

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

Praha: 19. 4. 2021
Číslo jednací: 000097/2021/KUSK
Spisová značka: SZ_000097/2021/KUSK
Vyřizuje: Mgr. Jana Říhová / I. 782
Značka: OŽP/Řih

Dle rozdělovníku

**ROZHODNUTÍ – ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ
DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU**

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „Krajský úřad“), jako příslušný správní orgán podle § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále jen „zákon“) a vykonávající přenesenou působnost podle § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), na základě provedeného zjišťovacího řízení

rozhodl

podle § 7 odst. 6 zákona, že záměr

„Obchvat obce Ořech – silnice III. třídy“**nemá významný vliv** na životní prostředí a **nebude** posuzován podle zákona.**Identifikační údaje****Název záměru:** „Obchvat obce Ořech – silnice III. třídy“

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona: *katégorie II bod 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky 2 km; 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 1 000 voz/24 hod“.*

Oznamovatel: Obec Ořech, Baarovo náměstí 20, 252 25 Ořech**IČO oznamovatele:** 00241512**Zpracovatel oznámení:** ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., Mgr. Jan Karel, Roztylská 1860/1, 148 00 Praha 4**Kapacita (rozsah) záměru:**

Celková délka komunikace – 2, 51 km

Kategorie komunikace - západní část obchvatu – směr Chýnec, Zbuzany - S 8,5/70

- východní část obchvatu – směr Slivenec, Radotín -S 7,5/70

Jedná se o komunikaci III. Třídy

Předpokládaná intenzita dopravy v úseku Karlštejská – Zbuzanská – 5 210 vozidel/den
 Předpokládaná intenzita dopravy v úseku Zbuzanská – Karlštejská – 10 300 vozidel/den
 Předpokládaná intenzita dopravy v úseku Karlštejská – Slivenecká – 3 400 vozidel/den
 Navrhovaná šířka – 7,5 - 8,5 m
 Návrhová rychlost – 70 km/h

Umístění záměru: kraj: Středočeský
 obec: Ořech a Zbuzany
 k. ú.: Ořech a Zbuzany
 město: Hlavní město Praha
 městská část: Praha – Řeporyje
 k. ú.: Řeporyje

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Jedná se o výstavbu dvoupruhové silnice III. třídy, která bude tvořit obchvat obce Ořech. Nová komunikace převezme funkce pro tranzitní dopravu místo stávajících silnic III. třídy na území obce Ořech. Po výstavbě obchvatu se tranzitní doprava přesune ze silnic III. třídy na novou komunikaci, na stávajících silnicích zůstane pouze doprava pro potřeby obsluhy území obce. Obchvat obce Ořech je navržen v jedné variantě směrového i výškového vedení, šířkového uspořádání a technického provedení.

Předpokládá se realizace úprav souvisejících komunikací a výstavba okružní křižovatky a další infrastruktury spojené s provozem komunikace.

Dle Územního plánu obce Ořech jsou v okolí obchvatu obce Ořech vymezeny plochy pro komerční a výrobní služby. Tyto záměry nejsou v současnosti známy.

Z hlediska kumulativních vlivů jsou dále uvedeny plánované záměry na území okolních obcí a městských částí Prahy dle informačního systému EIA. Jedná se o následující záměry:

D0 515 zkapacitnění – Předpokládá se zprovoznění záměru k roku 2027. Vzhledem k tomu, že zprovoznění obchvatu obce Ořech je uvažováno již k roku 2023, nepředpokládá se kumulativní vliv jeho výstavby s uvedeným záměrem.

Změna (rozšíření) dobývacího prostoru Zadní Kopanina a pokračování hornické činnosti v rozšířeném dobývacím prostoru – k záměru zatím nebylo vydáno závazné stanovisko. Dle předložené dokumentace EIA bude doprava z této řešené lokality vedena přes MÚK Sliveneč, dále ulicí K Austisu a místní komunikací k záměru, což je mimo území, dotčené provozem obchvatu obce Ořech.

Dalším záměrem, který by mohl mít vliv ve stejném území jako posuzovaný záměr, je realizace pokračování ulice Poncarova jako silnice II/116 na území Středočeského kraje, která bude napojena na MÚK Jinočany. Vzhledem k tomu, že záměr obchvatu obce Ořech je v pokročilejší fázi přípravy projektu, nepředpokládá se kumulativní vliv jeho výstavby s uvedeným záměrem. Zprovoznění přeložky silnice II/116 je uvažováno k roku 2030. Kumulativní vliv provozu přeložky II/116 a obchvatu obce Ořech k roku 2030 je vyhodnocen v rozptylové a akustické studii.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Posuzovaným záměrem je výstavba dvoupruhové silnice III. třídy, která tvoří obchvat obce Ořech. Začátek hodnocené trasy se nachází na silnici III/00510 na hranici obcí Ořech a Zbuzany. Konec se nachází na silnici III/6002 na severovýchodním okraji obce Ořech. Obchvat je rozdělen na západní a východní část.

	Západní část obchvatu – směr Chýnice, Zbuzany	Západní část obchvatu – směr Chýnice, Zbuzany
Délka	1,45 km	1,06 km
Kategorie komunikace	S 8,5/70*	S 7,5/70
Maximální podélný sklon	5,0 %	3,0 %
Minimální podélný sklon	0,5 %	0,5 %
Minimální poloměr směrového oblouku	1 000 m	800 m

*) Mezi ulicemi Uhelná a Zbuzanská v km 0,75 – 1,05 západní části obchvatu bude rychlost snížena na 50 km·h⁻¹.

Směrové vedení

Začátek posuzované trasy obchvatu obce Ořech se napojuje dvěma sjezdy na silnici III/00510 (ulice Karlštejnská) na hranici obcí Ořech a Zbuzany. Posuzovaná trasa pokračuje severním směrem přes zemědělské pozemky podél obce Ořech. Dále trasa obchvatu kříží pěší cestu navazující na ulici Uhelná; v místě křížení bude vybudováno místo pro přecházení vč. semaforu. Trasa pokračuje přes zemědělský pozemek až k silnici III/00516 (ul. Zbuzanská), kterou úrovnově kříží. Dále se trasa stáčí severovýchodním směrem, vede přes zemědělské pozemky k okružní křižovatce, která bude sloužit pro napojení obchvatu na dálnici D0 (Pražský okruh) a silnici III/1154 (ul. Karlštejnská). Poté trasa pokračuje východním směrem a využívá stávající část komunikace (ul. Východní) k prodejně Ford. Dále trasa vede přes zemědělské pozemky a vede souběžně s dálnicí D0 (Pražský okruh). Konec trasy se napojuje dvěma sjezdy na silnici III/6002 (ul. Slivenecká) na severovýchodním okraji obce Ořech. Délka trasy obchvatu (západní + východní část obchvatu) je 2,51 km.

Výškové uspořádání

Výškové řešení vychází z členitosti terénu zájmového území, z křížení stávajících komunikací a respektuje výškové řešení komunikací, na které se záměr napojuje. Obchvat obce Ořech kříží ulice Uhelná a Zbuzanská. Západní část obchvatu se napojuje na ulici Karlštejnská a východní část obchvatu navazuje na stávající část komunikace (ulice Východní) k prodejně Ford a napojuje se na ulici Slivenecká. Propojení západní a východní části obchvatu a napojení obchvatu na Pražský okruh zajišťuje nová okružní křižovatka, která je součástí záměru. Území, jímž posuzovaná trasa obchvatu prochází, je poměrně málo výškově členité, nadmořská výška se pohybuje mezi 350 – 375 m a trasa vede střídavě v zářezech a na násypech.

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání západní a východní části obchvatu je uvedeno v následujících tabulkách. Důvodem odlišného řešení je způsob odvodnění. Ze západní části obchvatu budou dešťové odpadní vody odváděny pomocí otevřených příkopů, z východní části obchvatu budou odpadní vody odváděny do dešťové kanalizace, která bude zaústěna do retenční nádrže, vybudované v rámci záměru.

Napojení na okolní silniční síť

V souvislosti s napojením obchvatu obce Ořech na okolní komunikační síť budou realizovány úpravy stávajících komunikací a okružní křižovatka. Dále budou na západní části obchvatu realizovány přechody pro pěší, navíc bude křížení s ulicí Uhelná doplněno semaforem. Podél okružní křižovatky budou vybudovány chodníky s přechody pro pěší.

Popis provedení stavby včetně souvisejících demoličních prací

Výstavbou obchvatu obce Ořech budou přerušeny některé stávající silnice, jejichž vozovky bude třeba rozebrat. Budou rozebrány stávající komunikace v prostoru plánované okružní křižovatky a v místech napojení obchvatu na ulice Karlštejská a Slivenecká. Bude odstraněna živicečná vrstva, dále odtěženy podkladové materiály a vybourány případné betonové konstrukce. Dále je v kolizi s plánovaným obchvatem parkovací plocha u prodejny Ford. Dojde proto k demolici západního okraje parkovací plochy, která je tvořena zatravnovacími tvárnici. Demolice budou prováděny ověřenými technologiemi.

Výstavba bude zahrnovat přípravu území, výstavbu jednotlivých konstrukcí silnice včetně souvisejících inženýrských objektů, terénních a sadových úprav. Obsahem zemních prací, které předcházejí stavební činnosti a terénním úpravám, je především skryvka ornice v úsecích k tomu určených, odtěžení přebytečné vrstvy zeminy a hornin v zářezích, urovnání pláň, popřípadě paraplaně, navršení násypů a pokládání jednotlivých konstrukčních vrstev silnice. Po dokončení daného úseku bude na nezpevněné povrchy rozprostřena půda a provedeny sadové úpravy.

Posuzovaná stavba bude realizována běžnými technologiemi. V průběhu výstavby budou podle potřeby a druhu prováděných prací nasazeny běžně používané dopravní a stavební mechanismy (nákladní vozidla, drtící stroj, vrtací soupravy, rypadla, dozery, skrejpry, nakladače, autodomíchače, čerpadlo na betonovou směs, ponorný vibrátor betonu, mobilní jeřáby, finišery, silniční válce, kompresor, elektrické pily, vrtačky, brusky, malá mechanizace a další).

Předpokládá se, že stavební práce budou probíhat v denní době od 6:00 do 22:00 hodin. Jednotlivé dopravní a stavební stroje budou dle předpokladu využívány v průměru 10 hodin za den. Ochrana okolí komunikací před znečištěním bude zajištěna mytím vozidel na výjezdu ze staveniště, úklidem zpevněných ploch od prachu, v případě sucha skrácením poježděných ploch staveniště. Průjezd staveništní dopravy zastavěným územím obcí Ořech a Zbuzany bude v maximální míře omezen.

Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu:

Krajský úřad Středočeského kraje obdržel dne 4. 1. 2021 oznámení záměru „Obchvat obce Ořech – silnice III. třídy“ oznamovatele Obec Ořech, Baarovo náměstí 20, 252 25 Ořech, které zpracoval ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., Mgr. Jan Karel, Roztylská 1860/1, 148 00 Praha 4.

Oznámení bylo zpracováno v rozsahu přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Oznámení bylo Krajským úřadem Středočeského kraje v řádném termínu rozesláno k vyjádření příslušným orgánům státní správy, samosprávným celkům a dalším subjektům. Informace o projednávání záměru byla vyvěšena na úředních deskách Středočeského kraje dne 13. 1. 2021, na úřední desce MHMP dne 21. 1. 2021, obce Ořech dne 18. 1. 2021 a obce Zbuzany dne 18. 1. 2021

a na příslušných internetových stránkách v Informačním systému EIA na stránkách CENIA <http://www.cenia.cz/eia> pod kódem STC2350 a Středočeského kraje - www.kr-stredocesky.cz.

V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona. Příslušným úřadem k zajištění zjišťovacího řízení byl Krajský úřad Středočeského kraje.

Hodnoceným záměrem je výstavba dvoupruhové komunikace v délce 2,51 km, která odvede tranzitní dopravu mimo intravilán obce Ořech. Začátek trasy záměru se napojuje na ulici Karlštejnská na hranici obcí Ořech a Zbuzany. Dále trasa pokračuje severním směrem podél obce Ořech a kříží ulice Uhelná a Zbuzanská. Následně se trasa stáčí severovýchodním směrem a vede přes okružní křižovatku, která bude sloužit pro napojení obchvatu obce Ořech na dálnici D0 (Pražský okruh). Poté trasa pokračuje východním směrem a vede souběžně s Pražským okruhem. Konec trasy je napojen na ulici Slivenecká na severovýchodním okraji obce Ořech.

Posuzovaná trasa obchvatu obce Ořech je vedena přes intenzivně obhospodařovanou zemědělskou půdu. Zeleň se vyskytuje podél stávajících silnic a cest, které budou trasou obchvatu kříženy. Obchvat je navržen jako silnice III. třídy, západní část obchvatu – směr Chýnice, Zbuzany v kategorii S 8,5/70 a východní část obchvatu – směr Sliveneč, Radotín v kategorii S 7,5/70. Směrové a výškové vedení trasy obchvatu je navrženo a posuzováno v jedné základní variantě.

Nová komunikace převezme funkce pro tranzitní dopravu místo stávajících silnic III. třídy na území obce Ořech. Po výstavbě obchvatu se tranzitní doprava přesune ze silnic III. třídy na novou komunikaci, na stávajících silnicích zůstane pouze doprava pro potřeby obsluhy území obce.

Předpokládá se realizace úprav souvisejících komunikací a výstavba okružní křižovatky a další infrastruktury spojené s provozem komunikace (např. odvodnění, osvětlení apod.).

Dle vyjádření Městského úřadu Černošice nevymezují Zásady územního rozvoje Středočeského kraje na dotčených pozemcích žádný záměr, který by byl v rozporu s posuzovaným záměrem. Využití i podmínky prostorového uspořádání posuzované trasy obchvatu odpovídají podmínkám Územního plánu obce Ořech a Územního plánu Zbuzany, v dotčených plochách je jako přípustné umístování dopravní infrastruktury, popřípadě umístování nezbytně nutného technického vybavení.

Dle vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, které se týká části okružní křižovatky, nejsou, vzhledem k charakteru a rozsahu záměru, dotčeny Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1, č. 2 a č. 4.

Podle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, včetně platných změn i změny Z 2832/00, se posuzovaný záměr nachází v zastavitelném území, v ploše s rozdílným způsobem využití S4 – ostatní dopravně významné komunikace a dále v území nezastavitelném, v ploše s rozdílným způsobem využití IZ – izolační zeleň.

Z hlediska kumulací vlivů způsobených záměrem s vlivy z jiných záměrů lze konstatovat, že dle územního plánu obce Ořech jsou v okolí obchvatu obce Ořech vymezeny plochy pro komerční a výrobní služby. Tyto záměry nejsou v současnosti známy a jejich vlivy na životní prostředí musí být předmětem příslušných povolenacích řízení nebo vyhodnocení podle zákona č. 100/2001 Sb.

Z hlediska kumulativních vlivů jsou v oznámení uvedeny plánované záměry na území okolních obcí a městských částí Prahy dle informačního systému EIA. Jedná se například o záměr D0 515 zkapacitnění (kód záměru: OV1219), kde se dle dokumentace EIA předpokládá zprovoznění záměru k roku 2027. Vzhledem k tomu, že zprovoznění obchvatu obce Ořech je uvažováno již k roku 2023, nepředpokládá se kumulativní vliv jeho výstavby s uvedeným záměrem.

