODY A KRAJINY
ČESKÉ REPUBLIKY

REGIONÁLNÍ PRACOVNÍSTĚ
STŘEDNÍ ČECHY

ODDĚLENÍ
SPRÁVA CHKO ČESKÝ KRAS
267 18 Karlštejn 85
tel.: +420 051 42 4560
e-mail: stredni.oechy@nature.cz
http://oeskykras.ochranaprirody.cz
ID DS: ffydyjp

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství,
odd. posuzování vlivů na životní prostředí
Zborovská 11
150 21 Praha 5

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: SR/1522/SC/2021-21 VYŘIZUJE: Urban
SPISOVÁ ZNAČKA SR/1522/SC/2021

DATUM: 16. 4. 2024

Věc: Stanovisko k dokumentaci EIA záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“, na pozemcích v k.ú. Jinočany, Zbuzany, Dobříč u Prahy, Tachlovice, Chýnec, Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, Lety u Dobřichovic a Hlásná Třebaň – doplnění přepracované dokumentace

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (dále jen „Agentura“), jako orgán ochrany přírody podle ust. § 75 odst. 1 písm. e) zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění (dále jen „zákon“), příslušný podle ust. § 78 odst. 1 zákona, vydává

s t a n o v i s k o

k doplnění přepracované dokumentace vlivů záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“, na pozemcích v k.ú. Jinočany, Zbuzany, Dobříč u Prahy, Tachlovice, Chýnec, Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, Lety u Dobřichovic a Hlásná Třebaň (dále jen „záměr“) podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), která byla dne 18. 3. 2024 zveřejněna v Informačním systému EIA.

Oznamovatelem záměru je Středočeský kraj, se sídlem Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5-Smíchov, kterého zastupuje Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, IČ: 000 66 001, se sídlem Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5-Smíchov.

Dokumentaci zpracovala paní Ing. Jarmila Paciorková (držitelka autorizace MŽP ČR dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.) ze společnosti JP EPROJ s.r.o., IČ: 294 43 831, se sídlem U Statku 301/1, 736 01 Haviřov v přepracované verzi v srpnu 2023 – ve spolupráci se subjektem SHB, akciová společnost, Pobočka Praha, se sídlem Korunovační 6, 170 00 Praha 7 (Ing. Erich Konečný, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT 0007803), a ENVIROAD s.r.o., IČ 25 39 44 36, se sídlem Ruská 398/43, 703 00 Ostrava (Ing. Zdeněk Severin, Ing. Stanislav Vokoun, Ing. Petr Tovaryš). Hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona, zpracované dle ustanovení § 67 zákona, zpracovala RNDr. Lenka Filipová (držitelka autorizace OEKL/1749/05 ze dne 14.6.2005), Malý Koloredov 561, 739 30 Frýdek-Místek k 30.7. 2023 s využitím podkladů pana Doc. Paedr. Jana Farkače, CSc. a paní Mgr. Lucie Brejškové, Ph.D.

Doplnění přepracované dokumentace EIA zpracovala paní Ing. Jarmila Paciorková (držitelka autorizace MŽP ČR dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.) ze společnosti JP EPROJ s.r.o., IČ: 294 43 831, se sídlem U Statku 301/1, 736 01 Haviřov v únoru 2024.

Část záměru přeložky silnice II/116 (dále též jen „přeložka“), o délce cca 4,84 km, prochází územím CHKO Český kras (cca od km 9,91 po KÚ) – z toho převážně III. zónou odstupňované ochrany přírody CHKO Český kras a cca 160 m dlouhým úsekem i okrajovou částí II. zóny CHKO Český kras. Záměr přímo neprochází územím žádného maloplošného zvláště chráněného území či jeho ochranného pásma, avšak zasahuje cca 160 m dlouhým úsekem do okrajové části EVL Karlické údolí. Záměrem budou dotčeny dva prvky územního systému ekologické stability, které trasa přeložky kříží - nadregionální biokoridor K56 (v km cca 13,8) a lokální biokoridor LBK 211 (v km cca 11,85), oba spojující regionální biocentrum RBC 1416 Karlické údolí a nadregionální biocentrum NRBC 22 Karlštejn – Koda.

Přeložka silnice II/116 je navržena mimo zastavěné území obcí tak, aby obyvatelé obcí nebyli negativně ovlivněni hlukem z komunikace, ale aby zároveň byla zajištěna dopravní obslužnost obcí.

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

Trasa přeložky v některých úsecích využije vedení stávajících silnic III. tříd, budou však upraveny jejich směrové, výškové i další parametry. Opuštěné úseky silnic III. tříd budou zrekultivovány nebo využity pro potřeby napojení účelových komunikací a pro cyklotrasy.

Vzhledem k členitosti terénu a požadavkům na křížení s prvky dopravní a technické infrastruktury a prvky ochrany krajiny je v trase navrženo několik mostních objektů a jimi vyvolaných násypů a také úseky hlubokých zářezů. V místech křížení trasy přeložky silnice se dvěma biokoridory (NRBK K56 v km cca 13,8 a lokální biokoridor LBK 211 jsou, pro zajištění migrační propustnosti, resp. funkčnosti těchto prvků ÚSES, navrženy mostní objekty (ekodukty přes silnici II/116) – na území CHKO Český kras se jedná o dva ekodukty - v km 11,9233 (cca v místě lokálního biokoridoru LBK 211) a v km 14,000 (v místě nadregionálního biokoridoru NRBK K56).

