

Praha: 27. 1. 2025
Číslo jednací: 154272/2024/KUSK
Spisová značka: SZ_086080/2024/KUSK/30
Vyřizuje: Mgr. Jiří Kudrna / linka 691
Značka: OŽP/JK

Dle rozdělovníku

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (dále jen „závazné stanovisko“)

podle ustanovení § 9a odst. 1 až 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“).

Povinné údaje

Název záměru: „Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko – jih“

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:

kategorie II, bod 49: „*Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích 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 vozidel/24 hod.).*“

Umístění záměru: kraj: Středočeský
obec: Říčany, Strančice, Tehov, Všestary
k. ú.: Všechromy, Svojšovice, Všestary u Říčan, Tehov u Říčan, Říčany u Prahy

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je přeložka silnice II. třídy, která bude tvořit tzv. jižní obchvat města Říčany. Jedná se o přeložku silnice II/107, pro kterou je v územních plánech (ÚP) dotčených obcí vymezen koridor pro její umístění. Začátek přeložky (km 0,000) je situován ve stávající křižovatce silnic II/107 a III/1015 u obce Všechromy. Tato křižovatka bude v budoucnu přestavěna na křižovatku okružní, projektová dokumentace „II/107 Všechromy, okružní křižovatka, PUDIS 09/2022“ je použita jako výchozí stav pro návrh přeložky silnice II/107. Konec přeložky je situován ve stávající průsečné křižovatce silnic I/2 a III/1011. Celková délka přeložky je 5,9 km. Navrhovaná trasa silnice je navržena jako směrově nerozdělená komunikace v kategorii S 9,5/90. V rámci přeložky je navrženo 5 úrovnových křižovatek, 8 mostů a 4 nadjezdy. Přeložka silnice II/107 převezme po svém dokončení značnou část dopravního zatížení ze stávající silnice II/107. Zároveň bude plnit funkci propojení mezi dálnicí D1 a silnicí I/2, čímž se stane také alternativou ke v současnosti přetížené silnici II/101. Návrhová rychlost je uvažována 90 km/h, v blízkosti železničního přejezdu 50 km/h a v úseku před koncem stavby (vedení po silnici III/1011; směrový oblouk Ro 8) 70 km/h.

Rozsah a základní parametry záměru:

Pro stanovení předpokládaných dopravních intenzit na navrhované přeložce byl využit dopravní model spravovaný společností TSK hl. m. Prahy a.s. a Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Jedná se o dopravní model hl. m. Prahy a jeho okolí, který je zpracován a průběžně aktualizován v softwaru VISUM. Základem pro kalibraci tohoto dopravního modelu je databáze sčítání dopravy z let 2019 a 2021, kterou disponuje TSK, konkrétně Úsek dopravního inženýrství. Tato databáze čítá celkem cca 1 000 úseků komunikační sítě na území hl. m. Prahy, na kterých je prováděno sčítání dopravy. V dopravním modelu zpracovaném je použito sčítání z roku 2019. Jedná se o poslední ucelený soubor sčítání dopravy před změnami a omezeními vlivem pandemie COVID-19. Pro modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro stávající stav (podzim 2022) byl dopravní model kalibrován na základě sčítání dopravy na profilech a křižovatkách provedeného v září 2022.

Tab. č. 1 Dopravní intenzity pro rok 2030 bez komunikace D0 511

	LNA	TNA	O	Všechna vozidla	OA den	NA den	OA noc	NA noc
Úsek 1	1 222	2 380	10 998	14 600	10 789	2 654	852	215
Úsek 2	1 262	1 880	11 358	14 500	11 274	2 206	841	179
Úsek 3	1 148	1 820	10 332	13 300	10 248	2 108	773	171
Úsek 4	1 169	1 810	10 521	13 500	10 438	2 107	784	171
Úsek 5	1 255	1 850	11 295	14 400	11 213	2 176	835	176
Úsek 6	2 087	2 730	18 783	23 600	18 671	3 297	1364	267
Úsek 7	97	30	873	1 000	875	64	56	5

Tab. č. 1 Dopravní intenzity pro rok 2030 s komunikací D0 511

	LNA	TNA	O	Všechna vozidla	OA den	NA den	OA noc	NA noc
Úsek 1	1 132	680	10 188	12 000	10 189	1 048	679	85
Úsek 2	1 134	560	10 206	11 900	10 217	938	670	76
Úsek 3	781	490	7 029	8 300	7 028	742	470	60
Úsek 4	722	480	6 498	7 700	6 495	711	437	58
Úsek 5	788	520	7 092	8 400	7 089	773	476	63
Úsek 6	1 960	1 000	17 640	20 600	17 656	1 650	1 160	134
Úsek 7	68	20	612	700	614	44	39	4

Tab. č. 1 Dopravní intenzity pro rok 2050 s komunikací D0 511

	LNA	TNA	O	Všechna vozidla	OA den	NA den	OA noc	NA noc
Úsek 1	1 174	760	10 566	12 500	10 562	1 137	708	92
Úsek 2	1 189	610	10 701	12 500	10 710	1 004	704	81
Úsek 3	896	540	8 064	9 500	8 064	831	537	67
Úsek 4	837	530	7 533	8 900	7 531	800	504	65
Úsek 5	913	570	8 217	9 700	8 216	865	549	70
Úsek 6	2 079	1 110	18 711	21 900	18 724	1 796	1 235	146
Úsek 7	72	22	649	743	651	47	41	4

Rozdělení úseků:

Úsek 1: začátek v OK Všechromy (II/107 x III/1015) – křížení III/1014 (Svojšovice – Strančice)

Úsek 2: křížení s III/1014 (Svojšovice – Strančice) – křížení III/1012 (Světice – Všestary)

Úsek 3: křížení s III/1012 (Světice – Všestary) – křížení III/1011 (Světice – Tehov)

Úsek 4: křížení s III/1011 (Světice – Tehov) – odbočka do osady Lada

Úsek 5: odbočka do osady Lada – konec stavby křižovatka s I/2 Mukařov – Říčany

Dále stávající silnice s rychlostí v obci 50 km/h:

Úsek 6: silnice II/107 v úseku OK u D1 – OK Všechromy (II/107 x III/1015)

Úsek 7: silnice II/107 od OK Všechromy (II/107 x III/1015) – křižovatka II/107 x III/00324

Obchodní firma oznamovatele: Středočeský kraj
Sídlo: Zborovská 81/11, 150 21 Praha
IČO oznamovatele: 70891095

Krajský úřad Středočeského kraje jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) zákona, za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

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

k posouzení vlivů provedení záměru

„Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko – jih“

na životní prostředí

Krajský úřad na základě § 9a odst. 1 zákona stanovuje následující podmínky pro navazující řízení:

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

Projektová příprava

- 1) zprovoznění přeložky silnice II/107 bude umožněno až po zprovoznění stavby D0 511 s tím, že první etapou stavby bude vybudování turbo-okružní křižovatky silnic I/2 a III/1011
- 2) v rámci navazující projektové dokumentace z hlediska rekreačního využívání území, zajištění vhodné průchodnosti dotčeným územím a dostupnosti všech rozdělených pozemků:
 - zajistit realizaci cykloopravy (v návaznosti na záměrem křižující trasy) v souladu s cyklogenerelem Středočeského kraje v detailu konkrétních lokalit a dotčených tras
 - prověřit realizaci stezky pro pěší a cyklisty od Všechrom k silnici I/2 v souladu s koncepcí svazku obcí Ladův kraj
 - prověřit ponechání lesní cesty/stezky v původní trase od rybníka Lada k nové komunikaci
 - navrhnout vedení cyklostezky v km 4,73 tak, aby nezasahovala do okraje lesa
 - zajistit přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské a lesnické techniky; konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků
- 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 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 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
- 5) po výběru zhotovitele stavby bude pro výstavbu vypracována akustická studie, 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 „Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko – jih“ (SUDOP Praha a.s., Šafratová J., 06/2024)
 - v aktualizované hlukové studii zohlednit aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do posuzovaných dopravních scénářů a aktualizované dopravní prognózy
 - v aktualizované hlukové studii ověřit funkčnost navrhovaných protihlukových stěn PHS 1, PHS 2, PHS3 a PHS4
 - v navazující projektové dokumentaci zapracovat do technického návrhu stavby protihluková opatření dle závěrů aktualizovaného hlukového posouzení
 - 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
 - rozsah závěry aktualizovaného hlukového posouzení předložit k projednání a odsouhlasení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví
- 7) v rámci navazující projektové dokumentace stanovit v rámci bezpečnostního auditu komunikace úseky komunikace, které je z hlediska bezpečnosti provozu nezbytné zajistit veřejným osvětlením; ostatní úseky trasy neosvětlovat; v případě realizace veřejného osvětlení postupovat v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/202/710/2387) ze dne 30. 6. 2020
- 8) 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, které bude zahrnovat:
 - 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; retenční nádrže 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 rozmanitějšího prostředí; budou-li retenční nádrže realizovány jako vsakovací, bude možné je umísťovat i do údolních niv vzhledem k charakteru reliéfu a nutnosti odvodnění

- v nejnižším místě v blízkosti vodoteče za předpokladu získání závazného souhlasu k zásahu do VKP
- před retenčními nádržemi budou osazeny dešťové usazovací nádrže pro zachycení sedimentů; zachycení potenciálního úniku ropných látek pro případ havárií bude zabezpečeno instalací odlučovače lehkých kapalin v prostoru před vyústěním vod do recipientu
 - v případě podání průkazu o nemožnosti vsakování řešit zadržování a regulované oddílné odvádění dešťových vod odvodňovacím systémem do povrchových vod s odpovídajícím předčištěním
 - prověřit kapacitu RN ve vztahu k potenciálně vyšším (extrémním) srážkovým úhrnům, které mohou v budoucnu nastávat s ohledem na klimatické změny
 - v souladu se zpracovaným vodohospodářským řešením v lokalitě u Panského rybníka realizovat retenční nádrže z důvodů lepšího začlenění do krajiny se stálým nadržáním vodní hladiny
 - z důvodů striktního oddělení znečištěných vod z komunikace v místech turbo okružní křižovatky v 5,88 km a zároveň z důvodu nezasahování PP Louka u Vojtkova a tím i nedostatku prostoru pro realizaci otevřené zemní retenční nádrže, realizovat umístění podzemní sestavy nádrží hned vedle komunikace I/2
 - pro zachování vodního režimu v okolí navrhované turbookružní křižovatky v km 5,88 nesmí dojít k zahloubení koryta Rokytky či k vytvoření příkopu podél křižovatky, které by lokalitu mohl drenovat; nebude zasahováno do toku Rokytky na území přírodní památky a současně zůstane zachován občasný tok, který odvodňuje území severně od I/2 na východním okraji křižovatky
 - vodohospodářské řešení nakládání s dešťovými vodami koncipovat i s cílem podpory modrozelené infrastruktury s ohledem na využívání dešťových vod pro závlivku navržených vegetačních úprav; čisté srážkové vody z přilehlých ploch, které nebudou obsahovat látky ze zimní údržby vozovky, v co nejvyšší míře zasakovat v místě spadu, pouze v nezbytných případech svádět do vodních toků
 - v úseku trasy záměru vedoucí na pozemcích určených k plnění funkcí lesa bude ponecháno dno silničních příkopů nezpevněné s ohumusováním a osetím tak, aby bylo umožněno maximální vsakování povrchové vody
 - 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
 - respektovat při realizaci záměru opatření navržená v rámci Plánu dílčího povodí Dolní Vltavy pro útvar povrchových vod DVL_0750 – DVL31201015 – Revitalizace Říčanského potoka v úseku mezi Tehovem a Světicemi
 - návrh odvodnění v navazující projektové dokumentaci projednat s příslušnými správci recipientních vodotečí
- 9) v navazující projektové přípravě zpracovat hydrotechnické posouzení všech dočasných i trvalých stavebních objektů nacházejících se v záplavové oblasti; 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
- 10) v rámci navazující projektové přípravy podrobně rozpracovat návrh dočasného provizorního převedení vodních toků při výstavbě mostů, který bude projednán a předložen ke schválení správci dotčených vodotečí, vodoprávním úřadům a orgánům ochrany

přírody a krajiny; pro obnovení původní trasy vodotečí kromě hydrotechnických norem a požadavků budou zohledněny požadavky na ekostabilizační funkce toků, a to zejména týkající se přirozeného charakteru koryt umožňujících obousměrnou migraci ryb, zejména tvar koryta, diverzita hloubky a proudu koryta, přírodní substrát dna a úkryty pro vodní živočichy

- 11) 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; 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
- 12) součástí navazující projektové dokumentace bude projekt monitoringu vodních toků dotčených odváděním srážkových vod; rozsah monitoringu (který musí být zahájen již před počátkem výstavby) z hlediska četnosti odběrů a sledovaných parametrů projednat se správci jednotlivých dotčených vodních toků
- 13) 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
- 14) na základě výsledků podrobného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu v projektové přípravě:
 - ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnotit míru ovlivnění režimu podzemních vod a jímacích objektů a stanovit rozsah zmírňujících opatření; zejména se jedná o pasportizaci jímacích objektů u nejbližše situovaných objektů v úseku staničení km cca 0,000-0,250 (obec Všechnomy), km 0,600-1,100 (obec Strančice), km 3,200-5,200 (obec Světice, Tehov a chatová osada Lada) a km 5,900-KÚ (Tehovec, osada Vojkov)
 - vyhodnotit snižování hladiny podzemní vody v důsledku čerpání podzemních vod ze stavebních jam
 - specifikovat jímací objekty pro kvantitativní a kvalitativní monitoring podzemních vod, a to včetně vodního zdroje "Světice studny S1, S2"; protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu
 - u vodních zdrojů, kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora
- 15) v navazující projektové dokumentaci prověřit výskyt melioračních soustav, jejichž funkčnost může být narušena a zabezpečit zachování funkce těchto melioračních soustav
- 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 s tím, že nedojde k významnému negativnímu zásahu do aleje 78 exemplářů *Tilia sp.* vyhlášených jako památné stromy (evidenční kód ÚSOP 106363), jakož i označení prvků dřevin s dutinami s potenciálním výskytem netopýrů; v rámci podrobného dendrologického průzkumu prověřit výskyt případně perspektivních mladých stromů ve stromořadích či skupinách, vhodných k přesazení; rozsah kácené zeleně projednat s příslušným orgánem 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
 - 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)
 - 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, krajinnotvorné, klimatické a protierozní
 - respektovat při volbě druhového složení dřevin místní geobotanické, klimatické a stanovištní podmínky
- 18) v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat aktualizované hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“) s cílem upřesnit aktuální výskyty ochranně významných druhů rostlin a živočichů (včetně společenstev ryb a netopýrů)
- 19) v rámci navazující projektové přípravy zpracovat detailní migrační studii, kde:
- bude posouzen a prověřen migrační potenciál technického řešení stavby z hlediska již navržených migračních opatření minimálně pro charakteristické skupiny živočichů kategorie B a podrobněji rozpracováno detailní řešení těchto migračních objektů s tím, že jejich konečné parametry budou taktéž zohledňovat metodiku AOPK z roku 2020 „Doprava a ochrana fauny v ČR“
 - bude rozpracován a následně zrealizován návrh umístění trvalých bariér s tím, že jejich lokalizace a rozsah bude upřesněn dle výsledků odchyty živočichů z dočasných bariér použitých při samotné výstavbě nebo z transferů v souvislosti s výstavbou; pozornost bude věnována zejména lokalitě rybníků Lada I, II a Panský a Říčanského potoka, vč. lesních porostů; výskyt obojživelníků bude prověřen především u Panského rybníka a Říčanského potoka, kde jejich výskyt nebyl prokázán
 - bude navrženo a zrealizováno oplocení dle výstupů studie s tím, že oplocení bude navrhováno v koruně svahů tak, aby umožnilo využít vnější ozeleněný svah jako útočiště drobných živočichů
 - na začátku a konci propustků nebudou umístěny jímky ani překážky vyšší než 10 cm
 - k opevnování břehů vodních toků bude využíván přednostně kamenný pohoz, respektive kamenná rovnanina nebo kamenná dlažba s hlubokým spárováním; vyloučit betonovou dlažbu, panely nebo prostý beton
 - bude pod mostními objekty ponechán v co největší míře přírodní, nezpevněný povrch
 - bude navrženo konečné řešení migračních objektů konzultováno s příslušným orgánem ochrany přírody a s příslušným mysliveckým sdružením
- 20) součástí navazující projektové dokumentace bude Projekt detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru, který:
- jako kompenzační opatření za zásah do VKP Remíz u vlečky do Velkých Popovic – bříza, dub vyhlášeného vyhláškou Okresního úřadu Praha – východ č.j. 6/ŽP/94 navrhnout a realizovat náhradní biotop mokřadního typu včetně tůní s výsadbou stromů na předjednaných pozemcích p. č. 509/1 a 509/2 v k. ú. Všestary u Říčan
 - kromě retenčních nádrží vytvářet bez ohledu na výsledky vsakovacích zkoušek další drobné tůně s mírnými sklony břehů a nepravidelnou břehovou linií (nepravidelného tvaru); návrh jejich umístění konzultovat s příslušnými orgány ochrany přírody

- rozpracuje návrh kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu jako podklad k žádosti o výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů
 - stanoví nezbytné termíny pro realizaci náhradních biotopů před zahájením stavby
 - bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a realizován za jimi stanovených podmínek
- 21) 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
- 22) v navazující projektové dokumentaci předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škod způsobených na produkčních funkcích lesa
- 23) 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:
- dokladovat maximální možné začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu včetně zohlednění navrhovaných sadových úprav
 - zohledňovat stavby mostních těles a protihlukových stěn a dalších terénních úprav s cílem nalezení nejvhodnějšího řešení z hlediska vlivu na krajinný ráz
 - obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách
 - bude obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů včetně ideových řezů

Zásady organizace výstavby

- 24) pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší bude zhotovitel stavby povinen respektovat:
- staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti
 - použití nákladních automobilů splňujících emisní limit EURO V
 - 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 jízdových ploch, a to nejméně 1× denně; čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra
 - používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky
 - po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo
 - po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum
 - v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch
 - v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště
 - k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné 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 průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly

- minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v sílech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukávání jemných částic do okolí
 - umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál
- 25) pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby bude zhotovitel stavby povinen respektovat:
- 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 obydlé 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 hlučově 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 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 obydlé 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)
- 26) z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody zpracovat do aktualizovaných ZOV následující opatření:
- plán monitoringu dotčených povrchových vodotečí pro fázi výstavby zpracovat v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod a výsledkům monitoringu neprodleně uzpůsobit rozsah přijatých opatření
 - smluvně zajistit se zhotovitelem stavby, aby seznámil pracovníky s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat
 - zařízení staveniště vybavit prostředky pro odstranění případné havárie
 - v souladu s projektem monitoringu dotčených povrchových vodotečí zajistit před zahájením výstavby odebrání vzorků projektem monitoringu stanovených vodotečí
 - vyloučit 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, vpustí a poklopů šachet veřejné kanalizace – vybavit vodotěsným skladovým kontejnerem se záchytnou vanou určeným pro skladování látek škodlivých vodám

- realizovat (zhotovitelem stavby) v celém rozsahu staveniště účinná opatření k zamezení splachů zeminy do okolí staveniště (např. realizací dočasných zemních hrázek či zemních jámek apod.)
 - voda odčerpávaná ze stavebních jam bude vypouštěna do vodotečí či zasakována až po průchodu usazovací jámkou; na pomocných konstrukcích pro mostní objekty nad koryty vodních toků musí být využívány ochranné hydrofobní textilie proti spadu materiálů a znečištění používanou stavební chemií
 - staveniště chránit před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů; zajistit (zhotovitelem stavby) pravidelné kontroly staveniště
 - během provádění stavebních prací zajistit stavbu a staveniště tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod (např. správným nakládáním se vznikajícími odpady apod.)
 - při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytech toků
 - strojní a stavební mechanismy zajistit proti úkapům; zajistit (zhotovitelem stavby) pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu
 - zabezpečit zpevněné plochy pro odstavení stavebních strojů a dopravních prostředků proti úniku znečišťujících látek ochrannými příkopy, které budou svedeny do sedimentačních jámek nebo čisticích stanic
 - na staveništích neprovádět údržbu mechanismů s výjimkou běžné denní údržby
 - provádět doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby za stálého dozoru osádek obou vozidel; doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace provádět na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů
 - při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody provést prohlídku jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží
- 27) z hlediska minimalizace vlivů na floru, faunu, významné krajinné prvky a územní systémy ekologické stability zapracovat v 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., 06/2024):
- před začátkem stavby musí být jasně vytyčeno území, kam nesmí být v okolí PP Louka u Vojkova zasahováno; neumísťovat sem přístupové cesty ani zařízení staveniště; vymezení staveniště v prostoru ochranného pásma PP Louka u Vojkova bude provedeno po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody
 - skrývku zeminy na plochách polí a luk provádět mimo hnízdní období, ideálně od poloviny srpna do konce října; s ohledem na pravidelné hnízdění čejek skrývku provést nejpozději v lednu a s tím, že po provedení skrývky musí být skryté plochy i nadále kontrolovány
 - po vytyčení záboru stavby upřesnit monitoring mravenišť mravenců rodu *Formica* a provést jejich záchranný transfer
 - plochy deponií, zařízení stavenišť či přístupové komunikace umísťovat mimo přírodně hodnotné lokality; tedy bez zásahu do VKP, ÚSES, PUPFL a ochranného pásma lesa; zcela minimalizovat rozsah nutných zásahů do mimolesní zeleně
 - s ohledem na rozsah a charakter ploch deponií a zařízení stavenišť umísťovat tyto na nejmenší vzdálenost 30 m od VKP (tj. zahrnuje i ochranné pásmo lesa), čímž bude zajištěno vytvoření (zesílení) nárazníkové zóny
 - při realizaci mostních objektů přes vodní toky nebude docházet k žádným nadbytečným dočasným záborům, jejich rozsah musí odpovídat jen nezbytně nutným pracím pro umožnění výstavby; postup prací zde bude předložen a projednán s příslušným orgánem ochrany přírody a bude realizován za jím stanovených podmínek
 - minimalizovat zásahy do koryt vodních toků na nezbytně nutné, neměnit strukturu dna a charakter břehů

