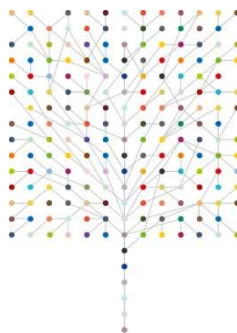


# POSUDEK

podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů  
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

## I/12 Běchovice - Úvaly

(zpracováno s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí  
v platném znění)



**Zpracovatel: RNDr. Oldřich Vacek, CSc.**

*držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zák. č. 100/2001 Sb.  
o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů*

*(autorizace č. j. 27817/4654/OPVŽP/02, prodloužení č. j. 22133/ENV/12 a dále č.j. 6834/ENV/17)*

**Kozinec - Holubice  
září 2017**

## Identifikační údaje

### Název:

Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů I/12 Běchovice - Úvaly (zpracováno s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění)

### Objednatel:

Česká republika - Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 1442/65

100 10 Praha 10

IČ: 00164801

zástupce: Ing. Evžen Doležal, ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

kontaktní osoba: Ing. Zuzana Lišková

tel.: 267 122 313

e-mail: [zuzana.liskova@mzp.cz](mailto:zuzana.liskova@mzp.cz)

### Zpracovatel:

RNDr. Oldřich Vacek, CSc.

Akátová 178

252 65 Kozinec - Holubice

IČO: 40065642

DIČ: CZ6101110763

tel.: 603 85 85 58

e-mail: [vacek.oldrich@gmail.com](mailto:vacek.oldrich@gmail.com)

## Prohlášení zpracovatele posudku

Zpracovatel posudku prohlašuje, že je držitelem Autorizace ke zpracování dokumentace a posudku, udělené rozhodnutím Ministerstva životního prostředí České republiky po dohodě s Ministerstvem zdravotnictví podle § 19 zákona EIA, pod č.j.: 27817/4654/OPVŽP/02 ze dne 25.9.2002. Autorizace byla prodloužena rozhodnutím Ministerstva životního prostředí České republiky pod č.j.: 6834/ENV/17 ze dne 28.2.2017, s platností na dobu 5 let.

Zpracovatel posudku dále prohlašuje, že na zpracování tohoto posudku se podílely pouze další osoby výslovně uvedené v seznamu spolupracujících osob.

Zpracovatel posudku dále prohlašuje, že se nepodílel na zpracování oznámení ani dokumentace, která je předmětem tohoto posudku.

Posudek dokumentace je zpracován s přihlédnutím ke všem stanoviskům a vyjádřením dotčených správních orgánů, územních samosprávných celků, veřejnosti a k závěrům zjišťovacího řízení.

Zpracovatel posudku neshledal nezbytným využít ustanovení § 9 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., a nepožádal zpracovatele dokumentace o její doplnění.

Posudek je zpracován v 31 vyhotoveních.

V Praze dne 20.9.2017

RNDr. Oldřich Vacek, CSc.  
zpracovatel posudku

## Přehled použitých zkratk

AIM	automatizovaný imisní monitoring	$L_{Aeq,16}$	ekvivalentní hladina hluku A [dB(A)] pro denní hodiny
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka	$L_n$	hodnota akustického tlaku korigovaná hodnotou +10 dB pro noční dobu
BaP	benzo(a)pyren	$L_{Aeq,T}$	ekvivalentní hladina hluku A [dB(A)] pro časový úsek T hodin
CSD ŘSD	celostátní sčítání dopravy Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky	$L_{dn}$	přepočítaná hladina akustického tlaku pro den – noc, časově vážený součet hodnoty $L_n$ a $L_d$
ČGS	Česká geologická služba	$L_{night}$	anglická zkratka pro $L_n$
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	LHC	lesní hospodářský celek
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí	LA	podíl minimálně obtěžovaných obyvatel
ČSN	česká státní norma	HHP	lesní hospodářský plán
ČSÚ	Český statistický úřad	HSA	podíl vysoce obtěžovaných obyvatel
dB	jednotka hladiny akustického tlaku	LNA	lehké nákladní automobily
DIP	dopravně inženýrské podklady	LV	list vlastnictví
DoKP	dotčený krajinný prostor	MČ	městská část
DSP	dokumentace pro stavební povolení	MČP	městská část Praha
DUN	dešťová usazovací nádrž	MD	Ministerstvo dopravy
DÚR	dokumentace pro územní řízení	MěÚ	městský úřad
DÚSC	dotčené úřady samosprávného celku	MHD	městská hromadná doprava
DOSS	dotčené orgány státní správy	MHMP	magistrát hl. m. Prahy
EIA	hodnocení vlivů na ŽP	MKR	místo krajinného rázu
EVL	evropsky významná lokalita	MP	migrační potenciál (výsledný)
HA	podíl silně obtěžovaných obyvatel	MPE	migrační potenciál ekologický
HSHPM	Hygienická stanice hl. m. Prahy	MPT	migrační potenciál technický
HTÚ	hrubé terénní úpravy	MUK	mimoúrovňová křižovatka
GTP	geotechnický průzkum	MZd	ministerstvo zdravotnictví
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod	MZCHÚ	maloplošná zvláště chráněná území
CHKO	chráněná krajinná oblast	MŽP	Ministerstvo životního prostředí
IČ	identifikační číslo	NA	nákladní automobily nad 3,5 celkové hmotnosti
IČÚTJ	identifikační číslo územně technické jednotky	NDOP	národní databáze ochrany přírody
IGP	inženýrskogeologický průzkum	NP	národní park
IH <sub>d</sub>	maximální denní koncentrace	NPP	národní přírodní památka
IH <sub>k</sub>	maximální krátkodobé (hodinové) koncentrace	NPR	národní přírodní rezervace
IH <sub>r</sub>	průměrná roční koncentrace	NTL	nízkotlaký plynovod
IPR	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy	NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
KN	katastr nemovitostí	O	ohrožený zvláště chráněný druh
KO	kriticky ohrožený zvláště chráněný druh	OA	osobní a dodávkové automobily do 3,5 t celkové hmotnosti
KR	krajinný ráz	ObKR	oblast krajinného rázu
KHS	krajská hygienická stanice	OBÚ	Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a Středočeského kraje
k.ú.	katastrální území	OP	ochranné pásmo
KÚSČK	krajský úřad Středočeského kraje	OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
$L_{Aeq}$	ekvivalentní hladina hluku A [dB(A)]	OOP	odbor ochrany prostředí
$L_{Aeq,8h}$	ekvivalentní hladina hluku A [dB(A)] v nočních hodinách		

p.č.	parcelní číslo	VTL	vysokotlaký plynovod
PD	projektová dokumentace	VV	všechna vozidla
PDoKP	potencionálně dotčený krajinný prostor	VVN	vedení vysokého napětí
PHC	protihluková clona	WHO	Světová zdravotnická organizace
PHS	protihluková stěna	Zákon EIA	zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění
PHO	protihluková opatření	ZCHD	zvláště chráněný druh
PID	Pražská integrovaná doprava	ZCHÚ	zvláště chráněná území
PM <sub>10</sub>	prašný aerosol do 10 µm	ZOV	zásady organizace výstavby
PM <sub>10den</sub>	limit denní koncentrace prašného aerosolu do 10 µm v atmosféře	ZP	zastavěná plocha
PM <sub>10rp</sub>	limit roční průměrné koncentrace prašného aerosolu do 10 µm v atmosféře	ZOV	zásady organizace výroby
PM <sub>2,5</sub>	prašný aerosol do 2,5 µm	ZPF	zemědělský půdní fond
PO	ptačí oblast	ZS	zařízení staveniště
PP	přírodní památka	ZÚJ	základní územní jednotka
p.p.č.	pozemková parcela číslo	ZÚR	zásady územního rozvoje
PPD	průměrný pracovní den	ŽP	životní prostředí
PR	přírodní rezervace		
p.s.	parkovací stání		
PřP	přírodní park		
PUPFL	půdy určené k plnění funkcí lesa		
RBC	regionální biocentrum		
RBK	regionální biokoridor		
RN	retenční nádrž		
RPDI	roční průměrná denní intenzita		
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR		
SD	podíl středně rušených obyvatel		
SO	silně ohrožený zvláště chráněný druh		
SOPK	silniční okruh kolem Prahy		
STL	středně tlakový plynovod		
SZÚ	státní zdravotní ústav		
SÚ	stavební úřad		
TKP	technické kvalitativní podmínky		
TNA	těžké nákladní automobily		
TSK	Technická správa komunikací hl.m. Prahy		
TSP	označení pro celkový poléťavý prach (total suspended particulates)		
TZKP	zvláštní technické a kvalitativní podmínky		
TZL	tuhé znečišťující látky		
UAN	území archeologických nálezů		
ÚMČ	úřad městské části		
ÚR	územní rozhodnutí		
ÚSES	územní systém ekologické stability		
ÚPn	územní plán sídelního útvaru hl.m. Prahy		
ÚPD	územně plánovací dokumentace		
VKP	významný krajinný prvek		
VO	veřejné osvětlení		



	<b>strana</b>
<b>OBSAH</b>	
<b>I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE</b>	<b>3</b>
<b>II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE</b>	<b>5</b>
II.1 Úplnost dokumentace	5
II.2 Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	9
Část A - Údaje o oznamovateli	9
Část B - Údaje o záměru	9
Část C - Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	21
Část D - Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí	33
Část E - Porovnání variant řešení záměru (pokud byly předloženy)	49
Část F - Závěr	51
Část G - Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	51
Část H - Přílohy	52
Celkové stanovisko zpracovatele posudku k dokumentaci	52
II.3 Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	53
II.4 Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	54
<b>III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ</b>	<b>55</b>
<b>IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>	<b>57</b>
<b>V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI</b>	<b>69</b>
<b>VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>	<b>151</b>
<b>VII. NÁVRH STANOVISKA</b>	<b>159</b>
<b>VIII. POUŽITÉ PODKLADY</b>	<b>187</b>
<b>IX. ÚDAJE O ZPRACOVATELI</b>	<b>189</b>
<b>X. PŘÍLOHY</b>	<b>190</b>





## I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

### I.1 Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 Zákona EIA

Posuzovaný záměr je uváděn pod názvem:

**„I/12 Běchovice - Úvaly“**

Uvedený záměr naplňuje dikci Přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb.,:

- Záměr je aktuálně řazen do bodu 9.4 kategorie I. (záměry vždy podléhající posouzení):

„Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdních pruzích, včetně rozšíření nebo přeložek stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou a méně jízdních pruzích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pruzích, o délce 10 a více km.“

Příslušným úřadem, který zajišťuje proceduru posuzování, je ministerstvo životního prostředí (§21 písm. c/ zákona č. 100/2001 Sb.,).

Záměr je zařazen do kategorie v souladu s §4, odst. a, zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

### I.2 Kapacita a rozsah záměru

Parametr záměru	Varianta A 5 MUK	Varianta B 6 MUK	Rozdíl mezi variantami
Třída silnice	I. třída	I. třída	-
Kategorie komunikace	S 24,5/100	S 24,5/100	-
Délka hlavní trasy (m)	12 601	12 601	0
Délky úprav ostatních komunikací (silnice II., III. tř. a místní komunikace)	5 639	5 639	0
Délky úprav ostatních komunikací (přístupové a polní cesty)	8 857	8 857	0
Délka provizorních komunikací	860	496	364
Mimoúrovňové křižovatky (MUK)	5	6	1
Okružní křižovatky (součást MUK)	2	3	1
Okružní křižovatky samostatné se spojovací větví	1	1	0
Okružní křižovatky celkem	3	4	1
Celková délka křižovatkových větví (m)	4 219	5 015	796
Velké mostní objekty na hlavní trase	6	6	0
Ostatní mostní objekty	17	17	0

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

Kraj (NUTS)	Obec (ZÚJ)	Katastrální území (IČÚTJ)
Praha	Hlavní město Praha - Běchovice (554782)	Běchovice (601527)
	Hlavní město Praha - Dubeč (554782)	Dubeč (633330)
	Hlavní město Praha - Koloděje (554782)	Koloděje (668508)
	Hlavní město Praha - Újezd nad Lesy (554782)	Újezd nad Lesy (773778)
Středočeský	Dobročovice (565008)	Dobročovice (627313)
	Květnice (564982)	Květnice (747751)
	Sibřina (538761)	Sibřina (747769)
	Škvorec (538884)	Škvorec (762733)
	Tuklaty (533785)	Tuklaty (771422)
	Úvaly (538957)	Úvaly (775738)

**I.4 Oznamovatel (obchodní firma)****Oznamovatel:**

Ředitelství silnic a dálnic ČR  
státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR

**Oprávněný zástupce oznamovatele:****Dle posuzované dokumentace**

Ve věcech smluvních  
Ing. Karel Příbyl  
ŘSD ČR – Závod Praha  
Na Pankráci 56, 140 00 Praha 4  
Tel.:+420 241 084 111, email: [posta@rsd.cz](mailto:posta@rsd.cz)

Ve věcech technických  
Radek Drahokoupil  
Na Pankráci 56, 140 00 Praha 4  
Tel.:+420 241 084 111, email: [radek.drahokoupil@rsd.cz](mailto:radek.drahokoupil@rsd.cz)

**I.5 IČ oznamovatele**

IČ: 659 93 390

**I.6 Sídlo oznamovatele**

Na Pankráci 546/56  
140 00 Praha 4

## II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

### II.1 Úplnost dokumentace

Posuzovaná dokumentace k záměru „I/12 Běchovice - Úvaly“ je rozdělena do čtyřech svazků, přičemž první svazek tvoří vlastní textovou část dokumentace a následující 3 svazky obsahují samostatné textové a mapové přílohy. Textová část obsahuje 266 stran s 49 obrázky a 121 tabulkami. Seznam jednotlivých příloh podle svazků je uveden v následujícím textu.

#### Svazek příloh č.1:

- Příloha H.1.1** – Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace.  
Vyjádření Stavebního odboru Městské části Praha 15 ze dne 2.3.2017.  
Vyjádření Stavebního úřadu Městského úřadu Úvaly ze dne 12.4.2017.  
Veřejná vyhláška – Opatření obecné povahy č. 1/2017, kterým se vydává Územní plán Květnice ze dne 30.3.2017.  
Vyjádření Odboru stavebního a územního plánování Městského úřadu Český Brod ze dne 16.3.2017.
- Příloha H.1.2** – Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992Sb., v platném znění.  
Stanovisko Odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 28.3.2017  
Stanovisko Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 27.2.2017.  
Stanovisko Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 15.3.2017.
- Příloha H.2** – Akustická studie z výstavby a provozu. Autoři Ládiš, L., Puš, D., Blahník, P., Barcalová, L., Nedvěd, O., Ekola group, spol. s r.o., březen 2017.
- Příloha H.3** – Protokol o autorizovaném měření hluku ve venkovním chráněném prostoru staveb. Autoři Urban, P., Vosádka, J., PUDIS a.s. 31.3. – 1.4.2016.  
Protokol o autorizovaném měření hluku ve venkovním chráněném prostoru staveb. Autoři Urban, P., Vosádka, J., PUDIS a.s. 3.-4.11. 2016.
- Příloha H.4** – Hodnocení zdravotních rizik – hluk. Autor Bartošová, L., držitelka osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik – hodnocení zdravotních rizik expozice hluku, Ekola group, spol. s r.o., březen 2017.
- Příloha H.5** – I/12 Běchovice – Úvaly. Modelové hodnocení kvality ovzduší. Autoři Polák, R., držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií, Martinovský, J., Smolová, E., ATEM - Atelier ekologických modelů, s.r.o., březen 2017.
- Příloha H.6** – Kumulace vlivů staveb Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Lítožnice. Autor Farkač, J., držitel autorizace k provádění biologického hodnocení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, prosinec 2016.
- Příloha H.7** - I/12 Běchovice – Úvaly. Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám. Autoři Karel, J., Jaroš, R., Polák, R., ATEM - Atelier ekologických modelů, s.r.o., březen 2017.
- Příloha H.8** - I/12 Běchovice – Úvaly. Hodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví. Autor Polák, R., držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd, Karel, J., ATEM - Atelier ekologických modelů, s.r.o., březen 2017.

### **Svazek příloh č.2.:**

**Příloha H.9** - Aktualizace přírodovědného průzkumu. Akce „I/12 R1- Úvaly. Autor Farkač, J., držitel autorizace k provádění biologického hodnocení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, září 2015.

**Příloha H.9.1** – Přírodovědný průzkum – lokality botanického a zoologického průzkumu – mapa v měřítku 1:20 000.

**Příloha H.9.2** – Přelozka I/12 Běchovice – Úvaly. Migrační studie. Autor Farkač, J., držitel autorizace k provádění biologického hodnocení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, březen 2017.

**Příloha H.10** - I/12 Běchovice – Úvaly. Dendrologický průzkum. Autor Moravec, F., březen 2016.

**Příloha H.11** – I/12 R1 – Úvaly. Pedologický průzkum. Autoři Čedíková, M., Kolouchová, B., K+K Průzkum s.r.o., květen 2005.

**Příloha H.12** - I/12 Běchovice – Úvaly, dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivů stavby přelozky I/12 na vodní útvary dle článku 4.7 Rámcové směrnice o vodách. Autor Ptáček, R., držitel osvědčení odborné způsobilosti MŽP v oboru hydrogeologie a geologické práce, duben 2017.

**Příloha H.13** - I/12 Běchovice – Úvaly. Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Autoři Ládyš, L., Duřt, J., Černý, J., Ekola group, spol. s r.o., únor 2017.

**Příloha H.14** - I/12 Běchovice – Úvaly. Projekt monitoringu složek životního prostředí. PUDIS a.s., duben 2017.

**Příloha H.14.1** – I/12 Běchovice – Úvaly. Projekt monitoringu (půda, voda). Mapová příloha 1:10 000.

**Příloha H.14.2** – I/12 Běchovice – Úvaly. Projekt monitoringu (bio, ovzduší, hluk ). Mapová příloha 1:10 000.

**Příloha H.15** – Vegetační úpravy. I/12 Běchovice – Úvaly. Autor Moravec, F., březen 2017

**Příloha H.16** - I/12 Běchovice – Úvaly. I/12 Běchovice – Úvaly. Vizualizace. PUDIS a.s., duben 2017.

**Příloha H.17** - I/12 Běchovice – Úvaly. Fotodokumentace. Autor Farkač, J., srpen 2015.

**Příloha H.18** – Dopravněinženýrské podklady pro stavbu „Silnice I/12, Běchovice – Úvaly“. Současný stav a střednědobý výhled. Autoři Dytrych, J., Kreml, J., Zeman, J., Technická správa komunikací hlavního města Prahy, leden 2017.

**Příloha H.19** – Dopravně inženýrské podklady pro stavbu „I/12 Běchovice – Úvaly“. Dlouhodobý výhled. Autor Čálek, M., IPR Praha, únor 2017.

### **Svazek příloh č.3.:**

**Příloha H.20.1** - I/12 Běchovice – Úvaly. Přehledná situace. Varianta 6 MUK. Výkres v měřítku 1:10 000.

**Příloha H.20.2** - I/12 Běchovice – Úvaly. Přehledná situace. Varianta 5 MUK (bez MUK Květnice). Výkres v měřítku 1:10 000.

**Příloha H.20.2a** - I/12 Běchovice – Úvaly. Koordinační situace – díl 1. Výkres v měřítku 1:2 000.

**Příloha H.20.2b** - I/12 Běchovice – Úvaly. Koordinační situace – díl 2. Výkres v měřítku 1:2 000.

**Příloha H.20.2c** - I/12 Běchovice – Úvaly. Koordinační situace – díl 3. Varianta 6 MUK. Výkres v měřítku 1:2 000.

- Příloha H.20.2c.2** - I/12 Běchovice – Úvaly. Koordinační situace díl 3. Varianta 5 MUK (bez MUK Květnice). Výkres v měřítku 1:2 000.
- Příloha H.20.2d** - I/12 Běchovice – Úvaly. Koordinační situace – díl 4. Výkres v měřítku 1:2 000.
- Příloha H.20.2e** - I/12 Běchovice – Úvaly. Koordinační situace – díl 5. Výkres v měřítku 1:2 000.
- Příloha H.20.3.1a** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélný profil sil. I/12 – díl 1. Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.3.1b** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélný profil sil. I/12 – díl 2. Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.3.1c.1** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélný profil sil. I/12 – díl 3. Varianta 6 MUK. Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.3.1c.2** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélný profil sil. I/12 – díl 3. Varianta 5 MUK (bez MUK Květnice). Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.3.1d** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélný profil sil. I/12 – díl 4. Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.3.1e** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélný profil sil. I/12 – díl 5. Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.3.2a1** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélné profily větví MUK – díl 1. Varianta 6 MUK. Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.3.2b** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélné profily větví MUK – díl 2. Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.3.3a** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélné profily ostatních komunikací – díl 1. Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.3.3b.1** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélné profily ostatních komunikací – díl 2. Varianta 6 MUK. Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.3.3b.2** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélné profily ostatních komunikací – díl 2. Varianta 5 MUK (bez MUK Květnice). Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.3.4a** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélné profily polních a účelových komunikací – díl 1. Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.3.4b** - I/12 Běchovice – Úvaly. Podélné profily polních a účelových komunikací – díl 2. Výkres v měřítku 1:2 000/200.
- Příloha H.20.4.1** - I/12 Běchovice – Úvaly. Vzorové příčné řezy sil. I/12. Výkres v měřítku 1:100.
- Příloha H.20.4.2** - I/12 Běchovice – Úvaly. Vzorové příčné řezy větví MUK. Výkres v měřítku 1:100.
- Příloha H.20.4.3.1** - I/12 Běchovice – Úvaly. Vzorové příčné řezy ostatních komunikací. Varianta 6 MUK. Výkres v měřítku 1:100.
- Příloha H.20.4.3.2** - I/12 Běchovice – Úvaly. Vzorové příčné řezy ostatních komunikací. Varianta 5 MUK (bez MUK Květnice). Výkres v měřítku 1:100.
- Příloha H.20.4.3.4** - I/12 Běchovice – Úvaly. Vzorové příčné řezy polních a účelových komunikací. Výkres v měřítku 1:100.
- Příloha H.20.5.1** – I/12 Běchovice – Úvaly. Schématická mapa životního prostředí – MZCHÚ. Výkres v měřítku 1:20 000.
- Příloha H.20.5.2** – I/12 Běchovice – Úvaly. Schématická mapa životního prostředí – Natura 2000. Výkres v měřítku 1:20 000.
- Příloha H.20.5.3** – I/12 Běchovice – Úvaly. Schématická mapa životního prostředí – Ostatní. Výkres v měřítku 1:20 000.
- Příloha H.20.5.4** – I/12 Běchovice – Úvaly. Schématická mapa životního prostředí – USES. Výkres v měřítku 1:20 000.

- Příloha H.20.5.5** – I/12 Běchovice – Úvaly. Schématická mapa životního prostředí – VKP. Výkres v měřítku 1:20 000.
- Příloha H.20.5.6** – I/12 Běchovice – Úvaly. Schématická mapa životního prostředí – ZPF. Výkres v měřítku 1:20 000.
- Příloha H.20.6.1.1** – I/12 Běchovice – Úvaly. Výkres ZOV – 1. etapa. Varianta 6 MUK. Výkres v měřítku 1:10 000.
- Příloha H.20.6.1.2** – I/12 Běchovice – Úvaly. Výkres ZOV – 1. etapa. Varianta 5 MUK (bez MUK Květnice). Výkres v měřítku 1:10 000.
- Příloha H.20.6.2.1** – I/12 Běchovice – Úvaly. Výkres ZOV – 2. etapa. Varianta 6 MUK. Výkres v měřítku 1:10 000.
- Příloha H.20.6.2.2** – I/12 Běchovice – Úvaly. Výkres ZOV – 2. etapa. Varianta 5 MUK (bez MUK Květnice). Výkres v měřítku 1:10 000.
- Příloha H.20.7** – I/12 Běchovice – Úvaly. Přehledná situace protihlukových opatření. Výkres v měřítku 1:5 000.
- Příloha H.20.8.2a** - I/12 Běchovice – Úvaly. Návrh sadových úprav. Situace – díl 1. Výkres v měřítku 1:5 000.
- Příloha H.20.8.2b.1** - I/12 Běchovice – Úvaly. Návrh sadových úprav. Situace – díl 2, varianta 6 MUK. Výkres v měřítku 1:5 000.
- Příloha H.20.8.2b.2** - I/12 Běchovice – Úvaly. Návrh sadových úprav. Situace – díl 2, varianta 5 MUK (bez MUK Květnice). Výkres v měřítku 1:5 000.
- Příloha H.20.8.2c** - I/12 Běchovice – Úvaly. Návrh sadových úprav. Situace – díl 3. Výkres v měřítku 1:5 000.
- Příloha H.20.9** - I/12 Běchovice – Úvaly. Přehledná situace. Rozvoj zástavby od r. 2001 (zpracování původní EIA). Výkres v měřítku 1:10 000.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Textová část je členěna v souladu s přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.*

*Nad rámec struktury dokumentace EIA stanovené přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění je do textu dokumentace zahrnuta kapitola Úvod v rozsahu 7 stran, která shrnuje dosavadní vývoj posuzování záměru přeložky silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly včetně popisu vývoje technického řešení zahrnující vývoj dispozičního uspořádání silnice a počtu mimoúrovňových křižovatek a křížení.*

*Formální úplnost předložené dokumentace byla posuzována ve vztahu k požadavkům stanoveným přílohou č. 4 k zákonu č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění. Dokumentace splňuje po formální stránce všechny náležitosti dokumentace pro posuzování vlivů záměru na životní prostředí. Celkově bez připomínek.*

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

### A - Údaje o oznamovateli

Ředitelství silnic a dálnic ČR je příspěvkovou organizací zřizovanou Ministerstvem dopravy a spojů ČR v souladu se zákonem č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. Správnost údajů o oznamovateli byla proto ověřena dle zřizovací listiny oznamovatele zveřejněné na [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz). Věřením bylo provedeno dne 7.6.2017. Zpracovatel posudku neshledal žádné rozdíly v uvedených údajích.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Uvedená část dokumentace obsahuje všechny údaje stanovené přílohou č. 4 k zákonu č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.*

### B - Údaje o záměru

#### **B.1. Základní údaje**

Členění části B je provedeno přesně ve struktuře přílohy č. 4 k zákonu č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, a obsahuje všechny stanovené náležitosti.

#### **Kapitoly „B.1.1 Název záměru a jeho zařazení podle přílohy 1“**

V kapitole je uveden název „I/12 Běchovice - Úvaly“, zařazení záměru dle přílohy č. 1 Zákona EIA je provedeno do kategorie I. bod 9.4. Text bodu je v dokumentaci citován v plném znění přílohy č. 1. Zákona EIA.

Kapitola „**B.1.2 Kapacita (rozsah) záměru**“ stručně podává přehled o rozsahu záměru jak celkově, tak i z pohledu jednotlivých variant. Z kapacitního hlediska je uveden přehled předpokládaných intenzit dopravy mezi jednotlivými MUK v letech 2025 a po roce 2040 a to pro obě posuzované varianty.

Kapitola „**B.1.3 – Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)**“ uvádí výčet posuzovaným záměrem dotčených samosprávných celků na jednotlivých úrovních výkonu státní samosprávy (kraj, obec, katastrální území). Řešené, záměrem dotčené, území je vyznačeno v přehledné situační mapě, která je součástí kapitoly. V situační mapě je rovněž vyznačena trasa stávající silnice I/12, která může být považována za nulovou variantu.

Kapitola „**B.1.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry**“ – je rozdělena na podkapitulu B.1.4.1. Charakter záměru a podkapitulu B.1.4.2 Možnost kumulace s jinými záměry. Podkapitola B.1.4.1. Charakter záměru popisuje charakter záměru a dále stručně popisuje řešení vlastního záměru, jeho vazby na širší okolí z hlediska jeho dopravního významu a stávající situaci na silnici I/12. Podkapitola B.1.4.2 Možnost kumulace s jinými záměry řeší možnosti kumulace z hlediska fáze výstavby, tedy realizace záměru a dále z hlediska jeho vlastního provozu. Ve fázi realizace záměru spatřuje realizační tým nejvýznamnější kumulaci se záměrem stavby Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice – D1. Zprovoznění obou staveb je plánováno ve stejném termínu, a proto především v úseku kontaktu staveb je nutno uvažovat kumulaci negativních vlivů z obou záměrů. V dokumentaci jsou kumulativní vlivy řešeny zejména z pohledu akustických vlivů a vlivům souvisejících s nasazením těžké stavební mechanizace na

stavenišť stavby 511 Běchovice – dálnice D1 (staveniště SOKP 511) a stavby přeložky I/12 (výstavba MUK Dubeč. Pro fázi provozu je detailně řešen vývoj do roku 2040+ a to i ve vztahu k dalším plánovaným dopravním stavbám. Dokumentace rovněž hodnotí kumulaci s železniční dopravou, plánovanou stavbou vysokorychlostní trati VTR Praha – Brno.

V kapitola „**B.1.5 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr resp. odmítnutí**“ – je rozdělena na podkapitulu „B.1.5.1. Zdůvodnění potřeby záměru“ ve které je uveden stručný, nicméně výstižný výčet aspektů, které vedou k potřebě realizace posuzovaného záměru. Současně je v kapitole konstatováno, že trasa přeložky silnice je zohledněna v Zásadách územního rozvoje Hlavního města Prahy, Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje i v územních plánech záměrem dotčených obcí. Za nejvýznamnější důvod realizace záměru je nutno považovat vysoký stupeň dopravního zatížení zastavěných území Běchovic, Újezdu nad Lesy a Úval se všemi doprovodnými jevy jako jsou hluk, exhalace a v neposlední řadě i dopravně bezpečnostní rizika.

Druhá podkapitola „**B.1.5.2 Přehled zvažovaných variant**“ je z důvodu přehlednosti rozdělena na tři části, které společně popisují invariantní část trasy záměru („Popis variant 5 MUK a 6 MUK – pro shodné úseky) a dále samostatně variantní část záměru, tj. variantu bez MUK Květnice („Varianta 5 MUK) a variantu s MUK Květnice („Varianta 6 MUK“).

Dále je v kapitole konstatováno, že byly variantně prověřeny a posouzeny různá opatření pro snížení hluku emitovaného záměrem. Měkká opatření (omezení rychlosti, zákazy vjezdu nákladních vozidel, zjednosměrnění dopravy...) se ukázala jako málo účinná, a proto je zde uvedeno, že bylo navrženo upuštění od varianty 5 MUK. Výčet navržených dopravně-organizačních opatření je zpracován tabelárně společně pro obě varianty.

Podkladem pro zpracování kapitoly „**B.1.6 Stručný popis technického a technologického řešení záměru**“ je pravděpodobně, stejně jako v případě předchozí kapitoly, dokumentace pro územní řízení z prosince 2015. Autoři dokumentace EIA proto měli k dispozici detailnější podklad, než je obvyklé při tvorbě dokumentace EIA. Z uvedeného důvodu je kapitola zpracována v rozsahu 30ti stran detailním a vyčerpávajícím způsobem, který poskytuje přehled o všech stavebních objektech posuzovaného záměru.

Kapitola je rozdělena do sedmi podkapitol, kterými jsou:

B.1.6.1. „Objekty přípravy staveniště“

B.1.6.2. „Objekty pozemních komunikací“

B.1.6.3. „Mostní objekty, zdi a konstrukce“

B.1.6.4. „Další objekty“

B.1.6.5. „Vegetační úpravy a kácení dřevin“

B.1.6.6. „Skrývka ornice, podorničí a zpětná rekultivace“

B.1.6.7. „Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, která jsou součástí projektu“

B.1.6.8. „Výstavba“

#### **B.1.6.1. „Objekty přípravy staveniště“**

V kapitole je uvedeno, že se jedná o menší plochy určené pro výstavbu mostů a křižovatek a větší plochy pro umístění deponií, skladů a dalších zařízení. Součástí přípravy stavení. Součástí přípravy staveniště je odstranění vodárenského objektu v k.ú. Květnice. Ostatní objekty přípravy staveniště jsou popsány v navazujících kapitolách.



**B.1.6.2. „Objekty pozemních komunikací“**

Kapitola detailně popisuje výškové, směrové vedení a příčné uspořádání hlavní trasy silnice I/12 v obou variantách řešení. Dále jsou variantně popsány mimoúrovňové křižovatky (varianta 6 MUK má 6 křížení, varianta 5 MUK má 5 mimoúrovňových křížení). Součástí kapitoly je popis všech MUK (ve všech variantách záměru). V kapitole jsou rovněž detailně popsány přeložky a úpravy místních komunikací, polních cest, přístupových cest, pěších chodníků a cyklotras.

**B.1.6.3. „Mostní objekty, zdi a konstrukce“**

V kapitole je popsáno celkem 21 mostních objektů a jedna naváděcí zídka. Všechny mostní objekty jsou popsány podle jednoho schématu, a proto je jejich vzájemné porovnání velmi snadné.

**B.1.6.4. „Další objekty“**

Kapitola popisuje vodohospodářské objekty, jako je dešťová kanalizace, odvodňovací zařízení, úpravy vodních toků, budování DUN, RN a jejich napojení na vodoteče. Dále popisuje nutné přeložky splaškové kanalizace, vodovodních řadů a rušení vodovodních řadů. Rovněž řeší přeložky venkovního elektrického vedení, kabelů, vedení STL a STL. Součástí kapitoly je popis rozsahu zemních valů a protihlukových stěn. Důležitým bodem je popis oplocení silnice.

**B.1.6.5. „Vegetační úpravy a kácení dřevin“**

Kapitola shrnuje principy vegetačních úprav, které dělí na vegetační úpravy hlavní trasy, vegetační úpravy DUN a RN, vegetační úpravy ostatních komunikací, ostatní vegetační úpravy, náhradní výsadby, smýcení lesních porostů mimo lesní zeleně. Principy vegetačních úprav budou aplikovány především při realizaci následujících stupňů projektové dokumentace. Detaily jsou řešeny na dalších příslušných místech Dokumentace EIA.

**B.1.6.6. „Skrývka ornice, podorničí a zpětná rekultivace“**

Kapitola stručně popisuje předpokládané činnosti týkající se odhumusování a přípravy ploch trvalého záboru, přípravy ploch dočasného záboru, rekultivací ploch zrušených komunikací a rekultivací ploch dočasného záboru půd. Dokumentace EIA předpokládá, že uvedené aktivity budou detailně řešeny a stanoveny v následujících stupních dokumentace, zejména v DÚR.

**B.1.6.7. „Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, která jsou součástí projektu“**

Kapitola popisuje uplatnění opatření pro zmírnění vlivu záměru na zdraví obyvatel a životní prostředí. Popisuje zejména na navržené protihlukové valy a stěny, navržený systém odvodnění silnice. Ostatní body patří do příslušné kapitoly „Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací“ Dokumentace EIA.

**B.1.6.8. „Výstavba“**

Kapitola stručně popisuje předpokládaný harmonogram výstavby, rozsah staveniště a zařízení staveniště. Stavba je rozdělena celkem do sedmi stavebních úseků, na kterých bude vybudováno celkem 10 zařízení staveniště. Důležitou informací je stanovení pracovní doby na staveništi na deset hodin denně od 7.00 do 21.00 hod sedm dní v týdnu. Tato informace bude jako podmínka zapracována do návrhu podmínek souhlasného stanoviska. Dokumentace EIA v této kapitole dále stručně popisuje napojení staveniště a zařízení na infrastrukturu a trasy obslužné staveništní dopravy.

**B.1.7 „Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení“**

Dle posuzované dokumentace je předpokládaný termín zahájení realizace záměru v roce 2021 a jeho ukončení v roce 2024.

V kapitole je rovněž nastíněna etapizace realizace záměru, včetně informace, že realizace záměru bude koordinována s výstavbou SOPK 511.

#### **B.I.8 „Výčet dotčených územně samosprávných celků“**

V kapitole je uveden rozdílný výčet dotčených územně samosprávných celků, než je uvedeno v kapitole B.I.3 „Umístění záměru“. Ve výčtu je uvedena obec Přišimasy, na jejíchž katastrální území záměr nezasahuje. Jedná se tedy pravděpodobně o administrativní chybu autorského kolektivu. Obec Přišimasy se k záměru vyjádřila a nemá řádných připomínek.

#### **B.I.9 „Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 3, správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat“**

Kapitola uvádí, že navazujícím rozhodnutím je územní rozhodnutí, které bude vydávat Stavební úřad městské části Praha 21 a speciální stavební úřady.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Část dokumentace „B.I. – Základní údaje“ je zpracována v dostatečném rozsahu a odpovídá požadavkům na zpracování dokumentace pro posuzování vlivů záměru na dotčené životní prostředí. Bez zásadních připomínek.*

## B.II. Údaje o vstupech

### B.II.1 Půda

Kapitola týkající se půdy je rozdělena do čtyř subkapitol. Jedná se o subkapitoly „Zemědělský půdní fond“, „Meliorace“, „Bilance zemin“ a „Další ochrany území a ochranná pásma z pohledu ŽP“.

Subkapitola „Zemědělský půdní fond“ konstatuje, že při realizaci záměru dojde k trvalému záboru ZPF v rozsahu 935 040 m<sup>2</sup>, k dočasnému záboru ZPF po dobu 6,5 roku na ploše 299 150 m<sup>2</sup> a k dočasnému záboru na dobu kratší jednoho roku na ploše 17 150 m<sup>2</sup>. Z hlediska PUPFL dojde k trvalému záboru na výměře 5 970 m<sup>2</sup> a dočasnému záboru na výměře 1 150 m<sup>2</sup>. Subkapitola dále konstatuje, že bude záměrem dotčeno všech pět tříd ochrany půd, přičemž v případě trvalého záboru ZPF je přibližně 17,3 ha půd řazeno do I. třídy ochrany, 14,2 ha půd je řazeno do II. třídy ochrany, 32,0 ha do III. třídy ochrany. 21,0 ha do IV. třídy ochrany a 9 ha půd do V. třídy ochrany. Kapitola je doplněna aktuální mapou tříd ochrany půdy se zákresem trasy záměru. Z porovnání variant vyplývá, že v případě varianty 5 MUK (varianta bez MUK Květnice) bude trvalý zábor ZPF o 1,4 ha nižší než v případě realizace varianty 6 MUK. Naopak dočasné zábory ZPF se zvýší přibližně o 1 ha. Z Dokumentace EIA však nevyplývá, třída ochrany půd, kterou však lze vyčíst z mapy v příloze č. H.20.5.6. Z uvedené mapy vyplývá, že se bude jednat zejména o půdy IV. případně III. třídy ochrany. V Dokumentaci EIA není uveden výčet záměrem dotčených jednotek BPEJ a proto nelze odhadnout jaké půdní typy budou záměrem dotčeny.

Subkapitola „Meliorace“ podává informaci, že existuje předpoklad, že velká část půd řazených k ZPF dotčená posuzovaným záměrem je dotčena odvodněním velkoplošnými melioracemi a informuje o postupu zajištění funkčnosti provedených meliorací podchycením jejich hlavních a jejich svedením do vodotečí.

Šetřením zpracovatele posudku na portále LPIS bylo ověřeno, že prakticky v celém území dotčeném záměrem byly převážně v sedmdesátých letech minulého století provedeny meliorace půd za účelem jejich odvodnění. Ke většině pozemků nejsou k dispozici použitelná data.

Subkapitola „Bilance zemin“ konstatuje, že dojde k sejmutí 290 000 m<sup>3</sup> ornice, 55 000 m<sup>3</sup> podorničí a bude provedeno 1 655 000 m<sup>3</sup> výkopů. Dále bude realizováno 845 000 m<sup>3</sup> násypů a 80 000 m<sup>3</sup> ornice bude použito na ohumusování. Dokumentace EIA proto předpokládá přebytek ornice v objemu 215 000 m<sup>3</sup>, správná hodnota je 210 000 m<sup>3</sup>. S přebytkem ornice bude nakládáno dle dohody investora a odběratele ornice schválené příslušným orgánem ochrany ZPF. V případě podorničí (55 000 m<sup>3</sup>) Dokumentace EIA předpokládá jeho využití v rámci jiné stavby nebo jeho uložení na trvalou skládku.

Využití sejmuté ornice a podorničí musí být vyřešeno v rámci vydání souhlasu k odnětí půdy z ZPF podle §10 vyhlášky MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu v platném znění. Podorničí je považováno za zúrodnění schopné zeminy, které nelze ukládat na trvalé skládky. Z uvedeného důvodu je uložení těchto zemin na trvalou skládku v rozporu se zákonem. Investor stavby proto musí nalézt řešení v souladu se zákonem, které musí schválit příslušný orgán ochrany ZPF.

Subkapitola „Další ochrana území a ochranná pásma z pohledu ŽP“ řeší především střet záměru s ochrannými pásmy. Obsah subkapitoly do kapitoly „Půda“ nepatří a správně je součástí kapitoly C.

Přílohou Dokumentace EIA je Pedologický průzkum, datovaný do května roku 2005, který odkazuje na právní předpisy platné v době provedení průzkumu. Je nutno vytknout, že od doby provedení průzkumu byly uvedené právní předpisy aktualizovány a některé dokonce několikrát. Metodický pokyn MŽP ze dne 1.10.1996 byl nahrazen Vyhláškou MŽP č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany. Vlastní pedologický průzkum slouží především jako podklad pro výpočet bilance skrývek ornice a zúrodnitelných vrstev půdy, která je předmětem subkapitoly „Bilance zemin“.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „B.II.1 Půda“ je, s výhradami uvedenými v textu, zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na ZPF a PUPFL. Doporučení k zajištění ochrany ZPF jsou zpracovány do návrhu podmínek souhlasného stanoviska. Bez zásadních připomínek.

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

V kapitole je konstatováno, že záměr nemá zvláštní nároky na spotřebu vody jak v průběhu realizace záměru, tak i v době jeho provozu. Voda bude používána pouze pro hygienické potřeby zaměstnanců a bude zajištěna v odpovídajícím množství z vodovodních řadů okolních obcí nebo bude dovážena cisternami.

V období provozu záměru bude voda používána pouze na čištění komunikací, DUN a RN. Pro tyto účely bude voda dovážena v cisternách.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „B.II.2 Voda“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez připomínek.

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

#### **B.II.3.1. Suroviny**

Pro výstavbu budou použity běžné suroviny a stavební materiály používané pro výstavbu obdobných záměrů. Pro úpravu surovin nebude potřeba zřizovat nové výrobní kapacity (betonárky, obalovny, těžebny nerostných surovin).

#### **B.II.3.2 Energetické zdroje**

Energetické suroviny (pohonné hmoty) budou používány stavební a dopravní mechanizací. Spotřeba bude závislá na použité mechanizaci vybraným zhotovitelem stavby. Nároky na elektrickou energii budou pokryty připojením na nejbližší trafostanice v okolí nebo zřízením dočasných elektrocentrál.

V době provozu nebude mít záměr významné nároky na dodávky energií. Elektrická energie bude spotřebována pouze na veřejné osvětlení v množství 9,9 MWh za rok a na dopravní telematiku v množství 35 MWh za rok.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „B.II.3 Ostatní surovinové a energetické zdroje“ je zpracována v dostatečném rozsahu. Bez připomínek.

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

#### **B.II.4.1 Doprava**

V současné době je silnice I/12 intenzivně využívána jak v příměstském, pražském i regionálním měřítku. Silnice I/12 je rovněž využívána pro veřejnou městskou, příměstskou i dálkovou autobusovou dopravu. Dotčeným územím prochází železniční koridor, který není v kolizi se záměrem. Záměr křížuje páteřní cyklotrasu první třídy a hlavní cyklotrasy druhé třídy.

Dokumentace EIA předpokládá, že v průběhu realizace záměru, a to v případě obou variant, budou hlavními přístupovými trasami na stavenišť Pražský okruh v úseku Štěrboholy – Běchovice – Horní Počernice a silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly s připojením prostřednictvím silnic III/0126 (2,2 km,

respektive 2,5 km po přeložce), III/33310 (3,8 km), III/33313 (5,1 km), III/01212 (6,8 km), III/01215 (8,2 km) a II/101 (10,2 km). Jako vedlejší přístupová trasa je uvažována silnice II/101 od Říčan.

Pro obsluhu staveniště (například příjezd speciální mechanizace) je nutno počítat i s využitím dalších komunikací, které však nebudou zatíženy velkými objemy přepravy. Na základě požadavků MČ Běchovice nebudou pro staveništní dopravu využívány Do Říčan, K Jalovce, Ke Kolodějům a Do Panenek v úseku ul. Českobrodská – Ke Kolodějům.

Přesné počty nákladních vozidel nejsou v současné fázi projektové přípravy známy, proto byly na základě výsledků akustické studie stanoveny maximální limity nákladní stavební dopravy tak, aby na sledovaných komunikacích nedocházelo k nárůstu  $L_{Aeq,T}$  vlivem nákladní staveništní dopravy. Intenzity nákladní dopravy jsou stanoveny pro denní dobu od 6.00 do 22.00 hodin. Předpokládaná intenzita nákladní staveništní dopravy na jednotlivých sledovaných komunikacích pak byla odhadnuta z předpokládaných ročních bilancí materiálu pro jednotlivé stavební sezóny. V přiložených kartogramech intenzit nákladní staveništní dopravy jsou intenzity uváděny pro období od 7.00 do 21.00 hodin tak, jak je předpokládaná pracovní doba v době realizace záměru.

Dopravní intenzity pro obě varianty záměru a pro současný stav (rok 2016), střednědobý výhled (2025) a pro výhledový stav 2040+ modelují intenzity provozu v záměrem přímo dotčeném území za předpokladu nerealizace záměru a v případě realizace jednotlivých variant záměru s uvedením předpokladů změn dopravní situace na celém území Prahy a části Středočeského kraje. Pro jednotlivé varianty a stavy záměru jsou tabelárně vyhodnoceny obousměrné intenzity automobilové dopravy.

V kapitole je rovněž zhodnoceno zatížení širšího zájmového území železniční dopravou na trati Praha Běchovice – Úvaly. Tabulka „Výhledový rozsah dopravy pro variantu VRT Brno (Havlíčkovobrodská) v lokalitě Jirny“ je do Dokumentace EIA vložena dvakrát.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu“ je zpracována dostačujícím způsobem. Bez připomínek.*

#### **B.II.4.2 Inženýrské sítě**

V kapitole je stručně konstatováno, že realizací záměru dojde k jeho kolizi se stávajícím vedením podzemních a nadzemních inženýrských sítí, jejichž trasy bude nutno upravit nebo přeložit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Část dokumentace „B.II. Údaje o vstupech“ je celkově zpracována v dostatečném rozsahu a odpovídá požadavkům na zpracování dokumentace pro posuzování vlivů záměru na dotčené životní prostředí.*

### B.III. Údaje o výstupech

#### B.III.1 Ovzduší

Hodnocení stávajícího stavu znečištění ovzduší vychází z „Modelového hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy – Aktualizace 2016“ a pro území Středočeského kraje z dat o emisích ze stacionárních zdrojů poskytnutých ČHMÚ.

##### Emise v období výstavby

V případě výpočtů emisí v době výstavby bylo zohledněno, že záměr bude realizován v souběhu s realizací záměru SOKP 511. Autoři Dokumentace EIA předpokládají, že z hlediska znečišťování ovzduší bude v době realizace záměru hlavním zdrojem znečištění ovzduší vlastní areál staveniště. Jako další významný zdroj znečištění ovzduší vyhodnocují těžkou nákladní dopravu po okolních komunikacích.

Jako nejvýznamnější emise je vyhodnocena prašnost způsobená resuspenzí prašných částic, jejímž zdrojem budou zemní práce a staveništní doprava, u které je předpokládáno maximálně 160 pojezdů TNA v jednom směru za den, přičemž se předpokládá pracovní doba v období 07.00 – 21.00 hodin. Emise prachu z provozu staveniště byla vypočtena na základě předpokladu rozvolňování a nakládání hmoty rostlého terénu a rychlosti pohybu staveništní nákladní dopravy po nebezpečných komunikacích rychlostí 40 km/hod. Výpočet emisí zahrnuje emise PM<sub>10</sub>, benzen a oxidy dusíku.

Vyhodnocení vlivu realizace záměru (výstavby) na imisní situaci v záměrem dotčeném území je provedeno pomocí rozptylové studie, která je nedílnou součástí posuzované Dokumentace EIA. Pro vlastní vyhodnocení bylo zřízeno celkem 39 referenčních bodů, jejichž seznam je uveden v grafické a tabelární formě obsažen v dokumentaci. Součástí kapitoly je soubor opatření k minimalizaci emisí prachu, který je zpracován rovněž do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska.

##### Emise do ovzduší v době provozu záměru

Emise pro období provozu jsou modelově vypočteny pro stávající stav, rok 2025 bez záměru, rok 2025 ve variantě 5 MUK, rok 2025 ve variantě 6 MUK, pro rok 2040 ve variantě 5 MUK a rok 2040 ve variantě 6 MUK. Ve všech variantách je uvažována souběžná realizace záměru přeložky I/12 a stavby SOKP 511. Pro výpočet emisí byl použit matematický model MEFA 13. Do výpočtu prašnosti byla zahrnuta jak prašnost primární, tak i resuspenze prašných částic. V modelu byly hodnoceny emise prachu (částice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>), oxidy dusíku, oxid uhelnatý, benzen a benzo(a)pyren. Pro výpočet bylo navrženo celkem 12 výpočtových bodů, které reprezentují záměrem nejvíce ovlivněnou obytnou zástavbu. Seznam výpočtových bodů v tabelární a grafické formě je součástí Dokumentace EIA.

Kapitola byla zpracována na základě rozptylové studie „I/12 Běchovice – Úvaly Modelové hodnocení kvality ovzduší“, která je nedílnou součástí posuzované dokumentace EIA.

Odbor ochrany ovzduší MŽP ve vyjádření k Dokumentaci EIA uvádí, že v rámci předběžného projednání záměru požadoval dopracovat grafickou podobu větrné růžice a údaj o době jejího vyhotovení. Dále uvádí, že tento požadavek byl splněn. Větrná růžice je v dokumentaci obsažena v tabelární i grafické formě.

##### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „B.III.1 Ovzduší“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

## **B.III.2 Odpadní vody**

### **B.III.2.1 Srážkové vody**

#### **Období výstavby**

Nadzářezové příkopy budou realizovány v předstihu, aby bylo zabráněno přítoku srážkové vody z okolních ploch do zářezů. Srážkové i podzemní vody budou odváděny do vodotečí přes usazovací a retenční nádrže. Pokud nebudou retenční a sedimentační nádrže vybudovány, budou tyto vody odváděny přes provizorní nádrže, aby bylo zabráněno zanášení vodních toků sedimenty. Jámy pro mostní pilíře budou odčerpávány. Nejnižší niveleta silnice leží vždy v místě vodoteče, což vždy umožňuje odtok vody bez vzniku bezodtokových depresí.

#### **Období provozu**

V období provozu záměru bude dodržován princip oddělení srážkových vod svedených ze zpevněných ploch vozovek a srážkových vod ze svahů zářezů a okolních ploch. Srážkové vody ze zpevněných ploch budou odváděny systémem středové kanalizace v kombinaci s otevřenými příkopy, odkud bude voda odváděna do DUN, které budou sloužit k sedimentaci ve srážkové vodě obsažených pevných částic a případnému zachytu ropných látek v případě havárií. Z DUN budou vody odváděny do retenčních nádrží a řízeně vypouštěny do recipientů. Podzemní vody z podchycených meliorací budou odváděny přímo do recipientů. Rovněž srážkové vody ze zářezů a okolního terénu budou rovněž odváděny přímo do recipientů.

Z hlediska vlivu zimní údržby nebudou překročeny limity koncentrace chloridových iontů ve vodním toku, a to ani v kumulaci se záměrem SOKP 511. Voda budou dle ČSN 75 7221 Jakost vod – Klasifikace jakosti povrchových vod řazeny do třídy I. až II. jakostní třídy.

### **B.III.2.2 Splaškové vody**

Vznik splaškových vod při realizaci a provozu záměru není předpokládán. V období výstavby záměru budou použita mobilní WC a sociální zázemí, ze kterých budou splaškové vody likvidovány jako odpad kategorie O 20 03 04 kal ze septiků a žump (viz. kapitola B.III.3 Odpady). Záměr nepředpokládá výstavbu parkovišť ani jiných odstavných ploch vybavených WC nebo sociálními zařízeními.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „B.III.2 Odpadní vody“ je celkově zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Tabulka 30 by si zasluhovala bližší vysvětlení konstrukce odvození bilance odtoků a dotace podzemních vod. V tabulkách 32 a 33 nejsou vysvětleny zkratky u jednotlivých sloupců, což laické veřejnosti ztěžuje orientaci ve výpočtech. Bez zásadních připomínek.*

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

V kapitole je konstatováno, že nakládání s odpady se bude řídit zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů. Za původce odpadů je v období výstavby záměru považován zhotovitel stavby, po uvedení záměru do provozu správce komunikace, kteří budou mít odpovědnost za nakládání s odpady v souladu s výše citovaným zákonem. V Dokumentaci EIA jsou tabelárně shrnuty předpokládané druhy odpadů, které budou vznikat v době realizace záměru a dále v době jeho provozu.

Pro období výstavby jsou doporučeny postupy nakládání s odpady a vytipovány skládky, na které mohou být odpady ukládány.

#### Komentář zpracovatele posudku

*Odpady vznikající při budování silnic a vznikající při jejich provozu jsou vzhledem k dobré a hlavně dlouhodobé znalosti problematiky velmi snadno predikovatelné a to jak z hlediska jejich kvality, tak i jejich kvantity.*

*Zpracovatel posudku má výhradu k části Dokumentace EIA týkající návrhu způsobů využití a zneškodňování odpadů na str. 96. Mezi odpady je zařazena ornice a podorničí. Je nepřípustné řadit ornici a zúrodnitelné půdní vrstvy mezi odpady. Ve smyslu §3 odst. 1 je odpadem každá movitá věc, které se osoba zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit. Půda je ve smyslu §1 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., základním přírodním bohatstvím naší země. Půda a zúrodnitelné půdní vrstvy musí být proto využity v souladu se zákonem a jejich ukládání na trvalé skládky je nepřípustné, pokud by se nejednalo například o rekultivaci těchto skládek (ohumusování jejich povrchu).*

*V případě biologicky rozložitelného odpadu je v Dokumentaci EIA uvedeno, že tento odpad může být likvidován spalováním. Použití termínu „spalování“ je zavádějící. Termín spalování evokuje spalování biologického materiálu na místě, tedy na venkovním ohništi, což je nepřípustné. Správný termín je „termické využití“ což znamená spalování ve speciálních zařízeních, například spalovnách nebo kotelnách za účelem produkce tepelné nebo elektrické energie.*

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „B.III.3 Odpady“ je i přes uvedené připomínky zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí.*

### **B.III.4 Ostatní**

#### **B.III.4.1 Hluk**

Údaje pro zpracování této části Dokumentace EIA jsou čerpány z hlukové studie „I/12 Běchovice – Úvaly Akustické posouzení“. Hluková studie, kterou vypracoval autorský kolektiv pod vedením Ing. Libora Ládiše ze společnosti EKOLA Group s.r.o., tvoří samostatnou přílohu posuzované dokumentace a je její nedílnou součástí. Studie byla zpracována pro vyhodnocení vlivu provozu přeložky silnice I/12 na akustickou situaci okolí posuzovaného záměru, se zřetelem k souvisejícím dopravním stavbám, zejména stavbě SOKP 511 a přeložce silnice II/101. Zjištěný stav akustické situace v území byl posouzen dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcího předpisu – nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Stávající akustická situace je hodnocena na základě současné automobilové dopravy jejíž intenzity jsou popsány v kapitole B.II.4.1 – Doprava a v přílohách H.18 a H.19.

#### **Období výstavby**

V období výstavby je hodnocen zejména příspěvek vlastní stavební činnosti a dále hluk emitovaný nákladní automobilovou dopravou na stanovených přepravních trasách. Do akustické studie jsou rovněž zahrnuty zdroje hluku na lokalitách výstavby záměru SOKP 511. Součástí kapitoly je tabulka č. 44 udávající seznam 26 kontrolních bodů pro staveništní dopravu a obrázek č. 11 s mapou rozmístění těchto kontrolních bodů. V Dokumentaci EIA jsou navržena opatření k omezení negativních vlivů hluku na okolní prostředí, která byla zapracována do návrhu podmínek souhlasného závazného stanoviska.



## Období provozu

Akustická studie pro období provozu záměru posuzuje celkem pět scénářů budoucího vývoje, a to předpokládaný akustický stav v roce 2025 bez realizace záměru, akustický stav v roce 2025 v případě realizace záměru ve variantě 5 MUK, akustický stav v roce 2025 v případě realizace záměru ve variantě 6 MUK, akustický stav v roce 2040 v případě realizace záměru ve variantě 5 MUK a konečně akustický stav v roce 2040 v případě realizace záměru ve variantě 6 MUK. Varianty v jednotlivých scénářích zahrnují i stavby, které budou v uvedené době výhledově dokončeny na území Hlavního města Prahy a části Středočeského kraje. Do části akustické studie hodnotící období provozu nejsou zahrnuty stacionární a plošné zdroje hluku. Výpočet hodnoty ekvivalentních hladin hluku z provozu silniční a železniční dopravy je nutno považovat pouze za ilustrační, neboť v národní legislativě nejsou stanoveny hygienické limity pro akumulované hladiny hluku z železniční a automobilové dopravy.

Popis celkem 21 kontrolních bodů výpočtu v okolí přeložky I/12 sloužících ke stanovení změny akustické situace v okolí záměru je proveden tabelární formou (tabulka 45) a doplněn jejich prezentací zákresem do map (obrázek 12).

## Protihlukové a zemní valy

V Dokumentaci EIA je navrženo celkem pět protihlukových valů v celkové délce 2 440 m, situovaných vesměs vlevo ve směru staničení, tj. severně od navrhované přeložky silnice I/12. Délka na staničení km 6,300-6,750 bude upřesněna na základě volby varianty záměru 5 MUK nebo 6 MUK. Výška protihlukových valů se pohybuje od 2,5 do 13,0 m nad úroveň terénu. Přehled navržených valů je zpracován tabelární formou v tabulce 51. Návrh protihlukových valů vychází z DÚR.

V Dokumentaci EIA je navrženo celkem 9 protihlukových stěn v celkové délce 1 473 m, z nichž je pět součástí přemostění vodních toků a jedna součástí protihlukového valu (v okolí lokality MUK Květnice za předpokladu realizace varianty 6 MUK). Zbylé tři protihlukové stěny jsou ve volné krajině. Výška protihlukových stěn je dána jejich umístěním. Protihlukové stěny ve volné krajině mají výšku 4 m, protihlukové stěny na mostních objektech 2,5 m a současně slouží jako ochrana pro přeletující vodní ptáky. Protihluková stěna umístěná na protihlukovém valu má výšku 1,5 m a má za úkol zvýšit ochranu blízké obytné zástavby. Tato protihluková stěna v délce 568 m by byla realizována pouze v případě realizace varianty 6 MUK.

### Komentář zpracovatele posudku

*V předchozích kapitolách Dokumentace EIA, zejména v kapitolách B.II.1 Půda a B.III.3 Odpady, bylo konstatováno, že záměr má významnou pozitivní bilanci zemin. Nadbytečné zeminy by bylo možné využít pro rozšíření délky i výšky valů okolo tělesa silnice a tak zvýšit jejich protihlukové působení a současně silnici lépe pohledově zapojit do krajiny, přesněji zakrýt v terénu.*

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „B.III.4.1 Hluk“ je zpracována, zejména s odkazem na Akustickou studii, která je nedílnou součástí posuzované dokumentace, v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez zásadních připomínek.*

### **B.III.4.2 Vibrace**

Záměr může být v době realizace zdrojem vibrací například při rozvolňování zemin a hornin, hutnění podkladových zemin, zarážení pilotů, pojezdy těžké mechanizace, pojezdy nákladních automobilů a podobně. Vzhledem ke vzdálenosti nejbližších stavebních objektů od místa realizace záměru Dokumentace EIA nepředpokládá vliv vibrací emitovaných při realizaci záměru na tyto objekty.

V době provozu nebude silnice zdrojem zápachu, elektromagnetického či radioaktivního záření. Vibrace se vzhledem k vzdálenosti na nejbližší zástavbě neprojeví.

Kapitola „B.III.4.2 Vibrace“ je zpracována, v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

### **B.III.5 Doplnující údaje**

#### **B.III.5.1 Významné terénní úpravy**

Dokumentace EIA konstatuje, že přeložka silnice I/12 bude často vedena po náspech, ale častěji v hlubokých zářezech v důsledku čehož vznikne významný přebytek zemin. V kapitole je uveden přehled významných terénních úprav. Nejhlubší zářezy dosahují hloubky 8,5 m, nejvyšší násypy výšky až 13 m nad terén.

#### Komentář zpracovatele posudku

*V textu je uvedena pozitivní bilance zemin v objemu 0,810 m<sup>3</sup>. Jedná se pravděpodobně o administrativní chybu vzniklou při přepisování textu. Správná hodnota je 0,810 mil. m<sup>3</sup> nebo 810 000 m<sup>3</sup>, jak je uvedeno v jiných částech dokumentace.*

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „B.III.5 Doplnující údaje“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez zásadních připomínek.*

*Celkově je část dokumentace „B.III. Údaje o výstupech“ je zpracována v dostatečném rozsahu a odpovídá požadavkům na zpracování dokumentace pro posuzování vlivů záměru na dotčené životní prostředí. Drobné připomínky jsou komentovány v textu.*

## C - Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

### C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

#### C.1.1 Územní systém ekologické stability

Kapitola uvádí výčet a stručný popis prvků systému ÚSES v širším okolí záměru přeložky silnice I/12 a to podle územní příslušnosti k Hlavnímu městu Praze a Středočeskému kraji, přičemž ve výčtu jsou vyznačeny prvky ÚSES, které se dostávají do přímého kontaktu s posuzovaným záměrem. Na území Hlavního města Prahy bylo v širším okolí záměru identifikováno 11 prvků ÚSES, z nichž 3 jsou kříženy záměrem (RBK Vidrholec – Uhříněveská obora, LBK 262 Běchovický potok, LBK 265 Říčanka II), přičemž dva jsou hodnoceny jako nefunkční. Na území Středočeského kraje bylo identifikováno rovněž 11 prvků systému ÚSES, z nichž tři jsou přímým kontaktem se záměrem (LBK 5 Údolí Dobročovického potoka, LBK 7 území podél Škvoreckého potoka, NRBK 66 Voděradské bučiny – Vidrholec). Prvky ÚSES vyskytující v přímém kontaktu s posuzovaným záměrem a v jeho v širším okolí jsou zakresleny v mapové příloze H.20.5.1

#### Komentář zpracovatele posudku

*Z výčtu prvků ÚSES vyplývá, že posuzovaný záměr přeložky silnice I/12 protíná celkem 6 prvků systému, vesměs situovaných v údolních polohách, které bude záměr překonávat pomocí mostních objektů, což umožní zachovat jejich funkčnost, tedy prostupnost pro migrující organismy.*

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.1.1 Územní systém ekologické stability“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí.*

#### C.1.2 Zvláště chráněná území, přírodní parky aj.

Posuzovaný záměr přeložky silnice I/12 přímo nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ani jeho ochranného pásma. V těsné blízkosti trasy záměru se nachází PP Lítožnice o celkové výměře 27,99 ha a PP Králíčina – Povýmolí o celkové výměře 13,23 ha. Hranice záboru přeložky silnice I/12 se přibližuje hranici ochranného pásma PP Lítožnice na 38 m, a na 68 m hranici ochranného pásma PP Králíčina – Povýmolí. V širším okolí posuzovaného záměru se nachází PP Počernický rybník, PP Xaverovský háj a PP Prameniště Blatovského potoka. Z přírodních rezervací je posuzovanému záměru nejbližší PR Klánovický les – Cyrilov. Všechna chráněná území jsou v Dokumentaci EIA popsána. Z důvodu posouzení možnosti kumulace potenciálních vlivů na PP Lítožnice z výstavby přeložky silnice I/12 a stavby SOKP 511 byla vypracována samostatná studie „Kumulace vlivů staveb Silničního okruhu kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Lítožnice. Uvedená studie je nedílnou přílohou posuzované Dokumentace EIA. Situace ZCHU a celé trasy záměru je zanesena v příloze H.20.5.2.