K záměru Změna (rozšíření) dobývacího prostoru Zadní Kopanina a pokračování hornické činnosti v rozšířeném dobývacím prostoru (kód záměru: PHA1076) zatím nebylo vydáno závazné stanovisko. Dle předložené dokumentace EIA bude doprava z této řešené lokality vedena přes MÚK Slivenec, dále ulicí K Austisu a místní komunikací k záměru, což je mimo území, dotčené provozem obchvatu obce Ořech.

Dalším záměrem, který by mohl mít vliv ve stejném území jako posuzovaný záměr, je realizace pokračování ulice Poncarova jako silnice II/116 na území Středočeského kraje, která bude napojena na MÚK Jinočany. Vzhledem k tomu, že záměr obchvatu obce Ořech je v pokročilejší fázi přípravy projektu, nepředpokládá se kumulativní vliv jeho výstavby s uvedeným záměrem. Zprovoznění přeložky silnice II/116 je uvažováno k roku 2030, jak je patrné z dopravně inženýrských podkladů. Kumulativní vliv provozu přeložky II/116 a obchvatu obce Ořech k roku 2030 je vyhodnocen v rozptylové a akustické studii.

Významná kumulace vlivů záměru s vlivy jiných záměrů se tedy nepředpokládá.

Výstavba obchvatu obce Ořech si vyžádá zábor zemědělského půdního fondu o celkové výměře cca 3,6 ha. Jedná se o zábor půd především I. třídy ochrany a zhruba z 1/5 o půdy II. třídy ochrany. Obchvat obce Ořech si dále vyžádá dočasné zábery pozemků ZPF, které budou v průběhu výstavby sloužit jako skládky materiálu, plochy zařízení staveniště a manipulační plochy. Výměry dočasného záboru ZPF budou upřesněny v dalším stupni přípravy. Plochy dočasného záboru budou následně rekultivovány a vráceny k původnímu užívání.

Krajský úřad Středočeského kraje, jako příslušný orgán ochrany ZPF již vydal souhlas k trvalému odnětí zemědělské půdy ze ZPF v rozsahu 3,6999 ha pro daný záměr formou závazného stanoviska s č. j. 125606/2018/KUSK ze dne 24. 6. 2019. Tento souhlas byl vydán jako podklad pro rozhodnutí podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Podmínky k zajištění ochrany ZPF při realizaci záměru jsou součástí výše uvedeného závazného stanoviska a budou převzaty do navazujícího rozhodnutí příslušného stavebního úřadu.

V době výstavby může docházet ke kontaminaci půd především v oblasti staveniště, a to přímo ze stavebních strojů (únik ropných látek, olejů), popřípadě povrchovými oplachy znečištěného povrchu. Toto nebezpečí bude minimalizováno pravidelnou údržbou strojů a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s těmito látkami.

V době provozu záměru může docházet ke kontaminaci půd několika způsoby. Jedná se především o emise výfukových plynů, obrušování pneumatik a brzdových destiček a zimní údržbu. Emise výfukových plynů obsahují velké množství nejrůznějších chemických látek, podobně jako obrus pneumatik nebo brzdových destiček. V závislosti na lokálních podmínkách, zejména reliéfu, se liší vzdálenost, do které mohou tyto látky půdu ovlivňovat. Kontaminace těmito látkami je největší nejbliže tělesu komunikace, se vzdáleností pak klesá. Zimní údržba má potenciální vliv na kontaminaci půd jednak primárně znečištěním sněhu při posypu a následně splavováním zasoleného a kontaminovaného sněhu v době tání do okolí komunikace. Kontaminace tohoto typu

je charakteristická pro těsné okolí krajnic komunikace a se vzdáleností prudce klesá. Speciální kategorií možné kontaminace půd jsou havarijní úniky provozních nebo přepravovaných kapalin. Tyto situace jsou standardně řešeny odborným zásahem složek IZS.

Kontaminace půdy připadá v úvahu pouze v bezprostřední blízkosti tělesa komunikace (a i zde se jedná spíše o kontaminace v důsledku splachů, než o vliv emisí z výfukových plynů). V tomto pásu však budou navrženy a vysázeny pásy doprovodné zeleně. Nedojde tak ke kontaminaci zemědělské půdy.

Výstavba záměru si nevyžádá trvalý ani dočasný zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Potřebné množství pitné vody pro období výstavby komunikace bude dováženo na místo určení podle potřeb dodavatele stavby. Technologickou vodu bude nutno zajistit při výrobě betonových směsí, pokud nebudou na stavenišť dováženy, a dále při ošetřování tuhnutí betonu. Množství vody a její zdroj nebyly v současném stupni projektové přípravy dosud určeny, budou záviset na použité technologii výstavby. Vzhledem k rozsahu stavby se nebude jednat o množství významné z hlediska životního prostředí. Další potřeba vody vznikne při mytí vozidel vyjíždějících ze staveniště, tato voda bude používána opakovaně.

V období provozu na komunikaci nejsou kladeny žádné nároky na potřebu a spotřebu pitné vody, neboť se podél posuzované trasy nepředpokládá budování odpočívadel se sociálním zařízením. Potřeba vody v období provozu bude celkově nevýznamná, bude využívána pouze pro mytí vozovky. Množství vody použité k čištění vozovky bude záviset na míře znečištění a frekvenci čištění.

Výstavba a provoz komunikace kladou obecně nízké nároky na potřebu pitné i užitkové vody. Pro období výstavby a provozu obchvatu obce Ořech bude pitná i užitková voda odebírána ze stávajících zdrojů, resp. zdrojů, které budou v blízkosti k dispozici v době výstavby a provozu silnice.

V době výstavby nelze předpokládat, že by docházelo k znečištění vodních toků při realizaci stavebních prací, jelikož nejbližší vodní tok se nachází cca 50 m od plánovaného záměru. Manipulace s pohonnými hmotami a údržba stavebních mechanismů bude prováděna na vodohospodářsky zabezpečených plochách. Bude pravidelně kontrolován technický stav všech dopravních a mechanizačních prostředků z hlediska úkapů ropných látek a úniku provozních kapalin. Deponie zeminy, ornice ze skrývek a stavebního materiálu budou situovány tak, aby bylo vyloučeno riziko jejich snášení do vodního toku.

Znečištění odpadních vod při provozu způsobují jednak látky uvolňující se z povrchu vozovky, dále uniklé provozní kapaliny a pohonné hmoty (benzín, nafta, motorové oleje). V zimním období jsou odpadní vody znečištěny zejména posypovými látkami (chloridové, sodné ionty). Hlavní znečišťující látkou v odpadních vodách budou chloridové anionty z posypových solí (používá se NaCl, CaCl₂ a jejich směsi). Kontaminace půdy připadá v úvahu pouze v bezprostřední blízkosti tělesa komunikace, čímž je omezen i přenos polutantů do vodních ekosystémů. V tomto pásu však budou navrženy a vysázeny pásy doprovodné zeleně. Nedojde tak ke kontaminaci zemědělské půdy a i riziko ovlivnění vodních ekosystémů tak lze považovat za akceptovatelné.

Množství splaškových odpadních vod v době výstavby bude přibližně stejné jako odběr pitné vody. Odpadní splaškové vody musejí být zachycovány a odváděny buď do kanalizace, nebo odvázeny na ČOV. Vody z oplachu vozidel musejí být vedeny přes nádrže zachycující nerozpuštěné látky, přes odlučovače ropných látek a následně zasakovány.

Při provozu obchvatu obce Ořech budou veškeré vody odváděné z komunikace tvořit dešťové odpadní vody. Odvod vody z povrchu vozovky bude řešen samostatně pro západní část obchvatu, okružní křižovatku, která je součástí záměru, a východní část obchvatu. Dešťová kanalizace bude v západní části obchvatu řešena pomocí vsakovacích jam, které budou umístěny ve dně příkopů podél nové komunikace. Odvod vody z okružní křižovatky bude řešen pomocí stávající dešťové kanalizace, která bude svedena do nových příkopů podél nové komunikace a dále odvedena do stávajících koryt podél stávajících komunikací. Dešťová kanalizace východní části obchvatu již byla částečně řešena v rámci projektové dokumentace pro záměr Autocentrum Beni. Bude realizována dešťová kanalizace a do dešťové kanalizace budou napojeny přípojky horských vpustí ze záchytného žlabu nad komunikací a příkopů podél silnice. Další způsob odvádění dešťových vod bude shodný jako u západní části obchvatu, a to pomocí vsakovacích jam (galerií).

Posuzovaná trasa obchvatu nebude přetínat žádný vodní tok. Záměr neleží v žádném vymezeném záplavovém území ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách. V zájmovém území se nenachází významná a rozsáhlá síť vodních toků. Posuzovanou trasou obchvatu obce Ořech nebudou dotčena ochranná pásma vodních zdrojů dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách ani chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Celá trasa obchvatu, s výjimkou části okružní křižovatky v k. ú. Řeporyje, leží ve zranitelné oblasti dle nařízení vlády č. 235/2016 Sb.

Vzhledem k výše uvedenému nelze předpokládat významné ovlivnění odtokových poměrů v lokalitě, kvality povrchových i podzemních vod ani ovlivněné vodních ekosystémů v území.

Spotřeba surovin pro stavbu a provoz nové komunikace bude upřesněna v dalším stupni přípravy záměru na základě specifikace skladby konstrukčních vrstev vozovky. Vzhledem k charakteru a rozsahu výstavby lze předpokládat, že během stavby budou použity běžné stavební materiály a technologie, typické pro obdobné akce. Zařízení staveniště obchvatu obce Ořech (sociální zařízení, obytné buňky apod.) bude napojeno na místní zdroje elektrické energie. Spotřeba elektrické energie při vlastním provozu bude poměrně malá. Může se jednat např. o osvětlení některých částí trasy, popřípadě světelnou signalizaci apod. Množství elektrické energie spojené s těmito zařízeními lze hodnotit jako nevýznamné z hlediska vlivů na životní prostředí.

Záměr nevyužívá přírodní zdroje, pro provoz obchvatu obce Ořech nejsou využívány vstupy, které by ovlivňovaly biologickou rozmanitost jak v daném území, tak v rámci globální biodiverzity. Realizace záměru se dotkne v podstatě pouze intenzivně obhospodařované zemědělské půdy, přírodní biotopy se v okolí trasy, až na drobné výjimky, nevyskytují. Dojde k zásahu několika stromořadí, solitérních stromů a porostů dřevin, které se nacházejí podél stávajících silnic a polních cest. Nelze předpokládat, že by dotčení části těchto biotopů snížilo biodiverzitu území. Záměr respektuje pravidla rozvoje zelené a modré infrastruktury.

V trase obchvatu obce Ořech se nenachází žádné chráněné ložiskové území nerostných surovin. V trase obchvatu nejsou evidována žádná poddolovaná území, ani zde nejsou registrována sesuvná území.

V posuzovaném území nejsou evidovány staré ekologické zátěže.

V dopravně inženýrských podkladech je mimo jiné vyhodnocen vliv dopravy na území obce Zbuzany, a to pro výchozí stav a stav s provozem obchvatu obce Ořech. Intenzity dopravy v obci

Zbuzany klesají v severojižním směru a narůstají v západovýchodním směru. Celkově jsou intenzity dopravy na území obce Zbuzany ve stavu s provozem obchvatu nižší. Součet intenzit dopravy na vjezdech do obce je ve výchozím stavu 12 390 voz/den a ve stavu s provozem obchvatu 12 360 voz/den. Vzhledem k tomu, že klesají intenzity dopravy ve směru sever – jih, ve kterém je průjezd obcí delší, dochází k poklesu dopravních výkonů (z 8 105 na 7 417 vozokm) a spotřeby času na území obce (ze 158 na 149,5 vozohodin). Celkově tak počet ujetých kilometrů na zastavěném území obce Zbuzany po zprovoznění obchvatu klesne.

Vzhledem k liniovému charakteru a délce hodnoceného úseku silnice je nutno předpokládat zásahy do sítí technické infrastruktury – elektrické vedení, plynovody, vodovody, kanalizace. V těchto případech zajistí investor stavby přeložky příslušných vedení.

Současný stav kvality ovzduší v širším okolí plánovaného záměru je možné vyhodnotit na základě údajů ze stanic imisního monitoringu. Pro vyhodnocení dodržení imisních limitů v území bylo v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší provedeno vyhodnocení imisní zátěže na základě pětiletých průměrů publikovaných ČHMÚ. V pětiletém průměru jsou v území, jímž je vedena posuzovaná trasa obchvatu, splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. V západní části obchvatu je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, a to nejvýše o 20 %. Ve východní části obchvatu je limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu splněn.

Výstavba obchvatu obce Ořech bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší. Během výstavby lze očekávat produkci znečišťujících látek z provozu stavebních mechanismů a nákladních aut a rovněž nárůst resuspenze prachu v okolí záměru. Tento zdroj bude významně působit po časově omezenou dobu na své nejbližší okolí, tj. zejména na přilehlou zástavbu. Staveniště jako celek bude působit jako plošný zdroj znečišťování ovzduší, produkující jednak znečišťující látky z provozu stavebních strojů (emise ze spalovacích motorů, tj. především oxidy dusíku, oxid uhelnatý, pevné částice a v malém množství také uhlovodíky) a také zvýšené množství prachu z nakládání se zeminou a jiné nakládání se stavebními materiály. Při pokládce živičného povrchu lze rovněž očekávat uvolňování aromatických uhlovodíků. U případných deponií výkopového materiálu bude třeba realizovat opatření redukující produkci prachu, aby byl minimalizován negativní vliv prašnosti na obyvatelstvo. Liniovými zdroji budou během stavby zejména staveništní komunikace a nákladní doprava, odvázející demoliční odpad a vytěženou zeminu a přivázející potřebný stavební materiál. Tento zdroj znečištění ovzduší však bude pouze dočasný.

Po uvedení do provozu bude obchvat obce Ořech novým liniovým zdrojem znečišťování ovzduší v zájmovém území. Vlivem provozu posuzovaného obchvatu obce Ořech je možné v zájmovém území očekávat pouze mírné změny imisní zátěže. U žádné sledované imisní charakteristiky nebylo vlivem uvedení záměru do provozu vypočteno k roku 2023, 2030 bez vlivu provozu přeložky silnice II/116 ani k roku 2030 (s provozem II/116) překročení imisního limitu u obytné zástavby, s výjimkou benzo(a)pyrenu, který je překročen již nyní.

Vzhledem k výše uvedenému lze považovat vliv záměru na kvalitu ovzduší v lokalitě za akceptovatelný.

Nakládání s odpady bude zajišťováno v souladu se zákonem o odpadech č. 541/2020 Sb. V době výstavby bude vznikat především odpad charakteristický pro stavební činnost, v menší míře odpad

z používání nátěrových hmot, lepidel, těsnících materiálů, odpadní obaly a odpady podobné komunálnímu odpadu. Při rozebírání stávajících konstrukcí, v místech napojení obchvatu obce Ořech na stávající komunikace, budou vznikat vybourané živičné vrstvy, které mohou být recyklovány a použity ke zpětné tvorbě živičné směsi. Dále bude odtěžen podkladový materiál, který může být po předchozím předrcení stmelových vrstev použit do násypů. Stejně tak může být použit materiál z demolice parkovací plochy ze zatravnovacích tvárnic u prodejny Ford. V případě, že by materiál nebylo možné využít, bude nabídnut k využití jiným subjektům nebo jako poslední možnost uložen na skládku. V průběhu stavby budou odpady skladovány na plochách zařízení staveniště na místech k tomu určených. Hospodaření s odpady na plochách zařízení staveniště bude probíhat v souladu s platnými bezpečnostními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami. Zařízení staveniště bude vybaveno potřebným množstvím kontejnerů na odpad podle jeho složení a vlastností odpadu. Většinu odpadů vznikajících při stavbě komunikace je možné recyklovat. Plochy určené pro zařízení staveniště budou po dokončení stavby vyklizeny, zrekultivovány a předány k plánovanému užívání.