- budou důsledně prováděny kontroly drobných ploch vzniklých při zemních pracích v období března až června, kdy může dojít k obsazení těchto vodních ploch obojživelníky a kdy zde může dojít k jejich rozmnožování; tyto plochy je nutno okamžitě po jejich vzniku likvidovat
- v průběhu výstavby zajistit důsledný monitoring výskytu nepůvodních, invazních a ruderalních druhů rostlin na narušených plochách v etapě výstavby (zemina s výskytem křídlatky ve VKP Remíz u vlečky odtěžit a deponovat na skládku; tato zemina nesmí být použita v rámci stavby), jakož i na rekultivovaných plochách v období provozu; tato kontrola musí být důsledně prováděna zejména v prostoru přírodně hodnotných lokalit; tyto plochy musí být pravidelně kontrolovány až do stabilizace poměrů; v případě zjištění výskytu nepůvodních, invazních a ruderalních druhů rostlin tyto ihned přiměřeně likvidovat
- minimalizovat zábory pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; 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
- na základě biologických průzkumů navrhnout a zrealizovat dočasné bariery pro zamezení pohybu drobných živočichů do prostoru stavby, zejména při průchodu Říčanským lesem a přechodu přes vodní toky

II. Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

- 28) 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
- 29) 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 staveníšť 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
- 30) 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 zejména oprávněna:
 - vzhledem k přítomnosti citlivých biotopů – přírodní památka Louka u Vojkova – zajistit, aby příprava území a stavební práce důsledně respektovaly minimalizaci zásahů do ochranného pásma přírodní památky
 - stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů)
 - kontrolovat stavební práce s přímým dotčením koryt vodních toků
 - 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

- 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 plnění navržených opatření ze závazného stanoviska EIA a z dalších stanovisek orgánů ochrany přírody
- 31) 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
- 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 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
- 33) 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
- 34) v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trasy s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, provádět již v průběhu výstavby podporu porostního pláště ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí vůči škodlivým činitelům a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt a 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
- 35) 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 záměru:

- 36) investor ještě před realizací smluvně zaváže dodavatele sadových úprav k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let; následná údržba realizovaných výsadeb bude řešena komplexně: v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě; v rámci údržby sadových 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
- 37) v rámci provozu zimní chemickou údržbu z důvodů snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace

vozovky provádět skrápěnou solí, nebo metodou šetrnější k životnímu prostředí, odpovídající aktuálnímu stupni poznání

- 38) v rámci pravidelné údržby komunikace v místech přechodu povrchového toku tělesem komunikace dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního kontaminantu s vodou v povrchovém toku

IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru:

Podmínky pro případné zrušení záměru budou vycházet z aktuálního stavu životního prostředí a technologických možností v době ukončení provozu záměru, a proto není odůvodněné ani potřebné je v současné době stanovovat.

V. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů 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 zkušební 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) 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
 - 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
- 41) zpracovat podrobný projekt monitoringu bioty, který:
- bude vycházet z aktualizovaného hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.
 - 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 zkušební provozu, a to v období mezi 2. až 5. rokem od uvedení komunikace do zkušební 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 monitorovat účinnost realizovaných opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu (zejména průchody pro živočichy, ploty, zábrany aj.)

- a případně navrhovat dodatečná opatření
- bude v období zkušebního provozu monitorovat využívání migračních objektů a důslednou kontrolu funkčnosti oplocení a trvalých bariér a ochranných stěn u komunikace
- bude projednán a odsouhlasen příslušným orgánem ochrany přírody

Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Dopisem ze dne 22. 6. 2023 Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „Krajský úřad“) zahájil zjišťovací řízení na uvedený záměr.

Závěr zjišťovacího řízení byl vydán dne 9. 8. 2023 s tím, že záměr má významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona.

Dokumentace hodnoceného záměru byla zveřejněna 11. 7. 2024.

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 2. 9. 2024.

Veřejné projednání záměru proběhlo distanční (online) formou dne 8. 10. 2024 od 15,00 hod. prostřednictvím programu MS Teams. Celková délka veřejného projednání, ke kterému se v průběhu jeho konání připojilo cca 30 účastníků, činila cca 2:40 hod.

Distanční forma veřejného projednání byla příslušným úřadem zvolena s ohledem na povahu vyjádření obdržných k dokumentaci, kdy příslušný úřad obdržel pouze dvě nesouhlasná vyjádření veřejnosti, resp. dotčené veřejnosti shodné podstaty. Dále bylo k distanční formě přistoupeno vzhledem k vyššímu počtu záměrem dotčených územních samosprávných celků, kdy by mohlo být organizačně obtížné zajistit vhodné místo pro konání veřejného projednání a v neposlední řadě příslušný úřad zvážil i ekonomické aspekty související s organizací veřejného projednání, kdy shledal (s přihlédnutím k výše uvedenému) distanční formou za hospodárnější způsob konání veřejného projednání.

Posudek byl příslušnému úřadu odevzdán dne 24. 10. 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 „Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko – jih“ 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 závazném stanovisku 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 kontextu posuzované dokumentace EIA; zprovoznění přeložky II/107 až po zprovoznění stavby D0 511 vyplývá ze skutečnosti, značný vliv na celkové zatížení na přeložce silnice II/107 bude mít dostavba jihovýchodní části Pražského okruhu, konkrétně stavba D0 511, která propojí dálnici D1 s dálnicí D11. V případě nerealizace této části Pražského okruhu by přeložka silnice II/107 částečně suplovala i toto chybějící propojení. Požadavek na primární realizaci okružní křižovatky by měl přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu a snížení počtu nehodových událostí.

Podmínka č. 2 vyplývá z dokumentace EIA, je doplněna v posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na rekreační využití území a zachování dostupnosti všech stavbou rozdělených pozemků, jakož i prostupnosti nemotorové dopravy dotčené záměrem.

Podmínka č. 3 vyplývá z posudku a směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na imisní zátěž v zájmovém území na základě aktualizovaných zásad organizace výstavby.

Podmínka č. 4 vyplývá z 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 vyplývá z 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 vyplývá z posudku; podmínka je stanovena za účelem aktualizace hlukové studie pro etapu provozu.

Podmínka č. 7 vyplývá z posudku a směřuje k minimalizaci světelného znečištění ve vztahu k obytné zástavbě a přírodě citlivým oblastem.

Podmínka č. 8 vyplývá z popisu dokumentace EIA a následně i z posudku; směřuje jak k reálnému ověření možnosti preferovaného zachování předčištěných dešťových vod v území, tak k návrhům technického řešení odvádění dešťových vod způsobem, který bude minimalizovat ovlivnění odtokových poměrů v zájmovém území stavby při zohlednění vlivů na klima, respektování zájmů ochrany přírody a modrozelené infrastruktury a směřující všude tam, kde vsakovací zkoušky potvrdí možnost řešit zasakování přírodě blízkým způsobem.

Podmínka č. 9 vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována v posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na odtokové poměry v záplavové oblasti.

Podmínka č. 10 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje ke zlepšení morfologického a ekologického stavu dotčených vodotečí a k obnovení pokud možno původního charakteru toků.

Podmínka č. 11 směřuje ke sledování kvalitativních a kvantitativních parametrů dotčených povrchových toků s tím, že výsledky monitoringu mohou vést k případné úpravě přijatých opatření k ochraně vod.

Podmínka č. 12 vyplývá z posudku a směřuje ke sledování kvalitativních a kvantitativních parametrů dotčených povrchových toků s tím, že výsledky monitoringu mohou vést k případné úpravě přijatých opatření k ochraně vod.

Podmínka č. 13 vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována v posudku; podmínka zabezpečuje podrobnější rozpracování průzkumů z hlediska minimalizace vlivů na kvantitativní a kvalitativní režim podzemních vod se zaměřením především na možné ovlivnění podzemních vod.

Podmínka č. 14 vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována v 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. 15 vyplývá z posudku a jejím smyslem je zachování funkčnosti případně záměrem přerušených melioračních souprav s cílem minimalizovat riziko negativních vlivů na dotčené zemědělské plochy.

Podmínka č. 16 vyplývá z dokumentace EIA a je doplněna v posudku; podmínka má za cíl minimalizovat zásahy do prvků dřevin rostoucích mimo les. Podmínka dále vyplývá z vyjádření MÚ v Říčanech ke zveřejněnému oznámení ve vztahu k ochraně 78 exemplářů *Tilia sp.* vyhlášených jako památné stromy (evidenční kód ÚSOP 106363). Současně směřuje k požadavku stanovit celospolečenskou újmu jako podklad pro náhradní výsadbu za kácené dřeviny; podmínka je doplněna o požadavek na prověření možnosti přesazování kvalitních mladých jedinců.

Podmínka č. 17 směřuje k zajištění reálných předpokladů pro realizaci sadových úprav v požadovaném rozsahu a kvalitě.

Podmínka č. 18 směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací ochrannářsky 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 tohoto závazného stanoviska a právní mocí rozhodnutí o povolení záměru jako podklad pro upřesnění podmínek ochrany flory, fauny a ekosystémů v rámci přípravy území a výstavby (pro činnost biologického dozoru na stavbě).

Podmínka č. 19 vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována v posudku, vyplývá z veřejného projednání záměru a směřuje k ověření technických opatření, která budou směřovat k zabezpečení migračních cest pro definované migrující živočichy a k minimalizaci rizika střetů s dopravou.

Podmínka č. 20 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k včasnému návrhu realizace náhradních biotopů jako kompenzačního opatření vzhledem k fragmentaci území trasou záměru. Podmínka současně kompenzuje zásah do VKP Remíz u vlečky do Velkých Popovic.

Podmínka č. 21 vyplývá z 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. 22 vyplývá z 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. 23 vyplývá z posudku a směřuje k aktualizaci hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz při respektování všech navržených úprav, které budou výsledkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Podmínka č. 24 vyplývá z posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na kvalitu ovzduší v etapě výstavby.

Podmínka č. 25 vychází z dokumentace a je modifikována v 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. 26 vyplývá z posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na podzemní a povrchové vody v etapě výstavby.

Podmínka č. 27 vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována v posudku a směřuje k respektování doporučení minimalizujících vlivy na floru, faunu a ekosystémy. Kromě obecných zásad minimalizujících vlivy na ekosystémy podmínka ve vztahu ke skrývcem zemin směřuje k vyloučení přímé mortality čejek chocholatých, dojde pouze k částečnému omezení hnízdních příležitostí a budou zachovány plochy s jejich pravidelným hnízděním.

Podmínka č. 28 vyplývá z posudku a je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na faktor pohody obyvatel dotčených stavbou (zejména z hlediska hlukové zátěže a souvisejících přepravních nároků v etapě výstavby) a z důvodu zajištění informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu stavebních prací.

Podmínka č. 29 vyplývá z posudku a je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na soukromý a veřejný hmotný majetek.

Podmínka č. 30 vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována v posudku; podmínka a směřuje ke kontrole a provádění všech činností směřujících k omezování negativních vlivů záměru na životní prostředí.

Podmínka č. 31 vyplývá z posudku a směřuje především k ochraně fauny, která je z hlediska nároků na biotop či reprodukční prostředí závislá na porostech dřevin.

Podmínka č. 32 vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována v posudku a směřuje k ochraně dřevin, které by mohly být v kontaktu se stavbou, avšak nebude nutné jejich kácení.

Podmínka č. 33 vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována v 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. 34 vyplývá z dokumentace EIA, vyplývá z posudku a směřuje k minimalizaci negativních vlivů na PUPFL realizací opatření směřujících k podpoře porostního pláště nově vzniklých okrajů lesa.

Podmínka č. 35 vyplývá z posudku a směřuje k ochraně lesních pozemků, které by již neměly být realizací záměru dotčeny.

Podmínka č. 36 vyplývá z posudku a směřuje k vytvoření předpokladu pro následné zachování udržitelnosti vegetačních úprav a zachování plnění funkčnosti realizovaných vegetačních úprav po realizaci výsadeb.

Podmínka č. 37 vyplývá z posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na povrchové a podzemní vody.

Podmínka č. 38 vyplývá z posudku a představuje preventivní opatření kontrolující zachování funkčnosti navržených technických řešení a tím minimalizující vlivy na povrchové a podzemní vody.

Podmínka č. 39 vyplývá z posudku a směřuje k ověření plnění hygienických limitů hluku pro hodnocený záměr.

Podmínka č. 40 vyplývá z posudku a stanovuje požadavky na místa a rozsah monitoringu zdrojů podzemních vod, jakož i na časovou osu průběhu monitoringu tak, aby byl jednoznačně prokazatelný stav před zahájením stavby, v průběhu stavby, po dokončení stavby a po provozování záměru.

Podmínka č. 41 vyplývá z posudku a směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací ochránářsky významných druhů rostlin a živočichů a tím ke zpřesnění požadavků na ochranu fauny a flory záměrem dotčeného území. Podmínka dále zajišťuje ochranu flory a fauny v etapě výstavby (činnost biologického dozoru na stavbě) a následně i ověření funkčnosti navržených opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí 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 popsané 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

Z vyhodnocení míry zdravotního rizika v obytné zástavbě vlivem imisní zátěže suspendovanými částicemi PM10 a PM2,5 vyplývá, že nárůst míry kojenecké úmrtnosti vlivem příspěvku automobilové dopravy ve výpočtové oblasti se ve všech stavech pohybuje na úrovni okolo jedné tisíciny nového případu v celé dotčené populaci. V případě úmrtnosti u dospělých se nárůst vlivem příspěvku automobilové dopravy pohybuje v řádu nižších desetin, mezi jednotlivými stavy se změny pohybují v řádu setin.

Z vyhodnocení míry zdravotního rizika v obytné zástavbě vlivem imisní zátěže oxidem dusičitým vyplývá, že vlivem příspěvku automobilové dopravy k celkové imisní zátěži nedojde k nárůstu míry úmrtnosti u dospělých, a to díky celkovým koncentracím pod hranicí 20 µg.m-3, kdy se zvýšení úmrtnosti projevuje.

V případě ostatních účinků je patrné mírné snížení míry rizika ve výhledových stavech oproti stávajícímu stavu.

Z výsledků hodnocení dále vyplývá, že v žádné části výpočtové oblasti nebudou hodinové koncentrace dosahovat směrné hodnoty WHO. Je tedy zřejmé, že není třeba očekávat zvýšené riziko z akutní expozice oxidu dusičitého v žádné části výpočtové oblasti.

Z vyhodnocení míry zdravotního rizika v obytné zástavbě vlivem imisní zátěže benzenu (vyjádřeného počtem případů výskytu leukémie) vlivem příspěvku automobilové dopravy vyplývá, že se ve všech hodnocených stavech bude nárůst míry karcinogenního rizika vyjádřený jako počet případů leukémie pohybovat v řádu desetitisícin nového případu v celé dotčené populaci. Ve všech výhledových stavech bude míra karcinogenního rizika nižší v porovnání se stávajícím stavem.

Z vyhodnocení míry zdravotního rizika v obytné zástavbě vlivem imisní zátěže benzo(a)pyrenu (vyjádřeného počtem případů výskytu rakoviny) vyplývá, že ve všech hodnocených stavech se bude nárůst míry karcinogenního rizika vyjádřený jako počet případů rakoviny pohybovat na úrovni okolo jedné setiny nového případu v celé dotčené populaci. Ve stavu v roce 2030 bez D0 511 bylo zaznamenáno zvýšení míry rizika (v řádu nižších tisícin nového případu v celé dotčené populaci), které se však rozpoznatelně neprojevuje. V ostatních dvou výhledových stavech bude míra karcinogenního rizika nižší v porovnání se stávajícím stavem.

V případě akustické studie byla hodnocena úroveň hlukové zátěže z automobilové dopravy, a to samostatně pro denní a noční dobu ve všech hodnocených stavech. Při kvantifikaci byly použity výstupy z hlukové studie ve formě GIS vrstev, a to se zahrnutím vlivu protihlukových opatření. Z vyhodnocení vyplývá, že ve výhledových stavech bude míra zdravotního rizika oproti stávajícímu stavu vyšší, avšak nárůst se v případě výskytu ICHS bude pohybovat nejvýše na úrovni okolo 0,051 nového případu (1 nový případ za cca 20 let) v celé dotčené populaci pro stav bez D0 511 a nejvýše 0,028 nového případu (1 nový případ za cca 36 let) v celé dotčené

populaci v obou stavech s D0 511. Studie uzavírá, že změny zdravotního rizika ve výhledu jsou na hranici rozpoznatelnosti.

Vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze vzhledem k výše uvedenému považovat za nevýznamné.

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 kroplení. 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.

Pro vyhodnocení vlivů záměru na ovzduší v etapě provozu byla jako součást posuzované dokumentace vypracována rozptylová studie, která vyhodnocuje imisní příspěvky charakteristických znečišťujících látek souvisejících s dopravou.

Cílem rozptylové studie bylo zhodnotit vliv imisních příspěvků z přeložky komunikace II/107 a na ni navazujících komunikací, kde zdrojem znečišťování ovzduší bude automobilová doprava ve výpočtovém roce 2030 a 2050. Jako srovnávací byl použit stávající stav – rok 2024 bez realizované přeložky silnice. V roce 2030 byla posuzována jak varianta s plánovanou realizací silničního okruhu D0 511, tak bez něj. Z vyhodnocení výsledků výpočtů vyplývá, že u žádné ze sledovaných látek nebudou překročeny platné imisní limity, a to ani v součtu s imisními příspěvky z jednotlivých variant. U žádné z variant nedojde k dosažení nebo překročení imisních limitů. Nejvyšších hodnot příspěvků v porovnání se stávajícím stavem bude dosaženo v roce 2030 u varianty s přeložkou silnice II/107 a bez vybudovaného silničního okruhu D0 511. V případě vybudování jak přeložky II/107 tak obchvatu D0 511, není rozdíl mezi imisními příspěvky v letech 2030 a 2050 zásadní. Hodnoty imisních příspěvků krátkodobých (maximální hodinové a denní) ani ročních, nebudou mít za následek překračování platných imisních limitů, a to ani u nejbližší položených obytných budov.

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

Makroklima ani mezoklima nebude v regionu ovlivněno. Lze očekávat ovlivnění v těsné blízkosti záměru, tedy na úrovni lokální. Při doplnění výsadeb po jejich zapojení bude i tento vliv po zapojení výsadeb minimální.

Vlivy záměru na ovzduší, resp. klima lze obecně považovat za málo významné, resp. nevýznamné, a to 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

Etapě výstavby se dokumentace v hlukové studii věnuje návrhem technických a organizačních opatření ke snížení hluku v etapě výstavby, které jsou zapracovány v podmínkách závazného stanoviska.

Pro vyhodnocení hlukové zátěže z provozu posuzované přeložky byla vypracována hluková studie. Ve výpočtu hluku je uvažováno s dopravním zatížením pro roky 2022 (stav bez záměru), 2030 a 2050, v roce 2030 je navíc posouzen stav „s“ a „bez“ komunikace „D0 511“, která má na dopravní zatížení významný vliv. Na ostatních komunikacích byly použity intenzity dopravy z dopravního modelu TSK hl. m. Prahy – Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko – jih, přeložka silnice II/107, pro potřeby hlukové studie byly dále přepočítány dle platných TP225.

Z výpočtů vyplývá, že u pěti referenčních bodů (2 jsou chráněné venkovní prostory staveb, 3 jsou chráněné venkovní prostory) nejsou splněny hygienické limity hluku. Z toho důvodu jsou navrženy protihluková opatření ve formě protihlukových stěn. Pro splnění hygienických limitů hluku jsou navrhovány 4 protihlukové stěny.

Jedná se o variantu roku 2030 bez komunikace D0 511 v nejvyšších hodnotách – RD Svojšovice č.p. 27 ($L_{Aeq} = 50,3$ dB pro noc), Svojšovice č.p. 19 ($L_{Aeq} = 63,9$ dB pro den, $L_{Aeq} = 55,8$ dB pro noc) a Tehov č.p. 132 Osada Lada ($L_{Aeq} = 61,6$ dB pro den, $L_{Aeq} = 53,7$ dB pro noc).

Protihlukové stěny jsou navrhovány podle chráněných venkovních prostorů a chráněných venkovních prostorů staveb, podle informací z katastru nemovitostí.

- Všechnomy: v křižovatce silnic II/107xIII/1015 podél parc. č. 480/13, případná náhrada za stávající oplocení z betonových panelů délka 42 m, výška 2 m.
- Svojšovice: km 0,680 - 1,020 vlevo, délka 340 metrů, výška 3 m od osy krajního pruhu pohltivá, na mostě stačí výška 2 metry a může být odrazivá
- Svojšovice: km 0,720 - 0,820 vpravo, délka 100 metrů, výška 2 m od osy krajního pruhu, na mostě může být odrazivá
- Tehov, Osada Lada: 4,840 - 5,160 vpravo, délka 320 metrů, výška 2,5 m od osy krajního pruhu, může být odrazivá

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.

Vibrace mohou vznikat v období výstavby při provozu těžké techniky na stavbě a nasazení stavebních strojů (vibrační pěchy, kompresory, sbíjecí kladiva, silniční frézy, vibrační válce, aj.). Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od samotného zdroje.