Předložené „Doplnění přepracované dokumentace EIA“, bylo zpracováno mj. na základě připomínek a požadavků, uvedených ve stanovisku Agentury č.j. SR/1522/SC/2021-12 ze dne 5. 10. 2023 k přepracované dokumentaci EIA záměru.

Předmětem „Doplnění přepracované dokumentace EIA“ je proto zejména vypořádání připomínek a požadavků Agentury k části „Posouzení vlivu na krajinný ráz“, připomínek k části „Rámcová migrační studie“ a „Vyhodnocení vlivu na funkčnost ÚSES“ a připomínek k části „Hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny“. Dokumentace EIA byla dále, na základě požadavků Agentury doplněna o dokument „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice; Posouzení vlivu na krajinný ráz – úsek CHKO Český kras“ (dále jen „Posouzení KR“), vypracovaný s využitím odborné studie „Preventivní hodnocení území CHKO Český kras z hlediska krajinného rázu – aktualizace 2017“, kterou pro Agenturu zpracoval Atelier V (doc. Ing. arch. Ivan Vorel, Csc.) a pan Ing. Lukáš Klouda.

S ohledem na to, že záměr je posuzován v projektové úrovni technické studie, tzn. značně obecného podkladu, řešícího pouze rámcovou proveditelnost stavby - Agentura považuje předložené vypořádání připomínek a požadavků k části „Posouzení vlivu na krajinný ráz“, připomínek k části „Rámcová migrační studie“ a „Vyhodnocení vlivu na funkčnost ÚSES“ (stanoviska č.j. SR/1522/SC/2021-12 ze dne 5. 10. 2023), uvedených v předloženém „Doplnění přepracované dokumentace EIA“ za přijatelné.

Vypořádání připomínek k části „Hodnocení vlivů zamýšleného zásahu na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny“ (stanoviska č.j. SR/1522/SC/2021-12 ze dne 5. 10. 2023) však svědčí o nízké odborné znalosti biologické problematiky na straně autorizované osoby (zejména v oblasti botaniky).

(Agentura např. požadovala prověření reálnosti tranferu konkrétních zvláště chráněných druhů rostlin, které koření ve spárách skalního masivu, a to včetně několik metrů vysokých dřínů. Na tento požadavek zpracovatelka reagovala: „*Dřín obecný nebo také dřín jami je opadavý keř nebo menší strom s hustou kulovitou korunou dorůstající výšky i šířky 2-4 metry. Transfer nebyl uváděn jako transfer celého společenství, ale možnost založení biotopu na příznivém místě*“. Autorka nijak nevysvětlila, jak chce uvedené druhy transferovat a zajistit jejich přežití na náhradní lokalitě. Místo toho doplňuje banální informací, že dřín dorůstá výšky několika metrů. Agentura nijak neuvažovala o transferu společenství (což už vůbec není s ohledem na komplexitu stanovištních podmínek a vztahů reálné), připomínkovala nereálnost transferu jen a pouze pro ty druhy, které sama autorizovaná osoba navrhla.

Na jiném místě uvádí, že „*Péče o druhy a biotopy v okolí záměru je samozřejmostí*“. Agentura neměla na mysli uplatňování zásad organizace stavby za účel minimalizace negativních dopadů, které by skutečně měly být samozřejmostí. Kompenzační opatření spočívají v aktivní péči o druhy a biotopy v okolí. Autorka neuvedla, v jakém rozsahu, na jakých lokalitách a o které druhy a biotopy hodlá záměr pečovat.)

Agentura však upozorňuje, že požadavky, uvedené ve stanovisku č.j. SR/1522/SC/2021-12, které byly v případě zpracování záměru v úrovni technické studie vyhodnoceny jako příliš podrobné, bude uplatňovat v dalších fázích projektové přípravy záměru – např. v rámci požadavků na obsah žádosti, v souladu s ust. § 83a zákona č. 114/1992 Sb.

PODEPSÁNO ELEKTRONICKY

RNDr. František Pojer
VEDOUcí SPRÁVY CHKO ČESKÝ KRAS

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice**

Obdrží:

Navrhovatel:

- Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, odd. posuzování vlivů na životní prostředí, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

5)



Středočeský kraj

Mgr. Jana Skopalíková
Radní pro oblast životního prostředí a zemědělství

V Praze, dne 12. 4. 2024

č. j.: 051259/2024/KUSK

**Vyjádření Středočeského kraje v samostatné působnosti podle zákona č. 100/2001 Sb.
k dokumentaci záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“**

Středočeský kraj v samostatné působnosti jako územně samosprávný celek projednal dokumentaci k záměru podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí výše uvedeného záměru a ve smyslu § 8 odst. 3) téhož zákona vydává toto vyjádření:

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ a nemá připomínky.

Mgr. Jana Skopalíková

Radní pro oblast životního prostředí a zemědělství

Dokument je podepsán elektronicky pojiřen	
Podepsující:	Mgr. Jana Skopalíková
Organizace:	Středočeský kraj
Šifrové č. cert.:	23092488
Vydavitel cert.:	PostSignum Qualified CA 4
Datum a čas:	16.04.2024 09:48:47
Dívoř:	
Místo:	

Zborovská 81/11 Praha 5 150 21
tel.: 257 280 298 mob.: 736 154 039
skopalikova@kr-s.cz www.stredoceskykraj.cz

6)



OBEC MEZOUŇ

Mezouň 72, PSČ 267 16

tel.: 311 675 198

Mezouň

e-mail: obec@mezoun.cz

IČ 00233587

V Mezouni dne 17.04.2024

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Vaše č.j. 037220/2024/KUSK

Kód záměru: STC2431

Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru STC2431 na životní prostředí

Na základě § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), byla zpracována dokumentace vlivů záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ na životní prostředí. Dle § 8 odst. 3 tohoto zákona se mohou dotčené územní samosprávné celky, veřejnost, dotčená veřejnost a další subjekty vyjádřit k této dokumentaci ve stanovené lhůtě.