Posuzovaný záměr přeložky silnice I/12 zasahuje do západního výběžku přírodního parku Říčanka v katastrálním území Uhříněves a Dubeč, který má celkovou rozlohu 497,7 ha. Na sever od trasy záměru se nachází přírodní park Klánovice – Čihadla. Situace detailu kontaktu trasy záměru a přírodního parku Říčanka je v dokumentaci graficky znázorněna v mapě na obrázku 21.

#### Komentář zpracovatele posudku

*Záměr přeložky silnice I/12 není v přímém střetu s žádným zvláště chráněným územím ani jeho ochranným pásmem ve smyslu §14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Nejbližší se trasa posuzovaného záměru přibližuje PP Lítožnice, jejíž hranice ochranné pásma se nachází*

cca 40 m od okraje záboru stavby. Zásah do území přírodního parku lze hodnotit jako minimální, spíše neutrální.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „C.1.2 Zvláště chráněná území, přírodní parky aj.“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

### **C.1.3 Evropsky významné lokality a ptačí oblasti**

Posuzovaný záměr přeložky silnice I/12 není v přímém kontaktu s žádným chráněným územím soustavy NATURA 2000 a v blízkém okolí se žádné chráněné území nenachází. Posuzovanému záměru nejbližší položené chráněné území zařazené do soustavy NATURA 2000 je EVL Blatov a Xaverovský háj ve vzdálenosti cca 1,3 km severním směrem od trasy záměru. Prostorový vztah posuzovaného záměru a EVL Blatov a Xaverovský háj je graficky znázorněn v příloze H.20.5.3 Dokumentace EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „C.1.3 Evropsky významné lokality a ptačí oblasti“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

### **C.1.4 Významné krajinné prvky a památné stromy**

Kapitola konstatuje, že záměr přeložky silnice I/12 se dotkne několika VKP a to jak ve smyslu §3 odst. 1 písm. b, tak i ve smyslu § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Posuzovaná Dokumentace EIA uvádí, že v trase záměru se nachází dva VKP ze zákona (podle §6 výše citovaného zákona), dva VKP připravované k vyhlášení a dále VKP ve smyslu §3 odst. 1 písm. b výše citovaného zákona, tedy lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. Zákres VKP do ortofotomapy je proveden ve výkresové příloze H.20.5.4, která je nedílnou součástí posuzované Dokumentace EIA.

Dále je v Dokumentaci EIA konstatováno, že záměr nezasáhne žádný památný strom ani jeho ochranné pásmo.

Komentář zpracovatele posudku

Dle názoru zpracovatele posudku, je v ortofotomapě ve výkresové příloze H.20.5.4 vymezeno více VKP, než se ve skutečnosti v trase záměru přeložky silnice I/12 ve skutečnosti nachází. Jedná se o vymezené lesní porosty a jejich ochranná pásma. Podle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a změně některých zákonů, jsou lesy porosty lesních dřevin rostoucí na půdách určených k plnění funkcí lesa. Porosty dřevin, byť lesních, které rostou na jiných pozemcích musíme považovat ve smyslu § 3 odst. 1 písm. i) za dřeviny rostoucí mimo les.

Nepřítomnost památných stromů a stromořadí v trase přeložky byla zpracovatelem posudku ověřena na portále AOPK.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „C.1.4 Významné krajinné prvky a památné stromy“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

### **C.1.5 Území historického, kulturního nebo archeologického významu**

Kapitola konstatuje, že trasa přeložky silnice I/12 prochází územím archeologických nálezů II. a III. stupně, ale přímo se nedotýká se žádné památkové zóny či památkové rezervace.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.1.5 Území historického, kulturního nebo archeologického významu“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

### **C.1.6 Území hustě zalidněná, obyvatelstvo**

Kapitola konstatuje, že trasa přeložky silnice I/12 je vedena volnou krajinou mimo obydlená území. Z hlediska počtu obyvatel žijících v dotčených městských částech a obcích odkazuje na kapitolu C.2.8.

#### Komentář zpracovatele posudku

*Autoři Dokumentace EIA chybně odkazují z hlediska počtu obyvatel záměrem dotčených městských částí na kapitolu C.2.8 Krajina a krajinný ráz. Informace o počtu obyvatel dotčených městských částí a obcí se nachází v kapitole C.2.9 Obyvatelstvo. V uvedené kapitole jsou obsaženy informace o počtu obyvatel v letech 2015 a 2016 včetně hustoty populace. Uvedená záměna kapitoly nemá vliv na hodnocení vlivu záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel.*

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.1.6 Území hustě zalidněná, obyvatelstvo“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez zásadních připomínek.*

### **C.1.7 Staré ekologické zátěže**

Dokumentace uvádí, že v těsné blízkosti posuzovaného záměru přeložky silnice I/12 v oblasti staničení cca 7,2 až 7,3 km, severozápadním směrem od obce Květnice, byla předběžným geotechnickým průzkumem lokalizována v prostoru starého lomu skládka. Další starou ekologickou zátěží lze předpokládat v prostoru Běchovic mezi vodními toky Říčanského potoka a Rokytky, kde byly v místě nedotěžené pískovny ukládány nebezpečné odpady v období let 1950 až 1965. V současné době není těleso skládky v terénu rozpoznatelné.

#### Komentář zpracovatele posudku

*Lokalita předpokládané staré zátěže v oblasti Běchovic není patrná ani na leteckých snímcích z let 1946, 1953 a 1975. Pískovna není rovněž zaznamenána v dostupných podkladech ČGS. Lze proto očekávat, že se jednalo o malou místní skládku, kterou bude pravděpodobně velmi obtížné lokalizovat.*

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.1.7 Staré ekologické zátěže“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

### **C.1.8 Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení**

V současné době je území nad únosnou míru zatěžováno především hlukem emitovaným intenzivní osobní a nákladní automobilovou dopravou projíždějící ve stávající trase silnice I/1. V ulicích Staroujezdská, Zaříčanská, Jirenská a V Lipách jsou překračovány platné hygienické limity. V posuzovaných oblastech lze očekávat překračování limitů pro území lze rovněž očekávat překračování imisních limitů pro

průměrné roční a denní koncentrace částic PM<sub>10</sub>, imisního limitu pro roční průměrné koncentrace částic PM<sub>2,5</sub> (bez obytné zástavby, v těsné blízkosti křížení ulice Štěrboholské spojky s SOKP – 510) a pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ byl v záměrem dotčené oblasti v pětiletém klouzavém průměru za období 2011 – 2015 překročen pouze limit pro roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu. Ostatní sledované škodliviny limit splňují.

Vlivem stávající intenzivní dopravy na silnici I/12 dochází k významnému snižování kvality života obyvatel v jejím těsném okolí. Intenzivní doprava způsobuje vedle výše uvedené zátěže hlukem a emisemi rovněž významnou každodenní psychickou zátěž obyvatel vyvolanou zvýšenými dopravními riziky pro chodce, děti, seniory a místní řidiče.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.1.8 Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí.*

*Celkově je část dokumentace „C.1. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území“ zpracována v dostatečném rozsahu a odpovídá požadavkům na zpracování dokumentace pro posuzování vlivů záměru na dotčené životní prostředí.*

## **C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně ovlivněny**

### **C.2.1 Ovzduší a klima**

V první části kapitoly jsou popsány tabelární a grafickou formou dvě větrné růžice použité pro charakteristiku a výpočet rozptylových podmínek ve vymezeném zájmovém území. Růžice popisují jsou rozděleny do šestnácti základních směrů proudění vzduchu, tří rychlostních tříd větrů a pěti stability.

Imisní charakteristika vymezeného zájmového území je charakterizována pomocí pětiletých klouzavých průměrů koncentrací znečišťujících látek v souladu s §11 odst. 6 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Pro vlastní imisní charakteristiku území byly použity pětileté klouzavé průměry koncentrací imisních látek v ovzduší za období 2011 až 2015, publikované ČHMÚ. Z tabulky č. 54 uvedené v Dokumentaci EIA je patrné, že imisní limit sledovaných látek překračují pouze imise benzo[a]pyrenu. Ostatní škodliviny s dostatečnou rezervou splňují stanovené imisní limity. Nejvyšších hodnot dosahují imise prашných částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>. Nejvyšších hodnot dosahují 36. nejvyšší denní průměry PM<sub>10</sub>, které naplňují stanovený imisní limit až na 87%.

#### **Výpočet stávajícího stavu**

Koncentrace znečišťujících imisních látek v atmosféře byly modelovány za použití matematického modelu ATEM, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích, uveden jako jeden z referenčních modelů pro imisní modelování.

Ve vymezeném zájmovém území byly modelovány v průměrných ročních a maximálních hodinových koncentracích imise oxidu dusičitého a suspendovaných částic PM<sub>10</sub>. V průměrných ročních koncentracích byly modelovány imisní koncentrace suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub>, benzenu a benzo[a]pyrenu. Koncentrace oxidu uhelnatého byly modelovány pro osmihodinové koncentrace.

Z výpočtů vyplývá, že v zájmovém území lze očekávat lokální překračování imisních limitů pro průměrné roční a denní koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub> a na menší části území rovněž převýšení koncentrací benzo[a]pyrenu.

#### Komentář zpracovatele posudku

*Kapitola „Výpočet stávajícího stavu“ posuzované Dokumentace EIA je zpracována na podkladu Rozptylové studie z výstavby a provozu (I/12 Běchovice – Úvaly Modelové hodnocení kvality ovzduší, ATEM), která je nedílnou součástí posuzované Dokumentace EIA, ale v uvedené kapitole to není explicitně uvedeno. Je-li pak v kapitole odkazováno na výkresy, například na výkres 2, nebo na literární zdroje, například [3], nemůže je čtenář dohledat, protože uvedený literární zdroj je součástí výše uvedené studie a výkres je dokonce až součástí příloh studie. Z laického pohledu je rovněž zarážející, proč autoři rozptylové studie použily jako mapový podklad pod výsledky rozptylových analýz mapy zachycující stav území minimálně před rokem 2001. Ve výkresech popisujících stávající stav není zakreslena stopa přeložky silnice I/12, což zhoršuje orientaci v mapě. Použití zastaralých podkladových map snižuje v očích laické veřejnosti důvěryhodnost provedených rozptylových analýz.*

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.2.1 Ovzduší a klima“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez zásadních připomínek.*

## C.2.2 Hluk

Stávající hluková situace ve zvoleném zájmovém území je hodnocena ve dvou rovinách, a to výpočtem a měřením. Výpočet stávající hlučnosti vychází z vypracované hlukové studie, reálné měření hluku bylo provedeno měřením autorizovanou laboratoří PUDIS, a.s. Detaily hodnocení jsou uvedeny v hlukové studii „I/12 Běchovice – Úvaly Akustické posouzení“, kterou vypracoval tým společnosti EKOLA Group, spol. s r.o., pod vedením Ing. Ládyše. Akustická studie je nedílnou součástí posuzované Dokumentace EIA.

### Výpočet stávajícího stavu – celková akustická situace

Výpočty hluku byly provedeny v síti 45 vybraných výpočtových bodů rozmístěných v okolí posuzovaného záměru přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly. Vstupními parametry byla předpokládaná intenzita (počet) vozidel za časovou jednotku, skladba vozidlového parku (podíl nákladních vozidel), rychlost dopravního proudu, povrch komunikace, sklon komunikace a kvalita (stáří) vozidlového parku. Výpočtem bylo prokázáno, že ve stávající době jsou překračovány hygienické limity hluku na 11 výpočtových bodech.

### Měření akustické situace

Měření hluku bylo provedeno celkem v pěti profilech společně s terénním dopravně inženýrským průzkumem. Hlavním cílem terénního šetření bylo zjištění reálné akustické situace ověření výpočtového modelu. Měření bylo prokázáno, že na čtyřech z pěti míst měření byly překročeny hygienické limity hluku. Měření rovněž prokázalo dobrou shodu mezi vypočtenými a měřenými hodnotami akustické situace a zaručuje dostatečnou přesnost výpočtů.

### Výpočet stávajícího stavu – kumulace vlivu železnice a automobilové dopravy

Pro dokreslení akustické situace byly provedeno akustické posouzení kumulativního vlivu železniční a automobilové dopravy. Pro kumulativní vlivy provozu silniční a železniční dopravy nejsou stanoveny na území České republiky hygienické limity, proto bylo hodnocení provedeno podle německé metodiky Shall03 2014. Uvedená část dokumentace má proto jen informativní charakter.

Výpočty i autorizované měření hluku prokázalo, že v referenčních bodech ležících na stávající trase silnice I/12 jsou překračovány platné hygienické limity pro hluk.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.2.2 Hluk“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

## C.2.3 Voda

### C.2.3.1 Povrchová voda

Posuzovaným záměrem jsou dotčena dvě dílčí povodí útvarů povrchových vod, a to povodí řeky Rokytky od jejího pramene po ústí do toku Vltava (DLV\_0750) náležící dílčímu povodí Dolní Vltava a povodí řeky Výmoly od jejího pramene po ústí do toku Labe (HSL\_1670) náležící dílčímu povodí Horní a střední Labe.

V bližším okolí posuzovaného záměru se nachází devět vodních toků, z nichž záměr překonává celkem sedm vodotečí. Jedná se o Říčanský potok, Rokytku, Výmolu, Škvorecký potok, Přišimastský potok, meliorační přítok Tuklatského potoka a bezejmennou vodoteč od Třebohostic. Záměrem bude rovněž dotčeno 5 občasných vodotečí nebo melioračních příkopů. Kvalita vody v dotčených vodotečích je



rozkolísaná, zpravidla hodnocena na úrovni III. až IV. třídy jakosti vod. Jedná se tedy znečištěné až silně znečištěné vody.

Trasa přeložky silnice I/12 se nachází prakticky mimo záplavová území výše uvedených řek, která překonává mostními objekty, jejich návrh plně respektuje potřebné podmínky pro průtoky vody při povodňových stavech. Do kontaktu se záplavovým územím řeky Výmoly se dostává návodní líc retenční nádrže RN č.1 a její obslužní komunikace, která vede jejím údolím.

Nepředpokládá se, že by realizací záměru byly ovlivněny další navazující útvary povrchových vod. Dotčené území není součástí žádné z vyhlášených chráněných oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV). V dotčeném území nejsou zjištěny žádné zdroje podzemních vod kvalitativně a kvantitativně využitelné pro veřejné zásobování obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.2.3.1 Povrchová voda“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí.*

### **C.2.3.2 Podzemní voda**

Posuzovaný záměr se nachází na rozhraní dvou útvarů podzemních vod základní vrstvy. Jedná se proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy (ID 62500) a útvar křída severně od Prahy (ID 45100). V oblasti dotčené záměrem nejsou identifikovány žádné útvary podzemních vod svrchní a hlubinné vrstvy. Mělký oběh podzemních vod je vázán na přípovrchovou zónu porušení, zvětrávání a rozvolnění hornin skalního podkladu. K dotaci podzemních vod do mělkých kolektorů dochází přímou infiltrací atmosférických srážek jejichž intenzita ovlivňuje režim kolísání úrovně hladiny podzemní vody. Propustnost kolektorů podzemní vody je průlinově-puklinová. Podzemní vody kolektorů jsou odvodňovány do místních erozních bází.

Hloubka hladiny podzemní vody pod povrchem terénu se v průběhu trasy přeložky silnice I/12 mění. Nejvíce se hladina podzemní vody přibližuje k povrchu terénu v místech výskytu aluvií, kde se hladina podzemní vody vyskytuje v hloubce do 2 m. Hladinu podzemní vody je v ostatních úsecích nutno předpokládat v hloubkách 2 až 5 m.

Přirozený režim podzemních vod byl v posuzovaném území intenzivně ovlivněn zemědělskými melioračními systémy vybudovanými za účelem odvodnění zemědělských půd.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.2.3.2 Podzemní voda“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí.*

### **C.2.4 Půda**

#### **C.2.4.1 Zemědělský půdní fond**

Půdy náležící do ZPF jsou v posuzované Dokumentaci EIA charakterizovány pomocí BPEJ, které popisují zemědělské půdy a na základě kterých jsou tyto zemědělské půdy zařazovány do tříd ochrany. V tabulce 66 je uveden seznam BPEJ vyskytujících se v záměrem dotčených katastrálních území se zařazením do tříd ochrany. V uvedených katastrálních územích se nachází všechny třídy ochrany půd, ale zábor se bude týkat pouze I., II., III. a V. třídy ochrany. Realizace záměru předpokládá trvalý zábor ZPF v rozsahu cca 94 ha a dočasný zábor v rozsahu 31,6 ha. Rozsah záboru ZPF bude zpřesněn v následujících stupních projektové dokumentace.

Součástí posuzované Dokumentace EIA je studie „I/12 R1 – Úvaly Pedologický průzkum“ zaměřený na terénní zjištění hloubky ornice a podorničních vrstev.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.2.4.1 Zemědělský půdní fond“ je zpracována stručně, nicméně v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez zásadních připomínek.*

#### **C.2.4.2 Pozemky určené k plnění funkcí lesa**

Posuzovaný záměr přímo zasáhne pouze do tří lesních porostů, které náleží do lesních hospodářských celků Konopiště a Újezd nad Lesy. Dokumentace EIA předpokládá pouze minimální zásah do lesních porostů. Realizace záměru si předběžně vyžádá 0,6 ha trvalého záboru PUPFL a 0,12 ha záboru dočasného. Záměrem dotčené porosty jsou charakterizovány výpisem údajů z LHP.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.2.4. 2 Pozemky určené k plnění funkcí lesa“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

#### **C.2.5 Inženýrsko-geologické poměry**

##### **C.2.5.1 Morfologie**

Kapitola stručně charakterizuje geomorfologii záměrem dotčeného území. Uvádí, že morfologie území je ovlivněna horninovým složením a výskytem tektonických poruch v území. Do morfologie místního terénu rovněž zasáhla erozní a sedimentační činnost místních potoků a vodotečí. Poměrně členitý terén v oblasti dotčené posuzovaným záměrem podmiňuje výškové vedení záměru a vyvolává potřebu tvorby poměrně hlubokých zářezů a vysokých násypů.

##### **C.2.5.2 Geologické poměry**

Kapitola detailně popisuje pestrou geologickou stavbu vymezeného, záměrem dotčeného území. Skalní podklad je tvořen břidlicemi, drobnými a prachovci ordovického stáří. Na tyto horniny místy nasedají horniny cenomanu, zastoupené pískovci, slepenci a jílovci perumského stáří. Kvartérní pokryv je zastoupen především eolickými, deluviálními a fluviálními sedimenty. Obecně konstatuje, že z regionálního pohledu, zejména do cca 5.9 km staničení, je geologická stavba území složitá, nicméně z hlediska realizace přeložky silnice I/12 není omezující.

Komentář zpracovatele posudku

*Dokumentace EIA odkazuje na str. 148 na Geologickou mapu, která je obsažena v příloze č.2. V seznamu příloh Dokumentace EIA se však žádná geologická mapa nenachází, a geologická mapa není rovněž žádnou z příloh přiložených studií. Pro uvěření uvedených údajů použil autor posudku geologické mapy veřejně dostupné z databázi ČGS. Absence geologické mapy nebo nesprávně uvedený odkaz na její umístění nemá vliv na závěr posouzení Dokumentace EIA.*

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.2.5. Inženýrsko-geologické poměry“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

### C.2.6 Hydrogeologické poměry

Kapitola navazuje na kapitolu C.2.3.2 Podzemní voda, kterou dále rozpracovává z hydrogeologického hlediska. V kapitole je především konstatováno, že přirozený režim podzemních vod v záměrem dotčeném území je historicky ovlivněn melioračními systémy vybudovaných za účelem odvodnění zemědělských půd, přičemž v současné době již prakticky nelze kvantifikovat míru zásahu do původního režimu podzemních vod. V zájmovém území se vytvořily v přípovrchové zóně porušení, zvětrávání a rozvolnění kolektory s mělkým oběhem podzemních vod s puklinovou až průlinově-puklinovou propustností, které jsou odvodňovány prostřednictvím kvartérních sedimentů do místních erozních bází tvořených sítí povrchových vodních toků nebo v zónách tektonického porušení do hlubších zvodní.

#### Komentář zpracovatele posudku

*Kapitola C.2.6 by z hlediska logické návaznosti měla následovat za kapitolou C.2.3.2 Podzemní voda, nebo by tyto kapitoly měly být spojené do jedné kapitoly, protože jsou si obsahově velice blízké a informačně se doplňují.*

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.2.6 Hydrogeologické poměry“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez připínek.*

### C.2.7 Fauna a flóra, ekosystémy

Hodnocení fauny, flóry a ekosystémů vychází ze závěrů přírodovědného průzkumu záměrem dotčeného území „Aktualizace přírodovědného průzkumu Akce I/12 R1 – Úvaly“, dále ze závěrů studie „Přelozka I/1/ Běchovice – Úvaly, Migrační studie“ a z hodnocení „Kumulace vlivů staveb Silničního okruhu kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Lítožnice. Všechny výše uvedené studie vypracoval Doc. PhDr. Farkač, CSc., držitel autorizace k provádění biologického hodnocení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění §67 zákona 218/2004 Sb. Část textu kapitoly, Dendrologický průzkum, byla zpracována na základě samostatné studie „Dendrologický průzkum – I/12 Běchovice – Úvaly“ kterou vypracoval Ing. František Moravec. Všechny uvedené studie jsou nedílnou přílohou posuzované Dokumentace EIA.

I přes připomínky uvedené dále je nutno považovat kapitolu „Fauna a flóra, ekosystémy považovat za zpracovanou na vysoké úrovni. V kapitole je porovnán vývoj bioty, zejména avifauny v období 2004 až 2015, využito dat ze soukromého archivu prof. Bejčka za posledních cca 25 let, a využito výsledků síťového mapování fauny.

Z hlediska přírodovědného průzkumu byly vymezeny tři základní typy biotopů: orná půda (zemědělsky obhospodařované plochy), hospodářsky neudržované lemy polí a remízků, příkopy, meze, lada (sukcesní plochy) a stromová uskupení jako jsou remízy, aleje, liniový doprovod příkopů a vodotečí (dřeviny rostoucí mimo les). Na jednotlivých lokalitách byl proveden stručný popis lokality a vyhodnocen výskyt jednotlivých zastížených druhů rostlin, ptáků, savců, bezobratlých, obojživelníků a plazů.

Dendrologický průzkum byl proveden celkem na 21 lokalitách v letech 2012, 2015 a 2016. Výsledky dendrologického průzkumu byly zpracovány tabelárně a zaneseny do mapové přílohy.

Kapitola v závěru konstatuje, že v trase záměru přelozky silnice I/12 Běchovice – Úvaly a jejím okolí byly zjištěny zvláště chráněné druhy živočichů, ale žádné zvláště chráněné druhy rostlin. V trase záměru byl rovněž zjištěn výskyt mimolesní zeleně různé kvality a stáří. Trasa záměru protíná funkční migrační koridory volně žijících živočichů.

Komentář zpracovatele posudku

V úvodu kapitoly je odkazováno na přírodovědný průzkum zpracovaný Doc. PhDr. Farkačem, CSc., který má být přílohou č. H.6. Ve skutečnosti příloha H.6. obsahuje studii „Kumulace vlivů staveb Silničního okruhu kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Lítožnice“. Text kapitoly dále odkazuje na přílohu H.9.1, která má obsahovat Migrační studii, ale ve skutečnosti obsahuje studii „Aktualizace přírodovědného průzkumu Akce I/12 R1 – Úvaly“. Migrační studie je obsahem přílohy H.9.2.

Text kapitoly byl v řadě případů převzat bez příslušné redakce z jednotlivých podkladových studií do posuzované Dokumentace EIA, v důsledku toho jsou v textu zachovány odkazy na čísla tabulek v jednotlivých studiích. Text se tak stává nepřehledný. Stejný problém vzniká v případě popisu lokalit. V kapitole jsou prakticky stejně označeny lokality přírodovědného průzkumu a dendrologického průzkumu. Snadno tak u čtenáře vzniká pocit, že se jedná o stejné lokality, zvláště pokud číselná řada lokalit není v případě biologického průzkumu souvislá.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „C.2.7 Fauna a flóra, ekosystémy“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez zásadních připomínek.

**C.2.8 Krajina a krajinný ráz**

Kapitola je vypracována na podkladu studie „Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění“. Studii vypracoval autorský kolektiv společnosti EKOLA Group, spol. s r.o. pod vedením Ing. Ládyše. Pro vlastní hodnocení bylo použito Metodického postupu posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny území na krajinný ráz (Vorel a kol. 2004) a dále Metodické doporučení hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování na krajinný ráz (Metodika AOPK ČR, Míchal a kol., 1999).

V kapitole je vymezeno šest oblastí krajinného rázu, čtyři pro Prahu na základě ÚAP a dvě pro Středočeský kraj podle Studie vyhodnocení krajinného rázu Středočeského kraje (Vorel a kol.). Území přímo dotčené posuzovaným záměrem je rozděleno do pěti potenciálně dotčených krajinných prostor, které jsou v dokumentaci popsány a doloženy fotodokumentací.

Studie „Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění“, která je nedílnou součástí Dokumentace EIA, hodnotí vliv záměru na krajinu podle jednotlivých kritérií v rozsahu „žádný“ v případě jeho vlivu na kulturní dominanty až po „středně silný“ v případě vlivu záměru na významné krajinné prvky. Z hlediska porovnání variant vychází mírně lépe varianta 5 MUK.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „C.2.8 Krajina a krajinný ráz“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez zásadních připomínek.

### **C.2.9 Obyvatelstvo**

Dokumentace v kapitole uvádí tabelární formou počty obyvatel v dotčených správních územích (obcích a městských částech).

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.2.9 Obyvatelstvo“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

### **C.2.10 Hmotný majetek**

Z hlediska hmotného majetku Dokumentace EIA konstatuje, že bude nezbytné odstranit tři stavební objekty. Jedná se o demolici Vodárenského objektu - k.ú. Květnice a objektů Na Široké louce - k.ú. Škvorec (postavených bez stavebního povolení).

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.2.10 Hmotný majetek“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

### **C.2.11 Kulturní památky**

Trasa záměru není ve střetu s žádnou kulturní památkou. Dokumentace EIA uvádí prakticky nadbytečně seznam nemovitých kulturních památek v dotčených katastrálních územích.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.2.11 Kulturní památky“ je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

*Celkově je část dokumentace „C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území“ zpracována v dostatečném rozsahu a odpovídá požadavkům na zpracování dokumentace pro posuzování vlivů záměru na dotčené životní prostředí.*

### **C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení**

Kapitola přehledně a stručně shrnuje závěry předchozí kapitoly. V záměrem dotčeném území charakterizuje poznatky o územním systému ekologické stability, systému NATURA 2000, hodnotí stávající znečištění ovzduší, hlukovou situaci, upozorňuje na dvě lokality se starými ekologickými zátěžemi. Dále uvádí, že v území byl proveden přírodovědný a dendrologický průzkum, při kterém byl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů živočichů, ale nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů rostlin. V hodnocení je rovněž zmíněna kvalita vody v povrchových vodních tocích, která dosahuje ve vybraných parametrech IV. až V. třídy jakosti. Dále konstatuje, že záměrem dotčené území je využíváno především zemědělsky a přibližně z jedné třetiny budou zábořem půdy dotčeny půdy I. a II. třídy.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a dostačuje k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

## D - Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí

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

#### D.I.1 Vlivy obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

##### D.I.1.1 Ovzduší

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví posuzovaného záměru přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly vypracoval Mgr. Robert Polák, držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd, poř. č. osvědčení 3/2015. Pro hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví byla použita metodika hodnocení vycházející ze základních metodických postupů pro hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA) a s využitím Autorizačního návodu k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší AN 17/15 zpracovaný Státním zdravotním ústavem v Praze. Uvedené vyhodnocení je samostatnou přílohou H.08 posuzované Dokumentace EIA. V souladu s uvedenými metodickými postupy bylo vybráno celkem šest druhů ovzduší znečišťujících látek: oxid dusičitý, suspendované částice frakcí PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, oxid uhelnatý, benzen a benzo[a]pyren. Vlastní vyhodnocení bylo provedeno pro pět stavů záměru, tj. výhledový stav 2025 bez záměru, výhledový stav 2025 s variantou 5 MUK, výhledový stav 2025 s variantou 6 MUK, výhledový stav 2040+ s variantou 5 MUK a výhledový stav 2040+ s variantou 6 MUK.

Závěr vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví konstatuje, že v posuzovaném území je nutno již ve výchozích stavech očekávat zvýšené riziko z expozice částicím PM<sub>2,5</sub> a benzo[a]pyrenu a v části území i částicím PM<sub>10</sub>. Zvýšené hodnoty jsou v záměrem dotčeném území způsobeny všemi zdroji znečišťování, nejen automobilovou dopravou.

Ze závěrů studie vyplývá, že vlivem realizace posuzovaného záměru dojde k nevýznamnému zvýšení imisní zátěže, která v případě chronických ani akutních účinků oxidu dusičitého ani akutních účinků oxidu uhelnatého nezpůsobí žádnou změnu v míře zdravotního rizika. Rovněž v případě nárůst koncentrací benzenu a benzo[a]pyrenu je možné zaznamenat nárůst míry rizika, která se vzhledem k počtu zasažených obyvatel v praxi neprojeví.

V případě suspendovaných částic lze vzhledem k úrovni imisního pozadí ve výpočtovém pozadí očekávat výskyt zvýšeného zdravotního rizika a to jak pro částice PM<sub>10</sub> na části dotčeného území a pro částice PM<sub>2,5</sub> na celém dotčeném území.

Vypočtený nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM<sub>10</sub> vlivem provozu záměru byl v prostoru nejvíce ovlivněné obytné zástavby vypočten nejvýše do 8 µg.m<sup>-3</sup>. V případě suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub> je vypočtený maximální příspěvek 2,1 µg.m<sup>-3</sup>. Ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace jsou uvedené příspěvky ke stávajícímu imisnímu pozadí málo významné a prakticky budou převáženy jinými faktory, jako jsou například životní styl nebo expozice dalším zdrojům znečišťování ovzduší v záměrem dotčeném území.

V období fáze výstavby může dojít k ovlivnění kvality ovzduší zvýšenou prašností, kterou je nutno důsledně omezovat uplatňováním navrženého souboru opatření, která jsou zapracována do návrhu podmínek souhlasného stanoviska.

Z hlediska variant záměru je mírně lépe hodnocena varianta 5 MUK, kde je početně menší počet obyvatel vystavených vlivům znečištění ovzduší, nicméně tento rozdíl je statisticky zcela zanedbatelný a nemá vliv na výběr konečné varianty záměru.

#### **D.I.1.2 Hluk**

Hodnocení vlivu hluku posuzovaného záměru přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly na zdraví obyvatel shrnuje závěry studie „I/12 Běchovice – Úvaly Hodnocení zdravotních rizik – hluk“, kterou vypracovala RNDr. Libuše Bartošová, držitelka osvědčení č. 040/07 o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik – hodnocení zdravotních rizik expozice hluku. Uvedená studie je nedílnou součástí posuzované dokumentace, která je uvedena v seznamu příloh pod označením „H.4. Hodnocení zdravotních rizik – hluk – Ekola Group, spol. s r.o.“. Podkladem pro posouzení vlivu akustické situace na zdraví obyvatel v širším území záměru je akustická studie „I/12 Běchovice – Úvaly, Akustické posouzení“ vypracované týmem společnosti EKOLA Group spol. s r.o., pod vedením Ing. Libora Ládyše. Uvedená akustická studie je Uvedená studie je nedílnou součástí posuzované dokumentace, která je uvedena v seznamu příloh pod označením „H.2. Akustická studie z výstavby a provozu (Akustické posouzení) – EKOLA Group, spol. s r.o.

V Dokumentaci je posouzen vliv záměru přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly na akustickou situaci ve vymezeném hodnoceném území a vliv předpokládaných akustických změn na změnu zdravotních rizik s hlukem spojených na místní populaci. Hodnocení bylo provedeno pro období realizace záměru (fáze výstavby) a dále pro období jeho provozu (fáze provozu). Pro kontrolu akustické situace v záměrem dotčeném území stanoveno 47 kontrolních výpočtových bodů z nichž 21 bylo použito pro posouzení vlastního akustického příspěvku posuzovaného záměru ke stávající akustické situaci v území a ostatní k popisu stávající situace. Demografická data jsou převzata ze statistik ČSÚ.

Dokumentace EIA konstatuje, že v období výstavby budou ve všech zvolených výpočtových bodech splněny hygienické limity pro hluk ze stavební činnosti, včetně stavební dopravy. Dokumentace dále konstatuje, že stavební hluk bude časově omezen (denní dobou, periodou a charakterem stavebních prací) a proto tato krátkodobá expozice nepředstavuje z hlediska zdravotních rizik zásadní expozici.

Fáze provozu záměru přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly je z hlediska akustické zátěže hodnocena celkem v šesti potencionálních stavech, které popisují stávající stav, stav v roce 2025 bez realizace záměru, a dále stav s realizací záměru v roce 2025 a 2040+ v jednotlivých variantách, tj. ve variantě 5 MUK a ve variantě 6 MUK.

Z provedeného posouzení vyplývá:

1. Z výsledků vyplývá, že vlivem realizace záměru dojde k významné změně celkové akustické situace v posuzovaném území.
2. Realizace záměru přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly bude v obou variantách záměru z hlediska negativních vlivů hluku ze silniční dopravy na veřejné zdraví příznivější, než je současný stav nebo výhledový stav v roce 2025 bez realizace záměru. Uvedený závěr platí i v případě posouzení kumulativního působení silniční a železniční dopravy.
3. Ve variantě 5 MUK jsou ve všech výpočtových bodech, u kterých dochází ke zvýšení hladin akustického tlaku, jsou splněny platné hygienické limity stanovené pro hluk emitovaný ze silniční dopravy.
4. Ve variantě 6 MUK není v jednom kontrolním výpočtovém bodě (Kv\_01, ulice Na Ladech) splněn platný hygienický limit stanovený pro hluk emitovaný ze silniční dopravy.
5. Mezi variantami 5 MUK a 6 MUK nejsou z hlediska podílů obyvatel obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy a subjektivně rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy při posuzování jednotlivých obcí a městských částí hl. m. Prahy mezi variantami zpravidla zásadní rozdíly.



Komentář zpracovatele posudku

Na základě výše uvedeného se lze ztotožnit se závěrem uvedeným v Dokumentaci EIA, který uvádí, že realizací záměru přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly dochází v obou posuzovaných variantách vlivem snížení hladin akustického tlaku k významnému poklesu podílu obyvatel obtěžovaných hlukem a subjektivně rušených ve spánku hlukem z dopravy ve všech stupních obtěžování a rušení včetně významného snížení podílu obyvatel silně obtěžovaných a vysoce rušených u objektů podél těchto komunikací. Na základě analýzy expozice obyvatel v celé posuzované oblasti lze konstatovat významný vliv realizace přeložky I/12 na snížení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem a subjektivně rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy v obou posuzovaných variantách. Dále je nutno konstatovat, že realizací záměru přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly a záměru SOKP 511 dojde ke snížení obtěžování hlukem několika desítek tisíc obyvatel Hlavního města Prahy, žijících v okolí stávajících komunikačních tras zajišťujících tranzitní dopravu Prahou.

**D.I.1.3 Sociálně ekonomické vlivy**

Z hlediska sociálně ekonomických vlivů Dokumentace EIA poukazuje na významné snížení intenzity dopravy na stávající silnici I/12, která prochází prakticky středy městských částí a obcí. Celková intenzita dopravy poklesne zhruba o 66% a nákladní doprava o 78%. Po překlasifikování silnice na nižší třídu bude možné provést další bezpečnostně organizační opatření k dalšímu zklidnění dopravy.

V dokumentaci EIA detailně analyzována stávající (rok 2016) nehodovost v úseku Běchovice – Úvaly a poukazuje na skutečnost, že snížení intenzity dopravy přinese rovněž snížení nehodovosti ve stávající trase I/12 a rovněž i na vybudované přeložce, neboť bylo prokázáno, že doprava na dálnicích a silnicích s dělenými jízdními pásy je významně bezpečnější.

Komentář zpracovatele posudku

Z hlediska sociálně ekonomických vlivů je nutno rovněž brát v úvahu hospodářské důsledky převedení velké části dopravy mimo stávající trasu I/12. Jedním z významných negativních hospodářských dopadů může být snížení kupní síly doprovázený zánikem drobného a středního podnikání v dotčených obcích. V záměrem přímo dotčených obcích vznikla kolem trasy stávající trasy I/12 řada drobných obchodů, jejichž existence byla založena především na intenzivní tranzitní dopravě. V případě přílišného zklidnění dopravy může dojít k zániku řady podnikatelských subjektů a tím i ke ztrátě řady pracovních míst.

**D.I.1.4 Závěr vlivů na obyvatelstvo**

Autoři Dokumentace EIA konstatují, že realizace záměru přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly bude mít obecně pozitivní vliv na obyvatele žijící v sídelních útvarech podél současné trasy I/12, což projeví zejména zklidněním dopravy přibližně na jednu třetinu současného stavu, zvýšením dopravní bezpečnosti, snížením hlučnosti a znečištění ovzduší emisemi z dopravy.

Z hlediska jednotlivých variant vyhodnocují autoři Dokumentace EIA jako mírně výhodnější variantu 5 MUK zejména z důvodu obtížného dodržení hygienických limitů emisí hluku z dopravy v ulici Na Ladech v Květnici.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Celkově je kapitola „D.I.1 Vlivy obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů“ je zpracována v dostatečném rozsahu a dostačuje k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Bez připomínek

## **D.1.2 Vlivy na ovzduší a klima**

### **D.1.2.1 Vlivy na ovzduší**

Hodnocení vlivů posuzovaného záměru na ovzduší vychází z rozptylové studie „I/12 Běchovice – Úvaly, Modelové hodnocení kvality ovzduší“, kterou vypracoval kolektiv autorů ze společnosti ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. pod vedením Mgr. Roberta Poláka, držitele autorizace ke zpracování rozptylových studií dle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů, který je nahrazen zákonem 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Uvedená studie je nedílnou součástí posuzované Dokumentace EIA jako příloha označená H.5 Rozptylová studie z výstavby a provozu (Modelové hodnocení kvality ovzduší). Jako modelové látky a jejich imisní charakteristiky byly zvoleny následující kontaminanty:

- oxid dusičitý - průměrné roční a maximální hodinové koncentrace
- benzen - průměrné roční koncentrace
- suspendované částice PM<sub>10</sub> - průměrné roční a maximální denní koncentrace
- suspendované částice PM<sub>2,5</sub> - průměrné roční koncentrace
- oxid uhelnatý - maximální hodinové koncentrace
- benzo[a]pyren - průměrné roční koncentrace

#### **D.1.2.1.1 Vliv výstavby záměru**

Vliv realizace záměru na ovzduší byl hodnocen zejména z hlediska zemních prací. V rozptylové studii byl navržen soubor opatření k redukci zejména prachových částic. Dokumentace EIA konstatuje, že při dodržení základních pravidel pro redukci prašnosti budou imisní limity v průběhu výstavby dodrženy. Soubor navržených opatření k redukci prašnosti je zapracován do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.

#### **D.1.2.1.2 Vliv provozu záměru**

Vliv provozu posuzovaného záměru na ovzduší je posuzován v pěti možných výhledových stavech, kterými jsou stav 2025 bez záměru, stav 2025 ve variantě 5 MUK, stav 2025 ve variantě 6 MUK, stav 2040+ ve variantě 5 MUK a stav ve variantě 6 MUK. Při modelových výpočtech byly modelovány koncentrace jednotlivých imisních škodlivin v celém vymezeném území a dále bylo stanoveno 12 charakteristických referenčních bodů, které reprezentují záměrem nejvíce ovlivněnou zástavbu. U všech uvedených variant jsou modelovány imisní koncentrace všech šesti výše uvedených škodlivin.

Závěrem Dokumentace EIA uvádí, že z výpočtů pro stávající stav vyplývá, že je možné očekávat v zájmovém území lokální překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM<sub>10</sub> (jen v oblastech bez obytné zástavby, v těsné blízkosti křížení Štěrboholské spojky s SOKP – stavba 510) a pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Limity ostatních imisních charakteristik jsou v hodnoceném území plněny. Pro výhledové stavy 2025 vyplývá, že stav bez záměru bude obdobný jako stávající stav. V případě realizace záměru (v obou variantách) bude nejvyšší nárůst koncentrací imisních škodlivin v oblasti napojení silnice I/12 na SOKP. V okolí ostatních částí trasy přeložky silnice I/12 není předpokládáno překročení stanovených hygienických limitů.

Z hlediska posuzovaných variant jsou rozdíly mezi oběma variantami nevýznamné a projevují se pouze v okolí obce Květnice mírným posunem pásem rozdílových hodnot.

### **D.I.2.1.3 Kompenzační opatření**

Na záměr se nevztahuje povinnost realizace kompenzačních opatření ve smyslu odst. 5 § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Bez ohledu na uvedenou skutečnost je součástí realizace záměru návrh sadových úprav na celkové ploše cca 33 ha, kde je požadována výsadba 3 až 4 tisíc stromů a 4 až 5 tisíc metrů čtverečních keřových porostů. Součástí Dokumentace EIA je rovněž modelový výpočet počtu stromů ke kompenzaci dopravou produkovaného benzo[a]pyrenu

### **D.I.2.2 Vlivy na klima**

Kapitola je vypracována na základě studie „I/12 Běchovice – Úvaly Vliv záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám“, kterou vypracoval tým společnosti ATEM – Atelier ekologických modelů, s.r.o., pod vedením Mgr. Jana Karla. Uvedená studie je pod označením H.07 vliv na klima ATEM, nedílnou přílohou posuzované Dokumentace EIA. Kapitola konstatuje především mírné ovlivnění lokálních klimatických podmínek z důvodu nárůstu plochy zpevněných ploch, změny odtokových poměrů v území a provedení vegetačních úprav v okolí záměru. Vlivy záměru na klima jsou hodnoceny jak v době jeho realizace, tak i v době jeho provozu jako mírné a celkově akceptovatelné.

Z hlediska nárůstu produkovaných emisí jsou obě varianty srovnatelné, přičemž mírně výhodnější je varianta 5 MÚK.

#### Komentář zpracovatele posudku

*Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu, pro lepší porozumění by bylo vhodné u tabulky č. 111 doplnit stupnici bodových hodnocení, které čtenář nalezne pouze na straně 15 studie „I/12 Běchovice – Úvaly Vliv záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám“, která je přílohou Dokumentace EIA. Kapitola by tak byla přehlednější.*

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima“ je zpracována v dostatečném rozsahu a dostačuje k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

### D.1.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální biologické charakteristiky

Podkladem pro zpracování kapitoly je „I/12 Běchovice – Úvaly – Akustická studie“, kterou vypracoval tým pracovníků společnosti EKOLA Group, spol. s r.o., pod vedením Ing. Libora Ládyše. Uvedená studie je nedílnou přílohou posuzované Dokumentace EIA pod označením H.02. Akustická studie z výstavby a provozu – akce I/12 Běchovice – Úvaly. Kapitola je rozdělena na dvě podkapitoly, které samostatně řeší hlukovou situaci v období výstavby záměru a v období jeho provozu.

#### D.1.3.1. Vliv výstavby záměru

Vliv záměru v období realizace záměru na hlukovou situaci je řešen z pohledu emisí hluku ze stavební činnosti a dále ze staveništní dopravy. Výpočty emisí hluku zahrnují souběh stavebních prací na SOKP 511 a přeložce silnice I/12 Běchovice – Úvaly, zejména stavebních prací na MUK Dubeč.

Dokumentace EIA předpokládá, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti bude v době 7:00–21:00 h dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech pro všechny etapy výstavby.

Z hlediska staveništní dopravy, vzhledem k neznalosti přesného počtu nákladních vozidel, která budou použita v době výstavby, byly stanoveny maximální možné intenzity nákladní staveništní dopravy na komunikacích v blízkosti staveniště přeložky I/12 Běchovice – Úvaly, a to v úsecích Běchovice – Štěrboholy (Štěrboholská spojka), Běchovice – Černý Most (SOKP 510) a Úvaly – Kolín (I/12). V noční době nebude staveništní doprava provozována.

#### D.1.3.2. Vlivy provozu záměru

Subkapitola hodnotí jednotlivé předpokládané stavy záměru a jejich variant na hlukovou situaci v záměrem dotčeném území, s výjimkou stávajícího stavu, který je podrobně popsán v kapitole C posuzované Dokumentace EIA. Dokumentace konstatuje, že výpočtem bylo pro obě varianty záměru prokázáno, že na nově navrhovaných komunikacích v žádném z kontrolních bodů v okolí přeložky I/12 nedochází vlivem provozu dopravy na navržené přeložce I/12 k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na silnicích I. a II. třídy –  $L_{Aeq,T} = 60/50$  dB (den/noc). Navržená protihluková opatření jsou hodnocena jako dostatečná a vyhovují současným požadavkům na hygienické limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska porovnání variant záměru Dokumentace EIA konstatuje, že v případě varianty 5 MUK jsou splněny hygienické limity pro hluk. Obecně tak dochází ke zlepšení akustické situace u objektů umístěných v blízkosti stávajících dopravně zatížených komunikací, u kterých dochází vlivem zprovoznění přeložky I/12 ke snížení dopravní zátěže a naopak ke zhoršení akustické situace dochází u objektů, které jsou orientovány směrem k přeložce I/12, nicméně u těchto objektů jsou primárně splněny hygienické limity pro hluk emitovaný z provozu dopravy. Obdobný přínos má rovněž varianta 6 MUK, u které však byla výpočtem zjištěna nadlimitní akustická situace v jednom výpočtovém bodě v ulici Na Ladech v obci Květnice, kde je predikováno překročení hygienického limitu hluku z provozu na místních komunikacích III. třídy ve chráněném venkovním prostoru. Ulice Na Ladech ve variantě 6 MUK slouží jako přivaděč k navrhované MUK Květnice a v případě její realizace by mohlo dojít k nárůstu hlučnosti ( $L_{Aeq,T}$ ) pro denní období o 0,3 až 2,3 dB, a pro noční období o 0,9 až 2,4 dB. Primárně je však překročen hygienický limit, který je v případě hluku emitovaného z provozu na místních komunikacích III. třídy v chráněném venkovním prostoru stanoven na 55/45 dB (den/noc). Z uvedeného důvodu není varianta 6 MUK záměru „Přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly“ akceptovatelná z hlediska posuzování vlivů záměrů na zdraví obyvatel a životní prostředí, a proto je k realizaci doporučena varianta 5 MUK.

Komentář zpracovatele posudku

*Zpracovatel posudku souhlasí s názorem autorů Dokumentace EIA, že varianta 6 MUK je akceptovatelná za předpokladu, že v následujících stupních projektové přípravy bude nalezeno a schváleno takové řešení, které zajistí splnění limitních hodnot akustické zátěže v chráněném venkovním prostoru stanovené platnou národní legislativou v ulici Na Ladech v obci Květnice.*

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „D.1.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální biologické charakteristiky“ je zpracována v dostatečném rozsahu a dostačuje k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

#### D.1.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Hodnocení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody vychází ze studie „I/12 Běchovice – Úvaly, dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivů stavby přeložky I/12 na vodní útvary dle článku 4.7 Rámcové směrnice o vodách.“, kterou vypracoval autorský kolektiv Ing. Jaroslav Holiš a Ing. Radim Ptáček, Ph.D. ze společnosti GEOoffice s.r.o. Ing. Radim Ptáček, Ph.D. je nositelem Osvědčení odborné způsobilosti MŽP č. 1230/2001 v oboru hydrologie a geologické práce – sanace. Studie detailně hodnotí vlivy stavby na záměrem dotčené útvary povrchových a podzemních vod. Studie je nedílnou přílohou Dokumentace EIA, v přílohách dokumentace označená „H.12. Vyhodnocení ovlivnění vod dle čl. 4.7 Rámcové směrnice o vodách (Vyhodnocení vlivů stavby přeložky I/12 na vodní útvary dle článku 4.7 Rámcové směrnice o vodách) – GEOoffice s.r.o.“.

##### D.1.4.1. Povrchové vody

Hydrologická charakteristika dotčeného území byla podána v kapitole C.2.3.1. Povrchová voda posuzované Dokumentace EIA. Z komunikací a zářezů zachycené srážkové vody budou odváděny do dešťových usazovacích nádrží (DUN) a retenčních nádrží (RN), ze kterých budou vypouštěny do vodních toků. Vypouštění je navrženo na povolený odtok  $3 \text{ l.s}^{-1} \cdot \text{ha}^{-1}$ , což zajišťuje průměrné snížení odtoku vody z dotčeného území oproti stávajícímu stavu přibližně o 67%.

Navržené řešení předčištění srážkových vod v dešťových usazovacích nádržích a následné snížení velikosti řízeného odtoku z retenčních nádrží pod velikost povrchového odtoku ze stávajícího území, minimalizuje celkově negativní vlivy na kvalitu vody v povrchových tocích a negativní dopady na průběh velkých vod v tocích na plně akceptovatelnou úroveň.

V okolí přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly vznikne celkem 9 retenčních nádrží s celkovým navrženým retenčním objemem  $1\,105 \text{ m}^3$  vody, což přispěje ke zlepšení zadržování srážkové vody v krajině a vytvoří nové vodní a mokřadní biotopy, čímž dojde ke zvýšení biologické diverzity okolní krajiny.

Odvodnění silnice je navrženo tak, aby byl dodržen princip nepřevádění dešťových vod mimo původní povodí.

Vodohospodářské řešení obou nových dopravních staveb (přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly a SOKP stavba 511) je koncepčně zpracováno tak, že odvedené dešťové vody nezpůsobí výraznější ovlivnění stávajících odtokových poměrů. Z vyhodnocení vyplývá, že předmětné komunikace mohou ovlivnit stávající povodňové průtoky na Říčanském potoce a na Rokytce pouze v řádu pouhých jednotek procent. Současně v retenčních nádržích dojde k zachycení významného objemu vody a k jejímu následnému postupnému vypouštění, což bude mít rovněž dopad na snížení povodňových kulminačních průtoků ve vodních tocích. Snížení kulminačních průtoků zadržením vody v retenčních nádržích s regulovaným odtokem je tak možno chápat jako protipovodňové opatření, které bude snižovat ničivé účinky povodňových stavů a obecně se tak jedná o mitigační opatření klimatických extrémů.

Z provedeného posouzení vlivu zimní údržby přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly na povrchové vodní toky vyplývá, že provozem záměru nedojde k překročení koncentrací chloridů ve vodních tocích překračující limity II. třídy kvality vody. V případě vodního toku Rokytka je provedeno posouzení v kumulaci se stavbou SOKP 511. Z provedeného posouzení vyplývá, že ve vodním toku Rokytky nad ústím do Počernického rybníka bude dosahována II. třída kvality vody dle ČSN 75 7221 a požadavek vyhlášky č. 401/2015 Sb. bude splněn.

Z hlediska vlivu posuzovaných variant záměru na povrchové vody jsou obě varianty akceptovatelné, přičemž varianta 5 MUK je mírně výhodnější, neboť má menší plochu zpevněných vozovek. Varianta 6 MUK se proti variantě 5 MUK negativně projeví mírným zvýšením koncentrací chloridů ve vodách vodního toku Výmola.

#### **D.I.4.2. Podzemní vody**

V trase přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly je navrženo celkem deset zářezů v celkové délce 8,03 km. Vzhledem k celkové délce přeložky, která je 12,601 km, jsou téměř dvě třetiny trasy vedeny v zářezích, přičemž v rámci hydrogeologického průzkumu byly tři úseky vytipovány jako potenciálně hydrologicky rizikové. Jedná se o úseky ve staničení 2,85 – 3,55 km (rizikový úsek R1), 4,70 – 5,55 km (rizikový úsek R2) a 8,32 až 9,32 km (rizikový úsek R3). Rizikové úseky byly vytipovány z důvodu, že v těchto úsecích dochází k průniku projektovaných zářezů do hladiny podzemních vod. V rizikovém úseku R2 bude drenážním účinkem zářezu snížen odtok podzemní vody směrem k Běchovickému potoku a k domovním studnám v zástavbě na rozmezí částí Praha – Koloděje a Praha – Újezd nad Lesy. Realizace zářezu tak může ovlivnit hladinu vody v mělkých domovních studnách a může být narušen vodní režim Běchovického potoka včetně snížení kvality vody, a to zejména v letním období. Výpočtem bylo, že množství vody zachycené plánovaným zářezem představuje 10 až 20% z jižní části dílčího povodí Běchovického potoka. Vzhledem ke skutečnosti že projektovaná část zářezu Z2 může ovlivnit hydrogeologické poměry území, průtočné množství vody v Běchovickém potoce a případně biotopy vázané na tento recipient je nutné drenážní vliv projektované části zářezu upřesnit modelovým řešením proudění podzemních vod a doplňujícími hydrologickými měřeními a průzkumy v následujících stupních projektové dokumentace. Na základě získaných výsledků navrhnout a realizovat odpovídající opatření.

Realizací záměru nebude znemožněno zachování, případně zlepšení, kvantitativního a chemického stavu útvarů podzemních vod Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy (ID 62500) a Křída severně od Prahy (ID 45100).

Z hlediska porovnání variant a jejich vlivu na podzemní vody jsou z hlediska jejich potenciálního vlivu na podzemní vody prakticky stejné a z hlediska vlivů na životní a přírodní prostředí akceptovatelné. Opatření k omezení jejich negativních vlivů je možné navrhnout až po provedení detailního hydrogeologického průzkumu v územích ovlivněných hlubokými zářezy.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a dostačuje k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.*

### **D.1.5 Vlivy na půdu**

Realizací záměru dojde k trvalému i dočasnému záboru půd řazených do zemědělského půdního fondu (ZPF) a půd určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Posuzovaný záměr předpokládá 93,5 ha trvalého záboru ZPF, 29,9 ha dočasných záborů ZPF na dobu delší 1 roku (6,5 let) a 17,1 ha dočasných záborů do jednoho roku. Projekt dále předpokládá 0,6 ha trvalých záborů PUPFL a 0,1 ha dočasných záborů PUPFL.

Z hlediska porovnání variant se mírně výhodnější jeví varianta 5 MUK, u které je předpokládán o 1,46 ha menší rozsah trvalého záboru ZPF, ale současně v případě realizace této varianty dochází o 1 ha k vyššímu dočasnému záboru ZPF.

Přesný rozsah záboru ZPF a PUPFL bude stanoven v rámci vypracování žádosti o souhlas k odnětí půdy ze ZPF podle zákona 334/1992 Sb., který bude jedním z podkladů pro vydání územního rozhodnutí v následujících stupních projektové přípravy záměru.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „D.1.5 Vlivy na půdu“ je zpracována v dostatečném rozsahu a dostačuje k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.*

### **D.1.6 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje**

V trase záměru se nenachází žádné chráněné ložiskové území, stanovené dobývací prostory, poddolovaná území, území s výraznými svahovými deformacemi nebo území náchylná k sesuvům. Dotčené území není součástí žádné z vyhlášených oblastí přirozené akumulace vod. Záměr zasáhne do hladiny podzemních vod. Zásah do hladiny podzemních vod je popsán v kapitole D.1.4.2. Podzemní vody posuzované Dokumentace EIA.

V záměrem dotčeném území jsou v katastrálním území Běchovice a Květnice identifikovány dvě staré ekologické zátěže. V databázi SEKM je evidována pouze stará ekologická zátěž v katastrálním území Běchovice. Před realizací záměru bude nezbytné provést jejich průzkum z hlediska rizika šíření kontaminace, případně provedena jejich sanace.

Vzhledem ke špatné kvalitě podzemních vod v celém zájmovém území přeložky silnice I/12 musí být kontrolní rozbory podzemních vod provedeny před zahájením stavby.

Zásah posuzovaného záměru do horninového prostředí a přírodních zdrojů v záměrem dotčeném území lze považovat za akceptovatelný a vliv obou posuzovaných variant je identický.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „D.1.6 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.*



### **D.1.7 Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy**

Hodnocení vlivů záměru přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly je členěno na faunu, flóru a ekosystémy je členěno na subkapitoly „Botanické hodnocení“, „Zoologické hodnocení“, „Dendrologické hodnocení“, „Vlivy na VKP, ZCHÚ a Natura 2000“ a „Vlivy na prvky ÚSES“. Subkapitoly „Botanické hodnocení“ a „Zoologické hodnocení“ jsou vypracovány na základě studií „Aktualizace přírodovědného průzkumu Akce I/12 R1 – Úvaly“ a „Kumulace vlivů staveb Silničního okruhu kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Litožnice, které vypracoval Doc. PhDr. Jan Farkač, CSc., držitel autorizace k provádění biologického hodnocení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění §67 zákona 218/2004 Sb.. Uvedené studie jsou nedílnými přílohami Dokumentace EIA.

#### **Vlivy na flóru a faunu**

Z hlediska vlivu záměru na rostliny, subkapitola konstatuje, že v záměrem přímo dotčeném území nebyly zjištěny zvláště chráněné druhy rostlin uvedené ve vyhlášce č. 395/1992 Sb., v platném znění. Z hlediska zoologického hodnocení byla průzkumy ať již přímo v terénu nebo literárních a archivních pramenů ověřena přítomnost nebo potenciální přítomnost řady chráněných druhů živočichů (viz kapitola C.2.7. Dokumentace EIA). Z hlediska celkového posouzení vlivu záměru na živočichy vyplývá, že se jedná o oblast méně významnou. Při dodržení navržených opatření je z hlediska vlivu záměru na rostliny a zvířata považovat posuzovaný záměr za akceptovatelný.

#### **Dendrologické hodnocení**

Dendrologickým hodnocením bylo v zájmovém území inventarizováno celkem 613 položek, z toho 547 jednotlivých dřevin a 1,3 ha zapojených porostů stromů a/nebo dřevin. Realizací záměru dojde k odstranění dřevin rostoucích přímo v trase záměru a v místech připravovaných křížení. V trase záměru se jedná především o přestálé ovocné dřeviny rostoucí jako doprovodná zeleň místních komunikací a polních cest, náletové dřeviny na mezích a remízích, případně mladší výsadby okrasných dřevin. Dřeviny odstraněné z důvodu realizace přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly budou nahrazeny v rámci vegetačních úprav, jejichž návrh je součástí příloh posuzované Dokumentace EIA jako příloha H.15. Návrh sadových úprav (Vegetační úpravy) – Ing. František Moravec. Vliv posuzovaného záměru z hlediska jeho vlivu na dřeviny je akceptovatelný a obě posuzované varianty jsou rovnocenné.

#### **Vlivy na VKP, ZCHÚ a soustavu Natura 2000**

Z VKP definovaných §3 odst. 1, písm. b realizace záměru zasáhne lesy, vodní toky a jejich údolní nivy. V případě lesů dojde k trvalému záboru 0,6 ha lesa, který je rozdělen do okrajových částí několika lesních porostů, které jsou vždy součástí většího lesního celku, a proto zábořem nedojde k ohrožení funkcí ani celistvosti těchto lesních biotopů.

Trasa záměru překračuje několik vodotečí a jejich údolních niv. Vodoteče a jejich údolní nivy jsou detailně řešeny v souvislosti s navrženými technickými řešeními jejich překonání, řešením vodohospodářských objektů, protipovodňové ochrany, řešení prvků ÚSES a migrace organismů.

Trasa záměru se nedotkne žádného ZCHÚ. Nejblíže se nachází PP Litožnice. Na základě studie „Kumulace vlivů staveb Silničního okruhu kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Litožnice“, kterou vypracoval Doc. PhDr. Jan Farkač, CSc., držitel autorizace k provádění biologického hodnocení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění §67 zákona 218/2004 Sb., a která je nedílnou součástí Dokumentace EIA pod označením H.6. Kumulace vlivů na přírodní památku Litožnice, lze konstatovat, že plánovaná realizace a provoz obou záměrů (přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly a SOKP, stavba 511 nebude mít na PP Litožnice z hlediska vlivu na její biotopy, včetně konkrétních druhů fauny a flóry významný negativní vliv a kumulativní vliv obou staveb lze vyloučit. Trasa posuzovaného záměru není v kontaktu s žádným územím soustavy NATURA 2000.

## **Vlivy na prvky ÚSES**

Ze skladebných prvků ÚSES kříží trasa záměru pouze biokoridory, a to jak lokální, tak i regionální a nadregionální úrovně. Trasa kříží celkem 7 biokoridorů, z nichž část je označena jako nefunkční, případně částečně funkční. Vzhledem ke skutečnosti, že biokoridory slouží především k migraci organismů, byla vypracována migrační studie „Přeložka I/12 Běchovice – Úvaly, Migrační studie“, kterou vypracoval Doc. PhDr. Jan Farkač, CSc., držitel autorizace k provádění biologického hodnocení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění §67 zákona 218/2004 Sb., a která je nedílnou součástí Dokumentace EIA pod označením H.9.2. Migrační studie. Ve studii byly vytipovány mostní objekty u kterých by mohla být při nesprávném řešení snížena nebo omezena migrace živočichů a byla navržena opatření k zajištění migračního potenciálu. Opatření jsou součástí návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Z hlediska porovnání posuzovaných variant záměru lze konstatovat, že obě varianty jsou z hlediska vlivů na flóru, faunu a ekosystémy prakticky rovnocenné a jejich vliv je za splnění navržených doporučení akceptovatelný.*

*Kapitola „D.I.7 Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

### **D.I.8 Vlivy na krajinu včetně ovlivnění krajinného rázu**

Hodnocení vlivů záměru na krajinu a krajinný ráz je hodnocen na základě studie „I/12 Běchovice – Úvaly, Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění“, kterou vypracoval kolektiv pracovníků společnosti EKOLA Group, spol. s r.o., pod vedením Ing. Libora Ládyše. Studie byla zpracována v souladu s Metodickým postupem posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, 2004), který vychází z textu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vliv záměru je hodnocen celkem osmi kategoriích. Vlivy záměru jsou hodnoceny v rozsahu od vlivu „Žádný“ až po „Středně silný“. Vzhledem ke skutečnosti, že téměř dvě třetiny trasy přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly jsou vedeny v zářezech a součástí záměru jsou sadové úpravy, které umožní zakrytí záměru a jeho lepší zapojení do krajiny.

Z hlediska vlivu posuzovaného záměru na krajinný ráz je hodnocena jako mírně vhodnější varianta 5 MUK, a to zejména z důvodu, že tato varianta respektuje ve větší míře přírodní a vizuální hodnoty v místě potoku Výmola a jeho blízkého okolí.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „D.I.8 Vlivy na krajinu včetně ovlivnění krajinného rázu“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.*

### **D.1.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky**

Z důvodu přípravy realizace záměru bude nutné provést odstranění celkem 3 staveb. Konkrétně se jedná o demolici Vodárenského objektu - k.ú. Květnice a objektů Na Široké louce - k.ú. Škvorec, které jsou postaveny bez platného stavebního povolení. Vzhledem k charakteru a užívání těchto staveb není důvod považovat jejich odstranění za významný negativní vliv.

Záměrem nebudou dotčeny žádné kulturní památky, v případě archeologických nálezů bude informován Archeologický ústav AV ČR a umožněno provedení záchranného archeologického průzkumu.

Záměr nemá významný vliv na hmotný majetek a kulturní památky a záměr je zcela akceptovatelný. Z hlediska posuzovaných variant jsou obě varianty rovnocenné.