U posuzovaného záměru budou stavební práce prováděny mimo obytnou zástavbu, částečně v ose stávající komunikace II/107. Průjezd těžkých vozidel obytnou zástavbou musí být v max. možné míře omezen v projektu organizace výstavby, upřednostňovány musejí být trasy mimo obytné části obcí. Zároveň je před realizací stavby nutné zpracovat přílohu o posouzení stávajících objektů v blízkosti stavby, v rámci které mohou být vytipovány objekty pro pasportizaci před začátkem stavby. Vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se v budoucnu nepředpokládá.

Při realizaci ani v provozu se nepředpokládá provozování otevřených generátorů vysokých a velmi vysokých frekvencí ani zařízení, která by takové generátory obsahovala, tj. zařízení, která by mohla být původcem nepříznivých účinků elektromagnetického záření na zdraví ve smyslu nařízení vlády č. 291/2015 Sb. o ochraně zdraví před neionizujícím zářením.

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 takového prostoru. Pro případnou nutnost osvětlení některých částí posuzované komunikace je ve stanovisku formulována odpovídající podmínka k minimalizaci tohoto vlivu.

Vlivy záměru na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky na úrovni stávajícího dostupného technického řešení záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze považovat za akceptovatelné při respektování podmínek závazného stanoviska, které vyplývají zejména z rozboru akustické situace v příslušné kapitole posudku a z obdržených vyjádření k záměru.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměr je stavbou velkého rozsahu, při které bude nakládáno se závadnými látkami většího rozsahu se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, protože se stavba nachází v blízkosti vodních toků, ve stanoveném záplavovém území; zhotovitel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. povinen v rámci organizace výstavby učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod; v rámci opatření musí být ve stupni projektové dokumentace pro stavební povolení vypracován pro období výstavby plán opatření pro případ havárie, který bude obsahovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění, tento plán bude součástí dokumentace zásad organizace výstavby.

Stavba dle mapových podkladů (<https://heis.vuv.cz>) zasahuje do úředně stanoveného záplavového území vodního toku Rokytka v katastrálním území Tehov a Řičany; úseky komunikací s mostními objekty procházejícími stanoveným záplavovým územím musí být v dalším stupni projektové dokumentace hydrotechnicky posouzeny.

Pro stavební objekty realizované v záplavovém území bude pro období výstavby vypracován povodňový plán, který bude splňovat požadavky a náležitosti zákona 254/2001 Sb. a odvětvové normy TNV 752931 Povodňové plány.

V rámci posuzovaného záměru „Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko – jih“ bude dotčeno 5 koryt vodních toků výstavbou nových silničních objektů (silniční mosty) nebo budoucím vyústěním odvodňovacího systému pozemní komunikace – návrhy nových profilů mostních objektů včetně propustků musí být v dalším stupni projektové dokumentace doloženy hydrotechnickým posouzením vyhovující průtočné kapacitě.

Při návrhu odvodnění pozemní komunikace a souvisejících objektů bude respektován požadavek §5, odst.3 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách - stavebník je dle odst.3 §5 zákona 254/2001 Sb. povinen zabezpečit omezení odtoku povrchových vod vzniklých dopadem atmosférických srážek na tyto stavby akumulací a následným využitím, popřípadě vsakováním na pozemku, výparem, anebo, není-li žádný z těchto způsobů omezení odtoku srážkových vod možný nebo dostatečný, jejich zadržováním a řízeným odváděním nebo kombinací těchto způsobů.

Vzhledem ke specifickému stavebnímu pozemku, na kterém je umístěno silniční těleso, jehož zemní plán je bezpodmínečně nutné odvodnit, musí u jednotlivých odvodňovaných úseků projektant respektovat veškeré legislativní požadavky; řešení bude navrhováno na základě prostorových možností vyskytujících se na stavebním pozemku, technických možností, geologických podmínek a kapacit dotčených vodních toků.

Navrhovaná vsakovací zařízení srážkových vod budou řešena v souladu s ČSN 75 9010.

Při odvádění srážkových vod do dotčených vodních toků bude hydrotechnickými výpočty doloženo zachování stávajících odtokových poměrů, včetně návrhů regulačních technických opatření (viz TNV 75 9011).

Vzhledem ke stupni projektové dokumentace nebyl zatím proveden hydrogeologický průzkum zájmového území; z tohoto důvodu je hydrotechnický návrh odvodnění komunikace proveden pro nejhorší možné geologické podmínky v místě stavby, tzn. nepropustné horninové podloží, které neumožní přirozené včasné zasáknutí srážkových vod do horninového prostředí prostřednictvím nezapevněných příkopů.

V dalších stupních projektové dokumentace bude provedeno hydrogeologické posouzení zájmového území stavby a na základě jeho závěru případně přehodnotit vodohospodářské řešení ve vztahu k využití vsakovacích objektů.

Uvažováno je se zachytáváním srážkových vod v osmi retenčních nádržích; před retenčními nádržemi budou osazeny dešťové usazovací nádrže pro zachycení sedimentů; odtok

z retenčních nádrží bude regulovaný s uvažováním povoleného odtoku 3,0 l/s. ha zastavěné plochy a na regulovaném odtoku bude osazen odlučovač lehkých kapalin, po přečištění srážkových vod budou tyto dále vypouštěny do křížených vodních toků.

Obecně bude většina retenčních nádrží navržena jako suché poldry; v lokalitě u Panského rybníka na Říčanském potoce je doporučena realizace retenční nádrže se stálým nadržáním, tj. s trvalou vodní hladinou, což by znamenalo lepší začlenění do krajiny.

Striktní oddělení znečištěných vod z komunikace v místech turbo okružní křižovatky v 5,900 km a zároveň nedostatek prostoru pro realizaci otevřené zemní retenční nádrže ovlivňuje návrh umístění podzemní sestavy nádrží hned vedle komunikace I/2 a to ve směru na Říčany; uvedené řešení se vyhýbá oblasti přírodní památky Louka u Vojkova.

Návrh záměru musí respektovat realizaci opatření navržených v rámci Plánu dílčího povodí Dolní Vltavy pro útvar povrchových vod DVL_0750 - DVL31201015 Revitalizace Říčanského potoka v úseku mezi Tehovem a Světicemi.

Hranice nejbližšího ochranného pásma vodního zdroje se nachází v nejbližší vzdálenosti cca 306 m severovýchodně od osy trasy (km staničení cca 3,8). Jedná se o ochranné pásmo II. stupně vodního zdroje "Svěstice studny S1, S2"; v tomto úseku prochází trasa poměrně hlubokým zářezem – max. hloubka nivelety trasy vůči stávajícímu terénu je 6,567 m; vzhledem k morfologické situaci v tomto území, vzdálenosti ochranného pásma od navržené trasy a hloubce navrženého zářezu je doporučeno posoudit vliv záměru na chráněné vodní zdroje oprávněným hydrogeologem.

V případě výskytu individuálních vodních zdrojů v dosahu částí trasy vedených v zářezu, musí být tyto také do posouzení zahrnuty.

Celkově se uvádí, že u povrchových vod nedojde k výraznému zásahu do charakteru odvodnění oblasti a tím ovlivnění rozsáhlého území přesahujícího lokální charakter. Dle rozsahu záměru a jeho umístění nedojde ani k významnému ovlivnění kvality povrchových a podzemních vod a kvantity vod podzemních.

Vlivy záměru na povrchové a podzemní vody lze považovat za málo významné za předpokladu respektování 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

Vyvolané zábory ZPF a PUPFL jsou jedním z hlavních vlivů působících negativně na půdu z hlediska hodnocení posuzované stavby. Celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí cca 15,3 ha. Dokumentace uvádí, že pro navrhovanou stavbu je nezbytný zábor III. třídy ochrany (57,3 %), III. třídy ochrany (40,6 %) a IV. třídy ochrany (2,1 %).

Dokumentace uzavírá, že ve vztahu k existující třídě ochrany lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

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 3,3 ha.

Dle dokumentace lze záměr z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za spíše menší, z hlediska významnosti vlivu za méně 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.

Dle výše uvedeného lze vlivy záměru na ZPF hodnotit jako středně významné, z hlediska PUPFL za méně významné.

Vlivy na přírodní zdroje

Podle získaných údajů z archivu České geologické služby – Geofondu Praha – registr poddolovaných území a ložisek nerostných surovin se v zájmovém území projektované silniční stavby nenachází žádná poddolovaná území ani ložiska nerostných surovin.

Na základě uvedených skutečností je konstatováno, že posuzovaný záměr je z hlediska vlivů na přírodní zdroje akceptovatelný.

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

Z hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody vyplývá, že posuzovaná komunikace prochází intenzivně využívanou krajinou. Přírodní a přírodě blízké biotopy jsou v přímém střetu se záměrem zastoupeny pouze v drobných fragmentech, a to v podobě údolních jasanovo-olšových luhů v Říčanském lese a také jakožto rákosina na Říčanském potoce.

Zvláště chráněné druhy a druhy Červeného seznamu v PP Louka u Vojkova nebudou s ohledem na navržené řešení odvodnění turbo okružní křižovatky a umístění retenčních nádrží ovlivněny. Populace prstnaticů májových a kosaticů sibiřských by mohla být ovlivněna v souvislosti se změnami vodního režimu v území. Vzhledem k navrženému řešení však toto ovlivnění není předpokládáno. Vodní režim zůstane zachován, a to jak vodní režim Rokytky, kdy záměr nepředpokládá úpravy toku, případně zahlubování jeho koryta. I nadále je počítáno také se zachováním dočasné vodoteče, resp. odvodnění, které prochází pod stávající silnicí I/2 na východním okraji křižovatky.

V souvislosti s rozšířením náspu silnice I/2 může dojít k vyššímu riziku ruderalizace a zavlékání invazních a expanzních druhů podél náspu. Jejich pronikání do plochy přírodní památky bude tlumeno vyšším podmáčením severní části PP.

Celkem bylo v zájmové lokalitě zaznamenáno 330 stromů a 4 660 m² porostů keřů/náletu dřevin. Dle vyhlášky 189/2013 Sb. bude nutné požádat o povolení ke kácení pro 129 kusů stromů, které mají obvod větší nebo roven 80 cm a dále bude nezbytné požádat o povolení ke kácení pro 3 033 m² porostů keřů a náletových dřevin o jednotlivých souvislých plochách které jsou rovny nebo větší než 40 m².

Dřeviny rostoucí mimo les budou káceny zejména v místech křížení s liniovými strukturami, jako jsou polní cesty, silniční komunikace doprovázené ovocnými dřevinami, výsadba dřevin vybíhající z obce Tehov a břehové porosty vodních toků. Rozsáhlejší kácení se týká také registrovaného VKP Remíz u vlečky.

Náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou řešeny v rámci procesu o povolení ke kácení zeleně (§ 9 zák. č. 114/1992 Sb.), po projednání kácení dřevin rostoucích mimo les.

Během průzkumů byla dle dokumentace zaznamenána také řada zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů. Někteří pouze na přeletu, jiní jsou přímo vázáni na vegetaci a porosty dřevin v trase záměru, další využívají území k migracím. Tyto druhy, resp. jejich populace mohou být záměrem více či méně dotčeny. Navržena byla taková zmírňující opatření, aby byla míra jejich ovlivnění co možná nejnižší.

Migrační posouzení bylo provedeno na lokální, regionální i nadregionální úrovni podle metodiky Hlaváče a Anděla (2001), navržená podoba migrační objektů v trase komunikace byla vypracována ve vazbě na ekologické nároky druhů živočichů v souladu s platnými Technickými podmínkami Ministerstva dopravy ČR č. 180 (Anděl a kol. 2006). Při umístění a charakteristice migračních objektů (požadavky na doprovodná zařízení, vegetační úpravy, zábor půdy a ekonomické optimalizace návrhů) bylo technické řešení průběžně konzultováno s investorem záměru a dotčenými orgány státní správy a územní samosprávy. Dle dokumentace záměr není lokalizován v ploše migračně významných území, neprochází jím žádný migrační koridor,

nejsou zde evidována kolizní místa na komunikacích (plazi, vydra říční) ani není situován v mezinárodně významných částech přírody (EECONET).

V území je na stávající silnici II/107 vymezeno u soustavy rybníků Lada I a Lada II v Tehově u Říčán kolizní místo obojživelníků a plazů na komunikacích, trasa navržené komunikace dále křížuje kolizní místo v okolí Panského rybníka a Říčanského potoka západním směrem u Tehova (webgis.nature.cz).

Vlastními průzkumy byla potvrzena stabilní populace ropuchy obecné na rybníku Lada I, v jarních měsících aktuálního roku byla podél stávající silnice umístěna liniová zábrana ve směru migrujících žab k vodní nádrži.

V úseku navržené trasy se nachází 8 mostů a 4 nadjezdy. Dokumentace dále z hlediska migrace uvádí přehled relevantních mostních objektů. Všechny mostní objekty přes dotčené vodní toky mají z pohledu migrující zvěře dostatečné parametry a mohou být k migraci živočichů využity.

V souvislosti s realizací posuzovaného záměru nedojde k významně negativnímu ovlivnění migrační prostupnosti oproti stávajícímu stavu, zejména s přihlédnutím k doporučením a kompenzačním opatřením, uvedeným v biologickém průzkumu (biologický dozor stavby, umístění zábrany proti vstupu obojživelníků na komunikaci, záchranné transfery, etapizace stavby apod.).

Stavbou dojde ke střetu s vyhlášeným VKP ve smyslu § 6 zákona č. 114/1992 Sb. – cca v km 0,300 je křížováno VKP Remíz u vlečky do Velkých Popovic – bříza dub. Dokumentace uvádí, že po předběžném projednání s OŽP MěÚ Říčany byla vytypována lokalita na pozemcích p. č. 509/1 a 509/2 v k.ú. Všestary u Říčán v km 2,4, kde bude navržen v navazujících stupních projektové přípravy mokřadní biotop vázaný na vodoteč s výsadbami.

Z hlediska územního systému ekologické stability (ÚSES) dokumentace uvádí, že ke křížení lokálních biokoridorů bude docházet v průběhu celé trasy. Většinou se jedná o křížení s drobnými vodními toky. Zde je pro zachování ekologicko-stabilizačních funkcí dle dokumentace důležité navrhnout dostatečně kapacitní objekty s vhodnou úpravou toku, resp. podmostí.

Ekologicko-stabilizační funkce funkčních prvků ÚSES zůstane zachována s ohledem na rozměry navržených mostů.

V těsné blízkosti turbo okružní křižovatky byla vyhlášena přírodní památka Louka u Vojkova. Stavba zasahuje do jejího ochranného pásma.

Po domluvě se zpracovatelem koncepce nakládání se srážkovými vodami bylo dle dokumentace dohodnuto technické řešení bez nutnosti zásahu do ochranného pásma či přímo do území PP. Retenční nádrže budou situovány západně od křižovatky, níže po toku Rokytky.

Riziko představuje potenciální změna odtokových poměrů. Lokalita je vprostřed rozetnuta kanálem, severně od něho, směrem k silnici I/2 převažuje vegetace vysokých ostřic v mozaice s tužebníkovými lady. Dokumentace uvádí, že nebude zasahováno do toku Rokytky na území PP, její koryto nebude v souvislosti se stavbou zahlubováno. Zároveň zůstane zachován stávající občasný tok, který odvodňuje území severně od I/2 na východním okraji křižovatky. S ohledem na uvedené lze ovlivnění lokality vyloučit.

Dokumentace uvádí, že v rámci realizace stavby budou navrženy vegetační úpravy na zářezech a náspech komunikace v rozsahu cca 283 ks stromů a 1500 ks keřů.

Vlivy záměru na biologickou rozmanitost lze považovat za akceptovatelné, a to za předpokladu respektování podmínek formulovaných v závazném stanovisku, které vedou k minimalizaci vlivů na ekosystémy.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Zájmové území se rozkládá v zemědělsky intenzivně využívané krajině. Severní úsek prochází přes hospodářské lesy Říčanského lesa, bez výraznějších vizuálních projevů. Dále je trasa vedena přes rozsáhlé zemědělské plochy západně od Tehova, kde se svažuje k Říčanskému potoku. Následují opět rozsáhlé intenzivně zemědělsky využívané plochy s minimem linií, jež by je rozčleňovaly. Nově navrhovaná komunikace přinese do krajiny jisté změny. Analýza prokázala, že tyto změny nejsou pro ráz a identitu krajiny zcela pozměňující.

Na základě provedeného posouzení je navrhovaná komunikace řešena s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu, neboť představuje slabý, maximálně však středně silný zásah do identifikovaných rysů a hodnot. Je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

Vlivy záměru na krajinu a její ekologické funkce lze považovat za akceptovatelné při respektování podmínek formulovaných v závazném stanovisku.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Plánovaná stavba nezasahuje do území s archeologickými nálezy UAN I a UAN II. Posuzovaný záměr nezasahuje do nemovitých kulturních památek. Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá § 22 a § 23 zákona č. 20/1987 Sb.

Vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní památky lze považovat za nevýznamné.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

Záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích. Přeshraniční vlivy záměru jsou vyloučeny.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Přeložka silnice II/107 převezme po svém dokončení značnou část dopravního zatížení ze stávající silnice II/107. Zároveň bude plnit funkci propojení mezi dálnicí D1 a silnicí I/2, čímž se stane také alternativou ke v současnosti přetížené silnici II/101. Rozdělení dopravního zatížení mezi dvě souběžné komunikace přinese snížení dopravního zatížení na průjezdu městem Říčany.

Značný vliv na celkové zatížení na přeložce silnice II/107 bude mít dostavba jihovýchodní části Pražského okruhu, konkrétně stavba D0 511, která propojí dálnici D1 s dálnicí D11. V případě nerealizace této části Pražského okruhu by přeložka silnice II/107 částečně suplovala i toto chybějící propojení. Z tohoto důvodu je žádoucí zprovoznění přeložky silnice II/107 až po zprovoznění stavby D0 511.

V závazném stanovisku jsou formulovány podmínky, aby v rámci dokumentace pro územní řízení byla vypracována aktuální hluková a rozptylová studie, která bude reflektovat aktuální stav realizace dalších liniových staveb, které by mohly případně ovlivnit použitelný dopravní model, a tím i vyhodnocení akustické a imisní situace v zájmovém území. Požadavek na zprovoznění přeložky silnice II/107 až po zprovoznění stavby D0 511 je rovněž zapracován do podmínek závazného stanoviska.

Závěr

Na základě provedeného posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je vysloven závěr, že za podmínek stanovených v závazném stanovisku nedojde vlivem realizace záměru ani při jeho spolupůsobení s dalšími záměry v území k poškozování životního prostředí nad únosnou míru a k významnému zhoršení kvality jednotlivých složek životního prostředí a zdraví obyvatel v dotčeném území.

Příslušný úřad se ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

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 památce Louka u Vojkova. 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 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.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

K dokumentaci byly v zákonné lhůtě doručeny Krajskému úřadu Středočeského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství celkem 7 vyjádření veřejnosti, dotčené veřejnosti, dotčených správních orgánů a územně samosprávných celků.

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku, který je zveřejněn v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru STC2593. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

Příslušný úřad obdržel vyjádření k dokumentaci od následujících subjektů:

1. Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství
vyjádření ze dne 12. 8. 2024 č. j.: 107773/2024/KUSK

2. Městský úřad Říčany, Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 9. 8. 2024 č. j.: 212034/2024/MURI/OŽP/1460

3. Středočeský kraj, radní pro oblast životního prostředí a zemědělství
vyjádření ze dne 8. 8. 2024 č. j.: 107157/2024/KUSK

4. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze
vyjádření ze dne 24. 7. 2024 č. j.: S-KHSSC 52044/2024

5. Obec Tehov
vyjádření ze dne 5.8. 2024 č. j.: 2024-0472-THV

6. Klidný Tehov a okolí z.s.
vyjádření ze dne 12. 8. 2024 (doručeno KÚSK pod č. j. 108411/2024/KUSK)

7. Veřejnost
vyjádření ze dne 12. 8. 2024 (doručeno KÚSK pod č. j. 108410/2024/KUSK)

1. Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství

Podstata vyjádření:

1a) Z hlediska ochrany přírody a krajiny

Krajský úřad jako orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.), sděluje k dokumentaci záměru „Říčansko-jih, zlepšení dopravní obslužnosti území“, že z hlediska ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000, jakož i vymezení nadregionálních a regionálních prvků územního systému ekologické stability nemá žádné připomínky. Stanovisko k vlivu na soustavu Natura 2000 bylo vydáno dne 23. 3.2023 pod č. j. 028721/2023/KUSK (vliv vyloučen).

Navržený záměr je v místě okružní křižovatky silnic I/2 a III/1011 v územním konfliktu s ochranným pásmem přírodní památky Louka u Vojkova (dále též „Památku“) a okrajově i s vlastním chráněným územím, a to vlivem rozšíření zemního tělesa silnice. Jejím předmětem ochrany jsou společenstva vlhkých pcháčovských luk (T1.5), střídavě vlhkých bezkolencových luk (T1.9), s výskytem ohrožených a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, v komplexu s údolní nivou a vodním tokem. Dokumentace navrhuje některá opatření k eliminaci případných negativních vlivů na Památku. Byla stanovena podmínka zachování stávajících odtokových poměrů v Rokytce, zákaz zahlobení koryta toku, a zákaz realizace příkopů, které by mohly louku drénovat. Retenční nádrže budou situovány západně od křižovatky, níže po toku Rokytky. Pro fázi výstavby má být ustanoven biologický dozor. Před začátkem prací má být vytyčeno území, kde nesmí probíhat stavební práce, zřizovány přístupové cesty ani zařízení stavenišť.