K dokumentaci vlivů záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ (dále jen Záměr) na životní prostředí tímto obec Mezouň podává následující vyjádření:

Obec Mezouň nesouhlasí s realizací záměru v navržené podobě, uvedené v dokumentaci vlivů záměru STC2431 na životní prostředí.

Obec Mezouň obecně podporuje realizaci záměru, jelikož vnímá jeho přínos pro zvýšení dopravní obslužnosti, bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v naší obci i celém regionu, avšak tento přínos může nastat pouze za podmínky, že tento záměr bude zapadat do funkčního celku silniční sítě a bude realizován v koordinaci (bez místního a časového střetu) s dalšími dopravními stavbami, které by měly být realizovány v blízké budoucnosti v jeho okolí. Zejména se záměry zkapacitnění D0 515, zkapacitnění D5 km 0-22, přeložka silnice II/101 a záměrem stavby Berounského tunelu. Bez zohlednění výše uvedených záměrů dalších dopravních staveb v regionu v rámci dokumentace „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ nemůže být relevantně posouzen vliv záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, ať již ve spojitosti s vyhodnocením kumulativního efektu, tak i ve východiscích dopravně inženýrských podkladů, zejména k předpokládaným intenzitám dopravy a směru dopravních proudů.

V této souvislosti požadujeme vyřešit i koordinaci a etapizaci záměrů přeložek silnic II/116 a II/101, včetně vyřešení jejich budoucího napojení tak, aby výsledná trasa napojení a křížení těchto komunikací odpovídala normám pro silnice II. třídy a současně směřovala silniční dopravu z intravilánu obcí, což povede ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu a v konečném důsledku i k minimalizaci vlivu záměru na veřejné zdraví a životní prostředí.

Proto požadujeme v prostoru křížení stávající silnice III/10122 s projednávanou přeložkou silnice II/116 u Kuchaře zapracovat budoucí kapacitní napojení dopravy po silnici III/10122 v úseku Tachlovice – Vysoký Újezd, Kuchař na silnici II/116, v takové podobě, která umožní napojení silniční dopravy ze silnice II/101 v nové trase na silnici II/116 v nové trase, bez nutnosti průjezdu



OBEC MEZOŮŇ

Mezouň 72, PSČ 267 16

Mezouň

IČ 00233587

tel.: 311 675 198

e-mail: obec@mezoun.cz

V Mezouni dne 17.04.2024

silniční dopravy intravilánem okolních obcí (tj. obcí Mezouň, Nučice, Tachlovice, Vysoký Újezd – místní část Kuchař a Chýnice)

Obec Mezouň požaduje, aby její vyjádření, návrhy, připomínky a požadavky byly respektovány jak v rámci procesu EIA (tedy byly buď doplněny do dokumentace záměru nebo zahrnuty do stanoviska Krajského úřadu Středočeského kraje k tomuto záměru), tak i v navazujících stupních dokumentace, v navazujících řízeních či rozhodnutích správních orgánů, včetně jejich zohlednění a zapracování ve smluvní dokumentaci investora s dodavatelem, neboť cílem obce Mezouň je maximálně chránit veřejný zájem a oprávněné zájmy svých obyvatel.

V Mezouni dne 17.04.2024

Miroslav
Peleška

Digitálně podepsal
Miroslav Peleška
Datum: 2024.04.17
22:37:31 +02'00'

Obec Mezouň
IČO: 00233587
Mezouň 72
267 16 Mezouň
Miroslav Peleška
- starosta obce

7)



Obec Tachlovice

Jakubská náves 8, 252 17 TACHLOVICE

Tel.: +420 311 670 638, IČ: 00233871

Bankovní spojení: Česká spořitelna Kladno a.s., č.ú.: 395196369/0800

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
Zborovská 11
150 21 Praha 5

K Vašemu č.j.: 037220/2024/KUSK
K Vaší sp. zn.: SZ_118252/2022/KUSK

V Tachlovicích dne 11. dubna 2024

Posouzení vlivů na životní prostředí – předání dokumentace vlivů záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ v k. ú. Jinočany, Zbuzany, Dobříč u Prahy, Tachlovice, Chýnice, Kuchař, Trněný Újezd, Mořina, Mořinka, Lety u Dobřichovic a Hlásná Třebaň

Vážení,

Obec Tachlovice, IČO: 022 33 871, se sídlem obecního úřadu na adrese Jakubská náves 8, 252 17 Tachlovice (dále jako „Obec“), obdržela Váš přípis ze dne 18. 03. 2024 (dále jen jako „Přípis“) ve věci dokumentace vlivů záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ na životní prostředí (dále jen jako „Dokumentace“). Přípisem byla Obec mj. vyzvána k vyjádření se k Dokumentaci. Obec tímto v souladu s Přípisem využívá svého práva a k Dokumentaci se vyjadřuje, jak je uvedeno níže.