#### Komentář zpracovatele posudku

*Mezi vlivy na hmotný majetek by bylo vhodné rovněž zmínit vlastnické vztahy k pozemkům dotčených záměrem, které bude nutné před realizací záměru vykoupit, případně uvést jaká část pozemků je ve vlastnictví státu a jaká ve vlastnictví fyzických a právnických osob. Výkup pozemků může mimo jiné významně ovlivnit datum zahájení realizace záměru.*

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „D.1.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.*

*Celkově je kapitola „D.1. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti“ zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a dostačuje k posouzení vlivů záměru na životní prostředí, zpracovatel posudku nemá ke kapitole zásadních výhrad.*

## **D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnost přeshraničních vlivů**

Kapitola uvádí přehled charakteristik vlivů záměru na životní prostředí a zdraví obyvatelstva v záměrem dotčeném území. Hodnocení je tvořeno věcným souhrnem poznatků detailně popsanych v kapitole D.I. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a v jednotlivých přílohách Dokumentace EIA.

Autoři Dokumentace EIA v kapitole konstatují, že vlivy záměru se projeví téměř ve všech hodnocených složkách životního prostředí a jeho projev bude jak pozitivní, tak i negativní. Jako nejvýznamnější přínosy projektu je hodnoceno odvedení silniční dopravy ze stávající silnice I/12, která prochází přímo centry obcí. Záměr předpokládá celkové snížení dopravy o 66% a snížení nákladní dopravy o 78%. Za nejvýznamnější negativní dopady jsou považovány zábory půd a potenciální vlivy na podzemní vody.

Obecně je možné konstatovat, že všechny negativní vlivy spojené s realizací a provozem posuzovaného záměru je při respektování navržených opatření považovat za akceptovatelné.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na veřejné zdraví a životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí překračující hranice České republiky.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnost přeshraničních vlivů“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí, a zpracovatel posudku nemá ke kapitole zásadních výhrad.*

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

Environmentální rizika jsou v kapitole vnímána především v dikci zákonů č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií, č. 167/2008 Sb., o předcházení ekologické újmy a o její nápravě, č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, zákon č. 350/2011 Sb., chemický zákon, č. 326/2004 Sb., o rostlinolékařské péči, č. 477/2001 Sb., o obalech, č. 185/2001 Sb., o odpadech, č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, č. 254/2001 Sb., o vodách, č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. Z uvedených zákonů vyplývá jednoznačná povinnost prevence havárií ze strany zhotovitele a investora stavby. Zákonem stanovené povinnosti se vztahují na všechny etapy výstavby, tj. přípravné práce, výstavbu i vlastní provoz záměru.

Z hlediska potenciálních environmentálních rizik jsou rizika na liniových dopravních stavbách velmi dobře známá a prakticky ověřená každodenní praxí z provozu na silničních komunikacích. Jedná se především o riziko znečištění povrchových vod, podzemních vod a horninového prostředí úniky pohonných hmot, provozních tekutin a nebezpečných chemických látek při provozních závadách dopravní techniky, haváriích, požárech a explozích.

Řešení potenciálních environmentálních rizik je v posuzované Dokumentaci EIA uvažováno již na úrovni přípravných prací, kdy jsou preventivní opatření zabránění havárií zapracovávány do ZOV a plánů BOZP. Hlavní rizika ve fázi výstavby jsou stejně jako ve fázi provozu spojena s úniky pohonných hmot, olejů a mazadel. Úniky těchto nebezpečných látek jsou spojeny s rizikem kontaminace povrchových vod, podzemních vod a horninového prostředí. Do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska jsou zapracovány podmínky k předcházení únikům provozních kapalin.

Havarijní stavy ve fázi provozu nemůže oznamovatel ovlivnit. Důsledkům ekologických havárií je proto předcházeno na úrovni konstrukce silnice. Srážkové vody ze zpevněných ploch jsou oddělovány od ostatních srážkových vod a přes systém odkanalizování silnice, dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží jsou odváděny do recipientů. Tento systém umožňuje v případě havárie zachytit uniklé chemické látky dříve, než proniknou do povrchových vod.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

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

Vlastní kapitola shrnuje doporučená opatření k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel, které byla navržena v dosavadním průběhu procesu posuzování vlivů záměru na zdraví obyvatel a životní prostředí, při zpracování Dokumentace EIA navrhli její autoři, nebo která vyplynula z procesu zpracování jednotlivých odborných studií, které jsou součástí příloh posuzované Dokumentace EIA.

V kapitole navrženo 39 podmínek a opatření strukturovaných do logických skupin, které zahrnují opatření územně plánovací, kompenzační, podmínky pro fázi územního řízení, podmínky pro fázi stavebního řízení, podmínky pro fázi výstavby, podmínky pro provoz záměru a podmínky pro likvidaci záměru.

V Dokumentaci EIA je dále nadstandardně zahrnuta kapitola **B.I.6.7. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, která jsou součástí projektu**, která zahrnuje výčet a zdůvodnění technických řešení, která jsou součástí projektové dokumentace navrhovaného záměru a mají za úkol přispět k minimalizaci negativních vlivů realizace a provozu záměru na životní prostředí. V kapitole uvedená řešení vychází z výsledků předběžného projednání a jsou součástí projektu záměru s jejichž realizací se počítá. Ve smyslu Metodického sdělení MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 nemusí být tato opatření v této kapitole uváděna. Do návrhu opatření byla proto zahrnuta pouze ta opatření, která je nezbytné z pohledu zpracovatelů Dokumentace EIA dále upřesňovat či ověřovat jejich účinnost.

Komentář zpracovatele posudku

*V kapitole doporučená opatření k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel jsou zedním ze základních podkladů pro zpracování návrhu podmínek souhlasného stanoviska. Doporučená opatření jsou zpracovatelem posudku vyhodnocena, a v případě potřeby doplněna, upravena nebo pozměněna. Doporučená opatření, jejichž povinnost plnění vyplývá ze*

*zákona a jejichž plnění je ze zákona vymahatelné, nebyla do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska zařazena.*

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí“ je zpracována v dostatečném rozsahu a umožňuje rámcově zpracování podmínek návrhu souhlasného stanoviska. Bez připomínek.*

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

V úvodu kapitoly je konstatováno, že pro hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel byly použity metodiky vycházející ze schválených materiálů používaných v jednotlivých oborech, které jsou zpracovány a vyhodnocovány v posuzované dokumentaci EIA.

Imisní zátěž záměrem dotčeného území byla vypočtena na základě dat o emisích ze stacionárních zdrojů poskytnutých ČHMÚ.

Emise z automobilové dopravy byly vypočteny pomocí modelu MEFA 13

Emisní zatížení území bylo vypočteno pomocí modelu ATEM, metodika je součástí rozptylové studie, příloha H.5.

Akustická situace v řešeném území byla zjištěna pomocí programu CadnaA, verze 2017

Akustické parametry provozu na silničních komunikacích byly generovány v souladu s českou výpočtovou metodikou (seznam literárních odkazů je uveden)

Akustické parametry provozu železniční dopravy byly generovány v souladu s německou s metodikou Schall 03 2014

Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví bylo vypracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačním návodem AN 15/04, verze 3

Expozice obyvatelstva chemickým látkám vychází ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA) a s využitím Autorizačního návodu k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší.

Hodnocení vlivu záměru na vody bylo použita metodika zpracovaná v rámci Společné implementační strategie Rámcové směrnice o vodní politice (Common Implementation Strategy for the Water Framework Directive, Guidance Document No. 20, Guidance Document on Exemptions to the Environmental Objectives).

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

## **D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech) a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace**

V úvodním textu kapitoly je uvedeno, že úroveň podrobnosti technického řešení stavby je předloženo v rozsahu dokumentace pro územní rozhodnutí a v dalších stupních projektové dokumentace bude docházet ke zpřesňování údajů, což se týká například zpřesňování záboru zemědělského půdního fondu a podrobností týkajících se výstavby záměru jako je harmonogram stavebních prací, typy a počty nasazené mechanizace a podobně. Zpřesnění informací umožní například zpřesnění rozptylové a hlukové studie nebo umožní doplňující návrhy opatření ke zmírnění vlivů záměru na životní prostředí.

V kapitole je konstatováno, že se pro období výstavby a provozu záměru nepředpokládá možnost vzniku dalších negativních vlivů než ty, které nejsou v této Dokumentaci EIA posuzovány, které by mohly natolik ovlivnit životní prostředí, že by se stal posuzovaný záměr z hlediska vlivů na zdraví obyvatel a životní prostředí neakceptovatelný.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech) a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

## **E - Porovnání variant řešení záměru**

Záměr přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly je posuzován ve dvou variantách, přičemž variantnost záměru spočívá v počtu mimoúrovňových křížení. Porovnání variant je proto logicky zaměřeno na porovnání vlivů záměru ve variantě s mimoúrovňovým křížením v katastrálním území obce Květnice (varianta 6 MUK) a vlivů záměru bez mimoúrovňového křížení pouze s přemostěním přeložky silnice I/12 (varianta 5 MUK).

Varianty jsou porovnány z hlediska všech posuzovaných vlivů záměru na zdraví obyvatel a životní prostředí, tj. z hlediska vlivu na hlukovou situaci, ovzduší, zdravotní rizika, klima, krajinný ráz, vody, půdy, horninové prostředí a přírodní zdroje, flóru, faunu, ekosystémy, chráněná území, hmotný majetek a kulturní památky.

### Porovnání variant

Hluk – mírně výhodnější je varianta 6 MUK, ve srovnání s variantou pro rok 2025 bez záměru bude v roce 2025 ve variantě 6 MUK ve srovnání s variantou 5 MUK o 117 lidí méně obtěžováno hlukem a o 31 osob se sníží počet lidí vysoce rušených hlukem. Ve variantě 6 MUK ve srovnání s variantou 5 MUK rovněž dojde ke snížení počtu subjektivně rušených ve spánku, minimálně sladě rušených bude o 42 osob méně a vysoce rušených bude méně o 10 osob. Rozdíl variant je minimální.

Ovzduší – rozdíl mezi variantami se neprojeví, varianty jsou rovnocenné.

Klima – mírně výhodnější je varianta 5 MUK z důvodu o 2,0 kt.rok-1 nižších emisí. Rozdíl je prakticky zanedbatelný.

Vody – v místě křižovatky je mírně výhodnější varianta 5 MUK, varianta 6 MUK má větší množství zpevněných ploch vozovek v prostoru křižovatky Květnice, což se projeví nevýznamně negativně na zvýšené odtoky z povodí a na zvýšenou koncentraci chloridů ze zimní údržby ve Výmole

Krajina – výhodnější 5 MUK, varianta ve větší míře respektuje přírodní a vizuální hodnoty v místě řeky Výmoly a jejím okolí.

Sadové úpravy – mírně výhodnější varianta 6 MUK z důvodu větší plochy sadových úprav.

Půda a horninové prostředí - rozdíly mezi variantami se neprojeví, varianty jsou rovnocenné.

Flóra, fauna a ekosystémy - rozdíly mezi variantami se neprojeví, varianty jsou rovnocenné.

Autoři Dokumentace EIA hodnotí vlivy variant záměru na životní prostředí jako srovnatelné a plně akceptovatelné, přičemž varianta 5 MUK se jeví mírně výhodnější. Z hlediska hodnocení vlivu záměru na lidské zdraví bylo modelovými výpočty zjištěno, že v případě realizace varianty 6 MUK dojde k překročení hygienických limitů pro hluk z dopravy v obci Květnice v ulici Na Ladech.

Z výše uvedených důvodů doporučují autoři Dokumentace EIA k realizaci variantu 5 MUK. Současně doporučují podmíněně schválit i variantu 6 MUK za předpokladu navržení opatření ke snížení negativních vlivů hluku u chráněných objektů v ulici Na Ladech v Květnici (úsek přeložka I/12 – ulice Novosibřinská) pod zákonem stanovenou úroveň.

#### Komentář zpracovatele posudku

*Zpracovatel posudku souhlasí se závěrem autorů Dokumentace EIA, že obě varianty jsou de facto rovnocenné, a podmíněně schválit rovněž variantu 6 MUK. Modelový výpočet akustické situace prokázal, že u chráněné zástavby v ulici Na Ladech by v případě realizace 6 MUK mohlo dojít k nárůstu  $L_{Aeq,16h}$  o 0,3–2,3 dB (v denním období) a k nárůstu  $L_{Aeq,8h}$  o 0,9–2,4 dB (v nočním období), čímž teoreticky dochází k překročení hygienického limitu pro hluk z provozu na místních komunikacích III. třídy v chráněném venkovním prostoru staveb, který je stanoven na 55/45 dB (den/noc). V ostatních parametrech jsou obě varianty prakticky srovnatelné.*

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Část E „Porovnání variant řešení záměru“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a navržení závazného souhlasného stanoviska.*

*Zpracovatel posudku proto zapracoval do návrhu závazného souhlasného stanoviska podmínku, platnou pro variantu 6 MUK, která stanovuje, že v případě zajištění splnění platných hygienických limitů pro hluk z provozu na místních komunikacích III. třídy v chráněném venkovním prostoru staveb v ulici Na Ladech je varianta 6 MUK z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelná.*



**F - Závěr**

Závěr je zpracován jasně a srozumitelně. V první části je stručně zdůvodněna potřeba realizace záměru a jeho význam pro regionální, zejména tranzitní silniční dopravu. Dále je zhodnocen význam silnice I/12 jako významné komunikace pražského a příměstského dopravního systému s velmi vysokým stupněm dopravního zatížení, které hlukem a exhalacemi negativně ovlivňuje obytné a komerční zóny Běchovic, Újezdu nad Lesy a Úval. Dále uvádí, nevyhovující technický a kapacitní stav stávající silnice I/12, přičemž zkapacitnění této silnice ve stávajícím profilu není z prostorových důvodů možné.

Jako jediné možné řešení tohoto velmi nevyhovujícího stavu je proto přeložení silnice mimo zastavěný prostor, které umožní odlehčení stávající dopravy od tranzitní dopravy. V důsledku snížení dopravní zátěže dojde i ke zlepšení akustické situace a zlepšení stavu ovzduší.

Závěr konstatuje, že v Dokumentaci EIA bylo prokázáno, že výstavba a provoz navrhovaného záměru bude, při dodržení opatření vyplývajících z platných právních předpisů, a zde navržených opatřeních z pohledu negativních vlivů na životní prostředí, přijatelná. Autoři Dokumentace EIA proto doporučují záměr k realizaci.

Komentář zpracovatele posudku

*Se závěrem, že záměr „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze při respektování navrhovaných opatření doporučit k realizaci, se plně ztotožňuje rovněž zpracovatel posudku.*

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Část F „Závěr“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.*

**G - Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru**

Všeobecně srozumitelné shrnutí závěrů dokumentace netechnického charakteru je zpracováno jasným, obecně srozumitelným a vyčerpávajícím způsobem. Text je strukturován do pěti subkapitol, které postupně shrnují obsah Dokumentace EIA, tedy stručně seznamují s parametry posuzovaného záměru, popisuje a porovnává jednotlivé varianty, celkově hodnotí kvality životního prostředí v dotčeném území, shrnuje vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí a v poslední části porovnává obě varianty záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola „Část G Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Bez připomínek.*

## H - Přílohy

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

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

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

### **Celkové stanovisko zpracovatele posudku k dokumentaci**

*Zpracovatel posudku považuje předloženou dokumentaci EIA za zpracovanou dostatečném rozsahu pro posouzení vlivů záměru I/12 Běchovice – Úvaly na životní prostředí a veřejné zdraví. Dokumentace je vypracována ve struktuře a obsahu stanoveném přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. K dokumentaci nemá zásadních připomínek. Připomínky zpravidla formálního charakteru, jsou uvedeny, nebo komentovány přímo u posuzovaných částí a nemají vliv na závěry posudku a formulaci návrhu souhlasného stanoviska a návrhu podmínek souhlasného stanoviska.*

*Dokumentace je zpracována dostatečném rozsahu i detailu pro zpracování posudku a formulaci návrhu závazného souhlasného stanoviska.*

*Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem, že záměr „I/12 Běchovice - Úvaly“ lze při respektování navrhovaných opatření doporučit k realizaci.*

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

Dokumentace EIA byla předložena ve dvou variantách, přičemž variantnost záměru spočívá v počtu mimoúrovňových křížení. Varianta 5 MUK zahrnuje celkem pět mimoúrovňových křižovatek v katastrálních územích Běchovice, Koloděje, Újezd n. Lesy, Škvorec, a Tuklaty. Varianta 6 MUK zahrnuje celkem šest mimoúrovňových křižovatek, které se nachází v katastrálních územích Běchovice, Koloděje, Újezd n. Lesy, Škvorec, Květnice a Tuklaty, přičemž lokalizace křižovatek je stejná jako ve variantě 5 MUK a do trasy je pouze vložena mimoúrovňová křižovatka Květnice.

Porovnání variant záměru bylo proto logicky zaměřeno především na porovnání vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vyvolaných vložení mimoúrovňového křižení v katastrálním území obce Květnice (varianta 6 MUK) a vlivů záměru bez mimoúrovňového křižení pouze s přemostěním přeložky silnice I/12 silnicí III/01212 (varianta 5 MUK). V ostatních úsecích i jejich parametrech je záměr jednovariantní a jeho vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví identické. Výsledné pořadí je následující:

1. varianta 5 MUK – varianta je akceptovatelná bez dalších podmínek
2. varianta 6 MUK – varianta je akceptovatelná pouze za podmínky zajištění snížení negativních vlivů hluku z dopravy u chráněných objektů v ulici Na Ladech v Květnici (úsek přeložka I/12 – ulice Novosibřinská).

Pro stanovení pořadí variant byly hodnoceny následující ukazatele:

**Hluk** – Hluk byl hodnocen z hlediska počtů obyvatel obtěžovaných hlukem a z hlediska dodržení hygienických limitů pro hluk z provozu na komunikacích. Z hlediska obtěžování obyvatel hlukem se jako mírně výhodnější jeví varianta 6 MUK, protože ve srovnání se stavem pro rok 2025 bez záměru bude v roce 2025 ve variantě 6 MUK ve srovnání s variantou 5 MUK o 117 lidí méně obtěžováno hlukem a o 31 osob se sníží počet lidí vysoce rušených hlukem. Ve variantě 6 MUK ve srovnání s variantou 5 MUK rovněž dojde ke snížení počtu subjektivně rušených ve spánku, minimálně slabě rušených bude o 42 osob méně a vysoce rušených bude méně o 10 osob. Rozdíl variant je minimální a ve statistické rovině pravděpodobně neprůkazný.

Z hlediska dodržení hygienických limitů pro hluk z dopravy na komunikacích III. třídy nejsou ve variantě 6 MUK splněny limity v ulici Na Ladech v obci Květnice, a proto není tato varianta bez navržení a realizace dodatečných opatření k zajištění dodržení zákonem stanovených limitů pro hluk z dopravy akceptovatelná.

Z uvedeného důvodu je celkově z hlediska ukazatele „Hluk“ jako výhodnější hodnocena varianta 5 MUK.

**Ovzduší** – rozdíl mezi variantami se neprojeví, varianty jsou rovnocenné.

**Klima** – mírně výhodnější je varianta 5 MUK z důvodu o 2,0 kt.rok<sup>-1</sup> nižších emisí. Rozdíl je prakticky zanedbatelný.

**Vody** – v místě křižovatky je mírně výhodnější varianta 5 MUK, varianta 6 MUK má větší množství zpevněných ploch vozovek v prostoru křižovatky Květnice, což se projeví nevýznamně negativně na zvýšené odtoky z povodí a na zvýšenou koncentraci chloridů ze zimní údržby ve Výmole

**Krajina** – výhodnější 5 MUK, varianta ve větší míře respektuje přírodní a vizuální hodnoty v místě řeky Výmoly a jejím okolí.

Sadové úpravy – mírně výhodnější varianta 6 MUK z důvodu větší plochy sadových úprav.

Půda a horninové prostředí - rozdíly mezi variantami se neprojeví, varianty jsou rovnocenné.

Flóra, fauna a ekosystémy - rozdíly mezi variantami se neprojeví, varianty jsou rovnocenné.

Všechny další vlivy jsou rovnocenné, protože se v lokalitě mimoúrovňové křižovatky Květnice neuplatňují.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Z uvedeného porovnání, které provedli autoři Dokumentace EIA, celkově mírně lépe vychází varianta 5 MUK, která především plní hygienické limity pro hluk z dopravy v celém záměrem dotčeném území, včetně ulice Na Ladech v obci Květnice. Nesplnění hlukových limitů pro hluk z dopravy ve variantě 6 MUK je dáno především z důvodu nemožnosti uplatnění korekce na starou hlukovou zátěž z důvodu nesplnění podmínky § 12 odstavce 6 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kterou však lze uplatnit pro komunikace zatížené dopravou ve variantě 5 MUK. Proto bylo variantě 5 MUK přiřazeno první pořadí v hodnocení variant.*

*Zpracovatel posudku se proto přiklání k názoru zpracovatelů Dokumentace EIA, že v případě nalezení technického řešení k zajištění splnění limitů pro hluk z dopravy u varianty 6 MUK v ulici Na Ladech v obci Květnice, a prokázání jeho účinnosti, je akceptovatelná i tato varianta a obě varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví prakticky rovnocenné; návrh stanoviska proto pracuje s oběma variantami.*

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

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na veřejné zdraví a životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí překračující hranice České republiky.

Posuzovaný záměr nemá vlivy na životní prostředí přesahující státní hranice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu, bez dalších připomínek.*

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

Posuzovaný záměr s názvem „I/12 Běchovice – Úvaly“ představuje dlouhodobě připravovanou novostavbu přeložky silnice I/12 mimo intravilán sídelních útvarů Běchovice, Újezd nad Lesy a Úvaly. V současné době tato silnice prochází přímo středy uvedených sídel, které nad míru zatěžuje intenzivní tranzitní i lokální silniční dopravou. Po realizaci SOKP stavba 511 se stane silnice I/12 přivaděčem tranzitní dopravy ve směru od Kolína na MÚK Dubeč, kde se bude tranzitní doprava připojovat na dálniční systém (D1, D5, D6, D8, D10, D11). Tuto tranzitní dopravu by stávající silnice I/12 již nebyla schopna absorbovat.

Stavba přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly je navržena jako čtyř pruhová směrově rozdělená silnice I. třídy návrhové kategorie S24,5/100 v celkové délce 12,601 km, variantně se 5 nebo 6 mimoúrovňovými kříženími, 6 mosty na hlavní trase a 17 mosty na ostatních komunikacích. Součástí stavby jsou úpravy navazujících ostatních komunikací (II., III. třídy, místní komunikace) bude 5,639 km a úprav přístupových cest bude v celkové délce 8,857 km.

Mimoúrovňová křížení, která jsou součástí posuzovaného záměru jsou MÚK Běchovice, MÚK Koloděje, MÚK Újezd nad Lesy, MÚK Květnice, MÚK Škvorec a MÚK Tuklaty. V případě varianty s 5 MÚK bude vypuštěno mimoúrovňové křížení Květnice a nahrazeno přemostěním.

Trasa přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly se v navrhované poloze v maximální možné míře vyhýbá obytným částem anebo plochám určeným k obytné funkci, což zároveň umožňuje realizaci prostorově náročnějšího čtyřpruhového, směrově děleného příčného uspořádání, které odpovídá stávajícím a předpokládaným dopravním zatížením a významu komunikace.

Z důvodu snížení hlučnosti a zapojení silnice do krajiny je 8 km komunikace vedeno v zářezech, případně za protihlukovými valy a stěnami.

Trasa přeložky silnice I/12 překonává celkem 7 vodotečí (Říčanský potok, Rokytky, Výmola, Bezejmenná vodoteč od Třebohostic, Škvorecký potok, Přišimaský potok, meliorační přítok Tuklatského potoka) a dále 5 občasných vodotečí nebo melioračních příkopů. Téměř celá trasa je mimo záplavová území všech zmiňovaných vodotečí, vyjma spodních staveb mostních objektů.

V souvislosti s překonáním vodních toků je rovněž řešeno zajištění průchodnosti biokoridorů přes novostavbu přeložky silnice I/12.

Návrh odvodnění vozovek je řešen pomocí středové kanalizace v kombinaci s otevřenými příkopy. Řešení dodržuje princip maximálního oddělení srážkových vod ze zpevněných ploch vozovek a srážkových vod ze svahů silničního tělesa a okolního terénu. Středová kanalizace bude zaústěna do dešťových usazovacích nádrží (DUN), které budou sloužit pro usazení sedimentujících částic a zachycení ropných látek v případě havárie. Dále bude dešťová voda převáděna do retenčních nádrží, ze kterých bude řízeně vypouštěna do recipientů.

Okolí stavby bude upraveno vegetačními úpravami (sadovými úpravami) s cílem začlenit silnici do krajiny, odclonit komunikaci od obytné zástavby a zajistit záchyt prachových částic a benzo(a)pyrenu.

Novostavby silnic představují ověřené, dobře známé a dlouhodobě ověřené procesy, které zahrnují rovněž moderní postupy omezování vlivů staveb na životní prostředí a zdraví obyvatel, které jsou zakotveny v národní legislativě nebo mezinárodně uznávaných standardech.

Z hlediska zpracovatele posudku Dokumentace EIA je v předložené dokumentaci řešení realizace záměru popsáno na velmi vysoké úrovni. Technické řešení záměru odpovídá současným moderním postupům a metodám, a řešení zahrnuje všechny současné požadavky na silniční dopravní stavby z hlediska vyloučení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to jak ve fázi realizace, tak i ve fázi provozu.



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

Do následujícího seznamu jsou zahrnuty návrhy podmínek a opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- Jsou obsaženy v kapitole D.IV Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí v Dokumentaci EIA
- Jsou požadovány v rámci vyjádření zaslaných k dokumentaci veřejností, dotčenou veřejností, dotčenými správními úřady a dotčenými územními samosprávnými celky, a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- Jsou navrženy zpracovatelem posudku

Do seznamu opatření nejsou zařazena opatření a podmínky, které v souladu s metodickým sdělením MŽP č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 jejichž povinnost plnění vyplývá z platné národní legislativy a jejichž plnění je ze zákona vymahatelné.

V případě, že podmínka obdobného významu vyplývá z více výše uvedených zdrojů, jsou podmínky sloučeny a jejich text je upraven tak, aby byly splněny podmínky všech vyjádření.

##### I. Podmínky pro fázi přípravy záměru

1. V případě realizace varianty 6 MUK musí být realizována technická či organizační opatření, která zajistí průkazné splnění platných hygienických limitů pro hluk z provozu na místních komunikacích III. třídy v chráněném venkovním prostoru staveb v ulici Na Ladech v obci Květnice.

###### Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka zpracovatele posudku. Obě posuzované varianty jsou de facto rovnocenné. V případě varianty 6 MUK však nelze v ulici Na Ladech v obci Květnice, která bude přivaděčem dopravního proudu od Úval, aplikovat korekci na hlukovou zátěž dle §12, odst. 6 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., a proto zde platí hygienický limit pro hluk z provozu na místních komunikacích III. třídy v chráněném venkovním prostoru staveb. V případě, že bude nalezeno řešení splnění hygienického limitu, je varianta akceptovatelná.*

2. V projektu sadových úprav nesmí být použity nepůvodní dřeviny a keře. Druhy dřevin a keřů musí být na všech lokalitách kde budou prováděny sadové úpravy voleny s ohledem na jejich geografický původ (autochtonní), a konkrétní (lokální) stanovištní podmínky a místní krajinný ráz, tak aby bylo zajištěno rychlé zapojení silnice do okolní krajiny. Projekty sadových úprav budou projednány v ÚR a SP s místně příslušnými odbory pro životní prostředí a péči o zeleň.

###### Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka zpracovatele posudku. Celý posuzovaný záměr je lokalizován mimo zastavěné území, a proto je nutno jej považovat za záměr nacházející se ve volné krajině. Podle ustanovení §5 odst. 4 je záměrné rozšíření geograficky nepůvodního druhu rostliny nebo živočicha do krajiny možné jen s povolením orgánu ochrany přírody. Důležitá je i poslední věta citovaného odstavce zákona, která definuje geograficky nepůvodní druh rostliny nebo živočicha jako druh, který není součástí přirozených společenstev určitého regionu. Z uvedeného plyne, že i druhy původní (autochtonní) na území České republiky jsou geograficky nepůvodními druhy a jejich svévolné rozšiřování v krajině je porušením zákona. V příloze H.15. Návrh sadových úprav (Vegetační úpravy) Dokumentace EIA jsou uvedeny tři druhy v ČR nepůvodních dřevin (Amorpha fruticosa, Caragana arborescens, Lonicera tatarica). Záměr přeložky silnice je veden nezastavěným územím, do kterého by v žádném případě neměly být vnášeny nepůvodní druhy. Při výsadbách dřevin je nezbytné zohlednit stanovištní podmínky, především hladinu*

*podzemní vody, požadavky na půdu, oslunění, exhalace a zasolování. Z uvedeného důvodu byla takto formulována tato podmínka.*

3. Na základě hydrogeologického průzkumu bude provedeno modelové posouzení proudění podzemních vod a simulace účinků projektovaných zářezů zasahujících do hladiny podzemní vody na hydrologický režim dotčeného území. Na základě tohoto posouzení budou v případě potřeby navržena opatření k minimalizaci negativních dopadů záměru na m-denní průtoky v Běchovickém potoce, registrované VKP na Běchovickém potoce a stávající vodní zdroje, včetně domovních studen. Uvedené hydrologické posouzení včetně navržených opatření bude součástí dokumentace pro vydání územního rozhodnutí.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po úpravě formulace zpracovatelem posudku. Trasa přeložky je v délce téměř 8 km vedena v zářezech, z nichž některé budou zasahovat do hladiny podzemní vody. Podmínka ukládá zajistit ochranu podzemních vod, povrchových vod a na ně vázaných ekosystémů a zájmů majitelů domovních studen.*

4. Součástí projektové dokumentace bude koordinační vodohospodářská studie se stavbou SOKP 511, která podrobně vyhodnotí vlivy na Říčanský potok a Rokytku. Studie bude zaměřená zejména na vlivy zimní údržby komunikací a problematiku vlivů na n-leté průtoky ve vodotečích a optimalizaci prvků odvodňovacích systémů.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

5. Součástí hydrogeologické studie bude prověření tzv. „občasných vodních toků“ uváděných v dokumentaci z hlediska ověření, zda se v každém konkrétním případě jedná o vodní tok vedený v Centrální evidenci vodních toků nebo odvodňovací zařízení, které nejsou považovány za vodní toky.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka vyplývá z vyjádření Povodí Vltavy s.p.,*

6. Odtoky z retenčních nádrží budou přednostně zaústěny do potoků a řek, zaústění do melioračních kanálů či občasných vodotečí realizovat pouze v nezbytně nutném rozsahu a po odsouhlasení příslušným vodoprávním úřadem.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA a vyjádření k dokumentaci Povodí Vltavy s.p.*

7. V následujících stupních projektové přípravy prověřit umístění objektu retenční nádrže RN č.1 (SO 361) z hlediska jeho umístění v aktivní záplavového území (území  $Q_{100}$ ), a v případě prokázání zhoršení odtokových poměrů navrhnout přesunutí objektu minimálně mimo aktivní zónu záplavového území ( $Q_{100}$ ) nebo navrhnout řešení, které zajistí zachování odtokových poměrů na přijatelné úrovni. Navržené řešení bude předáno k vyjádření Povodí Vltavy s.p..

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka vyplývá z vyjádření Povodí Vltavy s.p. Navržená retenční nádrž zasahuje do vymezeného aktivní záplavového území Říčanského potoka.*

8. V projektu záměru, a zejména při jeho realizaci, musí být u křížení silnice I/12 s prvky ÚSES dodrženy následující požadavky:
  - a. U LBK265 Říčanský potok, NRBK66 údolí Výmoly a LBK5 údolí Dobročovického potoka – zachováním světlosti minimálně cca 5,8 m v nejnižším bodě u vodoteče a zachování původní břehové linie. Výstavba neprůhledné bariéry o výšce minimálně 2,5 m nad místy s porosty rákosu, aby zabránily migrujícím ptákům alternativní přelet mostního objektu nízko nad vozovkou (zamezení kolize přeletujících ptáků s projíždějícími vozidly). U NRBK66 údolí Výmoly a LBK5 údolí Dobročovického potoka bude pohyb obojživelníků usměrněn naváděcí zídka (výška 50 cm, kolmo) od RN jižně od I/12 směrem k propustku, pod hlavní trasou přeložky I/12. Propustek o průměru 80/100 cm s rovným dnem.



- b. U RBK39 Vidrholec-Uhříněvská obora a Rokytky, LBK č. 39 - zachováním světlosti minimálně cca 5,0 m v nejnižším bodě u vodoteče a zachování původní břehové linie. Výstavba neprůhledné bariéry o výšce minimálně 2,5 m nad místy s porosty rákosu, aby zabránily migrujícím ptákům alternativní přelet mostního objektu nízko nad vozovkou (zamezení kolize přeletujících ptáků s projíždějícími vozidly).
- c. U LBK7 Škvorecký potok – zachováním světlosti minimálně cca 4,9 m v nejnižším bodě u vodoteče a zachování původní břehové linie. Výstavba neprůhledné bariéry o výšce minimálně 2,5 m nad místy s porosty rákosu, aby zabránily migrujícím ptákům alternativní přelet mostního objektu nízko nad vozovkou (zamezení kolize přeletujících ptáků s projíždějícími vozidly).

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační úpravě, parametry křížení silnice I/12 s biokoridory zůstaly nezměněny. Účelem podmínky je zajistit takové parametry pro přechod biokoridorů přes přeložku silnice I/12, které zajistí bezpečnou a přirozenou migraci živočichů*

- 9. Propustky na silnici I/12 a navazujících nebo souvisejících komunikací musí splňovat následující požadavky:
  - a. propustky musí vyústit vně oplocení kolem komunikace
  - b. v místě vyústění propustků nesmí být umístěny prohlubně či jímky s kolmými stěnami
  - c. případné výškové stupně nesmí být vyšší než 10 cm
  - d. vyústění by mělo být řešeno s využitím přírodních prvků
  - e. propustky je nutno řešit v takovém spádu, aby nevznikala zatopená místa
  - f. v případě převádění trvalých průtoků musí být zachován suchý pás země minimálně po jedné straně koryta, o minimální šířce 50 cm
  - g. břehy musí být členité, optimální je původní půdní povrch, částečně vyhovující je kamenná rovnánina
  - h. nepřijatelné je použití větších ploch prostého betonu (plocha prostého betonu nesmí přesáhnout 40% zpevněné plochy)

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační úpravě, parametry podmínky zůstaly nezměněny.*

- 10. Do fáze dokumentace pro stavební povolení realizovat v místě zářezů s napjatou hladinou podzemní vody zonální měření hydraulického potenciálu v průběhu hloubení ověřovacích průzkumných sond, v úsecích s předpokládaným ovlivněním režimu podzemních vod realizovat doplňující průzkumné práce potřebné pro modelové řešení proudění podzemních vod a simulace účinku projektované stavby.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační úpravě, parametry podmínky zůstaly nezměněny.*

- 11. V následujících fázích projektové přípravy provést v rámci doplňujícího průzkumu hydrogeologický průzkum lokalit skládky při jižním okraji Běchovic, mezi toky Rokytky a Říčanského potoka v k.ú. 601527 Běchovice, cca 500 m JZ od centra obce, a lokality skládky lokalizované předběžným geotechnickým průzkumem v dobývacím prostoru starého lomu severovýchodně od obce Květnice (k.ú. Dobročovice nebo k.ú. Újezd nad Lesy) v půdorysu navrhované silnice I/12. v rozmezí staničení 7,2 - 7,3 km se zaměřením na ověření výskytu kontaminace a možnosti migrace kontaminace mimo lokalitu ve smyslu Metodického pokynu MŽP pro průzkum kontaminovaného území (Věstník MŽP, č. 9, září 2005). Pokud bude ověřena významná kontaminace a potenciální rizika pro jeho šíření, bude lokalita podrobena Analýze rizika kontaminovaného území ve smyslu Metodického pokynu MŽP (Věstník MŽP č. 3, březen 2011). V případě zjištění neakceptovatelných rizik na majetek nebo pro ekosystémy budou odborně způsobilou osobou (hydrogeolog) navržena adekvátní nápravná a kompenzační opatření. Hydrogeologický průzkum a případný návrh opatření bude podkladem žádosti pro vydání stavebního povolení.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační úpravě, podstata podmínky a její parametry zůstaly nezměněny.*

12. Podkladem pro územní řízení bude aktualizace průzkumů vodních zdrojů. Na základě výsledků průzkumu bude aktualizován monitoring vodních zdrojů pro období realizace záměru a po zprovoznění záměru. První měření bude provedeno 3 roky před zahájením výstavby. Do monitoringu je doporučeno zahrnutí objektů domovní studny v cca 1.90 km (studna pro objekty č. p. 472 a 473, ulice K Jalovce, Běchovice), domovní studny v cca 9.70 km (chatová osada v k. ú. Úvaly) a vývěru u Myší díry v cca 10.35 km. V případě prokázání vysokého rizika ovlivnění vodních zdrojů (významné snížení vydatnosti, snížení hladiny nebo ztráta vody) bude včas zajištěna adekvátní náhrada těchto zdrojů zásobením vodou. Na základě provedeného hydrogeologického průzkumu budou do monitoringu vodních zdrojů zahrnuty všechny domovní studny, které budou potenciálně dotčeny změnou hladiny z důvodu realizace záměru (měření výšky hladiny vody).

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační úpravě, podstata podmínky zůstala zachována, parametr zahájení průzkumu byl na základě vyjádření místní samosprávy upraven na 3 roky. Dále byla zpracována podmínka zahrnutí všech záměrem potenciálně dotčených studen do monitoringu výšky hladiny).*

13. Podkladem pro stavební řízení bude seznam dřevin rostoucích mimo les, které budou v rámci výstavby pokáceny, přesazeny nebo ochráněny před poškozením dle ČSN 83 9061 (dřeviny budou zaneseny do mapového podkladu v měřítku 1:5 000). Návrh bude projednán s místně příslušnými odbory pro životní prostředí a péči o zeleň.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační úpravě a doplnění textu. Doplnění spočívá ve stanovení podmínky spolupráce s odborným biologickým dozorem již ve stádiu přípravy stavby.*

14. Podkladem pro stavební řízení bude aktualizovaná hlukové studie, která na základě aktualizovaných intenzit dopravy stanoví definitivní parametry protihlukových opatření (jak organizačních opatření – omezení rychlosti, zjednosměrnění komunikací apod., tak technické parametry protihlukových valů a zdí).

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační úpravě, podstata podmínky zůstala zachována.*

15. Podkladem pro stavební řízení bude aktualizovaná migrační studie na jejímž základě bude kromě jiného navržena úprava povrchů pod navrhovanými mosty. Součástí migrační studie bude prověření a návrh stavebního uzpůsobení míst křížení záměru komunikace s migračními trasami zvěře (zejména černé, muflonů a dalších druhů) k umístění stacionárních či dočasných odchyťových zařízení jako prevenci vzniku kolizí vozidel se zvěří pro zvýšení ochrany zdraví osob a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační úpravě, podstata podmínky zůstala zachována.*

16. V projektu sadových úprav bude v prostoru mezi MÚK Dubeč a MÚK Běchovice (km 0,00 – 2,50) a MÚK Květnice a SO 204 - most přes bezejmennou vodoteč od Třebohostic (km 6,70 – 7,90) za účelem snížení negativního vlivu stavby na krajinný ráz v maximální možné míře použito sazenic dřevin se zapěstovanou korunou (vysokokmen) o obvodu kmene minimálně 10-12 cm. Výsadby dřevin budou doplněny výsadbou druhově vhodného keřového patra.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační úpravě a odstranění požadavku zákazu situování reklamních ploch. Dnem 1.9.2017 nabyla platnost novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních*

*komunikacích v platném znění, která zakazuje umístování reklamních ploch v ochranném pásmu dálnic a silnic I. třídy, což je případ přeložky silnice I/12. Zákaz situování reklam v okolí silnice I. třídy proto vychází ze zákona, a není nutné jej zařazovat do podmínek souhlasného závazného stanoviska. Část týkající se výsadby dřevin byla zachována, neboť použití vzrostlých dřevin urychlí zapojení záměru do krajiny.*

17. Sadové úpravy budou navrženy i v areálech DUN a RN, při jejich návrhu bude zohledněn i požadavek na začlenění těchto areálů do okolní krajiny. Doporučuje se v oplocení areálů DUN a RN navrhnout lokální zvýšení spodní hrany oplocení o 8 až 10 cm nad terén z důvodu umožnění migrace drobných živočichů.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

18. V projektu sadových úprav bude zohledněna účinnost stromů a keřů na eliminaci prachu a benzo(a)pyrenu. Při navrhování liniových a skupinových prvků zeleně musí být zohledněno zachování důležitých pohledových os a neopakovatelnosti krajinné scény dle posouzení krajinného rázu v Dokumentaci EIA. Dočasně odstraněná zeleň bude zejména podél vodních toků navržena s ohledem na zachování liniového charakteru zeleně s použitím v místě stávajících druhů dřevin.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační úpravě.*

19. Součástí projektu sadových úprav bude harmonogram realizace výsadeb. Výsadby zeleně budou v maximálním možném rozsahu realizovány již v průběhu výstavby přeložky silnice I/12.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

20. Negativní vliv záměru na krajinný ráz bude minimalizován návrhem, pokud to bude z technického hlediska možné, přírodním charakterem všech doprovodných prvků, např. doplňování protihlukových stěn popínavými rostlinami.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

21. Břehy DUN a RN budou přírodního charakteru a budou projektovány a realizovány tak, aby obojživelníci mohli nádrž opustit a nedocházelo k jejich úhynu, což vyžaduje sklon břehů 1:8 až 10 v minimální šíři 1,5 m. Retenční nádrže budou projektovány realizovány se stálou hladinou vody. Objem stálého nadržení bude optimalizován i s ohledem na zimní údržbu komunikací. Vozovky v areálu DUN a RN budou přírodního charakteru, nezpevněné (např. zatravněné s použitím štěrkových travníků, popř. štěrkových povrchů zpevněných voštinovými rohožemi v úsecích pojezdu nákladních aut).

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační úpravě.*

22. Podmostí všech mostních objektů musí být realizováno v souladu s TP180 tak, aby alespoň částečně byla umožněna migrace živočichů, což bude zajištěno především minimalizací podílu zpevněných ploch (ideálně omezených jen na plochu převáděných komunikací), ostatní plochy (alespoň volné průchozí pruhy mimo komunikaci) realizovat jako nezpevněné. Naprosto nevhodné je rovněž štěrkové podmostí nebo kámen uložený do betonu.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační úpravě.*

23. Z hlediska ochrany krajinného rázu, estetiky zapojení záměru do krajiny a ochrany přeletujících a hnízdících ptáků prověřit možnost prodloužení protihlukových stěn na mostním objektu přes Řičanský potok a pomocí vhodných vegetačních úprav zapojit tuto část záměru do krajiny.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka vyplývá z vyjádření Obce Dubeč.*

24. Před započítáním stavebních prací bude v rámci projektu organizace výstavby provedena aktualizace návrhu nakládání s přebytečnými zeminami a horninami z výkopů a přebytečnou ornici. Přednostně budou materiály využity v rámci rekultivací či na jiných stavbách pro účely realizace násypů, protihlukových valů atp., přebytky budou uloženy na skládky. Aktualizovaný projekt organizace výstavby bude projednán se příslušným orgánem ochrany půd a stavebním úřadem.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po textové úpravě. Do textu bylo vloženo „bude projednán se příslušným orgánem ochrany půd“ protože o způsobu nakládání s ornici a zúrodněním schopnými substráty ze zákona rozhoduje příslušný orgán ochrany půd.*

25. Před započítáním výstavby bude provedena aktualizace koordinace výstavby se stavbou SOKP 511, případně dalšími záměry realizovanými v území souběhu, bude stanoven harmonogram staveništní dopravy na veřejných komunikacích se zohledněním aktualizovaných míst, kam budou přebytky z výkopů odváženy tak, aby nedošlo k překročení maximálních povolených intenzit staveništní dopravy na veřejných komunikacích obousměrně, které zajistí plnění hygienických limitů hluku, které byly stanoveny pro Štěrboholskou spojku – 300 NA/den, na SOKP 510 na 400 NA/den a na I/12 na 110 NA/den. Případné navýšení uvedených intenzit lze provést před započítáním výstavby na základě aktualizované hlukové studie pro období výstavby, která bude odsouhlasena místně příslušnými orgány hygieny a projednána s místní samosprávou.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po textové úpravě. Do podmínky byl zpracován text „a projednána s místní samosprávou“. Pokud by uvedený text nebyl zpracován, došlo by ze strany místních samospráv k podezření, že jsou výsledky posouzení EIA oznamovatelem obcházeny a nerespektovány.*

26. Podkladem pro územní řízení bude upřesnění úprav vodních toků, které bude projednáno se správcem dotčených vodních toků. bude řešeno v rámci územního řízení.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě podaného vyjádření. Podmínka má za úkol zajistit soulad mezi dotčenými chráněnými zájmy.*

27. Podkladem pro územní řízení bude doložení křížení vodotečí hydrotechnickými výpočty a stanovisky správců dotčených vodních toků. Mostní objekty a propustky budou navrženy s souladem s ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“ a ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s dráhami, pozemními komunikacemi a vedením“. Dokumentace mostních objektů bude obsahovat zakreslení hladiny  $Q_{100}$  do podélných profilů.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě podaného vyjádření Povodí Vltavy s.p.*

28. Podkladem pro územní řízení bude upřesněno technické řešení odvádění dešťových vod včetně umístění nádrží s možností zachytu ropných látek a sedimentů, včetně volných objemů pro zachyt srážkové vody a zajištění časového odstupu jejich řízeného vypouštění. Řešení bude doloženo hydrotechnickým výpočtem na základě monitoringu povrchových vod. Návrh řešení bude předložen rovněž správcům dotčených vodních toků.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

29. V následujícím stupni projektové přípravy záměru bude prověřeno využití celého předpokládaného objemu skrývky hlouběji uložených zúrodněních schopných zemin pro potřeby rekultivace dočasně odňaté zemědělské půdy a dále pro založení ploch funkční zeleně na trvale odňaté zemědělské půdě v rámci realizace záměru nebo jeho bezprostředním okolí.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci.*

30. V následujících stupních projektové přípravy, nejpozději do podání žádosti o vydání územního rozhodnutí, prověřit možnosti využití vytěžených zemin pro krajinářské úpravy mimo rámec posuzovaného záměru, například formou terénních úprav pro náhradní výsadby, v okolí navrhované přeložky silnice I/12 na území Středočeského kraje s cílem lépe začlenit silnici do krajiny a plynule tak navázat na sadové úpravy navrhované na území HMP.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci.*

31. Do dalších stupňů projektové dokumentace prověřit z důvodu zajištění maximální možné prostupnosti krajiny, a to v celé délce záměru možnost koncipování všech nadjezdů místních komunikací, polních cest a silnic III. třídy tak, aby mohly plnit funkci biomostů (zvířecích přechodů) nebo alespoň bezpečných přechodů pro obyvatele provozující zde místně běžné sportovní aktivity (cyklistika, běh, jízda na koni...). Rozšíření mostních objektů na „biomosty“ se týká zejména stavebních objektů SO 222, SO 224, SO 226. Prověření zajištění bezpečného průchodu pro obyvatele se týká zajištění mimoúrovňového křížení na cyklotrase v místě přivaděče na MUK Běchovice, na křížení trasy se silnicí III/0126, stavebního objektu SO 223 a SO 225.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci MČ Praha 21.*

32. Do dalších stupňů projektové dokumentace prověřit z důvodu zajištění prostupnosti krajiny pro obyvatele možnost prodloužení historické cesty ve staničení stavby 6,3 – 6,4 km společně s převedením bezejmenného vodního toku, nebo dimenzovat propustek ve staničení 6,263 km tak, aby umožnil průchod chodce bez napojení propustku na stávající historickou polní cestu.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci MČ Praha 21. Omezování prostupnosti krajiny je pro místní obyvatele v současné době považována jeden z nejvíce omezujících faktorů liniových staveb. Podmínka má za cíl vytvořit pro místní obyvatele co nejvíce jednoduchých prostupů přes silnici I/12, které umožní vytvoření husté sítě neformálních pěších a cyklistických tras, které dají obyvatelům pocit zcela volného pohybu v krajině.*

33. V následujících stupních projektové přípravy prověřit možnosti zachování, případně obnovení stávajících tradičních cest zajišťující vazby MČ Koloděje, MČ Běchovice a MČ Újezd nad Lesy, zejména trasu podél Rokytky do Běchovic (pěší), K Běchovicům (cyklo), Blatovská (pěší, cyklo), V Lipách (cyklo) a propojení lokality Na Skalce – Ježovická (pěší, cyklo, agro) a v maximálním možném rozsahu umožnit jejich funkčnost.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci MČ Koloděje.*

34. Do projektové dokumentace pro územní řízení prověřit, navrhnout a projednat navýšení a rozšíření v Dokumentaci EIA již navržených protihlukových valů. Výška valů, pokud to nebude technicky vyloučeno, musí být minimálně 5 m nad úroveň vozovky. V místech kde valy nejsou navrženy a kde je přeložka silnice I/12 vedena v úrovni terénu nebo v mělkých zářezech (do 5 m nad úroveň vozovky) navrhnout a projednat protihlukové valy v takové výšce, která zajistí eliminaci emitovaného hluku. Hřeben valu však musí být minimálně 5 m nad niveletou vozovky.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci MČ Praha 21.*

35. Do projektové dokumentace pro územní řízení navrhnout a projednat vybudování přírodního protihlukového valu v úseku km 5,75 – 6,35, pokud to bude technicky možné o minimální výšce 8m.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci MČ Praha 21.*

36. V úseku km 10,0 – 10,4 vybudovat protihluková zařízení k ochraně obce Škvorec tak, aby trasa přeložky vedená v zářezech plynule navazovala na protihlukové clony, jejichž součástí bude i protihluková stěna na mostní konstrukci. K zapojení protihlukových zařízení do krajiny použít vhodné vegetační úpravy.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci Petra Špety.*

37. V celé délce přeložky silnice I/12 prověřit možnost použití při konstrukci povrchu vozovky silnice moderních materiálů pro snížení hlučnosti emitované provozem na silnici, například nízkohlučný asfaltový povrch. Nízkohlučné povrchy použít zejména na přivaděčích a v místech silnice I/12 lokalizovaných v blízkosti stávající obytné zástavby.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci MČ Praha 21 a MČ Koloděje.*

38. V následujících stupních projektové dokumentace prověřit možnost upravení dispozičního řešení MUK Koloděje do tvaru vstříčné křižovatky tzv. diamantu. V případě prokázání pozitivního vlivu na akustickou situaci (tj. v místě nejbližší obytné zástavby pokles hluku o více než 2 dB) a splnění podmínek z hlediska plánovaných dopravních intenzit, dispoziční ve tvaru vstříčné křižovatky upřednostnit.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci MČ Koloděje.*

39. V následujících stupních projektové přípravy prověřit vlivy záměru na chráněný objekt mateřské školy Sibřina, Říčanská 100, Sibřina a před zahájením realizace záměru zajistit realizaci takových technických opatření, která zajistí, že nebudou po dobu výstavby a realizace zhoršeny akustické podmínky a kvalita ovzduší ve venkovním prostoru uvedeného chráněného objektu (vhodnými technickými opatřeními jsou například protihlukové bariéry, mobilní protihlukové bariéry, protihlukové valy, sadové úpravy). Výchozí stav kvality ovzduší a akustický stav bude ověřen měřeními.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci Obce Sibřina.*

40. V případě zvažování návrhu osvětlení silnice provést pouze osvětlení MUK a částí předepsaných zákonem. Ostatní úseky přeložky silnice I/12 ponechat bez osvětlení.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci MČ Praha 21 a MČ Koloděje. Požadavkem je snížit světelné znečištění atmosféry. Účelem podmínky je zachovat příměstský až vesnický charakter prostředí typický zástavbou rodinnými domky bez intenzivního městského osvětlení.*

41. Na území MČ Koloděje nebudou budovány, ani vytvářeny podmínky pro budoucí výstavbu, stanice PHM, odstavných ploch ani odpočívek.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka navržená zpracovatelem posudku na základě vyjádření k dokumentaci MČ Koloděje. Z pohledu zpracovatele posudku je budování stanic PHM a odpočívek vzdálených několik km od Prahy, na trase s velkým množstvím MUK nadbytečné. Účelem podmínky je nezatěžovat záměrem dotčené území dalším zábořem půdy a vytvářením zpevněných ploch.*

## **II. Podmínky pro fázi realizace záměru**

42. Pracovní doba na staveništích, včetně staveništní dopravy, bude povolena v době od 07:00 do 21:00 hod každý den v týdnu. Výjimku pro provádění prací mimo stanovenou pracovní dobu, například s ohledem na technologie výstavby, které nelze přerušit, je nutno získat předem od územně příslušného orgánu státní správy ve smyslu odst. 6, §47 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla přeformulována zpracovatelem posudku. Cílem bylo sjednotit pracovní dobu na staveništi a provoz stavební dopravy. Účelem podmínky je zajistit transparentní projednání povolení prací prováděných mimo stanovenou pracovní dobu.*

43. Do projektu zásad organizace výstavby budou zapracovány požadavky na minimalizaci negativních vlivů na ovzduší (zejména emise prachu) a hluk při výstavbě, včetně:
- Převoz materiálu realizovat v maximální míře ve stopě navrhované komunikace
  - Všech požadavků na minimalizaci vlivů výstavby na ovzduší, které jsou uvedené v příloze H.5 Dokumentace – I/12 Běchovice – Úvaly – Modelové hodnocení kvality ovzduší v kap. 6.6. Opatření pro omezení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší.
  - Na všech staveništech budou vytvořeny plochy pro mytí vozidel před výjezdem na veřejné komunikace. S vodami z těchto mycích ploch je nutno nakládat jako s vodami odpadními s možnou kontaminací ropnými látkami.
  - Dešťové vody z ploch staveniště, které nemohou být kontaminovány ropnými látkami, se požaduje přednostně vsakovat na pozemku staveniště, případně odvádět do vodotečí. Před vsakováním i před vypouštěním do vodotečí musí být tyto vody předčištěny v usazovacích nádržích. V případě, že nebude možno použít definitivní nádrže, budou vybudovány staveništní usazovací nádrže vybavené i nornou stěnou.
  - Protihlukové valy budou v maximální míře (s ohledem na postup výstavby) realizovány v počáteční fázi výstavby.
  - Pod parkujícími nákladními automobily a stavebními stroji na staveništi a prostorách zařízení stavenišť bude vždy umístěna nádoba pro zachyt případných úkapů.
  - Nedílnou součástí projektu zásad organizace výstavby bude systém pravidelné kontroly dodržování všech výše uvedených zásad nezávislou osobou (ekologický nebo biologický dozor stavby), která bude vybavena právem sankcionování zaměstnanců stavby i jednotlivých subdodavatelů.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po textové a formulační úpravě. Zpracovatel vypustil podmínku „staveništní doprava nebude provozována v noční době, s výjimkou prací, které s ohledem na technologii výstavby nelze přerušit“ neboť tento požadavek je součástí jiné podmínky, která je zapracována do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska.*

44. Do havarijního plánu pro výstavbu budou zapracovány požadavky na použití strojů s biologicky odbouratelnými mazivy a požadavky pro případ havárie při úniku pohonných látek a olejů.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

45. Obyvatelé objektů, kde dojde při realizaci výstavby ke zvýšení hluku, budou předem seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

46. Nákladní auta, která budou zajišťovat mimostaveništní dopravu, budou viditelně označena.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

47. Využívání objízdných tras v okolí přeložky I/12 pro provoz staveništní dopravy bude probíhat po dobu maximálně 1 roku. Za objízdné trasy se nepovažují nadřazené komunikace využívané pro obslužnou staveništní dopravu, které vedou mimo hodnocené území (Štěrboholská spojka, SOKP 510, pokračování stávající I/12 směrem na východ). V případě, že by měla objízdná trasa sloužit pro delší období anebo bude vedena komunikacemi, kde dochází k překračování stanovených hygienických limitů hluku z provozu na pozemních komunikacích, bude nutné žádat o vydání časově omezeného povolení v souladu s § 31 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA. Podmínka definuje maximální dobu existence objízdných tras v okolí stavby přeložky I/12.*

48. Vedení staveništní dopravy pro krátkodobé objízdné trasy po pozemních komunikacích, u kterých dochází k překračování hygienického limitu hluku pro starou hlukovou zátěž, 70 dB v denním období, je podmíněno získáním časově omezeného povolení v souladu s § 31 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

49. Pro staveništní dopravu nebudou využívány následující ulice: Do Říčán, K Jalovce, Ke Kolodějům. Dále nebude pro staveništní dopravu využívána ul. Do Panenek v úseku ul. Českobrodská – Ke Kolodějům.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA a vyplývá z vyjádření MČ Běchovice. Podmínka slouží k zajištění nerušení obytných zón v Běchovicích.*

50. Rozšířit seznam dopravně – organizačních opatření, uplatněných ve stavu se záměrem (tabulka 2, str. 29 Dokumentace EIA o opatření „Praha – Koloděje, ulice V Lipkách, rozšíření omezení rychlosti na 30 km/h („zóna 30“) na celý úsek v zástavbě, zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 3,5 t“.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA a vyplývá z vyjádření MČ Koloděje. Logický požadavek. Jednostranné opatření by mělo za následek vjíždění nákladních automobilů přes MČ Koloděje.*

51. V průběhu výstavby přeložky silnice I/12 trvale zachovat propojení mezi MČ Koloděje a Újezd nad Lesy ulicí V Lipkách, například pomocí mostních provizorií, umožňující provoz linky MHD. Podmínka nevylučuje podmínku 52.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA a vyplývá z vyjádření MČ Koloděje.*

52. V průběhu výstavby bude zajištěn biologický (ekologický) dozor, který bude prováděn způsobilou osobou k zajištění správné realizace podmínek k ochraně přírody obsažených jednak v tomto závazném stanovisku a jednak v příslušných rozhodnutích orgánů ochrany přírody. Biologický dozor bude rovněž operativně řešit ochranu volně žijících druhů živočichů v průběhu stavby. Odborně způsobilou osobou se rozumí osoba s úplným vysokoškolským vzděláním v oblasti přírodních věd, zemědělství nebo lesnictví).

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po textovém doplnění zpracovatelem posudku. V textu byla doplněna definice odborné způsobilosti biologického (ekologického) dozoru.*

53. Zemní práce a založení pilířů mostních objektů v PP Lítožnice je třeba provádět mimo hlavní období rozmnožování živočichů, tj. práce realizovat v období 1. srpna až 28. února. Výjimku z této podmínky může povolit biologický (ekologický) dozor stavby.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

54. Kácení dřevin nesmí být realizováno v období hlavního hnízdní ptáků, které je v tomto území stanoveno od 20.3. do 30.6. Kácení se navrhuje provádět mimo vegetační období. Termín provádění kácení může být po souhlasu biologického (ekologického) dozoru upraven. V zimním období se nesmí kácet doupné stromy, využívané k přezimování.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

55. Dřeviny a keře v blízkosti stavby, které budou zachovány, budou před započítáním výstavby ochráněny před mechanickým poškozením dle ČSN 83 9061. V případě poškození dřevin budou odborným



způsobem, stanoveným biologickým dozorem, urychleně ošetřeny a učiněna opatření, stanovená biologickým dozorem, k zabránění opakování poškození.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po formulační a textové úpravě. Úprava spočívá ve stanovení povinnosti biologického dozoru stanovit způsob ošetření poškozených dřevin a učinit opatření, aby se poškození neopakovalo.*

56. Realizaci protihlukových valů a sadových úprav provádět dle schváleného harmonogramu z projektu pro stavební povolení průběžně již během výstavby. Pro sadové úpravy protihlukových valů používat kvalitní vzrostlé sazenice dřevin a keřů.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA. Úkolem podmínky je zajistit aby projekty sadových úprav připravené ve fázi projektové přípravy by realizovány co nejdříve, aby byla stavba rychle začleněna do krajiny.*

57. V místech instalace trvalých zábran pro obojživelníky instalovat dočasné zábrany pro obojživelníky a zabránit tak průniku obojživelníků na staveniště.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

58. Srážkové vody z prostoru staveniště smí být vypouštěny do vodních toků a dalších recipientů pouze po předčištění v trvalých, popř. dočasných usazovacích nádržích.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

59. Dodavatel stavby prokazatelně seznámí všechny subdodavatele s požadavky na ochranu životního prostředí, včetně opatření proti znečištění ovzduší prachem provozem na staveništi, včetně doplňkových opatření pro vybrané oblasti, které budou požadovány v projektu organizace výstavby.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA.*

60. Zařízení sloužící k zachytům a odvádění srážkových vod (dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže), případně odvádění podzemních vod, musí mít ihned po jejich dokončení mít určeného provozovatele, případně správce.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla přeformulována zpracovatelem posudku na základě zasláného vyjádření.*

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

61. Z důvodu zabezpečení dodržení hygienických limitů emisí hluku z dopravy, emisí chemických látek a bezpečnosti dopravy v sídlech ležících na stávající trase silnice I/12 musí být záměr přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly uveden do provozu současně se stavbou SOKP 511.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka vyplývá z více vyjádření zasláných k dokumentaci.*

### **IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru**

Nejsou stanoveny.

### **V. Podmínky kompenzační**

62. Výsadba zeleně podél navržené silnice I/12 a v prostorech křižovatek. Výsadba bude provedena v ploše minimálně 33 ha. Na uvedené ploše realizována výsadba cca 3-4 tisíc autochtonních druhů stromů a cca 4 000-5 000 m<sup>2</sup> druhově autochtonních keřových porostů, odpovídajícím stanovištním podmínkám, s ohledem na požadavky bezpečnosti provozu na komunikacích a krajinného rázu. Podle metodiky používané na výpočet kompenzací BaP k 03/2017 toto množství stromů a keřů zajistí i při započítání náhrady za kácené porosty s více jak dvojnásobnou rezervou eliminaci celého příspěvku BaP po zprovoznění navrhované komunikace.

Komentář zpracovatele posudku

*Podmínka byla převzata z Dokumentace EIA po úpravě formulace zpracovatelem posudku.*

Do návrhu podmínek souhlasného stanoviska byly zahrnuty všechny relevantní návrhy vyplývající z doporučení zpracovatelů dokumentace, připomínek dotčených orgánů, veřejnosti a zpracovatele posudku. Tam, kde byly relevantní podmínky podobné, zpracovatel posudku je sloučil do jediné podmínky a to tak, aby podmínka vyhovovala požadavkům všech navrhovatelů.

Navržené podmínky souhlasného stanoviska zajišťují maximálně možné omezení negativních vlivů posuzovaného záměru „I/12 Běchovice - Úvaly“ na zdraví obyvatelstva a životní prostředí.