Při výstavbě dojde ke kácení vzrostlých dřevin včetně keřů, zároveň budou odstraněny pařezy. Dřevní hmota bude nabídnuta zájemcům o dřevo, větve budou štěpkovány a nabídnuty jako surovinná skladba kompostů či k mulčování.

Při provozu budou vznikat odpady zejména při údržbě komunikace a doprovodné zeleně. K vzniku odpadů bude docházet také při opravách silnice, případně v důsledku havárie nebo neukázněností řidičů. Zbytky PE patníků a zbytky pneumatik budou shromažďovány v kontejnerovém hospodářství správce komunikace a následně předány oprávněné osobě k využití či odstranění, asfalt bude recyklován, odpad z vpustí lze deponovat, kompostovat či spalovat. U případných úniků ropných látek se jedná o nebezpečné odpady, u nichž bude zajištěno odstranění osobou oprávněnou nakládat s nebezpečným odpadem. Materiál z úprav dřevin a sečená tráva budou nabízeny k využití jiným právníckým nebo fyzickým osobám. Na odstraňování těl uhynulých zvířat se zákon o odpadech nevztahuje, v tomto případě se bude postupovat podle zákona č. 302/2017 Sb., o veterinární péči.

Z hlediska akustické situace v okolí záměru lze konstatovat, že v období výstavby obchvatu obce Ořech budou dočasným zdrojem hluku stavební stroje a pojezdy nákladní dopravy po veřejných komunikacích. Z hlediska vlivů na akustickou situaci lze jako nejvýznamnější činnost označit zemní práce, v průběhu kterých bude použito největší množství těžké strojní techniky a současně dojde k přepravě největšího objemu zeminy. V dalším stupni přípravy bude vyhodnocen hluk z výstavby a budou případně formulována opatření k zajištění limitních hodnot. Vlivy z výstavby záměru však lze považovat za dočasné a krátkodobé.

V období provozu komunikace působí jako liniový zdroj hluku. Mezi faktory, které ovlivňují hluk z automobilové dopravy, patří zejména stáří vozidel, jejich technický stav a způsob jízdy. Vzhledem k technickému vývoji se na komunikacích pohybuje stále větší podíl automobilů s příznivějšími hlukovými charakteristikami (zejména u nákladních vozidel). Z hodnocení vyplývá, že po zprovoznění obchvatu obce Ořech bude v blízkosti posuzované trasy hygienický limit splněn ve všech třech posuzovaných výhledových horizontech (rok 2023, 2030 – bez realizace přeložky II/116 / po zprovoznění přeložky II/116). Po realizaci záměru lze očekávat změny hlukové zátěže u zástavby podél stávajících silnic na území obcí Ořech a Zbuzany. V místech, kde jsou již hygienické limity překročeny, nedojde k dalšímu navyšování hlukové zátěže a zároveň

vlivem zprovoznění záměru nedojde k překročení hygienických limitů. Podmínkou je realizace protihlukových stěn nebo valů.

Posuzovaná komunikace nebude zdrojem elektromagnetického záření.

Záměr nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií. V období výstavby je třeba eliminovat riziko havárie v důsledku případného sesuvu půdy při provádění výkopových prací. Během výstavby dále existuje riziko úniku ropných látek ze stavebních mechanismů a nákladních automobilů. Riziko úniku ropných látek do prostředí bude minimalizováno obvyklými postupy, které budou obsaženy v zásadách organizace výstavby (ZOV), jako je používání stavebních mechanismů a nákladních automobilů v odpovídajícím technickém stavu a s pravidelnou kontrolou jejich stavu, pravidelná vizuální kontrola staveniště za účelem včasného odhalení případného úniku ropných látek a další. Pokud by k úniku ropných látek došlo, bude dodavatel stavby postupovat podle havarijního řádu, který bude součástí ZOV.

Dalším rizikem havárie během výstavby s možností negativního ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví je požár na staveništi. Toto riziko bude minimalizováno dodržováním standardních požárních předpisů. Při výstavbě budou použity standardní materiály a technologie. Nejvyšší riziko havárie lze očekávat při odstraňování stávajících povrchů a při překládce a napojování inženýrských sítí. Jiná rizika havárie během výstavby s možnými dopady na životní prostředí prakticky neexistují.

Riziko dopravních nehod během období provozu komunikace lze udržet na nízké úrovni řádnou údržbou povrchu vozovky, zejména v zimním období. Rovněž je nezbytné zpracování havarijního řádu, v němž je specifikována dostupnost lékařské záchranné služby, útvarů požární ochrany, způsob řízení zásahů apod. S havarijním řádem musí být seznámeny všechny dotčené organizace a obce. Případné riziko může vzniknout únikem pohonných hmot a olejů nebo jiných škodlivých látek z motorových vozidel. V takovém případě může být okolní prostředí znečištěno unikajícími látkami z havarovaného vozidla, tj. pohonnými látkami, přepravovaným materiálem apod. Tyto úniky mohou ovlivnit kvalitu vod a půdy v okolí komunikace. Případné úniky budou řešeny standardními postupy.

Lokalita výstavby nepředstavuje území vymezené z hlediska zvláštní ochrany přírody. Dotčená lokalita nepředstavuje významné území z hlediska kulturního nebo historického. V zájmovém území se nacházejí místa s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů. V řešeném území nejsou vyhlášeny žádné památkové zóny ani památkové rezervace.

Pro lokalitu byl zpracován biologický průzkum. Výskyt rostlinných druhů, indikujících přírodovědecky cennější lokality nebo stanoviště, lze v území dotčeném záměrem vyloučit. Nálezová databáze AOPK ČR neudává v území záměru výskyt žádného zvláště chráněného druhu rostliny.

Posuzovaná trasa obchvatu obce Ořech prochází intenzivně zemědělsky využívaným územím. V trase hodnoceného záměru není evidován ani průzkumem nebyl zjištěn výskyt žádného typu přírodního stanoviště, resp. biotopu ve smyslu klasifikace podle Katalogu biotopů České republiky (Chytrý et al., 2010), dle platné metodiky aktualizace mapování biotopů (Guth, Lustyk, 2009),

včetně Příručky hodnocení biotopů (Guth et al., 2008). Vzhledem k mimořádnému antropogennímu zatížení okolní krajiny se přírodní biotopy nevyskytují ani v širším okolí záměru. Celé zájmové území je druhově chudší, hojně se vyskytují druhy ruderální.

Z hlediska biodiverzity představuje území typickou zemědělskou krajinu s diverzitou bioty, ovlivněnou dlouhodobým působením člověka. V rámci zoologického průzkumu bylo zaznamenáno 26 druhů brouků, z nichž 3 jsou zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb., 8 druhů blanokřídlých, z nichž 4 jsou zvláště chráněné, 3 druhy motýlů, 1 druh plaza (zvláště chráněný), 38 druhů ptáků, z nichž 5 je zvláště chráněných a 6 druhů savců.

Posuzovaná trasa obchvatu obce Ořech nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území. Posuzovaná trasa obchvatu obce Ořech nezasahuje do žádné evropsky významné lokality ani do ptačí oblasti. Nepřiblíží se k žádnému památnému stromu, nezasahuje do žádného přírodního parku a není dotčen žádný registrovaný významný krajinný prvek. Posuzovaná trasa obchvatu prochází územím bez významných hodnot krajinného rázu vyžadujících zvýšenou ochranu.

V západní části obchvatu se žádné prvky ÚSES nenacházejí. Východní část obchvatu protíná v km 0,15 okraj interakčního prvku. Jedná se o mez, která je tvořena stromořadím – jabloně (*Malus domestica*), jeřáby (*Sorbus aucuparia*) a slivoně (*Prunus* sp.) a keřovým porostem růže šípkové (*Rosa canina*). V místě křížení obchvatu s interakčním prvkem se dřeviny nevyskytují. Další interakční prvek, tvořený porostem lesního charakteru, se nachází v km 1,2 ve vzdálenosti cca 180 m jižně od trasy obchvatu.

Vliv záměru na biodiverzitu, zvláště chráněné území, prvky ÚSES atd. se nepředpokládá.

Stávající průtahy obcí Ořech (silnice III. třídy) procházejí souvislou zástavbou obce, naopak posuzovaná trasa obchvatu prochází po západním a severním okraji obce Ořech prakticky bez kontaktu s obytnou zástavbou.

Obchvat obce Ořech nebude zdrojem vibrací, které by mohly negativně ovlivnit obyvatelstvo, ani zdrojem elektromagnetického záření. V souvislosti s jeho realizací se nepředpokládá kontaminace vody využívané obyvatelstvem ani půdy chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Hlavními faktory, které lze v dotčené lokalitě očekávat v souvislosti s výstavbou či provozem záměru a které mohou být záměrem významněji ovlivněny, budou znečištění ovzduší a hluk.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly, v souladu s autorizačním návodem Státního zdravotního ústavu (SZÚ) k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší, sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo[a]pyren. Zdravotní riziko z expozice NO₂ lze v celém území považovat za nízké. Stejně tak lze konstatovat, že změny v úrovni zdravotního rizika z expozice obyvatel suspendovaným částicím vlivem provozu záměru budou zcela nevýznamné ve smyslu hrožení zdraví. Ani v oblastech s nejvyšším nárůstem imisní zátěže benzenu není třeba očekávat jakkoliv významné zvýšení výskytu zdravotních účinků a také v případě benzo[a]pyrenu lze konstatovat, že vlivem provozu záměru není třeba ani v oblastech s nejvyšším nárůstem imisní zátěže očekávat jakkoliv významné zvýšení výskytu zdravotních účinků.

Pro kvantitativní vyhodnocení vlivů hluku ze silniční dopravy v řešeném území byly použity postupy, stanovené Autorizačním návodem AN 15/04 k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku (SZÚ, 2020) a vycházející z Annex III Směrnice komise (EU) 2020/367. Podkladem

pro výpočet jsou výsledky akustické studie. Z provedeného hodnocení vyplývá, že naprostá většina obyvatel, reprezentovaných hodnocenými výpočtovými body, se nachází v pásmu nad doporučenými expozičními hodnotami dle WHO, což je ovšem do značné míry dáno skutečností, že hodnocení bylo provedeno pouze pro zástavbu přilehlou k silničním komunikacím. Vlivem realizace obchvatu dojde k snížení počtu takto exponovaných obyvatel, a to cca o 6 – 7 % pro průměrný hlukový ukazatel a o 11 – 12 % pro noční hluk. Podmínkou je realizace protihlukových opatření dle akustické studie.

Vlivy záměru na veřejné zdraví lze, vzhledem k výše uvedenému, považovat za přijatelné.

Vlivy na klimatický systém lze obecně hodnotit jako mírné (nízké riziko). Výstavba nového obchvatu bude znamenat nárůst zpevněných ploch v prostoru, kde se nyní nachází volná krajina. Tato změna ve využití ploch velmi mírně ovlivní mikroklima v bezprostředním okolí silnice, a to např. ve smyslu ohřátí povrchu, v povrchovém odtoku dešťových vod apod. Závažnost uvedených vlivů bude velice nízká, ve vzdálenosti řádově jednotek metrů od silničního tělesa již bude ovlivnění nerozpoznatelné.

Rizika pro záměr, spojená se změnou klimatu, jsou hodnocena jako nízká až střední. Jedná se zejména o častější výskyt teplotních a srážkových extrémů a nárůst četnosti i síly poryvů větru, které mohou být v zemědělské ploše spojeny se vznosem prachu. Jako závažnější pro vlastní konstrukci silnice byly hodnoceny škody vlivem změn teplot, kterým je nutno předejít použitím stavebních materiálů, odolných proti těmto výhledově se vyskytujícím situacím.

Vzhledem k charakteru záměru nelze předpokládat žádné nepříznivé vlivy přesahující státní hranice.

S ohledem na výše uvedené a s ohledem na doručená vyjádření dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávních celků, které nepodaly žádný relevantní požadavek na další posuzování vlivů záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., rozhodl příslušný úřad tak, jak je uvedeno ve výrokové části.

2. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze - vyjádření ze dne 3. 2. 2021 pod č. j. KHSSC 012993/2021

Hygienická stanice hl. města Prahy – vyjádření ze dne 19. 2. 2021 pod č. j. HSHMP 02597/2019

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství – vyjádření ze dne 10. 2. 2021 pod č. j. 020519/2021/KUSK

Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí – vyjádření ze dne 16. 2. 2021 pod č. j. MHMP 185203/2021

Městský úřad Černošice, Odbor životního prostředí – vyjádření ze dne 26. 1. 2021 pod č. j. MUCE 7999/2021 OŽP/L/Vys

Obec Zbuzany – vyjádření ze dne 4. 2. 2021 pod č. j. 123/2021

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha - vyjádření ze dne 5. 2. 2021 pod č. j. ČIŽP/41/2021/301

Středočeský kraj – vyjádření ze dne 11. 2. 2021 pod č. j. 020221/2021/KUSK

Hlavní město Praha – vyjádření ze dne 22. 2. 2021 pod č. j. MHMP 226518/2021

Vyjádření veřejnosti - Obyvatelé Zbuzan, ulice Polní, Uhelná, a další ze dne 25. 1. 2021, které bylo krajskému úřadu doručeno 4. 2. 2021 pod č. j. 017514/2021/KUSK

Vyjádření veřejnosti J. B. + petice ze dne 9. 2. 2021, které bylo krajskému úřadu doručeno dne 9. 2. 2021 pod č. j. 019704/2021/KUSK

Vyjádření veřejnosti V. K., J. K., I. P. ze dne 6. 2. 2021, které bylo krajskému úřadu doručeno dne 10. 2. 2021 pod č. j. 020702/2021/KUSK

Vyjádření veřejnosti – občané Ořecha – L. V. + petice ze dne 16. 2. 2021, které bylo krajskému úřadu doručeno dne 17. 2. 2021 pod č. j. 023497/2021/KUSK

Vyjádření veřejnosti – MŠ Ořech a rodičů ze dne 10. 2. 2021, které bylo krajskému úřadu doručeno dne 17. 2. 2021 pod č. j. 023612/2021/KUSK

3. Vypořádání vyjádření obdržných v průběhu zjišťovacího řízení:

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

Záměr z aspektu ochrany veřejného zdraví dle předložené dokumentace k zjišťovacímu řízení není nutno dále rozpracovat a posuzovat dle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření bez připomínek.

Hygienická stanice hl. města Prahy

HSHMP bere záměr na vědomí bez připomínek.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření bez připomínek.

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství

Z hlediska **ochrany ovzduší:**

Z hlediska Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 se jedná o stavbu, která je v souladu s tímto programem a měla by po svém dokončení přispět ke zlepšení kvality ovzduší v obci Ořech, kde v současné době z hlediska kvality ovzduší dochází k překračování jednoho imisního limitu a to u benzo(a)pyrenu.

Takto rozsáhlé stavební práce, které jsou spojeny s výstavbou nových silnic, mohou být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM10 a PM2,5), proto je nutné při provádění těchto stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení.

Opatření jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10 a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 v opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

K neefektivnějším 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 skryvku 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 půdokryvná. 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 skrácení areálu stavby.