Obec zásadně nesouhlasí s Dokumentací i s realizací záměru dle Dokumentace (dále jen jako „Záměr“). Požadujeme vyřešit koncepci napojení II/116 a II/101 (obchvat Tachlovic), který má navazovat na plánovaný obchvat Nučic (II/101), což je stavba navázaná na realizaci Berounského tunelu na úrovni ZÚR.

Požadujeme v prostoru křížení stávající silnice III/10122 s projednávanou přeložkou silnice II/116 u Kuchaře zachovat možnost budoucího kapacitního napojení dopravy po silnici III/10122 ve směru od Tachlovic na silnici II/116.

Důvodem je plánované napojení obchvatu silnice II/101, který povede mezi obcemi Mezouň a Tachlovice na silnici III/10122 v oddálené poloze od obce Tachlovice ve směru na Kuchař. Část silnice III/10122 od napojení přeložky II/101 ke křižovatce s II/116 by se tak stala součástí aglomeračního okruhu II/101. (Pokračování v trase II/101 dále okolo Chýnice na Třebotov, Radotín.) Jiné napojení přeložky II/101 v oblasti Tachlovic odmítáme, zejména



Obec Tachlovice

Jakubská náves 8, 252 17 TACHLOVICE

Tel.: +420 311 670 638, IČ: 00233871

Bankovní spojení: Česká spořitelna Kladno a.s., č.ú.: 395196369/0800

napojení přeložky II/101 na křižovatku ulic Karlštejnská x Mlýnská považujeme za zcela nežádoucí.

Kromě toho, že by bylo technicky obtížně realizovatelné, by vyvolalo nepřipustné zatížení částí obcí Tachlovice a Chýnčice průjezdní dopravou včetně těžké dopravy. Současný úsek silnice II/101 mezi Tachlovicemi a Chýnčicemi je nekapacitní s těžko odstranitelnými dopravními závadami v šířkovém a směrovém uspořádání.

Případný budoucí souhlas obce s Dokumentací i s realizací Záměru dle Dokumentace je dále podmíněn také splněním následujících podmínek:

1) Bude dodržena etapizace předpokládaná Dokumentací.

Obec své požadavky na etapizaci realizace záměru vnesla a řádně odůvodnila v rámci předchozí verze Dokumentace. Obec má za to, že nynější podoba Dokumentace zahrnuje etapizaci v souladu s jejími požadavky, a tedy s Dokumentací souhlasí. Nadále však trváme na tom, aby tato etapizace byla řádně zohledněna také v navazujících dokumentacích týkajících se realizace Záměru a zejména aby byla respektována při faktické realizaci, tj. přinejmenším v rozsahu km 0 až 8,6966, jak je předpokládána Dokumentací.

2) Výstavba Záměru proběhne v době, kdy v dotčené oblasti nebude probíhat výstavba jiné rozsáhlejší stavby.

Tento požadavek Obce je odůvodněný komplikovanou dopravní situací v dotčeném regionu. Jak Obec, tak okolní obce jsou aktuálně zatíženy mimořádně intenzivní dopravou v důsledku intenzivní zástavby proběhlé v posledních desetiletích v okolí Prahy. Každá rozsáhlejší stavební investice s sebou přitom logicky přináší další nezbytnou dopravu. Vedle tohoto Záměru jsou přitom připravovány také jiné významné stavební investice v našem regionu, včetně mimořádně rozsáhlých liniových staveb, jako je např. záměr „Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun“, jehož nejrozsáhlejší zařízení staveniště se má dle aktuálních podkladů nacházet na území obce Tachlovice. Považujeme tedy za mimořádně důležité, aby stavební část realizace Záměru a jiných významných staveb v dotčeném regionu neprobíhala současně, protože takový souběh (kumulativní efekt) by mohl mít významné negativní dopady jak na životní prostředí v místě, tak na život místních obyvatel, mj. také v důsledku přetížení dopravy.

S pozdravem

Ing. Dalibor Auf
Digitally signed by
Ing. Dalibor Auf
Date: 2024.04.11
12:09:14 +02'00'

Obec Tachlovice
Ing. Dalibor Auf, Ph.D., starosta

8)

Platforma pro ochranu obcí při realizaci záměru „Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun“

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Vaše č.j. 037220/2024/KUSK
Kód záměru: **STC2431**

Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru STC2431 na životní prostředí

Na základě § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), byla zpracována dokumentace vlivů záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ na životní prostředí. Dle § 8 odst. 3 tohoto zákona se mohou dotčené územní samosprávné celky, veřejnost, dotčená veřejnost a další subjekty vyjádřit k této dokumentaci ve stanovené lhůtě.

K dokumentaci vlivů záměru „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ (dále jen Záměr) na životní prostředí tímto Platforma pro ochranu obcí při realizaci záměru „Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun“ (dále jen Platforma) podává následující vyjádření:

Platforma nesouhlasí s realizací záměru v navržené podobě, uvedené v dokumentaci vlivů záměru STC2431 na životní prostředí.

Platforma obecně podporuje realizaci záměru, jelikož vnímá jeho přínos pro zvýšení dopravní obslužnosti, bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v členských obcích i celém regionu, avšak tento přínos může nastat pouze za podmínky, že tento záměr bude zapadat do funkčního celku silniční sítě a bude realizován v koordinaci (bez místního a časového střetu) s dalšími dopravními stavbami, které by měly být realizovány v blízké budoucnosti v jeho okolí. Zejména se záměry zkapacitnění D0 515, zkapacitnění D5 km 0-22, přeložka silnice II/101 a záměrem stavby Berounského tunelu. Bez zohlednění výše uvedených záměrů dalších dopravních staveb v regionu v rámci dokumentace „II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice“ nemůže být relevantně posouzen vliv záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, ať již ve spojitosti s vyhodnocením kumulativního efektu, tak i ve východiscích dopravně inženýrských podkladů, zejména k předpokládaným intenzitám dopravy a směru dopravních proudů.