## V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovateli posudku byla prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, Praha 10, odboru posuzování vlivu na životní prostředí předána níže uvedená vyjádření obdržená k dokumentaci podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

### Přehled všech zasláných vyjádření

1. **Obecní úřad Květnice**, K Dobročovicům 35, 250 84 Sibřina, ze dne 24. května 2017, podepsán Stanislav Plocek, starosta.
2. **Hygienická stanice hl. m. Prahy**, Rytířská 404, p.s. 203, 110 10 Praha 1, č.j.: HSHMP 23841/2017. Spis. Zn.: S-HSHMP 23841/2017 ze dne 24. května 2017, vyřizuje Jakub Janota podpis RNDr. Jan Jarolímek, MBA, ředitel.
3. **Mgr. Martin Bradáč**, na MŽP evidováno pod č.j.: 35718/ENV/17, datum doručení a adresa neuvedeny.
4. **MZe, Odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů**, Těšnov 65/17, Nové Město, 110 00 Praha 1, č.j.: 30414/2017-MZE-16211, Spis. Zn.: 15LH11722/2017-16211, ze dne 24.5.2017, vyřizuje Ing. Martin Veselý, podpis Ing. Petr Bureš, ředitel odboru.
5. **MŽP, odbor odpadů**, vnitřní sdělení č.j.: 31318/ENV/17 1998/720/17, ze dne 25.5.2017, vyřizuje Eva Kajanová, podpis Ing. Jaromír Manhart, ředitel odboru odpadů.
6. **MŽP, odbor ochrany vod**, vnitřní sdělení č.j.: 31318/ENV/17, 1062/740/17, ze dne 16.5.2017, vyřizuje Josef Reidinger, podpis Mgr. Lukáš Záruba, ředitel odboru ochrany vod.
7. **Národní památkový ústav, generální ředitelství**, Valdštejnské nám. 162/3, 118 01 Praha 1 – Malá Strana, vyjádření ze dne 26.5.2017 pod č.j.: NPÚ-310/36482/2017, vyřizuje Ing. arch. Merunková I. Ph.D., Ing. Čerňanský M., Ph.D., Mgr. Pařez J., podpis Mgr. Martin Tomášek, Ph.D. náměstek sekce památkové péče.
8. **Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Odbor životního prostředí**, Masarykovo náměstí 1,2 250 01 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, vyjádření ze dne 7.6.2017 pod č.j.: OŽP-40004/2017-CADAN, sp. zn.: OŽP-9242/2017-CADAN, vyřizuje Ing. Andrea Čadilová, podpis Ing. Vladislav Horáček, vedoucí odboru životního prostředí.
9. **Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství**, Zborovská 11, 150 00 Praha 5, vyjádření ze dne 29.5.2017, pod č.j.: 067414/2017/KUSK, sp. zn.: SZ\_060533/2017/KUSK, vyřizuje Bc. Hana Křížová, podpis Ing. Josef Křečka, Ph.D., vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství, v zastoupení Ing. Hana Švingrová, vedoucí odboru posuzování vlivů na životní prostředí.
10. **Štědronský Marek, Újezd nad Lesy**, vyjádření ze dne 31.5.2017, podpis Marek Štědronský.
11. **Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí**, vyjádření ze dne 6.6.2017, č.j.: MHMP929400/2017 sp. zn.: S-MHMP760722/2017, vyřizuje Ing. Tomáš Novotný, podpis Ing. Jana Cibulková, vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, Odbor ochrany prostředí.
12. **MŽP, Odbor ochrany přírody a krajiny**, vyjádření ze dne 2.6.2017, č.j.: 3262/710/17, vyřizuje Daniel Engel, podpis Ing. Jiří Klápště, ředitel odboru obecné ochrany přírody a krajiny.
13. **Obvodní báňský úřad pro území hlavního města Prhy a Středočeského kraje**, Kozí 4, P.O. Box 31, 110 01 Praha 1, vyjádření ze dne 30.5.2017 pod č.j.: SBS15936/2017/OBÚ-02/1, vyřizuje Ing. Petra Drahná, podpis Ing. Dalibor Tichý, předseda úřadu.

14. **MŽP, odbor ochrany ovzduší**, vyjádření ze dne 8.6.2017 pod čj.: 3262/710/17, vyřizuje Hana Marková, podpis Bc. Kurt Dědič, ředitel odboru ochrany ovzduší.
15. **Povodí Labe s.p., oddělení VH plánování a ekologie**, vyjádření ze dne 9.6.2017, podpis Ing. Karel Dohnal.
16. **Obec Sibřina**, 250 84 Sibřina, Praha – východ, vyjádření ze dne 8.6.2017, podpis Ing. Josef Novák, starosta obce.
17. **SOSák spolek**, Na Paloučku 21, 250 84 Sibřina, Praha – východ, vyjádření ze dne 8.6.2017, podpis Bc. Michaela Vítová, ředitelka a člen organizačního výboru spolku SOSák.
18. **Městys Škvorec, Obecní úřad Škvorec**, vyjádření ze dne 8.6.2017, podpis Ing. Rubín, starosta obce.
19. **Středočeský kraj, RNDr. Ivo Šanc, CSc., radní pro oblast životního prostředí a zemědělství**, vyjádření ze dne 1.6.2017 pod čj.: 070258/2017/KUSK, podpis RNDr. Ivo Šanc, CSc., radní pro životní prostředí a zemědělství Středočeského kraje.
20. **Agentura ochrany přírody a krajiny, Podbabská 2582/30, 160 00 Praha 6**, vyjádření ze dne 9.6.2017, pod čj.: SR/1039/SC/2017-1, vyřizuje Spilka, podpis Jaroslav Obermajer, ředitel regionálního pracoviště.
21. **Městský úřad Český Brod, Odbor životního prostředí a zemědělství**, náměstí Husovo 70, 282 01 Český Brod, vyjádření ze dne 9.6.2017 pod čj.: MUCB35415/2017, sp. zn.: S- MUCB31007/2017/ŽP/Kad, vyřizuje Kadeřábková Olga, podpis Ing. Rostislav Vodička, vedoucí OŽPZ.
22. **Jan Klika**, vyjádření ze dne 9.6.2017, podpis Jan Klika, technický poradce.
23. **Klub přátel historie a přírody Úval a okolí, občanské sdružení fyzických a právnických osob**, vyjádření ze dne 12.6.2017, podpis Dr. Vítěslav Pokorný, předseda Klubu přátel historie a přírody Úval a okolí a Petr Urban.
24. **Ing. Lubor Horák**, vyjádření ze dne 10.6.2017, podpis Ing. Lubor Horák, zastupitel MČ Praha – Běchovice.
25. **Městská část Praha 20, Rada městské části Praha 20 – Horní Počernice**, vyjádření – usnesení 89. schůze číslo RMC/89/24/0957/17 ze dne 6.6.2017, podpis Hana Moravcová, starostka a Mgr. Eva Březinová, místostarostka.
26. **Městská část Praha 21 – Újezd nad Lesy**, vyjádření ze dne 12.6.2017 pod čj.: UMCP21/08721/2017/OMI/Pét, podpis Karla Jacob Čechová, starostka MČ Praha 21.
27. **Městská část Praha – Běchovice**, Českobrodská 3, 190 11 Praha – Běchovice, vyjádření ze dne 11.6.2017 pod čj.: MCPB1128/2017, podpis Ing. Ondřej Martan, starosta.
28. **Městská část Praha – Dubeč, Úřad městské části Praha – Dubeč**, Starobudečská 401/36, 107 00 Praha 10, vyjádření ze dne 12.6.2017 pod čj.: 492/2017, vypracoval Ing. Vohlídal, podpis Jaroslav Tošil, starosta.
29. **Úřad městské části Praha – Koloděje, Městská část Praha Koloděje**, Jízdárně 9/20, 190 16 Praha 9 – Koloděje, vyjádření ze dne 8.6.2017 pod čj.: MC P-KLDJ 0718/2017/2, Sp. zn.: SZ MC P-KLDJ 0718/2017/2, vyřizuje Věra Kozáková, podpis Ing. Alena Morávková.
30. **Městská část Praha – Dolní Počernice**, Stará obec 10, 190 12 Praha 912, vyjádření ze dne 9.6.2017 pod čj.: 0907/17/POK, vyřizuje Hana Moravcová, podpis Zbyněk Richter, starosta.
31. **Petr Špeta**, vyjádření ze dne 11.6.2017, podpis Petr Špeta, občan obce Škvorec.
32. **Podpisová listina** k připojení se k vyjádření zaslánému MŽP spolkem Zdravé životní prostředí dne 9.6.2017.

33. **Povodí Vltavy, s.p.**, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha – Smíchov, vyjádření správce povodí ze dne 9.6.2017, vyřizuje M. Dolistová a A. Pětrošová, podpis Ing. Michal Krátký, vedoucí útvaru povrchových a podzemních vod .
34. **Obec Přešimasy**, vyjádření ze dne 9.6.2017, podpis Michal Pech, pověřený zastupitel obce Přešimasy.
35. **Spolek Škvorecká 1911-1919**, vyjádření ze dne 12.6.2017, podpis Ondřej Edl, předseda spolku Škvorecká 1911-1919.
36. **Spolek Újezd nad Lesy: krajina pro život, z.s.**, Sulovická 217, 190 16 Praha 9, vyjádření ze dne 11.6.2017, podpis Ing. Vladimír Klepetko.
37. **Újezdský Strom, Spolek pro Trvalý Rozvoj a Okrašlování Městské části Praha 21,o.s.**, Čenovická 2145, 190 16 Praha 9 – Újezd nad Lesy, vyjádření ze dne 12.6.2017, podpis MUDr. Zita Kazdová,
38. **Zdravé životní prostředí, z.s.**, Na Korunce 324, 190 11 Praha – Běchovice, vyjádření ze dne 9.6.2017, podpis JUDr. Petra Šubrtová, předsedkyně.
39. **Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha**, Sekretariát ředitele inspektorátu, Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6 – Bubeneč, vyjádření ze dne 5.6.2017 pod čj. ČIŽP/41/IPP/1705358.002/17/PVZ, vyřizuje Zelenka, podpis Ing. Robin Náse, zástupce ředitele ČIŽP OI Praha.
40. **Hlavní město Praha, RNDr. Jana Plamínková**, Radní hlavního města Prahy, vyjádření ze dne 15.6.2017 pod čj.: MHMP964889/2017, podpis RNDr. Jana Plamínková
41. **Jan Klika**, vyjádření ze dne 13.6.2017, doplnění vyjádření ze dne 9.6.2017, podpis Jan Klika, technický poradce.
42. **Městský úřad v Říčanech, Odbor životního prostředí**, Masarykovo náměstí 53, 251 01 Říčany, vyjádření ze dne 13.6.2017 pod čj. 26118/2017-MURI/OŽP/00354, vyřizuje Patricie Hofmanová, podpis Ing. Radek Smetánka, vedoucí odboru životního prostředí.
43. **Podpisové archy** k podpoře vyjádření sepsanému spolkem „Zdravé životní prostředí, z.s.“ k Dokumentaci EIA.

## Obsah příslušného vyjádření a hodnocení zpracovatele posudku:

1. **Obecní úřad Květnice**, K Dobročovicům 35, 250 84 Sibřina ze dne 24. května 2017, podepsán Stanislav Plocek, starosta.

### Obsah vyjádření:

1. Zastupitelstvo obce Květnice souhlasí s výstavbou přeložky silnice I/12
2. Zastupitelstvo navrhuje přijmout variantu "5MUK" při vyřešení dopravní obslužnosti ve směru z Květnice a Dobročovic na MUK Sibřina – Újezd nad Lesy vybudováním obchvatu obce Sibřina.
3. Zastupitelstvo obce Květnice žádá o maximální snížení hlučnosti provozu za využití všech dostupných metod.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad 1. – bez komentáře*

*Ad 2. – vybudování obchvatu obce Sibřina není součástí posuzované dokumentace a je nutno uvedený návrh řešit jako novou samostatnou stavbu.*

*Ad 3. – v dokumentaci EIA je uveden soubor opatření technickoorganizačního charakteru ke snížení hlučnosti, které budou realizovány v průběhu realizace záměru. Po uvedení záměru do provozu bude provedeno kontrolní měření hlučnosti a v případě překračování limitů budou navržena a realizována další opatření ke zmírnění hlučnosti. MUK Květnice je z hlediska protihlukových opatření v dokumentaci EIA posuzována například na straně 117.*

2. **Hygienická stanice hl. m. Prahy**, Rytířská 404, p.s. 203, 110 10 Praha 1, č.j.: HSHMP 23841/2017. Spis. Zn.: S-HSHMP 23841/2017 vyřizuje Jakub Janota, ze dne 24. května 2017, podpis RNDr. Jan Jarolímek, MBA, ředitel.

### Obsah vyjádření:

Dokumentace je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci území hlavního města Prahy HSHMP nepředpokládá žádný negativní vliv záměru na veřejné zdraví.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

3. **Mgr. Martin Bradáč**, na MŽP evidováno pod č.j.: 35718/ENV/17, datum doručení a adresa neuvedeno.

### Obsah vyjádření:

Mgr. Martin Bradáč se obává negativního vlivu záměru na životní prostředí jako celek, které shrnuje do čtyř bodů:

a) **nadměrný hluk** – nadměrný hluk (dle WHO nad 42 dB) emitovaný z přeložené silnice postihne několikanásobně více obyvatel, než je současný stav. Ovlivnění území zvýšenou hlučností se projeví i v cenách okolních pozemků. Autor vyjádření proto požaduje rozšíření protihlukových opatření například o zesílení ochranného pásma zeleně nebo zakrytí komunikace v úseku kolem ulice Ježovická.

b) **limity současné dopravní sítě** – v dokumentaci EIA záměru postrádá vypořádání s nárůstem dopravy Staroujezdská resp. V Lipkách, který se dá po vybudování přeložky silnice I/12 důvodně očekávat z důvodu nájezdu řidičů z oblasti Klánovic a Šestajovic.

c) **dopravní řešení v ulici Ježovická** – již současný stav dopravy v určitých denních dobách prakticky neumožňuje výjezd z ulice Ježovická na ulici V Lipkách. V místě dochází k častým dopravním nehodám. Podél silnice V Lipkách vede stezka pro pěší a cyklisty z Újezdu nad Lesy do Koloděj. Autor vyjádření požaduje do dokumentace zpracovat návrh řešení situace na dané křižovatce V Lipkách – Ježovická.

d) **riziko zásahu do podzemních vod** – v ulici Ježovická se nachází převážně původní zástavba s vlastními zdroji pitné vody. Stavbou může dojít ke stržení vody v domovních studních, čímž může dojít k znehodnocení těchto zdrojů vody.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad a – vyhodnocení zdravotních rizik emitovaným hlukem na zdraví záměrem ovlivněné populace je provedeno v příloze H.4 Hodnocení zdravotních rizik – hluk, která je přílohou Dokumentace EIA. Doporučení WHO, vycházející ze směrnic Night Noise Guidelines for EUROPE z roku 2009 a Burden of disease from environmental noise z roku 2011, stejně jako do doporučení Evropské komise týkající se vlivu hluku na zdraví obyvatel jsou vysvětlena na straně 6 až 12 výše uvedené studie. Hodnota 42 dB je uváděna jako prahová pro subjektivní pocity rušení a problémy nespavosti. Ze závěrů studie jednoznačně vyplývá, že u objektů, které se nachází v bezprostředním okolí posuzovaného záměru, které se v současnosti zpravidla nachází v klidových oblastech bez významných zdrojů hluku a mimo dosah stávajících komunikací, lze očekávat navýšení míry obtěžování a subjektivního rušení hlukem. V případě realizace záměru ve variantě 5MUK lze očekávat v roce 2025 oproti variantě bez záměru snížení počtu hlukem obtěžovaných osob o 768, v případě realizace záměru ve variantě 6MUK dokonce o 885 osob. Ve studii uvedené údaje jednoznačně potvrzují, že realizace záměru přispěje ke zlepšení celkové akustické situace v záměrem dotčeném území. Zvýšení hlučnosti by nemělo mít vliv na cenu pozemků v okolí. Dle platného ÚP Prahy, výkresu č. 4 – Plán využití ploch jsou pozemky mezi posuzovaným záměrem a obytnou zástavbou v okolí ulice Ježovická zahrnuty do funkčních ploch OP – orná půda, VN – nerušící výroby a služby, ZMK – zeleň městská a krajinná, IZ – izolační zeleň. V uvedených funkčních plochách je výstavba obytné zástavby nepřípustná a proto ani nelze předpokládat vliv záměru na cenu pozemků.*

*Ad b – výstavbu přeložky I/12 vyvolalo právě překročení dopravních limitů v ulicích Českobrodská (Běchovice), Starokolínská, Novosibřinská (Újezd nad Lesy) a U přeložky (Úvaly). Vybudování přeložky dojde k převedení tranzitní nákladní a osobní dopravy na přeložku a tím dojde k významnému odlehčení Běchovic, Újezdu nad Lesy a Úval. Není vyloučeno, že řidiči osobních vozidel z Klánovic a Šestajovic, kteří v současné době přijíždějí do Újezdu nad Lesy po Staroklánovické ulici a pokračují po Starokolínské ulici na Prahu, budou najíždět částečně najíždět na přeložku I/12 po Staroujezdské ulici. Na druhou stranu, řidiči z Koloděj, kteří v současné době najíždějí po Staroujezdské ulici na Starokolínskou ulici a pokračují na Prahu budou po vybudování přeložky najíždět přímo na ni, a proto nebudou pokračovat do Újezdu nad Lesy. Podle Dokumentace EIA bude na MUK Koloděje sjíždět nebo najíždět v roce 2025 přibližně 8 100 vozidel v případě varianty 5 MUK nebo 6 540 vozidel v případě realizace*

*varianty 6 MUK. Proud vozidel se bude dělit ve směru na Koloděje a Újezd nad Lesy. Uvedená data jsou patrná z tabulky č. 1 na straně 20 Dokumentace EIA.*

*Ad c – Dopravní řešení napojení jednotlivých ulic v intravilánu obcí v záměrem dotčeném území není předmětem posuzování EIA. Řešení křížení jednotlivých ulic musí být řešeno v rámci dopravně inženýrských opatření a dopravně inženýrských rozhodnutí.*

*Ad d – V Dokumentaci EIA je předpokládáno negativní ovlivnění jímacího území studen v zástavbě na rozmezí městských částí Praha – Koloděje a Praha – Újezd nad Lesy z důvodu hloubení zářezů přeložky silnice I/12. Z uvedeného důvodu je vyjádřená obava autora vyjádření oprávněná. V Dokumentaci EIA byla v rámci kapitoly „D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné“ navrženo provedení aktualizace průzkumu vodních zdrojů a aktualizace monitoringu vodních zdrojů pro období realizace záměru a po jeho uvedení do provozu. V případě poškození vodního zdroje je investor povinen sjednat nápravu a škodu nahradit. Podmínka monitoringu vodních zdrojů potencionálně dotčených záměrem včetně případného zajištění náhrady vodního zdroje je zapracována do podmínek souhlasného závazného stanoviska.*

4. **MZe, Odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů**, Těšnov 65/17, Nové Město, 110 00 Praha 1, č.j.: 30414/2017-MZE-16211, Spis. Zn.: 15LH11722/2017-16211, ze dne 24.5.2017, vyřizuje Ing. Martin Veselý, podpis Ing. Petr Bureš, ředitel odboru.

Obsah vyjádření:

Odbor vzhledem k celkovému nízkému záboru dotčených pozemků určených k plnění funkcí lesů (dále jen „PUPFL“) záměrem komunikace I/12 Běchovice - Úvaly v rozsahu 7.120 m<sup>2</sup> neuplatňujeme žádné zpodrobňující podmínky.

Odbor požaduje:

Zajištění přístupu k okolním dotčeným PUPFL včetně budoucího ochranného pásma plánované komunikace za účelem jejich řádného obhospodařování.

Odbor žádá o prověření možnosti stavebního uzpůsobení míst křížení záměru komunikace s migračními trasami zvěře (zejména černé, ale i dalších druhů) k umístění stacionárních či dočasných odchyťových zařízení jako prevenci vzniku kolizí vozidel se zvěří pro zvýšení ochrany zdraví osob a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, a dále o prověření možnosti využití optických zradidel umístěných na směrových sloupcích se stejným cílem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Požadavek byl zapracován do kapitoly „D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné“, odkud byl převzat do návrhu podmínek závazného stanoviska a dále rozšířen o prověření stavebního uzpůsobení pro umístění stacionárních a/nebo dočasných odchyťových zařízení a dále o možnost prověření užití optických zradidel umístěných na směrových sloupcích k zabránění střetu zvěře s dopravními prostředky.*

5. **MŽP, odbor odpadů**, vnitřní sdělení č.j.: 31318/ENV/17 1998/720/17, ze dne 25.5.2017, vyřizuje Eva Kajanová, podpis Ing. Jaromír Manhart, ředitel odboru odpadů.

Obsah vyjádření:



Odbor odpadů neuplatňuje žádné připomínky. Předchozí formální připomínky byly zapracovány.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře*

6. **MŽP, odbor ochrany vod**, vnitřní sdělení č.j.: 31318/ENV/17, 1062/740/17, ze dne 16.5.2017, vyřizuje Josef Reidinger, podpis Mgr. Lukáš Záruba, ředitel odboru ochrany vod.

Obsah vyjádření:

Odbor ochrany vod MŽP neuplatňuje k dokumentaci z pohledu ochrany vod a povodňové ochrany požadavky na doplnění, ani připomínky k obsahu dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

7. **Národní památkový ústav, generální ředitelství**, Valdštejnské nám. 162/3, 118 01 Praha 1 – Malá Strana, vyjádření ze dne 26.5.2017 pod č.j.: NPÚ-310/36482/2017, vyřizuje Ing. arch. Merunková I. Ph.D., Ing. Čerňanský M., Ph.D., Mgr. Pařez J., podpis Mgr. Martin Tomášek, Ph.D. náměstek sekce památkové péče.

Obsah vyjádření:

NPÚ nemá k dokumentaci zásadní připomínky.

Drobné kulturní objekty v krajině, jejichž existenci nelze zcela vyloučit nebo nejsou předmětem zákonné památkové ochrany, pokládá NPÚ za vhodné přemístit mimo navržené objekty pozemních komunikací, mostů a pozemních staveb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře, návrh přemístění drobných objektů bude zahrnut do návrhu podmínek souhlasného stanoviska.*

8. **Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Odbor životního prostředí**, Masarykovo náměstí 1,2 250 01 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, vyjádření ze dne 7.6.2017 pod č.j.: OŽP-40004/2017-CADAN, sp. zn.: OŽP-9242/2017-CADAN, vyřizuje Ing. Andrea Čadilová, podpis Ing. Vladislav Horáček, vedoucí odboru životního prostředí.

Obsah vyjádření:

Bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

9. **Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství**, Zborovská 11, 150 00 Praha 5, vyjádření ze dne 29.5.2017, pod č.j.: 067414/2017/KUSK, sp. zn.: SZ\_060533/2017/KUSK, vyřizuje Bc. Hana Křížová, podpis Ing. Josef Křečka, Ph.D., vedoucí odboru

životního prostředí a zemědělství, v zastoupení Ing. Hana Švingrová, vedoucí odboru posuzování vlivů na životní prostředí.

Obsah vyjádření:

**Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb o ochraně ovzduší** – konstatuje, že velké stavby mohou být zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>) a proto je doporučeno přijmout vhodná opatření ke snižování prašnosti v souladu s metodikou pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení PM<sub>10</sub> (MŽP, 2005).

**Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu** – upozorňuje, že vzhledem k realizaci záměru na ZPF je nutné před vydáním územního rozhodnutí požádat o souhlas k odnětí půdy.

**Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích** – upozorňuje, že vzhledem k realizaci záměru na PUPFL je nutné před vydáním územního rozhodnutí požádat o souhlas k odnětí půdy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad – zákon č. 201/2012 Sb., - doporučení přijmout opatření k omezování prašnosti v souladu s metodikou pro navrhuje stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení PM<sub>10</sub> (MŽP, 2005) rovněž doporučuje kolektiv zpracovatelů Dokumentace EIA. Požadavek je zapracováno do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska.*

*Ad – zákon č. 334/1992 Sb., - bez komentáře*

*Ad – zákon č. 289/1995 Sb., - bez komentáře*

**10. Štědronský Marek, Újezd nad Lesy, bez uvedení adresy a data podání.**

Obsah vyjádření:

Autor vyjádření uvádí, že před cca 5ti lety zakoupil pozemek v Lukovské ulici v Újezdu nad Lesy. Pisatel vyjádření uvádí, že volil pozemek ve slepé ulici poblíž málo frekventované ulice z důvodu kvalitního životního prostředí. Nechápe, jak je možné měnit původní plány.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*První plány na přeložení silnice I/12 do posuzované trasy jsou z třicátých let minulého století. Koridor pro přeložku silnice I/12 je v územně plánovací dokumentaci HMP zafixován nejméně od roku 1986, přičemž v územně plánovací dokumentaci z roku 1986 byla trasa přeložky lokalizována až o 250 m blíže k Újezdu nad Lesy. Přesně ve stopě posuzovaného záměru, včetně navrhovaných MUK je stabilizována od roku 1999. První posuzování záměru přeložky I/12 v procesu proběhlo v letech 2001 až 2003. V červnu roku 2003 vydalo MŽP souhlasné stanovisko k záměru, které bylo zrušeno až novelou zákona č. 39/2015. Za předpokladu, že by záměr byl realizován podle harmonogramu, byla by již přeložka silnice I/12 dokončena. Z uvedeného vyplývá, že nedochází ke změnám původních plánů.*

- 11. Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí**, vyjádření ze dne 6.6.2017, č.j.: MHMP929400/2017 sp. zn.: S-MHMP760722/2017, vyřizuje Ing. Tomáš Novotný, podpis Ing. Jana Cibulková, vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, Odbor ochrany prostředí.

Obsah vyjádření:

**Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu** – nemá zásadních připomínek

**Z hlediska lesů a lesního hospodářství** – požaduje v další fázi projektové přípravy přesné definování a vyčíslení záborů lesních pozemků a to pro všechny jednotlivé stavbou dotčené pozemky včetně konkretizace jednotlivých stavebních objektů, které budou na tyto lesní pozemky navrhovány.

**Z hlediska nakládání s odpady** – nemá k předložené dokumentaci žádné připomínky

**Z hlediska ochrany ovzduší** – orgán ochrany ovzduší OCP MHMP pokládá za velmi důležité aby během realizace záměru navrhované silnice a dále během jejího provozu byla důsledně aplikována všechna pro zmírnění opatření.

**Z hlediska ochrany přírody a krajiny** – bez připomínek, podmínky navržené kolektivem zpracovatelů Dokumentace EIA jsou vhodně navrženy.

**Z hlediska myslivosti** – bez připomínek

**Z hlediska ochrany vod** – konstatuje, že stavba představuje s ohledem na velký rozsah a její umístění v ploše se zemědělskými melioračními stavbami podstatný zásah do režimu podzemních vod. Stavbou dojde k významnému navýšení podílu zpevněných ploch v povodí Rokytky a Říčanského potoka. OCP MHMP požaduje doplnit do kapitoly D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, následující body:

- a) Ještě před podáním žádosti o ÚR provést aktualizaci programu dostatečně dlouhého monitoringu podzemních a povrchových vod.
- b) Podmínky 7 až 10 z kapitoly D.IV.4 přesunout do kapitoly D.IV.3 – je nutné je vyřešit před vydáním ÚR
- c) OCP MHMP nesouhlasí s názorem, že upřesnění úpravy vodních toků bude řešeno v rámci stavebního povolení k vodním dílům. Způsob řešení musí být znám již při podání žádosti o ÚR.
- d) Požaduje doložení křížení vodotečí hydrotechnickými výpočty a stanovisky správců dotčených vodních toků.
- e) Požaduje upřesnit technické řešení odvádění dešťových vod včetně umístění nádrží s možností zachytu ropných látek a sedimentů, včetně volných objemů pro zachyt srážkové vody a zajištění časového odstupu jejich řízeného vypouštění. Řešení doložit hydrotechnickým výpočtem na základě monitoringu povrchových vod. Návrh řešení předložit správcům dotčených vodních toků.
- f) Návrh řešení podzemních vod provést po provedení důkladného a časově odpovídajícího monitoringu.
- g) Stavba podléhá projednání dle ust. § 17 odst. 1 písm. a) a c) vodního zákona. V § 67 vodního zákona jsou uvedena omezení v záplavových územích, která je třeba zohlednit při umístování, povolování a provádění staveb v těchto územích.

- h) Případné čerpání podzemních vod za účelem snížení jejich hladiny podléhá povolení u příslušného vodoprávního úřadu.
- i) V souladu s §71 vodního zákona je nutné pro období výstavby přeložky vypracovat povodňový plán a potvrdit jeho soulad s povodňovým plánem vyšší úrovně.
- j) Vypracovat a schválit havarijní plán pro případ havarijního úniku nebezpečných látek dle §39 odst. 2 vodního zákona.
- k) Stavbu dešťové kanalizace jako součást komunikace povoluje v navazujících stupních projektové přípravy příslušný silniční správní úřad jako speciální stavební úřad.
- l) Posouzení, zda retenční jímky, dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže jsou vodní díla ve smyslu § 55 vodního zákona, přísluší příslušnému vodoprávnímu úřadu.
- m) Stavby dalších vodních děl podléhají v navazujících stupních projektové přípravy projednání dle ust. § 15 vodního zákona
- n) Ve fázi realizace záměru zamezit odtoku splachů sedimentů do povrchových vod provizorními sedimentačními jímkami. Umístění a kapacitu jímacích zařízení konzultovat se správcí dotčených toků a příslušným vodoprávním úřadem.
- o) Ve fázi vlastního provozu záměru musí mít zařízení sloužící k záchytům a odvádění srážkových vod, případně odvádění podzemních vod určeného provozovatele, případně správce těchto zařízení, a to ihned po jejich vybudování.

Stanovisko zpracovatele posudku:

**Ad. - Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu – bez komentáře**

**Ad. – Z hlediska lesů a lesního hospodářství – Požadavek byl zpracován do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska (podmínka č. 40).**

**Ad. – Z hlediska nakládání s odpady – bez komentáře**

**Ad. – Z hlediska ochrany přírody a krajiny – podmínky pro následující fáze projektové přípravy, realizace stavby a provozu záměru navržené autorským kolektivem Dokumentace EIA jsou zpracovány do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska.**

**Ad. – Z hlediska myslivosti – bez komentáře**

**Ad. – Z hlediska ochrany vod – zpracovatel posudku se ztotožňuje s názorem, že stavba může představovat významný zásah do režimu povrchových a podzemních vod a připomínky zpracoval do návrhu podmínek souhlasného stanoviska.**

**Ad. a) podmínka byla zpracována (podmínka 41)**

**Ad. b) požadovaná úprava byla provedena a zpracována do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska**

**Ad. c) až Ad. f) byly požadovaným způsobem zpracovány do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska**

**Ad. g) až Ad. m) zpracovatel posudku považuje body za informativní, protože se jedná o podmínky vyplývající z platné zákonné úpravy a jejich splnění je vymahatelné a v případě nesplnění může být i sankcionováno.**

**Ad. n) až Ad. o) připomínky byly zpracovány do podmínek souhlasného stanoviska**

- 12. MŽP, Odbor ochrany přírody a krajiny**, vyjádření ze dne 2.6.2017, čj.: 3262/710/17, vyřizuje Daniel Engel, podpis Ing. Jiří Klápště, ředitel odboru obecné ochrany přírody a krajiny.

Obsah vyjádření:

Vyjadřovatel požaduje doplnit následující informace:

1. Na základě rozsahu záboru zemědělské půdy (všech zmíněných způsobů záborů – trvalý, dočasný) v jednotlivých variantách záměru definovat plošný a procentický rozsah dotčených tříd ochrany zemědělské půdy stanovených dle vyhlášky č. 48/2011 Sb., o třídách ochrany.
2. Doplnit seznam BPEJ k jednotlivým variantám záměru
3. Doplnit odůvodnění, na základě kterého bude obhájen uvažovaný (a jak bylo zmíněno zcela nevhodný) plán na zacházení se skrývkou hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (možnost uložení na skládku). Za předpokladu doplnění adekvátního odůvodnění provedení skrývky těchto zemin bude do zmíněné kapitoly dále zakomponována podmínka, že v následujícím stupni projektové přípravy záměru bude prověřeno využití celého předpokládaného objemu skrývky hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin pro potřeby rekultivace dočasně odňaté zemědělské půdy a dále pro založení ploch zeleně na trvale odňaté zemědělské půdě v rámci realizace záměru.
4. Z formálního pohledu v dokumentaci upřesnit informaci o umístění záměru ve vztahu k obci Přešimasy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku považuje část Dokumentace EIA týkající se posouzení vlivu záměru na ZPF a PUPFL zpracovanou v dostatečném rozsahu pro vydání závazného stanoviska MŽP. V Dokumentaci jsou uvedeny všechny zásadní informace týkající se vlivu záměru na půdní fond, zejména rozsah celkového předpokládaného trvalého záboru ZPF (93,5 ha), rozsah krátkodobého dočasného záboru ZPF, tedy záboru v trvání do 1 roku (1,7 ha) a dočasného záboru v trvání déle než jeden rok (29,9 ha). Rozdíl mezi jednotlivými variantami je 1,46 ha v případě trvalého záboru a 1 ha v případě záboru dočasného. Zábory půd jsou vyčísleny pro jednotlivá dotčená katastrální území. Zábor ZPF se dotkne všech tříd ochrany půd, přičemž z trvalého záboru je 17,3% rozlohy půd řazených do I. třídy ochrany, 14,2% půd do II. třídy ochrany a 32 ha řazených do III. třídy ochrany. Ve čtvrté a páté třídě ochrany ZPF je zařazeno celkem 30 % půd v trvalém záboru. Rozdíl mezi posuzovanými variantami v trvalém záboru půd představuje 1,46 ha, tj. 1,56%, který se odehrává pouze v jediné MÚK neboť ostatní části záměru jsou invariantní. Mapa tříd ochrany půd byla do Dokumentace EIA převzata z mapového portálu Výzkumného ústavu meliorací a ochrany půd (VUMOP), který je pověřen udržováním databáze v stále aktuálním stavu.*

*Vzhledem ke skutečnosti, že záměr je z hlediska směrového vedení jednovariantní, informace o zastoupení BPEJ jsou v případě posuzování záměru v procesu EIA nadbytečné, protože tato informace nebude mít vliv na konečný výrok, stejně jako informace o zastoupení jednotlivých tříd ochrany půd. Důležitým parametrem z hlediska ochrany půd, v tomto konkrétním případě, je množství sejmuté ornice a podorničních zúrodnění schopných horizontů. Tuto informaci poskytuje provedený pedologický průzkum, který je nedílnou součástí posuzované Dokumentace EIA.*

*Detailní vyhodnocení, tak jak je požadováno v bodě 1 a 2 vyjádření je předmětem obsahu vyhodnocení důsledků navrhovaného umístění staveb na zemědělský půdní fond, které je vypracováno jako jeden z podkladů pro navazující územní řízení podle přílohy č. 5 vyhlášky MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.*

*Adekvátní zdůvodnění potřeby skrývky zemin vyplývá z charakteru záměru, kterým je ve smyslu §5 zákona 334/1995 Sb., vychází z platné územně plánovací, při jejíž tvorbě se musí pořizovatelé územních plánů řídit zásadami ochrany zemědělského půdního fondu ve smyslu §4 zákona č. 334/1992 Sb., a podle §5 odst. 2 uplatňují orgány ochrany zemědělského půdního fondu k územně plánovací dokumentaci stanoviska. Stabilizace záměru v územně plánovací dokumentaci je proto adekvátním zdůvodněním potřeby skrývky zemin. Uložení zúrodnění schopných půdních substrátů na skládky není rozhodně optimálním využitím těchto zemin, a proto do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska byly zapracovány podmínky, že v následujícím stupni projektové přípravy záměru bude prověřeno využití celého předpokládaného objemu skrývky hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin pro potřeby rekultivace dočasně odňaté zemědělské půdy a dále pro založení ploch funkční zeleně na trvale odňaté zemědělské půdě v rámci realizace záměru a jeho bezprostředním okolí.*

*Zařazení obce Přešimasy do seznamu dotčených územně samosprávných celků v kapitole B.I.8 Výčet dotčených samosprávných celků je pravděpodobně administrativní chybou, neboť záměr do katastrálního území obce Přešimasy vůbec nezasahuje.*

- 13. Obvodní báňský úřad pro území hlavního města Prahy a Středočeského kraje**, Kozí 4, P.O. Box 31, 110 01 Praha 1, vyjádření ze dne 30.5.2017 pod čj.: SBS15936/2017/OBÚ-02/1, vyřizuje Ing. Petra Drahná, podpis Ing. Dalibor Tichý, předseda úřadu.

Obsah vyjádření:

Území dotčené záměrem se nachází mimo hranice stávajících dobývacích prostorů evidovaných u OBÚ a mimo hranice chráněných ložiskových území. Z uvedeného důvodu nemá OBÚ k předloženému záměru námitek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

- 14. MŽP, odbor ochrany ovzduší**, vyjádření ze dne 8.6.2017 pod čj.: 3262/710/17, vyřizuje Hana Marková, podpis Bc. Kurt Dědič, ředitel odboru ochrany ovzduší.

Obsah vyjádření:

Uvádí, že požadavky odboru vznesené v rámci předběžného projednání byly v předložené Dokumentaci EIA splněny.

1. Upozorňuje, že opatřeními obecné povahy byly vydány Programy zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Praha a pro zónu Střední Čechy, ve kterých se v bodě 2) uvádí, že „při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v největší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem“. Mimo navrhovanou výsadbu izolační zeleně proto doporučuje zvážit i kombinaci s jinými způsoby kompenzačních opatření, např. formou pomoci při realizaci výměn spalovacích kotlů v domácnostech apod.

2. Doporučuje podmínku uvedenou v kapitole D.IV.4. pod bodem 16 v části týkající se zohlednění účinnosti stromů a keřů na eliminaci prachu a BaP zpracovat do zásad organizace výstavby formou podrobnějších kroků, např. spoluprací s dendrologem.
3. Pro zamezení překročení imisního limitu při nepříznivých meteorologických podmínkách požadují důsledné dodržení v kapitole 6.6 Rozptylové studie navržených opatření pro redukci prašnosti v období výstavby záměru. Současně požadují splnění podmínek uvedených v bodě 21 b kapitoly D.IV.4, kde doporučují k zajištění plnění výše uvedených podmínek doplnit zpracování vhodného systému kontroly, případně sankcí, do zásad organizace výstavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

- Ad. 1 – Investorem stavby je příspěvková organizace, která nemá ze zákona právo poskytovat dotace. Uvedený požadavek by bylo možné pravděpodobně realizovat s využitím vhodného dotačního titulu například MŽP „Kotlíkové dotace“.*
- Ad. 2 – Návrh vhodných druhů dřevin a keřů je předmětem projektu ozelenění stavby, který bude realizován jako samostatná etapa výstavby. Z hlediska požadavku zajištění maximální účinnosti zeleně důležité zajistit včasnou výsadbu již vzrostlé zeleně, která bude funkční již při zahájení provozu záměru. Toto je zpracováno do návrhu podmínek závazného stanoviska.*
- Ad. 3 – Požadavek důsledného dodržení navržených opatření pro zamezení překročení imisního limitu je možné naplnit pouze za předpokladu existence nezávislého kontrolního aparátu s právem udělení sankcí. Proto byl do podmínek návrhu souhlasného stanoviska zpracován požadavek navržení kontrolního systému, který bude zajišťován nezávislou osobou, která bude vybavena právem sankcionace.*

- 15. Povodí Labe s.p., oddělení VH plánování a ekologie, vyjádření ze dne 9.6.2017, podpis Ing. Karel Dohnal.**

Obsah vyjádření:

K předložené dokumentaci neuplatňují žádné připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

- 16. Obec Sibřina, 250 84 Sibřina, Praha – východ, vyjádření ze dne 8.6.2017, podpis Ing. Josef Novák, starosta obce.**

Obsah vyjádření:

1. Úvod. Obec Sibřina má za to, že vyhodnocení porovnání variant záměru nevychází z úplných, správných a objektivních údajů. V dokumentaci nejsou vyhodnoceny vlivy jednotlivých variant na ŽP tak, aby bylo možno učinit jejich náležitě porovnání. Dále uvádí, že varianta 5 MUK povede ke zcela podstatnému zhoršení stavu ŽP, zejména hluku, znečištění ovzduší a vibrací v obci Sibřina, neboť by veškerá doprava z obcí Květnice a Dobročovice směřovala přes střed obce Sibřina. Za pravděpodobnou příčinu nedostatečného vyhodnocení vlivu jednotlivých variant záměru na hlukovou zátěž obce považují skutečnost, že hodnocení vychází z vadných podkladů, nesprávných

výpočtů intenzit dopravy, které jsou uvedeny v akustické studii. Část předpokládaných intenzit, pro ulice Ke Květnici a Říčanská jsou pro jednotlivé stavy uvedeny ve vyjádření.

Obec Sibřina uvedeným hodnotám nedůvěřuje, neboť předpokládá, že v případě realizace varianty 5 MUK se obec Sibřina stane tranzitním místem pro obyvatele Květnice a Dobročovic, neboť v obci Květnice jsou podle platného územního plánu připraveny další obytné rozvojové zóny. Z uvedeného důvodu obec předpokládá, že stav dopravy v roce 2025 bez záměru se nebude příliš lišit se stavem ve variantě 5 MUK v roce 2025, protože doprava z obcí Květnice a Dobročovice bude směřovat na nájezd I/12 Újezd nad Lesy.

2. Ochrana před hlukem. Obec Sibřina se dále vyjadřuje k ochraně před hlukem.

Obec Sibřina požaduje, aby byla zjištěna, a to měřeními skutečná hluková zátěž v obci, a to jak ve středu obce, tak i u objektu mateřské školy (Říčanská ulice č. 100), obec ve vyjádření dále uvádí, že pokud jsou obě varianty záměru mají rozdílné intenzity dopravy směřující přes obec na silnici I/12, potom nemohou být obě varianty z hlediska hlukové zátěže srovnatelné tak, jak hodnotí Dokumentace EIA.

Obec Sibřina namítá, že doprava procházející obcí ve variantě bez záměru v roce 2025 se nemůže ve srovnání s variantou 2025 se záměrem MUK ztratit. Vzhledem k nesprávným předpokladům pak vychází v některých případech nesprávně hodnoty hluku ve výpočtových bodech v obci Sibřina. Z nesprávných údajů pak vychází i hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví.

Obec Sibřina má za to, že pokud by hodnocení vycházelo z reálných intenzit dopravy, muselo by hodnocení dojít závěru, že varianta 5 MUK je pro obec zcela nepřijatelná.

3. Ochrana ovzduší

Námítka obce Sibřina vychází z výše uvedených pochybností o správnosti modelu intenzit dopravy v případě realizace jednotlivých variant záměru. Pokud jsou nesprávné předpoklady intenzit dopravy, nemohou být správně vyhodnoceny vlivy na ovzduší a zdraví obyvatel.

4. Ochrana objektu mateřské školy

Obec ve vztahu k objektu mateřské školy požaduje:

Vyhodnocení všech vlivů záměru na objekt mateřské školy a prokázání, že u tohoto objektu a všech ostatních objektů na území obce nedojde k překročení hlukových limitů a limitů znečištění ovzduší (z dokumentace to nemůže vyplývat, neboť vychází z nesprávných intenzit dopravy)

Do podmínek souhlasného závazného stanoviska uložit podmínku, navržení sadových úprav v bezprostřední blízkosti objektu MŠ Sibřina v takové intenzitě a skladbě, aby nedošlo k zhoršení životního prostředí pro děti v exteriéru, protože MŠ se nachází plocha zařízení staveniště.

Stanovit podmínky a provést opatření za kterých nedojde ke zhoršení životního prostředí v interiéru i exteriéru MŠ, zejména emise hluku a prašnosti. Pokud opatření nebudou stanoveny, nebude obec Sibřina souhlasit se zřízením staveniště blízkosti MŠ souhlasit.

5. Závěr

Obec Sibřina požaduje, aby z důvodu nesprávného vyhodnocení variant 5 MUK a 6 MUK ve vztahu k obci Sibřina, byla Dokumentace EIA v zpracovateli k přepracování.

Obec Sibřina z uvedených důvodů nesouhlasí s variantou 5 MUK a v případě vydání souhlasného stanoviska EIA požaduje určení k realizaci variantu 6 MUK



Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad 1 – Hodnocení vlivu záměru přeložky silnice I/12 vychází dostupných dat, která jsou získána z měření ŘSD ČR a matematických modelů dopravy v Praze a okolních částech Středočeského kraje. Z hlediska porovnání jednotlivých variant a hodnocení jejich pořadí (doporučení či nedoporučení k realizaci) je jejich hodnocení prováděno z hlediska vlivu celého záměru na celé posuzované území. Z uvedeného pohledu pak může nastat situace, že z pohledu dílčích územích území nebo jednotlivých lokalit je varianta označená jako nejpříznivější vnímána jako nevhodná, nepříznivá nebo zhoršující životní prostředí. Ke zhoršení kvality podmínek životního prostředí v záměrem ovlivněném území skutečně může dojít, ale zhoršení podmínek nesmí překročit zákonem stanovené limity znečišťování životního prostředí. To je právě principiální problém v porovnávání varianty 5 MUK před variantou 6 MUK. Vliv obou variant na životní prostředí je více méně srovnatelný, přesněji řečeno, varianta 5 MUK je mírně výhodnější, ale ne tak, aby nemohla být alternativně realizována varianta 6 MUK. V případě realizace varianty 6 MUK však bude trasa přívaděčích komunikací vedena ulicí Na Ladech v Květnici, kde podle výpočtů matematického modelu nebude splněn hlukový limit. Pokud je v dokumentaci předpoklad překročení hygienických limitů, nelze variantu doporučit k realizaci.*

*Ad 2 a Ad 3– Hodnocení variant záměru ve stavech v roce 2025, tj. ve variantě bez záměru, se záměrem ve variantě 5 MUK a ve variantě 6 MUK, stejně tak i ve stavech 2040+ nevychází z předpokladu, že se v území nic nezmění, nýbrž i ve variantě bez záměru je předpokládána realizace řady dopravních staveb na území Hlavního města Prahy a Středočeského kraje, které ovlivní dopravní toky v celém modelovaném prostoru, tedy v okolí záměru přeložky I/12 Běchovice - Úvaly. Předpokládané hlavní dopravní stavby realizované k roku 2025 a k cílovému roku 2040+ jsou uvedeny v Dokumentaci EIA a v akustické studii. Realizací dopravních staveb se otevřou dopravní trasy, které oddělí z dopravního proudu část vozidel. Dopravní intenzity v jednotlivých úsecích se potom nemusí jevit tak, jak jsou vnímány z hlediska současných hodnot.*

*Součástí Dokumentace EIA je rovněž příloha H.14. Projekt monitoringu, který předpokládá provedení akustických měření i v obci Sibřina a to opakovaně 1 x před zahájením stavebních prací, tzv. výchozí stav, 2 x v průběhu výstavby, především v době zemních prací, 1 rok po zahájení provozu a 5 let po zahájení provozu. Ve stejném rozsahu bude proveden rovněž monitoring kvality ovzduší.*

*Ad 4 – Zpracovatel posudku s požadavkem souhlasí. Do podmínek návrhu souhlasného závazného stanoviska je zapracována následující podmínka: „V následujících stupních projektové přípravy prověřit vlivy záměru na chráněný objekt mateřské školy Sibřina, Říčanská 100, Sibřina a zajistit před zahájením realizace záměru realizaci takových technických opatření, která zajistí, že nebudou zhoršeny akustické podmínky a ovzduší ve venkovním prostoru uvedeného chráněného objektu (vhodnými technickými opatřeními jsou například mobilní protihlukové stěny, stabilní protihlukové stěny, protihlukové valy, sadové úpravy). Výchozí stav kvality ovzduší a akustický stav bude ověřen měřením.“*

*Ad 5 – Z hlediska zpracovatele posudku je Dokumentace EIA zpracována v dostatečném rozsahu pro stanovení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a navržení závazného stanoviska EIA.*

- 17. SOSák spolek, Na Paloučku 21, 250 84 Sibřina, Praha – východ**, vyjádření ze dne 8.6.2017, podpis Bc. Michaela Vítová, ředitelka a člen organizačního výboru spolku SOSák.

Obsah vyjádření:

Spolek SOSák podává vyjádření za A k variantě 5 MUK, za B k variantě 6 MUK a za C k oběma variantám. Obecně spolek vyjadřuje nesouhlas s variantou 5 MUK tj. s variantou bez sjezdu v obci Květnice. Dále nesouhlasí s odložením rozhodnutí o vybudování protihlukových opatření kolem MŠ Sibřina až do doby po spuštění provozu – předčasného užívání záměru a dále požaduje aby součástí realizace záměru byla komunikace propojující ulici Kontryhelová v Květnici a silnici III/33313 v obci Sibřina (obchvat centra obce Sibřina – námitka C.1).

K variantě A vznáší dvě námitky.

Námitka A.1a – v Dokumentaci EIA chybí zhodnocení dopravní situace ve vztahu k posuzovanému záměru. V případě absence sjezdu v k.ú. Květnice dojde k významnému nárůstu tranzitní dopravy z okolních obcí, zejména z obce Květnice. Pokud Dokumentace EIA hodnotí nárůst hluku z dopravy v ulici na Ladech jako hraniční, pak je nutné, aby z tohoto hlediska byly hodnoceny i ulice Ke Květnici a Říčanská v obci Sibřina.

Námitka A.1a – Dokumentace EIA pro variantu 5 MUK nezohledňuje schválený Územní plán obce Květnice, který uvažuje do roku 2026 s nárůstem 5 000 obyvatel. Bez realizace MUK Květnice, bude mít tranzitní doprava zásadní důsledky na život obyvatel v obci Sibřina.

K variantě záměru 6 MUK (B) spolek SOSák uvádí, že tuto variantu podporuje, ale současně vznáší rovněž 2 námitky.

Námitka B.1 – Zpracovatelé Dokumentace EIA byli schopni zhodnotit dopad emisí a hluku v jiných lokalitách v rámci zpracované dokumentace. V případě MŠ Sibřina se tak z nepochopitelných důvodů nestalo. Spolek SOSák požaduje, aby Dokumentace EIA byla doplněna o studii dopadu na životní prostředí v lokalitě MŠ Sibřina.

Námitka B.2 – Vybudování protihlukových opatření pro předškolní zařízení musí být podmínkou pro realizaci záměru ještě před započítáním provozu – předčasného užívání, protože budova školky se nachází v těsné blízkosti MUK Újezd nad Lesy.

K oběma variantám SOSák spolek uvádí, že požaduje, aby součástí záměru bylo i vybudování komunikace uvedené jako veřejně prospěšná stavba v územních plánech obce Sibřina a Květnice mezi ulicemi Kontryhelová v Květnici a silnicí III/33313, bez jejíž realizace dojde k významnému dopadu na životní prostředí v obci Sibřina po realizaci záměru v obou variantách.

Námitka C.1 – Připomíná, že obec Sibřina dlouhodobě upozorňuje, že není vyřešen odklon dopravy z centra obce Sibřina na přeložku I/12 a to již od roku 2009. V případě realizace záměru by mělo být předchozí vybudování obchvatové komunikace stanoveno jako podmínka pro realizaci záměru. Vybudování obchvatové komunikace přispěje ke snížení dopadů na životní prostředí v obci Sibřina

Námitka C.2 – SOSák spolek požaduje variantní zhodnocení dopadu na životní prostředí obce Sibřina v případě realizace resp. nerealizace obchvatové komunikace mezi silnicí III/33313 a ulicí Kontryhelová v obci Květnice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad. A1a – Hodnocení v Dokumentaci EIA je provedeno správně a zcela v souladu se zákonem. Objektivně není mezi ulicemi Na Ladech, Ke Květnici a Říčanská de facto žádný rozdíl. Zásadní rozdíl je v zákonné úpravě. V případě vybudování MUK Květnice by došlo v ulici Na Ladech*

*k nárůstu intenzity hluku přes povolený hygienický limit pro hluk emitovaný z provozu na místních komunikacích III. třídy, který je stanoven na 55/45 dB v denní/noční době. Při porovnání akustického stavu v roce 2000 s výhledovými stavy se záměrem, v ulici Na Ladech nelze aplikovat korekci pro starou hlukovou zátěž z důvodu nesplnění podmínky § 12, odst. 6 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a proto nelze pro variantu 6 MÚK podpořit. Podle výpočtů matematického modelu lze v roce 2025 po zprovoznění přeložky I/12 ve variantě 6 MUK očekávat v této ulici překročení stanoveného hygienického limitu zde lze očekávat zhoršení akustické situace o 2,3 dB v denní době a o 2,4 dB v noční době. Jedinou možnou variantou je nalezení opatření, která zajistí snížení hlučnosti pod hygienický limit.*

- Ad. A1b – o pořízení nového územního plánu Zastupitelstvo obce Květnice rozhodlo dne 3.12.2012. Zadání územního plánu bylo provedeno dne 7.1.2013. Vydání nového územního plánu obce Květnice bylo zveřejněno veřejnou vyhláškou OOP č. 1/2017 ze dne 30. března 2017, kterou se vydává Územní plán obce Květnice. Dokončení Dokumentace EIA bylo provedeno v dubnu 2017. Není proto technicky možné, aby byl v Dokumentaci zohledněn nový Územní plán obce Květnice.*
- Ad. A2 - Zpracovatel posudku námitce rozumí, ale jak bylo uvedeno ve vypořádání námítky A1a, prosazení varianty 6 MUK je možné pouze za předpokladu splnění hygienických limitů v ulici Na Ladech.*
- Ad. B1 a B2 – Zpracovatel posudku souhlasí. Požadavek zpracoval do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska v následujícím znění: „V následujících stupních projektové přípravy prověřit vlivy záměru na chráněný objekt mateřské školy Sibřina, Říčanská 100, Sibřina a zajistit před zahájením realizace záměru realizaci takových technických opatření, která zajistí, že nebudou zhoršeny akustické podmínky a ovzduší ve venkovním prostoru uvedeného chráněného objektu (vhodnými technickými opatřeními jsou například mobilní protihlukové stěny, stabilní protihlukové stěny, protihlukové valy, sadové úpravy). Výchozí stav kvality ovzduší a akustický stav bude ověřen měřením.“*
- Ad. C1 a C2 – Spojení záměru přeložky silnice I/12 a záměru vybudování silnice mezi ulicí Kontryhelová v obci Květnice a silnicí třetí třídy č. 33313 v katastrálním území Sibřina nebylo možné, protože se je případně navrhované silnice jedná o nový návrh, který byl v územně-plánovací dokumentaci obce Květnice stabilizován teprve v roce 2017. Silnice nebyla v původním ÚP obce Květnice z roku 1998 vůbec navrhována a v poslední změně č. 7 ÚP obce Květnice z roku je v místě navrženého koridoru DO2 nově vyznačena nezastavitelná plocha N1 a místní komunikace. Koridor DO2 je tedy stabilizován v ÚP obce Květnice až od vydání nového ÚP, tedy od 30. března 2017. Variantní zhodnocení vlivu navrhované silnice mezi ulicí Kontryhelová v obci Květnice a silnicí třetí třídy č. 33313 v katastrálním území Sibřina nemůže být v předložené Dokumentaci EIA zohledněno a požadováno, protože není součástí posuzovaného záměru. Dokumentace EIA při posuzování vlivů záměru na životní prostředí vychází ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době jeho oznámení.*

*Po pečlivém prostudování územně plánovací dokumentace obce Květnice je zřejmé, že navrhovaný dopravní koridor DO2 je napojen na koridor DS (ZM3/10), ale koridor je napojen v katastrálním území Sibřina na ulici Říčanská (silnice č. III/33313) před areálem MŠ Sibřina. Areál MŠ by tak byl vystaven stejné dopravní zátěži jako ve variantě bez obchvatu obce Sibřina. Územně plánovací dokumentace obce Květnice dále neřeší napojení koridoru obce Sibřina na ulici Kontryhelová a dopady tranzitní dopady na čistě obytné zóny, kterými by procházela.*

18. **Městys Škvorec, Obecní úřad Škvorec**, vyjádření ze dne 8.6.2017, podpis Ing. Rubín, starosta obce.

Obsah vyjádření:

Městys Škvorec nemá k dokumentaci připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

19. **Středočeský kraj, RNDr. Ivo Šanc, CSc., radní pro oblast životního prostředí a zemědělství**, vyjádření ze dne 1.6.2017 pod čj.: 070258/2017/KUSK, podpis RNDr. Ivo Šanc, CSc., radní pro životní prostředí a zemědělství Středočeského kraje.

Obsah vyjádření:

Středočeský kraj s předloženou dokumentací souhlasí a nemá zásadních připomínek. Předpokladem je dodržení v dokumentaci navržených opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí. Zejména se jedná o eliminaci negativního dopadu ovlivnění hladiny podzemní vody způsobené realizací hlubokých zářezů komunikace do krajiny a zajištění dotčeného obyvatelstva a dalších subjektů vodou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*V Dokumentaci EIA navržená opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí jsou zapracována do návrhu podmínek závazného stanoviska. K prověření vlivu záměru na hladinu podzemních vod je navrženo vypracování zpřesnění hydrologického posouzení a v případě ohrožení zásobování dotčených obyvatel vodou musí být v předstihu zajištěno jejich zásobování vodou z veřejného vodovodního řadu.*

20. **Agentura ochrany přírody a krajiny, Podbabská 2582/30, 160 00 Praha 6**, vyjádření ze dne 9.6.2017, pod čj.: SR/1039/SC/2017-1, vyřizuje Spilka, podpis Jaroslav Obermajer, ředitel regionálního pracoviště.

Obsah vyjádření:

AOPK vznášá dvě dílčí a jednu koncepční připomínku.

- a) AOPK konstatuje, že komunikace tohoto typu představuje z hlediska prostupnosti krajiny prakticky nepřekonatelnou migrační bariéru, která bude mít zásadní dopad na průchodnost krajiny. Překonání údolí potoků a interakčních prvků ÚSES je v dokumentaci adekvátně zhodnoceno. Obdobně by však měla být zhodnocena průchodnost krajiny i mimo tyto prvky.
- b) z botanického hlediska se jižním směrem od Běchovic, cca 150 m od záměru nachází zachovalé fragmenty xerothermní vegetace, kde byly zaznamenány například bělozářka liliovitá (*Anthericum liliago*), vikev kašubská (*Vicia cassubicia*) nebo růže galská (*Rosa gallica*). Tuto informaci je třeba v dokumentaci o lokalitě zmínit, aby nezapadla a dostala se do širšího povědomí.
- c) Konstatuje, že výstavba a provoz plánované komunikace představuje zásadní a dlouhodobý zásah do zdejší krajiny, který přesahuje rámec teoretického zhodnocení vlivu záměru na krajinu

a krajinný ráz. Krajina v oblasti dotčené posuzovaným záměrem byla v minulosti opakovaně narušována antropogenními zásahy. Postupná devastace krajiny další zásahy usnadňovala a ospravedlňovala. Vliv zásahu k silně ovlivněné krajině se tak zdánlivě jeví jako méně významný, přestože může výrazně ovlivnit dosud zachované funkce krajiny, a především může ovlivnit její vývoj do budoucna. Komunikace těchto parametrů v již tak narušené krajině vždy ještě více naruší vazby a přirozené struktury, které dosud v krajině existují, otevře krajinu dalším negativním vlivům a zkomplikuje potencionální obnovu krajinných struktur. Jakkoliv lze uvažovat o zamýšleném snížení negativních dopadů nadměrné dopravy na obyvatelstvo obcí ležících v trase silnice č. I/12 je význam pro řešení samotného problému, tj. nadměrné dopravy jako takové, přinejlepším sporný. Skutečné řešení problému tedy spočívá v zásadní změně v přístupu k problematice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad. a) – Migrací živočichů v záměrem dotčeném území se zabývá Migrační studie, kterou vypracoval PaDr. Jan Farkač, CSc., a která je nedílnou součástí Dokumentace EIA. V této studii je navržena řada opatření a následných monitoringů, které jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska. Součástí podmínek rovněž bude podmínka prověření dalšího průchodnosti krajiny například vybudování vhodného přechodu pro zvěř.*

*Ad. b) – Prověření zranitelnosti uvedené lokality a navržení podmínek její ochrany bude zapracováno do podmínek návrhu závazného stanoviska.*

*Ad. c) – k bodu je nutno konstatovat, že spadá do oblasti filosofického přístupu řešení problematiky vztahu člověka a jeho životního prostředí. Zpracovatel posudku převzal velkou část textu do obsahu vyjádření, ale samotný bod po nechává bez komentáře, neboť souhlasí se závěrem, že takovéto úvahy překračují rámec posuzování vlivů na životní prostředí v procesu EIA.*

- 21. Městský úřad Český Brod, Odbor životního prostředí a zemědělství, náměstí Husovo 70, 282 01 Český Brod, vyjádření ze dne 9.6.2017 pod čj.: MUCB35415/2017, sp. zn.: S- MUCB31007/2017/ŽP/Kad, vyřizuje Kadeřábková Olga, podpis Ing. Rostislav Vodička, vedoucí OŽPZ.**

Obsah vyjádření:

Městský úřad Český Brod nemá k posuzovanému záměru připomínek z hlediska ochrany přírody, nakládání s odpady, ochrany ovzduší, vodního hospodářství, ochrany ZPF a z hlediska státní správy lesů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

- 22. Jan Klika, jan\_klika@centrum.cz, technický poradce, vyjádření ze dne 9.6.2017, příloha č. 1 „Schéma souběhu silnice I/12 a VRT v měřítku 1:10 000“ doručena dne 14.6.2017**

Obsah vyjádření:

1. Přeložka silnice I/12 je vedena v územním koridoru, kterým je byla a je navrhována trasa budoucí vysokorychlostní železniční tratě (VRT) Praha – Brno. Je žádoucí, aby trasy obou

dopravních cest byly v koridoru vzájemně zkoordinovány. Návrh silnice I/12 je předkládán, jako by žádný záměr na VRT neexistoval, a naopak ani v příslušné železniční studii (Územně technická studie VRT Praha – Havlíčkův Brod) není u trasy HB2f zakreslen záměr přeložky I/12. Z hlediska autora vyjádření je prostorová koordinace dobře možná aniž by to ovlivnilo výsledky posouzení ve zpracované Dokumentaci EIA. Jedná se pouze o změnu nivelety trasy z důvodu křížení VRT a I/12 a o posun trasy záměru přeložky v úseku km 3.5 až 8.74 o maximálně 90 m. Autor vyjádření proto žádá, aby stanovisko MŽP umožnilo i tuto alternativu s úpravami technického řešení pro pravděpodobný souběh tras I/12 a VRT, s tím že například hlukové zatížení od konečného provozního stavu silnice + trať bude posouzeno v dokumentaci ke stavbě VRT.

Zdůvodnění požadavku zahrnutí alternativy souběhu I/12 a VRT do stanoviska EIA včetně návrhu podmínek je uvedeno v příloze č. 2 doručeného vyjádření.

2. Dokumentace EIA se podrobně zabývá problematikou 6. MUK Květnice, jako by umístění křižovatky způsobilo zvýšený hluk jen v jediném domě. Ve skutečnosti by bylo zasaženo všech cca 10 domů v této ulici.

Pokud nebude vybudována MUK Květnice, bude pro dopravní vztah západní části Úval - Praha/okruh D0 užívána MUK Úvaly a Rohožnická ulice, která by měla být nově napojena na Zaříčanskou ulici severně od přeložky I/12 proti severním větvím této MUK místo stávajícího napojení jižně od I/12, které by vyžadovalo vedle MUK další přemostění silnice i tratě.

3. S úpravou výškového vedení trasy je třeba počítat i počátečním úseku s ohledem na jeho potřebné zahloubení uvnitř MUK Dubeč.