Realizace některých opatření, která jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10 a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02, 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 nového obchvatu v souladu s opatřením AB17 Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně, které je uvedené v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Krajský úřad Středočeského kraje (dále jen „Krajský úřad“), jako příslušný orgán ochrany přírody a krajiny dle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v účinném znění (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), sděluje, že stanoviska ze dne 27. 6. 2019 č. j. 085566/2019/KUSK a ze dne 21. 11. 2019 č. j. 143622/2019/KUSK, jimiž byl **vylouen významný vliv** na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) nebo ptačích oblastí (dále jen „PO“) stanovených příslušnými vládními nařízeními, které jsou v působnosti Krajského úřadu, zůstává nadále v platnosti.

Krajský úřad dále jako orgán ochrany přírody a krajiny podle § 77a zákona č. 114/1992 Sb., sděluje, že z hlediska dalších zájmů hájených Krajským úřadem zůstávají výše uvedená stanoviska nadále v platnosti.

Z hlediska nakládání s odpady:

Z hlediska nakládání s odpady není proti záměru námitek a nepožadujeme další posouzení dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, v platném znění.

Pouze upozorňujeme, že od 1. 1. 2021 je platný zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a také od 27. 1. 2021 bude platná vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů. Také sdělujeme, že v dokumentaci v bodu B.III.3 na str. 59 je uvedeno, že „V průběhu stavby budou odpady skladovány na plochách zařízení staveniště na místech k tomu určených“. Dle § 11 odst. 1, písm. n) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech je skladováním odpadu uložení odpadů v zařízení k tomu určeném po dobu nejdéle jednoho roku před jejich odstraněním

nebo po dobu 3 let před jejich využitím. V uvedeném případě se tedy jedná pravděpodobně o soustředování odpadu dle §11 odst. 1 písm. d) cit. zákona.

Z hlediska ochrany ZPF:

Podle předložené dokumentace realizace stavby vyžaduje trvalý zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) v rozsahu 3,5965 ha a dočasný zábor ZPF v blíže neurčeném časovém období a rozsahu.

Krajský úřad Středočeského kraje, jako příslušný orgán ochrany ZPF již vydal souhlas k trvalému odnětí zemědělské půdy ze ZPF v rozsahu 3,6999 ha pro daný záměr formou závazného stanoviska s č. j. 125606/2018/KUSK ze dne 24. 6. 2019. Tento souhlas byl vydán jako podklad pro rozhodnutí podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Podmínky k zajištění ochrany ZPF při realizaci záměru jsou součástí výše uvedeného závazného stanoviska a budou převzaty do navazujícího rozhodnutí příslušného stavebního úřadu.

Pokud došlo v průběhu projektové přípravy ke změnám v rozsahu, popř. druhu záboru ZPF, je třeba požádat orgán ochrany ZPF o změnu závazného stanoviska a následnou změnu rozhodnutí stavebního úřadu (ustanovení § 10 odst. 2 zákona o ochraně ZPF).

Pro plochy dočasného záboru ZPF, které mají být v průběhu výstavby využívány jako skládky materiálu, plochy zařízení staveniště a manipulační plochy, není třeba souhlasu orgánu ochrany ZPF k dočasnému odnětí půdy ze ZPF, pouze pokud bude nezemědělské využití těchto ploch trvat kratší dobu než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu. Zahájení nezemědělského využívání zemědělské půdy je třeba písemně oznámit orgánu ochrany ZPF nejméně 15 dní předem (ustanovení § 9 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ZPF).

Záměr je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, vyjádření orgánu ochrany ZPF k navržené trase záměru podle ustanovení § 7 odst. 4 zákona o ochraně ZPF není třeba.

Z hlediska ostatních složkových zákonů není Krajský úřad Středočeského kraje dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

Vypořádání:

Vzhledem k charakteru vyjádření bez připomínek.

Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí

1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:

Záměrem nedochází k záboru ZPF, námi chráněné zájmy tedy nejsou dotčeny.

2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:

Námi chráněné zájmy nejsou dotčeny.

3. Z hlediska nakládání s odpady:

Hodnoceným záměrem je výstavba dvoupruhové komunikace v délce 2,51 km, která odvede tranzitní dopravu mimo intravilán obce Ořech. Nakládání s odpady je podrobně rozepsáno v kapitole B.III.3. Odpady. V Tabulce B.16 a B.17 jsou vyjmenovány odpady, jejichž vznik se předpokládá. Většinu odpadů vznikajících při stavbě komunikace je možné recyklovat. V případě, že odpady nebudou moci být využity, budou předány k využití a pak teprve k odstranění. Využití vybouraných živičných vrstev se bude řídit vyhláškou č. 130/2019 Sb., o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem.

Při výstavbě dojde ke kácení vzrostlých dřevin včetně keřů, zároveň budou odstraněny pařezy. Dřevní hmota bude nabídnuta zájemcům o dřevo, větve budou štěpkovány a nabídnuty jako surovinná skladba kompostů či k mulčování.

Při provozu budou vznikat odpady zejména při údržbě komunikace (odpad z čištění silnice, zbytky barev a rozpouštědel apod.) a doprovodné zeleně (biologicky rozložitelný materiál). K vzniku odpadů bude docházet také při opravách silnice, případně v důsledku havárie nebo neukázněností řidičů.

Upozorňujeme na novou odpadovou legislativu, kromě zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech se jedná i o nové prováděcí předpisy – vyhlášku č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů) a vyhlášku o podrobnostech nakládání s odpady, která je v současnosti v legislativním procesu.

K oznámení předloženého záměru nemáme další připomínky.

4. Z hlediska ochrany ovzduší:

Předmětem předloženého oznámení je záměr výstavby silničního obchvatu obce Ořech.

Uvedený záměr výstavby silničního obchvatu obce Ořech byl již v roce 2019 projednáván ve zjišťovacím řízení v procesu EIA. Během projednávání tohoto záměru jeho oznamovatel (obec Ořech) požádal o ukončení zjišťovacího řízení z důvodu nutnosti přepracování oznámení záměru (a PD pro územní rozhodnutí) na základě obdržených požadavků a vyjádření od dotčených subjektů.

OCP MHMP, oddělení ochrany ovzduší, vydalo v bodě 4. souhrnného stanoviska č. j.: MHMP 2302416/2019 a SZn.: S-MHMP 2302416/2019 OCP ze dne 16. 12. 2019 k uvedenému záměru souhlasné vyjádření s požadavky na aplikaci opatření AB17 – Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně a opatření BD3 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

Nově byl záměr obchvatu upraven následovně: Došlo ke snížení návrhové rychlosti na obchvatu na 70 km/h a v blízkosti křížení s pěší komunikací mezi ulicemi Uhelná a Zbuzanská na 50 km/h. Rovněž došlo k doplnění vsakovacích objektů i pro východní část obchvatu a přepracování technického řešení retenční nádrže.

V rámci přepracování oznámení pak byly z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší provedeny následující úpravy: aktualizace údajů o stavu životního prostředí a přepracování rozptylové studie na základě změny návrhové rychlosti na obchvatu a změn metodických postupů.

V současném, aktualizovaném oznámení záměru je provedeno vypořádání připomínek k minulému zjišťovacímu řízení. K připomínkám orgánu ochrany ovzduší OCP MHMP je konstatováno,

že uvedené připomínky (požadavek na aplikaci opatření AB17 a BD3) budou respektovány v dalších stupních projektové přípravy.

Předmětem navrhovaného záměru je dvoupruhová komunikace III. třídy v délce 2,51 km. Stavba obchvatu je rozdělena na tři stavební objekty: Západní část, napojující se na ulici Karlštejnskou, Okružní křižovatka, umožňující napojení obchvatu na Pražský okruh a Východní část, umožňující napojení obchvatu na ulici Sliveneckou. Všechny tři stavební objekty budou zprovozněny najednou jako jedna stavba. Navrhovaný obchvat se nachází na území Středočeského kraje v těsném sousedství s územím hlavního města Prahy. Kromě snížení návrhové rychlosti nedošlo u výše uvedeného obchvatu k zásadním změnám. Zprovoznění obchvatu vzhledem k pokročilé fázi přípravy projektu je uvažováno již v roce 2023.

Dle údajů map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací (pětiletý průměr 2015 – 2019) publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem dosahují v lokalitě obchvatu a na sousedícím území hlavního města Prahy (na sever a na východ od plánovaného obchvatu) průměrné roční imisní koncentrace oxidu dusičitého (NO_2) 12,8 – 17,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, polétavého prachu frakce PM_{10} 22,2 – 22,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, polétavého prachu $\text{PM}_{2,5}$ 16,8 – 16,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzenu 0,9 – 1,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a benzo(a)pyrenu (B(a)P) 0,9 – 1,2 ng/m^3 . U průměrných 24hodinových imisních koncentrací PM_{10} dosahují 36. nejvyšší hodnoty 37,8 – 39,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Z uvedených údajů je patrné, že se jedná v rámci pražských relací o vyhovující prostředí, s hodnotami koncentrací sledovaných látek pod imisními limity. V západní části obchvatu a v jeho severní části na hranici hlavního města je překročen limit pro průměrné roční koncentrace B(a)P, k němu se však dle § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále jen zákon) pouze přihlíží. Ve východní části obchvatu je limit pro průměrné roční koncentrace B(a)P splněn. Nutno konstatovat, že v současném imisním pozadí došlo oproti pětiletým průměrům v letech 2013 – 2017 k poklesu imisních koncentrací, včetně benzo(a)pyrenu.

Modelovými výpočty rozptylové studie bylo provedeno nové vyhodnocení pro 3 výhledové imisní situace po zprovoznění záměru (k roku 2023, k roku 2030 bez realizace přeložky II/116 a k roku 2030 po zprovoznění přeložky II/116). Přeložka II/116 je ve své severní části napojena na ulici Poncarovu a za obcí Zbuzany pokračuje v jižním směru do obce Chýnice. V rozptylové studii je s posuzovaným obchvatem vyhodnocen kumulativní vliv této přeložky v době jejího zprovoznění v roce 2030.

Ve výhledovém stavu po zprovoznění záměru v roce 2023 by měly být největší příspěvky průměrných ročních koncentrací NO_2 dosahovány v těsné blízkosti západní části obchvatu – až 0,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, u nejbližší obytné zástavby nejvíce 0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Uvnitř obce Ořech by mělo dojít ke snížení koncentrací až o 0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Největší příspěvky průměrných ročních koncentrací PM_{10} budou dosahovány v těsné blízkosti obchvatu – až 1,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, u nejbližší obytné zástavby až 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Uvnitř obce Ořech dojde naopak ke snížení až o 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Největší příspěvky průměrných ročních koncentrací $\text{PM}_{2,5}$ budou dosahovány v těsné blízkosti obchvatu – až 0,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, u nejbližší obytné zástavby až 0,12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Uvnitř obce Ořech dojde naopak ke snížení až o 0,12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Největší příspěvky průměrných ročních koncentrací benzenu budou dosahovány v těsné blízkosti obchvatu – až 0,008 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, u nejbližší obytné zástavby až 0,002 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Uvnitř obce Ořech dojde naopak ke snížení až o 0,007 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Z provedených výpočtů vyplývá, že provoz záměru nezpůsobí překračování ročních imisních limitů NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ a benzenu. V obci Ořech dojde ke snížení imisních koncentrací u všech relevantních znečišťujících látek.

Největší příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO_2 budou v těsné blízkosti obchvatu dosahovat $4,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, u nejbližší obytné zástavby $3,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V obci Ořech dojde ke snížení až o $2,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Největší příspěvky maximálních denních koncentrací PM_{10} budou v těsné blízkosti obchvatu dosahovat až $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, u nejbližší obytné zástavby až $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V obci Ořech dojde ke snížení až o $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Největší četnost překročení limitní hodnoty byla vypočtena podél silnic III. třídy na území obcí Ořech a Zbuzany pod hranicí 4 % roční doby.

Jak je patrné z provedených výpočtů, provoz záměru nezpůsobí u obytné zástavby překračování krátkodobých imisních limitů pro NO_2 a PM_{10} .

Největší příspěvky průměrných ročních koncentrací B(a)P budou dosahovány v těsné blízkosti obchvatu – až $0,011 \text{ ng}/\text{m}^3$, u nejbližší obytné zástavby až $0,005 \text{ ng}/\text{m}^3$. V obci Ořech dojde ke snížení až o $0,010 \text{ ng}/\text{m}^3$. U nejbližší obytné zástavby budou imisní příspěvky B(a)P velmi nízké, jejich hodnota nepřekročí 1 % imisního limitu. V západní části obchvatu je imisní limit B(a)P překročen již ve výchozím stavu v rámci imisního pozadí ($1,1 - 1,2 \text{ ng}/\text{m}^3$). Ve východní části obchvatu je vyhovující imisní pozadí ($0,9 \text{ ng}/\text{m}^3$) a ani s příspěvkem od vyvolané dopravy na obchvatové komunikaci nebude docházet k překračování imisního limitu.

Zpracovatel rozptylové studie rovněž uvádí, že v bezprostředním okolí Pražského okruhu, tj. na hranici hlavního města, může docházet k překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace částic PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ a pro maximální denní koncentrace částic PM_{10} . Překračování limitních hodnot výše uvedených znečišťujících látek v těsné blízkosti Pražského okruhu je však způsobováno provozem na tomto okruhu, příspěvky od navrhovaného obchvatu v těchto místech budou okrajové.

Ve výhledových stavech k roku 2030 bez realizace přeložky II/116 a k roku 2030 po zprovoznění přeložky II/116 lze pozorovat pouze mírnou změnu, převážné snížení příspěvků imisních koncentrací jednotlivých znečišťujících látek podél navrhovaného obchvatu. Rozdíly mezi oběma výhledovými stavy jsou nepatrné. S výjimkou B(a)P nebylo u obou výhledových stavů zjištěno překročení imisního limitu u obytné zástavby. Zjištěné příspěvky zde budou velmi nízké, jejich hodnota nepřekročí 1 % imisního limitu.

Nezanedbatelným faktem při hodnocení vlivů navrhovaného obchvatu na kvalitu ovzduší je také skutečnost, že v centrální části obce Ořech dochází při zprovoznění obchvatu k poklesu imisních koncentrací všech sledovaných znečišťujících látek.

Nutno konstatovat, že v nově provedených modelových výpočtech byly vzhledem k nižší návrhové rychlosti zjištěny nižší imisní příspěvky sledovaných škodlivin, než ve studii provedené v roce 2019.

Vzhledem k tomu, že v uvedeném území nedochází k překračování imisních limitů průměrných ročních koncentrací sledovaných znečišťujících látek (kromě B(a)P), při zprovoznění záměru se neočekává překračování imisních limitů u nedaleké obytné zástavby (u B(a)P je zde příspěvek průměrné roční koncentrace nižší než 1 % – dosahuje 0,5 %), hodnocená komunikace neprochází zastavěným územím obce a bude mít předpokládané intenzity dopravy v horizontu nejméně 10 let nižší než 15 tisíc vozidel za 24 hodin, zpracovatel rozptylové studie proto nenavrhuje realizaci

kompenzačních opatření ve smyslu § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem ke stálému překračování imisního limitu B(a)P v západní části obchvatu a nezanedbatelným příspěvkům imisních koncentrací sledovaných škodlivých látek nadále požadujeme pro zmírnění negativního vlivu automobilového provozu na kvalitu ovzduší u nedaleké obytné zástavby v dalším stupni PD aplikovat vhodná opatření, která povedou ke zmírnění dopadů na stávající imisní pozadí, například formou výsadby nových stromů ve vegetačních pásích liniové zeleně v okolí navrhovaného obchvatu. Aplikace uvedeného opatření vyplývá z požadavku koncepčního dokumentu z hlediska ochrany ovzduší „Programu zlepšování kvality ovzduší – aglomerace Praha CZ 01“, opatření AB17 – Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně. V dalším stupni PD požadujeme uvést konkrétní návrh vhodných opatření.