V této souvislosti požadujeme vyřešit i koordinaci a etapizaci záměrů přeložek silnic II/116 a II/101, včetně vyřešení jejich budoucího napojení tak, aby výsledná trasa napojení a křížení těchto komunikací odpovídala normám pro silnice II. třídy a současně směřovala silniční dopravu z intravilánu obcí, což povede ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu a v konečném důsledku i k minimalizaci vlivu záměru na veřejné zdraví a životní prostředí.

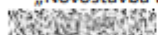
Proto požadujeme v prostoru křížení stávající silnice III/10122 s projednávanou přeložkou silnice II/116 u Kuchaře zpracovat budoucí kapacitní napojení dopravy po silnici III/10122 v úseku Tachlovice – Vysoký Újezd, Kuchař na silnici II/116, v takové podobě, která umožní napojení silniční dopravy ze silnice II/101 v nové trase na silnici II/116 v nové trase, bez nutnosti průjezdu silniční dopravy intravilánem okolních obcí (tj. obcí Mezouň, Nučice, Tachlovice, Vysoký Újezd a Chýnice)

Platforma pro ochranu obcí při realizaci záměru „Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun“

Platforma požaduje, aby vyjádření, návrhy, připomínky a požadavky, ať už její či jednotlivých členských obcí byly respektovány jak v rámci procesu EIA (tedy byly buď doplněny do dokumentace záměru nebo zahrnuty do stanoviska Krajského úřadu Středočeského kraje k tomuto záměru), tak i v navazujících stupních dokumentace, v navazujících řízeních či rozhodnutích správních orgánů, včetně jejich zohlednění a zapracování ve smluvní dokumentaci investora s dodavatelem, neboť cílem Platformy je maximálně chránit veřejný zájem a oprávněné zájmy svých obyvatel.

V Mezouni dne 17.04.2024

Platforma pro ochranu obcí při realizaci záměru
„Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun“


267 16 Mezoun
M. P.
- tajemník Platformy

9)

Krajský úřad Středočeského kraje

Obor životního prostředí a zemědělství

K č. j. 037220/2024/KUSK

Sp. zn. SZ_118252/2022/KUSK

V Praze dne 17. 4. 2024

Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru II/116 Jinočany – Hlásná Třebáň, přeložka silnice, na životní prostředí

Jménem petičního výboru (petice byla včetně jména, příjmení, trvalého pobytu a podpisu dotčených osob předána na podatelnu Vašeho úřadu dne 16. 4. 2024) podávám námítky do dokumentace vlivů záměru II/116 Jinočany – Hlásná Třebáň, přeložka silnice, na životní prostředí (dále jen „**dokumentace**“), a to ve smyslu ust. § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“).

Ve smyslu § 3 písm. i) zákona se všichni občané podepsaní na dotčené petici považují za dotčené osoby.

Proti posuzované dokumentaci podáváme námítky v plném rozsahu, neboť dle našeho názoru nedostatečně zohledňuje možné aspekty zhoršení životních podmínek občanů v dotčeném úseku obce Zbuzany. V této souvislosti jsme byli v minulosti ujištěni volenými zástupci obce Zbuzany, že přeložka bude realizována min. ve vzdálenosti 300 m od poslední ulice (V Alejíčkách), tedy de facto na samé hranici katastrálního území.

Na základě tohoto „veřejného příslibu“ jsme se rozhodli zakoupit v obci pozemky a postavit nemovitosti. Z dostupných podkladů nyní ale vyplývá, že přeložka je plánována mnohem blíže k bytové zástavbě, což zcela jistě zvýší negativní dopady na zdraví občanů. Zcela zásadní vliv pak tato změna bude mít na cenu nemovitostí.

Lze tak shrnout, že dokumentace neobsahuje žádné relevantní argumenty, které by svědčily ve prospěch posunutí přeložky téměř do „obyvatelských pokojů“ občanů.

Žádáme, aby byla dokumentace rozšířena o studii, která posoudí vliv všech dotčených faktorů na zdraví a majetek občanů, pokud by přeložka byla umístěna, co nejdále od obytné části.

Navrhujeme jako důkaz provést šetření na místě, tj. ve spodní části ulice v Alejíčkách, Zbuzany, spojené s měřením hluku, který vzniká značným provozem na silnici D0 v úseku Jinočany – Ořech. Měřit by se mělo v různých denních a nočních časech, neboť i bez měřicích přístrojů lze pouhým poslechem ověřit, že hluk je poměrně značný. Lze tak logicky dovodit, že další hluková zátěž v dotčeném úseku kvalitu života nezlepší. Výsledky měření spolu s predikcí, jaké hlukové limity budou v daném místě občany zatěžovat po realizaci přeložky, by měly být obsaženy v doplněné dokumentaci.

Závěrečné posouzení hluku by pak mělo být ještě porovnáno s modelem, který by počítal s umístěním přeložky na hranici katastrálního území.