Uvedená opatření považuje Krajský úřad za účelná, nicméně navrhuje, aby v navazující projektové dokumentaci bylo výslovně uvedeno, že vymezení staveniště v prostoru ochranného pásma Památky musí být provedeno po dohodě se zdejším orgánem ochrany přírody. Krajský úřad dále požaduje, aby vzhledem k vysoké fragmentaci krajiny v úseku dotčeném záměrem byla navržena doplňková kompenzační opatření pro podporu ohrožených a zvláště chráněných živočichů, kteří využívají Památku jako svůj biotop nebo území k migraci. V navazující projektové dokumentaci by po dohodě se zdejším orgánem ochrany přírody a v souladu s plánem péče měly být navrženy mělké tůně pro podporu obojživelníků a bezobratlých.

Záměr ovlivní řadu zvláště chráněných druhů živočichů, z nichž u některých lze předpokládat přímý zábor biotopu, rušení, poškození vývojových stádií i usmrcení jedinců. U vybraných druhů je navrhován záchranný transfer. Z tohoto důvodu dokumentace obsahuje biologické hodnocení zpracované podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v němž jsou navržena opatření k předcházení, eliminaci a omezení rušivých vlivů. Současně jsou popsány konkrétní lokality, činnosti a druhy, pro něž by měla být podána žádost o výjimku ze zákazů uvedených v základních ochranných podmínkách podle § 50 zákona č. 114/1992 Sb.

Krajský úřad považuje dokumentaci v tomto směru za dostatečně podrobnou a navržená opatření za účelná. Vzhledem k výše zmíněné vysoké fragmentaci krajiny je třeba považovat parametry migračních objektů podle TP 180 „Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy“ za minimální. Proto požaduje navrhnout jejich profily tak, aby migrační nároky plnily s dostatečnou rezervou.

Vypořádání: Problematika vymezení stavenišť po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody je zpracována do podmínek závazného stanoviska.

Ve vztahu k doporučení týkající se realizace mělkých tůň pro podporu obojživelníků a bezobratlých jsou v příslušné podmínce v závazném stanovisku formulovány kromě jiného i následující podmínky viz ad 20:

- jako kompenzační opatření za zásah do VKP Remíz u vlečky do Velkých Popovic – bříza, dub vyhlášeného vyhláškou Okresního úřadu Praha – východ č.j. 6/ŽP/94 navrhnout a realizovat náhradní biotop mokřadního typu včetně tůní s výsadbou stromů na předjednaných pozemcích p.č. 509/1 a 509/2 v k.ú. Všešary u Říčan
- kromě retenčních nádrží vytvářet bez ohledu na výsledky vsakovacích zkoušek další drobné tůně s mírnými sklony břehů a nepravidelnou břehovou linií (nepravidelného tvaru); návrh jejich umístění konzultovat s příslušnými orgány ochrany přírody
- rozpracovat návrh kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu jako podklad k žádosti o výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů
- stanovit nezbytné termíny pro realizaci náhradních biotopů před zahájením stavby

V souladu s doporučením MěÚ v Říčanech je v závazném stanovisku formulována podmínka ad 27 umísťovat plochy deponií, zařízení staveníšť či přístupové komunikace mimo přírodně hodnotné lokality, tedy bez zásahu do VKP, ÚSES, PUPFL a ochranného pásma lesa; zcela minimalizovat rozsah nutných zásahů do mimolesní zeleně.

Z hlediska konstatování, že „vzhledem k vysoké fragmentaci krajiny je třeba považovat parametry migračních objektů podle TP 180 „Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy“ za minimální“ lze uvést, že dle sdělení oznamovatele dosud nejsou vyprojektované mostní objekty a je k dispozici pouze návrh délky a výšky mostních objektů, tudíž dosud nebyly vypočteny indexy otevřenosti, které by bylo možné podle TP 180 následovně vyhodnotit. Ve vztahu k migračním objektům pro charakteristické skupiny živočichů kategorie A lze uvést, že z provedeného migračního posouzení dosud vyplývá, že záměr není lokalizován v ploše migračně významných území a neprochází jím žádný migrační koridor. Kromě toho je nezbytné připomenout, že požadavek na zvýšení světlé výšky mostních objektů jde proti požadavkům zástupců obcí na vedení trasy v zářezu pro snížení akustických vlivů.

Ve vztahu k problematice migrace živočichů je posudkem v závazném stanovisku formulována podmínka ad 19 zpracovat v rámci navazující projektové přípravy detailní migrační studii, kde:

- bude posouzen a prověřen migrační potenciál technického řešení stavby z hlediska již navržených migračních opatření minimálně pro charakteristické skupiny živočichů kategorie B a podrobněji rozpracováno detailní řešení těchto migračních objektů s tím, že jejich konečné parametry budou taktéž zohledňovat metodiku AOPK z roku 2020 „Doprava a ochrana fauny v ČR“
- bude rozpracován a následně zrealizován návrh umístění trvalých bariér s tím, že jejich lokalizace a rozsah bude upřesněn dle výsledků odchyty živočichů z dočasných bariér použitých při samotné výstavbě nebo z transferů v souvislosti s výstavbou; pozornost bude věnována zejména lokalitě rybníků Lada I, II a Panský a Říčanského potoka, vč. lesních porostů; výskyt obojživelníků bude prověřen především u Panského rybníka a Říčanského potoka, kde jejich výskyt nebyl prokázán
- bude navrženo a zrealizováno oplocení dle výstupů studie s tím, že oplocení bude navrhováno v koruně svahů tak, aby umožnilo využít vnější ozeleněný svah jako útočiště drobných živočichů
- na začátku a konci propustků nebudou umísťovány jímky ani překážky vyšší než 10 cm
- k opevnování břehů vodních toků bude využíván přednostně kamenný pohoz, respektive kamenná rovnanina nebo kamenná dlažba s hlubokým spárováním; vyloučit betonovou dlažbu, panely nebo prostý beton
- bude pod mostními objekty ponechán v co největší míře přírodní, nezpevněný povrch
- bude navrženo konečné řešení migračních objektů konzultováno s příslušným orgánem ochrany přírody a s příslušným mysliveckým sdružením

1b) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Podle předložené projektové dokumentace je záměr umístěn mimo jiné i na pozemcích, které jsou součástí zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“): je vyžadováno trvalé odnětí

zemědělské půdy ze ZPF v rozsahu 14,9873 ha a dočasné odnětí zemědělské půdy ze ZPF v blíže nespecifikovaném rozsahu. Před povolením záměru je nutné získat souhlas příslušného orgánu ochrany ZPF k trvalému a dočasnému odnětí zemědělské půdy ze ZPF dle ustanovení § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF. Žádost o udělení souhlasu orgánu ochrany ZPF k trvalému odnětí zemědělské půdy ze ZPF musí mít veškeré náležitosti dle ustanovení § 9 odst. 6 zákona o ochraně ZPF a podává se u obecního úřadu obce s rozšířenou působností, v daném případě u Městského úřadu v Říčanech.

S účinností od 1. 7. 2024 se na místo souhlasu/nesouhlasu orgánu ochrany ZPF trvalému/dočasnému odnětí půdy ze ZPF vydává jednotné environmentální stanovisko podle zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku, ve znění pozdějších předpisů.

Vypořádání: Požadavky související s odnětím pozemků ze ZPF v rámci jednotného environmentálního stanoviska vyplývají z příslušného složkového zákona, a proto v souladu s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 v závazném stanovisku nejsou formulovány k této problematice podmínky.

1c) Z hlediska ochrany ovzduší

Jedná se o projekt, který je v souladu s podpůrným opatřením pod kódem PZKO_2020_P_9 *Odklon tranzitní a části vnitroměstské dopravy mimo obydlené části obcí* v rámci aktualizovaného Programu zlepšování kvality ovzduší Zóna Střední Čechy – CZ02. Stavební činnost, která bude spojená s tímto projektem, může být ale výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM₁₀ a PM_{2,5}), proto je nutné při provádění stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností.

K nejefektivnějším patří např. očišťování kol nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na dopravní komunikace, minimalizace délky tras staveništní dopravy (výběr nejbližší skládky a deponií zeminy). Neodkrývat u stavby celý povrch najednou, ale provádět skrývku půdy a zemní práce postupně v závislosti na místě výstavby. Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdopokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, je vhodné použít jutové plátno, mulč, látky či aplikovat jiná řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu. Plochy určené k následnému zpevnění dočasně zhutnit nebo použít chemické stabilizátory pro snížení prašnosti. Zakrývat prašný stavební materiál při převozu na stavbu či izolovat prostory stavby od okolní zástavby. Za suchého počasí případně provádět skrápění areálu stavby.

Realizace některých opatření, která jsou uvedena v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností, povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě. Pro fázi provozu je vhodným opatřením k omezení prašnosti výsadba liniové zeleně podél nové přeložky.

Vypořádání: V závazném stanovisku je zapracována podmínka ad 24 související s omezováním emisí v etapě výstavby, a to z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší zapracovat do ZOV následující opatření, které bude zhotovitel stavby povinen respektovat:

- *staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti*
- *použití nákladních automobilů splňujících emisní limit EURO V*
- *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*

- používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky
- po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo
- po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum
- v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch
- v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště
- k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné 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 průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly
- minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukávání jemných částic do okolí
- umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál

1d) Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa

Záměr předpokládá trvalý zábor lesních pozemků o výměře 3,2735 ha, dočasný zábor není vyhodnocen, avšak je předpokládán. Záměr vychází ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a je v souladu se schválenými územními plány dotčených obcí. Krajský úřad upozorňuje, že záměr podléhá souhlasu ve smyslu ust. § 14 odst. 2 lesního zákona, respektive režimu podle zákona 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku (dále jen „JES“), v rámci kterého mohou být uplatněny podmínky týkající se ochranného pásma lesa a ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa. S ohledem na skutečnost, že se jedná o záměr s předpokládaným trvalým záborům PUPFL nad 1 ha, bude k vyřízení příslušným orgánem státní správy Krajský úřad Středočeského kraje.

Vypořádání: Požadavky související s odnětím pozemků z PUPFL v rámci jednotného environmentálního stanoviska vyplývají z příslušného složkového zákona, a proto v souladu s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 v závazném stanovisku nejsou formulovány k této problematice podmínky.

K požadavkům souvisejícím s realizací záměru v okrajových porostech pozemků v kategorii PUPFL jsou v závazném stanovisku formulovány následující podmínky:

- ad 21: 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
- ad 22: v navazující projektové dokumentaci předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škod způsobených na produkčních funkcích lesa
- ad 27: minimalizovat zábory pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; 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

- *ad 34: v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trasy s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, provádět již v průběhu výstavby podporu porostního pláště ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí vůči škodlivým činitelům a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt a 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*
- *ad 35: 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*

1e) Z hlediska dalších složkových zákonů není Krajský úřad dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

2. Městský úřad Říčany, Odbor životního prostředí

Podstata vyjádření:

2a) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu bez připomínek.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

2b) Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa

Podle ust. § 48a odst. 2 písm. c) lesního zákona vydává závazné stanovisko k řízení podle jiného právního předpisu (stavební zákon), jímž mají být dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa o výměře 1 ha a více (§ 14 odst. 2 a 3 lesního zákona) Krajský úřad, tj. Krajský úřad Středočeského kraje, Zborovská 11, 15021 Praha 5.

Podle ust. § 48a odst. 1 písm. b) lesního zákona rozhoduje o odnětí lesních pozemků plnění funkcí lesa nebo o omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa o výměře 1 ha a více a o výši poplatků za odnětí (§ 17 odst. 1 lesního zákona), Krajský úřad, tj. Krajský úřad Středočeského kraje, Zborovská 11, 15021 Praha 5.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

2c) Z hlediska myslivosti bez připomínek.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

2d) Z hlediska ochrany přírody a krajiny – obecné připomínky:

V textové části na str. 106 (předposlední odstavec) je chybně uvedeno, že VKP nebylo vyhlášeno MěÚ v Říčanech dne 1.6.1994.

Vypořádání: V uvedeném odstavci dokumentace je uvedeno: „Stavbou dojde ke střetu s VKP ve smyslu §6 zákona č. 114/1992 Sb. - cca v km 0,300 je křižován VKP Remíz u vlečky do Velkých Popovic – bříza dub. Toto VKP bylo vyhlášeno dne 1. 6. 1994 MěÚ Říčany“. Z hlediska veřejně dostupných zdrojů lze doplnit, že registrace tohoto VKP byla provedena vyhl. Okresního úřadu Praha – východ č.j. 6/ŽP/94. Uvedené skutečnosti nijak neovlivňují hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

2e) Ochrana prvků VKP a prvků ÚSES:

Z důvodu zajištění max. ochrany údolních niv (VKP ze zákona) a prostupnosti prvků ÚSES požadujeme stavby retenčních nádrží umístit nejlépe mimo prvky VKP, což je uvedeno i v bodě č. 5 kapitoly D.IV dokumentace – Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko – jih

Dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů.

V jiných částech této dokumentace (např. str. 164, 165) je ale uvedeno, cituji:“ Retenční nádrže budou umístěny v blízkosti vodních toků, a to z obou stran koryta, aby nedocházelo ke křížení s vodním tokem.“ Požadujeme vyřešit tento dvojitý výklad umístění RN:

Jedná o technické stavby s přístupovou komunikací, které musí být z bezpečnostních důvodů oploceny. Jejich umístění v bezprostřední blízkosti vodních toků způsobuje poškození VKP a omezuje migrační propustnost ÚSES.

Prvky ÚSES a VKP budou už tak dotčeny přeložkami cyklostezek.

Vypořádání: 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. Současně z dosud provedených průzkumů není patrné, jaké jsou podmínky pro vsakování v zájmovém území; umístění RN vyplývá z reliéfu a nutnosti odvodnění v nejnižším místě v blízkosti vodoteče.

Je nezbytné v navazující projektové dokumentaci v případě odvádění srážkových vod do vodoteče jednoznačně dokladovat, že realizací záměru nedojde ke zhoršení odtokových poměrů u recipientů, kam je předpokládáno vypouštění dešťových vod z odvodnění komunikace tak, aby nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů.

Na základě výše uvedených skutečností, se zohledněním obdržených vyjádření je v závazném stanovisku formulována následující podmínka:

- *ad 8: 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, které bude kromě jiného požadovat 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; retenční nádrže 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 rozmanitějšího prostředí; budou-li retenční nádrže realizovány jako vsakovací, bude možné je umísťovat i do údolních niv vzhledem k charakteru reliéfu a nutnosti odvodnění v nejnižším místě v blízkosti vodoteče za předpokladu získání závazného souhlasu k zásahu do VKP*

2f) Požadujeme doplnit do kapitoly Opatření D.IV:

- Do prostoru VKP, ÚSES nebude ukládána výkopová zemina (zničení VKP a omezení propustnosti prvků ÚSES).
- Škodlivé zásahy do VKP budou nahrazeny kompenzačními opatřeními (např. tůně v údolních nivách).

Vypořádání: V závazném stanovisku je formulována podmínka ad 27 plochy deponií, zařízení stavenišť či přístupové komunikace umísťovat mimo přírodně hodnotné lokality, tedy bez zásahu do VKP, ÚSES, PUPFL a ochranného pásma lesa; zcela minimalizovat rozsah nutných zásahů do mimolesní zeleně; dále bude před začátkem stavby jasně vytyčeno území, kam nesmí být v okolí PP Louka u Vojkova zasahováno přístupovými cestami či zařízeními stavenišť; vymezení staveniště v prostoru ochranného pásma bude provedeno po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody

Dále je v závazném stanovisku formulována podmínka ad 20, aby v rámci navazující projektové dokumentace byl zpracován projekt detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru, který:

- *jako kompenzační opatření za zásah do VKP Remíz u vlečky do Velkých Popovic – bříza, dub vyhlášeného vyhláškou Okresního úřadu Praha – východ č.j. 6/ŽP/94 navrhne a zrealizuje náhradní biotop mokřadního typu včetně tůní s výsadbou stromů na předjednaných pozemcích p.č. 509/1 a 509/2 v k.ú. Všestary u Říčan*
- *kromě retenčních nádrží bude vytvářet bez ohledu na výsledky vsakovacích zkoušek další drobné tůně s mírnými sklony břehů a nepravidelnou břehovou linií (nepravidelného tvaru); návrh jejich umístění konzultovat s příslušnými orgány ochrany přírody*
- *rozpracuje návrh kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu jako podklad k žádosti o výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů*
- *stanoví nezbytné termíny pro realizaci náhradních biotopů před zahájením stavby*
- *bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a realizován za jimi stanovených podmínek*

2g) Krajinný ráz (§12 odst.2 zákona):

Pokud je zřejmé, že stavba představuje středně silný zásah do hodnot přírodní charakteristiky a středně silný až silný zásah do estetických hodnot, harmonického měřítka krajiny a harmonických vztahů v krajině, měla podle našeho názoru předložená dokumentace nejenom konstatovat, že lze přijmout opatření ke snížení těchto vlivů, ale měla by už konkrétně navrhnout opatření v jednotlivých úsecích komunikace, která by tento negativní zásah eliminovala (např. šířku zelených pásů v nejméně exponovaných úsecích).

Často se v dalším stupni PD stává, že zeleň nelze s ohledem k vykoupným pozemkům zrealizovat.

Do zjišťovacího řízení k záměru „Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko – jih“ byly zpracovány připomínky MěÚ OŽP Říčany orgánu ochrany přírody týkající se kolizních míst obojživelníků s dopravou.

V této věci byla požadována realizace výstavby dočasných zábran proti vnikání obojživelníků na stavbu zejména v km 4,8 - 5,9 včetně provedené kontroly a provádění záchranných transferů obojživelníků z míst zasažených stavbou (Tento stav byl do předloženého návrhu EIA zpracován). Stezky pro chodce a cyklisty v lokalitě u nové TOK II/107 x I/2.

Cyklotrasa 0031 je přeložena do podjezdu (pod most přes Rokytku) v km 5,860. Délka nové stezky pro chodce a cyklisty je 150 m.

Návrh předpokládá mimoúrovňové křížení i se silnicí I/2, kdy je stezka vedena podchodem pod paprskem TOK ve směru do Říčan.

Trvá požadavek převedení vody a migrujících obojživelníků korytem Rokytky brodem s opatřením pro chodce – velké balvany.

Na severní straně silnice I/2 jsou navrženy 2 nájezdové rampy do podchodu, a to jak od silnice III/1011, tak i od lesní cesty vedoucí na západ, na rampách jsou předpokládány zárubní zdi.

V případě ponechání tělesa stávající cesta a přestavbou cestu lesní cesty v původní trase od rybníka Lada k nové komunikaci požadujeme v kolizním místě jarního tahu obojživelníku zřídit stejně, jako u hlavní komunikace, pevné naváděcí bariéry doplněné o 3–5 ks migračních kanálů (typizovaného konstrukčního řešení – rošty v povrchové části cesty s prostupem světla) zapuštěné do povrchové části lesní cesty zajišťující prostupnost migrujících obojživelníků do rybníka Lada I, II a Panský. Úsek je frekventovaně dotčen dopravou a lze předpokládat

i zvýšenou mortalitu jedinců vlivem cyklo či jiného využití této komunikace. Úsek je každoročně zajišťován stavbou dočasných zábran organizací Záchraná stanice ČSOP Vlašim.

Přítomnost zástupců obojživelníků v území byla potvrzena ve vazbě na vodní plochy rybníků Lada I, II a Panský. Zároveň jsou známy střety migrujících obojživelníků při tazích z lesních porostů. S ohledem na výše uvedené je nutné konstatovat, že lesní porosty, vč. porostů výstavbou dotčených jsou biotopem několika druhů obojživelníků a v případě vzniku kaluží či dlouhodobých zvodnělých výkopů na stavbě lze předpokládat jejich rychlé osídlování.

V místě křížení s Hraniční Strouhou je uvažováno s dostatečně kapacitním mostním objektem o délce 81 m a s další zdrojnicí v délce 35 m. Ačkoliv je tedy tento úsek veden souběžně s aktuálním problematickým úsekem, kde jsou využívány dočasné zábrany proti vnikání obojživelníků na vozovku, není vzhledem k dostatečně kapacitním mostům potřeba využívat stabilních zábran proti vnikání obojživelníků na vozovku. Z důvodu, že je velká intenzita střetů migrujících obojživelníků při tazích z lesních porostů s dopravou patrná 100 m na obě strany komunikace, požadujeme instalaci trvalých zábran k navádění migrujících obojživelníků do podmostí Hraniční Strouhy a menší zdrojnice vodního toku Rokytky.

Nepožadujeme retenci vod z komunikace provádět formou otevřených retenčních nádrží, které jsou funkčně řešeny, jako suché poldry, ale ani jako nádrže se stálým nadržem vod, pokud jsou svým zábořem budovány na úkor významných krajinných prvků – údolní niva, vodní tok např. v lokalitě u Panského rybníka na Říčanském potoce a znamenalo by to hlubší nádrž či vyšší zemní hráz. V tomto případě preferujeme méně invazivní variantu podzemní retence.

Obecně bude většina retenčních nádrží navržena jako suché poldry, ale lze doporučit např. v lokalitě u Panského rybníka na Říčanském potoce retenční nádrž realizovat se stálým nadržem, tj. s trvalou vodní hladinou. Tato nádrž by se lépe začlenila do současné krajiny. Znamenalo by to hlubší nádrž či vyšší zemní hráz.

K budování retence v návaznosti na území PP Louka u Vojkova požadujeme vypouštění vod z retenční nádrže západně od křižovatky, níže po toku Rokytky řešit tak, aby nedošlo vypouštěním tzv. slaných vod z komunikace k narušení biotopu ZCHD střevle potoční.