Pro období výstavby zpracovatel předložené rozptylové studie navrhuje aplikovat soubor opatření pro omezení vlivu stavební činnosti na kvalitu ovzduší. Jedná se především o skrápění prašného materiálu, důsledné čištění příjezdových komunikací, staveništních ploch a nákladních automobilů a kontrolu technického stavu používané techniky a mechanismů. Rovněž bude nezbytné minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrného materiálu na staveništi. Aplikace uvedených opatření rovněž vyplývá z požadavku koncepčního dokumentu z hlediska ochrany ovzduší „Programu zlepšování kvality ovzduší – aglomerace Praha CZ01“ – opatření BD3.

Z hlediska ochrany ovzduší je při aplikaci výše uvedených opatření – AB17 a BD3 záměr výstavby obchvatu obce Ořech přijatelný. Orgán ochrany ovzduší nepožaduje pokračování v dalších stupních procesu EIA.

5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy bylo předloženo oznámení s názvem „Obchvat obce Ořech – silnice III. třídy“, zpracované společností ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. v prosinci 2020. Součástí oznámení je i biologický průzkum, zpracovaný Mgr. Ondřejem Volfem v červenci 2019. Z průzkumu vyplývá, že na území hlavního města Prahy nebyly nalezeny druhy zvláště chráněných živočichů, které by byly v důsledku realizace záměru negativně ovlivněny ve svém přirozeném vývoji. Námi chráněné zájmy tedy nejsou dotčeny.

6. Z hlediska myslivosti:

Oznámení záměru „Obchvat obce Ořech – silnice III. Třídy“ (dále též „záměr“) v k. ú. Ořech, Zbuzany a Řeporyje řeší výstavbu dvoupruhové silnice III. třídy, která bude sloužit jako obchvat obce Ořech. Začátek trasy je navržen napojením na ulici Karlštejnská. Dále trasa vede severním směrem a kříží ulice Uhelná a Zbuzanská. Následně se trasa bude stáčet severovýchodním směrem a povede přes okružní křižovatku umožňující napojení obchvatu na Pražský okruh. Konec trasy je navržen napojením na ulici Slivenecká. Celková délka komunikace bude 2,51 km. Záměr bude procházet honitbami „Praha 5 a Praha Jihozápadní město“ a „Kosoř“ uznanými Odborem ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako příslušným orgánem státní správy myslivosti, který sděluje, že k záměru nemá připomínek.

Záměr bude procházet také honitbou „STUDÁNKA“, kdy je v dané věci příslušným orgánem státní správy myslivosti Městský úřad Černošice, Odbor životního prostředí, oddělení zemědělství, lesnictví a myslivosti, se sídlem Podskalská 1290/19, 120 00 Praha 2.

7. Z hlediska ochrany vod:

Předmětem předloženého oznámení záměru (12/2020, zpracovatel: ATEM-Ateliér ekologických modelů, s.r.o., „Obchvat obce Ořech – Silnice III. Třídy“ je výstavba dvoupruhové komunikace o délce, 2,51 km, která odvede tranzitní dopravu mimo intravilán obce Ořech. Začátek trasy se napojuje na ul. Karlštejnská na hranici obcí Ořech a Zbuzany. Dále je trasa vedena severním směrem kolem obce Ořech a překračuje ul. Uhelná a Zbuzanská. Následně se trasa stáčí severovýchodním směrem a vede přes okružní křižovatku pro napojení obchvatu obce Ořech na Pražský okruh. Konec trasy okruhu je pak napojen na ul. Slivenecká na severovýchodním okraji obce Ořech. Převážná část trasy je na území Středočeského kraje, pouze malá část (okružní křižovatka) se nachází na území hl. m. Prahy (k. ú. Řeporyje). V souvislosti s napojením obchvatu obce Ořech na okolní komunikační síť budou realizovány úpravy stávajících komunikací a okružní křižovatka. Dále budou na západní části obchvatu realizovány přechody pro pěší, navíc bude křížení s ulicí Uhelná doplněno semaforem. Podél okružní křižovatky budou vybudovány chodníky s přechody pro pěší. Vzhledem k rozsahu, charakteru a délce hodnoceného úseku silnice je nutno předpokládat zásahy do sítí technické infrastruktury – elektrické vedení, plynovody, vodovody, kanalizace. V těchto případech zajistí investor stavby přeložky příslušných vedení.

Zásobování vodou bude řešeno až v dalším stupni projektové přípravy. Potřeba technologické vody (množství a zdroj) bude záviset na zvolené technologii výstavby. Množství splaškových odpadních vod v době výstavby bude přibližně stejné jako odběr pitné vody, tj. 80 – 120 l/os/den. Splaškové vody budou svedeny buď do kanalizace, nebo budou odváženy na čistírnu odpadních vod oprávněnou firmou. Mytí vozidel ze stavby a manipulace s PHM budou prováděny na vodohospodářsky zabezpečených plochách. Množství odpadních vod z oplachu automobilů a stavebních strojů je možné odhadnout na 50 – 70 l/vozidlo. Vody z oplachu vozidel musejí být svedeny přes nádrže zachycující nerozpuštěné látky, přes odlučovače ropných látek a následně budou vsakovány.

Likvidace srážkových vod z komunikace bude řešena samostatně pro západní část obchvatu, okružní křižovatku a východní část obchvatu. U západní části obchvatu budou srážkové vody vsakovány ve vsakovacích jámách, které budou umístěny ve dně příkopů podél nové komunikace. Vsakovací galerie budou propojeny flexibilním potrubím DN 200 a retenční schopnost bude zajištěna zemní hrázkou u každého zařízení. Vsakovací jámy budou zhotoveny v různých velikostech a budou umístěny dle sklonu komunikace a provedených hydrologických výpočtů. V místě křížení obchvatu se stávajícími komunikacemi budou vybudovány trubní propustky. Odvod vody z okružní křižovatky bude řešen kombinací nových a stávajících prvků odvodnění (dešťové kanalizace a příkopů). Ve východní části okruhu bude realizována dešťová kanalizace, do které budou napojeny horské vpusti ze záchytných žlabů nad komunikací. Další způsob odvádění srážkových vod bude shodný jako u západní části obchvatu, a to na základě hydrogeologického posudku, dle kterého je možné část srážkových vod vsakovat pomocí vsakovacích galerií. Dešťová kanalizace bude vedena v nové komunikaci a bude zaústěna do retenční nádrže s regulovaným odtokem do stávající dešťové kanalizace a revizní šachty nad areálem Ford. Odtud budou srážkové vody svedeny do propustku pod Pražským okruhem a do Ořešského potoka.

OCP MHMP upozorňuje:

- Stavby vodních děl sloužících výhradně k odvodnění komunikace podléhají projednání u příslušného silničního správního úřadu jako speciálního stavebního úřadu.

- Navržený způsob likvidace části srážkových vod ve vsakovacích objektech je potřeba doložit podrobným hydrogeologickým průzkumem.
- Navržený způsob odvodnění obchvatové komunikace je nutné projednat se správcem Ořešského potoka jako konečného recipientu srážkových vod.
- Splaškové a srážkové vody vypouštěné do kanalizace musí splňovat limity dané kanalizačním řádem.
- Povolení k vypouštění přečištěných odpadních vod z mytí aut do vod podzemních (vsak) podléhá projednání dle ust. § 8 odst. 1 písm. c) vodního zákona u příslušného vodoprávního úřadu.
- Stavby vodních děl (přeložky vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu, odlučovače lehkých kapalin apod.) podléhají projednání ust. § 15 vodního zákona u příslušného vodoprávního úřadu.
- Pokud bude v rámci provádění stavby zacházeno se závadnými látkami ve větším rozsahu nebo zacházení s nimi bude spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, má uživatel závadných látek povinnost podle ust. § 39 vodního zákona vypracovat plán opatření pro případy havárie (havarijní plán). Havarijní plán uživatel závadných látek vypracuje v souladu s vyhláškou č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů, a zašle ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu.
- Dle ust. § 39 odst. 9 vodního zákona je zakázáno mytí motorových vozidel a provozních mechanismů ve vodních tocích nebo na místech, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod (týká se provádění stavby).

Nepožadujeme posouzení v dalších stupních procesu EIA.

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

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření bez připomínek.

Městský úřad Černošice, Odbor životního prostředí

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

Vodoprávní úřad nepožaduje zpracování dokumentace EIA. dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a nemá k oznámení předmětného záměru žádné zvláštní požadavky.

Orgán ochrany přírody (zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů)

Orgán ochrany přírody nepožaduje zpracování dokumentace EIA. dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nicméně má připomínky, kterými se bude zabývat dokumentace pro územní a stavební řízení.

Zdejší úřad podle §77 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vymezuje a hodnotí lokální ÚSES. Předmětný záměr zasahuje do interakčního prvku IP a do zatím nefunkčního lokálního biokoridoru LBK 55, který vede do funkčního lokálního biocentra LBC 64. Dle názoru OOP stavba silnice blokuje možnost vytvořit LBK 55 jako funkční. Při změně územního plánu obce Ořech je nutné tento prvek ÚSES řešit a biokoridor umístit mimo dosah dopravní stavby.

OOP dále připomíná, že vzhledem k tomu, že se jedná o zásah do krajinného rázu dle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., je nutné v dokumentaci řešit zapojení stavby do krajiny pomocí sadových úprav. Dřeviny budou složeny výhradně z domácích druhů dřevin.

Orgán veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství (zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů)

Orgán odpadového hospodářství nepožaduje posouzení záměru podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a k předloženému oznámení nemá připomínky.

Orgán ochrany ovzduší (zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů)

Orgán ochrany ovzduší nepožaduje zpracování dokumentace EIA. dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a k předloženému oznámení nemá námitek.

Orgán ochrany ZPF (zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů)

Vzhledem k tomu, že předložený záměr předpokládá dotčení zemědělské půdy o výměře větší než 1 ha a menší než 10 ha, je dle § 17a písm. j) zákona dotčeným správním úřadem Krajský úřad Středočeského kraje.

Orgán státní správy lesů (zákon č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů)

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

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

Vypořádání:

Vzhledem k charakteru vyjádření bez připomínek.

Obec Zbuzany

Po prostudování oznámení záměru vydává obec Zbuzany vyjádření k předložené dokumentaci a k závěrům, které se týkají odhadů intenzity hluku, počtů projíždějících vozidel obcí Zbuzany a míry znečištění životního prostředí na území obce Zbuzany po dokončení hodnoceného záměru.

Obec Zbuzany považuje za nezbytné posoudit záměr podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z důvodů, které jsou specifikovány níže. Stavba dvoupruhové komunikace je vedena přes obhospodařovanou zemědělskou půdu a podle výsledků studií obsažených v záměru nepříznivě ovlivní život v obci Zbuzany.

I. Zvýšení dopravní zátěže v obci Zbuzany

Důvodem pro stavbu obchvatu obce Ořech je převedení dopravy mimo zastavěné území obce Ořech a snížení negativních vlivů automobilové dopravy na obyvatele této obce. Podle kapitoly záměru o změnách dopravní zátěže bude tento cíl na území obce Ořech naplněn a intenzita dopravy ve všech částech obce Ořech poklesne. Podle modelu současný objem 3500 aut projíždějících modelovanou částí obce Zbuzany znamená v roce 2023 bez obchvatu Ořechu 4 000 aut, s obchvatem 5 400 aut. Drtivá většina tohoto provozu je dle dokumentace doprava tranzitní, tj. nejedná se o obyvatele Zbuzan. Realizace obchvatu tedy znamená zhoršení stavu. Komunikace v obci nejsou schopny nárůst vozidel včetně těžkých automobilů zvládnout bez dopadů na stav životního prostředí a život obyvatel obce.

Model navíc vychází z nesprávného, překonaného předpokladu napojení přeložky II/116 na III/00516 a exit na Pražský okruh (D0) v Jinočanech. Proto nelze předpokládat modelovaný pokles intenzity dopravy v jiných částech obce.

Obec Zbuzany považuje dále za významné posouzení vlivu přeložky silnice II/116, která pro obec Zbuzany bude znamenat další zátěž dopravou.

Kromě toho dojde ke kontaminaci půdy v okolí obchvatu vlivem výfukových plynů vozidel.

II. Hluk

Výstupy akustické studie předložené v prosinci 2020 pracují výhradně s kalibrovanými modely a výpočty hladiny hluku, doplněnými o krátkodobé měření na třech stanovištích.

Vzhledem k předpokládanému podstatnému zvýšení hlukové, ale i dopravní zátěže v obci Zbuzany požadujeme, aby bylo komplexně doplněno vyhodnocení akustické situace v oblasti plánovaného obchvatu obce Ořech následovně:

1. modelově vypočtené hodnoty hladiny hluku ve venkovním prostředí doplnit ve vztahu k obci Zbuzany jako přímo dotčenému subjektu o ověření skutečné hladiny hluku měření na vybraných stanovištích na území obce Zbuzany, a to formou minimálně 24hodinového kontinuálního měření hluku ze silniční dopravy, a to včetně sčítání intenzity dopravy při průměrném stavu dopravy (dle dat TSK). Výsledek měření požadujeme doložit nejpozději před předložením dalšího stupně projektové dokumentace a uvést návrhy na konkrétní způsob zohlednění výsledků tohoto ověření skutečné hladiny hluku;
2. v akustické studii modelovat a zahrnout celý průtah obcí Zbuzany, nikoli pouze část dosahující na náves obce Zbuzany. Model musí zohlednit budoucí podobu silnice II. třídy II/116 v aktualizované verzi a rovněž rozšíření D0 (třetí dálniční pruh).

Na základě výstupů z tohoto doplněného měření a rozšíření modelu bude možné zvolit přiměřená a jednoznačně formulovaná protihluková opatření, která pro obec Zbuzany nebudou představovat žádné navýšení stávající hlukové zátěže.

Z hlediska celkové změny krajinného rázu, dopadů hluku i z hlediska ochrany životního prostředí je v případě naplnění výše uvedených předpokladů a realizace obchvatu jednoznačně vhodnější

a účelnější variantou zvolit místo protihlukové stěny vybudování protihlukových zemních valů osazených zelení.

Vzhledem ke stávajícímu zatížení obce hlukem a předpokladu, že se tato zátěž dále zvýší, se s výstupy akustické studie nemůže obec Zbuzany spokojit.

III. Křížení obchvatu se silnicí III/00516 a pěší cestou

V současné době stojí V ranní špičce nebo v případě problémů na Pražském okruhu dlouhé kolony v ulici Zbuzanská od křižovatky Zbuzanská - Karlštejnská směrem ke Zbuzanům. Vzhledem k predikovanému nárůstu dopravy v ulici Ořešská je o to více důležitá kapacita napojení na plánovaný obchvat. Není zřejmé, jak bude zajištěna kapacita křižovatky při očekávaných nárůstech dopravy. Plánované řešení přesune problém a kolony do centra obce Zbuzany. Variantou křížení plánovaného obchvatu se stávající silnicí je okružní křižovatka, která lépe zajišťuje plynulost dopravy a snižuje hlukovou zátěž.

Dále se domníváme, že pro křížení pěší cesty mezi obcemi je vhodné využití lávky či podchodu. Obáváme se o bezpečnost chodců, zejména dětí při přecházení frekventované silnice.