Dokumentace by měla být zpracována tak, aby obsahovala 2 modely (první model bude řešit umístění na hranici katastrálního území a druhý bude přepokládat umístění blíže k obytné zástavbě), přičemž logicky by měl být zvolen model s menším dopadem na kvalitu života a další atributy (např. ekonomická stránka).

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

Obdobné srovnání by mělo být provedeno i pro další faktory ovlivňující život občanů (hluk, znečištění apod.).

Jako občané chápeme potřeby státu (kraje) reagovat na zhoršující se dopravní situaci zajistit výstavbu nových komunikací, současně ale očekáváme, že realizace těchto staveb nebude negativně zasahovat do zdraví a majetku dotčených obyvatel.

Dokumentace pak neřeší „odstínění“ přeložky od obytné části. Zde se např. nabízí výsadba smíšených stromů, která by sloužila nejen jako protihluková bariéra, ale současně by ovlivnila (pozitivně) i kvalitu životního prostředí. Předpokládáme, že řešení je více, konkrétní návrhy by měly být povinně uvedeny v dokumentaci.

Závěrem uvádíme, že dokumentace ve stávající podobě může zcela zásadně ovlivnit hodnotu našich nemovitostí. Takový zásah je již v přímé kolizi s čl. 11 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“), která zaručuje právo na majetek. Zásahem státu (kraje, obce) by pak nemělo docházet k jeho snižování. Z posuzované dokumentace nelze zjistit dostatečný veřejný zájem, který by, při zachování zásady legality dané Listinou a Ústavou České republiky, opravňoval Středočeský kraj snížit hodnotu nemovitostí, neboť k tomu pravděpodobně dojde, bude-li přeložka realizována v navržené podobě.

Očekáváme, že Krajský úřad Středočeského kraje zváží všechny vznesené námitky a stejně jako my, dotčení občané, dojde k závěru, že realizace přeložky (bude-li nakonec povolena) může být realizována pouze v případě, že zásadním způsobem neovlivní kvalitu života občanů. To bude splněno jen za situace, kdy bude umístěna v maximálně možné vzdálenosti od obytných částí obce Zbuzany a bude dostatečně odstíněna (viz výše).

S pozdravem,

za petiční výbor:

Mgr. Ing. M. S.



Zbuzany

Krajský úřad Středočeského kraje

Obor životního prostředí a zemědělství

K č. j. 037220/2024/KUSK

Sp. zn. SZ_118252/2022/KUSK

V Praze dne 17. 4. 2024

Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice, na životní prostředí – doplnění

Nad rámec předchozího vyjádření zasilám následující doplnění:

Dle informací Státního zdravotního ústavu je hluková zátěž naší populace způsobena přibližně ze 40 % z pracovního prostředí a z 60 % z mimopracovního prostředí. **Hlavním zdrojem hluku v mimopracovním prostředí je doprava** (dále se uplatňuje hluk související s bydlením a s trávením volného času). **Silniční hluk nelze vypnout, na řadě míst působí po celý rok 24 hodin denně.**

Státní zdravotní ústav (dále jen „SZÚ“) uvádí jednoznačně prokázané negativní účinky nadměrného hluku. Jde o:

- **obtěžování**
- **poškození sluchového aparátu**
- **rušení spánku doprovázené negativními dopady na krevní tlak a tep**
- **zvýšené užívání léků na spaní**
- **zvýšení rizika ischemické choroby srdeční – prokázano u hluku ze silniční dopravy**
- **zhoršení poznávacích schopností a porozumění řeči.**

A aby toho nebylo málo, přidává SZÚ ještě další možné účinky – **mrtevce, diabetes, obezita, vlivy na těhotenství a porod a na mentální zdraví...**

Na hluku ze silniční dopravy se podílejí zejména tři zdroje. Při nižších rychlostech dominuje to, co by zřejmě většina lidí také očekávala – **hluk motoru**. Při vyšších rychlostech než 30 km/h u osobních aut a 50 km/h u nákladních automobilů však už začíná převažovat **valivý hluk** vznikající při kontaktu pneumatiky s vozovkou. K němu se ještě přidává **aerodynamický hluk** jako důsledek proudění vzduchu okolo vozu.

Aerodynamický hluk narůstá úměrně s rychlostí vozidla (záleží i na tvaru čelní plochy, karoserie a případně typu přepravovaného nákladu) a nejvíce se projevuje mimo obydlí a aglomerace. Ve městech a obcích, kde až na výjimky platí přísný rychlostní limit, se proto z **uvedených tří složek na hluku ze silniční dopravy nejvíce projevují první dvě – hluk motoru (při stání a nízkých rychlostech) a valivý hluk.**

Krajský úřad Středočeského kraje přitom ale rychlostí omezení moc neřeší. Jako příklad lze uvést právě úsek D0 Jinočany – Ořech, kde je díky nedostatečně omezené rychlosti hluk skutečně nadměrný. Je zde tak celkem reálná obava, že i v rámci přeložky nebude dostatečným způsobem omezena rychlost a tím dojde ke zvýšení hlukového limitu s negativním vlivem na zdraví.

Na hodnoty vnějšího hluku silniční dopravy v reálném provozu má vliv i řada dalších faktorů. Ředitelství silnic a dálnic uvádí, že „závisí na **intenzitě, skladbě, rychlosti a plynulosti dopravy, dále na podélném sklonu nivalitě, druhu a stavu vozovky, okolní zástavbě, konfiguraci terénu, stínění, odrazech zvuku a meteorologických podmínkách**“.