Vypořádání: Dle názoru zpracovatele posudku, se kterým se Krajský úřad ztotožňuje, nelze zcela na úrovni předprojektové fáze záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí na požadované projektové úrovni řešit některé detaily stavby, jako jsou šířky zelených pásů apod. V závazném stanovisku je kromě jiného formulována následující podmínka:

- *ad 23:* 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:
 - dokladovat maximální možné začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu včetně zohlednění navrhovaných sadových úprav
 - zohledňovat stavby mostních těles a protihlukových stěn a dalších terénních úprav s cílem nalezení nejvhodnějšího řešení z hlediska vlivu na krajinný ráz
 - obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách
 - bude obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů včetně ideových řezů

Dále ve vztahu k sadovým úpravám je v závazném stanovisku formulována následující podmínka:

- *ad 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*
- *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)*
- *kromě zapojených pásů dřevin v blízkosti komunikace navrhovat pestřejší a více diverzifikované formy střídajících se porostů dřevin s porosty bylin bez zapojeného dřevinného porostu*
- *plnit funkce estetické, krajinnotvorné, klimatické a protierozní*
- *respektovat při volbě druhového složení dřevin místní geobotanické, klimatické a stanovištní podmínky*

Ve vztahu k převedení vody a migrujících obojživelníků korytem Rokytky brodem s opatřením pro chodce (velké balvany) lze uvést, že v místě křížení Rokytky s II/107 je navržen mostní objekt, který z hlediska migrace umožňuje migraci obojživelníků. V mostu budou navrženy bermy pro obojživelníky. V kapitole B.I.6 je uvedeno: „Dále je navrženo mimoúrovňové křížení i se silnicí I/2, kdy je stezka vedena podchodem pod paprskem TOK ve směru do Řičan. Převedení přes Rokytku je předpokládáno brodem s opatřením pro chodce tak, aby mohli přejít Rokytku suchou nohou (např. velké balvany)“.

V rámci procesu EIA je most přes Rokytku specifikován následujícími parametry:

- *délka mostu 42 m*
- *ochrana: VKP ze zákona, blízkost navrhované PP Louka u Vojkova*
- *migrační potenciál: průchozí pro všechny kategorie živočichů vyjma velkých savců*
- *rozdíl výšek stávajícího terénu a nivelety silnice 3,6 m*

Ve vztahu k uváděné připomínce týkající se migračních objektů v oblasti rybníka Lada ve vztahu k nové komunikaci z hlediska kolize v místě jarního tahu obojživelníků lze odkázat na vypořádání pod bodem 1a) této kapitoly. Detailní návrhy drobných migračních objektů by měly být upřesňovány v rámci navazující projektové přípravy záměru. V závazném stanovisku je formulována podmínka ad 19 rozpracovat a následně zrealizovat návrh umístění trvalých bariér s tím, že jejich lokalizace a rozsah budou upřesněny dle výsledků odchyty živočichů z dočasných bariér použitých při samotné výstavbě nebo transferů v souvislosti s výstavbou; pozornost bude věnována zejména lokalitě rybníků Lada I, II a Panský a Řičanského potoka, vč. lesních porostů; výskyt obojživelníků bude prověřen především u Panského rybníka a Řičanského potoka, kde jejich výskyt nebyl prokázán.

Krajský úřad se z hlediska problematiky retencí srážkových vod ztotožňuje s názorem zpracovatele posudku nepřiklánět se k většinovému preferování podzemních retenčních nádrží za předpokladu podání průkazu o vhodnosti zasakování vznikajících vod z tělesa komunikace. Pokud tento průkaz v rámci požadovaných vsakovacích zkoušek bude podán, potom pro zvýšení biodiverzity by dle názoru zpracovatele posudku, potažmo krajského úřadu mohly být retenční nádrže umísťovány i v údolních nivách, a to i z důvodů, že vzhledem k reliéfu terénu je z hlediska vodohospodářské studie preferováno umístění retenčních nádrží v blízkosti vodních toků. V tomto smyslu je formulována i podmínka v závazném stanovisku.

V souladu se zpracovaným vodohospodářským řešením v lokalitě u Panského rybníka je v závazném stanovisku doporučeno realizovat retenční nádrže z důvodů lepšího začlenění do krajiny se stálým nadržáním vodní hladiny.

Ve vztahu k problematice retencí v návaznosti na území PP Louka u Vojkova lze odkázat na vodohospodářské řešení (příloha č. 6), kde se uvádí: striktní oddělení znečištěných vod z komunikace v místech turbo okružní křižovatky v 5,900 km a zároveň nedostatek prostoru pro

realizaci otevřené zemní retenční nádrže ovlivňuje návrh umístění podzemní sestavy nádrží hned vedle komunikace I/2 a to ve směru na Říčany.

V hodnocení dle § 67 je uvedena podmínka, která byla zapracovaná do projektové dokumentace: odvodnění turbo okružní křižovatky v blízkosti PP Louka u Vojkova realizovat dle domluvy. Retenční nádrže budou situovány západně od křižovatky.

2h) Z hlediska odpadového hospodářství

Bez připomínek.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

2i) Z hlediska ochrany ovzduší

Bez připomínek.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

2j) Z hlediska ochrany vod

Bez připomínek.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

3. Středočeský kraj, Radní pro oblast životního prostředí a zemědělství

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 „Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko – jih“ a nemá připomínky.

V lokalitě u Panského rybníka doporučuje realizovat retenční nádrž se stálým nadržněním s využitím vyšší zemní hráze.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře. Požadavek na realizování retenční nádrže se stálým nadržněním je zapracován do podmínky ad 8 závazného stanoviska.

4. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje – územní pracoviště Praha-Východ

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 vlivů záměru Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko – jih, Všechromy, Svojšovice, Všečary u Říčan, Tehov u Říčan, Říčany u Prahy, oznamovatel záměru Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5, IČO 708 91 095 na životní prostředí se souhlasí.

Hluk

Výhledové intenzity dopravy

Ve výpočtu hluku je uvažováno s dopravním zatížením pro roky 2030 a 2050, v roce 2030 je navíc posouzen stav „s“ a „bez“ komunikace „D0 511“, která má na dopravní zatížení významný vliv.

Nejvyšších ekvivalentních hladin hluku je dosahováno ve stavu k roku 2030 bez plánované související stavby D0 511. Vlivem stavby D0 511 by mělo dojít k dopravnímu ulehčení na přeložce silnice II/107.

Z výpočtů vyplývá, že u pěti referenčních bodů (2 jsou chráněné venkovní prostory staveb, 3 jsou chráněné venkovní prostory) nejsou splněny hygienické limity hluku. Z toho důvodu jsou navrženy protihluková opatření ve formě protihlukových stěn. Pro splnění hygienických limitů hluku jsou navrhovány 4 protihlukové stěny.

Jedná se o variantu roku 2030 bez komunikace D0 511 v nejvyšších hodnotách – RD Svojšovice č.p. 27 ($L_{Aeq} = 50,3$ dB pro noc), Svojšovice č.p. 19 ($L_{Aeq} = 63,9$ dB pro den, $L_{Aeq} = 55,8$ dB pro noc) a Tehov č.p. 132 Osada Lada ($L_{Aeq} = 61,6$ dB pro den, $L_{Aeq} = 53,7$ dB pro noc).

Kromě požadovaných akustických parametrů musí navržená protihluková stěna splňovat i podmínky pro dodržení průjezdného profilu komunikace a zajištění bezpečnosti provozu, u průhledných PHS zabezpečení proti kolizi ptactva – ochranné prvky – odrazivé protihlukové stěny na mostě.

Protihlukové stěny jsou navrhovány podle chráněných venkovních prostorů a chráněných venkovních prostorů staveb, podle informací z katastru nemovitostí:

- Všechnomy: v křižovatce silnic II/107xIII/1015 podél parc. č. 480/13, případná náhrada za stávající oplocení z betonových panelů délka 42 m, výška 2 m.
- Svojšovice: km 0,680 - 1,020 vlevo, délka 340 metrů, výška 3 metry od osy krajního pruhu pohltivá, na mostě stačí výška 2 metry a může být odrazivá
- Svojšovice: 0,720 - 0,820 vpravo, délka 100 metrů, výška 2 m od osy krajního pruhu, na mostě může být odrazivá
- Tehov, Osada Lada: 4,840 - 5,160 vpravo, délka 320 metrů, výška 2,5 m od osy krajního pruhu, může být odrazivá

Návrhem protihlukových stěn budou u výpočtových bodů splněny stanovené hygienické limity hluku.

Studie předkládá výsledky výpočtu výhledových ekvivalentních hladin akustického tlaku v okolí nově navrhované přeložky silnice II/107 a předkládá možnosti snížení nadměrných ekvivalentních hladin hluku.

Po aplikování PHS jsou hodnoty:

RD Svojšovice č.p. 27 ($L_{Aeq} = 48,5$ dB pro noc), Svojšovice č.p. 19 ($L_{Aeq} = 57,4$ dB pro den, $L_{Aeq} = 49,2$ dB pro noc) a Tehov č.p. 132 Osada Lada ($L_{Aeq} = 56,8$ dB pro den, $L_{Aeq} = 49,1$ dB pro noc).

V hodnocení hluku v rámci EIA bylo hodnoceno nejzatíženější obytné území obce Všechnomy (především RD č.p. 69), které bude značně ovlivněno nově přivedenou plánovanou dopravou, a bylo navrženo protihlukové opatření, proto předmětný záměr je z hlediska jeho vlivu na akustickou situaci akceptovatelný.

Dále byly rozepsány výhledové dopravní intenzity zvlášť pro denní a noční dobu, pro objektivní zhodnocení změny aktuální situace ve všech plánovaných úsecích.

Po seznámení s obsahem dokumentace a jeho zhodnocení KHS konstatuje, že nebyl negativně dotčen zájem, který jakožto místně příslušný orgán ochrany veřejného zdraví chrání a byl shledán soulad se všemi požadovanými předpisy. Předložené materiály jsou dostatečným odborným podkladem v procesu posouzení vlivů na životní prostředí.

Vypořádání: Vzhledem k souhlasnému vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví bez komentáře. V závazném stanovisku jsou ve vztahu k minimalizaci hlukové zátěže a ověření navrhovaných protihlukových opatření pro fázi provozu formulována odpovídající doporučení.

5. Obec Tehov

Podstata vyjádření:

5a) Obec Tehov požaduje v úseku plánované přeložky II/107 od km cca 2,900 do km cca 3,210, tedy zhruba v celém rozsahu vyústění plánované komunikace ze zahloubených úseků, v místě přemostění Říčanského potoka a úrovně křižovatky se silnicí III/1011, doplnění protihlukových opatření a to ve formě vhodně kombinující protihlukové stěny (zejm. na přemostění a náspech) a krajinné terénní úpravy kombinované s intenzivní výsadbou izolační zeleně. Domníváme se, a ověřili jsme si jak konzultacemi s odbornou veřejností, tak i průzkumem obdobně situovaných dopravních staveb, že hlukové emise v daném úseku mohou být nezanedbatelné, obtěžující a mít negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví, a to mj. i vzhledem k nepříznivé terénní konfiguraci (blízké sídlo nad komunikací) a kontrastního hlukového efektu dopravy opouštějící části silnice vedené v zářezech pod úrovní okolního terénu. Stejně tak tato expozice negativně ovlivní hojně využívané hospodářské i rekreační plochy a stavby vytvořené a rozvíjené na obou stranách plánované komunikace (Panský rybník s rybářskou baštou, tehovské sportoviště a plánovaný koupací biotop).

Pro tato protihluková opatření se obec Tehov pokouší vytvořit vhodné podmínky v rámci projednávané změny územního plánu obce Tehov (kompletní dokumentace je k dispozici na www.tehov.cz/uzemni-plan).

Obec Tehov požaduje, aby terénní úpravy včetně protihlukových opatření adresovaných v předcházejícím bodě byly uzpůsobeny navrhovaným autobusovým zastávkám umístěným při křižovatce se silnicí III/1011 v km cca 3.108, zejm. ve smyslu chybějících naspů, přístupových pěších komunikací a vhodně navazujících propojení, mj. s cyklostezkou na druhém břehu Říčanského potoka.

Vypořádání: Z akustického posouzení vyplývá, že pro splnění hygienických limitů hluku jsou navrhovány 3 protihlukové stěny a 1 náhrada stávajícího oplocení.

Dále dokumentace uvádí, že kromě požadovaných akustických parametrů musí navržená protihluková stěna splňovat i podmínky pro dodržení průjezdného profilu komunikace a zajištění bezpečnosti provozu, u průhledných PHS zabezpečení proti kolizi ptactva.

Protihlukové stěny jsou navrhovány podle chráněných venkovních prostorů a chráněných venkovních prostorů staveb, a to podle informací z katastru nemovitostí.

Z hlediska požadavků na ochranu veřejného zdraví je tedy nezbytné záměr zrealizovat tak, aby bylo dosaženo plnění hygienických limitů pro denní a noční dobu.

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, což by mělo být i následně ověřeno měřením dle monitoringu hluku, který je taktéž zpracován do podmínky ad 39 závazného stanoviska.

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 případné aktualizace modelu dopravy, kde nelze vyloučit v rámci další přípravy záměru i jeho případnou změnu. Pro navazující projektovou přípravu záměru jsou v závazném stanovisku formulovány následující podmínky:

- *ad 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 „Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko – jih“ (SUDOP Praha a.s., Šafratová J., 06/2024)
- v aktualizované hlukové studii zohlednit aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do posuzovaných dopravních scénářů a aktualizované dopravní prognózy
- v aktualizované hlukové studii ověřit funkčnost navrhovaných protihlukových stěn PHS 1, PHS 2, PHS3 a PHS4
- v navazující projektové dokumentaci zpracovat do technického návrhu stavby protihluková opatření dle závěrů aktualizovaného hlukového posouzení
- 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
- rozsah závěry aktualizovaného hlukového posouzení předložit k projednání a odsouhlasení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví
- **ad 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

Případná koordinace finálního návrhu protihlukových stěn se souvisejícími úpravami komunikací musí být řešena v rámci navazující projektové přípravy mimo proces posuzování vlivů na životní prostředí, avšak opět tak, aby bylo prokázáno plnění hygienických limitů hluku pro denní a noční dobu.

6. Klidný Tehov a okolí, z. s.

Podstata vyjádření:

6a) Dotčená veřejnost má za to, že Dokumentace trpí zásadními vadami, které dle názoru dotčené veřejnosti vedou k nezpůsobilosti záměru, resp. nemožnosti provedení řádného posouzení vlivů na životní prostředí na základě dokumentace splňující podmínky podle ustanovení § 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž uvedené vady spočívající zejména v následujících okolnostech:

Vypořádání závěru zjišťovacího řízení

Na str. 3-44 Dokumentace je obsažen poměrně obsáhlý text označený jako „Vypořádání závěru zjišťovacího řízení vydaného dne 9.8.2023 KÚ Středočeského kraje“, v němž dotčené veřejnosti utajená osoba (pravděpodobně se však jedná o Zpracovatele, případně též i Oznamovatele) reaguje svými komentáři na Závěry zjišťovacího řízení ze dne 9. 8. 2023 č. j. 104984/2023/KUSK, sp. zn. SZ_080749/2023/KUSK.

Podle ustanovení § 8 odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí ve spojení s ustanovením § 19 odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí musí Dokumentace být zpracována držitelem autorizace, který je povinen Dokumentace zpracovat podle přílohy č.4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, upravující náležitosti dokumentace podle ustanovení § 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Podle přílohy č. 4 však dokumentace podle ustanovení § 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí žádné vypořádání závěrů zjišťovacího řízení podle ustanovení § 7 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí obsahovat nemá. Dotčená veřejnost proto nerozumí tomu, z jakého důvodu Dokumentace takto obsáhlé vypořádání závěrů zjišťovacího řízení podle ustanovení § 7 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí obsahuje, zvláště pak, když některé komentáře (vyznačené kurzívou), jejichž prostřednictvím jsou závěry zjišťovacího řízení podle ustanovení § 7 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vypořádávány, jsou, jak bude uvedeno dále, přinejmenším zvláštní a zcela jistě vyvolávají pochybnosti nejen o nezávislosti Zpracovatele, ale též o jeho schopnosti Dokumentaci vlivů Záměru na životní prostředí v souladu s ustanovením § 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí zpracovat.

Na uvedeném přitom dle názoru dotčené veřejnosti ničeho nemění ani okolnost, že součástí Závěrů zjišťovacího řízení ze dne 9. 8. 2023 č. j. 104984/2023/KUSK, sp. zn. SZ_080749/2023/KUSK je požadavek Krajského úřadu Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství ve znění:

„Požadujeme nejlépe v samostatné předkapitole dokumentace uvést vypořádání se závěry zjišťovacího řízení, potažmo obdrženými vyjádřeními s případnými odkazy na jednotlivé pasáže dokumentace.“

když zákon o posuzování vlivů na životní prostředí, konkrétně jeho příloha č. 4 neumožňuje do dokumentace podle ustanovení § 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí zařazování jakýchkoli „předkapitol“, případně uvádět „vypořádání se závěry zjišťovacího řízení, potažmo obdrženými vyjádřeními, s případnými odkazy na jednotlivé pasáže dokumentace“.

Vypořádání: Není patrné, z čeho vyjadřovatel vyvodil, že vypořádání připomínek bylo zpracováno „utajenou osobou“. Zpracovatel dokumentace je jasně v materiálu uveden. Obdobně není patrné, z čeho dospěl vyjadřovatel k závěru, že vypořádáním připomínek bylo zpracováno v rozporu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí. Vypořádání připomínek, respektive jejich zapracování do dokumentace EIA je standardním postupem v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Krajský úřad se ztotožňuje se zpracovatelem posudku a uvedenou připomínku považuje za irelevantní.

6b) Stejně jako v případě Oznámení dle přílohy č.3 zákona č. 100/2001 Sb. 5/2023 vypracovaného Zpracovatelem ve vztahu k Záměru (dále jen „Oznámení“), i pro Dokumentaci platí, že zcela zásadní vadou Dokumentace je vlastní vymezení Záměru. Přeložka silnice II/107, která je podstatou Záměru, má primárně sloužit jako náhrada či alternativa k silnici II/101 (zejména pak k jejímu úseku D1 Modletice - Říčany) za účelem převzetí významné části stávající intenzity dopravy na silnici II/101. Teprve druhotně má přeložka silnice II/107 sloužit skutečně jako přeložka stávající silnice II/107. Stávající silnice II/101 má výrazně vyšší intenzitu dopravy než stávající silnice II/107, zároveň pak stávající silnice II/101 pokračuje z města Říčany dále na sever, kdežto stávající silnice II/107 v obci Říčany končí. Na uvedeném nesprávném vymezení Záměru pak nemění ničeho ani okolnost, že Záměr je (údajně) definován jako „přeložka silnice II/107“ z toho důvodu, že „po zprovoznění přeložky II/107 dochází k největšímu poklesu dopravních intenzit na stávající silnici II/107“, zvláště pak, když se jedná o důvod přinejmenším diskutabilní.

Z výše uvedeného skutečného významu Záměru, tj. přeložky silnice II/107 primárně sloužící jako náhrada či alternativa k silnici II/101 (zejména pak k jejímu úseku D1 Modletice – Říčany) za účelem převzetí významné části stávající intenzity dopravy na silnici II/101, jasně vyplývá, že dotčené území musí být vymezeno výrazně šířeji, a nikoliv pouze jako Říčansko – jih, aniž

by současně byl v Dokumentaci použitý pojem „Říčansko – jih“ jakkoli definován. Vymezení tohoto pojmu jako „prostor na jihu ohraničený dálnicí D1, na západě plánovanou stavbou D0 511 a na severu silnicí I/2. Jihovýchodní stranu tohoto území pak ohraničovala pomyslná hranice tvořená obcemi Strančice, Všestary a Tehov obsažené ve vypořádání se závěry zjišťovacího řízení v jakési „předkapitole“ na str. 21 Dokumentace, pak nemůže uvedenou vadu Dokumentace jakkoli zhojit.

Samotná Dokumentace zmiňuje, toliko však v jediné větě v bodu B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry, že „bude plnit funkci propojení mezi dálnicí D1 a silnicí I/2, čímž se stane také alternativou ke v současnosti přetížené silnici II/101“. V tomtéž bodu B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry se současně uvádí, že v případě nerealizace jihovýchodní části Pražského okruhu (konkrétně stavby D0 511), by přeložka silnice II/107 částečně suplovala i toto chybějící propojení, a proto je žádoucí zprovoznění předložky silnice II/107 až po zprovoznění stavby D0 511. Konstatování, že přeložka silnice II/107 má „nahradit“ stávající silnici II/101, lze přitom navíc dohledat v mnoha výstupech představitelů Středočeského kraje a města Říčany.

Podle popisu obsaženého ve více než pěti set stránkové Dokumentaci však Záměr spočívá v „pouhé“ přeložce stávající silnice II/107, aniž by z vymezení Záměru reálně vyplýval skutečný předmět Záměru, zvláště pak též i v kombinaci s dalšími záměry (především stavbou D0 511).

O skutečném významu Záměru, resp. přeložky silnice II/107 svědčí též skutečnost, že přeložka silnice II/107 je navrhována v kategorii S 9,5/90, tedy se dvěma pruhy v celkové šířce 9,5 metru, což je druhá nejvyšší kategorie silnice II. třídy (a současně běžná kategorie silnice I. třídy). Přitom totožná přeložka silnice II/107 byla v Dopravní studii zlepšení dopravní obslužnosti zájmového území Říčansko – jih zpracované v březnu 2016 (dále jen „Dopravní studie“) na základě zadání Středočeského kraje společností SUDOP PRAHA a.s., IČO: 257 93 349, se sídlem Praha 3 - Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 13080, která je současně Zpracovatelem, a společností AF-CITYPLAN s.r.o., IČO: 473 07 218, se sídlem Magistrů 1275/13, Michle, 140 00 Praha 4, navrhována v tehdy platné kategorii S 7,5/70 (dnes S 7,5/90), tedy se dvěma pruhy v celkové šířce 7,5 metru.