4. Technické řešení MUK Tuklaty jsou vzhledem k velkému poloměru okružního pásu závadné malé poloměry oblouků do výjezdových větvích (měly by být aspoň stejné jako u okružního pásu) a chybí zárodek obou větví pro navazující úsek silnice II/101 do MUK Jirny.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad. 1.: Závazné stanovisko EIA nemůže umožnit požadovanou alternativu souběhu silnice č. I/12 a VRT, a to hned z několika velmi závažných důvodů. Požadované úpravy záměru, ač jsou prezentovány jako minimální, které neovlivní výsledky posuzování, představují samostatnou variantu záměru, která se oproti aktivním, v dokumentaci posuzovaným variantám liší jak půdorysem osy záměru v terénu, tak i niveletou silnice. Posunutí osy trasy záměru o 90m a změny nivelety (hloubky zářezů) bude mít významný vliv na hlukovou situaci, která je díky zástavbě v okolí velmi složitá. Uvedenou variantu souběhu I/12 a VRT není možné bez plnohodnotného vyhodnocení v procesu EIA v podmínkách závazného stanoviska EIA ani zmínit.*

*Nutno poznamenat, že varianta VRT HB2f není zanesena v územně plánovací dokumentaci ani HMP ani Středočeského kraje, není proto divu, že předkládaný záměr I/12 o VRT neuvažuje.*

*Ad. 2.: V Dokumentaci EIA se nemluví o jednom výpočtovém bodu Kv01, ale o bodu Kv01, který charakterizuje nejhorší polohu v ulici Na Ladech. V případě, že by zátěž hlukem splňovala limity v tomto bodu, byly by splněny hlukové limity ve všech ostatních domech. Hlukem by v této ulici, v případě výstavby varianty 6 MUK byly postiženy všechny domy v této ulici.*

*Dokumentace EIA s napojením Rohožnické ulice severně od MUK Újezd neuvažuje.*

*Ad. 3.: MUK Budeč je v Dokumentaci EIA sice uváděna, ale jak je opakovaně uvedeno v Dokumentaci EIA, vlastní posouzení vlivu této MUK na zdraví obyvatel a životní prostředí spadá do záměru stavby SOKP 511.*

*Ad. 4.: Dokumentace EIA hodnotí vlivy oznamovaného záměru na zdraví obyvatel a životní prostředí. Technické řešení jako takové není předmětem posuzování a zpracovatel posudku ani nemá odpovídající znalosti a kompetence, aby mohl připomínku posoudit.*

- 23. Klub přátel historie a přírody Úval a okolí**, občanské sdružení fyzických a právnických osob, vyjádření ze dne 12.6.2017, podpis Dr. Vítěslav Pokorný, předseda Klubu přátel historie a přírody Úval a okolí a Petr Urban.

Obsah vyjádření:

1. Doporučují rozšíření zelených pásů okolo přeložky silnice I/12 minimálně na šířku 50 m a tyto pásy zalesnit. Doporučení vychází ze záměru MHP vytvořit kolem přeložky silnice pás zeleně v šíři 50 až 350 m o výměře 252 ha, čím vznikne i z celopražského hlediska významná zelená plocha, která přispěje k začlenění stavby do krajiny a snížení vlivu exhalací. Byla by škoda, aby výsadba lesa kolem komunikace skončila na hranicích Prahy.

2. Doporučují zajistit přechod pro zvěř v údolní nivě potoka, který vytéká z bažantnice na katastru obce Květnice a vlévá se v zářezu do potoka Výmola na katastru Úvaly.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad 1.: Vytvoření zeleného pásu dřevin okolo přeložky silnice I/12 jednoznačně přispěje ke snížení negativních vlivů záměru na zdraví obyvatel a životní prostředí. HMP přislíbilo občanům záměrem dotčených městských částí, jako kompenzační opatření negativních vlivů záměru na zdraví obyvatel a životní prostředí vykoupení pozemků přiléhajících k přeložce silnice I/12 a provedení jejich krajinářských úprav (zalesnění). Sadové úpravy záměru přeložky silnice I/12 řeší příloha č. H.15 – Návrh sadových a výkres H.20.8 – Sadové úpravy. Navržené rámcové úpravy jsou vztaženy pouze na ozelenění svahů a náspů. Ukončení sadových úprav na hranici HMP je rozhodně nevhodné, a proto byla do podmínek závazného stanoviska navržena podmínka prověření možností rozšíření sadových úprav na území Středočeského kraje například formou náhradních výsadeb, které budou dle posuzované Dokumentace EIA řešeny v navazujících stupních projektové dokumentace.*

*Ad 2.: Přílohou Dokumentace EIA je Migrační studie, kterou vypracoval Doc. Dr. Jan Farkač, CSc., která řeší migraci živočichů v území dotčeném posuzovaným záměrem. Zmiňované území je ve studii popisováno jako lokality č. 5,6,7. Ze studie vyplývá, že průchod pro živočichy bude zajištěn v uvedené lokalitě v dostatečném rozsahu. Jednou z podmínek závazného stanoviska je dodržet všechna opatření navržená v uvedené migrační studii k zajištění dostatečné průchodnosti krajiny pro volně žijící živočichy.*

- 24. Ing. Lubor Horák, zastupitel MČ Praha – Běchovice**, vyjádření ze dne 10.6.2017, podpis Ing. Lubor Horák.

Obsah vyjádření:

Autor vyjádření provádí detailní rozbor Akustické studie z výstavby a provozu zpracované společností EKOLA group, s.r.o., ve kterém upozorňuje na řadu konkrétních nedostatků. Na

základě provedeného rozboru konstatuje, že předložená akustická studie je „vysoce nepřesvědčivá“ a z uvedeného důvodu navrhuje, aby byla vrácena k přepracování, a to z následujících důvodů:

1. V přílohách chybí Protokol o autorizačním měření hluku firmou EKOLA Group, s r.o. v místech měření M1 Dubeč a M2 Hájek (viz kapitola 4 str. 14 akustické studie H.2)
2. Na str. 13 Akustické studie se uvádí: „Výpočty plošných hlukových map byly z důvodu objektivního zobrazení akustických pásem v území provedeny se zahrnutím odrazů akustické energie od struktur fasád za výpočtovými body. Hlukové mapy slouží především a pouze k přehledné prezentaci akustické situace v území. Z uvedených důvodů je však nelze využít k přímému porovnání s hygienickými limity, protože v hlukových mapách není vypočtena pouze dopadající akustická energie, která se vztahuje pouze k hluku na fasádách chráněných objektů, a ne k plošnému rozložení akustické energie v území.“ Uvedené sdělení je zmatečné, nepřesné, nepravdivé: existují pouze dvě situace, a to dopadající hluk (bez uvažování odrazů) a skutečný naměřitelný hluk (včetně odrazů). Občané jsou vystaveni skutečně naměřenému hluku.
3. Na str. 23 Akustické studie: Ověření výpočtového modelu: Pro statisticky významné ověření výpočtového modelu je zde málo porovnatelných hodnot. Naopak vhodná kalibrace výpočtového modelu evidentně provedena nebyla, a přesto, že rozdíly jsou většinou nezanedbatelné a záporné (výpočty dávají nižší než reálné výsledky, jediný kladný výsledek M2 není při vykázaném nízkém nočním provozu směrodatný.
4. Na str. 23 Akustické studie: (tab.15), bod M1 (PUDIS) den: Naměřeno bylo 68,9 dB, a to je fakt. Pokud nebyl proveden adekvátní výpočet, z jakého důvodu?
5. Na str. 23 Akustické studie: Text pod tabulkou 15. Jediný možný účel tohoto odstavce je zmást čitatele. Ve skutečnosti „objektivně a reálně zjištěné měřením“ jsou ty hodnoty, které se v daném místě objektivně změří, tj. imisní hodnoty včetně odrazů.
6. Na str. 36 Akustické studie: bod 6.2 Jelikož nevíme, jak bylo při výpočtu pracováno s nejistotami měření a jelikož výpočet je patrně počítán pro hluk s odečtením odrazu (?) není to rozhodně „porovnání na straně bezpečnosti“ jak je zde uvedeno – leda ve významu bezpečnosti, že limity budou překračovány. Díky neporovnatelnosti předložených map s limity navíc nemáme žádnou informaci o hladinách hluku v ostatním chráněném venkovním prostoru (rekreační prostory, zahrady – ve smyslu §30 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zdraví č. 258/2000 Sb.)
7. Na str. 81 Akustické studie: Staveništní doprava (tab. 46): I pokud jsou uvedené intenzity správně, není rozdíl bez a se stavební dopravou neidentifikovatelný. Závisí na výpočtové rychlosti a činí 0,09 dB pro 100km/h, 0,11 dB pro 90km/h a 0,15 dB pro 65km/h. Pokud zaokrouhlíme na jednu desetinu, dělá 0,1 až 0,2 dB. Pokud ovšem bude doprava, související se stavbou situována více do úseku Úvaly – Kolín, bude nárůst vyšší.
8. Na str. 81 Akustické studie: Výpočet max. intenzit staveništní dopravy: Výstavba je plánována na tři roky. Bez jasných harmonogramů a konkrétních popisů tras staveništní dopravy – bez zveřejnění Zásad organizace výstavby – jsou tyto výpočty neověřitelné a jsou vágním sdělením. Přitom jde o podklady akustické studie – takto neověřitelné.
9. Na str. 81 Akustické studie: „V referenčním místě nedojde na posuzované trase vlivem provozu staveništní dopravy k navýšení LAeq,16h o více jak 0,9 dB.“ Toto je dezinterpretace nehodnotitelné změny, která je odvozena pro porovnání dvou výsledků, zatížených stejnou nejistotou 2 dB – tedy výsledků měření.



10. Autor vyjádření uvádí, že dle jeho názoru nebo výpočtu jsou u jednotlivých uvedených výpočtových bodů jiné hodnoty skutečných příspěvků hluku vlivem staveništní dopravy než je uvedeno v tabulce č. 48 na str. 84 Akustické studie. Autor uvádí (výpočtový bod/v tabulce 48 uvedeno/skutečnost) S-3/0,4/0,73; S\_6/není/1,08; S\_9/není/0,9; S\_10/0,5/1,11; S\_22/0,7/1,34.

11. Na str. 85 Akustické studie: „Vypočtené ekvivalenty hladiny akustického tlaku A včetně provozu staveništní dopravy splňují limit pro hluk z provozu silniční dopravy na pozemních komunikacích s korekcí pro starou hlukovou zátěž pro objízdné trasy 70 dB v denním období.“ 70 dB je skutečně velká hluková zátěž, proto by měla být podrobněji doložena organizace výstavby jak stavby Přeložka I/12, tak SOKP 511, dokazující skutečně maximální roční zátěž na jednotlivých konkrétních trasách. Vyhodnocena by měla být též rizika nejen akumulace ale i zpoždění realizace jedné ze staveb. Tyto informace musí být známy již nyní, pokud by se s nimi počítalo ve výpočtech akustické (ale i rozptylové) studie.

12. Na str. 86 Akustické studie: Není vysvětleno, jaký dispečer bude směřovat staveništní dopravu. V akustické studii je předpokládáno směřování staveništních aut důsledně podle údajů o intenzitách původních provozů ve smyslu: 1) kde je větší rezerva vůči limitu nasměrujeme více aut a naopak, 2) kde je původní intenzita vysoká nasměrujeme tolik aut, aby se vešly do neměřitelné změny 0,9 dB.

13. Na str. 87 Akustické studie se uvádí, že stavební práce lze provádět i během večerních nebo nočních hodin, pouze hygienické limity hluku jsou jiné.

14. Závěr akustické studie působí velmi zavádějící. Pokud by někdo četl jenom závěr, byl by snadno uveden v omyl, pokud jde o obsah studie. Například je zmiňována přeložka II/101, ale s ní je počítáno až ve velmi vzdáleném výhledu. V druhém odstavci se mluví o příspěvku I/12 samotné a dodržení limitů, ale není zmíněno zachování limitů pro starou zátěž 70/60 dB na řadě míst.

15. Celá investice do přeložky se stává vysoce spornou, pokud po její realizaci nebude možno na původní komunikaci dodržet limity 60/50dB. Mělo by být nezbytnou podmínkou souhlasu se záměrem, aby limity 60/50dB byly po realizaci záměru na původní komunikaci Českobrodská dodrženy, i kdyby to znamenalo přidání rozsáhlého množství protihlukových opatření.

16. Obecně – Bylo by daleko vhodnější zpracovat EIA soubornou pro obě stavby (přeložka I/12, SOKP 511) a zároveň i pro SOKP 510 (rozšíření) a celkově zvolit mnohem větší posuzované území. Nyní takto dochází k absurditám, kdy na přeložku silnice I/12 je zahrnut provoz na benešovské železniční trati a není zodpovědně posouzen příspěvek dálnice D11 Hradecká.

17. Autor vyjádření pochybuje o správnosti odhadů budoucích intenzit dopravy. Upozorňuje, že v období posledních 6 let byly ve velkých městech zjištěny překvapivé nárůsty dopravy. Každá nová komunikace, která zlepší průjezdnost povede nezvratně k nárůstu dopravy.

18. Některé významné změny v hlukovém zatížení obyvatel Běchovic lze nalézt až v hodnotící části v kapitole 7 akustické studie – autor upozorňuje, že realizace záměru nemá žádný vliv na obyvatele exponované hluku v pásmu 70-75dB, protože všichni tito obyvatelé jsou exponováni hluku z železniční dopravy.

19. Protokoly o měření provedené firmou EKOLA zcela chybí, není možné vzájemně ověřit metodiku.

20. Protokol autorizovaného měření hluku – automatické vypouštění úseků s „ojedinělými hlukovými událostmi“ by si zasloužilo přesnější specifikaci.

21. K měření dvou bodů byly použity možná tři (?) zvukoměry (A,B a C), což není logické. Navíc z čeho se skládala sestava B není uvedeno.
22. Tabulka 9 uvádí hodnoty „bez hlukových událostí, na něž se nevztahuje NV a bez zvuků, které nebyly předmětem měření“ Ve skutečnosti byly předmětem měření, ale nebyly posuzovány.
23. V kapitole 6.2 (Protokolu PUDIS) jsou uvedeny limity 60/50dB ovšem bez uvedení, že platí pouze pro komunikace I. a II. třídy. Přitom o kategoriích se vůbec nezmiňuje
24. Celkově se vytrácí význam provedených měření. Ony sice charakterizují současný stav ve vybraných bodech, ale nejsou přepočítány na průměrné celoroční intenzity dopravy.
25. Protokol č. 20161130/83G2 – Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí doporučuje sledování hlučnosti v průměrných pracovních dnech a dále je doporučeno měřit v měsících duben – červen a září – říjen.
26. Význam použití nejistoty je zde výrazně zamlžen: pokud ji odečtu od naměřené hodnoty a porovnáám výsledek s limity, provádím průkaz o překročení limitu. Předpona „ne“ je nadbytečná.
27. Vlastní přepočítání naměřených hladin hluku na údaje reprezentativní z hlediska celoročního průměru proveden není.

Závěr – autor vyjádření hodnotí akustickou studii v důsledku výše uvedeného jako vysoce nepřesvědčivou a navrhuje aby byla vrácena k přepracování.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku požádal o vyjádření k připomínkám zpracovatele Akustického posouzení.*

*Ad 1 - Protokol o zkoušce č. 1610106VP o měření hluku v místech měření M1 Dubeč a M2 Hájek byl pro zpracování akustického posouzení I/12 Běchovice – Úvaly využit jako podklad a je uveden v seznamu použité literatury jako podklad 37. Tento protokol byl převzat z akustického posouzení SOKP 511, kde je přiložen k akustickému posouzení pro dokumentaci EIA a je možné do něj nahlédnout.*

*Dále je nutné podotknout, že není povinností dokladovat protokol, neboť hodnoty slouží spíše pro orientaci, jak vypadá akustická situace a současně tyto hodnoty slouží pro kontrolu vypočítaných hodnot, zda model pracuje v reálných hodnotách. S nejistotou se v daném případě nepracuje, neboť se tyto naměřené hodnoty nepoužívají pro porovnání a vyhodnocení ve vztahu k platné legislativě.*

*Záměr SOKP 511 byl posuzován souběžně s akustickým posouzením přeložky I/12 Běchovice – Úvaly. Akustický výpočtový model byl pro akce SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly prováděn souběžně, byl totožný a byl i souběžně ověřován s naměřenými hodnotami (5 měřicích míst u akce SOKP 511 a 5 měřicích míst u akce I/12 Běchovice – Úvaly). Takto bylo postupováno z důvodu, že se hodnocená území obou těchto záměrů ve značné ploše překrývají (v oblastech Dubče, Hájků, ale mj. i v oblasti Běchovic) a také z důvodu, aby bylo vyhověno požadavkům veřejnosti na souběžné posouzení těchto záměrů.*

*Zpracovateli akustického posouzení se jevílo logické, přestože se hodnocená území obou staveb překrývala, aby protokoly provedené pro jednu akci byly z formálního hlediska přiloženy u té konkrétní akce a měření provedené pro druhou bylo uvedeno u ní.*

*Nepovažujeme to za zásadní nedostatek, neboť metodika měření hluku z dopravy je předepsaná a byla použita u obou staveb stejná.*

*Ad 2 - Zpracovatel akustického posouzení nerozumí, proč se dané sdělení jeví jako zmatečné, nepřesné a nepravdivé. Text byl koncipován v terminologii platné legislativy. Hluková mapa je grafický výstup, do kterého nelze přehledně a graficky u každé fasády zpracovat současnou podmínku legislativy pro hodnocení hluku vzhledem k hygienickým limitům hluku, která se týká pouze dopadajícího hluku na konkrétní hodnocenou fasádu za výpočtovými body. Výpočet dopadajícího zvuku u fasády je prováděn standardně tak, že je vypnut pouze odraz od konkrétní fasády, která se vyskytuje za výpočtovým bodem, a ponechány logicky působit ostatní odrazy v okolí. Je to logické, neboť tyto odrazy přidávají svou akustickou energii k přímé vlně od zdroje směrem k posuzované fasádě, kde sledujeme pouze dopadající akustickou vlnu. Technologie konstrukce a výpočtu hlukové mapy je trochu jiná. Hlukové mapy byly zpracovány jako výstup, který dává přehled o celkové akustické situaci v celém řešeném území a jak správně tvrdí autor vyjádření včetně všech odrazů. Vytváří se standardně interpolací stejných hodnot vypočtených ve středech čtverců o rozměrech např. 10 x 10 m v předem zvolené výšce nad terénem. Podmínka legislativy - posouzení dopadající akustické vlny má pouze lokální charakter a týká se vždy daného konkrétního místa, což nelze do celkového mapového přehledu o akustické situaci objektivně zpracovat. Z uvedeného důvodu je v akustickém posouzení na tuto skutečnost upozorněno, aby si ji každý, kdo s hlukovou mapou pracuje, uvědomil. Při čtení hlukových map je tedy nutné brát tento fakt v úvahu a počítat s tím. A na to právě bylo upozorněno. Aby hodnoty v blízkosti objektů zjištěné z hlukové mapy nebyly přímo porovnávány s hygienickým limitem, anebo s hodnotou udávanou ve výpočtovém bodě, neboť se jedná o hluk včetně všech odrazů.*

*Ad 3 - Situace a počet míst měření hluku byly zvoleny s ohledem na rozsah hodnoceného území v charakteristických místech, které jsou rozmístěny rovnoměrně podél trasy I/12. Souběžně s akustickým posouzením přeložky I/12 byl posuzován i záměr SOKP 511. Akustický výpočtový model byl pro akce SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly prováděn souběžně, byl totožný a byl i souběžně ověřován s naměřenými hodnotami (5 měřicích míst u akce SOKP 511 a 5 měřicích míst u akce I/12 Běchovice – Úvaly). Takto bylo postupováno z důvodu, že se hodnocená území obou těchto záměrů ve značné ploše překrývají a také z důvodu, aby bylo vyhověno požadavkům veřejnosti na souběžné posouzení těchto záměrů.*

*Ověření výpočtového modelu bylo provedeno a je v akustickém posouzení náležitě popsáno. To, že vychází vypočítaná hodnota ve většině případů nižší než naměřená hodnota, je normální jev, neboť mikrofon, obdobně jako lidské ucho vždy zachytí všechny zvuky ve svém okolí včetně různých i nedefinovatelných komunálních aktivit a vzdálených zvuků, které nelze z měření eliminovat a které přímo nesouvisí s posuzovanou komunikací či komunikacemi. Model však podchycuje přímo a pouze sledované a definované zdroje, nic jiného a model tak nemá šanci podchytit jakékoliv vedlejší vlivy a anomálie vyskytující se v normálním prostředí při měření.*

*Ad 4 - U tohoto bodu, je již velmi výrazný rozdíl hladin akustického tlaku v denní a v noční době. Standardní výsledky měření (je to doložitelné i v literatuře) a vyplývá to i z podílu noční a denní dopravy se na většině takovýchto komunikací pohybuje maximálně do 10 dB, což v tomto místě je vyšší a tento vyšší rozdíl neodpovídá zjištěné dopravě v době měření. Proto v denní době byla ovlivněna naměřená hodnota ještě nějakým jiným vlivem nejen vlastní dopravou, což z protokolu nebylo možné vyčíst.*

*Ad 5 - V tabulce jsou porovnávány pouze hodnoty objektivně a reálně zjištěné měřením, tzn., nejsou započítávány žádné korekce na odraz akustické energie od fasády za místem měření. Uvedené hodnoty  $L_{Aeq,T}$  pro ověření výpočtového modelu jsou včetně odrazu akustické energie od struktur fasád nacházejících se za výpočtovými body, resp. místy měření a nemohou tedy sloužit dle platné legislativy pro přímé porovnání s hygienickými limity, neboť nejsou korigovány pro účely hodnocení a stanovení výsledné hodnocené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A.*

*Jde pouze o informativní sdělení v dikci platné legislativy, které je uvedeno na základě zkušeností zpracovatele akustického posouzení s dotazy, jestli byly vypočtené hodnoty porovnány se změřenými hodnotami včetně či bez korekce na odraz od fasády za místem měření. Aby bylo čtenáři jasné, že byly porovnány vypočtené hodnoty včetně odrazů se změřenými hodnotami včetně odrazů a tedy reálně naměřenými hodnotami. Tzn. laicky tedy s číslem, který ukáže zvukoměr. Zpracovatel připomínky odstavec evidentně pochopil správně, protože ho sám na konci připomínky píše. Připomínka tedy zpracovateli akustického posouzení nedává příliš smysl, proč by mělo docházet k zmatení čitatele.*

*Ad 6 - Nejistota měření je uvedena tam, kde má být, a to v protokolech z měření, které tvoří přílohu č. 9, 10 a byly podkladem akustického posouzení. Protože se ale s nejistotou měření dále nepracuje při porovnávání naměřených hodnot versus vypočtených hodnot, není dále v textu Akustického posouzení nejistota měření uváděna z důvodu zachování přehlednosti. V textu Akustického posouzení je pouze uvedena přesnost výsledků výpočtu, a to v kapitole 3.1.*

*Odečet odraženého hluku od fasády za uváděnými kontrolními výpočtovými body byl ve výsledcích zohledněn automaticky výpočtovým softwarem z důvodu získání výsledků pro jejich porovnání s platnými hygienickými limity hluku, které platí pro dopadající akustickou vlnu. Je to z toho důvodu, že právě přímá dopadající akustická vlna působí na okenní prvky a obvodovou fasádu a může pronikat do vnitřního prostoru chráněných objektů.*

*V kapitole 6.2 je do výpočtu zahrnut i vliv provozu na ostatních komunikacích v celém řešeném území, tzn. tedy vliv zprovoznění přeložky I/12 a SOKP 511 na dopravu na okolních komunikacích. Tato kapitola posuzuje možné ovlivnění změny dopravy a tím pádem i hlukového zatížení v souvislosti s redistribucí dopravy vlivem nové kapacitní komunikace. Především byly sledovány vlivy na přivaděčích k přeložce I/12, resp. k SOKP 511. Jedná se tedy o kumulaci hlukové zátěže ze silniční dopravy v zájmovém území ovlivněnou právě výstavbou přeložky I/12 a SOKP 511. Proto je tady psáno, že vypočtené hodnoty jsou pro jednoduchost a názornost porovnány na straně bezpečnosti s hygienickým limitem pro celkovou akustickou situaci z provozu silniční dopravy a ne jen pro samotnou posuzovanou stavbu, jak vyžaduje legislativa.*

*Není pravda, že akustické posouzení neposkytuje žádnou informaci o hodnotách hluku v ostatním chráněném venkovním prostoru. Právě o plošném rozložení hluku v území, a tedy i na zmiňovaných zahradách dávají jasnou výpověď plošné hlukové mapy, které jsou přílohou akustického posouzení. V případě porovnání výsledků plošných hlukových map v otevřeném prostoru je pro chráněný venkovní prostor porovnání s hygienickými limity možné. Porovnání hlukových map s limity je možné i v chráněném venkovním prostoru staveb, ale při čtení hlukových map je tedy nutné brát v úvahu i podmínku pro odražený zvuk a počítat s tím, že při porovnání hodnoty odečtené z hlukové mapy s hygienickým limitem je nutné hodnotu v blízkosti konkrétní fasády snížit o korekci na odražený hluk od fasády za výpočtovým*

*bodem. Pro odborníky v dané profesi pracující běžně s výpočtovými softwary je toto standardní a všude ve světě používaná věc.*

*Ad 7 - Ze zpracované připomínky není zřejmé, jak byly uvedené nárůsty stanoveny, proto není možná adekvátní reakce.*

*Ad 8 - V předloženém akustickém posouzení hluku ze stavební činnosti se vycházelo z dostupných a známých podkladů. Definitivní trasování staveništní dopravy v řešeném území není v tomto stupni projektové dokumentace známo. Z uvedeného důvodu byl proto zvolen opačný přístup a to, že bylo provedeno posouzení a stanovení max. teoreticky možného a nepřekročitelného počtu nákladních vozidel (obslužné dopravy stavenišť) na základě výpočtu akustické situace u úseků komunikací v okolí SOKP 511 (viz kapitola 8.2.2 Akustického posouzení). Uvedená čísla s intenzitou nákladní staveništní dopravy (obrázek 35 v Akustickém posouzení) jsou tedy max. teoretickými možnými a nepřekročitelnými počty vozidel na komunikacích, které na nich lze provozovat na základě výsledků výpočtu hluku u chráněné zástavby. Jedná se o prvotní posouzení, které dává přehled o tom, kde a kolik nákladních vozidel lze maximálně průběhu výstavby na tyto dotčené komunikace z akustického hlediska pustit. Tento podklad by měl v navazujících stupních projektu sloužit k vytipování tras staveništní dopravy, stanovení finálních počtů staveništní dopravy. Dále by měl tento podklad sloužit i k poukázání na úseky komunikací, kde by bylo nutné přistoupit k dalším opatřením v případě, že na nich bude nutné staveništní dopravu provozovat.*

*V dalších stupních projektové dokumentace, až budou známy podrobné podklady o intenzitách a trasování staveništní dopravy, bude nutné akustickou situaci podrobněji posoudit, což je také uvedeno v Dokumentaci EIA, v podmínkách pro další stupně projektové přípravy.*

*Ad 9 - Uvedené kritérium bylo zvoleno jako jedno ze dvou kritérií a sloužilo pro stanovení maximálního počtu nákladních vozidel na silnicích v blízkém okolí stavby. Důvod volby tohoto kritéria byl prostý. Mělo zaručit, aby na komunikacích, kde je bez vlivu staveništní dopravy dodržován hygienický limit hluku, nedocházelo ke stanovení neúměrně vysokého maximálního počtu nákladních vozidel na silnicích v blízkém okolí stavby. Ze strany zpracovatele akustického posouzení nešlo o žádnou snahu něco dezinterpretovat.*

*V rámci zpracovaného výpočtu jsou veškeré vypočtené hodnoty provedené se stejnou přesností výsledku výpočtu (více viz kapitola 3.1 akustického posouzení).*

*Ad 10 – Z připomínky není zřejmé jak byly autorem vyjádření stanoveny či vypočteny nárůsty intenzity hluku vlivem staveništní dopravy, proto nelze poskytnout adekvátní reakci. Dále v tabulce č. 48 nejsou žádné hodnoty nárůstu, které jsou autorem vyjádření uváděny, uvedeny.*

*Ad 11 - V dalším stupni projektové dokumentace, až budou známy podrobné podklady o intenzitách a trasování staveništní dopravy bude nutné akustickou situaci podrobněji posoudit a to je také uvedeno jednoznačně v dokumentaci EIA v podmínkách pro další projektovou přípravu.*

*Ad 12 – Pravděpodobně asi došlo k nepochopení v přístupu k hodnocení hlukového zatížení ze staveništní dopravy. V dalším stupni projektové dokumentace, až budou známy podrobné podklady o intenzitách a trasování staveništní dopravy bude nutné akustickou situaci podrobněji posoudit, a to je rovněž uvedeno v Dokumentaci EIA, v podmínkách pro další projektovou přípravu. V rámci předloženého výpočtu byly nastaveny maximální teoretické*

počty na jednotlivých úsecích, se kterými bude třeba při hledání tras a trasování staveništní dopravy v dalších stupních PD počítat.

Ad 13 – Do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska je zapracována podmínka, že pracovní doba je stanovena od 7.00 hod do 21.00 hod. Je třeba rozlišovat mezi Dokumentací EIA a jejími přílohami, které jsou zpracovány jako podklad právě pro její vypracování. Jsou-li v přílohách doporučení, závisí na autorech dokumentace zda je přijmou nebo nepřijmou a zapracují do dokumentace.

Ad 14 - Závěr byl v akustickém posouzení napsán naprosto standardním způsobem. Závěr obsahuje shrnutí práce a stručný přehled výsledků a jejich vyhodnocení. O vlivu příspěvku samotné přeložky se zde mluví proto, že to byl prioritní cíl práce a splnění limitních hodnot pro hluku z dopravy právě z této přeložky. Proto se také staví, aby splňovala veškeré požadavky na hlukové zatížení jejího okolí. Cílem tedy bylo především vyhodnotit samotný provoz na novém zdroji hluku v území a ověřit tak navržená protihluková opatření. Celkové akustické situaci ze silniční dopravy po zprovoznění přeložky I/12 je v závěru věnován daleko větší prostor. Domněnka, že by měl být závěr zavádějící není na místě.

Limity staré hlukové zátěže byly v akustickém posouzení stanoveny v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Pro každý výpočtový bod v řešeném území bylo provedeno prověření možnosti použití staré hlukové zátěže. V následující tabulce je uveden typový příklad postupu vyhodnocení možnosti uplatnění staré hlukové zátěže pro komunikaci Českobrodská v Běchovicích. Vypočtené hodnoty  $L_{Aeq,T}$  v roce 2000 byly porovnávány s vypočtenými hodnotami  $L_{Aeq,T}$  ve stavu v roce 2016 a všech ostatních posuzovaných výhledových stavech.

Ad 15 – Předmětem Dokumentace EIA je posouzení vlivu přeložka silnice I/12 na veřejné zdraví a životní prostředí. Dokumentace EIA neposuzuje stávající I/12, ale dopad přeložení I/12 na tuto komunikaci, tedy ulici Českobrodskou. Realizací přeložky dojde na stávající I/12 k významnému snížení intenzity dopravy a tím i hlučnosti, komunikace bude přetříděna na nižší třídu, a je předpoklad, že do budoucna dojde k jejímu zkulturnění. Což přispěje k dalšímu zklidnění dopravy a tím dalšímu snížení hladiny hluku.

Primárním cílem realizace přeložky I/12 je především odvést tranzitní, zejména těžkou nákladní dopravu mimo průtah Běchovic, Újezdu nad Lesy a Úval, a dále předejít dalšímu zatěžování těchto sídel tranzitní dopravou po vybudování SOKP. Bohužel stávající I/12 je silně zatížena i místní dopravou a slouží jako páteřní dopravní komunikace pro rezidenty z přilehlých satelitních sídel. Rezidentní dopravu není možné z oblasti vymístit. To je věcí dalších regulačních opatření v Hlavním městě Praze, a to již není předmětem Dokumentace EIA na přeložku I/12. Zde je možné pracovat pouze s tím, co je v daném čase a oblasti možné. V akustickém posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), které tvoří přílohu Dokumentace EIA, bylo z hlediska stanovení hygienických limitů ekvivalentní hladiny akustického tlaku A staré hlukové zátěže postupováno v souladu s § 12, odst. 6 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Výpočtově, což legislativa, pokud nejsou naměřené hodnoty k dispozici, jednoznačně připouští, bylo prokázáno, že v imisních místech zvolených u stávající komunikace I/12 lze hygienické limity staré hlukové zátěže 70/60 dB v denní/noční době uplatnit. Dále bylo v akustickém posouzení prokázáno, že vlivem zprovoznění přeložky I/12 a SOKP 511 dojde ke zlepšení akustické situace ze silniční dopravy u stávající komunikace I/12 (pokles oproti stávajícímu stavu a stavu bez záměru o cca 1,5 až 2,5 dB v Běchovicích, o cca 2,5 až 5,0 dB v Újezdě nad Lesy a o cca 6,0 až 7,5 dB v Úvalech).

*Již dopravní podkladů, stejně jako z výpočtů v akustické studii je již na první pohled vidět, že I/12 slouží zejména jako spádová komunikace ve směru na Prahu pro rezidentní dopravu. K navrhování dalších opatření u stávajícího vedení I/12 tedy nebylo přistoupeno.*

*Ad 16 - Rozsah řešeného území v akustickém posouzení odpovídá zadání dokumentace EIA a byl konzultován a odsouhlasen i příslušným orgánem v procesu EIA (zde MŽP). Ve zpracovaných dopravně-inženýrských podkladech byl zohledněn v řešené oblasti i vliv provozu silniční dopravy v daleko rozsáhlejší prostoru než je zvolené řešené území, právě z toho důvodu, aby byly podchyceny vlivy dopravy ze širšího okolí. Provoz na dálnici D11 tedy také vstupoval do modelového výpočtu dopravních intenzit). Stačí jen nahlédnout do podkladů - Dopravních studií TSK a IPR, kde je jednoznačně popsáno, co vše vstupovalo do stanovení výhledových intenzit. Obdobně bylo zpracováno i akustické posouzení. Aby nedošlo k podhodnocení akustické zátěže lokalit, které se nacházejí na hranici řešeného území, tak byly pozemní komunikace zadány do modelu s přesahem přes řešené území tak, aby byl na hranicích vyhodnocen jejich relevantní příspěvek k akustické situaci. Příspěvek provozu na dálnici D11 k oblastem, které jsou na hranici řešeného území se z hlediska vypočtených hodnot  $L_{Aeq,T}$  projevil jako zanedbatelný a to především kvůli prostému útlumu zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje, v druhé řadě také kvůli dominanci hluku z provozu na jiných bližších pozemních komunikacích. Jižní část Klánovic, která je zahrnuta do řešeného území je od dálnice D11 ve vzdálenosti více jak 2 km a dominantními zdroji hluku jsou místní komunikace a I/12.*

*Spojení jednotlivých liniových staveb do jednoho projektu a jeho následné projednání v procesu EIA se jeví jako velmi racionální myšlenka. Takto velké projekty se ve stávajícím procesu EIA však jeví z hlediska legislativních požadavků jako nerealizovatelné.*

*Ad 17 - Zpracovatel posudku uznává, že je velmi obtížné predikovat vývoj vzorců lidského chování v horizontu několika následujících let natož následujících desetiletí. Nelze však na základě uvedených nejistot rezignovat na budoucí rozvoj společnosti.*

*Zpracovatel posudku považuje akustickou studii dostatečně transparentní pro posouzení potenciálních vlivů hluku na veřejné zdraví a životní prostředí. V akustické studii jsou uvedeny všechny důležité vstupní informace, které sloužily ke zpracování ve studii uvedených výsledků a vyhodnocení předloženého záměru a jsou v akustickém posouzení náležitě popsány (viz kapitola 3, ve které je popsána technologie prováděných výpočtů s uvedením přesnosti výsledku výpočtu, dále kapitola 4, ve které je uvedeno měření akustické situace včetně ověření výpočtového modelu a dále kapitola 5, ve které jsou uvedeny a náležitě popsány vstupní informace, které sloužily k vypracování výpočtového modelu) a dále jsou zde uvedeny další podklady, které jsou součástí Dokumentace EIA, které byly využity pro zpracování posouzení.*

*Ad 18 - Výpočty pro vertikální hlukové mapy (rozložení hlukové zátěže na fasádách obytných objektů) byly generovány u obytných staveb v celém hodnoceném území (jak je uvedeno v akustickém posouzení). Je proto logické, že u staveb, které jsou situovány blíže k železniční trati, dojde k navýšení  $L_{Aeq,T}$ . Je to však jev, kterým se v rámci posuzované přeložky I/12 akustická studie dále nezabývala, a tudíž jej ani nijak dále nevyhodnocovala. Cílem bylo stanovit vliv přeložky I/12 a ne řešit problematiku železniční trati, navíc jiného správce zdroje hluku a to SŽDC.*

*Zanedbatelný příspěvek železniční dopravy ve výpočtových místech je způsoben tím, že hluk z dopravy na pozemních komunikacích je pro tato konkrétní místa natolik převažující, že se složka hluku z železniční dopravy v ekvivalentní hladině akustického tlaku A skutečně nemůže projevit. Může to být způsobeno např. situováním bodu před fasádou domu, která je*

*přivrácena k pozemní komunikaci a odvrácena od železniční trati. Již z fyzikálních zákonů a základních akustických znalostí vyplývá, že na odvrácené fasádě od zdroje je vždy hladina akustického tlaku od tohoto zdroje minimálně o 15-20 dB nižší, neboť zdroj železničního hluku stíní vlastní objekt. A ze základů akustiky a ze sčítání hladin akustického tlaku vyplývá, že pokud hladina akustického tlaku z jednoho zdroje je o více jak 10 dB vyšší než u druhého zdroje, druhý zdroj ho již nemůže ovlivnit součtovou hladinu. Také se ve výpočtových místech projevuje i faktor vzdálenosti zdroje hluku od imisního místa. Železniční doprava je relevantním zdrojem hluku pouze pro některé oblasti v rámci řešeného území. Proto byl proveden výpočet akustické situace i z provozu železniční dopravy, aby byl získán přehled o celkové akustické situaci z provozu pozemní dopravy a bylo tak možné v posuzovaných místech zjistit, zda je provoz silniční dopravy dominantním zdrojem hluku. Akustické posouzení bylo koncipováno především tak, aby se vyhodnotil provoz posuzovaného záměru a jeho vlivy na okolí. Ačkoliv záměr SOKP 511 ani přeložka I/12 nijak neovlivní provoz na železničních tratích, bylo vyhodnocení kumulativního vlivu silniční a železniční dopravy provedeno jako doplnění celého akustického posouzení.*

*Ad 19 – Protokoly firmy EKOLA Group spol. s r.o. viz bod 1*

*Ad 20 - Ve zmiňovaném protokolu je hned v Kapitole jedna zmíněn Účel měření – dopravní hluk z ulice Staroujezdská a Zaříčanská. Proto došlo k vyloučení všech jevů, které s dopravním hlukem nesouvisí. Nejedná se o automatické vyloučení, ale o vyloučení konkrétních hlukových událostí nesouvisících s dopravním hlukem, které jsou identifikovány zvukovým záznamem. Jejich výskyt je náhodný a ojedinělý. Nesouvisí s předmětem měření, a proto musí být z celkové hodnoty eliminován. Nehraje roli, zda je vyloučení poměrně velké nebo poměrně malé.*

*Ad 21 – Dle sdělení firmy PUDIS a.s. firma disponuje dle autorizačních dokumentů několika měřicími sadami, které má interně označené velkými písmeny abecedy. Na toto měření byly použity sady A a C, což je v protokolu jasně zapsáno. Ostatní sady byly v době měření použity na jiných zakázkách, anebo uloženy v laboratoři.*

*Ad 22 - Předmětem posuzování byl dopravní hluk z ulice Staroujezdská a Zaříčanská (viz Kapitola 1 – Účel měření).*

*Ad 23 - Komunikace, které byly předmětem měření, byly zatříděny MHMP, a to jako silnice II. třídy, ke kterým se i vztahuje příslušný limit uvedený v protokolech.*

*Ad 24 - Měření primárně sloužilo pro účely kalibrace (ověření) akustického modelu, tak jak je v protokolu uvedeno. A dále sloužilo pro ověření akustické situace v území, proto bylo provedeno i porovnání s limitními hodnotami. Porovnání s limity bylo provedeno v souladu s metodickým pokynem, který nepožaduje přepočtení naměřených hodnot ve vztahu k RPDI. Úvahy o možnosti zavádění dalšího zdroje hluku do území nadlimitně zatíženého není předmětem autorizovaného protokolu. Zpracovatel modelu ve své zprávě využil naměřená data bez odečtu na fasády a bez nejistoty, tak jak se využívají.*

*Ad 25 - Metodický pokyn pouze doporučuje provádět měření v daném rozmezí, tzn., jsou-li i v jiných měsících splněny sledované faktory zdroje hluku (standardní dopravní proud), lze měření provádět i v nich. Doprava byla standardní, proto je provedené měření v pořádku.*

*Ad 26 - Během období mezi měřeními došlo ke změně vedoucího laboratoře hluku a drobným změnám v úpravě protokolu. Možná je výklad nejasně formulovaný, ale nic to nemění na práci*



*s nejistotou. Ta se od měření dopravního hluku **vždy odečítá** a výsledná hodnota se porovnává s limitem (jednoznačně dané číslo), tudíž nelze nic zamlžit.*

*Druhá otázka je před kým zamlžit. Protokol měření je podklad pro odborníky zabývající se danou problematikou, lze předpokládat, že nadbytečná předpona „ne“ je nezmate.*

*Ad 27 - účelem měření nebylo měření hladin hluku odpovídajících celoročnímu průměru. Vyhodnocení měření je prováděno v souladu s platným metodickým pokynem č.j.HEM-300-11.12.01-34065) a ten toto nevyžaduje.*

*Dopravní průzkum sloužil pouze k ověření, že měření hluku proběhlo za standardních dopravních podmínek pro daný den, měsíc a rok a nebylo ovlivněno nějakou dopravní anomálií (dopravní nehoda, objížďka, ...), což bylo doloženo relevantním výpočtem.*

*V tuto chvíli neexistuje žádný vzorec na přepočet hluku podle intenzity dopravy. Účelem měření bylo zjistit hladinu hluku z dopravy na sledovaných komunikacích v době kdy jsou z hlediska měření standardní dopravní intenzity a vhodné meteorologické podmínky a tyto hodnoty použít jako podklad pro validaci hlukové studie.*

*Bod M4 nebyl dopravně hodnocen z důvodu, že u bodů M3 a M5 jako podklad sloužila data z TSK, která jsou každý rok aktualizována, kdežto u místa měření M4 by jako podklad sloužila data od ŘSD z roku 2010, u kterých panovala obava z neaktuálnosti.*

*Dopravní průzkum a jeho následné vyhodnocení mělo za účel stanovit charakter zdroje hluku a zda s ohledem na zvolený termín měření jsou splněny podmínky standardního dopravního dnu. Jiný účel nebyl vyhodnocení dopravních dat nebyl sledován.*

*Ad Závěr – Zpracovatel posudku hodnotí akustickou studii „I/12 Běchovice – Úvaly Akustické posouzení“ vypracovanou společností EKOLA Group, spol. s r.o. vypracovanou na velmi vysoké odborné úrovni, která poskytuje na současné úrovni poznání a možnosti (vstupní data, softwarové vybavení, odborných předpokladů vývoje nových technologií a socioekonomického chování obyvatelstva, platná národní legislativa) obecně akceptovatelný odhad vývoje akustické v záměrem dotčeném území pro stanovení jeho vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí.*

- 25. Městská část Praha 20, Rada městské části Praha 20 – Horní Počernice, vyjádření – usnesení 89. schůze číslo RMC/89/24/0957/17 ze dne 6.6.2017, podpis Hana Moravcová, starostka a Mgr. Eva Březinová, místostarostka.**

Obsah vyjádření:

Požaduje předloženou dokumentaci doplnit o dopravní model, který bude simulovat, jak bude v souvislosti s realizací záměru ovlivněno rozložení dopravy na území HMP, neboť Dokumentace EIA řeší pouze vlivy záměru na dopravu a životní prostředí v nejbližším území záměru. Dotčeným územím není pouze území popisované v Dokumentaci EIA, ale celé HMP.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Data použitá v Dokumentaci EIA pro vyhodnocení současného stavu a střednědobého výhledu vychází z Dopravního modelu pro Prahu a okolí, kterým disponuje TSK-ÚDI. Uvedený model je popsán v příloze Dokumentace EIA H.18 – Dopravně inženýrské podklady – rok 2016 a 2025. Studie byla vypracována Technickou správou komunikací hl.m. Prahy. Dopravní model pokrývá vedle*

celého území HMP i velkou část Středočeského kraje. Modelem pokryté území je vyznačeno na mapě na obrázku č.1 na str. 4 uvedené studie. Dlouhodobý výhled dopravy je zpracován v příloze č. H.19 – Dopravně inženýrské podklady – rok 2040+, vypracované IPR Praha. Tento model vychází z aktualizace multimodálního výhledového modelu Prahy a okolí provozovaného IPR Praha a používaného jako model horizontu platného Územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy. Použitá data pro popis záměrem dotčeného území vychází z výše uvedených modelů, které pokrývají celé území hl.m. Prahy a velkou část jí přilehlého území. Definovat celé území hl.m. Prahy jako záměrem dotčené území není správné, a nelze takto k vymezení dotčeného území přistupovat.

Data použitá pro popis záměrem dotčeného území vychází z modelů popisujících celé území hl.m. Prahy a velké části Středočeského kraje, a jejich rozsah byl vhodně zvolen. Vymezení záměrem dotčeného území v Dokumentaci EIA je dostatečné k posouzení vlivů záměru na zdraví obyvatel a životního prostředí. Zpracovatel posudku nesouhlasí s rozšiřováním předložené Dokumentace EIA o dopravní model celého území Prahy, protože by rozšíření dokumentace nepřineslo žádné zásadní nové poznatky, které by ovlivnily závěr hodnocení EIA.

**26. Městská část Praha 21 – Újezd nad Lesy**, vyjádření ze dne 12.6.2017 pod čj.: UMCP21/08721/2017/OMI/Pét, podpis Karla Jacob Čechová, starostka MČ Praha 21.

Obsah vyjádření:

Vyjádření je rozděleno na úvodní část a dále na sedm okruhů připomínek k dokumentaci. V úvodní části je vysvětlen postoj Městské části Praha 21 k přeložce silnice I/12, kde je uvedeno, že přeložka je vnímána jako „obchvat“ územních celků Úval, Újezdu nad Lesy a Běchovic, aby v ulicích Novosibírinská a Starokolínská mohl vzniknout bezpečný kultivovaný veřejný prostor sloužící chodcům a cyklistům, ne automobilové dopravě jako nyní. Uvádí, že projektanti, představitelé HMP, Středočeského kraje, SŽDC a ŘSD nebyli schopni se vypořádat s problematikou dopravy v urbanizovaném prostředí a na místo úsporného řešení silnice první třídy 2+1 pruh navrhují čtyřpruhovou „dálnici“, která natáhne více dopravy od jinud, a může způsobit mnohem větší nevratné vlivy, než je uvedeno ve výhledových výpočtech.

Představitelé HMP, Středočeského kraje, SŽDC a ŘSD nebyli schopni vytvořit za dvacet let moderní koncept orientovaný na atraktivní železniční trasu Praha – Kolín s rozšířením parkování P+R, zejména pro středočeské obce a návaznou kyvadlovou dopravu v území. Systém, dle vyjádření, neřeší příčiny, nekoordinované a městskou částí neovlivněné rozpínání zástavby do krajiny se stalo příčinou problémů, kterými je MČ Praha 21 dnes atakována.

Zástupci městské části nebyli průběžně informováni, a nyní jejím v časovém tlaku předkládán projekt, kde jsou všechny parametry nad únosný vliv na okolní prostředí a velmi početnou populaci zahradního města.

Připomínky k dokumentaci

1. Stavba I/12 v úseku Běchovice Úvaly – varianty a počet MUK

1.1. MČ Praha 21 zcela zásadně trvá na neoddělitelnosti staveb 511 a přeložky silnice I/12 a současném uvedení obou staveb do provozu.

1.2. Pro MČ Praha 21 se stavba přeložky silnice I/12 stává zcela nevyužitelnou příležitostí v případě, že dojde k vypuštění MUK Květnice (varianta MUK5). Je velkým nedostatkem správy území, že byla povolena a realizována v blízkosti trasy přeložky silnice I/12 ač tato trasa byla jednoznačně deklarována v územně plánovací dokumentaci. Vypuštění MUK Květnice je pro MČ

Praha 21 nepřipustné a tuto variantu dále nepodpoří. MČ Praha 21 jednoznačně trvá pouze na variantě 6 MUK a tím, že dojde k dodržení všech limitů, zejména hlukových. Je na zpracovateli, aby zpracoval takovou protihlukovou ochranu obyvatel v oblasti této MUK, aby došlo k dodržení všech zákonných norem. Po celou dobu přípravy přeložky byla MUK Květnice v Územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy. Pokud byla provedena změna územního plánu, byla provedena bez jakýchkoliv konzultací s MČ Praha 21 a výstavba rodinných domů na území předpokládající umístění MUK Květnice nad rámec záboru pro tuto stavbu je proti stavebnímu zákonu, a proto musí stavbě MUK ustoupit a křižovatku je nutné bezpodmínečně realizovat.

1.3. Vypuštění MUK Dobročovice je z hlediska vlivu dopravní zátěže na území MČ Praha 21 zcela nepochopitelným krokem, zejména současně se záměrem vypustit i MUK Květnice. Vypuštění uvedených MUK činní ve značné míře přeložku silnice I/12 pro MČ Praha 21 neúčinnou, protože území by bylo i nadále zatíženo velkým množstvím dopravního tranzitu do Úval a okolních obcí. Proto s vypuštěním MUK Květnice a Dobročovice z projektu MČ Praha 21 nesouhlasí.

1.4. MČ Praha 21 považuje dopravní značení ve variantách jako nástroj nezvýšení průjezdu územím jako nedostatečný a neakceptovatelný vzhledem ke kapacitě místní policie a teoretické i praktické nevymahatelnosti spáchaných přestupků.

1.5. K MUK Koloděje nemá MČ Praha 21 připomínek za předpokladu dodržení podmínek obsažených v Dokumentaci EIA.

1.6. MČ Praha 21 nepodpoří případné obnovení varianty vedení VRT v koridoru v souběhu s přeložkou I/12.

## 2. Mosty a jejich dispoziční uspořádání

MČ Praha 21 považuje přeložku silnice I/12 za zásadní bariéru prostupnosti krajiny. Požadavky jsou definovány v osmi bodech, které je možné shrnout následovně: Z důvodu zajištění trvalé udržitelnosti prostupnosti krajiny požaduje stavební objekty SO 222, SO 224 a SO 226 na dostatečně široké „biomosty“ s přírodním pásem, které umožní bezpečný přechod chodců, cyklistů, jezdců na koních, stád domácích zvířat i volně žijící zvěře. SO 224 požadují minimálně 4x širší, než je v dokumentaci navrhovaný objekt. U stavebních objektů SO 223 a SO 225 MČ požaduje pro zachování bezpečného pohybu chodců a cyklistů zachování navrhovaného příčného profilu i v místě přemostění. Stavební objekt SO 123.2 (přeložka silnice III/01210) projektovat a realizovat tak, aby byl zajištěn bezpečný pohyb cyklistů a chodců v rozsahu silnice III/33313, dle příčného řezu v příloze H.20.4.3.2 Dokumentace EIA. Dále MČ požaduje prodloužení původní historické cesty v úseku km 6,3-6,4 (6,262). Pokud nebude prodloužení realizováno požaduje dimenzovat propustek SO 510 tak, aby umožňoval bezpečný průchod dospělé osoby, případně cyklisty bez požadavku na řešení a realizaci přístupové cesty k propustku.

## 3. Vliv zemních valů a zářezů stavby pod úroveň terénu

3.1 MČ Praha 21 požaduje průzkumem doložit vliv záměru na podzemní vody v dotčeném území.

3.2 MČ požaduje po celé délce přeložky silnice I/12 mezi MUK Koloděje a MUK Sibřina zvýšení valu o 5 m v souladu s krajinářskou studií vytvořenou IPR Praha ve spolupráci s MČ Praha 21.

3.3 MČ požaduje v úseku km 5,75 -6,35 vybudování přírodního protihlukového valu o minimální výšce 8 m, tak aby se hluk nešířil směrem k sídlišti a nebyl vizuální kontakt s dopravou na přeložce silnice, a to ani z nejvyšších pater sídliště.

3.4 MČ požaduje využít přebytky objemů zemin na území MČ Praha 21 pro modelaci krajiny při realizaci lesoparku v návaznosti na svahy podél I/12 a vytvoření zemního valu pod Rohožníkem.

3.5 Pro zlepšení hlukových poměrů a jako ochranu před škodlivými látkami MČ požaduje širší výsadbové plochy určené k zalesnění podél stavby, nebo deklarovat návaznost na kompenzační opatření prezentované magistrátem Hlavního města Prahy a ukotvit je v územně plánovací dokumentaci.

3.6 Pro zajištění lepší ochranné funkce okolních výsadeb zeleně požaduje MČ použití vzrostlé stromy určené k výsadbě a jejich výsadbu realizovat v předstihu tak, aby zeleň mohla co nejlépe plnit svoji ochrannou i estetickou funkci.

3.7 Projekt výsadeb včetně osazovacích plánů bude konzultován s příslušnými odbory pro životní prostředí a péči o zeleň MČ Praha 21 a výsledný projekt bude předloženo k odsouhlasení a to před zadáním k realizaci.

3.8 Odbor životního prostředí požaduje definovat hranici záboru stavby aby bylo možné včas provést přesadby stromů.

3.9 Z důvodu zalesňování ploch mezi přeložkou I/12 a zastavěným územím MČ Praha 21 je nutno předdefinovat práce na obnově meliorací opačně na jejich přerušení za účelem obnovy přirozeného vodního režimu v krajině na území lesoparku „Pod skalkou“.

3.10 Likvidace srážkových vod ze svahů silničního tělesa a okolního terénu je prováděna odvodem přímo do recipientů, což je v rozporu se zákonem o vodách, který požaduje přednostně likvidovat srážkové vody vsakem.

3.11 MČ požaduje výpočtem doložit, že výstavbou nedojde k zhoršení průtokových poměrů Běchovického potoka a že nedojde ke zhoršení protipovodňové ochrany přilehlé části Újezdu nad Lesy. Požaduje doplnit vliv stavby na n-leté průtoky ve vodotečích.

3.12 Stavbou dojde k narušení hydrologického režimu území a proto požaduje MČ doplnění hydrologického a hydrogeologického posouzení předpokládaného vlivu na Běchovický potok již v této již v této fázi projektu a neodsouvat to až do fáze územního řízení. Drenážní vliv zářezu je třeba upřesnit modelovým řešením prodělení podzemních vod a doplňujícími hydrologickými průzkumy a měřeními.

3.13 MČ požaduje zaměření hladiny vody ve studni na hřbitově a v oblastech předpokládaných změn zajistit kvalitativní a kvantitativní náhradu za studny postižené realizací přeložky silnice I/12.

3.14 MČ požaduje v dostatečném předstihu, ještě před zahájením projednávání DÚR, zahájit monitoring podzemní vody v předem dohodnutých místech.

3.15 MČ požaduje návrh a realizaci zářezu stavby přeložky a na návrh a realizaci hospodaření s vodou tak, aby bylo možné okolní území zalesnit v udržitelné kvalitě.

#### Vlivy stavby na okolí a místní dopravu

4.1 MČ požaduje omezit maximální povolenou rychlost na přeložce I/12 na 70 km/hod z důvodu minimalizace hlukových vlivů.

4.2 MČ požaduje instalaci trvalé kontroly rychlosti úsekovým měřením v celé délce přeložky I/12.

4.3 MČ požaduje neinstalovat veřejné osvětlení podél celé trasy přeložky I/12, ale jen v nezbytných úsecích v okolí křižovatek dle platných předpisů.

- 4.4 MČ požaduje použití moderních materiálů pro snížení hlučnosti vozovky (nízkohlučný asfaltový povrch).
- 4.5 MČ požaduje upravit dispoziční uspořádání na všech MUK, respektive jejich příjezdových ramen tak, aby byl co nejvíce eliminován dopad hluku na blízkou zástavbu, zejména pokud jde o MUK Koloděje.
- 4.6 MČ nesouhlasí s používáním místních komunikací pro stavební techniku a nákladní dopravu s ní spojenou
- 4.7 MČ požaduje před započítáním prací umístění měřicí techniky a provádění měření hladin hluku v předem dohodnutých termínech.
- 4.8 Stavba v žádném případě nebude, a to ani pro stavbu mostů využívat stávajících pozemních komunikací v MČ Praha 21, k.ú. Újezd nad Lesy. Praha 21 zásadně nesouhlasí s pojezdem stavební techniky po komunikacích MČ Praha 21, neboť komunikace nemají požadovanou únosnost.
- 4.9 Pohyby stavební techniky, dopravně organizační opatření, objízdné trasy a jejich trvání budou předem konzultovány s odborem pro dopravu MČ Praha 21. Veškerá rozhodnutí o zvláštním používání komunikací, případně o objízdných trasách budou projednána s vedením MČ Praha 21 a příslušnými odbory
- 4.10 MČ Praha 21 požaduje doplnit hlukovou studii na stávající pozemní komunikaci Starokolínská – Novosibřinská s tím, že v současnosti probíhá výstavba kanalizačního řádu s vyloučením tranzitní dopravy a průjezd vozidel je omezen. Mělo by se vycházet z dat pro rok 2010.
- 4.11 MČ Praha 21 požaduje zpracování, nebo detailnější posouzení vlivu dopravních toků a zátěže jednotlivých komunikací v oponentním posudku. Z porovnání dopravních zátěží a jejich výhledů není zřejmé, že vstupní údaje pro odhad zatíženosti reflektují aktuální změny v organizaci dopravy v Újezdu nad Lesy, kdy je dlouhodobě omezována doprava v návaznosti na probíhající stavební práce na kanalizačním řádu v ulici Starokolínská a Novosibřinská V případě vypuštění MÚK Květnice je zvýšená zátěž na Novosibřinské a Zaříčanské evidentní a zásadně nepřipustná. Navýšení intenzit v Rohožnické a Zaříčanské při zachování MÚK Květnice je diskutabilní, a proto požadujeme v obou variantách ponechat stejné parametry značení, hlavně na Rohožnické zákaz vjezdu s výjimkou dopravní obsluhy, protože v obou variantách je Rohožnická (bez jejího „přeložení“ jižně pod Rohožník) velmi atraktivní trasou pro přiblížení k nájezdu a sjezdu z přeložky I/12 pro auta směřující od Úval a okolních obcí středočeského kraje.
- 4.12 Na místních komunikacích II. třídy: Staroujezdská, Zaříčanská a Rohožnické musejí být přijata taková dopravně – organizační opatření, aby došlo ke zklidnění dopravy, k nenavyšování intenzit dopravy a k plnění všech limitů. Navrhovaná opatření jsou naprosto nedostatečná a tato věc musí být dopracována na základě požadavků MČ Praha 21 vyplývajících ze znalostí obce a správce komunikací.
- 4.13 Stavební písek, potřebné materiály a výroba betonu –vše bude zřízeno mimo k.ú.Újezd nad Lesy, včetně deponie nevyužitelné zeminy.
- 4.14 Stavbou nedojde k obtěžování obyvatel MČ Praha 21 hlukem, výfukovými plyny, prachem, a jinými vlivy negativně ovlivňující prostředí pro život.
- 4.15 MČ Praha nesouhlasí s návrhem max. intenzit staveništní dopravy (str. 69 Dokumentace)
- 4.16 Po celou dobu stavby nedojde k omezení osobní dopravy a dopravy MHD – BUS pro obyvatele MČ P21, k.ú. Újezd nad Lesy a MČ Koloděje.

## Stavby a záměry související s projektem přeložky I/12 v úseku Běchovice - Úvaly

5.1 MČ Praha 21 požaduje, aby HMP zpracovalo písemnou podobu ústních kompenzací tak, aby bylo zaručeno, že ke kolaudaci přeložky I/12 budou provedena veškerá možná zklidňující opatření na stávající silnici Starokolínská – Novosibřinská, zejména stavebního rázu tak, aby bylo zajištěno komfortní připojení vedlejších komunikací a vjezdům k soukromým objektům. Tzn. snížení nivelity komunikace Novosibřinská – Starokolínská vč. opravy povrchu a užití takových řešení, aby nedocházelo k neoprávněnému průjezdu po této komunikaci a Újezd nad Lesy byl v této oblasti zklidněn hlavně pro účely dopravy rezidentů, MHD – BUS a zásobování prodejen a všemi dostupnými prostředky musí dojít k zabránění pojezdu transitní dopravy, zejména nákladní.

MČ Praha 21 požaduje aktualizaci a nové řešení profilu a dispozice ulic Starokolínská - Novosibřinská v charakteru, který odpovídá moderním požadavkům na estetiku a hlavně bezpečnost používání veřejných prostranství. Nové řešení si vyžaduje uplatnit všechny moderní urbanisticko-dopravní prvky, které umožňují bezpečný pohyb chodců, cyklistů, parkování pro účely rozvoje místních služeb a obchodních aktivit a v neposlední řadě vhodným stromořadím na obou stranách ulice. Koncept návrhu bude řešen ve spolupráci s MČ Praha 21, která si vyžaduje právo ovlivnit podobu budoucího pojetí. Veškeré přísliby požadujeme písemnou formou se zárukou i pro další volební období.

5.2 MČ Praha 21 požaduje změnu organizace místní dopravy v místě odbočky z nynější silnice I/12 na Květnici (ve východní hranici katastru MČ Praha 21) na převedení hlavní silnice z dnešního přímého směru na zatočení směrem k MÚK Květnice a nynější Novosibřinská byla překlasičkována na vedlejší komunikaci.

5.3 MČ Praha 21 požaduje, aby HMP zpracovalo písemnou podobu ústních kompenzací tak, aby bylo zaručeno, že před uvedením stavby přeložky I/12 do provozu budou provedeny všechny požadované zemní valy, protihlukové stěny a kompenzační krajinné úpravy vč. zalesnění území mezi MČ Praha 21 (včetně Rohožníku) a přeložkou I/12 tak, aby bylo ochráněno zdravé a životní prostředí obyvatel MČ od počátku užívání stavby přeložky I/12. Veškeré přísliby požadujeme písemnou formou se zárukou i pro další volební období.

5.4 MČ Praha 21 nesouhlasí s umístěním doplňkových staveb, čerpacích stanic a odpočívadel a staveb typu P+R, podél celé trasy přeložky I/12 v rámci celého území MČ Praha 21.

5.5 MČ Praha 21 nepřipouští využití přeložky I/12 jako součást trasy jakéhokoliv okruhu Prahy.

5.6 MČ Praha 21 požaduje zprovoznění MÚK Beranka vč. Klánovické spojky nejpozději v termínu uvedení přeložky I/12 do provozu, aby nedošlo k navyšování dopravy na území MČ 21 ze směru od Klánovic a Šestajovic víc, než počítají výhledy dopravních intenzit, kde je tato stavba zahrnuta. MČ Praha 21 požaduje informační součinnost a časovou definici přípravy navazujících dopravních staveb kolem D11 mezi úsekem Černý most a Jirny a časovou návaznost na stavbu přeložky I/12.

5.7 MČ Praha 21 požaduje informační součinnost a časovou definici příprav a realizaci všech navazujících dopravních staveb na I/12. Hlavně trasování, datum a dobu realizace přeložky silnice II/101 na východní část Úval tak, jak je uvedeno v dokumentaci.

5.8 MČ Praha 21 požaduje, aby bylo předloženo řešení a urychleno realizování přeložky silnice II/101 do doby spuštění provozu přeložky I/12, z důvodu zabránění alternativního vjezdu nadměrného tranzitu směřující z této objízdne trasy kolem Prahy na území MČ Praha 21.