Všechna výše uvedená zdravotní rizika požadujeme začlenit do příslušné dokumentace s tím, že dokumentace by měla zcela jasně vyvrátit, že výše uvedené negativní účinky spojené s hlukem nebudou trvale ohrožovat občany.

Dále požadujeme, aby dokumentace obsahovala posouzení omezení hluku při použití speciálních asfaltových povrchů. Jako návrhové řešení se nabízí tzv. „**tichý asfalt**“. V místě styku kol s vozovkou vznikají vibrace a tření, které se pak přenáší jako valivý hluk do okolí. Míra tohoto hluku úzce souvisí s povrchem vozovky a vzorkem pneumatik. Pokud je na vozovce položen „tichý asfalt“, může klesnout hladina valivého hluku o čtyři i více decibelů oproti běžnému asfaltovému povrchu. Přitom již pokles o 3 decibely přináší stejný efekt jako snížení intenzity dopravy na polovinu. Pořízení tichého asfaltu a jeho údržba je tedy nákladnější než v případě běžného asfaltu. Zato se však lidem, kteří žijí, pracují nebo se z jiných důvodů často vyskytují u komunikace, kde je položen, **uleví od dlouhodobého hluku – což je možné vidět i optikou snížení nákladů na zdravotní péči** při nemocích způsobených hlukem.

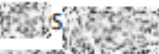
Dále pak považujeme vypracovat studii, která by kombinovala použití tichého asfaltu a snížení rychlosti, tj. jakým způsobem by hlukový limit (při rychlosti 30, 40 a 50 km/h) v kombinaci s použitím tichého asfaltu snížil rizika vyplývající z nadměrného hluku. Předpokládáme, že vyšší rychlost, při takto značném zásahu do bytové zástavby, nepřípadá v úvahu.

Konečně, s ohledem na to, že zásah do života obyvatel by při realizaci přeložky byl skutečně značně vysoký, **požadujeme vypracovat studii, která bude obsahovat, vedle tichého asfaltu a snížení rychlosti, ještě přidanou protihlukovou bariéru samostatně, a poté společně s lesní výsadbou.**

Všechny výše uvedené možnosti snížení hluku a tím i snížení možnosti výskytu negativních účinků na zdraví obyvatel požadujeme začlenit do stávající dokumentace s tím, že si dále vyhrazujeme právo znovu posoudit dokumentaci jako celek (po zapracování našich připomínek) s případným využitím práva na opakované uplatnění nových námitek.

S pozdravem,

za petiční výbor:

Mgr. Ing. M. 

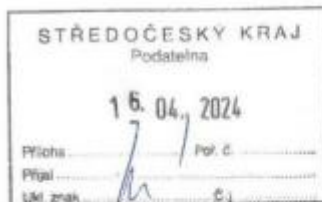

Zbuzany

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

Krajský úřad Středočeského kraje

Zborovská 81

150 00 Praha 5 – Smíchov



Vážení,

jménem petičního výboru Vám tímto předávám petici „**STOP VÝSTAVBĚ PROPOJENÍ STÁVAJÍCÍ SILNICE II/116 NA SILNICI D0 V MÍSTĚ EXIT 21 JINOČANY**“, kterou podepsalo celkem 68 občanů České republiky se vztahem k obci Zbuzany (většinou se jedná o vlastníky či spoluvlastníky nemovitostí katastru obce Zbuzany).

Cílem petice je zahájit seriózní dialog s odpovědnými zástupci Středočeského kraje, popí. s dalšími dotčenými orgány, v jejichž gesci je rozhodování o **výstavbě** propojení stávající silnice II/116 na silnici D0 v místě EXIT 21 Jinočany (dále jen „**přeložka**“).

V době, kdy jsme si poživali nemovitosti v katastru obce Zbuzany v části, která se téměř dotýká investičního záměru přeložky, jsme byli zástupci obce Zbuzany ujišťováni, že realizace přeložky v žádném případě nezhorší kvalitu našeho života. Poslední dobou se bohužel objevují informace nové, z nichž ovšem slíbené záruky již nelze tak jednoduše identifikovat.

Pochopitelně máme obavy, aby investiční záměr skutečně negativně nezhoršil naše právní postavení, do něhož vedle kvality života je nutno započíst i hodnotu našeho majetku. Naše obavy ještě posílily i nedávné zvýšené hlukové limity, jejichž snížení bohužel nedokázal zvrátit ani Ústavní soud.

Předávaná petice je složena ze dvou částí, neboť z časového a organizačního hlediska nebylo možné zajistit podepsání do jednoho dokumentu. Berte prosím na vědomí, že se jedná o petici jedinou, s totožným složením petičního výboru.

Petice je předkládána v autentické podobě s podpisy dotčených osob. V podobě scan dokumentu navíc ještě k rukám paní hejtmanky a obci Zbuzany.

Současně žádáme, aby s námi bylo zacházeno jako z účastníky řízení ve smyslu stavebního zákona, neboť jakožto vlastníci pozemku nebo stavby sousedící s pozemkem, kde bude realizována přeložka, tvrdíme, že stavbou může být naše vlastnické právo prováděním stavby přímo dotčeno (hlukem, prachem, pachem, zápachem, kouřem, vibracemi, světlem apod.).

Pevně věříme, že jako zástupci veřejné správy s povinností ctít zásady demokratického zřízení našeho státu dané Ústavou a Listinou základních práv a svobod, budete předkládanou petici brát jako stavební kámen našeho vzájemného vztahu, jehož cílem je v první řadě zajistit trvale udržitelné životní podmínky v obci Zbuzany.