V důsledku takto omezeného a nedostatečného vymezení Záměru v oznámení se skutečný význam Záměru ztrácí, zapadá a je svým způsobem do značné míry bagatelizován. S tím pak souvisí rovněž okolnost, že realizace Záměru díky jeho skutečné povaze významným způsobem ovlivní významně větší území, než je „Říčansko – jih, v Dokumentaci nově definované jako „prostor na jihu ohraničený dálnicí D1, na západě plánovanou stavbou D0 511 a na severu silnicí I/2. Jihovýchodní stranu tohoto území pak ohraničovala pomyslná hranice tvořená obcemi Strančice, Všestary a Tehov“. Současně pak v Dokumentaci v kontextu uvedeného zcela absentuje jakékoli posouzení širších vztahů v rámci území skutečně dotčeného realizací Záměru.

Těmito širšími vztahy dotčená veřejnost rozumí především dopady realizace Záměru na navazující komunikace, především silnici I/2, na niž se má přeložka silnice II/107 napojovat v místě stávající průsečné křižovatky silnice I/2 a silnice III/1011, a dále pak silnice III/1011, III/1012 a III/1013, ale i na silnici III/1011 dále navazující silnice III/10174, III/10172 a III/10176.

Pokud jde o dopad realizace Záměru na navazující silnici I/2, má dotčená veřejnost za to, že Dokumentace by měla řešit očekávatelný nárůst dopravní intenzity na již značně přetížené silnici I/2, kdy sice realizací Záměru pravděpodobně dojde k určitému rozmělnění stávající dopravní intenzity na silnici II/101 mezi silnicí II/101 a přeložku silnice II/107, avšak současně lze očekávat zavlečení nové dopravy přes přeložku silnice II/107 na silnici I/2, kdy zejména v úseku ve směru na obec Mukařov a dále především s pokračováním po silnici II/113. Realizací Záměru totiž dojde k vytvoření nové „zkratky“ pro dopravu nejen z jihovýchodního zázemí

Prahy, ale především pro dopravu po dálnici D1 ve směru do Prahy, směřující dále na silnici I/12, potažmo přes město Český Brod pak dále na dálnici D11. Stejný efekt „zkratky“ s důsledkem zvýšení dopravní intenzity předpokládá dotčená veřejnost rovněž u silnice III/1011 od konce přeložky II/107 (v křížení se silnicí I/2) a na ni navazujících silnic III/10174, III/10172 a III/10176 ve směru na město Úvaly a dále na dálnice D11 a D10.

Vypořádání: Podstata vyjádření je shodná s vyjádřením, které bylo zasláno k oznámení záměru. Na uvedené vyjádření je ve vypořádání připomínek ze zjišťovacího řízení dokumentací reagováno, a jak název záměru, tak i zdůvodnění záměru bylo vysvětleno. Reakci dokumentace na uvedené vyjádření lze považovat za logickou a dokladovatelnou i modelem dopravy pro řešené časové horizonty. Ve vztahu k rozporovanému poklesu dopravních intenzit na stávající silnici II/107 lze odkázat na porovnání mapové přílohy 2.2. a přílohy 2.3. Dopravně-inženýrských podkladů v rámci přílohy č. 6 posuzované dokumentace.

6c) Pokud jde o dopad realizace Záměru na silnice III/1011, III/1012 a III/1013, jeví se konstatování, že „přeložka silnice II/107 je vedena v nové stopě mimo intravilán výše uvedených obcí (rozuměj obcí Všechnomy, Svojšovice, Světice a Říčany - pozn. dotčené veřejnosti). Realizací projektu dojde k převedení dopravy na extravilánovou komunikaci, čímž dojde ke zrychlení průjezdu daným územím, zvýšení plynulosti i bezpečnosti provozu a zlepšení životního prostředí obyvatel dotčených obcí“, obsažené v bodu B.I.5. Dokumentace, jako přinejmenším nadsazené. Pokud jde o stávající dopravu intravilánem obce Světice po stávající silnici II/107 po průsečnou křižovatku se silnicemi III/1011 a III/1012 nacházející se ve středu obce, realizací Záměru v podstatě nedojde k převedení dopravy do extravilánu, neboť ve skutečnosti realizací Záměru dojde pouze v rámci intravilánu obce k přesunu stávající dopravy po stávající silnici II/107 dále pokračující po stávající silnici II/107 ve směru do města Říčany nebo pokračující dále po stávající silnici III/1012 na silnici III/1012, tedy dojde k přesunu dopravy ze stávající silnice II. třídy na silnici III. třídy, která k tomu není technicky uzpůsobena. Kromě toho pak realizací Záměru dojde k nárůstu dopravy po silnici III/1012 dále směřující do města Říčany. Podobný efekt pak předpokládá dotčená veřejnost v případě města Říčany, kdy díky přeložce silnice II/107 sice dojde k poklesu dopravní intenzity na silnici II/101 v jižní části města, avšak současně dojde k nárůstu dopravní intenzity na silnici I/2 v intravilánu města z dopravy směřující od dálnice D1 ve směru do Prahy přes přeložku silnice II/107, na ni navazující silnici I/2 a dále buďto směr do Prahy, případně směr na město Úvaly.

Nadto nelze přehlédnout, že Dokumentace zcela pomíjí okolnost, že přeložka silnice II/107 kromě extravilánu obcí Všechnomy, Svojšovice, Světice a Říčany prochází též extravilánem obce Tehov, nadto pak sice extravilánem, avšak nacházejícím se v přímém sousedství intravilánu obce Tehov, a to z obou jeho stran.

V kontextu výše uvedeného je přitom poměrně zvláštní, že ačkoli Dokumentace se obecně snaží Záměr a jeho význam pro území širší než „Říčansko – jih“ bagatelizovat, v příloze č. 7 Dokumentace Dopravně inženýrské podklady se uvádí, že „vyšší intenzitu dopravy na přeložce lze očekávat v etapovém stavu (pokud by nastal) bez provozu Pražského okruhu D0 511 v úseku Modletice Běchovice a bez přeložky II/101 Říčany - Úvaly, protože v tomto případě by částečně suplovala chybějící kapacitní propojení z oblasti Modletic na Severovýchod“, což přeložce silnice II/107 (Záměru) dodává poněkud jiný rozměr. V tomto směru se pak nelze nepozastavit nad tím, že tato část Dokumentace připouští (byť snad jen teoreticky) možnost, že by přeložka silnice II/107 byla realizována dříve než stavba jihovýchodní části Pražského okruhu (konkrétně stavba D0 511). A bez zajímavosti není ani to, že v této části Dokumentace se snad poprvé zmiňuje i stavby přeložky silnice II/101 Říčany – Úvaly, o níž alespoň dle názoru dotčené veřejnosti nebylo dosud vůbec řeči.

Shrnuto, dotčená veřejnost má za to, že předmětem Dokumentace je poněkud odlišný záměr, než jakým má přeložka stávající silnice II/107 ve skutečnosti být. Již tato samotná skutečnost dle názoru dotčené veřejnosti vede k nemožnosti provedení řádného posouzení vlivů na životní prostředí na základě dokumentace splňující podmínky podle ustanovení § 8 zákona

o posuzování vlivů na životní prostředí, neboť dosud probíhající posouzení vlivů na životní prostředí vedené nejprve na základě oznámení¹ záměru a posléze na základě dokumentace bude prováděno ke zcela jinému záměru, než jakým Záměr skutečně je.

Vypořádání: Podstata vyjádření je shodná s vyjádřením, které bylo zasláno k oznámení záměru. V rámci vypořádání této připomínky je v posuzované dokumentaci logicky odpovězeno, jaký je smysl této přeložky i jak se změní dopravní vztahy v území. Dle názoru zpracovatele posudku, se kterým se Krajský úřad ztotožňuje, nelze vyslovit souhlas s názorem, že proces posuzování vlivů na životní prostředí je prováděn „ke zcela jinému záměru, než jakým záměr skutečně je“. Význam záměru je dokladován v rozdílových mapách 2.4. a 2.7. Dopravně-inženýrských podkladů v rámci přílohy č. 6 posuzované dokumentace.

6d) Intenzita dopravy. Další zásadní vadou Dokumentace jsou dle názoru dotčené veřejnosti zcela podhodnocené údaje předpokládaných dopravních intenzit uvedených v bodu B.I.2. Dokumentace.

Údaje dopravních intenzit uvedené v tomto bodu měly být stanoveny za využití dopravního modelu spravovaného společností Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., IČO: 034 47 286, se sídlem Veletržní 1623/24, Holešovice, 170 00 Praha 7, a Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy a má se jednat o dopravní model hlavního města Prahy a jeho okolí, který je zpracován a průběžně aktualizován v software VISUM. Základem pro kalibraci tohoto dopravního modelu má být databáze sčítání dopravy z let 2019 a 2021, kterou disponuje společnost Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. a která čítá celkem cca 1 000 úseků komunikační sítě na území hlavního města Prahy, na kterých je prováděno sčítání dopravy. V dopravním modelu má být použito sčítání z roku 2019, které má být posledním uceleným souborem sčítání dopravy před změnami a omezeními vlivem pandemie COVID-19. Pro modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro stávající stav (podzim 2022) měl být dopravní model kalibrován na základě sčítání dopravy na profilech a křižovatkách provedeného v září 2022.

Z tabulky obsažené v bodu B.I.2. oznámení Záměru vyplývá přehled následujících předpokládaných dopravních intenzit v roce 2030, resp. 2050 na přeložce stávající silnice II/107, přičemž je uvažováno

- s variantou dopravních intenzit v roce 2030 s tím, že nebude realizována jihovýchodní část Pražského okruhu (konkrétně stavba D0 511);
- s variantou dopravních intenzit v roce 2030 a v roce 2050 s tím, že bude realizována jihovýchodní část Pražského okruhu (konkrétně stavba D0 511):

¹ Viz přípis Krajského úřadu Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 22. 6. 2023 č.j. 083607/2023/KUSK, sp. zn. SZ_080749/2023/KUSK, nazvaný „Posuzování vlivů na životní prostředí - zahájení zjišťovacího řízení záměru „Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko - jih“, k.ú. Všechromy, k.ú. Svojšovice, k.ú. Všestary u Říčan, k.ú. Tehov u Říčan, k.ú. Říčany u Prahy, kterým Krajský úřad Středočeského kraje jako příslušný úřad podle ustanovení § 22 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, podle ustanovení § 6 odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí zveřejnil záměr „Zlepšení dopravní obslužnosti území Říčansko - jih“ v k. ú. Všechromy, k. ú. Svojšovice, k. ú. Všestary u Říčan, k. ú. Tehov u Říčan, k. ú. Říčany u Prahy (dále jen „Záměr“), podle přílohy č. 3 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí a sdělil, že Záměr bude podroben zjišťovacímu řízení podle ustanovení § 7 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Tab.č.1 Dopravní intenzity pro rok 2030 bez komunikace D0 511

Rok 2030 bez D0 511								
	LNA	TNA	O	Všechna vozidla	OA den	NA den	OA noc	NA noc
Úsek 1	1 222	2 380	10 998	14 600	10879	2654	852	215
Úsek 2	1 262	1 880	11 358	14 500	11274	2206	841	179
Úsek 3	1 148	1 820	10 332	13 300	10248	2108	773	171
Úsek 4	1 169	1 810	10 521	13 500	10438	2107	784	171
Úsek 5	1 255	1 850	11 295	14 400	11213	2176	835	176
Úsek 6	2 087	2 730	18 783	23 600	18671	3297	1364	267
Úsek 7	97	30	873	1 000	875	64	56	5

Tab.č.2 Dopravní intenzity pro rok 2030 s komunikací D0 511

Rok 2030 s D0 511								
	LNA	TNA	O	Všechna vozidla	OA den	NA den	OA noc	NA noc
Úsek 1	1 132	680	10 188	12 000	10189	1048	679	85
Úsek 2	1 134	560	10 206	11 900	10217	938	670	76
Úsek 3	781	490	7 029	8 300	7028	742	470	60
Úsek 4	722	480	6 498	7 700	6495	711	437	58
Úsek 5	788	520	7 092	8 400	7089	773	476	63
Úsek 6	1 960	1 000	17 640	20 600	17656	1650	1160	134
Úsek 7	68	20	612	700	614	44	39	4

Tab.č.3 Dopravní intenzity pro rok 2050 s komunikací D0 511

Rok 2050 s D0 511								
	LNA	TNA	O	Všechna vozidla	OA den	NA den	OA noc	NA noc
Úsek 1	1 174	760	10 566	12 500	10562	1137	708	92
Úsek 2	1 189	610	10 701	12 500	10710	1004	704	81
Úsek 3	896	540	8 064	9 500	8064	831	537	67
Úsek 4	837	530	7 533	8 900	7531	800	504	65
Úsek 5	913	570	8 217	9 700	8216	865	549	70
Úsek 6	2 079	1 110	18 711	21 900	18724	1796	1235	146
Úsek 7	72	22	649	743	651	47	41	4

Oproti oznámení Záměru tak došlo k rozšíření přehledu předpokládaných dopravních intenzit v roce 2030, resp. 2050 na přeložce stávající silnice II/107 o dva nové úseky, a to Úsek 6 a Úsek 7, přičemž všech 7 ve výše uvedených tabulkách uvedených úseků je definováno takto (viz bod B.I.3. Dokumentace):

- Úsek 1: začátek v OK Vsechromy (II/107 x III/1015) – kříž. III/1014 (Svojšovice – Strančice)
- Úsek 2: křížení s III/1014 (Svojšovice – Strančice) – kříž. III/1012 (Světice – Všestary)
- Úsek 3: křížení s III/1012 (Světice – Všestary) – kříž. III/1011 (Světice – Tehov)
- Úsek 4: křížení s III/1011 (Světice – Tehov) – odbočka do osady Lada
- Úsek 5: odbočka do osady Lada – konec stavby křižovatka s I/2 Mukařov – Říčany

Dále stávající silnice s rychlostí v obci 50 km/h:

- Úsek 6: silnice II/107 v úseku OK u D1 – OK Vsechromy (II/107 x III/1015)
- Úsek 7: silnice II/107 od OK Vsechromy (II/107 x III/1015) – křižovatka II/107 x III/00324“

Údaje předpokládaných dopravních intenzit na úsecích 1-5 však zůstaly zcela shodné s údaji uvedenými v bodu B.I.2., resp. bodu D.I.3. oznámení záměru.

Dle názoru dotčené veřejnosti nelze přehlížet zcela zásadní odlišnosti údajů dopravních intenzit v oznámení Záměru od údajů obsažených v Dopravní studii, o jejichž vysvětlení se sice Zpracovatel v rámci vypořádání závěrů zjišťovacího řízení v jakési „předkapitole na str. 28 a 29 Dokumentace pokusil, avšak toto jeho vysvětlení je nesprávné, jak bude uvedeno dále.

V Dopravní studii jsou stanoveny předpokládané dopravní intenzity pro přeložku stávající silnice II/107 nejen ve variantách realizace/nerealizace jihovýchodní části Pražského okruhu (konkrétně stavby D0 511), ale rovněž ve variantách současné realizace/nerealizace přeložky stávající silnice II/335 v úseku Pražský okruh (stavba D0 511) - Svěťice - obchvat obce Svěťice na stávající silnici II/107, s nimiž dopravní model stanovující předpokládané dopravní intenzity na přeložce stávající silnice II/107 v Dokumentaci (pravděpodobně) nepočítá.

Z tabulky obsažené na str. 35 průvodní zprávy Dopravní studie vyplývají následující údaje dopravní intenzity na přeložce stávající silnice II/107 v jednotlivých uvažovaných variantách:

Tab. 3 Srovnání intenzit dopravy ve všech vypočtených variantách

	SOKP stavba 511 je v provozu								SOKP stavba 511 není v provozu							
	II/335 NE, II/107 NE		II/335 ANO, II/107 ANO		II/335 NE, II/107 ANO		II/335 ANO, II/107 NE		II/335 NE, II/107 NE		II/335 ANO, II/107 ANO		II/335 NE, II/107 ANO		II/335 ANO, II/107 NE	
	všechna vozidla za 24 hod	ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hod	všechna vozidla za 24 hod	ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hod	všechna vozidla za 24 hod	ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hod	všechna vozidla za 24 hod	ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hod	všechna vozidla za 24 hod	ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hod	všechna vozidla za 24 hod	ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hod	všechna vozidla za 24 hod	ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hod	všechna vozidla za 24 hod	ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hod
1.	29 720	2 120	24 550	2 130	25 610	2 170	28 580	2 060	20 420	1 170	17 140	1 190	17 200	1 180	19 350	1 170
2.	23 550	1 330	18 260	1 300	19 410	1 360	22 230	1 250	21 220	970	15 310	790	16 140	850	19 880	970
3.	/	/	8 520	470	/	/	8 120	230	/	/	/	/	/	/	/	/
4.	9 560	160	8 480	280	8 170	150	11 130	310	25 550	1 420	22 260	1 070	24 130	1 280	24 920	1 410
5.	14 530	710	13 760	690	12 550	680	15 040	750	19 020	1 490	17 140	1 250	16 790	1 290	18 570	1 410
6.	/	/	11 710	620	/	/	11 650	390	/	/	8 420	320	/	/	6 680	160
7.	/	/	13 080	580	/	/	12 350	360	/	/	11 560	410	/	/	10 390	250
8.	4 580	70	3 870	0	3 810	30	3 280	0	5 660	70	5 440	130	4 710	40	5 940	120
9.	4 580	70	1 920	40	3 810	30	2 000	40	5 660	70	1 910	30	4 710	40	1 880	30
10.	/	/	19 020	420	14 420	140	/	/	/	/	24 570	980	19 240	650	/	/
11.	/	/	8 790	400	/	/	7 070	410	/	/	7 460	350	/	/	5 260	330
12.	1 980	50	8 020	400	1 990	40	6 320	400	2 380	40	6 680	340	2 240	40	4 520	320
13.	780	230	3 440	110	780	220	3 590	120	760	240	3 330	90	900	240	3 300	90
14.	2 310	50	120	0	2 280	40	150	0	2 840	50	150	0	2 710	40	160	0
15.	/	/	11 110	140	13 590	170	/	/	/	/	14 540	610	18 060	690	/	/
16.	3 460	60	370	0	690	10	3 600	70	5 370	190	990	20	570	10	6 340	230

Dopravní model obsažený v Dopravní studii, jehož výsledkem jsou údaje dopravních intenzit uvedené ve výše uvedené tabulce, byl zpracován s využitím dopravního modelu, který je kalibrován na výsledky celostátního sčítání dopravy z roku 2010 a sčítání společnosti Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. z roku 2014 a lokálních měřících zařízení v majetku obcí. Prognóza dopravního zatížení je vypočtena pro výhledový rok 2040. Prognóza intenzit dopravy zahrnuje jak předpokládaný rozvoj území, tak rozvoj silniční a dálniční sítě na území Prahy a České republiky. Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet zatížení pro posuzované scénáře byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION® společnosti PTV Karlsruhe. Použity byly programy VISEM® 8.10 pro modelování dopravní poptávky a VISUM® 14.0 pro zatěžování komunikační sítě.

Již se samotného popisu způsobu zpracování dopravního modelu obsaženého v Dopravní studii je zřejmé, že zpracování tohoto dopravního modelu byla věnována významně větší pozornost, než tomu bylo v případě dopravního modelu obsaženého v Dokumentaci. Zcela zásadní odlišnosti obou dopravních modelů pak s ohledem na okolnost, že dopravní model obsažený v Dopravní studii obsahuje významně vyšší hodnoty dopravních intenzit, než je tomu u dopravního modelu obsaženého v Dokumentaci, nelze odůvodňovat časovou odlišností vstupních dat použitých pro zpracování obou dopravních modelů (dopravní model obsažený v Dopravní studii vychází ze starších vstupních dat než dopravní model obsažený v Dokumentaci), neboť jen stěží lze uvažovat o tom, že v mezidobí mezi zpracováním vstupních

dat pro oba dopravní modely došlo k celkovému snížení intenzity dopravy, když ve skutečnosti v čase dochází k neustálému zvyšování intenzity dopravy.

To ostatně potvrzují i výsledky sčítání dopravy provedeného v letech 2010, 2016 a 2020, dostupné na webových stránkách příspěvkové organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR IČO: 659 93 390, se sídlem Praha 4, Nusle, Na Pankráci 546/56 (www.rsd.cz), kdy na stávající silnici II/107 činil roční průměr denních intenzit dopravy v roce 2010 v úseku od konce obce Všechromy do průsečné křižovatky se silnicemi III/1011 a III/1012 nacházející se ve středu obce Světlá celkem 6 438 vozidel, v roce 2016 celkem 7 405 vozidel a v roce 2020 celkem 9 683 vozidel. Z uvedených dat je zřejmé, že mezi sčítáním dopravy v roce 2010 a v roce 2020 došlo na silnici II/107 k nárůstu průměrné denní intenzity dopravy o 3 245 vozidel, tedy o 50,40 %.

Jen stěží tak lze předpokládat, že údaje o sčítání dopravy a intenzitě dopravy použité jako vstupní data pro zpracování dopravního modelu obsaženého v Dopravní studii byly vyšší než údaje o sčítání dopravy a intenzitě dopravy použité jako vstupní data pro zpracování dopravního modelu obsaženého v Dokumentaci. Uvedené pak platí o to více za situace, kdy z byt' poněkud kusého a stručného popisu metodiky zpracování dopravního modelu obsaženého v Dokumentaci lze usuzovat, že pro zpracování tohoto dopravního modelu byla použita buďto totožná, případně velmi obdobná metodika, jaká byla použita pro zpracování dopravního modelu obsaženého v Dopravní studii.