Liniové stavby obchvatu a přeložky silnice II/116 vytvoří významnou bariéru v krajině, obklíčí obec Zbuzany a znemožní přirozenou migraci živočichů. Je třeba minimalizovat bariérový efekt stavby a vytvořit místa pro přirozenou migraci.

S ohledem na nedostatečnou kapacitu Pražského okruhu a častých dopravních kolapsů na něm hledají řidiči alternativní trasy, které vedou historickými sídly našich obcí a negativně působí znečištěním ovzduší, hlukovou zátěží a zvýšeným rizikem nehod na zdraví a životy obyvatel. Obchvat obce Ořech tento problém vyřeší v Ořechu, v obci Zbuzany se stav zhorší. Obec Zbuzany ve svém vyjádření hodnotí pouze dopady stavby na životní prostředí a zdraví obyvatel Zbuzan a jedná tak ve veřejném zájmu svých občanů. **Trváme na tom, že realizací plánovaného obchvatu obce Ořech nesmí dojít ke zhoršení Životních podmínek a akustické a dopravní situace v žádném z měřitelných parametrů v katastrálním území obce Zbuzany.**

Vypořádání:

1) *Vliv dopravy na území obce Zbuzany je vyhodnocen v kapitole 4.5 dopravně inženýrských podkladů, a to pro výchozí stav a stav s provozem obchvatu obce Ořech. Intenzity dopravy v obci Zbuzany klesají v severojižním směru a narůstají v západovýchodním směru, jak je patrné z obr. C.2. na str. 47 oznámení. Celkově jsou intenzity dopravy na území obce Zbuzany ve stavu s provozem obchvatu nižší. Součet intenzit dopravy na vjezdech do obce je ve výchozím stavu 12 390 voz/den a ve stavu s provozem obchvatu 12 360 voz/den. Vzhledem k tomu, že klesají intenzity dopravy ve směru sever – jih, ve kterém je průjezd obcí delší, dochází k poklesu dopravních výkonů (z 8 105 na 7 417 vozokm) a spotřeby času na území obce (ze 158 na 149,5 vozohodin).*

Část cest vyjíždějících z obce se přesunuje z ulice Jinočanská na ulici Ořešská, což znamená, že např. na profilu v ulici Ořešská k nárůstu intenzit dopravy „přispívají“ sami obyvatelé Zbuzan (ve výši 360 vozidel za den). Stejně jako celkové intenzity dopravy i tranzit přes obec klesá ve směru sever – jih a narůstá ve směru západ – východ. Celkově tak počet ujetých kilometrů na zastavěném území obce Zbuzany po zprovoznění obchvatu klesne.

Dopravně inženýrské podklady byly zpracovány k určitému datu. V době zpracování podkladů se s napojením přeložky II/116 na Pražský okruh počítalo.

Na základě úvahy nad mapou rozložení intenzit dopravy lze učinit závěr, že odstraněním tohoto napojení se riziko navýšení tranzitní dopravy v důsledku stavby obchvatu Ořecha sníží, nikoli zvýší. Kombinace obchvatu Ořecha – napojení v Jinočanech má relevanci pouze ve směru SZ – JV (podle Pražského okruhu), kdy model počítá s tím, že část vozidel pojedje po obchvatu Ořecha a dále přes Zbuzany a napojí se v Jinočanech na Pražský okruh (či v opačném směru PO – Jinočany – Zbuzany – obchvat Ořecha). Bez napojení v Jinočanech cesta přes Zbuzany ztrácí smysl. Dále lze uvést též směr od jihu po přeložce II/116 směrem k PO, kdy vozidla, směřující na PO, nepojedou po této přeložce, nýbrž přejedou na obchvat Ořecha jižně od Zbuzan a pojedou po tomto obchvatu k MÚK Ořech a nebudou tak zatěžovat okrajovou část Zbuzan (přeložka II/116 je vedena velmi blízko zástavby této obce). Oba aspekty přispějí k snížení zátěže ve Zbuzanech. Naopak se nedaří nalézt takovou kombinaci, při níž by odstranění napojení přeložky II/116 na PO vedlo k nárůstu dopravní zátěže ve Zbuzanech v souvislosti s obchvatem Ořecha.

V dalších fázích projektové dokumentace bude nezbytně zpracována aktualizovaná akustická studie, která je podkladem pro územní řízení. K tomuto účelu bude nutné zpracovat i aktualizované dopravně inženýrské podklady a tyto podklady již budou moci zahrnout i (nyní již oficiálně vydaný) záměr zkapacitnění PO. Kromě vlivů hluku z automobilové dopravy nemá požadavek na zahrnutí zkapacitnění PO relevanci (vliv záměru na kvalitu ovzduší je zanedbatelný, ostatní vlivy jsou vázány na stavbu samotnou a nikoli na počet vozidel).

Kontaminace půdy připadá v úvahu pouze v bezprostřední blízkosti tělesa komunikace (a i zde se jedná spíše o kontaminace v důsledku splachů, než o vliv emisí z výfukových plynů). V tomto pásu však budou navrženy a vysázeny pásy doprovodné zeleně. Nedojde tak ke kontaminaci zemědělské půdy.

2) Účelem kalibračních měření není určení akustické situace lokality, ale získání podkladu pro kalibraci (správné nastavení) výpočtového modelu. V tomto smyslu je v zásadě bezpředmětné, kdy bylo měření provedeno, pouze je nutno provést kalibraci na dopravní data, získaná během měření. Doba kalibračního měření byla zvolena v souladu s příslušným metodickým návodem Ministerstva zdravotnictví.

Doložení výsledků dalšího měření hladiny hluku a intenzity dopravy do dalšího stupně projektové dokumentace je připomínkou k dalšímu stupni projektové přípravy.

Z akustické studie je patrné, že do modelových výpočtů byl zahrnut jak celý průtah obcí Zbuzany, tak i přeložka silnice II/116 (např. výpočtové body 15 – 18, 30, 31).

Z aktuálních výsledků je patrné, že na stávajících komunikacích, kde je překročena hranice hygienického limitu, nedojde k dalšímu navyšování hlukové zátěže a zároveň nedojde vlivem zprovoznění záměru k překročení hygienických limitů. Podmínkou je realizace protihlukových stěn nebo valů.

Protihluková ochrana byla v souladu s legislativou navržena tak, aby bylo zajištěno splnění hygienických limitů hluku. Řešení ve vztahu ke krajinnému rázu je v oznámení komentováno a předpokládají se buď ozeleněné protihlukové valy, nebo – v případě volby realizace stěn – vegetační doprovod tvořený souvislými pásy dřevin, které protihlukové stěny pohledově překryjí.

3) Provedení křižovatky vychází z platné technické normy (ČSN 73 6102), která ukládá posoudit kapacitu křižovatky od stanovené úrovně špičkových intenzit dopravy. V navazujícím stupni projektové dokumentace bude prověřena špičková intenzita dopravy na silnici III/00516 a pokud

špičková intenzita překročí hodnoty stanovené normou, bude křižovatka podrobněji modelově prověřena a bude navrženo nejvhodnější řešení s ohledem na minimalizaci tvorby kongescí. Tato změna záměru bude předložena Krajskému úřadu Středočeského kraje k posouzení významnosti změny záměru, pokud tak rozhodne příslušný stavební úřad.

Konkrétní uspořádání křižovatky vyplýve z výše uvedeného posouzení – řešení formou kruhového objezdu nemusí být z kapacitních důvodů nejvhodnější a Krajský úřad nebude tuto situaci tedy předjímat.

Z hlediska křížení obchvatu s pěší cestou lze konstatovat, že toto křížení musí naplnit všechny platné normy. Posouzení těchto norem z hlediska bezpečnosti pro chodce není předmětem procesu EIA. Konkrétní podoba křížení může být upravena v navazujících řízeních. Pouze upozorňujeme, že stavba lávky může být výrazným zásahem do krajinného rázu, při požadavcích na zajištění průjezdné výšky, bezbariérovost apod. K hodnocení tohoto případného zásahu do krajinného rázu je příslušný orgán ochrany přírody a krajiny příslušné obce s rozšířenou působností.

Co se týče migrace živočichů, charakter zájmového území činí migraci větších savců, ale i menších obratlovců, velmi nepravděpodobnou. Jedná se o hustě osídlené, zemědělsky využívané území s převládající ornou půdou, bez přítomnosti lesních porostů. Nelze tedy předpokládat, že plánovaná trasa obchvatu bude mít významný bariérový efekt pro živočichy vyskytující se v řešeném území.

4) Z výsledků předložených studií vyplývá, že v místech, kde jsou již hygienické limity překročeny, nedojde k dalšímu navyšování hlukové zátěže a zároveň vlivem zprovoznění záměru nedojde k překročení hygienických limitů. Podmínkou je realizace protihlukových stěn nebo valů.

Česká inspekce životního prostředí, OI Praha

Oddělení ochrany ovzduší:

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší v platném znění nemáme k předložené dokumentaci záměru připomínky.

Oddělení ochrany vod:

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění nemáme k předložené dokumentaci oznámení záměru připomínky.

Oddělení ochrany přírody:

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, nemáme k předloženému oznámení připomínek.

Oddělení odpadového hospodářství:

Upozorňujeme, že dne 1. 1. 2021 nabyl účinnosti zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech. Z hlediska tohoto zákona nemáme k předloženému oznámení záměru připomínky. Kapitola B.III.3 detailně řeší vznikající odpady, které budou v co největší míře recyklovány a využity v rámci záměru.

Závěr: ČIŽP OI Praha nemá k předloženému oznámení záměru připomínky a nepožaduje další posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vypořádání:

Vzhledem k charakteru vyjádření bez připomínek.

Středočeský kraj

Středočeský kraj souhlasí se záměrem „Obchvat obce Ořech – silnice III. třídy“ a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

Vypořádání:

Vzhledem k charakteru vyjádření bez připomínek.

Hlavní město Praha

Vztah k platnému ÚP hl. m. Prahy:

Navržená komunikace je vedena převážně mimo území hlavního města, kterého se tak týká pouze část okružní křižovatky na pozemcích parc. č. 1783/1 a 1783/2 v k. ú. Řeporyje. Podle Územního plánu hlavního města Prahy, schváleného usnesením Zastupitelstva Hlavního města Prahy č. 10/05 dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti 1. 1. 2000, ve znění pozdějších změn a úprav je záměr situován do ploch s rozdílným způsobem využití S4 (vybraná komunikační síť) a z malé části pak IZ (izolační zeleň). Obě parcely leží na hranici katastru hl. m. Prahy, v bezprostředním kontaktu s katastrem obce Ořech.

Využití pozemků musí být v souladu s platnou obecně závaznou vyhláškou hlavního města Prahy č. 32/1999 Sb., o závazné části Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, resp. s opatřením obecné povahy č. 55/2018, kterým se vydává změna Z2832/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, s účinností od 12. 10. 2018.

Závěr:

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí hlavní město Praha jako územní samosprávný celek **požaduje, aby byly vlivy předloženého záměru na životní prostředí posouzeny** podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, a to z následujících důvodů:

Jedná se o opakované předložené oznámení, které kromě jiného reaguje na připomínky vznesené k předchozímu oznámení. Hlavní město Praha konstatuje, že nesouhlasí se způsobem vypořádání svých původních připomínek.

Následují opakované nebo nové připomínky:

1. Severní část plánovaného obchvatu by zpřístupnila dosud nezastavěné území podél Pražského okruhu pro novou zástavbu se všemi negativními vlivy suburbanizace území kolem Prahy na pražské území.
2. Stěžejní pro posouzení dopadů uvažovaného záměru je zejména otázka analýzy obchvatu, resp. **vlivu uvažované komunikační sítě v území na základě dopravního modelu**. Ten byl

v předloženém oznámení aktualizován o průzkumy v řešeném území, což považujeme za přínosné. Avšak i nadále jsou zde vážné výhrady, které zazněly již v přechozích připomínkách a nebyly zohledněny. Netrváme na tom, že musí být použity modely zpracovávané hl. m. Prahou (prostřednictvím IPR Praha a TSK,a.s.) jako výhradní a jediné, avšak trváme na tom, že **je třeba navržená řešení ověřit na modelech, které podrobněji pracují se vztahy v území než použitý model odvozený od celostátního dopravního modelu, a obsahují další záměry v území.** Nejen ty, které jsou sledovány platným územním plánem hl. m. Prahy, ale i všechny další, které mají vliv na celkové výsledky.

3. Ačkoliv byl pro potřeby lokální aktualizace modelu pořízen dopravní průzkum, neobsahoval **analýzu průjezdu z Ořecha do Řeporyjí** – ten požadujeme do dokumentace doplnit. Současně v oznámení předložený model současného stavu obsahuje údaje na komunikační síti města, které neodpovídají stavu ze současného stavu TSK pro rok 2017, zejména pak na ulici Ořešská na území Řeporyjí.
4. Zásadním nedostatkem **je nezahrnutí záměru zkapacitnění stavby 515 Pražského okruhu**, který je rovněž podrobován procesu EIA (OV 1219). Ve výhledovém modelu 3/4 pro rok 2030 nebyly zahrnuty ostatní části infrastruktury, zejména Pražského okruhu. Pro toto zahrnutí není relevantní, že kvůli zmíněnému zkapacitnění se pořizuje změna platného ÚP hl. m. Prahy, protože v ní jde pouze o úpravy křižovatek. Argumentovat náročností počtu zpracování modelových variant není namístě, naopak při pochybnostech je třeba poskytnout dostatečné analýzy.
5. Výše uvedené zdůrazňujeme z důvodu potřeby vyhodnocení dopadů na území hlavního města, zejména na městskou část Praha – Řeporyje. Již v předchozích konzultacích k záměru obchvatu obce Ořech byly vzneseny zcela zřejmé obavy z dopadu zprovoznění obchvatu obce Ořech na komunikační síť města, v tomto případě na městskou část Praha – Řeporyje. Z důvodu ochrany před navyšováním průjezdu územím Řeporyjí je ze strany hlavního města jednoznačně **preferována výstavba přeložky silnice II/116 od MUK Jinočany**, která má dle předložených modelů jednoznačně potenciál nasměrovat na nadřazenou a sběrnou síť, v tomto případě Pražský okruh a ulici Poncarovu resp. Jeremiášovu, tranzitní dopravu jak z obce Ořech, tak i z Řeporyjí (zčásti). Z hlediska deklarovaného účelu předloženého záměru („*převedení dopravy mimo zastavěné území obce Ořech ve směru Praha (Pražský okruh) – obce Zbuzany a Chýněc*“, viz str. 29 oznámení) je tato přeložka fakticky alternativou vůči předloženému záměru a jako taková by měla být hodnocena. Při tomto hodnocení je třeba zvážit i možnost urychlení její přípravy, jakož i riziko zpomalení přípravy předloženého záměru. Dokumentace by proto měla rozhodovacím orgánům poskytnout srovnání záporných vlivů předloženého záměru (po celou dobu jeho životnosti, navíc v součtu s vlivy jeho „absence“ do doby jeho zprovoznění) s vlivy „absence přeložky silnice II/116“ do doby jejího zprovoznění.
6. Srovnání uvedené v závěru připomínky č. 6 je samozřejmě třeba provést i z pohledu vynaložených prostředků a efektů na širší okolí. Sama dopravní studie konstatuje následující poznatky k funkcionalitě obchvatu:
 - Ve variantách k roku 2030, ve kterých se již uvažuje s rozvojem komunikační sítě dle územního plánu Hlavního města Prahy a ZÚR Středočeského kraje, intenzita na severozápadní části přeložky klesá. Je to dáno tím, že vztahy odehrávající se po přeložce, se po výstavbě kompletní komunikační sítě přesunou na nové, atraktivnější trasy. Proto je ve variantách roku 2030, uvažujících s rozvojem komunikační sítě, zatížení na přeložce nižší.