Za petiční výbor: Mgr. Ing. Miroslav Štěrba

V Praze dne 16. 4. 2024

Přílohy:

Petice (část 1), celkem 4 listy

Petice (část 2), celkem 2 listy

10)

Petice „Stop výstavbě propojení stávající silnice II/116 na silnici D0 v místě EXIT 21 Jinočany“

Krajský úřad Středočeského kraje

Obor životního prostředí a zemědělství

K č. j. 037220/2024/KUSK

Sp. zn. SZ_118252/2022/KUSK

Na vědomí:

Obec Zbuzany

Hejtmanka Středočeského kraje

**PETICE „STOP VÝSTAVBĚ PROPOJENÍ STÁVAJÍCÍ SILNICE II/116 NA SILNICI D0 V MÍSTĚ EXIT
21 JINOČANY“**

dle čl. 18 Listiny základních práv a svobod a zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním

My, níže podepsaní občané obce Zbuzany a další majitelé nemovitostí v obci Zbuzany (dále jen „občané“), prostřednictvím této petice, **důrazně protestujeme proti výstavbě propojení stávající silnice II/116 na silnici D0 v místě EXIT 21 Jinočany (dále jen „přeložka“)** a **požadujeme okamžitou diskuzi s občany**, a to z následujících důvodů:

Stavební projekt přeložky je zastaralý, neodpovídá minimalizaci zásahu do krajiny, nechrání zdraví občanů a může negativně ovlivnit kvalitu žití v dotčené části obce ZBUZANY,

Hluková studie neřeší problematiku hluku v návaznosti na záměr rozšířit silnic D0 o další pruh; tato hluková studie proto počítá s mnohem menším průjezdem vozidel, nepočítá ani z dalším (skokovým) nárůstem vytiženosti přepravy.

Dosud není jasné, jakým způsobem bude projekt realizován a dle dostupných informací hrozí, s ohledem na nedostatečné finanční krytí, že projekt bude realizován povrchově. V takovém případě by hluk značně zhoršil podmínky pro žití dotčených občanů a z dlouhodobého hlediska by negativně ovlivnil jejich zdraví.

Hrozí přivedení nákladní dopravy do obytné části obce Zbuzany, zejména s ohledem na předpokládaný nárůst nákladní přepravy v dalších letech a časté dopravní zácpy v dotčeném dopravním úseku D0 v kombinaci s dlouhodobou neochotou Krajského úřadu Středočeského kraje omezovat rychlost vozidel v dotčených úsecích hraničících s obytnou zástavbou.

Zhoršení kvality života obyvatel obce Zbuzany.

Zhoršení emisních limitů.

Zvýšení světelného znečištění.

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice

Petice „Stop výstavbě propojení stávající silnice II/116 na silnici D0 v místě EXIT 21 Jinočany“

Nevratné narušení architektonického rázu části Zbuzany, kde je převážně rezidenční zástavba. Ohrožení bezpečnosti občanů, zejména pokud nebude přeložka dostatečně oddělena (lesopark, stromořadí, větrolam) od obytné části.

Citelné snížení bonity nemovitostí. Reálně hrozí, že dojde ke snížení majetku chráněného Listinou základních práv a svobod. Hrozí hromadné žaloby na stát, dotčené obce a kraj, z důvodu snížení ceny nemovitostí, resp. snížení poptávky po těchto nemovitostech.

Znevýhodnění jedné skupiny občanů na úkor druhé, neboť nebylo dostatečně vysvětleno, proč má být přeložka umístěna pár desítek metrů od ulice V Alejíčkách, namísto její přiblížení k obci Dobříč.

Výstavba přeložky neodpovídá obecným standardům moderní společnosti, je v rozporu se zásadami vytváření sociálního smíru a odporuje i záměrům Evropské unie, která dlouhodobě odmítá neuvážené zásahy do krajiny a zhoršení kvality života v regionech.

Prostřednictvím této petice žádáme výše nadepsaný Krajský úřad Středočeského kraje, zastupitelstvo obce Zbuzany a hejtmanu Středočeského kraje, aby: učinili všechny kroky k zastavení stavby přeložky a stavebního povolení, došlo k revizi a úpravě stavebního povolení dle současných norem a podmínek, a při jeho úpravě se vycházelo ze současného stavu dopravy, stavebník doplnil aktuálně hlukovou studii dle aktuálního stavu dopravního zatížení, bylo provedené šetření v rámci EIA, došlo k jasné definovanému výroku, zda-li se jedná o stavbu, která nezhorší kvalitu života dotčených občanů. V případě realizace projektu žádáme o záruky, že nedojde ke zhoršení kvality života občanů a projekt bude absolutně odhlučněn.

Za petiční výbor:

Zastupovat petiční výbor při jednání s orgány veřejné správy je oprávněn: kterýkoliv člen petičního výboru.

Podpisový arch k petici

Kompletní text petice je umístěn na první straně petice. Dle § 4 zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním uvádíme, že podpisový arch se týká petice „STOP VÝSTAVBĚ PROPOJENÍ STÁVAJÍCÍ SILNICE II/116 NA SILNICI D0 V MÍSTĚ EXIT 21 JINOČANY“. Dále uvádíme, že přílohou jsou citace z petičního zákona.

Za petiční výbor:

H
J
K
M



	Čitelné jméno a příjmení	Bydliště (ulice a číslo)	Podpis
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			