## Připomínky obecné povahy

6.1 MČ Praha 21 žádá, aby byla o všech krocích a změnách v projektu průběžně informována, a zvána k projednávání.

6.2 MČ Praha 21 požaduje přenést výše uvedené připomínky do závazného stanoviska MŽP ČR dle zákona č. 100/2001 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad úvodní část: Městská část Praha 21 vnímá přeložku silnice I/12 především jako „obchvat“ urbanizovaného území jehož účelem je především vyřešit tranzitní dopravou vyvolané problémy na stávající trase silnice I/12 a zachovat Městskou část Praha 21 s atributy zahradního města, bez ohledu na řešení dopravních problémů nadregionálního a národního rozměru. Z lokálního pohledu jsou pro městskou část důležité změny toků místní dopravy vyvolané realizací přeložky silnice I/12, ale již není uvedeno, že tyto dopravní toky budou realizovány občany Městské části Praha 21 a okolních obcí. Vybudování přeložky v dimenzích navrhovaných městskou částí (silnice první třídy 2+1 pruh) by mělo, v případě jejího přetížení, za následek návrat těžké tranzitní dopravy zpět na původní trasu silnice I/12, tedy přes městské části Běchovice, Újezd nad Lesy a Úvaly, a už by vůbec neřešilo dopravní problémy na úrovni Hlavního města Prahy a na úrovni národní. Rovněž není možné odkazovat na chyby systému a nekoordinovanou zástavbu. Výstavbu povolují stavební úřady, Stavební úřad pro Prahu 21 se nachází v Úvalech nad Lesy a stavební úřad pro dotčené obce v Úvalech. Územní plány zadávají obce. Jestliže povolím výstavbu rodinných domů, musím předpokládat, že noví majitelé budou vlastnit osobní vozidla a budou je chtít používat. První EIA na přeložku silnice I/12 proběhla v letech 2001 až 2003 a na přeložku silnice bylo vydáno kladné stanovisko, které bylo zrušeno až po novelou zákona č. 100/2001 Sb., zákonem č. 39/2015. Pokud by stavba byla realizována podle původních plánů, v současné době by již byla v provozu. Tvrzení, že zástupci Městské části nebyli informováni a v současné době jednájí pod časovým tlakem není zcela objektivní.*

*Ad 1.1. Současné uvedení stavby 511 a přeložky silnice I/12 je jednou ze základních podmínek pro realizaci obou staveb. Podmínku je možné zahrnout do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska pouze za předpokladu, že stejná podmínka bude i v návrhu závazného souhlasného stanoviska pro stavbu 511.*

*Ad 1.2. Součástí příloh Dokumentace EIA je výkres H.20.9 – Rozvoj zástavby od roku 2001 (zpracování původní EIA). Z výkresu je patrné, že po roce 2001 byla povolena obytná výstavba prakticky až do kontaktu s koridorem přeložky silnice I/12 a křižovatkou MUK Květnice. Realizovanou zástavbou byla prakticky vyblokována možnost výstavby MUK Květnice a požadavek, aby zpracovatel projektu zpracoval dokumentaci tak, aby byly splněny všechny zákonné limity je přenášením odpovědnosti na investora, který za daných podmínek není schopen požadavku vyhovět. Nutno poznamenat, že výstavba rodinných domů není proti zákonu č. 183/2006 Sb., stavební zákon, protože změna územního plánu proběhla v souladu s citovaným zákonem. Rovněž není pravdou, že Městská část Praha 21 nebyla o změnách územního plánu informována. Změny územního plánu schvaluje Zastupitelstvo hl. m. Prahy na veřejných zasedáních, na která jsou zváni i starostové městských částí. Pokud se zástupce Městské části Praha 21 zasedání Zastupitelstva hl. m. Prahy neúčastní a nevyužije svého práva se ke změně územního plánu vyjádřit, není to chyba systému. Projektant záměru po prověření všech možných variant řešení MUK Květnice pak může pouze konstatovat, že jediným*

*průchodným řešením splnění zákonných limitů na současné úrovni znalosti, je vypuštění MUK Květnice z projektu.*

*Ad 1.3. MUK Dobročovice není v Dokumentaci EIA vůbec uvažována, a proto se zpracovatel posudku k jejímu vypuštění nemůže objektivně vyjádřit.*

*Ad 1.4. Dopravně organizační opatření je nutno považovat za rovnocenný nástroj k regulaci dopravy, jehož dodržování může být ze zákona vynucováno a nedodržování sankcionováno. Pokud není státní správa a samospráva schopna si vynutit dodržování zákonů země, pak se nejedná o chybu zákona.*

*Ad 1.5. Bez komentáře.*

*Ad 1.6. Vedení koridoru VRT není v Dokumentaci EIA uvažováno, a proto se zpracovatel posudku k této problematice nemůže objektivně vyjádřit.*

*Ad 2 až 2.6 Zpracovatel posudku souhlasí s názorem, že přeložka silnice I/12 vytvoří komunikační bariéru v krajině, kterou je nezbytné v maximální možné míře eliminovat. Migrační studie prokázala, že z hlediska migrace živočichů, zejména prvků systému ÚSES, bude prostupnost dostatečná. Stejně dostatečná by měla být i pro člověka. Proto zpracovatel posudku považuje požadavky MČ Praha 21 za přiměřené. K zajištění maximální možné prostupnosti krajiny v celé délce záměru proto zadává do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska podmínku prověření možnosti koncipovat všechny nadjezdy místních komunikací, polních cest a silnic III. třídy tak, aby mohly plnit funkci biomostů (zvířecích přechodů) nebo alespoň bezpečných přechodů pro obyvatele provozující zde místně běžné sportovní aktivity (cyklistika, běh, jízda na koni...)*

*Ad 2.7 a 2.8 Existence zmiňované cesty je patrná již z mapy II. vojenského mapování. Vzhledem ke skutečnosti, že je nezbytné převést bezejmenný vodní tok pod tělesem silnice se přímo nabízí převedení historické polní cesty společně s vodním tokem, nebo alespoň umožnění průchodu obyvatel pod silnicí I/12. Proto je do návrhu podmínek závazného stanoviska zapracována podmínka prověření možnosti zajištění prodloužení cesty, nebo umožnění průchodu chodců.*

*Ad 3.1 Zpracování detailní hydrologické studie je zapracováno do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska. V případě předpokladu ovlivnění domovních studní je investor povinen v předstihu zajistit zásobování pitnou vodou z jiných zdrojů.*

*Ad 3.2 a 3.3 Podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění, se podle §11 odst. 1 silničním pozemkem rozumí pozemky na nichž je umístěno těleso dálnice, silnice a místní komunikace, a dále silniční pomocný pozemek. Silničním pomocným pozemkem se podle §11 odst. 5 výše citovaného zákona rozumí pruh pozemku přilehlého po obou stranách k tělesu dálnice, silnice nebo místní komunikace mimo souvisle zastavěné území obcí, který slouží účelům ochrany a údržby dálnice, silnice nebo místní komunikace, pokud tyto pozemky jsou ve vlastnictví vlastníka dálnice, silnice nebo místní komunikace. Na pozemky komunikace se podle §12 odst. 1 písm. e) umísťují únikové zóny, protihlukové stěny a protihlukové valy, pokud jsou umístěny na silničním pozemku silničním pozemkem. K ochraně komunikací mimo zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma, která vznikají v případě nově budovaných silnic na základě rozhodnutí o umístění stavby. Podle §30 odst. 2 písm. b) zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění je šířka silničního ochranného pásma v případě přeložky silnice I/12 stanovena na 50 m na každou stranu od osy přilehlého jízdního pruhu. Budeme-li předpokládat, že pro stavbu přeložky budou vykoupeny pozemky včetně ochranného pásma, je v okolí přeložky dostatek volného prostoru pro vybudování*



*dostatečně vysokých protihlukových valů, a to i v případě použití mírnějšího svahování, než je doporučeno v Dokumentaci EIA, například 1:1,5 nebo 1:1.*

*Stavba silnice I/12 má významně pozitivní (přebytkovou) bilanci ornice a úrodnitelných podorničních zemin, pro které nemá doposud definované využití. Na hlavní hmotu protihlukových valů lze použít úrodnější schopné zeminy, které budou finálně překryty sejmutými ornici. Použití ornice i úrodnější schopných je opodstatněné, neboť protihlukové valy budou upraveny sadovými úpravami.*

*Stavba silnice I/12 má významně pozitivní (přebytkovou) bilanci ornice a úrodnitelných podorničních zemin, pro které nemá doposud definované využití. Použití těchto zemin na rozšíření a zvýšení protihlukových valů bude mít přínos jak ke zlepšení hlukové situace, tak umožní využití sejmutých vrstev zemin a současně ušetří finanční prostředky za transport a uložení zemin. Z uvedených důvodů zpracovatel posudku souhlasí s potřebou zvýšení a rozšíření protihlukových valů. Podmínka je zapracována do návrhu podmínek souhlasného stanoviska.*

*Ad 3.4 V podmínkách závazného stanoviska EIA nelze stanovit podmínku, kterou nemůže investor nezávisle splnit. Rozhodnutí o způsobu nakládání s ornici a úrodnější schopných podorničních vrstev přísluší příslušnému orgánu ochrany půd.*

*Ad 3.5 V podmínkách závazného stanoviska EIA nelze stanovit podmínku, kterou nemůže investor nezávisle splnit. Požadavek je nad rozsah záměru.*

*Ad 3.6 Požadavek je zapracován do podmínek souhlasného závazného stanoviska.*

*Ad 3.7 Požadavek je zapracován do podmínek souhlasného závazného stanoviska.*

*Ad 3.8 Požadavek je zapracován do podmínek souhlasného závazného stanoviska.*

*Ad 3.9 Zalesňování ploch mezi přeložkou silnice I/12 a zastavěným územím MČ Praha 21 není předmětem posuzování. Vlivy záměru na hydrologickou situaci, tedy i na existující meliorační systém, bude předmětem studie, jejíž vypracování je zadáno do návrhu podmínek souhlasného stanoviska.*

*Ad 3.10 Odvádění srážkových vod ze svahů silničního tělesa a okolního terénu přímo do recipientů je v souladu se zákonem.*

*Ad 3.11 až 3.15 Požadavky jsou zahrnuty do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska*

*Ad 4.1 Přeložka silnice I/12 je konstruována na návrhovou rychlost 100 km/hod. Omezení rychlosti na nižší rychlost je dopravně organizačním opatřením, které může být zavedeno po ověření hlučnosti měřením po uvedení silnice do provozu.*

*Ad 4.2 Jedná se technickoorganizační opatření, případně vybavení silnice, které je mimo rozsah posuzování.*

*Ad 4.3 Instalace osvětlení celé přeložky silnice I/12 je nežádoucí z řady důvodů. Přispívá ke světelnému znečištění atmosféry, může oslňovat a lákat přeletující ptáky, představuje neekologické využívání přírodních zdrojů. Zpracovatel posudku považuje požadavek za oprávněný. Dle informací oznamovatele, je plánováno osvětlení silnice pouze v úseku km 0,0 - 0,25 u Běchovic. V ostatních úsecích není s veřejným osvětlením počítáno. Přesto byl požadavek byl zapracován do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska.*

*Ad 4.4 Požadavek byl zapracován do návrhu podmínek závazného souhlasného stanoviska.*

- Ad 4.5 Uspořádání MUK bylo navrženo tak, aby maximálně snižovalo dopad emitovaného hluku na zástavbu.*
- Ad 4.6 Rozsah použití místních komunikací je popsán v posuzované Dokumentaci EIA, realizovat stavbu s vyloučením všech komunikací v MČ Praha 21 není možné.*
- Ad 4.7 Dokumentace EIA obsahuje přílohu H.14. Projekt monitoringu, který popisuje plánovaný monitoring charakteristik životního prostředí. Součástí tohoto projektu je i monitoring hluku, přičemž v Újezdu nad Lesy jsou plánovány dva monitorovací body. Zpracovatel posudku považuje rozsah monitoringu za dostatečný.*
- Ad 4.8 viz bod 4.6. Rozsah použití místních komunikací je popsán v posuzované Dokumentaci EIA, realizovat stavbu s vyloučením všech komunikací v MČ Praha 21 není možné.*
- Ad 4.9 Požadavek vyplývá ze zákona.*
- Ad 4.10 Hluková studie je vypočtena na základě teoretického matematického modelu, výluka provozu nemá na výsledek vliv. Výsledek matematického modelování byl ověřen měřením.*
- Ad 4.11 Podle §9 odst. 5 Zákona EIA nesmí zpracovatel posudku dokumentaci přepracovávat ani doplňovat. Úkolem posuzovatele je rozhodnout, zda je dokumentace vypracována v dostatečném rozsahu a detailu pro vydání nebo nevydání závazného stanoviska.*
- Ad 4.12 Navrhovaná opatření mohou být upřesněna v navazujících stupních projednávání projektové dokumentace nebo v době jejich povolování místně příslušnými odbory dopravy.*
- Ad 4.13 Uskladnění potřebných materiálů bude realizováno celkem v 10 objektech zařízení stavenišť, které budou rozmístěny v trase přeložky silnice I/12. Jedno zázemí staveniště bude lokalizováno v k.ú. Újezdu nad Lesy.*
- Ad 4.14 V posuzované dokumentaci EIA bylo prokázáno, že za předpokladu stanovených parametrů výstavby nedojde k překročení stanovených hygienických limitů.*
- Ad 4.15 Maximální intenzity staveništní dopravy byly stanoveny jako maximální a nepřekročitelné. V případě překračování povolených hodnot mohou být tyto hodnoty dále sníženy.*
- Ad 4.16 Z hlediska realizace přeložky byly stanoveny maximální intenzity staveništní dopravy tak, aby nedocházelo k omezení osobní a autobusové dopravy. Doprava na stávající trase I/12 však nebude určována pouze staveništní dopravou, ale naopak především místní a tranzitní osobní a nákladní dopravou. Proto nelze zcela vyloučit, že nedojde k dopravním problémům.*
- Ad 5.1 – 5.8 Uvedené body nejsou předmětem posuzování Dokumentace EIA, nýbrž představují především řešení vztahu mezi městskými částmi a Hlavním městem Prahou. Investora nelze zavazovat k povinnostem a závazkům, které nemůže ovlivnit a jejichž řešení není v jeho kompetenci.*
- Ad 6.1 Uvedený požadavek vyplývá ze zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon v platném znění.*
- Ad 6.2 Zpracovatel posudku posoudil připomínky a ty, které uznal za oprávněné z hlediska procesu posuzování záměrů na životní prostředí a veřejné zdraví zapracoval do návrhu podmínek souhlasného stanoviska.*

27. **Městská část Praha – Běchovice**, Českobrodská 3, 190 11 Praha – Běchovice, vyjádření ze dne 11.6.2017 pod čj.: MCPB1128/2017, podpis Ing. Ondřej Martan, starosta.

Obsah vyjádření:

Vyjádření Městské části Praha – Běchovice je vypracováno v rozsahu 32 stran. Přílohou vyjádření je prezentace ŘSD „R1 510 Satalice – Běchovice, oprava vozovky“ a vyjádření Městské části Praha – Běchovice k dokumentaci EIA záměru „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“. Vlastní vyjádření k dokumentaci EIA záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ je obecně je členěno do následujících bodů, ve kterých je stručně shrnut jejich obsah a následně jsou vypořádány zpracovatelem posudku.

I. Úvod

V úvodu je konstatováno, že přeložka silnice I/12 je na východě Prahy celá desetiletí slibovanou a řadou obyvatel očekávanou stavbou, jež má zásadně ulevit této přetížené komunikaci, která svým hlukem a emisemi bezprostředně zatěžuje obyvatele žijící v jejím bezprostředním okolí, a z tohoto pohledu je velice vítanou stavbou. MČ Praha – Běchovice vítá, že je deklarováno, že stavby SOKP 511 a přeložka silnice I/12 budou realizovány ve stejné době, ale přesto jsou stavby posuzovány odděleně, což nedává stoprocentní jistotu, že bude jejich současná realizace zajištěna. Proto požaduje, aby současná realizace obou staveb byla podchycena v závazném stanovisku EIA.

Městská část Praha – Běchovice se má stát křižovatkou nejen dálniční, ale i železniční. Obyvatelé městské části by tedy měli mít zajištěnu únosnou míru životního prostředí, minimálně cestou celé řady kompenzačních opatření, která jim život v tak dopravně přetížené lokalitě ulehčí.

Výhrady vůči předložené Dokumentaci EIA mají být chápány jako usilovná snaha o realizaci co nejkvalitnější stavby nejen dopravně, ale i z hlediska jejich vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel městské části.

Městská část upozorňuje, že 30 denní lhůta není ani zdaleka dostatečná na důkladné seznámení se všemi předloženými odbornými materiály, proto se vyjádření k dokumentaci soustřeďuje na podkladové materiály, zejména přílohy H.2., H.3., H.5, H.18. a H.19., které jsou považovány za stěžejní.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad Úvod – K požadavku provázání současné realizace staveb přeložka silnice I/12 a SOKP 511 v závazném stanovisku EIA. Zpracovatel posudku zastává názor, že není kompetentní k navržení uvedené podmínky do podmínek návrhu závazného stanoviska, protože není dostatečně seznámen s obsahem dokumentace EIA záměru SOKP 511. Z pohledu realizace záměru přeložky „I/12 Běchovice – Úvaly“ je důležité, aby uvedená stavba byla uvedena do provozu dříve než stavba SOKP 511 nebo nejpozději současně s touto stavbou. Z hlediska obyvatel Městské části Praha – Běchovice je z pochopitelných důvodů důležité, aby stavby byly realizovány současně. Podmínka v uvedeném smyslu byla zapracována do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.*

Obsah vyjádření:

II. Dopravně inženýrské podklady (DIP)

V úvodní části MČ Praha – Běchovice konstatuje, považuje dopravně inženýrské podklady za základní vstupní materiál Dokumentace EIA, na kterých závisí výsledky a důvěryhodnost celého posouzení záměru, proto se vyjádření zabývá v tomto bodu především přílohami H.18. Dopravně

inženýrské podklady pro stavbu „Silnice 1/12, Běchovice-Úvaly" Současný a střednědobý výhled, tedy pro roky 2016 a 2025 (TSK hl. m. Prahy, leden 2017) a H.19. Dopravně inženýrské podklady pro stavbu „Silnice 1/12, Běchovice-Úvaly"- Dlouhodobý výhled pro 2040+ (IPR hl. m. Prahy, únor 2017). Uvedeným materiálům vytýká:

- je pracováno se dvěma matematickými modely (TSK, IPR), které používají kvalitativně odlišná data (pro Prahu a pro region) a pravděpodobně pracují s rozdílnou velikostí území
- není jasné, jak je pracováno s autobusy PID
- modely pracují v Praze s dopravními intenzitami PPD, ale na ostatním území státu s RPDI, přičemž přepočtový koeficient je uváděn  $RPDI = PPD \times 0,865$ , ale správně má být uveden vzorec  $PPD = RPDI \times 1,56$ . Vzorec v této inverzní podobě navozuje spíše představu, že pražská čísla byla přepočtena na RPDI.
- do modelu nebyly zahrnuty nejaktuálnější podklady (včetně jejich konečného vyhodnocení), např. Celostátní sčítání dopravy 2016, protože ještě nebyly k dispozici – žádají doplnit
- používání dvou odlišných modelů dvou různých organizací při posuzování jediného záměru; kvalitativně odlišná data pro hl. m. Prahu a region (v regionu nedostatečná analytická data či nejednoznačné koncepční materiály); použití nekonkrétního roku 2040+ (2050)
- porovnání DIP provedené autory vyjádření je odlišné „Z našeho porovnání plyne, že údajné stávající intenzity (r. 2016) vypočtené v této předložené Dokumentaci EIA na Přeložku - jsou minimálně na komunikaci SOKP 510 v úseku Běchovice – D11 poníženy oproti reálnému stavu o cca 10.000 vozidel/24 hodin PPD“
- chyba v modelu TSK, do roku 2012 pracoval realisticky a od té doby začal signalizovat úbytek dopravy...

V závěru bodu MČ Praha – Běchovice požaduje vrácení Dokumentace EIA k přepracování a žádá o zpracování DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÝCH PODKLADŮ, které bude pro všechny stavy vypracovávat jedna organizace, bude pracovat s kvalitativně srovnatelnými daty, s nejaktuálnějšími podklady, zejména s výsledky celostátního sčítání dopravy 2016 a podá veřejnosti jasný, transparentní a srozumitelný materiál, obsahující přesvědčivé informace o stávajících dopravních intenzitách na dopravní síti v celé Praze a jasně vymezeném pražském regionu, přičemž pro komunikace v posuzovaném území zveřejní i konkrétní stávající skladbu dopravy, a to ve srozumitelných parametrech, tedy s rozlišením podílů druhů nákladních vozidel, tak jak jsou rozlišovány při sčítání ŘSD (LN, SN, SNP, TN, TNP, NSN..).

Minimálně stávající počty TN těžkých nákladních vozidel (nad 10t), TNP těžkých nákladních vozidel s přívěsy a Návěsových souprav vozidel NSN jsou zcela stěžejními informacemi, které MČ Praha – Běchovice žádá zveřejnit. Dále žádá, aby s tímto podrobným rozlišením druhů vozidel bylo transparentně pracováno i ve výhledových staveb. Současné informace předložené v Dokumentaci EIA (od TSK i IPR) nedávají Pražanům žádnou smysluplnou informaci o stávajícím a odhadovaném budoucím zatížení města a regionu těžkou nákladní kamionovou dopravou. Parametry uvedené v Příloze 1 a 2 (TSK, IPR) a tedy i v celé DOKUMENTACI jsou vyčíslením pouze pro: Všechna vozidla/Pomalá vozidla (PPM) = vozidla nad 3,5t.

Takto předložené dopravní intenzity nám nedávají žádnou informaci o podílu kamionů na síti, neboť více než 3,5 tuny váží i poněkud nadstandardní dodávka a další rozlišení této kategorie se již nedozvíme. Nevíme, zda počet PPM skrývá samé malé nákladní vozy, nebo naopak jde převahou o kamiony nad 12 tun s přívěsy. Toto se týká jak stavu stávajícího, tak výhledových.

Navíc zkratky používané v DIP str. 24 Přílohy 2 (IPR) neodpovídají zavedenému třídění vozidel (viz. Celostátní sčítání dopravy ŘSD) a pod stejnými zkratkami uvádějí jinou hmotnost (např. LN a TV znamená v terminologii ŘSD zcela jiná vozidla než v DIP v této Dokumentaci.)

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad Dopravně inženýrské podklady – Zpracovatel posudku považuje data poskytnutá TSK a IPR za dostatečná pro posouzení vývoje intenzit dopravy vyvolaných posuzovaným záměrem. Struktura vozidel ve členění do 3,5 tuny, nad 3,5 tuny a autobusy je dostatečná. Je zřejmé, že každý z pořizovatelů dat snímá data o intenzitách dopravy podle metodiky, která reflektuje jeho potřeby. Jinou metodiku proto používá ŘSD, TSK nebo IPR. Z hlediska vlivu záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je výhodnější jednoduché členění na automobily do 3,5 tuny a nad 3,5 tuny, neboť všechna vozidla těžší než 3,5 tuny jsou považována za těžká vozidla a výpočet je tak na straně bezpečnosti (predikuje vyšší intenzity těžké dopravy). Použití jednoduché struktury automobilové dopravy umožňuje generalizovat data získaná z jiných zdrojů, opačný postup je ale nemožný. Data snímaná ŘSD lze zjednodušit na strukturu dat TSK, ale není možné ze struktury dat TSK odvodit strukturu dat ŘSD. Podrobnou informaci lze zjednodušit, ale ze zjednodušené informace již detailní informaci nikdy nezískáme.*

*Z výše uvedeného rovněž vyplývá odpověď na otázku, jak bylo pracováno s autobusy PID. Pokud jsou těžší než 3,5 tuny...*

*Rozsah zpracovávaného území je z hlediska matematických modelů jistě významný, ale pokud je zájmové území dostatečně hluboko uvnitř hranic modelu jsou extrahovaná data dostatečně přesná a mezi použitými modely srovnatelná. Z porovnání map modelovaného území, které jsou uvedeny v obou zmiňovaných přílohách H.18. a H.19. je patrné, že pokud modelované území není stejné, je minimálně podobné.*

*Použití dvou modelů je zcela odůvodněné. TSK se zabývá intenzitami dopravy z pohledu současného stavu a krátkodobých až střednědobých výhledů, kdežto IPR se zabývá dlouhodobými výhledy a územním rozvojem města.*

*Každý projekt má stanoven termín ukončení. Pokud nejsou jakákoliv data k danému termínu k dispozici, nelze je vyžadovat. Pokud by došlo nyní k vrácení dokumentace se závěrem, že nezbytné doplnit data za rok 2016, jak je požadováno, budeme po jejich doplnění požadovat totéž za rok 2017. V dokumentaci bylo objektivně uvedeno, že data v době zpracování dokumentace nebyla k dispozici.*

*Z uvedených důvodů je nutno konstatovat, že použité podklady pro posouzení vlivu záměru na veřejné zdraví a životní prostředí jsou dostatečné a není důvod pro jejich přepracování či úpravu podle představ autorů vyjádření.*

Obsah vyjádření:

III. Ovzduší

A. Rozptylová studie – příloha H.5.

Ve vyjádření jsou následující výhrady:

1. mapy území (znázorňující stávající stav 2016 a stav 2025 bez záměru) jsou hrubě zastaralé. Zcela v nich chybí zakres Štěrboholské spojky, jež je jedním z největších zdrojů znečištění. Stejně tak obytná sídla v posuzovaném území jsou zakreslena velmi nedostatečně, odpovídají stavu území cca zraje 90. let minulého století.

2. dopravní intenzity znázorněné v kartogramech (výkresy 57 - 63 rozptylové studie) na Štěrboholské a SOKP 510 působí podceněny
3. při laickém prohlédnutí výkresů polutantů, vidíme předpokládané spontánní zlepšení stavu ovzduší v posuzovaném území pro rok 2025 bez záměru. Výchozí stav - 2025 - bez realizace záměru - (dodejme, že o takový stav nikdo nestojí, silně přetížená Českobrodská 1/12 potřebuje reálně zajistit zásadní odlehčení provozu a Praha potřebuje postavit funkční tranzitní okruh). Výkresy ale ukazují, že pokud jde o řadu polutantů, tak v roce 2025 (bez záměru) se stav ovzduší v těch nejvíce zatížených místech (zejména poblíž napojení Štěrboholské na SOKP 510) zcela samovolně zlepší (jasně vidět u: oxid dusičitý - roční i hodinové, oxid uhelnatý, benzen). RS toto nevysvětluje. Žádáme toto důvěryhodně objasnit. Odhady o rychlém vývoji k nízkoemisním vozidlům a elektromobilům necht' jsou přitom ponechány stranou, neboť současný stav provozu velkého množství vozidel bez katalyzátorů nejspíše také není v modelu zohledněn (viz aféra Volkswagen) a o to je stávající situace v realitě horší než modelový výpočet.
4. MČ Praha – Běchovice žádá doplnit jejich přesný soupis zdrojů znečištění ovzduší. Má zkušenost, že zdroj přímo v Běchovicích v rozptylové studii při pražském územním plánování (Aktualizace ZÚR Praha) chyběl s odůvodněním, že bude brzy zrušen, což se nezakládá na pravdě.
5. Rozptylová studie nepočítá s budoucí obytnou zástavbou v hlavním městě. Jde o území Prahy, řada z městských částí má v územních plánech vytyčenou budoucí obytnou výstavbu.
6. Rozptylová studie pro Záměr byla provedena modelem ATEM, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. Metodika výpočtu popsána velmi nedostatečně, není ani uvedena verze použitého modelu.
7. Ve výčtu výpočtů, které model ATEM umožňuje, jsou uvedeny pod body 4 až 6 výpočty, jejichž výsledky v rozptylové studii uvedeny nejsou. Žádáme přeformulování příslušného odstavce do věcné a srozumitelné podoby a požadujeme vysvětlení, proč body 4-6 nejsou uvedeny ve výsledcích rozptylové studie.
8. Nikde není uvedeno, proč byl vybrán model ATEM a nikoliv model SYMOS'97, který je též referenční metodou pro imisní modelování.
9. V rozptylové studii je uveden výčet výpočtů, které model ATEM umožňuje. Je nutno podotknout, že ve výčtu imisních hodnot poskytnutých výsledky modelových výpočtů nejsou body 4-6 (podíly jednotlivých skupin zdrojů, příspěvky k celkové koncentraci z jednotlivých směrů proudění a směry proudění kritické pro výskyt zvýšených hodinových koncentrací) v pravém slova smyslu „imisními hodnotami“.
10. V popisu rozptylové studie nejsou popsány nejistoty výpočtu
11. Není popsána verifikace modelu, žádáme verifikaci modelu buď po provedení reálných měření úrovně imisí v zájmovém území, nebo prostřednictvím rozšíření modelovaného území tak, aby zahrnovalo i místa s měřením kvality ovzduší.
12. Žádáme doplnit zdůvodnění volby velikosti a tvaru území zahrnutého do rozptylové studie, a to zejména z hledisek: směrů proudění kritických pro výskyt zvýšených hodinových koncentrací (tam, kam tyto směry jdou, by mělo být území rozšířené) vzdálenosti, na kterou mohou být znečišťující látky transportovány (u každé konkrétní látky jsou tyto vzdálenosti jiné, ale určitě nekončí všechny zrovna tam, kde je čára ohraničující modelované území)

13. BaP je významnou látku znečišťující ovzduší, která je lidským karcinogenem. Žádáme detailní osvětlení výpočtu imisních hodnot BaP
14. Údaje o imisním pozadí pochází z modelového výpočtu projektu „Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy - Aktualizace 2016“. Na tento projekt ale není v seznamu použité literatury uveden elektronický odkaz tak, aby bylo možné daný modelový výpočet kriticky zhodnotit.
15. MČ Praha – Běchovice požaduje zpřístupnění výsledků výpočtu modelem MEFA z důvodu jejich ověření.
16. MČ Praha – Běchovice požaduje uvedení informačního zdroje skladby vozového parku a způsob jeho odhadu v letech 2025 a 2040 – Strukturu poskytla společnost EKOLA Group, spol. s r.o.
17. V rozptylové studii chybí detailní uvedení údajů o složení vozového parku
18. Vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší
19. U větrných růžic chybí u soustředných kruhů vedení procent
20. U názvu kapitoly 3.1 chybí uvedení roku – zpracovatel posudku souhlasí, ale nepovažuje uvedení roku za podstatné, neboť pokud se kapitola jmenuje „Stávající stav“ lze dovodit, že se stávající stav vztahuje k době zpracování díla. Tedy k období 2016/2017.
21. MČ Praha – Běchovice požaduje doplnění o mediánové hodnoty v tabulkách které popisují rozpětí imisní zátěže pomocí minimálních, maximálních a průměrných hodnot
22. U schématu 1 na str. 26 chybí jakákoli legenda
23. chybí vysvětlení, co znamená „ $L_{Aeq,T}$ “
24. U schématu chybí legenda vysvětlující tloušťky čar
25. v legendě vysvětlení tyrkysového znázornění MUK Květnice
26. MČ nechápe smysl tabelárního vyhodnocení vlivu záměru v zastavěných oblastech - když se tam posuzuje Výchozí stav a stav se záměrem 2025.
27. V blízkosti záměru není žádná měřicí stanice znečištění ovzduší, MČ Praha – Běchovice žádá o urychlené vybudování dvou měřících stanic na území Běchovic.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad III. Ovzduší*

*Ad 1 Zastaralé mapy – všechny výstupy matematických modelů jsou prezentovány pomocí technologií GIS ve kterých jsou grafické výstupy skládány z jednotlivých, na sobě obsahově nezávislých vrstev, z nichž jedna reprezentuje výsledky modelu a ostatní podkladový a doprovodný obsah. Použití starších podkladových dat není rozhodně vhodné, ale v žádném případě to nemá vliv na prezentovaný výsledek matematického modelu, v tomto případě výsledků rozptylové studie.*

*Ad 2 Dopravní intenzity působí podhodnoceny – zpracovatel posudku porovnal hodnoty intenzit dopravy uvedené ve výkresu 57 rozptylové studie na Štěrboholské spojce a navazujícím úseku SOKP s intenzitami dopravy zveřejněnými TSK za rok 2016 (tato data neměl zpracovatel rozptylové studie k dispozici, byla zveřejněna později). Výsledek porovnání je uveden dále.*

*Štěrboholy (uzel 10083) - Běchovice (uzel 9072)*

Intenzita provozu (zdroj dat)	vozidla celkem	z toho vozidel nad 3,5 t (včetně BUS)
RS Výkres 57	72 600	13 720
TSK 2016	73 100	12 900
Zjištěný rozdíl (počet vozidel)	-500	+820
Zjištěný rozdíl (%)	- 0,7%	+6,0%

*Běchovice (uzel 9072) – SOKP (uzel 9033)*

Intenzita provozu (zdroj dat)	vozidla celkem (PPD)	z toho vozidel nad 3,5 t (včetně BUS)
RS Výkres 57	74 800	13 570
TSK 2016	74 989	13 389
Zjištěný rozdíl (počet vozidel)	-189	+181
Zjištěný rozdíl (%)	- 0,25%	+1,4%

Zdroj dat: <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/intenzity-dopravy>  
a rozptylová studie

Zpracovatel posudku nemá, co by více dodal.

Ad 3 Spontánní zlepšení stavu ovzduší ve stavu bez záměru v roce 2025 – pro výpočet emisí z automobilové dopravy byl použit model MEFA 13. Ve výpočtu je zohledněna dynamická skladba vozového parku (například podíly vozidel bez katalyzátoru a automobilů splňujících jednotlivé limity EURO) v jednotlivých hodnocených stavech. Dynamická skladba vozového parku ve stavech 2025 a 2040+ vychází z odborné predikce či očekávání. Vypočtená emise škodlivin je připočítávána k imisnímu pozadí daného území (bodu). Imisní pozadí je výstupem matematického modelu v projektu „Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy – Aktualizace 2016“, který vypočítává koncentrace znečišťujících látek z téměř 19 000 bodových, plošných a liniových zdrojů, včetně dálkového přenosu znečištění z mimopražských zdrojů. Pro mimo pražské území jsou používána data o emisích ze stacionárních zdrojů spravovaná ČHMÚ. Rovněž množství emisí ze stacionárních zdrojů se mění. Dlouhodobě klesající trend mají koncentrace benzenu, CO a částečně i NO<sub>x</sub>. Z uvedených důvodů může být očekávaná modelovaná koncentrace některých polutantů v roce 2025 bez záměru nižší než v současnosti.

Ad 4 Doplnění přesného soupisu zdrojů znečištění ovzduší - požadavek je irelevantní. Jak bylo uvedeno výše, na území Prahy se jedná o téměř 19 000 bodových, plošných a liniových zdrojů. Pokud jde pouze o ověření zaevidování stacionárního zdroje dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, pak Porr a.s. - obalovna Běchovice je registrována. Autor vyjádření si může registraci ověřit osobně na internetu.

[http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web\\_generator/plants/CZ010/601528861\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/plants/CZ010/601528861_CZ.html)

Ad 5 Rozptylová studie nepočítá s budoucí obytnou zástavbou – Ve výkresu 1, v přílohách rozptylové studie je graficky vyjádřeno rozložení referenčních výpočtových bodů



*v hodnoceném území. Z mapy je patrné, že výpočtový model pokrývá celé území, tedy i místa budoucí obytné zástavby.*

*Ad 6 Metodika modelu ATEM je popsána nedostatečně, žádají doplnit – Požadavek je zcela irelevantní. Rozptylová studie uvádí charakteristiku modelu na straně 9, kde ihned v první větě odkazuje na internetovou stránku <http://www.atem.cz/atem.php>, kde lze nalézt jak metodickou příručku, tak i návod k používání modelu. Pokud čtenáři nestačí popis metodiky v rozptylové studii, může si prostudovat kompletní metodiku na internetu.*

*Ad 7 Ve výčtu výpočtů, které model ATEM umožňuje, jsou uvedeny pod body 4 až 6 výpočty, jejichž výsledky ve studii uvedeny nejsou – uvedený výčet funkcionalit modelu ATEM se nachází v závěru kapitoly 2.1. Charakteristika modelu, a má pouze za cíl seznámit s rozsahem možné práce modelu. V žádném případě zde neříká, že všechny zde uvedené funkcionality jsou nezbytné pro výpočet rozptylové studie. Odstavec je zcela srozumitelný a nevyžaduje přeformulování.*

*Ad 8 Nikde není uvedeno, proč byl vybrán model ATEM a nikoliv model SYMOS'97 – Model ATEM a SYMOS'97 jsou rovnocennými, zákonem určenými modely pro zpracování rozptylových studií. Volba použitého modelu závisí na zpracovateli rozptylové studie (vyhláška č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích)*

*Ad 9 Nedostatky modelu ATEM lze demonstrovat na příkladu výpočtu koncentrací látek za velmi nízkých rychlostí větru.*

*Uvedené tvrzení je zavádějící. V metodice SYMOS'97 je uveden speciální postup výpočtu "Výpočet extrémního znečištění při inverzích a bezvětří", který počítá situaci, kdy v údolních polohách dojde k "uzavření" horní hrany údolí inverzní vrstvou, skrz kterou znečišťující látka neprojde a dochází (po dobu několik hodin nebo i dnů) k jejímu hromadění v dané údolní poloze. Tento výpočet by principiálně bylo možné provést s použitím modelu ATEM stejně jako v prostředí SYMOS'97, jde jen o to, že horní hranice směšovací vrstvy tvoří odrazovou plochu, od níž se znečištění "odráží". Daný postup výpočtu se ve standardních rozptylových studiích nepoužívá, a to ani ve studiích počítaných modelem SYMOS'97. Jedná se o speciální aplikaci např. pro uzavřená údolí obcí s velkým nahromaděním nízko emitujících zdrojů (obvykle lokálních topenišť). Pro otevřenou krajinu, kde jsou dominantními zdroji mnoho km dlouhé komunikace, je tento postup zcela nevhodný.*

*Ad 10 V popisu rozptylové studie nejsou popsány nejistoty výpočtu - Vyhláška č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích ani Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší tuto informaci v rozptylových studiích nevyžadují. V Dokumentaci EIA jsou nejistoty použitých metod dostatečně popsány v příslušné kapitole.*

*Ad 11 Není popsána verifikace modelu – zpracovatel s připomínkou nesouhlasí. Verifikace modelů ATEM a SYMOS'97 proběhla před jejich schválením k použití k výpočtům rozptylových studií. Výsledky verifikací byly rovněž publikovány v odborných časopisech.*

*Ad 12 Žádáme doplnit zdůvodnění volby velikosti a tvaru území zahrnutého do rozptylové studie*

*Velikost a tvar zájmového území vyplývá ze stanovení dotčeného území v Dokumentaci EIA a zcela odpovídá zavedené praxi při posuzování dopravních liniových staveb v procesu EIA*

*Ad 13 Detailní osvětlení výpočtu imisních hodnot BaP - V ovzduší se BaP skutečně vyskytuje v obou frakcích, nicméně v emisích z dopravy se dominantně váže na prachové částice, je proto modelován výhradně v pevné frakci. Ovšem k tomu je nutno doplnit, že BaP se dominantně váže na nejjemnější částice do 1 mikrometru, které se již rozptylují téměř jako plyn (vliv pádové rychlosti je minimální) a takto jsou v modelu uvažovány, tzn. mezi modelováním "jako plyn" a "jako nejjemnější částice" není podstatný rozdíl. Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb. musí být BaP modelován jako pevná částice, protože jeho imisní limit je stanoven pro celkový obsah kontaminantu v částicích PM<sub>10</sub>.*

*Koeficient odstraňování není uveden z toho důvodu, že BaP je persistentní polutant, tzn. žádný koeficient odstraňování není zadán. Doporučená hodnota 0,6 platí pro ostatní těkavé organické látky, nikoli pro persistentní polutanty.*

*Ad 14 Kritické zhodnocení projektu „Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy - Aktualizace 2016“ MČ Praha – Běchovice. Materiál „Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy - Aktualizace 2016“ je vstupním podkladem pro rozptylovou studii, stejně jak o DIP. Není předmětem Dokumentace EIA a zpracování posudku tyto podklady hodnotit. Pokud MČ Praha – Běchovice potřebuje, nechť si je vyžádá od zpracovatele rozptylové studie.*

*Ad 15 MČ Praha – Běchovice požaduje zpřístupnění výsledků výpočtu modelem MEFA z důvodu jejich ověření. – Z hlediska vypracování posudku EIA je metodika výpočtu emisí popsána dostatečně. Pokud se Úřad městské části Praha – Běchovice hodlá zabývat výpočty emisí z automobilové dopravy má možnost si demoverzi software stáhnout v rozptylové studii uvedeného internetového odkazu a výpočet si ověřit.*

*Ad 16 MČ Praha – Běchovice požaduje uvedení informačního zdroje skladby vozového parku a způsob jeho odhadu v letech 2025 a 2040 – Strukturu poskytla společnost ATEM. s r.o. – Uvedeno v následující tabulce společně pro bod ad 17.*

*Ad 17 Zastoupení vozidel vozového parku pro výpočet emisí z automobilové dopravy včetně dynamizace pro stavy let 2025 a 2040+ je uvedeno v tabulce.*

## Zastoupení vozidel pro výpočet emisí

Skupina vozidel	Druh vozidel - motorizace	Rok		
		2016	2025	2040+
Osobní automobily	Benzin bez limitu EURO	0,0202	0,0139	0,0127
	Benzin EURO 1	0,0093	0,0010	0,0001
	Benzin EURO 2	0,0393	0,0050	0,0002
	Benzin EURO 3	0,0810	0,0142	0,0004
	Benzin EURO 4	0,1156	0,0325	0,0010
	Benzin EURO 5	0,2386	0,1047	0,0049
	Benzin EURO 6	0,0960	0,4286	0,5808
	Diesel bez limitu EURO	0,0135	0,0093	0,0084
	Diesel EURO 1	0,0062	0,0006	0,0000
	Diesel EURO 2	0,0262	0,0033	0,0001
	Diesel EURO 3	0,0540	0,0095	0,0003
	Diesel EURO 4	0,0770	0,0217	0,0007
	Diesel EURO 5	0,1591	0,0698	0,0033
	Diesel EURO 6	0,0640	0,2857	0,3872
Lehké nákladní automobily	Benzin bez limitu EURO	0,0066	0,0048	0,0042
	Benzin EURO 1	0,0057	0,0018	0,0006
	Benzin EURO 2	0,0084	0,0024	0,0006
	Benzin EURO 3	0,0288	0,0070	0,0015
	Benzin EURO 4	0,0420	0,0107	0,0017
	Benzin EURO 5	0,0651	0,0272	0,0030
	Benzin EURO 6	0,0234	0,1261	0,1684
	Diesel bez limitu EURO	0,0299	0,0218	0,0190
	Diesel EURO 1	0,0260	0,0083	0,0026
	Diesel EURO 2	0,0383	0,0109	0,0028
	Diesel EURO 3	0,1313	0,0318	0,0067
	Diesel EURO 4	0,1912	0,0489	0,0078
	Diesel EURO 5	0,2967	0,1238	0,0138
	Diesel EURO 6	0,1066	0,5746	0,7673
Těžké nákladní automobily	Diesel bez limitu EURO	0,0571	0,0288	0,0241
	Diesel EURO 1	0,0127	0,0017	0,0003
	Diesel EURO 2	0,0454	0,0047	0,0005
	Diesel EURO 3	0,1131	0,0197	0,0010
	Diesel EURO 4	0,2072	0,0355	0,0013
	Diesel EURO 5	0,2440	0,0597	0,0022
Autobusy	Diesel EURO 6	0,3205	0,8498	0,9707
	Diesel bez limitu EURO	0,0275	0,0213	0,0206
	Diesel EURO 1	0,0164	0,0016	0,0002
	Diesel EURO 2	0,0747	0,0082	0,0006
	Diesel EURO 3	0,2207	0,0358	0,0017
	Diesel EURO 4	0,2203	0,0632	0,0022
	Diesel EURO 5	0,2948	0,1545	0,0058
Diesel EURO 6	0,1457	0,7154	0,9689	

Zdroj: ATEM

Ad 18 Vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší – jako zdroj znečištění ovzduší jsou všechna pracoviště, kde mohou být resuspendovány prašné částice, nebo může docházet k emisím do ovzduší, například v místech práce stavebních strojů a staveništní dopravy. Počet uváděných

*činností v tabulce jsou tři, čtvrtou v tabulce neuvedenou činností je staveništní doprava, která do tabulky zahrnuta jako samostatná nebyla a je uváděna jako součást všech tří činností.*

*Ad 19 U větrných růžic chybí u soustředných kruhů vedení procent – Zpracovatel posudku souhlasí, uvedení procent by zvýšilo vypovídací schopnost, nicméně z hlediska větrné růžice je zásadní tabelární část, která slouží k zadání růžice do matematického modelu.*

*Ad 20 U názvu kapitoly 3.1 chybí uvedení roku – zpracovatel posudku souhlasí, ale nepovažuje uvedení roku za podstatné, neboť pokud se kapitola jmenuje „Stávající stav“ lze dovodit, že se stávající stav vztahuje k době zpracování díla. Tedy k období 2016/2017.*

*Ad 21 - MČ Praha – Běchovice požaduje doplnění o mediánové hodnoty v tabulkách které popisují rozpětí imisní zátěže pomocí minimálních, maximálních a průměrných hodnot – z hlediska posuzování vlivu záměru na veřejné zdraví jsou důležité především maximální hodnoty, ostatní hodnoty mají informativní charakter. Doplnění hodnoty mediánu není nutné.*

*Ad 22 až 25 Z hlediska zpracovatele posudku se jedná o administrativní chyby a nepřesnosti při zpracování rozptylové studie, které nemají vliv na konečný výrok.*

*Ad 26 - MČ nechápe smysl tabelárního vyhodnocení vlivu záměru v zastavěných oblastech – V rozptylové studii jsou stavy popsány zřetelně. Stávající stav popisuje modelovou rozptylovou situaci v současné době a v rozptylové studii je popsán v kapitole 3.1 Stávající stav. Výchozí stav (rok 2025) popisuje modelový stav v roce 2025 bez realizace záměru. Tento stav bývá označován jako „nulová varianta“, tedy popisuje změnu stávajícího stavu za předpokladu, že nerealizují žádnou změnu. Nulová varianta je logicky porovnávána s variantami aktivními a vyjadřuje, jaká změna nastane za naplnění podmínek aktivních variant, v našem případě se jedná o varianty 5 MUK a 6 MUK. Obdobě je postupováno i v modelovém stavu 2040+.*

*Účelem rozptylové studie je poskytnout odborný podklad pro vyhodnocení předpokládaných vlivů posuzovaného záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Nejedná se tedy odborný text určený odborné veřejnosti, u které se předpokládá hluboká znalost problematiky a terminologie. V žádném případě nejsou odborné studie populárně naučnými publikacemi s cílem vysvětlovat danou problematiku široké veřejnosti.*

*Ad 27 V blízkosti záměru není žádná měřící stanice znečištění ovzduší, MČ Praha – Běchovice žádá o urychlené vybudování dvou měřících stanic na území Běchovic – požadavek je zcela mimo oblast posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a vyjadřuje zcela laický, i když pochopitelný, přístup pisatele. Hodnocení kvality ovzduší na území České republiky je v gesci ČHMÚ, který vyhodnocuje kvalitu ovzduší na základě sítě sofistikovaných měřících stanic, jejichž umístování podléhá mezinárodně stanoveným pravidlům. Výsledky měření jsou zpracovávány matematickým modelem, který zahrnuje řadu dalších parametrů, jako je například aktuální větrná růžice, dálkové přenosy polutantů, aktuální meteorologická situace a další. Výsledky jsou zveřejňovány na portále ČHMÚ a to jak aktuální data, tak i průměrné hodnoty za pětileté období v čtvercové síti 1x1 km, pro celé území ČR. Není proto možné umístit, byť mobilní, měřící stanici kamkoliv.*

*Součástí příloh Dokumentace EIA je příloha H.14. Projekt monitoringu složek životního prostředí, který zahrnuje i monitoring kvality ovzduší, obsahující lokalizaci referenčních bodů, seznam monitorovaných polutantů a časová organizace monitoringu. Podle uvedené přílohy je součástí monitoringu kvality ovzduší zahrnující týdenní kontinuální měření.*

Obsah vyjádření:

B. Hodnocení zdravotních rizik – Ovzduší – příloha č. H.8

1. Autorizační návod AN 17/15 k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší doporučuje při použití výstupů rozptylové studie zkontrolovat, zda byl dodržen postup definovaný v Metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí ke zpracování rozptylových studií a pro liniové zdroje vyjmenovává konkrétní důležité položky ke kontrole. Tyto konkrétní položky nejsou detailně diskutovány ani v samotném textu rozptylové studie. MČ Praha – Běchovice žádá osvětlení obsahu kontroly metodiky rozptylové studie ze strany autorů hodnocení zdravotních rizik.
2. V textu AN 17/15 doporučeno při použití výstupů rozptylových studií zohlednit, minimálně v analýze nejistot, známé slabiny současných rozptylových modelů. Žádáme rozsáhlejší komentář k těmto nejistotám, dokumentace není dostačující.
3. Autorizační návod AN 17/15 dále uvádí, že optimálním podkladem o exponované populaci jsou počty obyvatel exponovaných v jednotlivých izokoncentračních pásmech výsledné koncentrace pro nulovou variantu bez záměru a pro aktivní variantu nebo varianty se záměrem. Na str. 7 Přílohy 8 Dokumentace jsou v tabulce 1 uvedeny celkové počty obyvatel v dotčených obcích a městských částech a výše se píše, že některé z nich zasahují do výpočtové oblasti jen zčásti. Dokumentace by měla obsahovat reálné počty obyvatel v těch částech obcí, které jsou do studie zahrnuty. MČ Praha – Běchovice toto žádá doplnit.
4. Tabulky dokumentace na str. 19 Přílohy 8 mají stejný název.
5. Při interpretaci výsledků hodnocení rizika benzo(a)pyrenu doporučuje Autorizační návod AN 17/15 na str. 5 zmínit nekarcinogenní účinky polycyklických aromatických uhlovodíků (BaP slouží jako ukazatel celé směsi těchto látek v ovzduší) u dětí. MČ Praha – Běchovice žádá doplnit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad 1 až 5 – Jak autor vyjádření za MČ Praha Běchovice správně uvádí, v textu autorizačního návodu AN 17/15 je uvedeno, že se jedná o doporučení, nikoliv o striktní závazný požadavek. Zpracovatel rozptylové studie i hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro obě činnosti, jak je uvedeno v úvodní části obou studií. Je tedy na jeho odborném uvážení a následném rozhodnutí, která doporučení ve své práci zohlední a která nikoliv. Dále je na zpracovateli posudku, který je rovněž držitelem osvědčení odborné způsobilosti, aby rozhodl, zda je Dokumentace EIA, včetně jejích příloh zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. Požadavky MČ Praha – Běchovice zcela neadekvátní procesu EIA.*

*Tabulky mají skutečně stejné označení, jedná se o administrativní chybu, v tabulka 10 je označena správně, v tabulce 11 má správně být 6 MUK.*

*P.S.: Reálné počty obyvatel Městské části Běchovice by měl poskytnout úřad městské části. Má úřad informace o skutečných počtech obyvatel žijících na jeho území v jednotlivých domech, nebo disponuje pouze stejnými statistickými údaji ČSÚ jako Dokumentace EIA?*

### Obsah vyjádření:

#### C. Kapitola D.1.1. Dokumentace

1. V Dokumentaci EIA jsou uvedena opatření v různých fázích záměru, avšak chybí opatření v případě oprav na již vybudované přeložce I/12.
2. Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01 stanoví Emisní strop pro silniční dopravu v zastavěném území aglomerace Praha. Hodnota emisního stropu pro silniční dopravu se stanovuje jako úroveň emisí (vyjádření v %) na kterou musí emise PM10 z dopravy poklesnout do roku 2020. Tato hodnota je 60% oproti stavu v roce 2011. Předložená rozptylová studie a z ní vycházející kapitoly Dokumentace nedochází k závěru, že by k takovému snížení emisí v posuzovaném území v tomto horizontu mělo dojít. MČ Praha – Běchovice žádá doplnění kompenzačních opatření.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad 1 a 2 – Zpracovatel posudku, a zřejmě i autorský tým Dokumentace EIA, nepředpokládá, že by v blízkém horizontu po otevření přeložky došlo k její zásadní opravě mimo plán běžných údržeb. Pokud ano, jednalo by se o havarijní stav, v rámci jehož řešení budou vypracovány zásady organizace výstavby, ve kterých budou stanoveny i opatření k ochraně kvality ovzduší.*

*Emisní strop pro silniční dopravu je stanoven, jak je uvedeno pro zastavěné území. Zastavěné území je vymezeno například v mapě ve schématu 2 na str. 35 rozptylové studie. Jak je patrné z mapky, záměr do zastavěných území žádnou jeho částí nezasahuje.*

### Obsah vyjádření:

#### IV HLUK – Akustické posouzení a zdravotní rizika

##### A. Akustická studie z výstavby a provozu – příloha H.2

Akustická studie je zpracována firmou EKOLA group, spol. s r. o., stejnou firmou, která zpracovala akustickou studii k dokumentaci EIA SOKP 511. Výhrady MČ Praha – Běchovice jsou v řadě bodů stejné, a proto je vyjádření ke stavbě přiloženo v tomto vyjádření.

V první části bodu vyjádření je provedeno historické shrnutí posuzování stavby přeložky I/12. Konstatují, že původní Dokumentace EIA na Přeložku z roku 2001 (dále jen „Dokumentace EIA Přeložka 2001“) pracovala s tehdy aktuálními podklady, zákonnými hygienickými limity a také samozřejmě s řadou predikcí o budoucnosti, přičemž právě na základě těchto informací a čísel dávaly samosprávy své souhlasy ke stavbě. Dokumentace EIA z roku 2001 pracovala s výhledovým rokem 2010. Dokumentace vůbec nepracovala se stavbou SOKP 511 a předpokládala napojení pouze na Štěrboholskou a SOKP 510. MČ Praha – Běchovice nerozumí, jestliže se jedná o opakovaný proces EIA, proč se nyní předložená Dokumentace vůbec nezaobírá srovnáním záměru a stavu území v době oznámení záměru (2001) a v době současné. Toto považujeme za výrazný nedostatek „Dokumentace EIA Přeložka 2017“ i „Dokumentace EIA SOKP 511 2017“. Původní dokumentace EIA nejsou ani přílohami dokumentací nových. Z porovnání predikovaných dopravních intenzit pro stav roku 2010 a roku 2025, případně stav 2040+ dokládají silný nárůst intenzit dopravy, což legitimizuje jejich obavy z důsledků posuzovaných záměrů na území MČ Praha – Běchovice.

Dále je ve vyjádření MČ Praha - Běchovice diskutován vývoj národní legislativy v oblasti ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku emitovaného z dopravy od doby zpracování původní dokumentace EIA v roce 2001 a je konstatováno, že se legislativa v oblasti ochrany občanů před hlukem od té doby podstatně změnila, a nikoliv k lepšímu.

Vyjádření MČ Praha – Běchovice konstatuje, podává kontroverzní a zavádějící informace o reálné akustické situaci v prostoru 2 m před domy (chráněný venkovní prostor stavby) a zároveň nepodává vůbec žádné srozumitelné informace o akustické situaci v ostatním „chráněném venkovním prostoru“. Na základě v tomto bodě uvedených skutečností MČ Praha – Běchovice má následující připomínky, komentáře nebo žádá:

1. Zpracovat akustickou studii, která bude vypracována tradiční metodikou, jako tomu bylo v roce 2000 a 2001, kdy byla zpracovány „Dokumentace EIA SOKP 511 2000“ a „Dokumentace EIA Přeložka 2001“ (přičítání nejistoty měření k výsledkům, neodečítání hodnot odrazu, nekalkulování se zpětně vypočítávanou „starou hlukovou zátěží“).
2. Doložit konkrétními platnými metodickými pokyny, že tento postup je při akustických studiích u plánované výstavby nového záměru do zatíženého území zákonný (odečítání nejistoty, odečítání odrazu, zpětné výpočty staré hlukové zátěže).
3. Navrhnout a zajistit taková opatření, aby na původní Českobrodské byl po realizaci záměru splněn alespoň nyní platný hygienický limit (použitý v Dokumentaci pro okolní území) tedy 50/60 dB. Máme na mysli uzavírky pro těžkou nákladní dopravu, případně další PHO na Českobrodské.
4. Akusticky hodnocený BOD Bech 08 (viz, str. 38 Akustické studie). Tento objekt má uvedenu adresu Běchovice Do Panenek 215, ale ve výkresu (str. 37, obr. 16) je zakreslen v Kolodějích.
5. „Tichý asfalt“ Zásadně nesouhlasíme s tím, aby „tichý“ asfalt byl zahrnován do výpočtů Akustické studie. Odmítáme odečtení minus 3 dB
6. Stará hluková zátěž - V bodech Bech 05 a Bech 07 byly použity limity pro starou hlukovou zátěž (str. 38 AS) 60/70dB - a to jen na základě zpětných teoretických výpočtů v akustické studii – Zásadně s takovým postupem nesouhlasíme.
7. Objasnit, jak konkrétně se prováděly zpětné výpočty dopravního zatížení v roce 2000, vzhledem k tomu, že tehdy platila jiná metodika sčítání vozidel.
8. Přeprocovat akustickou studii a pro kalibraci modelu byla provedena i další řádná měření v Běchovicích. Jednak v Běchovicích II, neboť nemáme záruku, že model správně fungoval i v tomto komplikovaném území.
9. Kalibrace modelu, zacházení s odchylkami
10. Doplnit jasné informace, jak bylo zacházeno s nejistotami měření a výpočtu.
11. Akustická situace v okolí přeložky 1/12 z provozu na nově navrhovaných komunikacích. Hodnocení na konci kapitoly 6.1 je bezcenné.
12. Výpočet hluku z železniční dopravy je vysoce kontroverzní.
13. Doba výstavby – požadují doplnění výčtu možných rizik zpoždění výstavby Záměru a vypracování alternativních scénářů. To vše také s ohledem na koordinaci stavebních prací s výstavbou SOKP 511.

14. Pracovní doba na stavbě - Dokumentace obsahuje rozporuplné informace - žádá objasnit jaké informace o pracovní době byly použity v akustické a rozptylové studii, neboť jejich výsledky jsou na těchto informacích velice závislé.

- a) Máme očekávat 36 měsíců nepřetržité stavební činnosti?
- b) Denně - tedy včetně sobot, nedělí a svátků?
- c) Máme očekávat pouze 10 hodin stavební práce denně?
- d) Nebo práci na směny - které budou v součtu pracovat skutečně od 7 do 21 hodin denně, tedy 14 hodin denně?
- e) Doba 7-21 je tedy maximální pracovní doba, nebo jen pro hlučné operace?
- f) Proč je mezi těmi výroky o pracovní době rozpor?
- g) Co je myšleno hlučnými operacemi a které operace jsou na stavbě dálnice považovány za tiché?
- h) Máme tedy očekávat nějaké práce na stavbě i v době večerní (21- 22 h), noční (22 - 06 h) a brzké ranní (6 - 7.h), jen to nebudou "hlučné operace"?
- i) Kdo určí, co jsou hlučné operace a jak budou jejich emise nižší, než příslušné limity pro práci v té době, které nejsou nikde v celé Příloze č. 4 specifikovány?
- j) Žádáme podrobnou odpověď a vysvětlení, jak hluková studie s těmito informacemi pracovala, když na začátku AS se píše, že práce jsou možné jen od 7-21 hodin a na konci se dočítáme, že byla řeč jen o hlučných operacích a že se patrně bude pracovat i v noci (jen nebude provozována staveništní doprava).

15. Ad další doporučení pro období výstavby na str. 87 AS:

- „Motory dopravních prostředků budou vypínány po ukončení operace a v období vyčkávání na další činnost, budou používány zvukově izolační kryty příslušných strojů.
- Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor. “ Tato nerealistická přání byla zahrnuta do výpočtového modelu Akustické studie?
- Na okolní komunikační síti dodržet max. počty obslužné staveništní dopravy definované v kapitole 8.2.3 (Obrázek 35). Uvedené počty nákladních vozidel bude nutné dodržet i pro souběh výstavby s SOKP 511, případně dalšími plánovanými záměry (např. Hostivařská spojka).
- Využívání objízdnych tras v okolí přeložky 1/12 pro provoz staveništní dopravy bude probíhat po dobu max. 1 roku. Za objízdne trasy se nepovažují nadřazené komunikace využívané pro obslužnou staveništní dopravu, které vedou mimo hodnocené území (Štěrboholská spojka, SOKP 510, pokračování stávající 1/12 směrem na východ). V případě, že by měla objízdna trasa sloužit pro delší období anebo bude vedena komunikacemi, kde dochází k překračování stanovených hygienických limitů hluku z provozu na pozemních komunikacích, bude nutné žádat o vydání časově omezeného povolení v souladu s § 31 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- V případě vedení tras staveništní dopravy po pozemních komunikacích, u kterých dochází k překračování hygienického limitu hluku pro starou hlukovou zátěž pro krátkodobé objízdne trasy 70 dB v denním období, bude nutné žádat o vydání časově omezeného povolení v souladu s § 31 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.



- MČ Běchovice žádá, aby v průběhu stavby byly využívány pro zásobování stavby pouze komunikace mimo obytnou zónu zástavbu MČ Praha - Běchovice. Zásadně nesouhlasíme s využitím komunikací Do Říčán, Do Panenek a Ke Kolodějům jako zásobovacích tras staveb, a to ani na omezenou dobu a za použití výjimek.

16. Informace v kapitolách týkajících se hluku ze stavební činnosti a stavební dopravy jsou rozporuplné. Je požadováno zveřejnění materiálů Zásady organizace výstavby pro stavbu 511 Běchovice-DI, ing. Jiří Lebeda 02/2017 a Zásady organizace výstavby pro I/12 Běchovice-Úvaly, PUDIS 01/2017.

17. Požaduje, aby pevnou součástí podmínek stanoviska EIA byly srozumitelné a věrohodně odůvodněné a reálně kontrolovatelné naprosto závazné podmínky pro dobu výstavby.