- U vztahů východ – západ dojde na řešené přeložce silnic III. třídy k poklesu intenzit z důvodu výstavby přeložky silnice II/101. Vliv na její zatížení má i změna intenzit na SOKP, ke které dojde po výstavbě jihovýchodního segmentu SOKP ...
- Po zprovoznění přeložky II/116 dojde k ovlivnění vztahů v relaci sever – jih. Tato komunikace na sebe převezme část vztahů z přeložky silnic III. třídy kolem obce Ořech.

S ohledem na výše uvedené Hlavní město Praha považuje za efektivnější a s ohledem na ochranu zájmů svého území před nepříznivými dopady neudržitelného rozvoje obcí ve Středočeském kraji na realizaci přeložky II/116, která efektivněji převede tranzitní dopravu na nadřazenou komunikační síť.

7. Upozorňujeme, že k další přípravě záměru, tj. zejména pro územní řízení je třeba doložit kladné vyjádření IPR Praha minimálně pro úpravy zasahující na pražské území.
8. Východní část obchvatu obce Ořech (v kombinaci s navazujícím úsekem obchvatu) výrazně komplikuje možnosti vhodného uspořádání komunikací u stávající mimoúrovňové křižovatky s Pražským okruhem, což vyvolává nároky na změnu jejího uspořádání. Návrh mění podobu jižní části mimoúrovňové křižovatky s Pražským okruhem u Ořecha, kde na pražském území v prostoru mimoúrovňové křižovatky nárokuje část velké okružní křižovatky, která má nepříznivé prostorové dopady na kvalitu pěších a cyklistických vazeb v relaci Praha-region v předmětném území. Na tento problém opakovaně upozorňujeme a není adekvátně dořešen.
9. Severní část obchvatu obce Ořech je navrhována v bezpečnostním pásmu plynovodů 2xDN 500 (č. trasy 154 a 223) v jejich velmi těsném souběhu. Ve východní části obchvatu (cca v km 0,9 – 1,0) dochází ke křížení několika nadzemních vedení 110 kV. Kapitola B II.6.3. „Zásahy do ostatní infrastruktury“ je zcela obecná, výše uvedené skutečnosti zde nejsou obsaženy. Zejména upozorňujeme na skutečnost, že umístění staveb v bezpečnostním pásmu VTL plynovodů podléhá předchozímu souhlasu vlastníka vedení (Pražské plynárenské, a.s).

Jsme přesvědčeni, že zejména zohlednění připomínek uvedených pod č. 6 a 7 by vedlo k zodpovědnému rozhodování v navazujících řízeních a hlavně k nalezení společensky nejvhodnějšího řešení dopravních problémů (nejen) v obci Ořech (které nechceme nijak zlehčovat), ale i v celém dotčeném území, resp, mikroregionu. Hl.m. Praha je připraveno na takovém řešení spolupracovat se všemi dotčenými obcemi (v první řadě s Ořechem), s dotčenými městskými částmi a se Středočeským krajem.

Vypořádání:

- 1) *Územní plán obce Ořech dlouhodobě umísťuje do řešeného území plochy s využitím Komerční a výrobní služby, technické vybavení. Předkládaný záměr na této skutečnosti nic nemění. Umístění uvedených ploch je nutno řešit buď ve stupni ÚP formou SEA, nebo v rámci EIA příslušných záměrů. V současnosti je ÚP obce Ořech k těmto plochám uvedeno toto:*

Jedná se o plochy vymezené pro umístění provozů služeb, které nejsou vhodné k umístění do obytných zón: velkoplošné objekty maloobchodu i velkoobchodu, skladové a montážní haly, čerpací stanice, servisní a opravářské provozy, dopravní a technické vybavení a zařízení.

Podmínkou povolení těchto provozů je zajištění připojení na inženýrské sítě, zřízení dopravního připojení vedeného mimo komunikace obytných zón, zajištění dostatečných kapacit manipulačních a parkovacích ploch, realizace opatření eliminujících případné negativní dopady na životní prostředí urbanizované i neurbanizované, doplnění zastavěných ploch plochami zeleně.

Z výše uvedeného plyne, že tyto plochy nejsou nutě vázány na realizaci obchvatu.

- 2) *Nelze souhlasit s tvrzením, že se jedná o „model odvozený od celostátního dopravního modelu“ ve smyslu, že by šlo o model méně kvalitní, neplatný a podobně. Jak je uvedeno v kapitole 3.1 dopravně inženýrských podkladů, základ dopravního modelu byl převzat z modelu individuální automobilové dopravy v celé České republice do podrobnosti silnic III. třídy a hlavních průjezdných komunikací ve městech. Dopravní model je průběžně aktualizován a používán pro potřeby ŘSD ČR, krajů a měst. Krajský úřad ho tedy považuje za dostatečně kvalitní pro potřeby procesu posuzování vlivů a životní prostředí.*

V rámci jednotlivých akcí, z nichž celá řada byla v širším okolí hodnoceného záměru, je pak model průběžně kalibrován na data z dopravních průzkumů. Jeho platnost je tak pravidelně ověřována, a to v rámci daného území.

Dopravní model se skládá z modelu dopravní poptávky, který představují matice přepravních vztahů po jednotlivé druhy dopravy, a z modelu přepravní nabídky, který obsahuje parametrizovanou komunikační síť. Jak je patrné i ze zahrnuté komunikační sítě, model pracuje se vztahy v území ve značném detailu. Použitý software PTV VISUM představuje v ČR hojně využívaný dopravně modelovací software.

- 3) *Z kapitoly 2 dopravně inženýrských podkladů je zřejmé, že dopravní průzkumy byly provedeny pro kalibraci dopravního modelu, nikoliv pro jeho aktualizaci. Je zcela logické, že kalibrační body byly zvoleny v centrální části řešeného území, a to na komunikaci, která není zahrnuta ve standardních sčítacích sítích a není tedy pro ni možné čerpat data z jiných zdrojů.*

Jak je uvedeno v kapitole 5 dopravně inženýrských podkladů, dopravní model současného stavu byl kromě toho kalibrován též na výsledky celostátního sčítání dopravy z roku 2016 a na sčítání TSK z roku 2017 a na výsledky radarového profilového a křižovatkového průzkumu v obci Ořech. Ulice Ořešská nebyla, dle dostupných údajů TSK Praha, do sčítání v roce 2017 zahrnuta a není tedy ani možné údaje z modelu s údaji z TSK porovnat. Nicméně z předložených podkladů je zřejmé, že vliv záměru na zvýšení dopravy na této ulici je nízký až zanedbatelný. Lze se domnívat, že na této skutečnosti by se nic nezměnilo ani případnou lepší kalibrací modelu na současný stav právě pro tuto ulici, neboť se jedná o fakt, vyplývající z dopravních vztahů mezi danými částmi řešeného území.

- 4) *Dopravně inženýrské podklady byly zpracovány k určitému datu a se zahrnutím všech relevantních dopravních záměrů k danému datu. Skutečnost, že rozšíření stavby 515 Pražského okruhu nebylo zahrnuto v ÚP hl. m. Prahy, nemá vztah k tomu, že se v současnosti pořizuje změna ÚP kvůli úpravě křižovatek, nýbrž k tomu, že v době zpracování dopravního modelu nebyl žádný záměr na rozšíření Pražského okruhu v žádném relevantním podkladu nebo řízení stanoven: toto rozšíření nebylo zakotveno v ZÚR ani v ÚP, nebyl k němu zahájen proces EIA a nebylo k němu vedeno žádné známé řízení. Existovalo v rovině úvahy či studie, avšak bez daného termínu zahájení relevantních přípravných prací. Proto jej nebylo možné do modelu smysluplným způsobem promítnout.*

V době vydání dopravně inženýrských podkladů k obchvatu obce Ořech již sice byl proces EIA zahájen, avšak vzhledem k posloupnosti jednotlivých kroků Krajský úřad považuje dopravně inženýrské podklady za dostatečný podklad pro toto zjišťovací řízení.

Nezahrnutí zkapacitnění stavby 515 Pražského okruhu nepovažuje Krajský úřad za zásadní nedostatek. Toto rozšíření má za cíl mimo jiné „odlehčit“ dopravní zatížení souběžně vedených komunikací III. třídy, které jsou v současnosti využívány jako alternativa k Pražskému okruhu v případě, že se na okruhu vyskytnou kongesce či zde dochází k zdržení dopravy. Obchvat obce Ořech bude takovou komunikací III. třídy v daném území. Z toho logicky plyne, že pokud bude zkapacitnění Pražského okruhu realizováno, budou vlivy provozu na obchvatu Ořecha nižší, než se předpokládá ve zpracovaném oznámení. V tomto smyslu je oznámení zpracováno dostatečně a lze předpokládat, že neexistuje taková kombinace vstupních předpokladů, při níž by zkapacitnění okruhu mohlo dopravní zátěž na obchvatu obce Ořech zvýšit.

V dalších fázích projektové dokumentace bude nezbytně zpracována aktualizovaná akustická studie, která je podkladem pro územní řízení. K tomuto účelu bude nutné zpracovat i aktualizované dopravně inženýrské podklady a tyto podklady již budou moci zahrnout i záměr zkapacitnění PO. Z hlediska jiných vlivů, než je hluk z automobilové dopravy, nelze předpokládat, že by zkapacitnění PO mělo významný vliv v kumulaci se záměrem obchvatu obce Ořech.

- 5) *Oznámení záměru bylo předloženo pro konkrétní záměr – obchvat obce Ořech, nikoliv variantně pro různé možnosti řešení komunikační sítě (např. i pro přeložku silnice II/116). Krajský úřad posuzuje záměr v té podobě, v jaké mu byl investorem předložen.*

Z kartogramů dopravy (viz příloha I oznámení) je zřejmé, že obchvat obce Ořech převede většinu dopravy na Pražský okruh. Na území Řeporyjí (ul. Ořešská) dojde vlivem zprovoznění obchvatu k nárůstu celkové intenzity dopravy o 60 voz/den (rok 2023), o 170 voz/den (rok 2030, bez přeložky II/116) a o 250 voz/den (rok 2030, s přeložkou II/116). Tento vliv obchvatu obce Ořech na nárůst dopravy ve směru na Řeporyje lze považovat za nízký až zanedbatelný.

- 6) *Oznámení záměru bylo předloženo pro konkrétní záměr – obchvat obce Ořech, nikoliv variantně pro různé možnosti řešení komunikační sítě v širším území (např. i pro přeložku silnice II/116). Krajský úřad záměr posuzuje záměr v té podobě, v jaké mu byl investorem předložen. Krajskému úřadu nepřisluší stanovovat priority dopravních staveb, zvláště v případě, kdy mají jiné investory a jsou v rozdílných fázích projektové přípravy.*

- 7) *Jedná se o připomínku k dalšímu stupni projektové přípravy záměru.*

- 8) *Navržené projektové řešení tento požadavek zohledňuje. Obchvat obce Ořech se sám s Pražským okruhem nekříží, křižovatka s ul. Karlštejnskou je navržena tak, aby nenarušila mimoúrovňovou křižovatku na Pražském okruhu, projektové řešení nenarušuje pěší a cyklistické vazby v relaci Praha-region v předmětném území. Komunikace ve směru Praha-region, po nichž jsou vedeny cyklistické a turistické trasy, budou realizací obchvatu naopak odlehčeny.*

Jak je patrné ze srovnání situací dle oznámení k danému záměru a dokumentace EIA k záměru D0 515 zkapacitnění, oba záměry spolu nekolidují:

- záměr na zkapacitnění Pražského okruhu ponechává řešení MÚK v zásadě ve stávající podobě, s drobnými posuny v řádu metrů. Nepředpokládá tedy podstatnou změnu stávající podoby křižovatky.

- záměr obchvatu obce Ořech řešení dané MÚK nenarušuje, nemění její podobu a nevyvolává nároky na změnu jejího uspořádání.

Investorem stavby D0 515 zkapacitnění je Ředitelství silnic a dálnic ČR. S ŘSD ČR byla podoba napojení obchvatu Ořecha předjednána a Krajskému úřadu bylo doplněno stanovisko ŘSD, které je, za dodržení v něm uvedených podmínek, souhlasné. Krajský úřad nepovažuje případné technické úpravy tohoto napojení za podstatné z hlediska vlivů záměru na životní prostředí.

9) Jedná se o připomínku k dalšímu stupni projektové přípravy záměru.

Vyjádření veřejnosti – Obyvatelé Zbuzan, ulice Polní, Uhelná a další ze dne 25. 1. 2021

My níže podepsaní zasiláme připomínky k řešení zamýšleného obchvatu obce Ořech a požadujeme posouzení záměru dle zákona o posuzování vlivů, zejména s ohledem na:

- **Hluk** - obáváme se zvýšení hluku z dopravy způsobené novou silnicí/obchvatem. Požadujeme navrhnout řešení (tj. protihlukovou ochranu), která zajistí nezhoršení aktuální situace s přihlédnutím k očekávanému navýšení dopravy v budoucnosti. Protihlukovou ochranu požadujeme řešit s citem k okolí a rázu krajiny, například protihlukovým válem se zelení.
- **Pěší cesta mezi obcí Zbuzany a Ořech** - cesta je hojně využívána cyklisty, chodci a především dětmi. Jedná se o jedinou pěší cestu mezi obcemi Zbuzany a Ořech. Křížení s obchvatem požadujeme řešit nadchodem či podchodem tak, aby byla zajištěna i nadále bezpečnost dětí/chodců cyklistů.
- **Dopravní zatížení v obci Zbuzany** - dopravní situace ve špičkách způsobuje často kolony aut od křižovatky v Ořechu až k obecnímu úřadu ve Zbuzanech. Při použití nové standardní křižovatky, v místě křížení stávající silnice s novým obchvatem, očekáváme zhoršení této situace dopravní, tedy přesunutí dopravních kolon více do obce Zbuzany. Požadujeme vyřešit například kruhovým objezdem.

Vypořádání:

Protihluková ochrana byla v souladu s legislativou navržena tak, aby bylo zajištěno splnění hygienických limitů hluku. Řešení ve vztahu ke krajinnému rázu je v oznámení řešeno, předpokládají se buď ozeleněné protihlukové valy, nebo – v případě volby realizace stěn – vegetační doprovod tvořený souvislými pásy dřevin, které protihlukové stěny pohledově překryjí.

Ze závěrů hlukové studie plyne, že v místech, kde jsou již hygienické limity překročeny, nedojde k dalšímu navyšování hlukové zátěže a zároveň vlivem zprovoznění záměru nedojde k překročení hygienických limitů. Podmínkou je realizace protihlukových stěn nebo valů.

Z hlediska křížení obchvatu s pěší cestou lze konstatovat, že toto křížení musí naplnit všechny platné normy. Posouzení těchto norem z hlediska bezpečnosti pro chodce není předmětem procesu EIA. Projektové řešení bylo v tomto případě přepracováno. Aktuální projekt počítá se snížením rychlosti v tomto úseku na 50 km/h a osazení semaforu v místě křížení se zmíněnou pěší cestou, jak je patrné z obr. C.1. v oznámení. Konkrétní podoba křížení může být upravena v navazujících řízeních. Pouze upozorňujeme, že stavba lávky může být výrazným zásahem do krajinného rázu, při požadavcích na zajištění průjezdné výšky, bezbariérovost apod. K hodnocení tohoto případného zásahu do krajinného rázu je příslušný orgán ochrany přírody a krajiny příslušné obce s rozšířenou působností.