Konkrétně pak dotčená veřejnost poukazuje na skutečnost, že dopravní model obsažený v Dokumentaci předpokládá dopravní intenzitu v jednotlivých pěti úsecích² (Úseky 1-5) z celkových sedmi úseků přeložky silnice II/107 v rozmezí 8 400 - 12 000 vozidel za 24 hodin (v roce 2030), resp. rozmezí 8 900 - 12 500 vozidel za 24 hodin (v roce 2050); to vše za předpokladu realizace jihovýchodní části Pražského okruhu (konkrétně stavby D0 511), resp. v rozmezí 13 300 - 14 600 vozidel za 24 hodin (v roce 2030) za předpokladu nerealizace jihovýchodní části Pražského okruhu (konkrétně stavby D0 511), kdežto dopravní model obsažený v Dopravní studii předpokládá v roce 2040 dopravní intenzitu na přeložce silnice II/107 v úseku Všechromy – silnice III/1014 ve výši 14 420 vozidel za 24 hodin, resp. v úseku představovaném obchvatem obce Tehov ve výši 13 590 vozidel za 24 hodin; to vše za předpokladu realizace jihovýchodní části Pražského okruhu (konkrétně stavby D0 511) a současně nerealizace přeložky silnice II/335.

V případě realizace jihovýchodní části Pražského okruhu (konkrétně stavby D0 511) a současně realizace přeložky silnice II/335 pak dopravní model obsažený v Dopravní studii předpokládá v roce 2040 dopravní intenzitu na přeložce silnice II/107 v úseku Všechromy – silnice III/1014 ve výši 19 020 vozidel za 24 hodin, resp. v úseku představovaném obchvatem obce Tehov ve výši 11 110 vozidel za 24 hodin.

V případě nerealizace jihovýchodní části Pražského okruhu (konkrétně stavby D0 511) a současně realizace přeložky silnice II/335 pak dopravní model obsažený v Dopravní studii předpokládá v roce 2040 dopravní intenzitu na přeložce silnice II/107 v úseku Všechromy – silnice III/1014 ve výši 24 570 vozidel za 24 hodin, resp. v úseku představovaném obchvatem obce Tehov ve výši 14 540 vozidel za 24 hodin.

V případě nerealizace jihovýchodní části Pražského okruhu (konkrétně stavby D0 511) a současně nerealizace přeložky silnice II/335 pak dopravní model obsažený v Dopravní studii předpokládá v roce 2040 dopravní intenzitu na přeložce silnice II/107 v úseku Všechromy – silnice III/1014 ve výši 19 240 vozidel za 24 hodin, resp. v úseku představovaném obchvatem obce Tehov ve výši 18 060 vozidel za 24 hodin.

² Dotčená veřejnost ponechává stranou v Dokumentaci nově zařazené Úseky 6 a 7, neboť tyto se nacházejí s místě, kde se setkává další doprava z jiných komunikací a uvedené maximálního údaje dopravních intenzit ve výši 20 600 (v roce 2030), resp. 21 900 (v roce 2050) by bylo poněkud zavádějící.

Současně pak dotčená veřejnost nemůže nezmínit, že v Dopravní studii se na str. 39 průvodní zprávy uvádí následující:

„Přeložka silnice II/107 vykazuje obdobné intenzity jako silnice I/2. Vyšší intenzity jsou v tomto profilu vypočteny při neexistenci SOKP stavba 511. Je tedy zřejmé, že přeložka II/07 je atraktivní pro část vozidel, která by mohla využít SOKP stavba 511. Přeložka silnice II/107 v řešeném území částečně nahrazuje stávající silnice I/2 a II/101 a převádí dopravu mezi D1 a I/2. V případě zprovoznění přeložky II/107 lze zaznamenat pokles vozidel i na silnicích III. tříd o okolí Výstavba silnice II/107 je tedy významná nejen pro řešené území (odlehčený průjezdů obcemi), ale i pro širší okolí.“

Což dle názoru dotčené veřejnosti jen potvrzuje skutečnost, že vymezení Záměru v Dokumentaci neodpovídá jeho skutečnému významu.

Výše uvedená odlišnost údajů dopravních intenzit uvedených v Dokumentaci oproti Dopravní studii vede k pochybnostem nejen o správnosti postupu při zpracování dopravního modelu obsaženého v Dokumentaci, ale především o správnosti a přesnosti údajů dopravních intenzit uvedených v Dokumentaci. To vše pak s přihlédnutím k okolnosti, že za zpracováním Dopravní studie i Dokumentací stojí společnost SUDOP PRAHA a.s., IČO: 257 93 349, se sídlem Praha 3 - Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 13080, přičemž jak Dopravní studie, tak Dokumentace byly zpracovány na základě zadání (objednávky) Středočeského kraje, resp. jeho příspěvkové organizace Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, IČO: 000 66 001, se sídlem Zborovská 81/11, Smíchov, 150 00 Praha 5. Pochybnosti o správnosti a přesnosti údajů dopravních intenzit pak umocňuje i poměrně značný rozptyl údajů dopravních intenzit uvedených v oznámení Záměru mezi jednotlivými pěti úseky (Úseky 1-5) z celkových sedmi úseků přeložky silnice II/107, když dle názoru dotčené veřejnosti údaje dopravních intenzit uvedené v Dokumentaci naprosto nereflktují reálné poměry a dopravní toky v dotčeném území, a to jak ty stávající, tak i ty, které nastanou v důsledku realizace Záměru.

Kupříkladu, pokud podle výsledků sčítání dopravy provedeného v roce 2020, dostupných na webových stránkách příspěvkové organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR IČO: 659 93 390, se sídlem Praha 4, Nusle, Na Pankráci 546/56 (www.rsd.cz), na stávající silnici II/107 činil roční průměr denních intenzit dopravy v úseku od okružní křižovatky u sjezdu z dálnice D1 do konce obce Všechromy celkem 13 314 vozidel, lze jen stěží předpokládat, že ve výše popsaném Úseku 1 bude dopravní intenzita činit „pouze“ 14 600 vozidel (v roce 2030 bez realizace jihovýchodní části Pražského okruhu, konkrétně stavby D0 511), případně 12 000 vozidel (v roce 2030 s realizací jihovýchodní části Pražského okruhu, konkrétně stavby D0 511), potažmo 12 500 vozidel (v roce 2050 s realizací jihovýchodní části Pražského okruhu, konkrétně stavby D0 511), zvláště pak s přihlédnutím k tomu, že na stávající silnici II/107 v úseku od okružní křižovatky u sjezdu z dálnice D1 do konce obce Všechromy došlo mezi sčítáním dopravy provedeným v roce 2010 a sčítáním dopravy provedeným v roce 2020 k nárůstu ročního průměru denních intenzit dopravy o 5 651 vozidel, tedy o 73,74 %. Při předpokladu lineárního nárůstu ročního průměru denních intenzit dopravy v tomto úseku stávající silnice II/107 by pak roční průměr denních intenzit dopravy v tomto úseku stávající silnice II/107 v roce 2030 činil již 23 132 vozidel.

Závěrem této části považuje dotčená veřejnost reagovat na vypořádání závěrů zjišťovacího řízení uvedeného k námitce rozdílnost výše uvedených dopravních modelů na str. 28 a 29 v jakési „předkapitole“ Dokumentace ve znění:

„Při porovnání dopravních modelů je zapotřebí brát v úvahu vstupní podmínky platné v době zpracování dopravního modelu i rozsah posuzovaných staveb. Dopravní model zpracovaný v rámci Dopravní studie z roku 2016 byl zkalibrovan na základě Celostátního sčítání dopravy z roku 2010 a sčítání TSK z roku 2014. Jedním z podkladů pro stanovení výhledových intenzit jsou tzv koeficienty růstu dopravy. Tyto koeficienty jsou průběžně aktualizovány, a to většinou

v souvislosti s proběhlým celostátním sčítáním dopravy. Původní dopravní model využíval koeficienty růstu uvedené v TP 225 platných do 15.9.2018. Tyto růstové koeficienty byly výrazně nadhodnocené oproti aktuálně platným růstovým koeficientům, které byly vydány v rámci TP 225 dne 15.9.2018. V době zpracování dopravního modelu tedy byly v platnosti jiné růstové koeficienty, než jsou uvažovány dnes. Zásadním rozdílem obou porovnávaných dopravních modelů je pak rozsah posuzovaných silničních staveb. V Dopravní studii z roku 2016 bylo navrženo několik silničních propojení. Kromě přeložky silnice II/107 se jedná o přeložku silnice II/335 (tzv. Solnou stezku), obchvat obce Světice a obchvat obce Všestary. Všechny tyto stavby mají vliv na dopravní intenzity na přeložce silnice II/107. Vzhledem k tomu, že v současné době realizace Solné stezky ani obchvatu obce Všestary není podporována zástupci těchto obcí (v případě Solné stezky bylo v době zpracování technické studie uvažováno i o jejím vymazání z územního plánu města Říčany) a tyto stavby proto ani nejsou připravovány investorem, nebyly tyto stavby zohledněny v dopravním modelu zpracovaném v rámci technické studie z roku 2023, což má také vliv na rozdílné intenzity na přeložce silnice II/107.

Dopravní model pro Dopravní studii z roku 2016 byl vytvořen především za účelem zpracování Dopravní studie, kdežto dopravní model zpracovaný IPR a TSK je neustále udržovaný a každoročně aktualizovaný dopravní model, který je využíván jak projektanty pro posuzování různých dopravních staveb, tak i např. developery či městskými částmi pro hodnocení dopadu jejich plánovaných záměrů (např. bytová výstavba) na dopravní situaci. Zpracovatel studie proto nesouhlasí s názorem, že zpracování dopravního modelu nebyla věnována dostatečná péče. S ohledem na dlouholetou zkušenost v oblasti dopravního plánování zpracovatel studie zastává názor, že pro stanovení dopravních intenzit byl použit aktuálně nejpřesnější dopravní model, který je k dispozici. Pro dosažení co největší přesnosti a zachycení vazeb v území byl navíc v lokalitě plánované přeložky silnice II/107 zpracován dopravní průzkum, jehož výsledky byly zohledněny v dopravním modelu. “

Předně je třeba konstatovat, že tvrzení, že „původní dopravní model využíval koeficienty růstu uvedené v TP225 platných do 15.9.2018. Tyto růstové koeficienty byly výrazně nadhodnocené oproti aktuálně platným růstovým koeficientům, které byly vydány v rámci TP 225 dne 15.9.2018.“, je nepravdivé, naopak růstové koeficienty uvedené v Technických podmínkách č. 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy účinných od 12. 10. 2012 do 15. 9. 2018 (dále jen „TP 225 (2012)“) v porovnání s růstovými koeficienty uvedenými v platných Technických podmínkách č. 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy účinných od 15. 9. 2018 ve znění opravy č. 1 účinné od 26. 11. 2018 (kterou Zpracovatel zcela jistě ve svém dopravním modelu obsaženém v Dokumentaci zohlednil, ačkoli to výslovně neuvádí) (dále jen „TP 225 (2018)“) jsou buďto v zásadě stejné nebo dokonce nižší. Jen stěží tedy mohly být růstové koeficienty uvedené v TP 225 (2012) nadhodnocené proti aktuálně platným růstovým koeficientům uvedeným v TP 225 (2018).

Příkladem lze zmínit, že podle TP 225 (2012) činily růstové koeficienty:

- 1,32 v roce 2030 oproti roku 2016 pro silnice II. třídy pro skupinu lehkých vozidel (zahrnující jak osobní vozidla, tak lehká nákladní vozidla);
- 1,58 v roce 2050 oproti roku 2016 pro silnice II. třídy pro skupinu lehkých vozidel (zahrnující jak osobní vozidla, tak lehká nákladní vozidla);
- 1,03 v roce 2030 oproti roku 2016 pro silnice II. třídy pro skupinu těžkých vozidel;
- 1,06 v roce 2050 oproti roku 2016 pro silnice II. třídy pro skupinu těžkých vozidel.

Podle TP 225 (2018) pak růstové koeficienty pro Středočeský kraj (do 20 km od krajského města) činily:

- 1,26 -1,38 v roce 2030 oproti roku 2016 pro silnice II. třídy pro skupinu lehkých vozidel (zahrnující jak osobní vozidla, tak lehká nákladní vozidla);

- 1,46-1,73 v roce 2050 oproti roku 2016 pro silnice II. třídy pro skupinu lehkých vozidel (zahrnující jak osobní vozidla, tak lehká nákladní vozidla);
- 1,16 v roce 2030 oproti roku 2016 pro silnice II. třídy pro skupinu těžkých vozidel;
- 1,38 v roce 2050 oproti roku 2016 pro silnice II. třídy pro skupinu těžkých vozidel.

Vysvětlení, že údaje uvedené v Dopravní studii tak nemohou v porovnání s údaji uvedenými v dopravním modelu obsaženém v Dokumentaci obstát z důvodu nadhodnocených růstových koeficientů použitých v Dopravní studii vycházejících z TP 225 (2012), je tak přinejmenším diskutabilní, ve skutečnosti však nepravdivé.

Tvrzení Zpracovatele, že „Zásadním rozdílem obou porovnávaných dopravních modelů je pak rozsah posuzovaných silničních staveb. V Dopravní studii z roku 2016 bylo navrženo několik silničních propojení Kromě přeložky silnice II/107 se jedná o přeložku silnice II/335 (tzv. Solnou stezku), obchvat obce Světice a obchvat obce Všestary. Všechny tyto stavby mají vliv na dopravní intenzity na přeložce silnice II/107. Vzhledem k tomu, že v současné době realizace Solné stezky ani obchvatu obce Všestary není podporována zástupci těchto obcí (v případě Solné stezky bylo v době zpracování technické studie uvažováno i o jejím vymazání z územního plánu města Říčany) a tyto stavby proto ani nejsou připravovány investorem, nebyly tyto stavby zohledněny v dopravním modelu zpracovaném v rámci technické studie z roku 2023, což má také vliv na rozdílné intenzity na přeložce silnice II/107. “ je sice v zásadě pravdivé, avšak notně zavádějící. Pokud by měly být brány v úvahu údaje dopravních intenzit uvedené v Dopravní studii bez vlivů uvedených staveb (tzn. přeložky silnice II/335, obchvatu obce Světice a obchvatu obce Všestary), s nimiž dopravní model obsažený v Dokumentaci nepočítá, pak rozdíly v údajích dopravních intenzit mezi Dopravní studií a Dokumentací budou ještě vyšší a nikoli nižší, jak se pravděpodobně domnívá Zpracovatel.

Tvrzení, že „dopravní model pro Dopravní studii z roku 2016 byl vytvořen především za účelem zpracování Dopravní studie, kdežto dopravní model zpracovaný IPR a TSK je neustále udržovaný a každoročně aktualizovaný dopravní model, který je využíván jak projektanty pro posuzování různých dopravních staveb, tak i např. developery či městskými částmi pro hodnocení dopadu jejich plánovaných záměrů (např. bytová výstavba) na dopravní situaci. Zpracovatel studie proto nesouhlasí s názorem, že zpracování dopravního modelu nebyla věnována dostatečná péče. S ohledem na dlouholetou zkušenost v oblasti dopravního plánování zpracovatel studie zastává názor, že pro stanovení dopravních intenzit byl použit aktuálně nejpřesnější dopravní model, který je k dispozici. Pro dosažení co největší přesnosti a zachycení vazeb v území byl navíc v lokalitě plánované přeložky silnice II/107 zpracován dopravní průzkum, jehož výsledky byly zohledněny v dopravním modelu“, pak snad Zpracovatel ani nemůže myslet vážně. Odhlédne-li dotčená veřejnost od okolnosti, že již na první pohled je dopravní model obsažený v Dopravní studii propracovanější, podrobnější a tedy zcela logicky též přesnější než dopravní model obsažený v Dokumentaci, nechce se dotčené veřejnosti snad ani věřit, že by snaha Zpracovatele o bagatelizaci vypovídací hodnoty Dopravní studie mohla být s ohledem na skutečnost, že za zpracováním Dopravní studie i Dokumentací stojí společnost SUDOP PRAHA a.s., IČO: 257 93 349, se sídlem Praha 3 - Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80, přičemž jak Dopravní studie, tak Dokumentace byly zpracovány na základě zadání (objednávky) Středočeského kraje, resp. jeho příspěvkové organizace Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, IČO: 000 66 001, se sídlem Zborovská 81/11, Smíchov, 150 00 Praha 5, jakkoli relevantní. Nebo tomu snad má dotčená veřejnost rozumět tak, že Dopravní studie nemá dostatečnou vypovídací hodnotu, neboť byla svým zpracovatelem nedostatečně či snad dokonce nesprávně vyhotovená?

Vypořádání: Z konzultace zpracovatele posudku se zpracovatelem dopravního modelu vyplynuly dále uvedené skutečnosti.

Autoři připomínky porovnávají údaje o intenzitách automobilové dopravy z DIP, zpracovaných v roce 2022 společnostmi TSK a IPR, doložených v dokumentaci EIA, s intenzitami z Dopravní

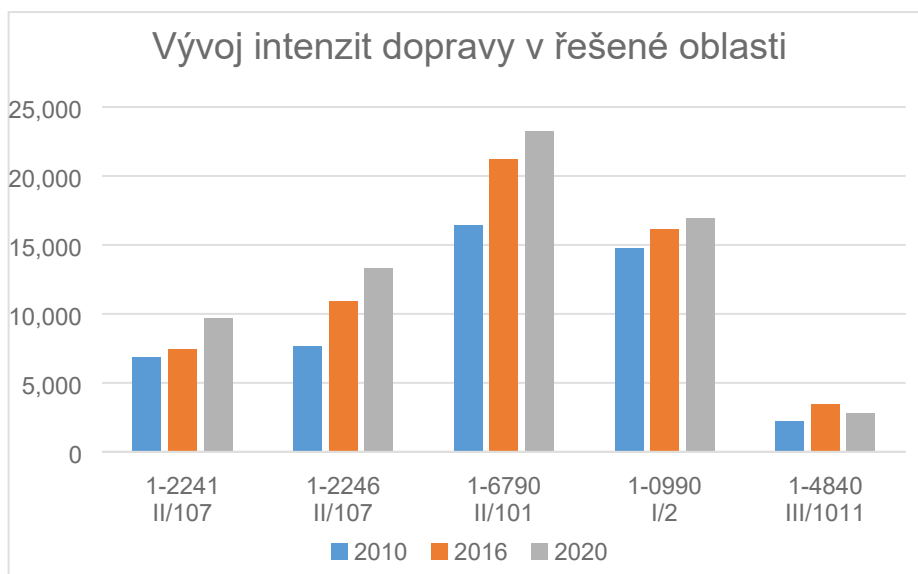
studie zlepšení dopravní obslužnosti zájmového území Říčansko – jih, zpracované v roce 2016 zhotovitelem Společnost SP+AF CITY_Dopravní studie_Říčansko pro Středočeský kraj. Konstatují odlišnosti mezi těmito modely různých zpracovatelů, s tím, že dopravní model obsažený v Dopravní studii obsahuje významně vyšší hodnoty dopravních intenzit, než je tomu u dopravního modelu obsaženého v Dokumentaci. Dále argumentují vysokým nárůstem dopravy na silnici II/107 v obci Světice, na základě intenzit dopravy z Celostátního sčítání dopravy (CSD) 2010, 2016, 2020. Z uvedené odlišnosti údajů dopravních intenzit v Dokumentaci oproti Dopravní studii vyvozují k pochybnosti nejen o správnosti postupu při zpracování dopravního modelu obsaženého v Dokumentaci, ale především o správnosti a přesnosti údajů dopravních intenzit uvedených v Dokumentaci.

Při porovnávání intenzit vychází autoři připomínky především z tabelárních údajů v Dopravní studii a Dokumentaci pro jednotlivé úseky záměru přeložky II/107. Při širším pohledu na doložené kartogramy lze konstatovat, že hlavní rozdíl spočívá v tom, že Dopravní studie vykazuje vyšší výhledové intenzity na nadřazených komunikacích, což je v řešeném území především silnice I/2 a navrhovaná přeložka II/107. Na průtazích stávajících silnic druhé třídy obcemi a na silnicích třetí třídy naopak Dopravní studie vykazuje ve srovnatelných stavech většinou intenzity nižší než DIP v Dokumentaci. Dalo by se říci, že Dopravní studie více optimisticky předpokládá výhledové soustředění dopravy na tyto nadřazené komunikace a nižší zůstávající intenzity uvnitř jednotlivých obcí.

Jako příklad vysokých nárůstů dopravy v řešené oblasti uvádí autoři připomínky stávající silnici II/107, sčítací úsek 1-2240 Říčany, konec zástavby – Všechromy, začátek zástavby, s těžištěm v obci Světice, kde citují intenzity dopravy dle CSD 2010, 2016 a 2020 a konstatují nárůst o 50,40 %. Pro upřesnění je třeba uvést, že na tomto úseku se sčítalo pouze v roce 2010, v letech 2016 a 2020 byla hodnota CSD převzata ze sousedního úseku 1-2241 Říčany, začátek na II/101 – Říčany, konec zástavby. Na tomto úseku, kde se skutečně sčítalo ve všech uvedených letech, pak nárůst dopravy činil 41 %, což je stále značná hodnota. Naopak, na silnici I/12, na sčítacím úseku 1-0990 Říčany, konec zástavby – křižovatka s II/113 byl mezi lety 2010 a 2020 nárůst nižší, o 15 %. Na silnici III/1011 mezi silnicí I/2 a obcí Tehov, na kterou se záměr přeložky II/107 napojuje, resp. její stopu překládá, došlo k nárůstu o 26 %, ovšem s tím, že nejvyšší hodnota 3 456 vozidel byla dosažena v roce 2016 a do roku 2020 došlo k poklesu na 2 787 vozidel. Tímto můžeme ilustrovat, že vývoj intenzit dopravy (převážně nárůst) byl v řešené oblasti velmi nerovnoměrný a nelze jej paušalizovat pomocí růstových koeficientů, které představují spíše nouzové řešení výpočtu, pokud jiné metody nejsou k dispozici.