18. Zveřejnění poskytnutých podrobných podkladů akustické studie, tak jak byly předány zpracovatelům.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad - Kontroverzní a zavádějící informace o reálné akustické situaci v prostoru 2 m před domy (chráněný venkovní prostor stavby) a zároveň nepodává vůbec žádné srozumitelné informace o akustické situaci v ostatním „chráněném venkovním prostoru“ – zde se jedná o zavádějící tvrzení ze strany autorů vyjádření MČ Praha – Běchovice. o plošném rozložení hluku v území, a tedy i na zmiňovaných zahradách dávají jasnou výpověď plošné hlukové mapy, které jsou přílohou akustického posouzení. V případě porovnání výsledků plošných hlukových map v otevřeném prostoru je pro chráněný venkovní prostor porovnání s hygienickými limity možné. Porovnání hlukových map s limity je možné i v chráněném venkovním prostoru staveb, ale při čtení hlukových map je tedy nutné brát v úvahu i podmínku pro odražený zvuk a počítat s tím, že při porovnání hodnoty odečtené z hlukové mapy s hygienickým limitem je nutné hodnotu v blízkosti konkrétní fasády snížit o korekci na odražený zvuk od fasády za výpočtovým bodem. Pro odbornou veřejnost pracující běžně pracující s výpočtovými softwary je toto standardní a všude ve světě používaný postup.*

*Ad 1 – Akustická studie musí být zpracována podle platné legislativy a v souladu s platnou metodikou pro zpracování akustických studií. Požadavek je neakceptovatelný.*

*Ad 2 - Odečítání nejistoty měření není, pokud zpracovatel posudku ví, v platné legislativě definováno a logicky ani nemá význam. Odečítání nejistoty měření nebylo ani použito v rámci výpočtů v akustické studii.*

*Ad 3 – Předmětem Dokumentace EIA je řešení vlivu přeložky silnice I/12 na veřejné zdraví a životní prostředí. Podmínky závazného souhlasného stanoviska jsou ukládány investorovi záměru, tj. ŘSD ČR. Investorovi záměru nelze ukládat podmínky, které není v jeho kompetenci či možnostech řešit. Tvrzení ve vyjádření, že „Přeložka má prioritně sloužit k vyřešení současného nadlimitního zatížení Českobrodské a nikoliv k tomu, aby přestože bude přeložena, tak aby na ní byl nadále tolerován hluk 60/70dB...“ je hrubě zkreslené. Přeložka má za úkol převést tranzitní automobilovou dopravu mimo zastavěné území Běchovic, Újezdu nad Lesy a Úval. Předpokládaná dopravní zátěž po vybudování přeložky bude generována především místní dopravou. Výpočtem bylo v akustické studii prokázáno, že po realizaci přeložky I/12 dojde na ulici Českobrodská ke snížení hlukového zatížení ve srovnání se současným stavem.*

- Ad 4 – Jedná se o administrativní chybu. Platná je uvedená adresa bodu. Jak je patrné z mapy, v místě vyznačeného bodu žádná stavba není.*
- Ad 5 – Odpočet 3 dB na „Tichý asfalt“ do výpočtu v Akustické studii započítána není, protože v žádném úseku na přeložce I/12 Běchovice – Úvaly jeho použití není uvažováno. Použití nízkohlučného povrchu bylo zadáno pouze na stavbě SOKP 510 a navržených částech stavby SOKP 511. Viz str. 22 rozptylové studie.*
- Ad 6 – Stará hluková zátěž byla stanovena v souladu s platnou národní legislativou, tj. v dílci §12, odst. 4 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v platném znění.*
- Ad 7 – Způsob určuje znění §12 odst. 4 NV č. 272/2011 Sb., které stanovuje „Stará hluková zátěž  $L_{Aeq,16h}$  pro denní dobu a  $L_{Aeq,8h}$  pro noční dobu se zjišťuje měřením nebo výpočtem z údajů o roční průměrné denní intenzitě a skladbě dopravy v roce 2000 poskytnutých správcem popřípadě vlastníkem pozemní komunikace nebo dráhy. Hygienický limit stanovený pro starou hlukovou zátěž se vztahuje na ucelené úseky pozemní komunikace nebo dráhy“. Citované nařízení vlády k metodice zjištění údajů o roční průměrné denní intenzitě a skladbě dopravy v roce 2000 nepřihlíží.*
- Ad 8 – Stejně označení míst měření je sice nepříjemné z hlediska přehlednosti, nicméně vysvětlitelné zavedenými postupy. Tvzení, kapitola je proto netransparentní a nepřehledná není zcela na místě. Místa měření jsou v akustické studii popsána samostatně a v mapách jsou vyneseny místa měřících bodů samostatně podle pořizovatelů, samostatně měřící místa měřená společností PUDIS a.s. a společností EKOLA Group spol. s r.o. K protokolům je nutné podotknout, že žádný zákon neukládá dokladovat protokol, neboť hodnoty slouží spíše pro orientaci, jak vypadá akustická situace a současně tyto hodnoty slouží pro kontrolu vypočítaných hodnot, zda model pracuje v reálných hodnotách. S nejistotou se v daném případě nepracuje, neboť se tyto naměřené hodnoty nepoužívají pro porovnání a vyhodnocení ve vztahu k platné legislativě.*
- Volba míst měření je plně kompetenci a gesci zpracovatele akustického hodnocení, tedy zaměstnanců společnosti EKOLA Group spol. s r.o., která je akreditována ČIA pod č. 1329.*
- Ad 9 a 10 - Protokol o zkoušce č. 1610106VP o měření hluku v místech měření M1 Dubeč a M2 Hájek (měření společností EKOLA Group spol. s r.o.) byl pro zpracování akustického posouzení I/12 Běchovice – Úvaly využit jako podklad a je uveden v seznamu použité literatury jako podklad 37. Tento protokol byl převzat z akustického posouzení SOKP 511, kde je přílohou k akustickému posouzení pro dokumentaci EIA, která je dostupná na internetu. Nejistota měření je v Protokolu o zkoušce č. 1610106VP uváděna  $\pm 2$  dB. Protože se ale s ní dále nepracuje při porovnávání naměřených hodnot proti vypočteným hodnotám, není dále v textu Akustického posouzení nejistota měření uváděna, a to z důvodu zachování přehlednosti. V případě měření akustické situace jsou vždy uváděny naměřené hodnoty bez započítávání nejistoty měření. Tuto skutečnost je možné si ověřit v protokolech o autorizovaném měření hluku, které jsou přílohou Dokumentace EIA nebo v uvedeném Protokolu o zkoušce č. 1610106VP o měření hluku v dokumentaci EIA stavby SOKP 511.*
- Ad 11 – Jak již bylo řečeno na jiných místech vypořádání tohoto vyjádření, akustická studie je odborným podkladem pro vypracování dokumentace EIA a je určena odborné veřejnosti v daném oboru. To, že laická veřejnost textu nerozumí není důvodem jej hodnotit jako významově dostatečně nejasný či dokonce bezcenný. Úkolem zpracovatele posudku je*

*vyjádření vypořádat, ale nikoliv vysvětlovat postup hodnocení či význam jednotlivých částí odborných studií.*

*Z hlediska zpracovatele posudku je metodický postup vypracování hodnocení akustické situace v záměrem dotčeném území a jeho vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí zcela lege artis s postupy hodnocení liniových staveb v procesu EIA stanoveného požadavky Zákona EIA.*

*Ad 12 – Ač je ve vyjádření MČ Praha – Běchovice tvrzeno, že zpracovatel AS opakovaně zdůrazňuje, že kumulativní vliv silniční a železniční dopravy je pouze informativní, jelikož pro jeho působení nejsou stanoveny zákonné limity, tudíž podkladům patrně nevěnoval velkou pozornost, bude pravdou opak. Zpracovatel posudku si ověřil, že v akustické studii a v Dokumentaci EIA není slovo „informativní“ nikde použito a už vůbec ne opakovaně. V textu akustické studie je pouze uveden následující text: citace „Pro kumulativní posouzení provozu silniční a železniční dopravy nejsou dle platné legislativy stanoveny hygienické limity hluku, proto není možné vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu železniční a silniční dopravy porovnávat s hygienickým limitem. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu železniční a silniční dopravy slouží pouze ke znázornění celkové akustické situace v dotčených lokalitách.“ Analýza byla provedena s cílem posouzení celkové akustické situace z hlediska možných kumulativních vlivů silniční a železniční dopravy v řešeném území.*

*Železniční doprava je relevantním zdrojem hluku v řešeném území, a proto bylo akustické studii přistoupeno k provedení výpočtu kumulativního vlivu provozu silniční a železniční dopravy.*

*Odpověď na otázku, z jakého důvodu byla trať Praha Horní Měcholupy - Světice při posuzování Přeložky vzata v úvahu, když se nachází mimo posuzované území, neboť v příloze č. 8 je uveden rozsah železniční dopravy na této trati, se nachází v kapitole 1.1 Předmět posouzení, kde je uvedeno: citace „Vstupní data do výpočtu však byla vzata ze širšího území, tzn. i mimo vyznačený rozsah hodnoceného území. V předkládaném posouzení je počítáno s realizací přeložky silnice I/12 a navazujících staveb – SOKP 511, a dále např. s přeložkou silnice II/101“. Protože hodnocení zahrnuje rovněž stavbu SOKP 511 příloha č. 8, která je společná oběma záměrům zůstala v plném rozsahu.*

*Materiál v příloze č. 8 naopak vzbuzuje otázku z jakého důvodu byla tato trať Praha Horní Měcholupy - Světice při posuzování Přeložky vzata v úvahu, když se nachází mimo posuzované území. Dle mínění zpracovatele posudku není důvod akustickou studii přepracovávat nebo doplňovat.*

*Ad 13 – Zpracovatel posudku považuje termíny výstavby, co se týká délky výstavby, tedy tři roky za zcela reálné. V případě zdržení výstavby, například z důvodu vydání navazujících rozhodnutí a povolení, může dojít k posunutí začátku realizace, ale celková doba zůstane stejná. V případě posunutí termínu zahájení výstavby bude hlavním negativním vlivem pokračování průjezdu tranzitní po stávající trase I/12 a to se všemi negativními důsledky bez existence alternativního řešení.*

*Ad 14 – Dokumentace EIA pracuje s modelem stavební činnosti denně 10 hodin pracovní činnosti v době od 7.00 do 21.00 hodin po dobu tří let. Vzhledem ke skutečnosti, že zásady organizace výstavby (ZOV) jsou zpracovány pouze na úrovni odpovídající současnému stupni projektové přípravy, nebyly dosud stanoveny podrobné ZOV, které určí rozvržení pracovní doby, provozní přestávky, ale také práci o sobotách, nedělích a státních svátcích.*

*Obecně časový interval od 7.00 do 21.00, tedy 14 hodin, je uvažován jako období povolené pracovní činnosti. Z uvedených 14 hodin, a v akustickém posouzení to tak bylo kalkulováno, bude 10 hodin hlučných činností. Zbylé 4 hodiny budou stavební stroje mimo provoz z důvodu technologických či provozních přestávek.*

*Hlučnými operacemi se rozumí provoz stavebních strojů, které byly zahrnuty do výpočtu v akustické studii. Tyto operace nesmí být realizovány v noční době a v době od 6.00 – 7.00 hod a dále v době 21.00 až 22.00 hod. Z uvedeného vyplývá, že zaměstnanci mohou přijít na staveniště v 6.00 hod, ale mohou probíhat pouze organizační činnosti, např. určení práce, rozdělení na pracoviště, příprava práce, ošetřování a údržba techniky. Po 21.00 mohou být prováděny aktivity spojené s ukončením pracovního dne, jako je ošetřování a údržba techniky.*

*Hlučnou činností je mimo činnosti předpokládané v akustickém posouzení, každá činnost, která by mohla ovlivnit akustickou situaci nejbližší obytné zástavby.*

*Podle platné legislativy je stavební činnost možná pouze v čase od 7.00 do 21.00 hodin. Uvnitř uvedeného časového intervalu akustická studie uvažovala v době trvání 10hodin maximální nasazení a kumulaci všech uvažovaných strojních mechanismů. Ze strany zpracovatele akustické studie byly snaha držet výpočet na straně bezpečnosti. Je reálný předpoklad, že modelované kumulace a nasazení hlučných mechanismů do jednoho místa se budou v reálné situaci vyskytovat v minimu případů.*

*Ad 15 – Vypínání motorů, zakrývání strojů zvukově izolačními kryty a další opatření jsou obecná doporučení, která nebyla zahrnuta do výpočtů akustické studie. Výpočty akustické studie byly realizovány, jak již je uvedeno výše, pro kontinuální kumulovaný provoz bez přestávek po dobu 10 hodin.*

*Maximální kumulované počty obslužné dopravy deklarované v akustickém posouzení pro souběh s výstavbou SOKP 511 musí být dodrženy.*

*Požadavek o vydání časově omezeného povolení v souladu s § 31 zákona č. 258/2000 Sb. vyplývají z platné národní legislativy a je ze zákona vymahatelný.*

*V Dokumentaci EIA jsou navrženy obslužné a přístupové komunikace pro stavbu přeložky silnice I/12. Tento návrh je poplatný úrovni projektové dokumentace a úrovni rozpracování ZOV. Zpřesnění tras bude probíhat na základě výsledků zpracování dalších stupňů ZOV. Projekt výstavby se snaží obslužnou dopravu skrz stávající sídla maximálně omezit (viz kapitola 8.2 Akustické studie). Z porovnání požadavku MČ Praha - Běchovice s mapou, jednoznačně vyplývá snaha zástupců městské části buď zcela zablokovat výstavbu přeložky záměru nebo přenést veškeré negativní důsledky spojené s realizací záměru na sousedící sídla.*

*Ad 16 – V Dokumentaci EIA je na str. 219 uvedeno: citace „Přesné počty nákladních vozidel stavby a odvozové trasy nejsou v této fázi projektové přípravy zatím známy. Proto byl zvolen opačný postup a byly stanoveny max. možné intenzity dopravy na komunikacích v blízkosti I/12.“ Akustická studie na str. 81 uvádí kritéria pro stanovení maximálních intenzit nákladní dopravy. A konečně na str. 6 Akustické studie, tak jak již bylo uvedeno výše v tomto vypořádání, je vedeno, že výpočet akustického posouzení společně pro přeložku silnice I/12, stavbu SOKP 511 a dále například s přeložkou silnice II/101.*

*Pokud jsou mapy maximálních intenzit nákladní dopravy pro stavbu přeložky silnice I/12 a stavby SOKP 511 rozdílné, jak je tvrzeno ve vyjádření MČ Praha – Bohnice, a shodují se pouze na Štěrboholské a SOKP 510, pak je to důkazem pravdivosti výše uvedených výroků a odpovědí na otázku, zda se mapy týkají kumulace obou staveb nebo každé stavby zvlášť. Aby bylo*

*odpovězeno zcela pregnantně mapy se vztahují k oběma záměrům, přičemž uvedené hodnoty vyjadřují maximální únosnou intenzitu daného úseku a neřeší kapacitní návaznosti těchto úseků, tedy otázku, jak se tam NA dostanou, nebo kam se ztratí. Poskytnutí ZOV pro stavbu 511 Běchovice – D1 a pro I/12 Běchovice – Úvaly se v daném stádiu projektové přípravy se jeví zpracovateli posudku jako předčasné, protože řada informací bude specifikována a upřesňována v následujících stupních projektové přípravy.*

*Ad 17 – Stanovení srozumitelných, odůvodněných a reálně kontrolovatelných podmínek souhlasného závazného stanoviska je jedním ze základních principů posuzování vlivů záměrů na veřejné zdraví a životní prostředí v procesu EIA.*

*Ad 18 – Poskytování detailních dat použitých pro zpracování studií je daleko za rámec posuzování vlivů záměrů na veřejné zdraví a životní prostředí. Řada datových zdrojů je zpoplatněna, jejich užití je vázáno licenčními podmínkami, chráněno autorskými právy, nebo data mohou být komerčně zneužita třetími stranami. Městská část Praha – Běchovice si může, jako městská část Hlavního města Prahy požadovaná data vyžádat prostřednictvím příslušných odborů MHMP od TSK i IPR, které jsou organizacemi zřizovanými HMP.*

#### *Závěr*

*Zpracovatel posudku hodnotí akustickou studii „I/12 Běchovice – Úvaly Akustické posouzení“ vypracovanou společností EKOLA Group, spol. s r.o. vypracovanou na velmi vysoké odborné úrovni, která poskytuje na současné úrovni poznání a možnosti (vstupní data, softwarové vybavení, odborných předpokladů vývoje nových technologií a socioekonomického chování obyvatelstva, platná národní legislativa) obecně akceptovatelný odhad vývoje akustické v záměrem dotčeném území pro stanovení jeho vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Stejně zpracovatel posudku hodnotí i studii „I/12 Běchovice – Úvaly – Hodnocení zdravotních rizik – hluk“, vypracovanou stejným autorským kolektivem.*

#### Obsah vyjádření:

V. Posuzování záměru na základě predikcí dopravních intenzit ve výhledových stavech, na místo posuzování dle reálné kapacity záměru

Vyjádření MČ Praha – Běchovice v tomto bodě diskutuje doposud běžně používaný a zavedený postup posuzování dopravních liniových staveb v rámci procesu EIA, který považuje za nesprávný, neboť současný postup hodnotí kapacitu záměru z pohledu cílových kapacit, ale z pohledu MČ Praha – Běchovice je správné hodnotit záměr na jeho maximální kapacitu. Z pohledu vyjádření Městské části Praha – Běchovice je celý proces posuzování záměru přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly nastaven nesprávným směrem, a proto MČ Praha – Běchovice žádá posoudit záměr při jeho plné kapacitě.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Diskutovaný názor MČ Praha – Běchovice je svým způsobem převratný a zcela zásadním způsobem mění náhled na dosavadní zavedené postupy při posuzování dopravních liniových staveb v rámci procesu EIA a jako takový má určitě prostor pro budoucí diskusi v odborných kruzích. Z hlediska hodnocení posuzovaného záměru musíme postupovat lege artis. Posuzování liniových dopravních staveb se v procesu EIA vychází ze zařazení záměru do kategorie dle přílohy č. 1 Zákona EIA a dále se vychází a vždy vycházelo z predikce intenzit dopravy ve výhledových horizontech. Posuzovaný záměr byl správně zařazen do kategorie I. Bod 9.4 „Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdních pružích, včetně rozšíření nebo přeložek stávajících*

*silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdních pružích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pružích, o délce 10 km a více.“), a výhledové stavy intenzit dopravy pro roky 2025 a 2040+ ve dvou variantách.*

Obsah vyjádření:

VI. Nedostatečné vymezení dotčeného území

S ohledem na nadmístní význam záměru a současně umístovaný a úzce související záměr SOKP 511 Běchovice - DI (TEN-T celorepublikového významu), tak by logicky mělo být posuzovaným dotčeným územím celé hlavní město a přilehlé části Středočeského kraje, jedině tak by bylo posouzení dostatečně vypovídající informací o komplexních dopadech stavby, neboť tyto rozhodně nejsou omezeny na obdélník zde posuzovaného území

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku je názoru, že v Dokumentaci EIA je záměrem dotčené území (rozsah řešeného území) vymezen více než dostatečně pro vyhodnocení přímých vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Požadavek hodnocení tak rozsáhlého území jako je celého území Prahy a přilehlé části Středočeského kraje je v procesu EIA zcela nepřijatelný.*

*Pokud má MČ Praha – Běchovice na mysli vyhodnocení nepřímých vlivů záměru, které se mohou projevit na rozsáhlých územích, pak pro hodnocení těchto vlivů máme zcela jiný nástroj než je EIA. Tímto nástrojem je SEA, která hodnotí koncepční materiály typu ZUR, UPn nebo rozsáhlé rozvojové projekty.*

Obsah vyjádření:

VII. Výhrada v dotaz ke kapitole B.I.4.2 dokumentace: možnost kumulace s jinými záměry

V podkapitole Fáze provozu, Automobilová doprava se na str. 24 a násl. popisují podrobně oba Výhledové stavy. Ve výhledovém stavu 2040+ má být dokončen skelet nadřazených komunikací na území Prahy kde je ve výčtu staveb uvedeno, že má být v té době dokončena stavba „Úprava stávající MÚK Běchovice (Českobrodská).

MČ Praha – Běchovice důrazně žádá o vysvětlení, o jakou další úpravu křižovatky MÚK Běchovice (Českobrodská) se má jednat.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Uvedená stavba není předmětem posuzované Dokumentace EIA a informace ŘSD se žádá další úprava křižovatky MÚK Běchovice neuvažuje.*

Obsah vyjádření:

VIII. Vyjádření k příloze H.12 vyhodnocení ovlivnění vod

1. MČ Praha – Běchovice žádá vrácení dokumentace k přepracování a doplnění aktuálního geologického a hydrogeologického posouzení území.

2. MČ Praha – Běchovice žádá aktuálně a důvěryhodně ověřit hladinu podzemní vody u Běchovic II a Běchovic I. Pokud původní vrty nebudou nalezeny, žádáme provedení nových. Zjištěné hodnoty (stav podzemní vody) u Běchovic poté zodpovědně posoudit vzhledem k projektu obou

staveb Přeložka 1/12 a SOKP 511 (MÚK Dubeč) a vyvodit takové návrhy účinných opatření, aby nebyl v Běchovicích I a II narušen systém podzemních vod.

3. Žádá řešit riziko tykající se Běchovického potoka a rybníků již v této fázi vhodnou hydrogeologickou studií a měřeními a již v rámci EIA navrhnout účinné řešení této rizikové situace.

4. S ohledem na zachování původního krajinného rázu (vrch Jelen) navrhuje obnovení původního historického rybníka na pozemku parc.č. 1447/6 v k.ú. Běchovice - namísto plánované DUN a RN č.3 pod Jeleňákem.

5. Žádá posoudit, jak se od původní dokumentace EIA (2001-2002) změnil poměry (s ohledem na vodu) v území a jak se změnil projekt a technické možnosti ochrany vody a území?

6. Požadujeme doplnit dokumentaci o konkrétní problematiku zajištění odvodnění staveniště

7. Žádáme monitoring studní na území Běchovic.

K odůvodnění jednotlivých uvedených požadavků rozsáhlou argumentací.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Posuzovaná Dokumentace EIA upozornila na složitou hydrogeologickou situaci v záměrem dotčeném území. Z uvedeného důvodu byla do podmínek souhlasného závazného stanoviska zadána řada podmínek, které mají za úkol zajistit důkladný hydrogeologický průzkum, návržení a realizaci opatření k ochraně podzemních vod, k zachování průtoků v Běchovickém potoce a mokřadních biotopů v jeho povodí. Součástí podmínek je rovněž zajištění monitoringu podzemních vod a domovních studen.*

*Hydrologické studie zpravidla pracují se všemi dostupnými analýzami provedenými v minulosti v posuzovaném území. Je proto velmi pravděpodobné, že budou využity i podklady a studie zpracované pro EIA 2001.*

*Obnovení původního historického rybníka na pozemku parc. č. 1447/6 v k.ú. Běchovice - namísto plánované DUN a RN č.3 pod Jeleňákem je požadavek nad rámec posuzovaného záměru. Prostor má jednoznačně v kompenzačních opatřeních navrhovaných v okolí záměru Hlavním městem Prahou.*

#### Obsah vyjádření:

##### IX. Nepřehlednost, nesrozumitelnost použitých zkratk

V Dokumentaci mnohdy chybí vysvětlení konkrétních zkratk, nebo použité zkratky neodpovídají jejich standardnímu používání. Autorům to snad připadá zanedbatelné, ale dokumentace je předkládána veřejnosti, která má pak velice ztíženu možnost materiály, jakkoliv kriticky hodnotit.

##### X. Závěr

MČ Praha – Běchovice žádá vrácení Dokumentace EIA k přepracování a doplnění ve smyslu všech jejich bodů vyjádření u jednotlivých kapitol I. – X.

##### A. Stručný vyčet hlavních výhrad a požadavků:

##### A. Žádáme PŘEPRACOVAT:

Dopravně inženýrské podklady,

Akustickou studii,  
Rozptylovou studii,

Hodnocení zdravotních rizik - Hluk,

Hodnocení zdravotních rizik - O vzduší Vyhodnocení ovlivnění vod Projekt monitoringu a z nich vycházející části Dokumentace

Při přepracování Dokumentace požadujeme zveřejnění podkladů 28 a 29:

Zásady organizace výstavby pro stavbu 511 Běchovice-DI, ing. Jiří Lebeda 02/2017 a Zásady organizace výstavby pro 1/12 Běchovice-Úvaly, PUDIS 01/2017 a

Zveřejnění podrobných dat intenzit dopravy na modelované komunikační síti, tak jak byla předána zpracovatelům akustické a rozptylové studie - (viz str. 12 DIP H.18 a str. 21 DIP H.19)

B. Jako opatření ke snížení hlukové a imisní zátěže v Běchovicích, zejména na stávající Českobrodské ulici, žádáme po zprovoznění Přeložky 1/12 tato dopravní opatření - která usměrní dopravu skutečně na Přeložku a sníží zatížení vnitřních částí Městské části Praha - Běchovice:

Žádáme tedy do přepracovaných podkladů a Dokumentace zpracovat tato omezení vjezdu:

1) zákaz vjezdu vozidel nad 3,5t

a) Českobrodská ulice od Štěrboholské radiály směr Kolín

b) Českobrodská ul. od Újezdu nad Lesy směr centrum (od nájezdu na MÚK Běchovice)

c) Mladých Běchovic od Podnikatelské ul. směr Českobrodská

d) na všech ostatních hlavních komunikacích - Do Panenek, Do Říčan - omezení tonáže zachovat

2) U každého přechodu pro chodce na ulici Českobrodská požadujeme po zprovoznění Přeložky 1/12 instalaci zpomalovacích polštářů, popřípadě všechny přechody řešit ve zvýšené niveletě

C. Pokud jde o průběh výstavby (Přeložky a SOKP 511) - žádáme do Dokumentace zpracovat:

1) v průběhu stavby budou využívány pro zásobování stavby pouze komunikace mimo obytnou zónu zástavbu MČ Praha - Běchovice. MČ zásadně nesouhlasí s využitím komunikací Do Říčan, Do Panenek a Ke Kolodějům jako zásobovacích tras staveb, a to ani na omezenou dobu a za použití výjimek (tyto jsou naznačeny na str. 87 v bodě 8.3. Akustické studie H.2)

2) v místech, kde již nebude probíhat stavební činnost a je zde plánovaná výsadba zeleně, neprodleně zahájit osazování ploch

3) MČ požaduje místo plánované DUN a RN č.3 pod Jeleňákem, s ohledem na zachování původního krajinného rázu (vrch Jelen), obnovení původního historického rybníka na pozemku parc.č. 1447/6 v k.ú. Běchovice

D. Aktuální požadavek (v co nejbližším termínu)

MČ Praha - Běchovice žádá, aby investor zajistil neprodlenou instalaci stálých stacionárních měřičů hluku a rozptylových podmínek (automatický imisní monitoring) minimálně na dvou, po dohodě s MČ vhodně vybraných, místech - v Běchovicích II a Běchovicích I, orientovaných směrem k budoucí stavbě Přeložky 1/12, tak aby bylo možno objektivně monitorovat hluk a škodliviny v ovzduší již nyní, dále před zahájením výstavby, v jejím průběhu a posléze při provozu.

Rovněž žádáme aktuální ověření hladiny podzemních vod u Běchovic a monitoring studní na území Běchovic (viz naše vyjádření výše, v bodě IX.)



## E. Kompenzace

Pro případ, že realizace staveb Přeložka 1/12 a SOKP 511 nebudou plnit očekávané požadavky na standardní životní prostředí obyvatel v jejich blízkosti žijících, požadujeme závazek investora, že každému majiteli domu, bytu či zahrady v k.ú. Běchovice, zasaženému nadlimitním negativním vlivem docházejícím ze stavby Přeložka 1/12 v kumulaci se SOKP 511 a SOKP 510 bude nabídnut přednostní odkup jeho nemovitosti státem či hlavním městem Prahou za minimálně trojnásobek jeho dosavadní tržní hodnoty.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Závěr shrnuje všechny požadavky, které byly podrobně detailně zdůvodněny v příslušných kapitolách a bodech vyjádření ke kterým se na místě zpracovatel posudku vyjádřil a vypořádal.*

*Zpracovatel posudku není kompetentní se vyjádřit k bodu E. Kompenzace. Zpracovatel posudku nemá pravomoc zavazovat investora nebo Hlavní město Prahu.*

- 28. Městská část Praha – Dubeč, Úřad městské části Praha – Dubeč, Starobudečská 401/36, 107 00 Praha 10, vyjádření ze dne 12.6.2017 pod čj.: 492/2017, vypracoval Ing. Vohlídal, podpis Jaroslav Tošil, starosta.**

### Obsah vyjádření:

1. MČ Praha - Dubeč považuje stavbu za velice potřebnou především z důvodu předpokládaného odvedení tranzitní dopravy dnes projíždějící přes MČ Dubeč i okolní MČ a jako takovou stavbu dlouhodobě podporuje.
2. MČ Dubeč konstatuje, že přírodní památku Lítožnice považuje za významnou hodnotu v území městské části. Vzhledem k tomu, že navržená stavba bude procházet kolem této přírodní památky ve vzdálenosti jen cca 100m-200m, navrhovali jsme aplikovat protihluková opatření jižním směrem v části, kde komunikace překonává koryto Říčanského potoka a sousedního bezejmenného toku. V tomto místě se komunikace dle PD bude nacházet nad úroveň terénu a lze tedy očekávat vyšší expozici daného území, která v kombinaci s vlivem sousední stavby R511 může mít výrazně negativní dopad na toto chráněné území. V PD je požadavku částečně vyhověno a PD předpokládá umístění protihlukové stěny podél mostu. MČ Dubeč navrhuje prodloužení úseku ve kterém budou protihlukové stěny jižním směrem, tak aby vedly také v přilehlém úseku, kde komunikace nevede po mostě.
3. MČ upozorňuje na záměr odboru ŽP MHMP na renaturalizaci Říčanského potoka mezi Lítožnicí a Dubci spolu se záměrem zbudování cyklostezky. Tento projekt bude navazovat na již probíhající projekt revitalizace Lítožnických rybníků, která by měla navrátit místu přírodní charakter.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad 1 – Bez komentáře*

*Ad 2 – Protihlukové stěny na mostě jsou o výšce minimálně 2,5 m jsou určeny především k zabránění nízko táhnoucích ptáků nad mostem a k zabránění jejich kolizím s projíždějícími motorovými vozidly. Prodloužení protihlukových stěn by zlepšilo estetické zapojení mostu do krajiny, zvláště v případě použití vhodných popínavých rostlin pro jejich zakrytí na vnější*

straně. Zpracovatel posudku zpracoval podmínku do návrhu závazného souhlasného stanoviska.

Ad 3 – Vybudování cyklostezky není v budoucí revitalizace Říčanského potoka není kolizi s posuzovaným záměrem.

- 29. Úřad městské části Praha – Koloděje, Městská část Praha Koloděje, Jízdárně 9/20, 190 16 Praha 9 – Koloděje, vyjádření ze dne 8.6.2017 pod čj.: MC P-KLDJ 0718/2017/2, Sp. zn.: SZ MC P-KLDJ 0718/2017/2, vyřizuje Věra Kozáková, podpis Ing. Alena Morávková.**

Obsah vyjádření:

Úvod – MČ Koloděje konstatuje že se cítí velmi významně negativně ovlivněna výstavbou a především pak provozem stavby přeložky silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly, na stranu druhou si uvědomuje bezpečnostní stav komunikace Českobrodská – Starokolínská a proto nevyslovuje nesouhlas s realizací přeložky silnice I/12. Realizace přeložky však bude mít řadu negativních vlivů na MČ Koloděje. Sídlo bude rozděleno novou komunikací na dvě, dojde ke značnému zhoršení životního prostředí podél severního okraje MČ, zvýšení hlukového pozadí celé MČ, zhoršení kvality životního prostředí, možná ovlivnění mikroklimatu a může se projevit nejistota dalšího vývoje. Z uvedených důvodů požaduje zohlednit dále uvedené požadavky.

1. MČ Koloděje požaduje zprovoznění přeložky I/12 společně se stavbou SOKP 511.
2. MČ Koloděje požaduje zprovoznění MÚK Beránka vč. návazné tzv. Klánovické spojky, tak jak je obsaženo v platných územních plánech, a to nejpozději k termínu uvedení do provozu stavby přeložky I/12.
3. MČ Koloděje požaduje omezit dovolenou rychlost na přeložce I/12 na 50 – 80 km/hod z důvodu vedení silnice v bezprostřední blízkosti zástavby a současně trvalou kontrolu rychlosti.
4. MČ Koloděje nesouhlasí s případnou instalací osvětlení v celé délce přeložky, pouze pokud to vyžadují platné předpisy v prostoru křižovatek.
5. MČ nesouhlasí s případným umístěním čerpacích stanic pohonných hmot nebo odstavných ploch – odpočívek na území MČ.
6. MČ Koloděje požaduje z důvodu snížení hlučnosti v úseku 2,5 – 5,0 km přeložky I/12 a dále na přivaděcích Staroujezdská, V Lipách k Běchovicům tzv. nízkohlučný kryt vozovky.
7. MČ Koloděje požaduje realizovat přeložku ve variantě 6 MUK, tedy s realizací MUK Květnice.
8. MČ Koloděje požaduje z důvodu snížení hlučnosti záměru na obytnou zástavbu změnit dispoziční řešení MUK Koloděje do tvaru vstříčné křižovatky tzv. diamantu.
9. MČ Koloděje zásadně nesouhlasí s umístěním trasy VRT do jednoho koridoru c přeložkou I/12
10. MČ Koloděje upozorňuje, že v přehledových mapách jsou použity zastaralé mapové podklady.
11. MČ Koloděje požaduje zachovat, případně obnovit stávající vazby MČ Koloděje na Běchovice a Újezd nad Lesy, konkrétně: trasu podél Rokytky do Běchovic (pěší), K Běchovicům (cyklo), Blatovská (pěší, cyklo), V Lipách (cyklo) a propojení lokality Na Skalce – Ježovická (pěší, cyklo, agro).
12. Práce na vlastní výstavbě požadujeme v rámci všech následných povolení zajistit tak, aby se návoz i odvoz stavebního materiálu prováděl po komunikacích mimo naši městskou část.

13. MČ Koloděje považuje s ohledem na nezbytná omezení možnosti vjezdu nákladní dopravy nad 3,5 t do ulice Staroujezdské požadujeme obdobné omezení stanovit i na komunikaci V Lipách, tak aby nedošlo k přesunutí této dopravy a jejímu napojení z jižní strany MÚK Koloděje.
14. MČ Koloděje požaduje rozšíření zeleně jako kompenzační opatření k produkci BaP, částic PM<sub>2,5</sub> a PM<sub>10</sub>.
15. MČ Koloděje požaduje minimálně 3 roky před zahájením prací na stavbě začít s podrobným monitoringem vydatnosti a výšky hladiny podzemní vody ve studních
16. MČ Koloděje požaduje minimálně 3 roky před zahájením prací na stavbě umístit do lokality měřící místa hluku a emisí.
17. MČ Koloděje požaduje v průběhu výstavby trvalé zachování trvalého propojení mezi MČ Koloděje a Újezd nad Lesy ulicí V Lipkách, umožňující provoz linky MHP.
18. Návazné požadavky nad rámec dokumentace EIA

Stanovisko zpracovatele posudku:

- Ad 1 – Zpracovatel posudku souhlasí, požadavek je zapracován do podmínek návrhu souhlasného stanoviska*
- Ad 2 – Zpracovatel posudku k uvedené MUK Beránka nemá žádné podklady a proto nemůže zodpovědně formulovat podmínku do návrhu závazného souhlasného stanoviska.*
- Ad – 3 Přeložka silnice I/12 je konstruována na návrhovou rychlost 100 km/hod. Omezení rychlosti je dopravně organizační opatření, které má vliv na hlukovou situaci, ale investor stavby není oprávněn stanovení rychlosti na silnici ovlivnit. Obecná úprava provozu na pozemních komunikacích je stanovena zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Místní a přechodnou úpravu provozu na silnicích I. třídy provádí příslušný krajský úřad po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie. Požadovanou podmínku nelze do návrhu závazného stanoviska zapracovat.*
- Ad 4 – Dle informace oznamovatele, s osvětlením silnice se počítá pouze v úseku km 0,0-0,25 v oblasti Běchovic. V ostatních úsecích se s vybudováním veřejného osvětlení nepočítá. Přesto zpracovatel posudku podmínku zapracoval do návrhu závazného stanoviska.*
- Ad 5 - Zpracovatel posudku souhlasí, podmínka byla zapracována do návrhu závazného stanoviska.*
- Ad 6 – Na přeložce I/12 nebylo použití nízkohlučného krytu vozovky uvažováno. Protože nízkohlučný kryt vozovky může výrazně přispět ke snížení hluchnosti a současně je požadován ve více vyjádřeních k dokumentaci zapracoval zpracovatel posudku do návrhu souhlasného stanoviska obecnou podmínku následujícího znění: „V celé délce přeložky silnice I/12 prověřit možnost použití při konstrukci povrchu vozovky silnice moderních materiálů pro snížení hluchnosti emitované provozem na silnici, například nízkohlučný asfaltový povrch. Nízkohlučné povrchy použít zejména na přivaděčích a v místech silnice I/12 lokalizovaných v blízkosti zástavby.“*
- Ad 7 – Varianta 6 MUK s MUK v Květnici je realizovatelná pouze za předpokladu překonání překročení hygienických limitů hluku z provozu na místních komunikacích.*

*Ad 8 – Změna dispozičního řešení křižovatky nebude mít významný vliv na posuzování vlivů záměru na životní prostředí, a proto zpracovatel posudku zpracoval do návrhu závazného souhlasného stanoviska podmínku: „V následujících stupních projektové dokumentace prověřit možnost upravení dispozičního řešení MUK Koloděje do tvaru vstříčné křižovatky tzv. diamantu. V případě prokázání pozitivního vlivu tohoto dispozičního řešení na hlukovou situaci, tvar vstříčné křižovatky upřednostnit.“*

*Ad 9 – Existují úvahy, které jsou ve stádiu zjišťovacích studií o umístění VRT, z nichž jedna uvažuje o souběhu s I/12. Dokumentace EIA s takovou variantou nepracuje a v Dokumentaci EIA není ani zmíněna.*

*Ad 10 – jedná se o administrativní chybu za kterou se zpracovatel studie omlouvá. Došlo k záměně podkladové mapy, koncentrace polutantů jsou vypočteny správně.*

*Ad 11 – Zpracovatel posudku považuje zachování tradičních spojení mezi sídly za velmi významný prvek posilující sociální vazby obyvatel. Do podmínek závazného souhlasného stanoviska zpracoval podmínku k prověření a realizaci uvedených tras.*

*Ad 12 – Obdobný požadavek vznáší další městské části. Investor uvádí, že se bude snažit většinu staveništní dopravy organizovat v trase záměru. Nicméně část dopravy bude vedena po místních komunikacích. Přené informace budou známy až v následujících stupních projektové přípravy a vypracování zásad organizace výstavby.*

*Ad 13 – Požadavek byl zpracován do návrhu podmínek souhlasného stanoviska.*

*Ad 14 – Realizace záměru předpokládá výsadby zeleně v množství, které více schopné teoreticky pohltit až dvojnásobné produkovaných polutantů. V návrhu závazného souhlasného stanoviska je uvedena řada podmínek zajišťujících výsadbu funkční zeleně.*

*Ad 15 a 16 – Součástí projektu je rovněž projekt monitoringu, který je přílohou dokumentace EIA. Dle uvedeného projektu je naplánován monitoring hluku, emisí, hladin podzemní vody, kvality povrchové vody včetně časového plánu. Současně bylo zpracováno do podmínek souhlasného stanoviska několik podmínek týkajících se hydrogeologického průzkumu a následného zpřesnění monitoringu vod v domácích studnách včetně povinnosti investora v případě omezení zdroje nebo jeho ztráty zajistit včas adekvátní náhradu.*

*Ad 17 – Zpracovatel posudku souhlasí, podmínka byla zpracována do návrhu závazného souhlasného stanoviska.*

*Ad 18 – Zpracovatel posudku považuje požadavky MČ Koloděje za realistické a zcela oprávněné, nicméně, jak je uvedeno jedná se o požadavky, které nemohou být součástí návrhu závazného souhlasného stanoviska, protože jsou v kompetenci Hlavního města Prahy, nikoliv investora stavby.*

**30. Městská část Praha – Dolní Počernice, Stará obec 10, 190 12 Praha 912, vyjádření ze dne 8.6.2017 pod čj.: 0907/17/POK, vyřizuje Hana Moravcová, podpis Zbyněk Richter, starosta.**

**Obsah vyjádření:**

Zastupitelstvo MČ Praha – Dolní Počernice

- projednalo dokumentaci vlivu záměru stavby I/12, Běchovice – Úvaly na životní prostředí – čj. 907/17,

- k o n s t a t u j e, že MČ Praha – Dolní Počernice vždy prosazovala realizaci této stavby při projednávání stavby 511 Běchovice- Dálnice D1 ve všech stupních projednávání a její uvedení do provozu současně se stavbou 511,
- s o u h l a s í s předloženou dokumentací a s následnou realizací této stavby za podmínky, že bude zpracováno i vyhodnocení vlivu stavby na životní prostředí v MČ Praha-Dolní Počernice,
- p o ž a d u j e současné uvedení do provozu staveb 511, Běchovice – Dálnice D1 a I/12, Běchovice – Úvaly.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Území MČ Praha – Dolní Počernice se nachází z velké části mimo posuzované území dotčené území, nicméně část území, která je zahrnuta do areálu byla posouzena v plném rozsahu jako území ostatních dotčených městských částí a obcí.*

*Požadavek zastupitelstva MČ Praha – Dolní Počernice týkající se současného uvedení záměru SOKP 511 a přeložka silnice I/12 byl zpracován do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.*

- 31. Petr Špeta, vyjádření ze dne 11.6.2017, podpis Petr Špeta, občan obce Škvorec.**

Obsah vyjádření:

Vyjadřuje nesouhlas s nedostatečným protihlukovým opatřením na násypch předcházejících a navazujících na mostní konstrukci SO205 v oblasti MUK Škvorec v kilometru 10,0 – 10,4. Protihluková clona je plánována pouze na mostě jako ochrana proti přeletu ptáků v celkové délce 130 m, zbylých 370 m náspu je bez protihlukových stěn, a proto je obec Škvorec bez ochrany. Žádá pro obec Škvorec instalaci protihlukových opatření v km 10,0 – 10,4 tak, aby trasa v zářezech plynule navazovala na protihlukové clony.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku zapracoval požadavek do návrhu závazného souhlasného stanoviska.*

- 32. Podpisová listina k připojení se k vyjádření zaslanému MŽP spolkem Zdravé životní prostředí dne 9.6.2017.**

Obsah vyjádření:

Podpisová listina již se signatáři připojují v vyjádření spolku „Zdravé životní prostředí“, viz vyjádření č. 38, a žádají přepracování Dokumentace EIA tak, aby byly vlivy plánované Přeložky „I/12 Běchovice – Úvaly“ na veřejné zdraví a životní prostředí posouzeny skutečně precizně, zodpovědně a vysoce důvěryhodně. Podpisové archy podepsalo 100 signatářů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře, vyjádření spolku „Zdravé životní prostředí“ je vypořádáno u vyjádření č. 38.*

- 33. Povodí Vltavy, s.p., Holečkova 3178/8, 150 00 Praha – Smíchov, vyjádření správce povodí ze dne 9.6.2017, vyřizuje M. Dolistová a A. Pětrošová, podpis Ing. Michal Krátký, vedoucí útvaru povrchových a podzemních vod .**

Obsah vyjádření:

Povodí Vltavy, s.p., jako správce povodí má k dokumentaci následující připomínky a požadavky:

1. Dokumentace pro územní řízení bude předložena Povodí Vltavy, s.p., k vyjádření a bude obsahovat technické řešení stavby, aktualizované hydrotechnické výpočty (návrhy DUN, RN, a výústních objektů, mostů a propustků).
2. Doporučuje pro obě stavby „Silniční obchvat kolem Prahy, stavba 511“ a I/12 Běchovice – Úvaly“ u retenčních sjednotit přístup ke stanovení jejich nezbytného objemu a určení regulovaného odtoku tak, aby po svedení zachycených srážkových vod z obou staveb nedošlo do Říčanského potoka a Rokytky nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů v dotčeném území, především po soutoku Rokytky s Říčanským potokem.
3. Odtoky z retenčních nádrží budou přednostně zaústěny do vodních toků. Odvádění zachycených srážkových vod z RN do „recipientů“ musí být řešeno tak, aby nedocházelo k zasakování vod ze zimní údržby vozovky do vod podzemních (zatravněná koryta patní příkopy, napojení na odvodnění komunikace III/0126).
4. Mostní objekty a propustky na vodních tocích budou navrženy v souladu s ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“ (dokumentace bude obsahovat zakreslení Q100 do podélných profilů) a ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s dráhami, pozemními komunikacemi a vedením“.
5. Umístění RN č.1 ve vymezené aktivní zóně záplavového území Říčanského potoka, vzhledem k jejímu účelu, nepovažujeme za vhodné a doporučujeme její přemístění minimálně mimo aktivní zónu záplavového území.
6. Provéřit tzv. „občasné vodní toky“ uváděné v dokumentaci vyhodnocení záměru stavby na životní prostředí (uváděné i ve vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách), zda se v konkrétním případě jedná o vodní tok vzhledem k centrální evidenci vodních toků (zde jsou vyznačeny růžovou barvou vodní linie, které nejsou vodními toky, ale hlavně odvodňovací zařízení).

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad 1 – Navržená podmínka je povinnost vycházející ze zákona. Oznamovatel ji musí splnit. Není proto nutné ji zpracovat do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.*

*Ostatní připomínky a podmínky byly zapracovány do návrhu závazného souhlasného stanoviska*

- 34. Obec Příšimasy**, vyjádření ze dne 9.6.2017, podpis Michal Pech, pověřený zastupitel obce Příšimasy.

Obsah vyjádření:

Obec Příšimasy nemá žádné připomínky ani návrhy k Dokumentaci EIA

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

- 35. Spolek Škvorecká 1911-1919**, vyjádření ze dne 12.6.2017, podpis Ondřej Edl, předseda spolku Škvorecká 1911-1919.

Obsah vyjádření:

Navrhuje místní úpravu dopravního značení povolující vjezd pouze pro dopravní obsluhu a MHD do ulice Škvorecká v Úvalech.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Omezení vjezdu je dopravně organizační opatření, které není investor stavby oprávněn řešit. Obecná úprava provozu na pozemních komunikacích je stanovena zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Místní a přechodnou úpravu provozu na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích stanoví příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, v tomto případě městský úřad Úvaly. Požadovanou podmínku nelze do návrhu závazného stanoviska zpracovat.*

- 36. Spolek Újezd nad Lesy: krajina pro život, z.s.**, Sulovická 217, 190 16 Praha 9, vyjádření ze dne 11.6.2017, podpis Ing. Vladimír Klepetko.

Obsah vyjádření:

Spolek s přeložkou souhlasí a požaduje vydání souhlasného stanoviska pro variantu 6 MUK. Zásadně nesouhlasí s variantou 5 MUK, která by vedla k více než dvojnásobnému počtu vozidel projíždějících Újezdem nad Lesy ve srovnání s variantou 6 MUK

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

- 37. Újezdský Strom, Spolek pro Trvalý Rozvoj a Okrašlování Městské části Praha 21,o.s., Čenovická 2145, 190 16 Praha 9 – Újezd nad Lesy**, vyjádření ze dne 12.6.2017, podpis MUDr. Zita Kazdová,

Obsah vyjádření:

1. Spolek žádá, aby se orgán posuzující dopad záměru na životní prostředí zabýval zásadní otázkou, zda dopad předmětného záměru ve všech zkoumaných a posuzovaných aspektech nemá být posouzen včetně stavby „Silniční okruh kolem Prahy stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ Obě stavby tvoří logický i faktický celek, který bude zprovozněn současně a který zásadním způsobem ovlivní životní prostředí v úseku Úvaly – Běchovice. Dle názoru autora vyjádření nelze dopad obou staveb posuzovat samostatně, protože dopad na životní prostředí bude v mnohých aspektech kumulativní. Z toho důvodu žádá o přezkoumání, zda nedochází k nezákonnému rozdělení stavby a záměry nemají MZP472 a MZP473 nemají být posuzovány společně.

2. Žádá, aby byla specifikována a do stavby závazně zakomponována kompenzační opatření pro zkvalitnění životního prostředí extravilánu MČ Praha 21 – Újezd nad Lesy (výsadba zeleně, terénní úpravy, obnova či vytváření krajinných prvků...) nad rámec požadavků dotčených MČ. Žádá o odborné zpracování a závazné uložení opatření, zajišťující stabilizaci ekosystémů a udržitelný rozvoj přírody a krajiny v dotčeném a navazujícím území.

3. Žádá, aby byla specifikována a do stavby závazně zakomponována opatření pro zklidnění dopravy v intravilánu MČ Praha 21 – Újezd nad Lesy, včetně výsadby zeleně a vytváření klidových zón nad rámec požadavků MČ.

4. Žádají, aby stavba I/12 Běchovice – Úvaly v dotčeném území v žádném případě dále nezatěžovala souvisejícími stavbami (odstavná parkoviště typu P+R či jiná, čerpací stanice, skladové prostory, obchody aj.), případně dalšími komunikacemi jak pro silniční, tak kolejovou dopravu.
5. Žádá, aby byla věnována zvýšená pozornost ochraně vody v dotčeném území a to jak vody spodní, tak vody povrchové, tak i vsakování vody dešťové.
6. Žádá, aby byla ve všech ohledech zachována, případně zvýšena prostupnost území pro pěší, cyklisty a pro volně žijící živočichy.
- 6a. Žádá, aby stavba ve všech fázích respektovala již provedené rekultivační projekty a umožnila navazující přírodě blízké projekty.
7. Žádá o zajištění průchodnosti pro pěší po přírodě blízkých cestách z Újezdu nad Lesy do Běchovic. Důraz je kladen na funkční a estetické zajištění přechodu.
8. Žádá o uložení a účinné vymáhání přísné ochrany životního prostředí a jeho součástí – živočichů, krajinných prvků, dřevin, vodních zdrojů, podzemní i povrchové vody aj. a to v celém dotčeném i navazujícím území, v přípravných fázích, v průběhu stavby a po jejím dokončení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad 1 - Orgánem, kterému ze zákona přísluší posuzování vlivu záměru MZP473 na veřejné zdraví a životní prostředí je Ministerstvo životního prostředí ČR. Postup posuzování záměrů na životní prostředí se řídí zákonem EIA, který státním orgánům neukládá povinnost přezkoumávat, zda je možné spojit posuzování záměru s posuzováním jiných záměrů v dotčeném území. Povinnost vypořádat se s možnými kumulativními vlivy dalších záměrů je na zpracovateli dokumentace, a je součástí dokumentace.*

*Oba záměry jsou funkčně propojeny, ale představují parametricky dvě rozdílné stavby. Stavba MZP472 je komunikace dálničního typu, která je součástí „Silničního okruhu kolem Prahy“, druhý záměr je silnice I. třídy, zajišťující propojení Prahy a Kolína. Stavby jsou funkčně propojeny a je vznesen požadavek jejich současného uvedení do provozu, ale oba záměry jsou schopné být funkční i samostatně.*

*Záměry (MZP472 a MZP473) jsou posuzovány samostatně, ale zpracovatelé dokumentace posuzovali řadu aspektů společně, právě z důvodu řešení jejich kumulativních vlivů. Jedná se například o akustickou situaci, rozptylové podmínky, zatížení území staveništní dopravou, vlivy a PP Litožnice a další. Z pohledu zpracovatele posudku není postup v rozporu se zákonem.*

*Ad 2 a 3 - Předmětem posuzování EIA v případě záměru přeložky silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly je posouzení vlivu přeložené silnice na životní prostředí. Kompenzační opatření proto mají mířit do prostor, kde bude novostavba na životní prostředí působit. Podmínky závazného souhlasného stanoviska ukládají oznamovateli záměru, v tomto případě ŘSD ČR, podmínky, které musí splnit, aby byl záměr akceptovatelný z hlediska jeho vlivu na veřejné zdraví a životní prostředí. Do podmínek závazného souhlasného stanoviska nelze ukládat podmínky, které zavazují oznamovatele nad rámec záměru, a především jeho negativních vlivů.*

*Ad 4 – Zpracovatel posudku se může vyjadřovat pouze k předmětu záměru a jeho vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí.*



*Ad 5 – Požadavku zajištění zvýšené pozornosti ochrany vod v území potenciálně ovlivněném posuzovaným záměrem je věnována odpovídající pozornost a do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska je zpracována řada podmínek k ochraně vod a předepsány další detailní hydrologické průzkumy.*

*Ad 6 – Požadavek zachování průchodnosti krajiny je zpracován do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.*

*Ad 7 – Požadavek zachování průchodnosti krajiny byl zpracován do návrhu závazného souhlasného stanoviska.*

*Ad 8 – Přísná ochrana přírody vychází z platných zákonných úprav a dodržování ochrany jednotlivých složek životního prostředí je zákonem vymahatelné a v případě porušení může být sankcionováno. Pro dohled na nad dodržováním ochrany přírody bylo v návrhu závazného souhlasného stanoviska uloženo zřídit funkci ekologického dozoru stavby, která bude dohlížet na dodržování zásad ochrany přírody v průběhu všech fází výstavby. Do podmínek závazného souhlasného stanoviska byla dále zpracována řada podmínek zajišťujících ochranu přírody nad rámec zákonných požadavků.*

- 38. Zdravé životní prostředí, z.s., Na Korunce 324, 190 11 Praha – Běchovice, vyjádření ze dne 9.6.2017, podpis JUDr. Petra Šubrtová, předsedkyně.**

#### Obsah vyjádření:

Vyjádření zapsaného spolku Zdravé životní prostředí je rozděleno do 10ti kapitol, zaměřených na jednotlivé problémové okruhy. Přílohou je vyjádření Ing. Lubora Horáka (je vypořádáno pod číslem 24) a dále vyjádření spolku k záměru MZP472, které se netýká záměru a bylo vypořádáno v posudku dokumentace uvedeného záměru.

#### I. K Dokumentaci (textová část)

Dokumentace EIA působí jako zpracovaná horkou jehlou a velmi nepřehledně. Hlavním nedostatkem je, že celá část zabývající se emisí a imisním zatížením je v podstatě postavena na výlučně výpočtech bez jakýchkoliv reálně změřených údajů o současné situaci.

Celá řada dalších údajů v materiálu (Dokumentaci EIA) je sporná, nebo alespoň neurčitá. Jako příklad lze uvést dendrologický průzkum, ve kterém došlo k záměně jabloní za hrušně při stávající silnici Běchovice – Budeč.

Dále vyjádření zpochybňuje tvrzení, že slivoně že slivoně /keřovité „špendlíky“/ podél okolních komunikací pocházejí z výsadby. Uvádí, že v okolí jde o pozůstatky švestkových alejí. Pravá švestka bývala naroubována na divokou podložku – právě špendlík. Podložka přežila, když ušlechtilá část stromu odumřela.

Vyjádření považuje navržené plochy k výsadbě zeleně v porovnání s plochou záměru za velmi řídké, zpochybňuje účinnost zachytu BaP a prachových částic. Dále uvádí, že je pomíjena skutečnost, že je třeba řady let, než výsadby dorostou a může je projevit jejich filtrační účinek. U dubu, který je hlavní dřevinou v nových výsadbách jde prý za daných podmínek nejméně o 20-30 let.

Nesouhlasí s umístěním zařízení staveniště ZS 1 (Lítožnice), které má být umístěno na km 1,02 o ploše 2 000 m<sup>2</sup>, které se nachází v blízkosti PP Lítožnice s odkazem, že by bylo naivní důvěřovat tomu, že se stavbaři s tak malou plochou spokojí.

## 2. Období posuzování záměru

Za velký problém Dokumentace (Dokumentace 2017) považují autoři fakt, že je zpracována tak, jako kdyby se posuzoval zcela nový záměr. Přejícné ustanovení zavedené zákonem č. 39/2015 Sb. Čl. II sice vrátilo záměr do nového posuzování podle § 4 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ale to neznamená, že jde o zcela nový záměr a že by celé posouzení mohlo proběhnout, aniž by se vůbec zaobíralo posouzením původním (Dokumentací EIA z r. 2001, Terplan). Původní Dokumentaci 2001 nenacházíme ani jako přílohu (patrně nebyla vůbec převedena do elektronické podoby) a nenacházíme o jejím obsahu žádné zmínky. Celá Dokumentace 2017 postupuje, jako kdyby záměr byl nyní nový, podkladem jsou materiály pro územní řízení (DÚR 2015).

## 3. Akustická studie Dokumentace 2017

Autoři vyjádření konstatují, že na výsledcích studie se viditelně projevil vliv stále se zhoršující české legislativní úpravy ochrany občanů proti hluku a emisím, která se s každým vládním nařízením „o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací“ zhoršuje, a to zcela navzdory doporučením WHO zpřísnovat limity hluku, neboť jeho neblahý vliv na zdraví občanů je stále více prokazatelný. Výsledkem změn je situace, kdy při stejném naměřeném výsledku se dosahuje hodnot nižších až o 7 dB, totéž se týká akustických studií zpracovaných po 1. 1. 2011. Tím se dosáhne uspokojivých výsledků i tam, kde donedávna byl měřen nadlimitní hluk. Autoři vyjádření se domnívají, že toto je hlavní důvod, proč v Akustické studii Dokumentace 2017 v řadě bodů vychází hluk podlimitní.

Žádají proto, aby měření a výpočty i pro současný a výhledový stav byly u tohoto starého záměru provedeny podle tehdy platné a racionální metodiky (v roce 2001), neboť jinak jsou výsledky akustických studií i měření z roku 2001 se současnými a budoucími naprosto neporovnatelné, tudíž k žádnému objektivnímu hodnocení nelze tímto způsobem porovnávání neporovnatelného dojít.

Neadekvátnost odečítání cca 3 dB (na odraz od fasády) se projevuje v Akustické studii Dokumentace 2017 i tím, že je nám v AS opakovaně sdělováno, že předložené mapy nesmíme porovnávat se zákonnými limity hluku, neboť u nich odražený hluk odečten nebyl. Tím se celé posouzení stává ještě nesrozumitelnější, neboť zpracovatel předkládá veřejnosti vymodelované stavy hluku v území, které ale údajně nevypovídají o stavu území, alespoň tedy ne o prostoru 2 metry před domem, které jsou ale rozhodné z hlediska dodržení nyní platných limitů v chráněném venkovním prostoru stavby.

Autoři vyjádření žádají přepracování akustické studie i v tom směru, aby nám dávala jasné informace i o chráněném venkovním prostoru.

## 4. Dendrologický průzkum

Autoři vyjádření považují průzkum za zcela nedostatečný a obsahující tak elementární chyby, že tyto zpochybňují kompetenci autora. Dále uvádí, že dendrologický průzkum neobsahuje základní charakteristiky hodnocených dřevin. Dendrologický průzkum má obsahovat základní inventarizaci, fyziologické stáří, vitalitu, zdravotní stav, stabilitu, perspektivu, sadovnická hodnota

a datum hodnocení. Vzhledem k vážným nedostatkům je dendrologický průzkum nevyhovující a měl by být doplněn a přepracován. V přeložené podobě není relevantním podkladem.

#### 5. Vyhodnocení vlivů záměru na přírodní památku Lítožnice

Autoři vyjádření konstatují, že pro vyhodnocení konečných závěrů a doporučení pro stavbu tak velkého rozsahu byla minimálně u ptactva použita data neúplná a neaktuální. Pro vyhodnocení vlivu stavby na PP Lítožnice byl použit pouze neúplný přehled druhů z Plánu péče o přírodní památku Lítožnice na období 2010 – 2022, který byl zpracován již v roce 2008. Dále byla použita pouze jednotlivá, neúplná, kusá data o výskytu ptačích druhů z databáze Agentury ochrany přírody, která pro tak významnou ptačí lokalitu jakou PP Lítožnice je, udává pouze 8 druhů zařazených mezi zvláště chráněné druhy podle vyhl. č. 359/1992 sb. (dále ZCHD). V roce 2013 byl např. pro pražský magistrát proveden pro PP Lítožnice ornitologický průzkum a jeho daleko komplexnější a aktuálnější výsledky vůbec nebyly použity pro vyhodnocení tak důležitých závěrů a doporučení pro tak veliký zásah do přírody, jakým tato popisovaná stavba určitě je.

Stavba naprosto zásadním způsobem ovlivní PP Lítožnice i její okolí. Dojde zde k jejímu sevření mezi dvěma velkými komunikacemi a k odříznutí od okolní krajiny. Lze očekávat, že touto ztrátou integrace s okolní krajinou a záborem zemědělské půdy v okolí PP dojde ke značnému snížení atraktivnosti hnízdního prostředí i ztráty úživnosti pro zvláště chráněné druhy.

Kapitola je shrnuta následujícím závěrem:

1. Pro vyhodnocení vlivu stavby silničního okruhu kolem Prahy na PP Lítožnice byla /minimálně pro ptactvo/ použita neúplná a neaktuální data o výskytu ZCHD v této cenné lokalitě. Celé hodnocení vlivu stavby na PP Lítožnice je tím pádem nutno hodnotit jako velmi neobjektivní a chybné.
2. Ve zprávě je uváděno, že plánovaná realizace a provoz obou staveb nebude mít na blízkou PP Lítožnice z hlediska vlivu na její biotopy, včetně konkrétních druhů fauny a flory významný a negativní vliv a kumulativní vliv staveb 511 a I/12 lze vyloučit. Minimálně u ptactva se toto vyjádření neopírá o objektivní, úplná data viz. předešlý bod č.1 a nelze ho tedy brát jako správné.
3. Celá stavba naprosto zásadním způsobem negativně ovlivní PP Lítožnice i její okolí. Dojde zde k jejímu sevření mezi dvěma velkými komunikacemi a k odříznutí od okolní krajiny. Lze očekávat, že touto ztrátou integrace s okolní krajinou a záborem zemědělské půdy v okolí PP dojde ke značnému snížení atraktivnosti hnízdního prostředí i ztráty úživnosti pro zde hnízdící druhy.
4. V důsledku izolace PP Lítožnice od okolní krajiny a silným působením negativních vlivů dopravní infrastruktury /hluk, světelné znečištění atd./ budou jednotlivé ZCHD toto místo postupně opouštět, přestanou zde hnízdit a pro období migrace se zde zásadně sníží i možnost tahové zastávky pro tyto druhy.
5. Ve zprávě chybí i uvedení a srovnání možných variant zamýšlené stavby a návrh optimálního řešení s co nejmenším negativním vlivem na PP Lítožnice a její okolí.
6. V kapitole 5. závěry a doporučení je uváděno. „PP Lítožnice je dlouhodobě využívána k mysliveckým a rybářským účelům, obě tyto negativní činnosti nepříspěvají k ochraně přírody a vliv obou staveb bude tím pádem s ohledem na výše uvedené využití nevýznamný“. K tomu je nutno konstatovat, že jsou zde opět uváděna neaktuální a zkreslená data.

7. V kapitole 5. Závěry a doporučení je uváděno, že „moták pochop byl zjištěn jen jako druh sporadicky a náhodně plachtící nad plánovanými tělesy obou komunikací a vliv staveb 511 a I/12 na tento druh lze jistě vyloučit. Není potřeba přijímat žádná opatření“. K tomuto tvrzení je třeba poznamenat, že uváděné „sporadické a náhodné plachtění“ bylo ve skutečnosti lovem a hodnocená stavba bude mít pro tento druh naopak velmi negativní vliv. Moták pochop bude mít silně omezenou možnost lovu v nejbližším okolí PP Litožnice, kde hnízdí a tím zde pro něho bude silně omezena možnost jeho úspěšného vyhníždění.
8. Z výše uvedeného jasně vyplývá, že pro vyhodnocení dopadu stavby tak velkého rozsahu a s tak vážnými důsledky pro přírodu, byla pro hodnocení jejího vlivu na PP Litožnice použita /minimálně pro ptactvo/ naprosto nedostačující data A CELÉ POSOUZENÍ JE TŘEBA ZHODNOTIT JAKO NEOBJEKTIVNÍ A VRÁTIT K ZÁSADNÍMU PŘEPRACOVÁNÍ.

#### 6. Dopravně inženýrské podklady

Intenzity automobilové dopravy (dále IAD) považujeme za podhodnocené – jsou v rozporu jednak s aktuální Celostátním sčítáním dopravy ŘSD 2016 a jednak s řadou dokumentací, která byla předkládána státem při přípravě souvisejících staveb v našem okolí (např. s Dokumentací EIA na rozšíření SOKP 510, Dokumentací EIA na rozšíření D11 a Dokumentací EIA na MÚK Beránka). Odmítáme vizi TSK, že v našem území klesá dopravní zatížení, jak vyplývá z jejich podkladů.

Žádáme porovnání výsledků DIP z Dokumentace EIA na SOKP 511 z r. 2000 a DIP Dokumentace 2017, zhodnocení závažných změn v odhadech budoucího zatížení, objasnění těchto rozporů a přehodnocení únosnosti takového záměru v obytných územích.

Dále žádáme zveřejnění podrobných podkladů, které byly předány řešitelům akustické a rozptylové studie, z DIP nepoznáme, kolik zde jezdí těžké nákladní dopravy nyní a s jakými jejími odhady modely pracovaly do budoucna.

Žádáme, aby minimálně do dopravně inženýrského posouzení byla zahrnuta celá Praha, neboť použité dopravní modely nejsou transparentní, neznáme kartogramy dopravy celé Prahy (stávající ani budoucí) a tudíž se těžko věří útržkům z dopravního modelu, když dopady stavby Přeložka I/12 a SOKP 511 na zbytek města neznáme.

#### Použitá metoda

Dopravní model v softwarovém prostředí PTV – VISION, kde bylo různě (neuvedeno jak a proč) přistoupeno k modelování IAD, takže předložené výsledky ztrácejí na hodnověrnosti.

#### Třídění vozidel

Dokumentace DIP rozlišuje toliko vozidla osobní (0-3,5 t) a vozidla pomalá (POM – nad 3,5 t).