Provedení křižovatky vychází z platné technické normy (ČSN 73 6102), která ukládá posoudit kapacitu křižovatky od stanovené úrovně špičkových intenzit dopravy. V navazujícím stupni projektové dokumentace bude prověřena špičková intenzita dopravy na silnici III/00516 a pokud špičková intenzita překročí hodnoty stanovené normou, bude křižovatka podrobněji modelově prověřena a bude navrženo nejvhodnější řešení s ohledem na minimalizaci tvorby kongescí. Tato změna záměru bude předložena Krajskému úřadu Středočeského kraje k posouzení významnosti změny záměru, pokud tak rozhodne příslušný stavební úřad.

Konkrétní uspořádání křižovatky vyplyne z výše uvedeného posouzení – řešení formou kruhového objezdu nemusí být z kapacitních důvodů nejvhodnější a Krajský úřad nebude tuto situaci tedy předjímat.

Vyjádření veřejnosti J. B. + petice ze dne 9. 2. 2021

Po domluvě s paní P. Vám v příloze zasílám Vyjádření nesouhlasu k oznámení o posuzování vlivů na životní prostředí ohledně obchvatu obce Ořech.

Paní P. získala podpisy nejvíce dotčené veřejnosti, tedy obyvatelů obce Zbuzany, která s výstavbou nesouhlasí, protože obchvat by zásadně snížil kvalitu bydlení, přerušila by se cesta pro pěší mezi obcemi, zvýšil by se hluk a doprava by směřovala ke klidné obytné zóně.

Prosím tedy o vzetí nesouhlasu na vědomí při posuzování vlivů nejen na životní prostředí.

Touto cestou vyjadřujeme svůj nesouhlas s tímto záměrem a žádáme prošetření záměru z hlediska ekologického a to především ve smyslu zvýšeného hluku a nárůstu dopravy u obytné zóny. Všeobecně se tak posunou dopravní problémy související s neustále se zvyšujícím podílem tranzitní dopravy směrem na obec Zbuzany. Dále si situace žádá přerušování cesty pro pěší (cyklisty), která spojuje obce Ořech a Zbuzany a důležitá je tak nejen pro ekologické spojení mezi obcemi, ale i pro volnočasové (zdravotní) aktivity.

Vypořádání:

Součástí předloženého oznámení je rozptylová studie, akustická studie, dendrologický průzkum, biologický průzkum a hydrogeologický posudek. Krajský úřad považuje tyto podklady za dostatečné k vyhodnocení vlivu záměru na životní prostředí. Problematika křížení obchvatu s cestou pro pěší je již komentována výše, viz připomínky obce Zbuzany a veřejnosti – obyvatelé Zbuzan.

Ze závěrů hlukové studie plyne, že v místech, kde jsou již hygienické limity překročeny, nedojde k dalšímu navyšování hlukové zátěže a zároveň vlivem zprovoznění záměru nedojde k překročení hygienických limitů. Podmínkou je realizace protihlukových stěn nebo valů.

Vyjádření veřejnosti V. K., J. K., I. P. ze dne 6. 2. 2021

V reakci na navrhovanou trasu obchvatu obce Ořech vyjadřujeme touto cestou nejen svůj **zásadní nesouhlas s vedením trasy**, ale i se samotným záměrem.

Obchvat Ořecha byl plánován mnoho let, mezitím se však celkem zásadně změnila situace. Významně narůstá tranzitní doprava, a to především díky předimenzovaným developerským

projektům v oblasti Vysokého Újezdu a Kuchaře. Místo aby tato doprava byla vedena nejkratší cestou na nejbližší nájezd na dálnici D5, zatěžuje obce ležící blíže Praze. K nárůstu tranzitní dopravy přispívá i skutečnost, že na dálnici D5 není možnost jízdy bez dálniční známky k exitu 5 Rudná. Dosti nepochopitelné, když např. po D10 je možná jízda bez dálniční známky až do Staré Boleslavi!

Zároveň narůstá těžká automobilová doprava na silnicích III. třídy v oblasti. Denně se jedná o desítky nákladních aut odvázejících zeminu ze staveb v Praze na skládky, ve všední dny i o víkendu. Další těžkou nákladní dopravu obstarávají kamiony, které si zkracují cestu.

Současně je okruh D0 v úseku od sjezdu z dálnice D5 ke sjezdu na Barrandovský most silně přetížený (v tomto úseku jsou zcela nepochopitelně pouze dva jízdní pruhy), v oblasti sjezdu u Ořecha s častými dopravními nehodami zcela neprůjezdný. V důsledku toho vozidla, která jedou směrem do Prahy, nenajedou na okruh, ale pokračují dále po místní komunikaci, která vede přes centrum Řeporyjí.

Je tedy zcela zřejmé, že obchvat Ořecha tak, jak je navržený, nepřispívá k řešení situace, možná s výjimkou několika domů v centru obce. Avšak v tomto případě se problém pouze přesouvá do jiné části obce a zejména na obyvatele obce Zbuzany, kteří jsou i tak již silně zatíženi tranzitní dopravou v Chotečské. Navržené vedení obchvatu znásobí již stávající zátěž obyvatel Zbuzan, kdy by měli v blízkosti dvě téměř souběžně vedené silnice. Vedení obchvatu středem pole, oddělujícím obě obce, je i významným zásahem do krajiny. Kromě toho by silnice přetnula cestu pro pěší, která je jedinou a hojně využívanou spojnicí pro pěší mezi Zbuzanami a Ořechem.

Aby dále nenarůstala dopravní zátěž pro Zbuzany a dále i v Řeporyjích z důvodů přetížené D0 v oblasti Ořecha, bylo by třeba vést obchvat okolo skládky po jižní straně obce a dále směřovat dopravu k nájezdu u Barrandovského mostu.

V současné době je rovněž plánována přeložka silnice II/116 Jinočany - Hlásná Třebáň s napojením na D0 u Jinočan (exit 21). Realizace této dopravní stavby významně ovlivní dopravu v celé oblasti, ale také bude znamenat další zatížení Zbuzan tranzitní dopravou. Návrh obchvatu Ořecha by proto měl být posuzován i v kontextu s touto další plánovanou stavbou.

Jako okamžité opatření by však v každém případě pomohlo vyloučení těžké nákladní dopravy přes Ořech, Zbuzany i Dřítěč.

Vypořádání:

Lze předpokládat, že na ulici Chotečské ve Zbuzanech dojde vlivem realizace obchvatu Ořecha ke snížení intenzity dopravy, nikoli k zvýšení. To je i logicky dáno skutečností, že obchvat je veden souběžně s touto ulicí a v daném úseku tak částečně funguje i jako obchvat Zbuzan.

Co se týče vedení obchvatu „uprostřed pole“, tato skutečnost je dána mimo jiné požadavkem na minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu obou obcí. Zásah komunikace do krajiny, je dle názoru Krajského úřadu akceptovatelný a případné hodnocení vlivu stavby na krajinný ráz je v kompetenci orgánu ochrany přírody a krajiny příslušné obce s rozšířenou působností.

Problematika křížení obchvatu s cestou pro pěší je již komentována výše, viz připomínky obce Zbuzany a veřejnosti – obyvatelé Zbuzan. Přetnutí cesty pro pěší nelze hodnotit jako významný vliv záměru na životní prostředí či veřejné zdraví.

Trasa komunikace je dána schváleným územním plánem obce. Územní plánování zde má úlohu sladit různé oprávněné zájmy, mezi něž patří též rozvoj obce, potřeba dopravního napojení konkrétních ploch a přirozeně též kvalita životního prostředí. Daná trasa byla v rámci procesu územního plánování zvolena s přihlédnutím ke všem těmto aspektům.

Oznámení záměru bylo předloženo pro konkrétní záměr – obchvat obce Ořech, nikoliv variantně pro různé možnosti řešení komunikační sítě (např. i pro přeložku silnice II/116). Krajský úřad posuzuje záměr v té podobě, v jaké mu byl investorem předložen.

Přeložka II/116 byla v hodnocení záměru zohledněna, jelikož Dopravně inženýrské posouzení obchvatu modeluje stav bez s této přeložky i s její realizací. Stejně tak na to navázaná rozptylová a hluková studie.

Problematika vyloučení těžké nákladní dopravy přes obce Ořech, Zbuzany a Dříteč není předmětem tohoto posuzování a není jí možné v procesu EIA hodnotit. Nicméně v tomto smyslu může být obchvat Ořecha do budoucna přínosem pro obě obce (Ořech i Zbuzany), neboť pro obě vytváří alternativní trasu, o níž lze požadavek na dané omezení argumentačně opřít.

Vyjádření veřejnosti – občané Ořecha – L. V. + petice ze dne 16. 2. 2021

My níže podepsaní dotčení občané záměrem „Obchvat obce Ořech - silnice III. třídy“ předkládáme toto naše vyjádření k uvedenému záměru:

Jsme vlastníky rodinných domů v ulicích Karlštejnská; Zbuzanská, Slivenecká či jejich okolí a již mnoho let, nejméně od roku 1980, jsme obtěžováni stále narůstající dopravou aut, zvláště nákladní dopravou. V průběhu uvedených let až po dnešní dny neustále **dochází k navyšování hluku, prachu a exhalací z výfukových plynů**. Ještě horším problémem je to, že domy jsou umístěny k silnici a dochází **i k otřesům**. Z těchto důvodů má řada domů **praskliny ve zdech**.

Vedení obce z těchto důvodů zařadilo obchvat obce do územního plánu již v roce 1994 a průběžně se snaží dotáhnout realizaci obchvatu do finále. Za to patří obci velký dík. Jak se postupně dovídáme, není vůbec lehké tento veřejně prospěšný záměr dotáhnout do konce. Obec má nyní zvýšené šance díky tomu, že stavbu obchvatu se zavázal financovat Středočeský kraj.

Jak jsme se mohli od obce dozvědět, v roce 2013 proběhlo měření intenzity silničního provozu v obci na všech 4 okresních silnicích procházejících obcí, s výsledkem více jak 12,5 tisíce vozidel za 24 hodin. Od této doby uběhlo dalších 7 let a intenzita zatížení obce dopravou na okresních silnicích v obci stále narůstá.

Jedná se o důležitou veřejně prospěšnou stavbu, která nám občanům obce může po dlouhých letech zátěže velice zlepšit životní podmínky, a **proto tento záměr velice podporujeme**. Jsme přesvědčeni, že tato dopravní stavba pomůže nejen občanům Ořecha, ale také občanům obce Zbuzany a jsme přesvědčeni, že nebude mít za následek zvýšení dopravy ve Zbuzanech. Z našeho pohledu obchvat přenesení „pouze“ stávající dopravy. Ta zde bude neustále, i kdyby zde obchvat nebyl.

Vypořádání:

Vzhledem k charakteru vyjádření bez připomínek.

Vyjádření veřejnosti – MŠ Ořech a rodičů ze dne 10. 2. 2021

My níže podepsaní zaměstnanci a rodiče dětí Mateřské školy Ořech, okres Praha - západ, příspěvkové organizace (dále jen MŠ Ořech), se níže vyjadřujeme k uvedenému záměru „Obchvat obce Ořech - silnice III. třídy“:

MŠ Ořech sídlí v ulici Karlštejnská a její provoz je denně omezován stále narůstající dopravou aut osobních a především nákladních. Vysoký provoz nákladních vozů omezuje svou velikostí bezpečnost chodců, tedy dětí, které nemohou vzhledem k bezpečnosti využívat pro pobyt venku chodníky či jiné hrací plochy umístěné po obci, ke kterým musí dojít pěšky. Dále řidiči automobilů osobních i nákladních využívají nebezpečnou plochu u MŠ Ořech k otáčení či parkování, kdy dochází k navyšování hluku, prachu a exhalací z výfukových plynů přímo u zahrady a hřiště školy.

Na základě měření intenzity silničního provozu v obci v roce 2013 bylo naměřeno na všech 4 okresních silnicích procházejících obcí více jak 12,5 tisíce vozidel za 24 hodin. Od této doby provoz ale dále narůstá! Proto podporujeme záměr obchvatu obce, který ulehčí nejen provozu MŠ Ořech.

Vypořádání:

Vzhledem k charakteru vyjádření bez připomínek

4. Podklady pro rozhodnutí

Podkladem pro rozhodnutí bylo oznámení záměru včetně všech příloh, které zpracoval Mgr. Jan Karel a došlá vyjádření k záměru uvedená v bodě 3.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona odvolání podle § 81 a následujících zákona č. 500/2004 Sb., správní řád k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u zdejšího odboru životního prostředí a zemědělství. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání. Za doručenu se písemnost považuje patnáctým dnem po datu vyvěšení na Krajském úřadu Středočeského kraje.

Otisk úředního razítka

oprávněná úřední osoba
Mgr. Jana Říhová
odborný referent na úseku životního prostředí

Středočeský kraj, Obec Ořech, Obec Zbuzany, Hlavní město Praha a MČ Praha - Řeporyje (jako dotčené územní samosprávné celky) příslušný úřad žádá ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o **neprodlené zveřejnění** tohoto rozhodnutí na úřední desce. Doba zveřejnění je dle ust. § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. **Zároveň příslušný úřad ve smyslu § 16 odst. 2 žádá Obec Ořech, Obec Zbuzany, Hlavní město Praha a MČ Praha - Řeporyje o písemné vyrozumění o datu vyvěšení zdejšímu úřadu a to v co nejkratším možném termínu. Rozhodnutí – závěr zjišťovacího řízení** je zveřejněno na internetových stránkách Středočeského kraje www.kr-stredocesky.cz a rovněž v Informačním systému CENIA na internetových stránkách www.cenia.cz/eia pod kódem STC2350.

Datum vyvěšení:

Datum sejmutí:

Rozdělovník k č. j.: 000097/2021/KUSK

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

1. **Středočeský kraj**, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
2. **Hlavní město Praha**, Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
3. **Městská část Praha Řeporyje**, Nad náměstím 84, 155 00, Praha 5 - Řeporyje
4. **Obec Ořech**, Baarovo náměstí 20, 252 25 Ořech
5. **Obec Zbuzany**, Obec Zbuzany, Na Návsi 1, Zbuzany, 252 25 Jinočany

Dotčené orgány:

6. **Ministerstvo zdravotnictví**, Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2
7. **Hygienická stanice hl. města Prahy**, Rytířská 12, 110 01 Praha 1
8. **KHS Středočeského kraje se sídlem v Praze**, Dittrichova 329/17, 128 01 Praha 2
9. **Magistrát hl. města Prahy**, Odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
10. **Městský úřad Černošice**, Odbor životního prostředí, Podskalská 1290/19, 120 00, Praha 2
11. **ČIŽP OI Praha**, Wolkerova 40, 160 00 Praha 6
12. **Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství**,
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Oznamovatel:

13. **Obec Ořech**, Baarovo náměstí 20, 252 25 Ořech

Na vědomí:

14. **Zpracovatel oznámení ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o., odpovědný řešitel:**
Mgr. Jan Karel, Roztylská 1860/1, 148 00 Praha
15. **Městský úřad Černošice**, Odbor stavební úřad, Podskalská 1290/19, 120 00, Praha 2
16. **Úřad městské části Praha 13**, Odbor stavební, Sluneční náměstí 2580/13, 158 00 Praha