Intenzity dopravy z Celostátního sčítání dopravy									
RPDI	suma								
vozidel				rok sčítání			nárůst v %		
silnice	sčít. úsek	ZU	KU	2010	2016	2020	2010	2016	2020
II/107	1-2241	Říčany, zač.na 101	Říčany k.z.	6 873	7 405	9 683	100	108	141
II/107	1-2240	Říčany k.z.	Všechromy z.z.	6 438	7 405*	9 683*	100	115*	150*
II/107	1-2246	Všechromy z.z.	x s D1	7 663	10 890	13 314	100	142	174
II/101	1-6790	Říčany k.z.	x s dálnicí D1	16 447	21 177	23 211	100	129	141
I/2	1-0990	Říčany k.z.	x s 113	14 749	16 156	16 920	100	110	115
III/1011	1-4840	vyús.ze 2	vyús.1013	2 206	3 456	2 787	100	157	126

* na úseku se v daném roce nesčítalo, hodnota byla převzata z úseku sousedního



Ve vztahu k vysoké hodnotě, nasčítané v roce 2020 na stávající silnici II/107 ve Světicích, lze především pochybovat o hodnotách v Dopravní studii na tomto úseku, ve stavu 2040 bez PO D0 511, bez záměru přeložky II/107 5 660 vozidel, s D0 511, se záměrem přeložky II/107 dokonce jen 3 810 vozidel. DIP v dokumentaci má pro rok 2030 v odpovídajících stavech 12 000 a 10 300 vozidel.

Závěrem lze konstatovat, že DIP použité v dokumentaci realisticky zohledňují situaci, kdy i po vybudování přeložek část dopravy (místní vztahy) zůstane na stávajících komunikacích nižších tříd uvnitř obcí. Zohledňují aktuální vývojové trendy v území, kdy dochází k vyššímu nárůstu dopravy mezi Světicemi a Říčany, a naopak nižšímu nárůstu na silnici I/2 od Mukařova. Jsou proto vhodné k posouzení dopadů záměru na životní prostředí.

Jedná se o doplňující informaci podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

6e) S otázkou dopravních intenzit pak zcela bytostně a neoddělitelně souvisí vlivy Záměru na obyvatelstvo, veřejné zdraví, ovzduší a klima. Údaje dopravních intenzit totiž představují vstupní údaje pro posouzení Záměru z hlediska posouzení vlivů na ovzduší, hlukovou situaci, obyvatelstvo a veřejné zdraví, tudíž potenciální nesprávnosti těchto vstupních údajů se nutně projeví v nesprávnosti samotného posouzení vlivů Záměru na životní prostředí. Pokud jde o faktory ovlivňující obyvatelstvo a veřejné zdraví, zejména hluk a imise znečišťujících látek, z obsahu oznámení Záměru je zřejmé, že údaje o hodnotách akustického tlaku a posouzení otázky splnění hygienických limitů hluku, stejně jako údaje o hodnotách imisí jednotlivých znečišťujících látek jsou toliko předpokládány a v podstatné míře vycházejí z předpokládaných dopravních intenzit, jak jsou tyto uvedeny v Dokumentaci. Pokud se však s ohledem na panující pochybnosti nejen o správnosti postupu při zpracování dopravního modelu obsaženého v Dokumentaci, ale především o správnosti a přesnosti údajů dopravních intenzit uvedených v Dokumentaci, následně ukáží údaje dopravních intenzit uvedené v Dokumentaci jako nesprávné, resp. podhodnocené, zcela logicky se to projeví ve výši hodnot akustického tlaku a ve výši hodnot imisí jednotlivých znečišťujících látek, což logicky povede k nezbytnosti nového stanovení předpokládané výše těchto hodnot a rovněž tak nové posouzení otázky splnění hygienických limitů hluku a splnění hygienických limitů imisí znečišťujících látek.

V návaznosti na uvedené pak bude třeba znovu přezkoumat vhodnost již navržených protihlukových opatření, případně jejich rozšíření, změnu či doplnění.

Vypořádání: Model dopravy je založen na dopravním modelu pro hl. m. Prahu, aktualizovaném v softwarovém prostředí pro dopravní plánování PTV-VISION. Model vychází z území pracovaného pro cca 1600 zón, mezi kterými existují dopravní vztahy. Pro výhledový stav byl

východím modelem stav užitý pro stanovení dlouhodobých intenzit pro plánovanou dostavbu nadřazeného komunikačního systému. Dle názoru zpracovatele posudku, se kterým se Krajský úřad ztotožňuje, tudíž není důvod rozporovat údaje v modelu prezentované a chápat je jako základní vstup pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů na hlukovou a imisní situaci zájmového území, přičemž tyto vlivy budou dále zpřesňovány v rámci projektové přípravy záměru, jak je patrné z podmínek závazného stanoviska a podmínek v něm formulovaných k problematice hlukové a imisní zátěže.

6f) Ve vztahu k imisím znečišťujících látek považuje dotčená veřejnost za nezbytné se specificky pozastavit nad tvrzením, že „na celkovou situaci znečištění ovzduší v celé zájmové oblasti má nejzásadnější vliv působení lokálních stacionárních a mobilních zdrojů (stacionární zdroje na území nejbližších měst a dále automobilová místní a tranzitní doprava)“, uvedeným v bodu C.I.12. Dokumentace, když na jiném místě Dokumentace (bod D.I.1. Dokumentace) se uvádí, že realizací Záměru nedojde ke zvýšenému riziku z akutní expozice oxidu dusičitého (NO₂), resp. uvádí, že v případě hodnot denních imisních příspěvků PM₁₀ hodnota imisního pozadí v roce 2030 v některých případech dokonce velmi významně (cca 2,5krát) klesne (srov. řádek 11 Tabulky č. 52 na str. 138). Pomine-li dotčená veřejnost, že uvedený konkrétní údaj o poklesu hodnoty imisního pozadí PM₁₀ považuje za přinejmenším nepravděpodobný, když v odkazovaném údaji identifikovaná referenční nemovitost se nachází ve vzdálenosti pouhých cca 210 metrů od přeložky silnice II/107, tudíž jen stěží lze v důsledku realizace Záměru u této referenční nemovitosti očekávat snížení hodnoty imisního pozadí PM₁₀, nadto takto dramatické. V kontextu toto proto vyvstává otázka, zda v Dokumentaci uvedené předpokládané hodnoty imisí znečišťujících látek jsou vůbec správné, což vede k další spíše filozofické otázce, z jakého důvodu má být přeložka silnice II/107 vůbec realizována, když v rámci jednoho území dojde toliko k přesunu zvýšených hodnot imisí z jednoho místa na druhé.

Vypořádání: Není patrné, na jakém základě se vyjadřovatel pozastavuje nad tvrzením, že „na celkovou situaci znečištění ovzduší v celé zájmové oblasti má nejzásadnější vliv působení lokálních stacionárních a mobilních zdrojů (stacionární zdroje na území nejbližších měst a dále automobilová místní a tranzitní doprava)“. Jedná se o konstatování dokumentace s racionálním základem, nad kterým není důvod se pozastavovat.

Stávající imisní pozadí je dokladováno v rámci pětiletých aritmetických průměrů ve čtvercích 1 x 1 km publikovaných ČHMÚ. S tímto pozadím je pracováno v rozptylové studii z hlediska příspěvků řešeného záměru k imisní zátěži.

Již z názvu tabulky č.52 „Hodnoty denních imisních příspěvků PM₁₀ v charakteristických RB“ je celkem patrné, co tato tabulka, obdobně jako další tabulky v této části dokumentace dokladují: tedy v prvním sloupci imisní pozadí zájmového území a v dalších sloupcích potom příspěvky záměru u zvolených výpočtových bodů.

6g) Pokud jde o výhledy ekvivalentní hladiny akustického tlaku (dB) uvedené v bodu D.I.3. Dokumentace, za situace, kdy i při dle názoru dotčené veřejnosti nesprávných údajích o budoucích očekávaných dopravních intenzitách, majících zcela jistě zásadní vliv též na hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku (dB), jsou v řadě případů překročeny stanovené hygienické limity, a lze tedy předpokládat, že při zohlednění reálných (správných) hodnot dopravních intenzit budou stanovené hygienické limity překročeny i na dalších místech, považuje referenční údaje o výhledech ekvivalentní hladiny akustického tlaku (dB) uvedené v bodu D.I.3. Dokumentace za přinejmenším sporné, spíše však nesprávné. V kontextu uvedeného je třeba zmínit, že Dokumentace ve vztahu ke hlukové studii sice uvádí, že „byla zpracována v souladu s postupy uvedenými v platných „Metodických pokynech pro výpočet hladin hluku z dopravy“ (VÚVA Praha, RNDr. Miloš Liberko), aktualizace metodiky Manuál 2018 (2020) pro výpočet hluku z automobilové dopravy (zpracovatel EKOLA group, spol. s r. o.)“, avšak současně zmiňuje, že „výpočtové body jsou umístěny v různých výškách (podle počtu podlaží) 2 metry před fasádou budov. Hodnoty ve výpočtových bodech počítají

s dopadající energií, neuvažují s odrazy energie od fasády za výpočtovými body.“ Dotčená veřejnost se tudíž musí logicky ptát, zda by hluková studie naopak neměla uvažovat s odrazy energie od fasády za výpočtovými body, když lze předpokládat, že takové odrazy energie ekvivalentní hladinu akustického tlaku (dB) spíše zvýší.

Vypořádání: Konstrukce modelu dopravy již byla komentována, jakož i podmínky v závazném stanovisku směřující k aktualizaci hlukové a rozptylové studie.

Co se týká výše uvedené připomínky k hlukové studii, lze uvést, že výpočet akustické situace v posuzovaném území byl proveden bez zahrnutí odrazů akustické energie, kdy nebyl uvažován vliv odrazu struktur fasád za výpočtovými body ve smyslu § 20, odstavce 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V tomto odstavci (3) se uvádí: V chráněném venkovním prostoru staveb se hladiny akustického tlaku stanovují pro dopadající zvukovou vlnu.

6h) Vztah Záměru k jihovýchodní části Pražského okruhu (zejména stavbě D0 511)

Nejen dotčená veřejnost dlouhodobě usiluje o to, aby kroky směřující k rozhodnutí o nezbytnosti realizace Záměru byly učiněny až po vyhodnocení dopadů realizace a následného zprovoznění jihovýchodní části Pražského okruhu (zejména stavby D0 511) na rozvoj území a dopravní situaci ve východním zázemí Prahy zahrnujícím též, nikoli však výlučně, oblast Říčanska).

Stavba jihovýchodní části Pražského okruhu (zejména stavby D0 511) dosahuje v rámci hierarchie silniční infrastruktury nejvyšší úrovně, je nadřazená souvisejícím stavbám silniční infrastruktury a bude mít zcela zásadní vliv na dopravní toky v celém dotčeném území. Podle Dokumentace (str. 34 vypořádání závěrů zjišťovacího řízení v jakési „předkapitole“) „dle posledních informací od ŘSD by realizace stavby D0 511 měla začít tento rok (2024) zprovoznění stavby je pak předpokládáno v roce 2027. Stavba D0 511 je tak ve výrazném předstihu oproti přípravě přeložky silnice H/107, která je nyní ve fázi posouzení vlivu na ŽP. Průměrná délka projektové přípravy dopravních staveb trvá cca 7- 8 let v těch jednodušších případech, ve složitějších případech je to i více než 15 let. Při zpracování každého stupně dokumentace jsou vždy reflektovány podmínky platné v době jejího vzniku (platná legislativa, aktuální dopravní intenzity, normy, hlukové limity,...). Vzhledem k rozdílnému stavu projektové přípravy obou staveb lze předpokládat, že projektová příprava pro přeložku silnice II/107 poběží ještě několik let po zprovoznění stavby D0 511, a nabízí tak dostatečný prostor pro případnou úpravu přeložky silnice II/107. Odsunutí začátku projektové přípravy do doby až po zprovoznění stavby D0 511 by vedlo ještě k výraznějšímu posunu začátku realizace přeložky II/107.“ což je však vyjádření obsahově v příkrém rozporu s tím, co je uvedeno v bodu B.I.7. Dokumentace, podle něhož by termín zahájení stavby Záměru připadal na rok 2027 a termín ukončení stavby Záměru na rok 2029. V tomto směru tedy Dokumentace zcela zjevně nereflkuje vypořádání zjišťovacího řízení a je s ním naopak v rozporu.

Teprve po dokončení stavby a následném zprovoznění jihovýchodní části Pražského okruhu (zejména stavby D0 511) totiž bude možné zodpovědně určit, zda přeložka silnice II/107 je či není potřeba a pokud ano, zda v navržené trase a podobě nebo zda v trase a podobě pozměněné.

Takovýto postup považuje dotčená veřejnost za (jediný) správný, zodpovědný a v souladu s hospodárným nakládáním s veřejnými prostředky. Dotčená veřejnost má nicméně za to, že i posouzení vlivů Záměru na životní prostředí, včetně zjišťovacího řízení podle ustanovení § 7 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, by tedy mělo být provedeno až pro výše uvedeným postupem ustálenou variantu přeložky silnice II/107, neboť jeho průběh a výsledky jsou ve zcela zásadní míře ovlivněny toliko předpokládanými či odhadovanými faktory, které se však mohou, a pravděpodobně též budou, poměrně značně lišit od reality. Za současného stavu proto dotčená veřejnost považuje provádění posouzení vlivů Záměru na životní prostředí za nehospodárné nakládání s veřejnými prostředky.

Vypořádání: Pro současný stav a střednědobý výhled (rok 2030) tyto podklady poskytla Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK hl. m. Prahy) a pro dlouhodobý výhled (stav 2050) Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR hl. m. Prahy). Tyto podklady jsou zpracovány organizacemi, které se dlouhodobě intenzitou silniční dopravy na území hl. m. Prahy a bezprostředního okolí zabývají, dle zpracovatele posudku jsou dostatečné a jiné relevantní údaje nejsou k dispozici.

Z Dopravně inženýrských podkladů vyplývají, které stavby pro výhledové stavy roku 2030 jsou v modelu zohledněny s tím, že na dotčené okolí přeložky II/107 má zásadnější vliv pouze stavby D0 511 a přeložka II/101.

Z hlediska posudku lze konstatovat, že aktuální model, a tedy i výstupy z něj, byly poskytnuty objednateli v době zahájení zpracování dokumentace EIA pro potřeby příslušného posouzení, stejně jako u kterékoli jiné dopravní stavby. Model není možné aktualizovat během zpracování, jednalo by se o cyklickou nekončící činnost. Aktualizace se provádí v dalších fázích řízení, případně při dlouhé časové prodlevě.

Každopádně na straně bezpečnosti je v závazném stanovisku formulována podmínka pro zpracování aktualizované hlukové a rozptylové studie v tom smyslu, aby v rámci těchto aktualizací byl zohledněn i aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do jednotlivých posuzovaných scénářů, které by potenciálně mohly dopravně inženýrské podklady ovlivnit.

6i) S ohledem na výše uvedené vyjádření, kdy Dokumentace dle názoru dotčené veřejnosti trpí zcela zásadními vadami, které dle názoru dotčené veřejnosti vedou k nezpůsobilosti Záměru, resp. nemožnosti provedení řádného posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, má dotčená veřejnost za to, že Oznamovatel by neměl pokračovat v dalších krocích směřujících k dokončení posouzení vlivů Záměru na životní prostředí a celý Záměr v kontextu výše uvedených připomínek přepracovat. I v případě, že by dotčenou veřejností vytykané vady Dokumentace vedoucí dle názoru dotčené veřejnosti k nezpůsobilosti Záměru, resp. nemožnosti provedení řádného posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, nebyly pro další postup při posuzování vlivů Záměru na životní prostředí relevantní, má dotčená veřejnost za to, že Oznamovatel by neměl pokračovat v dalších krocích směřujících k dokončení posouzení vlivů Záměru na životní prostředí, a to s ohledem na skutečnost, že Dokumentace vychází z v současné době reálně neověřitelných předpokladů, zejména v souvislosti s budoucí realizací a následným zprovozněním jihovýchodní části Pražského okruhu (zejména stavby D0 511), a další kroky směřující k realizaci Záměru, resp. k posouzení nezbytnosti realizace Záměru či jeho úpravy, by měl činit až po realizaci a následném zprovoznění jihovýchodní části Pražského okruhu (zejména stavby D0 511).

Příloha vyjádření: Výpis ze spolkového rejstříku pro spolek Klidný Tehov a okolí, z.s.

Vypořádání: Nelze se ztotožnit s názorem, že dokumentace trpí zásadními vadami. Tvorba dopravního modelu byla v příslušné příloze dokumentace popsána.

Pro současný stav a střednědobý výhled tyto podklady poskytla Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK hl. m. Prahy) a pro dlouhodobý výhled Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR hl. m. Prahy). Tyto podklady jsou zpracovány organizacemi, které se dlouhodobě intenzitou silniční dopravy na území hl. m. Prahy a bezprostředního okolí zabývají, dle zpracovatele posudku jsou dostatečné a jiné relevantní údaje nejsou k dispozici.

Problematika související s realizací a zprovozněním dopravních staveb, které mohou potenciálně ovlivnit intenzity dopravy, jsou v závazném stanovisku ošetřeny odpovídajícími podmínkami souvisejícími s aktualizací hlukové a rozptylové studie na základě aktualizovaného modelu dopravy.

Zdůvodnění realizace záměru je v dokumentaci srozumitelně popsáno a není k němu ze strany zpracovatele posudku ani krajského úřadu připomínek. Není tedy odůvodněné doporučení, aby posouzení předloženého záměru bylo provedeno až po realizaci a zprovoznění jihovýchodní části Pražského okruhu.

7. Veřejnost

Podstata vyjádření:

Podstata vyjádření je totožná s vyjádřením pod bodem 6)

Přílohy vyjádření:

- 1) Výpis z katastru nemovitostí
- 2) Snímek z katastrální mapy

Vypořádání: Z hlediska vypořádání lze odkázat taktéž na vypořádání pod bodem 6) této kapitoly.

Veřejné projednání

Údaje o účasti a závěry z veřejného projednání, konaného distanční formou dne 8. 10. 2024, jsou uvedeny v zápise z veřejného projednání č. j. 144849/2024/KUSK ze dne 4. 11. 2024.

Posudek

Posudek k záměru je zveřejněn v Informačním systému EIA pod kódem záměru STC2593: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2593?lang=cs.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

- Středočeský kraj
- Obec Strančice
- Obec Všestary
- Obec Tehov
- Město Říčany

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Středočeský kraj, Obec Strančice, Obec Všešary, Obec Tehov a Město Říčany (jako dotčené územní samosprávné celky) příslušný úřad žádá ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o **neprodlené zveřejnění** informace o tomto závazném stanovisku na úřední desce, doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. **Zároveň příslušný úřad ve smyslu § 16 odst. 2 žádá Obec Strančice, Obec Všešary, Obec Tehov a Město Říčany o písemné vyrozumění o datu vyvěšení zdejšímu úřadu, a to v co nejkratším možném termínu. Závazné stanovisko je zveřejněno na internetových stránkách Středočeského kraje <https://www.kr-stredocesky.cz/> a rovněž na webových stránkách CENIA v Informačním systému EIA pod kódem STC2593: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2593?lang=cs.**

Ing. Simona Jandurová

vedoucí odboru
životního prostředí a zemědělství

Rozdělovník k č. j.: 154272/2024/KUSK

Dotčené územní samosprávné celky (k vyvěšení na úřední desce):

1. **Středočeský kraj**, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
2. **Město Říčany**, Masarykovo náměstí 53, 251 01 Říčany
3. **Obec Všešary**, Jaroslava Bařchy 141, 251 63 Všešary
4. **Obec Strančice**, Revoluční 383, 251 63 Strančice
5. **Obec Tehov**, Panská 107, 251 01 Tehov

Dotčené orgány:

6. **Krajská hygienická stanice Středočeského kraje**, Dittrichova 329/17, 120 00 Praha 2
7. **Městský úřad Říčany**, Odbor životního prostředí, Komenského náměstí 1619/2, 251 01 Říčany
8. **Krajský úřad Středočeského kraje**, Odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
9. **MŽP, odbor obecné ochrany přírody a krajiny**, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
10. **MŽP, odbor ochrany ovzduší**, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
11. **MŽP, odbor ochrany vod**, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
12. **MŽP, oddělení ochrany zemědělské půdy**, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

Oznamovatel:

13. **Středočeský kraj prostřednictvím příspěvkové organizace Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje**, Zborovská 11, 150 21 Praha 5, **zastoupené na základě plné moci společností SUDOP PRAHA a.s.**, Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3 - Žižkov

Na vědomí:

14. **MŽP, Odbor IPPC/EIA**, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
15. **ČIŽP OI Praha**, Wolkerova 40, 160 00 Praha 6
16. **Povodí Vltavy, s. p.**, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 – Smíchov
17. **Obec Světice**, U Hřiště 151, 251 01 Světice
18. **Městský úřad Říčany**, Stavební úřad, Melantrichova 2000/38, 251 01 Říčany
19. **Městský úřad Mnichovice**, Stavební úřad, Masarykovo náměstí 83, 251 64 Mnichovice
20. **Zpracovatel dokumentace: SUDOP PRAHA, a.s.**, Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., Olšanská 1a, 130 00 Praha 3 – Žižkov
21. **Zpracovatel posudku: RNDr. Tomáš Bajer**, Sladkovského 111, 506 01 Jičín