Neuvádí střední nákladní vozidla (SN 3,5 – 10t), těžká nákladní vozidla (TNV nad 10t), návěšové soupravy (NSN), které jsou rozhodující pro výpočet hluku a emisí. Toto je velmi neprůhledné třídění vozidel, jež může přinášet vysoce zavádějící informace veřejnosti.

Tento přístup může v neznalé osobě téměř evokovat zdání, že TNV (kam náleží kamiony a návěsy) se na území hl. m. Prahy nevyskytují, což je očividný nesmysl. Díky nejasným podkladům v DIP, může pak být logicky i výpočet hluku a emisí v území silně podhodnocen, tedy může být mylný a zavádějící.

## Kalibrace a validace

Dosažený koeficient determinace = 0,53 je na hranici přijatelnosti, zvláště když uvážíme, že přesnost výpočetních podkladů v dopravním inženýrství je cca 20 %.

## Modelování výhledových scénářů

Výhled modelování k fiktivnímu období, kdy by mohly být dosud nerealizované, výhledové stavby dokončeny, a ne ke konkrétnímu roku, postrádá věrohodnost.

## 7 Rozptylová studie (RS)

Rozptylová studie pro takto důležitou stavbu je ukázkovým příkladem „kvality“ celkového posouzení záměru SOKP 511 v Dokumentaci. Tento materiál, který je pro většinu občanů, společně s Akustickou studií, naprosto zásadní, neboť má být zárukou kvality posouzení vlivu stavby na jejich zdraví, je na první pohled „šitý horkou jehlou“. Promiňte nám ten výraz, ale jak jinak máme nazvat práci, která obsahuje sice působivý soubor barevných map – znázorňujících chování jednotlivých polutantů v prostředí – pro roky 2016, 2025 a 2040+ , ale přitom používá mapy území, které jsou ze začátku 90. let minulého století! Při bližším pohledu na všechny mapy stávajícího stavu a stavu 2025 (bez záměru) si povšimneme, že stávající největší zdroj znečištění není v mapách vůbec zakreslen: Chybí zakres Štěrboholské spojky.

Rozporuplná netransparentní metodika při modelování stavu ovzduší a chybějící kalibrace modelu jsou naše další výhrady. Ve studii není zohledněn současný stav poznání - riziko nanočástic, dramatický rozdíl mezi emisemi v běžném provozu a emisemi během homologačních testů díky DieselGate, pokoutným úpravám vozidel, a nefunkčnímu systému pravidelných emisních a technických kontrol.

## 8. Kapacita záměru

Odhady budoucích dopravních intenzit na zprovozněné Přeložce i SOKP 511 u Běchovic - významně stouply od oznámení záměru a minulého posuzování v Dokumentaci EIA, aniž by se tím Dokumentace 2017 vůbec zabývala.

Jelikož je známo, že v Praze se kapacita hlavních dopravních tahů vždy dříve či později naplní, žádáme, aby silnice byla již dnes posouzena na plnou kapacitu.

Autoři vyjádření odkazují na § 4 odst. 1 písm. a) zákona o EIA o předmětu posuzování záměrů: Předmětem posuzování podle tohoto zákona jsou a) záměry uvedené v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii I a změny těchto záměrů, pokud změna záměru vlastní kapacitou nebo rozsahem dosáhne příslušné limitní hodnoty, je-li uvedena; tyto záměry a změny záměrů podléhají posuzování vždy,“ Z citace je mimo jiné zřejmé, že zákon o EIA rozlišuje mezi významem „kapacita“ a „rozsah“ záměru.

## 9. K přílohám našeho vyjádření

S ohledem na to, že jsme teprve před pár dny podávali vyjádření k související stavbě SOKP 511, dáváme toto do přílohy, neboť obsahuje řadu argumentů, jež se stejně týkají záměru I/12.

Zároveň jsme obdrželi aktuálně podané vyjádření pana L. Horáka k Dokumentaci, s jehož obsahem souhlasím a vložím do přílohy se k němu rovněž připojujeme.

Obě přílohy budiž tedy brány za součást našeho vyjádření.

## 10. Závěr

V důsledku výše uvedeného, žádáme přepracování a doplnění Dokumentace na záměr Přeložka I/12 tak, aby byly vlivy plánovaného záměru na veřejné zdraví a životní prostředí posouzeny skutečně precizně a vysoce důvěryhodně

Požadujeme, aby investor garantoval urychlené umístění 2 stanic pro sledování kvality ovzduší a depozice, rovněž pak měření koncentrace přízemního ozónu.

1. v prostoru jižního - jihozápadního okraje Běchovic II (Nové Dubče) ul. Na Korunce.

2. na jižním okraji Běchovic I.

Žádáme doplnění výsadby na ploše při západním okraji silnice Běchovice – Dubeč, na rozhraní katastrů obou městských částí Běchovice/Dubeč tak, aby zalesněná plocha mohla v plném rozsahu vykonávat funkci ochranného zalesnění mezi komunikací I/12 a částí Běchovicemi II.

Procesně namítáme, že: na rozdíl od srozumitelného vyvěšení oznámení o Dokumentaci na ÚD MHMP, na úřední desce Středočeského kraje nebylo oznámení o Dokumentaci vyvěšeno v souladu s platnou legislativou, neboť z textu oznámení nebylo zjevné ani do kdy je možno do ní nahlížet. Nebylo nikterak oznámeno dotčeným občanům Středočeského kraje, že jim běží lhůta, v níž se mohou všichni k záměru vyjádřit a nebylo oznámeno, kam své připomínky mají adresovat. Středočeský kraj skutečně minimalisticky naplnil ust. § 16 odst. 1 písm. d) zákona o EIA. Díky tomu s největší pravděpodobností řada dotčených občanů vůbec neví, že lhůta proběhla. U takto obrovského záměru, jehož vlivy se dotknou velkého množství občanů, nám takový postup připadá nepřipustný a v rozporu s ustanoveními: § 4 odst. 1 a 2 z. 500/2004Sb. (správní řád); § 23 ods. 9 zákona č. 100/2001Sb. (o EIA); § 5 odst. 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., a v neposlední řadě rozporu s čl. 6 odst. 2 písm. g) Směrnice evropského parlamentu a rady 2011/92/eu ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí. Informace o Dokumentaci by měla být znovu řádně oznámena a občanům poskytnuta nová lhůta k vyjádření.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

#### *Ad 1. K Dokumentaci*

*Dokumentace může působit jako šitá horkou jehlou, může působit i nepřehledně. Jedná se o osobní názor se kterým se zpracovatel posudku může a nemusí ztotožnit. Podle §9 odst. 2 Zákona EIA zpracovatel posudku zpracuje posudek dokumentace EIA na základě dokumentace, popřípadě oznámení a všech podaných vyjádření k nim. Náležitosti posudku jsou uvedeny v příloze č. 5 k tomuto zákonu. V příloze č. 5 není stanoveno, že má být hodnocena přehlednost či grafické zpracování dokumentace. Zpracovatel posudku musí konstatovat, že posuzovaná Dokumentace EIA splňuje náležitosti dle přílohy č. 5 Zákona EIA.*

*Záměna jabloně za hrušeň je jistě politování hodné a zpracovatel dendrologického průzkumu se za toto nedopatření omluvil a pochybení vysvětlil. Tvrzení, že slivoně (špendlíky) nepocházejí z výsadeb je flagrantní ukázkou najít jakoukoliv i sebemenší záminku ke snižování důvěryhodnosti Dokumentace EIA. Ano, švestka domácí Prunus domestica, byl v minulosti a dost možná do dnes je, roubován na podnože slivoně mirabelky (špendlíku) Prunus domestica subsp. syriaca, a roubovanci byly vysazovány do alejí, stromořadí a švestkoven. Jestliže roub odumřel a podnož zmladila, pořád byla původně vysazena. Zpracovatel posudku zde nevidí žádné pochybné tvrzení.*

*Odsouzení výpočtu zachytu prашných částic, že je zcela zcestná, protože nevychází z reálných představ autorů vyjádření, a proto jej nelze brát vážně je opět flagrantní ukázkou pokusu diskreditovat vše, co se nehodí k podpoře vlastního záměru. Autoři vyjádření již „přehlédli“, že k výpočtu zachytu suspendovaných částic byla použita oficiální metodika, která je mimo jiné uložena na internetových stránkách MŽP a v současné době žádný lepší nástroj pro výpočet zachytu škodlivin z ovzduší nemáme. Poznámka, že filtrační efekt se vysazených dřevin dostaví za 20 až 30 let je opět hrubě zavádějící, neboť metodika provádí výpočet na vysázené stromy (požadavek velkých výpěstků) a s rostoucím věkem stromů bude naopak filtrační účinnost zesilována.*

*Ve zcela stejném duchu se nese i vyjádření nesouhlasu k umístění zařízení staveniště o rozloze 2 000 m<sup>2</sup> na km 1,02 poblíž PP Litožnice. Je nutno konstatovat, že jedná přibližně o plochu 45x45m, většina plochy je situována v ose přeložky silnice a mimo PP Litožnice a její ochranné pásmo. Poznámka „bylo by naivní důvěřovat tomu, že se stavaři s tak malou plochou spokojí“ ve zpracovateli dokumentace pouze evokuje „podle sebe soudím tebe“.*

#### *Ad 2. Období posuzování záměru*

*Autoři vyjádření vychází z právní domněnky, že je-li nějaký proces zahájen a přerušen, pak při jeho pokračování musí být zohledněny fakta, která platila již dříve. Z hlediska Zákona EIA, ale i jiných zákonů, jako je například zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) tato domněnka neplatí. Proces posuzování vlivů záměrů na veřejné zdraví a životní prostředí začíná oznámením záměru a končí vydáním či nevydáním závazného souhlasného stanoviska, jehož platnost časově omezena. V případě nevydání závazného souhlasného stanoviska nebo skončení jeho platnosti vydaného souhlasného závazného stanoviska je proces ukončen a oznamovatel musí podat nové oznámení záměru a zahájit proces posuzování jako nový proces. Paralela je ve výše zmíněném stavebním zákoně v územním řízení nebo stavební řízení. Z výše uvedených důvodů považuje zpracovatel posudku postup hodnocení záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ za jediný možný, a rozhodným stavem životního prostředí v dotčeném území je doba podání oznámení záměru Dokumentace EIA v roce 2017.*

#### *Ad 3. Akustická studie Dokumentace 2017*

*Zpracovatel posudku není kompetentní se vyjadřovat ke změnám národní legislativy a vypracování posudku dokumentace není fórem pro diskusi na téma správnosti či nesprávnosti ustanovení platných zákonných ustanovení, nýbrž posoudit, zda posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí bylo provedeno v rozsahu a dikci platných zákonů.*

*Zpracovatel posudku si však neodpustí konstatovat, že některá tvrzení uvedená ve vyjádření, například tvrzení o odečítání 7 dB, jsou hrubě zavádějící. Ve výpočtech akustické zátěže se nejistota výpočtu od modelem vypočtených hodnot v žádném případě neodečítá a odečítána nebyla. Rovněž paušální odečítání 3 dB na odraz od fasády není pravdivé. Uvedená hodnota představuje hodnotu maximální, ale prakticky se pohybuje v intervalu 1,5 až 2 dB a je vypočítávána programem v závislosti na místních podmínkách, kterými jsou členění fasády, odrazivost fasády, orientace fasády vůči zdroji hluku.*

*Zjevně nepravdivé je tvrzení: „předložené mapy nesmíme porovnávat se zákonnými limity hluku“. Takové tvrzení není nikde v Dokumentaci EIA a jejích přílohách uvedeno. Čeština je bohatý jazyk, bohatý na synonyma, ale i ta mají své nuance s odlišným významem. A akustické studii je k hlukovým mapám uvedeno: citace „Hlukové mapy slouží především a pouze k přehledné prezentaci akustické situace v území. Z uvedených důvodů je však nelze využít k přímému porovnání s hygienickými limity, protože v hlukových mapách není vypočtena pouze dopadající*

*akustická energie, která se vztahuje pouze k hluku na fasádách chráněných objektů, a ne k plošnému rozložení akustické energie v území“. Slovo „nesmí“ zde rozhodně uvedeno není. Podmínkou zákona je posouzení dopadající akustické vlny, která má pouze lokální charakter a týká se vždy daného konkrétního místa, což nelze do celkového mapového přehledu o akustické situaci objektivně zapracovat. Z uvedeného důvodu je v akustickém posouzení na tuto skutečnost upozorněno, aby si to každý, kdo pracuje s hlukovou mapou, uvědomil. Při čtení hlukových map je tedy nutné brát tento fakt v úvahu a počítat s tím, aby hodnoty odečtené z hlukové mapy v blízkosti objektů nebyly přímo porovnávány s hygienickým limitem, anebo s hodnotu udávanou ve výpočtovém bodě, neboť se jedná o hluk včetně všech odrazů.*

*Požadavek vrácení akustické studie k přepracování podle metod a postupů platných v roce 2001 by měl oporu možná v trestním právu, a to pouze za předpokladu, že by posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí bylo součástí trestního práva.*

*Zpracovatel posudku hodnotí akustickou studii „I/12 Běchovice – Úvaly Akustické posouzení“ vypracovanou společností EKOLA Group, spol. s r.o. vypracovanou na velmi vysoké odborné úrovni, která poskytuje na současné úrovni poznání a možností (vstupní data, softwarové vybavení, odborných předpokladů vývoje nových technologií a socioekonomického chování obyvatelstva, platná národní legislativa) obecně akceptovatelný odhad vývoje akustické v záměrem dotčeném území pro stanovení jeho vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí.*

#### *Ad 4. Dendrologický průzkum*

*Pokud zpracovatel posudku pomine záměnu jabloně a hrušně, která byla vypořádána v bodě 1, je třeba si definovat účel dendrologického průzkumu ve stádiu posuzování vlivů záměru na životní prostředí. Ve vztahu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění a jeho prováděcí vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění, nás v případě liniové dopravní stavby zajímá pouze počet stromů s výčetním obvodem větším než 80 cm a plochy zapojených porostů dřevin (keřů), větších než 40 m<sup>2</sup>, které budou muset ustoupit posuzovanému záměru. Další informace jsou v daném stupni posuzovaného záměru nadbytečné.*

*Je třeba upozornit, že autoři vyjádření směšují dva pojmy, a to dendrologický průzkum a sadovnické hodnocení, jejichž účel je diametrálně odlišný.*

*Dendrologický průzkum je, i přes uvedenou záměnu dřevin, vypracován v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivů záměru na dřeviny rostoucí mimo les.*

*Do návrhu závazného souhlasného stanoviska jsou zapracovány podmínky pro následné dendrologické průzkumy, které budou podkladem pro povolení kácení dřevin rostoucích mimo les, určených k ochraně před poškozením nebo k přesazení.*

#### *Ad 5. Vyhodnocení vlivů záměru na přírodní památku Lítožnice*

*V případě posouzení PP Lítožnice je nezbytné a účelné si připomenout, co je účelem přírodovědných průzkumů v rámci posuzování vlivů záměrů na životní prostředí. Cílem těchto průzkumů je určit, zda se v záměrem dotčeném území vyskytují druhy rostlin a živočichů jejichž ochrana má přednost před provedením posuzovaného záměru. V případě, že by se v záměrem dotčeném území takové druhy vykytovaly, bylo by postupováno podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a v případě a v případě prokázání, že by jejich existence byla záměrem ohrožena, a nebylo by možné kompenzačními opatřeními jejich existenci zajistit, nebylo by vydáno závazné souhlasné stanovisko. Takovéto druhy v lokalitě PP Lítožnice zjištěny nebyly.*



*Ve vyjádření je uváděna izolace PP Lítožnice od okolní krajiny. Tvrzení opět není zcela korektní. Z Dokumentace EIA jednoznačně vyplývá, že PP Lítožnice bude s okolní krajinou propojena dostatečně kapacitními biokoridory. Naopak by bylo možné tvrdit, že oddělením území od zástavby bude lokalita méně rušena lidmi, a tak se stane atraktivnější pro volně žijící živočichy. Důkazy tohoto tvrzení máme na mnoha místech v Praze.*

*Konstatování, že nebyly využity všechny dostupné zdroje dat je neobjektivní, zmiňovaný ornitologický průzkum vypracovaný pro MHMP v roce 2013 není na internetu dostupný, a dokonce vy vyjádření není v seznamu literatury řádně citován, a proto jej nelze dohledat ani podle autorů.*

*Z hlediska porovnání dat je důležité znát i porovnávané území. Velmi záleží na místě pozorování a způsobu zanesení do mapy nebo databáze. Mapování může probíhat zadáváním konkrétních míst pozorování nebo podle mapovacích čtverců. Porovnání výskytu je pak často velmi náročné a málo objektivní.*

*Všechny přírodovědné studie jsou dle názoru zpracovatele posudku zpracovány v dostatečném rozsahu pro potřeby Dokumentace EIA a odpovídají danému stupni projektové dokumentace. Vrácení studií k dopracování je nepředmětne. V následujících stupních projektové přípravy budou v případě potřeby průzkumy zpřesňovány.*

#### *Ad 6 Příloha H.18 a H.19 Dokumentace – Dopravně inženýrské podklady*

*Autoři vyjádření považují intenzity automobilové dopravy za podhodnocené a tvrdí, že jsou v rozporu s aktuální m Celostátním sčítáním dopravy ŘSD 2016 a s řadou dokumentací EIA. Zpracovatel posudku však musí konstatovat, že zpracovatelé dokumentace a posudků získaly data z oficiálních zdrojů a není proto nutno pochybovat o kvalitě dat, všechna data v Praze jsou ovlivněna stejnou chybou nebo nepřesností.*

*K zveřejnění podrobných podkladů je nutno sdělit, že poskytování detailních dat použitých pro zpracování studií je daleko za rámec posuzování vlivů záměrů na veřejné zdraví a životní prostředí. Řada datových zdrojů je zpoplatněna, jejich užití je vázáno licenčními podmínkami, chráněno autorskými právy, nebo data mohou být komerčně zneužita třetími stranami.*

*Dopravním modelem v softwarovém prostředí PTV – VISION disponuje TSK a i IPR. Použití uvedeného modelu nezakládá žádné předpoklady k ztrátě na věrohodnosti.*

*Třídění vozidel je předmětem použité metodiky a dostupných dat. Každopádně je výhodnější data integrovat, než je později interpolovat do detailnějšího členění, což ani nejde. Tvrzení, že uvedený přístup třídění může neznalé osobě evokovat zdání, že v lokalitě žádná velmi těžká vozidla nejezdí je stejně robustní jako tvrzení, že všechna vozidla nad 3,5 t jsou velmi těžké nákladní vozy.*

*Modelování k fiktivnímu období, kterým autoři vyjádření mají na mysli stav 2040+ je výhodnější než stanovit konkrétní letopočet. Stav 2040+ představuje jakýsi vzdálený časový horizont, který není definován konkrétním rokem, ale souborem událostí, které budou uskutečněny. Nikdo není schopen predikovat, zvláště u velmi dlouhých výhledů, kdy bude který záměr dokončen.*

#### *Ad 7 - Rozptylová studie (RS)*

*Všechny výstupy matematických modelů jsou prezentovány pomocí technologií GIS, ve kterých jsou grafické výstupy skládány z jednotlivých, na sobě obsahově nezávislých vrstev, z nichž jedna reprezentuje výsledky modelu a ostatní podkladový a doprovodný obsah. Použití starších podkladových dat není rozhodně vhodné, ale v žádném případě to nemá vliv na prezentovaný výsledek matematického modelu, v tomto případě výsledků rozptylové studie. Záměně podkladových map došlo chybou operátora systému GIS.*

*Rozptylová studie je zpracována na vysoké úrovni a není nutné ji doplňovat.*

#### *Ad 8. Kapacita záměru*

*Dokumentace EIA se porovnáním intenzit dopravy s rokem 2001 nezabývala, neboť jak je uvedeno výše, jedná se z pohledu Zákona EIA o nový záměr, kde rozhodným rokem je stav životního prostředí v době oznámení, a tím je rok 2016.*

*Kapacita záměru na cílový stav je posouzena správně. Znění zákona je ve vyjádření citováno správně a Zákon EIA rozlišuje mezi významem „kapacita“ a „rozsah“. V české dosud zavedené praxi však Dokumentace EIA na silniční stavby kapacitu záměru neřeší, ale nikoli proto, že ji nahrazuje slovem „rozsah“, nýbrž proto, že nemusí řešit ani slovo „kapacita“. V §4 odst. 1 písm. a) je uvedeno: „záměry uvedené v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii I a změny těchto záměrů, pokud změna záměru vlastní kapacitou nebo rozsahem dosáhne příslušné limitní hodnoty, **je-li uvedena**; tyto záměry a změny záměrů podléhají posuzování vždy“. Rozhodným slovem je „je-li uvedena“. Zařazení posuzovaného záměru dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů je do kategorie I. Bod 9.4 „Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdnicích pruzích, včetně rozšíření nebo přeložek stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdnicích pruzích na silnici nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdnicích pruzích, o délce 10 km a více.“). Z uvedeného vyplývá, že parametry jsou stanoveny pouze počtem jízdnicích pruhů a délkou na 10 km.*

*Postup posuzování silničních staveb v dosud zavedené praxi posuzování vlivů na životní prostředí je správný.*

#### *Ad 9 K přílohám našeho vyjádření*

*Vyjádření Ing. Lubora Horáka je vypořádáno samostatně*

*Vyjádření k záměru SOKP 511 je vypořádáno zpracovatelem posudku Dokumentace EIA k záměru SOKP 511 a je dostupné na internetu CENIA.*

#### *Ad 10*

*V blízkosti záměru není žádná měřicí stanice znečištění ovzduší, MČ Praha – Běchovice žádá o urychlené vybudování dvou měřících stanic na území Běchovic – požadavek je zcela mimo oblast posuzování vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a vyjadřuje zcela laický, i když pochopitelný, přístup pisatele. Hodnocení kvality ovzduší na území České republiky je v gesci ČHMÚ, který vyhodnocuje kvalitu ovzduší na základě sítě sofistikovaných měřících stanic, jejichž umístování podléhá mezinárodně stanoveným pravidlům. Výsledky měření jsou zpracovávány matematickým modelem, který zahrnuje řadu dalších parametrů, jako je například aktuální větrná růžice, dálkové přenosy polutantů, aktuální meteorologická situace a další. Výsledky jsou zveřejňovány na portále ČHMÚ a to jak aktuální data, tak i průměrné hodnoty za pětileté období v čtvercové síti 1x1 km, pro celé území ČR. Není proto možné umístit, byť mobilní, měřicí stanici kamkoliv. Požadavek by byl krajně nesystémový.*

*Součástí příloh Dokumentace EIA je příloha H.14. Projekt monitoringu složek životního prostředí, který zahrnuje i monitoring kvality ovzduší, obsahující lokalizaci referenčních bodů, seznam monitorovaných polutantů a časová organizace monitoringu. Podle uvedené přílohy je součástí monitoringu kvality ovzduší zahrnující týdenní kontinuální měření.*

*Do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska byla navržena řada podmínek pro doplnění výsadeb zeleně.*

**Ad procesní námitka:** *Způsob zveřejnění dokumentace - ačkoli KÚ pochybil, když lhůtu ve vyvěšené informaci neuvedl, nejedná se o zásadní procesní pochybení, neboť požadavek zákona je naplněn, pokud je lhůta uvedena alespoň v dokumentech, na které vyvěšená informace odkazuje.*

*Zpracovatel posudku neshledal žádný závažný důvod k vrácení dokumentace k přepracování. Rozsah dokumentace k záměru a vlivy na složky životního prostředí jsou popsány v Zákonem EIA stanoveném rozsahu a odpovídajícím způsobem vyhodnoceny.*

39. **Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, Sekretariát ředitele inspektorátu, Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6 – Bubeneč, vyjádření ze dne 5.6.2017 pod čj. ČIŽP/41/IPP/1705358.002/17/PVZ, vyřizuje Zelenka, podpis Ing. Robin Náse, zástupce ředitele ČIŽP OI Praha.**

Obsah vyjádření:

ČIŽP OI Praha nemá k předložené dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí zásadní připomínky, pouze upozornění ze strany oddělení ochrany přírody.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

40. **Hlavní město Praha, RNDr. Jana Plamínková, Radní hlavního města Prahy, vyjádření ze dne 15.6.2017 pod čj.: MHMP964889/2017, podpis RNDr. Jana Plamínková**

Obsah vyjádření:

zasíláme Vám vyjádření hlavního města Prahy jako územního samosprávného celku podle zákona č. 100/2001 Sb. k dokumentaci záměru MZP473 1/12 Běchovice - Úvaly.

1) Pokud bude podle našeho doporučení změněna podoba MÚK Dubeč, možná bude nutné upravit i předložený záměr, například v podélném profilu na západním konci.

2) Upřednostňujeme variantu s pěti MÚK.

3) Důrazně doporučujeme připravovat předložený záměr tak, aby bylo případně možné vést v těsném souběhu vysokorychlostní železniční trať (VRT) Praha - Brno. Oproti podobě v předložené dokumentaci by zřejmě měly být lehce změněné jižní větve MÚK Koloděje a Újezd n. Lesy, výškové vedení trasy 1/12 mezi km 3,6 až 9,0, trasa posunuta tomto úseku o max. 90 m včetně úprav protihlukových stěn a valů a konečně doplněny přípravy nebo alespoň vyhrazen prostor pro mosty přes budoucí železnici.

4) Ke zmírnění dělicího účinku záměru je žádoucí zkvalitnit nabídky příčných vazeb a propojení pro cyklisty a chodce.

5) Metodiku biomonitoringu dle přílohy č. 14 „Projekt monitoringu“ je nutné doplnit o:

- kvantitativní vyhodnocení (prostá přítomnost druhů nestačí)
- návrh trvalých monitorovacích ploch v dostatečném rozsahu a umístění (aspoň tři na každé lokalitě, každá o ploše standardního fytoecologického snímku daného typu společenstva)
- vymapování společenstev a hodnocení jejich změn v čase podle metodiky AOPK ČR pro aktualizaci vrstvy mapování biotopů (ed. Pavel Lustyk).

Doporučení 3) až 5) požadujeme zahrnout do stanoviska EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ad 1 – MUK Budeč není předmětem posuzování EIA této dokumentace, přeložka silnice I/12 na MUK Budeč navazuje, ale samotné posouzení je provedeno v posudku EIA záměru MZP473.*

*Ad 2 – Bez komentáře*

*Ad 3 – Předmětem zpracování posudku dokumentace EIA je posouzení záměru v souladu §9 Zákona EIA. Podle odst. 5 §9 uvedeného zákona zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat. V dokumentaci není VRT vůbec zmiňována a proto se zpracovatel posudku k VRT nemůže vyjadřovat.*

*Ad 4 – Požadavek byl zpracován do podmínek návrhu závazného souhlasného stanoviska.*

*Ad 5 – Požadavek zřízení trvalých monitorovacích ploch a vymapování společenstev a hodnocení jejich změn v čase podle metodiky AOPK ČR pro aktualizaci vrstvy mapování biotopů, tak jak je uvedeno v doporučení je mimo potřeby hodnocení vlivu záměru na životní prostředí a daleko za rámec procesu EIA. Nelze po oznamovateli požadovat aby suploval činnost AOPK nebo prováděl, či investoval dlouhodobý vědecký výzkum.*

**41. Jan Klika, jan\_klika@centrum.cz, doplnění, technický poradce.**

Obsah vyjádření:

Doplnění vyjádření číslo 22, zaslány mapové podklady k trasování VRT.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

**42. Městský úřad v Říčanech, Odbor životního prostředí, Masarykovo náměstí 53, 251 01 Říčany, vyjádření ze dne 13.6.2017 pod čj. 26118/2017-MURI/OŽP/00354, vyřizuje Patricie Hofmanová, podpis Ing. Radek Smetánka, vedoucí odboru životního prostředí.**

Obsah vyjádření:

Stanovisko ke zjišťovacímu řízení – bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

**43. Podpisové archy k podpoře vyjádření sepsanému spolkem „Zdravé životní prostředí, z.s.“ k Dokumentaci EIA.**

Obsah vyjádření:

Jeden podpisový arch – dva podpisy

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

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

Předmětem posudku dokumentace EIA „I/12 Běchovice – Úvaly“ je novostavba přeložky silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly „I/12 Běchovice – Úvaly“ od napojení na MÚK Dubeč (SOKP 511) až po napojení na stávající trasu silnice I/12 mezi obcemi Úvaly a Tuklaty v celkové délce 12,601 km. Přeložka silnice I/12 se v navrhované trase v maximální možné míře vyhýbá obytným částem anebo plochám určeným k obytné funkci. Záměr je hodnocen ve dvou variantách, lišících se počtem mimoúrovňových křížení na trase. Varianta 5 MUK zahrnuje pět mimoúrovňových křížení, varianta 6 MUK zahrnuje šest křížení a oproti variantě 5 MUK je do trasy vložena MUK Květnice.

Účelem novostavby silniční přeložky je odvést tranzitní dopravu ze stávající I/12 procházející centry Úval, Újezdu nad Lesy a Běchovic a tím zlepšit stav životního prostředí ve prospěch zdraví obyvatel a zajištění bezpečnosti chodců, cyklistů a provozu. Po realizaci stavby SOKP, stavba 511 se silnice I/12 stane významným „přivaděčem“ transitní dopravy na SOKP, který je důležitou dopravní tepnou zahrnutou do mezinárodní dopravní sítě TENT. Rovněž z tohoto důvodu je třeba zajistit výstavbu přeložky silnice I/12, jelikož stávající kapacita I/12 je již prakticky naplněna a po zprovoznění SOKP, stavba 511 nebude stávající silnice I/12 kapacitně ani technicky vyhovovat. Obě zmíněné stavby budou uvedeny do provozu současně a proto jsou spolu vzájemně koordinovány.

Předložená dokumentace „I/12 Běchovice - Úvaly“ zpracovaná oprávněnou osobou dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění Ing. Richardem Kukem, v květnu 2017. Předkládaná dokumentace záměru „I/12 Běchovice - Úvaly“ byla posouzena ve dvou variantách, 5 MUK a 6 MUK.

Předložená dokumentace byla posuzována v souladu s ustanovením § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů v platném znění, v rozsahu stanoveném přílohou č. 5 citovaného zákona. Zpracovatel posudku dokumentace konstatuje, že předložená dokumentace záměru je vypracována v souladu s požadavky stanovenými §8 zákona č. 100/2001 Sb., a v rozsahu přílohy č. 4 citovaného zákona.

Dokumentace posuzuje záměr „I/12 Běchovice - Úvaly“ ze všech zákonem stanovených aspektů a to jak ve fázi výstavby, tak i ve fázi jejího provozu.

Dokumentace záměru „I/12 Běchovice - Úvaly“ posuzuje vlivy záměru na obyvatelstvo, na ovzduší a klima, na akustickou situaci, na povrchové a podzemní vody, na zemědělský půdní fond a půdy určené k plnění funkcí lesa, na horninové prostředí, na faunu, flóru, ekosystémy a ÚSES, na krajinu a krajinný ráz, a na hmotný majetek a kulturní památky.

Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace záměru byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí vychází z hodnocení modelových výhledových stavů intenzit dopravy pro rok 2025 a rok 2040+. Hodnocení je vždy provedeno pro stav bez záměru a ve variantě 5 MUK a 6 MUK. Předpokládané intenzity dopravy pro jednotlivé stavy v hodnoceném území byly vyhodnoceny TSK hl. m. Prahy pro současný stav a stavy v roce 2025, a IPR Praha pro stavy v roce 2040+. Uvedené cílové stavy intenzity dopravy byly vyhodnoceny akustikou studií a rozptylovou studií (modelové hodnocení kvality ovzduší), které byly podkladem pro studii vyhodnocení zdravotních rizik. Podkladem pro hodnocení vlivu záměru na flóru, faunu, ekosystémy a ÚSES byly přírodovědným průzkum, dendrologickým průzkum, migrací studie a speciální studie zabývající se kumulativními vlivy záměrů přeložky silnice I/12 a SOKP, stavba 511 na PP Litožnice. Podkladem pro vyhodnocení vlivů záměru na půdy byl pedologický průzkum. Dokumentace se rovněž zabývá hodnocením vlivu záměru na povrchové a podzemní vody, pro které je vypracována studie hodnotící vliv záměru na vody dle čl. 4.7 rámcové směrnice o vodách. Hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz je vypracováno na základě posouzení vlivu stavby na krajinný ráz dle §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Dokumentace dále v příslušných kapitolách hodnotí vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky.

Z provedeného hodnocení vlivů posuzovaného záměru na veřejné zdraví a životní prostředí vyplývá, že vlivy budou mít lokální případně regionální charakter. Na regionální úrovni se mohou promítnout například vlivy na akustickou situaci nebo znečištění ovzduší, které je však možné významně omezit například výsadbou vhodné doprovodné zeleně. Součástí dokumentace je návrh sadových úprav, který předpokládá významný záchyt suspendovaných částic PM<sub>10</sub> a BaP. Vlivy posuzovaného záměru na veřejné zdraví a jednotlivé posuzované složky životního prostředí, jakož i na životní prostředí jako celek jsou akceptovatelné, a z hlediska obyvatel žijících v okolí stávající trasy silnice I/12 v sídlech Běchovice, Újezd nad Lesy a Úvaly představují významné zlepšení stavu životního prostředí.

### **Vlivy na obyvatelstvo**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly lze vyloučit.

Vlivy na obyvatelstvo byly hodnoceny z pohledu očekávané imisní zátěže a z pohledu změny akustické situace v dotčeném území.

Z hlediska hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, oxid uhelnatý a benzo[a]pyren.

Vlivem realizace navrženého záměru je možno očekávat zvýšení imisní zátěže, které v případě chronických ani akutních účinků oxidu dusičitého ani akutních účinků oxidu uhelnatého nezpůsobí žádnou změnu v míře zdravotního rizika. V případě nárůstu koncentrací benzenu a benzo[a]pyrenu je možné zaznamenat nárůst míry rizika, avšak jedná se o statistické hodnoty, které se vzhledem k počtu zasažených obyvatel v praxi neprojeví. U suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, je zvýšení zdravotního rizika vyjádřené jako ztracená doba života bude pro nejvíce ovlivněnou obytnou zástavbu (s počtem obyvatel v řádu jednotek) činit cca 18 hodin na osobu a rok, tj. cca 0,2 % doby za rok. Jedná se o hodnotu, která je ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace málo významná a bude převážena jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování. Nárůst výskytu lehčích respiračních příznaků včetně kašle se bude pohybovat v nejvíce dotčené populaci nejvýše na úrovni cca 5 hodin na osobu a rok. I v tomto případě jedná o teoretické výpočtové hodnoty, které se v praxi příliš neprojeví.

Na základě provedených analýz vlivu hluku ze silniční dopravy na veřejné zdraví, lze vyvodit závěr, že obě posuzované varianty (5 MÚK, 6 MÚK) v obou výhledových stavech (r. 2025 a r. 2040+ se záměrem) jsou z hlediska míry negativních účinků hluku z dopravy na předmětných komunikacích příznivější než stav v r. 2016 a výhledový stav v r. 2025 bez záměru. Ve vyšších hlukových pásmech jsou ve stavech se záměrem vždy nižší počty ovlivněných obyvatel než v ostatních posuzovaných stavech.

V dokumentaci jsou navržena opatření ke snížení negativních vlivů na obyvatelstvo (protihlukové valy, protihlukové bariéry, výsadba vegetačních prvků).

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na veřejné zdraví lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

### **Vlivy na ovzduší a klima**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly lze vyloučit.

Z výpočtů kvality ovzduší pro stávající stav vyplývá, že je možné očekávat v zájmovém území lokální překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM<sub>10</sub> a imisního limitu pro průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> (jen v oblastech bez obytné zástavby, v těsné blízkosti křížení Štěrboholské spojky s SOKP – stavba 510) a pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Limity ostatních hodnocených látek jsou v území plněny. Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší byl v části dotčené oblasti v průměru za období 2011 – 2015 překročen pouze limit pro roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu.

Z provedených modelových výpočtů pro výhledový stav v roce 2025 vyplývá, že ve stavu bez záměru je možné v zájmovém území očekávat lokální překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM<sub>10</sub> (jen v oblastech bez obytné zástavby, v těsné blízkosti křížení Štěrboholské spojky s SOKP – stavba 510) a pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Ostatní sledované imisní limity budou splněny.

Ve stavu v roce 2040+ s provozem hodnoceného záměru bylo vypočteno možné překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM<sub>10</sub> (jen v oblastech bez obytné zástavby) a pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Pro tento časový horizont již nejsou samostatně hodnoceny příspěvky záměru, ale pouze celková imisní situace v zájmovém území.

Vlivy záměru stavby přeložky silnice I/12 na klimatický systém (ve smyslu navýšení či snížení emisí skleníkových plynů) lze tedy hodnotit celkově jako mírné. Ostatní vlivy záměru na klima jsou hodnoceny rovněž převážně mírně. Co se týče lokálního působení, rozhodujícími faktory jsou zpevnění ploch na jedné straně a současně doprovodná zeleň komunikace. Z tohoto důvodu je působení projektu hodnoceno v některých aspektech jako ambivalentní: vlivem zpevnění ploch lze očekávat mírné zvýšení průměrné teploty i extrémních teplot v bezprostředním okolí záměru, avšak na druhé straně i snížení v širším okolí (rovněž mírně) díky vegetačním úpravám okolí komunikace.

K omezení nepříznivých vlivů na ovzduší a klima jsou navržena vhodná opatření, případně kompenzační opatření. Jedná se o organizační opatření ve fázi výstavby v podobě omezování prašnosti, vypínání motorů, výsadby doprovodné zeleně atd.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na kvalitu ovzduší lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

#### **Vlivy na akustickou situaci**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Modelový výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaných v okolí přeložky silnice I/12 nedochází vlivem provozu záměru dopravy na samotné přeložce I/12 a na souvisejících navržených dopravních stavbách k překročení hygienických limitů z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) v obou posuzovaných variantách. Navržená protihluková opatření jsou dostatečná a vyhovují současným požadavkům pro splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

V současné době dochází k v území hlavně podél stávající silnice I/12 k překračování hygienických limitů hluku. Vlastní vlivy provozu i výstavby záměru na akustickou situaci v území plní při navržených protihlukových opatření u chráněných objektů požadované hygienické limity, v místech, kde je dnes hygienický limit překračován dochází variantě 5 MÚK po výstavbě ke snížení nebo se vliv záměru neprojeví. U varianty 6 MÚK nebylo dosaženo plnění limitů u chráněných objektů v ulici Na Ladech v Květnici (úsek přeložka I/12 – ulice Novosibřinská). Případné možnost realizace 6 MÚK je proto podmíněna realizací opatření, která by zajistila plnění hygienických limitů hluku i v této lokalitě.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na akustickou situaci lze z hlediska velikosti a významnosti v případě varianty záměru 5 MUK označit jako akceptovatelné, v případě varianty záměru 6 MUK jako podmíněně akceptovatelné.

#### **Vlivy na půdu**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Realizací záměru dojde k trvalému i dočasnému záboru půd řazených do zemědělského půdního fondu (ZPF) a půd určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Posuzovaný záměr předpokládá 93,5 ha trvalého záboru ZPF, 29,9 ha dočasných záborů ZPF na dobu delší 1 roku (6,5 let) a 17,1 ha dočasných záborů do jednoho roku. Zábor se bude týkat I., II., III. a V. třídy ochrany půd.

Záměr dále předpokládá 0,6 ha trvalých záborů PUPFL a 0,1 ha dočasných záborů PUPFL.

V dokumentaci jsou stanovena opatření ke snížení negativních vlivů na půdy.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na půdy lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

### **Vlivy na horninové prostředí**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Zásahy do horninového prostředí, odpovídají charakteru stavby a dotčenému horninovému prostředí a lze je považovat za běžné a akceptovatelné.

V trase záměru se nenachází žádné chráněné ložiskové území, stanovené dobývací prostory, poddolovaná území, území s výraznými svahovými deformacemi nebo území náchylná k sesuvům. Dotčené území není součástí žádné z vyhlášených oblastí přirozené akumulace vod.

Na zájmovém území jsou lokalizovány dvě skládky s navazujícími ekologickými riziky. V rámci výstavby budou v lokalitách potenciálních starých ekologických zátěží provedeny podrobné průzkumy a v případě prokázání rizika šíření kontaminace bude provedena sanace dle zákona o odpadech.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na horninové prostředí lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

V trase přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly je navrženo celkem deset zářezů v celkové délce 8,03 km. V rámci hydrogeologického průzkumu byly tři úseky vytipovány jako potenciálně hydrologicky rizikové. Jedná se o úseky ve staničení 2,85 – 3,55 km (rizikový úsek R1), 4,70 – 5,55 km (rizikový úsek R2) a 8,32 až 9,32 km (rizikový úsek R3). Rizikové úseky byly vytipovány z důvodu, že v těchto úsecích dochází k průniku projektovaných zářezů do hladiny podzemních vod. V rizikovém úseku R2 bude drenážním účinkem zářezu snížen odtok podzemní vody směrem k Běchovickému potoku a k domovním studnám v zastavbě na rozmezí částí Praha – Koloděje a Praha – Újezd nad Lesy. Realizace zářezu tak může ovlivnit hladinu vody v mělkých domovních studnách a může být narušen vodní režim Běchovického potoka včetně snížení kvality vody, a to zejména v letním období. Výpočtem bylo zjištěno, že množství vody zachycené plánovaným zářezem představuje 10 až 20% z jižní části dílčího povodí Běchovického potoka. Vzhledem ke skutečnosti že projektovaná část zářezu Z2 může ovlivnit hydrogeologické poměry území, průtočné množství vody v Běchovickém potoce a případně biotopy vázané na tento recipient je nutné drenážní vliv projektované části zářezu upřesnit modelovým řešením proudění podzemních vod a doplňujícími hydrologickými měřeními a průzkumy v následujících stupních projektové dokumentace. Na základě získaných výsledků navrhnout a realizovat odpovídající opatření.

Vodohospodářské řešení obou nových dopravních staveb (přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly a SOKP stavba 511) je koncepčně zpracováno tak, že odvedené dešťové vody nezpůsobí výraznější ovlivnění stávajících odtokových poměrů. Z vyhodnocení vyplývá, že předmětné komunikace mohou ovlivnit stávající povodňové průtoky na Říčanském potoce a na Rokytce pouze v řádu pouhých jednotek procent. Současně v retenčních nádržích dojde k zachycení významného objemu vody a k jejímu následnému postupnému vypouštění, což bude mít rovněž dopad na snížení povodňových kulminačních průtoků ve vodních tocích. Snížení kulminačních průtoků zadržením vody v retenčních nádržích s regulovaným odtokem je tak možno chápat jako protipovodňové opatření, které bude snižovat ničivé účinky povodňových stavů a obecně se tak jedná o mitigační opatření klimatických extrémů.

Pro zajištění ochrany podzemních vod a omezení záměru na podzemní vody byla navržena řada opatření a podmínek, které byly zpracovány do návrhu závazného souhlasného stanoviska.



Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na povrchové a podzemní vody lze z hlediska velikosti a významnosti v případě dodržení všech navržených podmínek označit jako akceptovatelné.

#### **Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Z hlediska vlivu záměru na rostliny nebyly v záměrem přímo dotčeném území zjištěny zvláště chráněné druhy rostlin uvedené ve vyhlášce č. 395/1992 Sb., v platném znění. Z hlediska zoologického hodnocení byla průzkumy ať již přímo v terénu nebo literárních a archivních pramenů ověřena přítomnost nebo potenciální přítomnost řady chráněných druhů živočichů. V roce 2015 bylo v trase záměru a blízkém okolí ze zvláště chráněných druhů sledován 1 druh savce, 14 druhů ptáků, 3 druhy savců a dva druhy obojživelníků. Z hlediska celkového posouzení vlivu záměru na živočichy vyplývá, že se jedná o oblast méně významnou.

V dokumentaci jsou navržena opatření k vyloučení či snížení nepříznivých vlivů na flóru, faunu a ekosystémy. Jedná se například o ochranu dřevin rostoucích mimo les, ochrana obojživelníků, jmenování funkce ekologického dozoru a další.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na faunu, flóru a ekosystémy lze z hlediska velikosti a významnosti v případě dodržení všech navržených podmínek označit jako akceptovatelné.

#### **Vlivy na zvláště chráněná území**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Trasa záměru se přímo nedotkne žádného ZCHÚ. Nejbližší se nachází PP Lítožnice, jejíž území včetně ochranného pásma leží mimo trasu přeložky silnice I/12. Na základě studie „Kumulace vlivů staveb Silničního okruhu kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Lítožnice“, lze konstatovat, že plánovaná realizace a provoz obou záměrů (přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly a SOKP, stavba 511) nebude mít na PP Lítožnice z hlediska vlivu na její biotopy, včetně konkrétních druhů fauny a flóry vliv jednotlivě ani kumulativně.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na zvláště chráněná území lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

#### **Vlivy na soustavu NATURA 2000**

Neutrální vliv. V blízkosti stavby se lokality ELV nevyskytují.

#### **Vlivy na památné stromy**

Neutrální vliv. V blízkosti stavby se památné stromy nevyskytují.

#### **Vlivy na VKP**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Z VKP definovaných §3 odst. 1, písm. b realizace záměru zasáhne lesy, vodní toky a jejich údolní nivy. V případě lesů dojde k trvalému záboru 0,6 ha lesa, který je rozdělen do okrajových částí několika lesních porostů, které jsou vždy součástí většího lesního celku, a proto zábořem nedojde k ohrožení funkcí ani celistvosti těchto lesních biotopů.

Trasa záměru překračuje několik vodotečí a jejich údolních niv. Vodoteče a jejich údolní nivy jsou detailně řešeny v souvislosti s navrženými technickými řešeními jejich překonání, řešením vodohospodářských objektů, protipovodňové ochrany, řešení prvků ÚSES a migrace organismů.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ VKV lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

### **Vlivy na prvky ÚSES**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Ze skladebných prvků ÚSES kříží trasa záměru pouze biokoridory, a to jak lokální, tak i regionální a nadregionální úrovně. Trasa kříží celkem 7 biokoridorů, z nichž část je označena jako nefunkční, případně částečně funkční.

Pro převedení liniových prvků ÚSES (biokoridorů) přes přeložku silnice I/12 jsou navržena technická provedení stavby, které minimalizují snížení migračního potenciálu pro živočichy.

V dokumentaci jsou navržena opatření k vyloučení či snížení nepříznivých vlivů systém ÚSES. Jedná se například o instalaci protihlukových stěn na mosty k zabránění nízkého přeletu ptáků, minimálních průchodných výšek pod mostními konstrukcemi, zákaz používání prostého betonu v místech zvířecích přechodů atd.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na ÚSES lze z hlediska velikosti a významnosti v případě dodržení všech navržených podmínek označit jako akceptovatelné.

### **Vlivy na krajinný ráz**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Vliv záměru na krajinný ráz byl vyhodnocen v souladu s ustanovením §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, dle Metodického postupu posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz. Vzhledem ke skutečnosti, že téměř dvě třetiny trasy přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly jsou vedeny v zářezech a součástí záměru jsou sadové úpravy, které umožní zakrytí záměru a jeho lepší zapojení do krajiny je jeho vliv hodnocen v rozmezí „žádný“ až po „Středně silný“.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na krajinný ráz lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

### **Vlivy na hmotný majetek, kulturní památky, archeologie**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Z důvodu přípravy realizace záměru bude nutné provést odstranění celkem 3 staveb. Konkrétně se jedná o demolici Vodárenského objektu - k.ú. Květnice a objektů Na Široké louce - k.ú. Škvorec, které jsou postaveny bez platného stavebního povolení. Vzhledem k charakteru a užívání těchto staveb není důvod považovat jejich odstranění za významný negativní vliv.

Záměrem nebudou dotčeny žádné kulturní památky, v případě archeologických nálezů bude informován Archeologický ústav AV ČR a umožněno provedení záchranného archeologického průzkumu v souladu s ustanovením zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, v platném znění.

V trase záměru přeložky silnice I/12 se nenachází žádné kulturní památky.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na v hmotný majetek, kulturní památky a archeologické nálezy lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

### **Přeshraniční vlivy**

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na veřejné zdraví a životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí překračující hranice České republiky.

Proces posuzování vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí posuzuje potenciální vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí z hlediska akceptovatelnosti jejich velikosti a významu. Z uvedeného pohledu nebyl v předložené dokumentaci nalezen žádný natolik významný faktor, který by bránil posuzovanému záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ za předpokladu splnění podmínek závazného souhlasného stanoviska jeho realizaci.

Na základě údajů obsažených v předložené dokumentaci a s ohledem obdržená vyjádření a při respektování podmínek uvedených v návrhu závazného stanoviska příslušného orgánu státní správy - Ministerstvo životního prostředí - lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný v obou posuzovaných variantách. Zpracovatel posudku doporučuje Ministerstvu životního prostředí vydat souhlasné závazné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění k záměru

„I/12 Běchovice - Úvaly“

a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska, který je součástí tohoto posudku.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v návrhu závazného stanoviska pro orgán státní správy - MŽP - lze učinit závěr, že technickými opatřeními lze minimalizovat negativní vlivy záměru na životní prostředí. Toto vyjádření se týká výhradně ochrany životního prostředí a nenahrazuje vyjádření jiná.



## VII. NÁVRH STANOVISKA

zpracovaný dle zákona č. 100/2001 Sb., příloha č.6 o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů v platném znění (dále jen zákon č. 100/2001 Sb.)

### MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

V Praze dne

Č. j.:

#### Závazné stanovisko

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), podle § 9a odst. 1 až 3 zákona

vydává

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

k záměru

„I/12 Běchovice - Úvaly“

#### I. Povinné údaje

##### 1. Název záměru:

I/12 Běchovice - Úvaly

##### 2. Kapacita (rozsah) záměru:

Přeložka silnice „I/12 Běchovice – Úvaly“ je novostavba čtyřpruhové směrově rozdělené komunikace I. třídy návrhové kategorie S24,5/100 v délce 12 601 m.

Trasa přeložky komunikace začíná napojením na mimoúrovňovou křižovatku Dubeč (MUK Budeč bude realizována v rámci záměru SOKP, stavba 511) na území Hlavního města Prahy odkud pokračuje východním směrem mezi MČ Praha – Běchovice a Praha – Dubeč, mezi MČ Újezd nad Lesy a MČ Praha – Koloděje, dále severně od obcí Sibřina a Květnice. Do původní trasy se silnice vrací za městem Úvaly mimoúrovňovou křižovatkou Tuklaty.

Součástí stavby je jsou úpravy silnic II. třídy, III. třídy a místních komunikací v celkové délce 5,639 m a úpravy přístupových cest a polních cest v celkové délce 8,857 m, a dále vybudování 6 mostů na trase přeložky silnice I/12 a 17 mostů na ostatních komunikacích.

Stavba je navržena ve dvou variantách lišících se počtem navržených mimoúrovňových křižovatek. Varianta 5 MUK zahrnuje celkem pět mimoúrovňových křižovatek Běchovice, Koloděje, Újezd n. Lesy, Škvorec, a Tuklaty. Varianta 6 MUK Běchovice, Koloděje, Újezd n. Lesy, Škvorec, Květnice a Tuklaty.

Stavba přeložky silnice I/12 dále zahrnuje realizaci propustků na hlavní trase a ostatních silnicích a komunikacích, záručních zdí, objektů odvodnění komunikací, úprav vodotečí, přeložek, provizorních komunikací, protihlukových opatření, oplocení, sadových úprav a dalších souvisejících provozních staveb.

Parametr záměru	Varianta A 5 MUK	Varianta B 6 MUK
Třída silnice	I. třída	I. třída
Kategorie komunikace	S 24,5/100	S 24,5/100
Délka hlavní trasy (m)	12 601	12 601
Délky úprav ostatních komunikací (silnice II., III. tř. a místní)	5 639	5 639
Délky úprav ostatních komunikací (přístupové a polní cesty)	8 857	8 857
Délka provizorních komunikací	860	496
Mimoúrovňové křižovatky (MUK)	5	6
Okružní křižovatky (součást MUK)	2	3
Okružní křižovatky samostatné se spojovací větví	1	1
Okružní křižovatky celkem	3	4
Celková délka křižovatkových větví (m)	4 219	5 015
Velké mostní objekty na hlavní trase	6	6
Ostatní mostní objekty	17	17

### 3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1:

Kategorie I, bod 9.4 Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdních pruzích, včetně rozšíření nebo přeložek stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou a méně jízdních pruzích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pruzích, o délce 10 a více km.

### 4. Umístění záměru:

Kraj (NUTS)	Obec (ZÚJ)	Katastrální území (IČÚTJ)
Praha	Hlavní město Praha - Běchovice (554782)	Běchovice (601527)
	Hlavní město Praha - Dubeč (554782)	Dubeč (633330)
	Hlavní město Praha - Koloděje (554782)	Koloděje (668508)
	Hlavní město Praha - Újezd nad Lesy (554782)	Újezd nad Lesy (773778)
Středočeský	Dobročovice (565008)	Dobročovice (627313)
	Květnice (564982)	Květnice (747751)
	Sibřina (538761)	Sibřina (747769)
	Škvorec (538884)	Škvorec (762733)
	Tuklaty (533785)	Tuklaty (771422)
	Úvaly (538957)	Úvaly (775738)

### 5. Obchodní firma oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

### 6. IČ oznamovatele:

65993390

### 7. Sídlo (bydliště) oznamovatele:

Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

**8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí**

**I. Podmínky pro fázi přípravy záměru**

1. V případě realizace varianty 6 MUK musí být realizována technická opatření, která zajistí průkazné splnění platných hygienických limitů pro hluk z provozu na místních komunikacích III. třídy v chráněném venkovním prostoru staveb v ulici Na Ladech v obci Květnice.
2. V projektu sadových úprav nesmí být použity nepůvodní dřeviny a keře. Druhy dřevin a keřů musí být na všech lokalitách kde budou prováděny sadové úpravy voleny s ohledem na jejich geografický původ (autochtonní), a konkrétní (lokální) stanovištní podmínky a místní krajinný ráz, tak aby bylo zajištěno rychlé zapojení silnice do okolní krajiny. Projekty sadových úprav budou projednány s místně příslušnými odbory pro životní prostředí a péči o zeleň.
3. Na základě hydrogeologického průzkumu bude provedeno modelové posouzení proudění podzemních vod a simulace účinků projektovaných zářezů zasahujících do hladiny podzemní vody na hydrologický režim dotčeného území. Na základě tohoto posouzení budou v případě potřeby navržena opatření k minimalizaci negativních dopadů záměru na m-denní průtoky v Běchovickém potoce, registrované VKP na Běchovickém potoce a stávající vodní zdroje, včetně domovních studen. Uvedené hydrologické posouzení včetně navržených opatření bude součástí dokumentace pro vydání územního rozhodnutí.
4. Součástí projektové dokumentace bude koordinační vodohospodářská studie se stavbou SOKP 511, která podrobně vyhodnotí vlivy na Říčanský potok a Rokytku. Studie bude zaměřena zejména na vlivy zimní údržby komunikací a problematiku vlivů na n-leté průtoky ve vodotečích a optimalizaci prvků odvodňovacích systémů.
5. Součástí hydrogeologické studie bude prověření tzv. „občasných vodních toků“ uváděných v dokumentaci z hlediska ověření, zda se v každém konkrétním případě jedná o vodní tok vedený v Centrální evidenci vodních toků nebo odvodňovací zařízení, které nejsou považovány za vodními toky.
6. Odtoky z retenčních nádrží budou přednostně zaústěny do potoků a řek, zaústění do melioračních kanálů či občasných vodotečí realizovat pouze v nezbytně nutném rozsahu a po odsouhlasení příslušným vodoprávním úřadem.
7. V následujících stupních projektové přípravy prověřit umístění objektu retenční nádrže RN č.1 (SO 361) z hlediska jeho umístění v aktivní záplavového území (území  $Q_{100}$ ), a v případě prokázání zhoršení odtokových poměrů navrhnout přesunutí objektu minimálně mimo aktivní zónu záplavového území ( $Q_{100}$ ) nebo navrhnout řešení, které zajistí zachování odtokových poměrů na přijatelné úrovni. Navržené řešení bude předáno k vyjádření Povodí Vltavy s.p..
8. V projektu záměru, a zejména při jeho realizaci, musí být u křížení silnice I/12 s prvky ÚSES dodrženy následující požadavky:
  - a. U LBK265 Říčanský potok, NRBK66 údolí Výmoly a LBK5 údolí Dobročovického potoka – zachováním světlosti minimálně cca 5,8 m v nejnižším bodě u vodoteče a zachování původní břehové linie. Výstavba neprůhledné bariéry o výšce minimálně 2,5 m nad místy s porosty rákosu, aby zabránily migrujícím ptákům alternativní přelet mostního objektu nízko nad vozovkou (zamezení kolize přeletujících ptáků s projíždějícími vozidly). U NRBK66 údolí Výmoly a LBK5 údolí Dobročovického potoka bude pohyb obojživelníků usměrněn naváděcí zídka (výška 50 cm, kolmo) od RN jižně od I/12 směrem k propustku, pod hlavní trasou přeložky I/12. Propustek o průměru 80/100 cm s rovným dnem.
  - b. U RBK39 Vidrholec-Uhříněvská obora a Rokytky, LBK č. 39 - zachováním světlosti minimálně cca 5,0 m v nejnižším bodě u vodoteče a zachování původní břehové linie. Výstavba neprůhledné bariéry

- o výšce minimálně 2,5 m nad místy s porosty rákosu, aby zabránily migrujícím ptákům alternativní přelet mostního objektu nízko nad vozovkou (zamezení kolize přeletujících ptáků s projíždějícími vozidly).
- c. U LBK7 Škvorecký potok – zachováním světlosti minimálně cca 4,9 m v nejnižším bodě u vodoteče a zachování původní břehové linie. Výstavba neprůhledné bariéry o výšce minimálně 2,5 m nad místy s porosty rákosu, aby zabránily migrujícím ptákům alternativní přelet mostního objektu nízko nad vozovkou (zamezení kolize přeletujících ptáků s projíždějícími vozidly).
9. Propustky na silnici I/12 a navazujících nebo souvisejících komunikací musí splňovat následující požadavky:
- propustky musí vyústovat vně oplocení kolem komunikace
  - v místě vyústění propustků nesmí být umístěny prohlubně či jímky s kolmými stěnami
  - případné výškové stupně nesmí být vyšší než 10 cm
  - vyústění musí být řešeno s využitím přírodních prvků
  - propustky je nutno řešit v takovém spádu, aby nevznikala zatopená místa
  - v případě převádění trvalých průtoků musí být zachován suchý pás země minimálně po jedné straně koryta, o minimální šířce 50 cm
  - břehy musí být členité, optimální je původní půdní povrch, částečně vyhovující je kamenná rovnanina
  - nepříjemné je použití větších ploch prostého betonu (plocha prostého betonu nesmí přesáhnout 40% zpevněné plochy)
10. Do fáze dokumentace pro stavební povolení realizovat v místě zářezů s napjatou hladinou podzemní vody zonální měření hydraulického potenciálu v průběhu hloubení ověřovacích průzkumných sond, v úsecích s předpokládaným ovlivněním režimu podzemních vod realizovat doplňující průzkumné práce potřebné pro modelové řešení proudění podzemních vod a simulace účinku projektované stavby.
11. V následujících fázích projektové přípravy provést v rámci doplňujícího průzkumu hydrogeologický průzkum lokalit skládky při jižním okraji Běchovic, mezi toky Rokytky a Říčanského potoka v k.ú. 601527 Běchovice, cca 500 m JZ od centra obce, a lokality skládky lokalizované předběžným geotechnickým průzkumem v dobývacím prostoru starého lomu severovýchodně od obce Květnice (k.ú Dobročovice nebo k.ú. Újezd nad Lesy) v půdorysu navrhované silnice I/12. v rozmezí staničení 7,2 - 7,3 km se zaměřením na ověření výskytu kontaminace a možnosti migrace kontaminace mimo lokalitu ve smyslu Metodického pokynu MŽP pro průzkum kontaminovaného území (Věstník MŽP, č. 9, září 2005). Pokud bude ověřena významná kontaminace a potenciální rizika pro jeho šíření, bude lokalita podrobena Analýze rizika kontaminovaného území ve smyslu Metodického pokynu MŽP (Věstník MŽP č. 3, březen 2011). V případě zjištění neakceptovatelných rizik na majetek nebo pro ekosystémy budou odborně způsobilou osobou (hydrogeolog) navržena adekvátní nápravná a kompenzační opatření. Hydrogeologický průzkum a případný návrh opatření bude podkladem žádosti pro vydání stavebního povolení.
12. Podkladem pro územní řízení bude aktualizace průzkumů vodních zdrojů. Na základě výsledků průzkumu bude aktualizován monitoring vodních zdrojů pro období realizace záměru a po zprovoznění záměru. První měření bude provedeno 3 roky před zahájením výstavby. Do monitoringu je doporučeno zahrnutí objektů domovní studny v cca 1.90 km (studna pro objekty č. p. 472 a 473, ulice K Jalovce, Běchovice), domovní studny v cca 9.70 km (chatová osada v k. ú. Úvaly) a vývěru u Myší díry v cca 10.35 km. V případě prokázání vysokého rizika ovlivnění vodních zdrojů (významné snížení vydatnosti, snížení hladiny nebo ztráta vody) bude včas zajištěna adekvátní náhrada těchto zdrojů zásobením vodou. Na základě provedeného hydrogeologického průzkumu budou do monitoringu vodních zdrojů zahrnuty všechny domovní studny, které budou potenciálně dotčeny změnou hladiny z důvodu realizace záměru (měření výšky hladiny vody).
13. Podkladem pro stavební řízení bude seznam dřevin rostoucích mimo les, vytvořený ve spolupráci s určeným biologickým dozorem stavby, které budou v rámci výstavby pokáceny, přesazeny nebo ochráněny před poškozením dle ČSN 83 9061 (dřeviny budou zaneseny do mapového podkladu



- v měřítku 1:5 000). Návrh bude projednán s místně příslušnými odbory pro životní prostředí a péči o zeleň.
14. Podkladem pro stavební řízení bude aktualizovaná hlukové studie, která na základě aktualizovaných intenzit dopravy stanoví definitivní parametry protihlukových opatření (jak organizačních opatření – omezení rychlosti, zjednosměrnění komunikací apod. tak technické parametry protihlukových valů a zdí).
  15. Podkladem pro stavební řízení bude aktualizovaná migrační studie na jejímž základě bude kromě jiného navržena úprava povrchů pod navrhovanými mosty. Součástí migrační studie bude prověření a návrh stavebního uzpůsobení míst křížení záměru komunikace s migračními trasami zvěře (zejména černé, muflonů a dalších druhů) k umístění stacionárních či dočasných odchyťových zařízení jako prevenci vzniku kolizí vozidel se zvěří pro zvýšení ochrany zdraví osob a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
  16. V projektu sadových úprav bude v prostoru mezi MÚK Dubeč a MÚK Běchovice (km 0,00 – 2,50) a MÚK Květnice a SO 204 - most přes bezejmennou vodoteč od Třebohostic (km 6,70 – 7,90) za účelem snížení negativního vlivu stavby na krajinný ráz v maximální možné míře použito sazenic dřevin se zapěstovanou korunou (vysokokmen) o obvodu kmene minimálně 10-12 cm. Výsadby dřevin budou doplněny výsadbou druhově vhodného keřového patra.
  17. Sadové úpravy budou navrženy i v areálech DUN a RN, při jejich návrhu bude zohledněn i požadavek na začlenění těchto areálů do okolní krajiny. Doporučuje se v oplocení areálů DUN a RN navrhnout lokální zvýšení spodní hrany oplocení o 8 až 10 cm nad terén z důvodu umožnění migrace drobných živočichů.
  18. V projektu sadových úprav bude zohledněna účinnost stromů a keřů na eliminaci prachu a benzo(a)pyrenu. Při navrhování liniových a skupinových prvků zeleně musí být zohledněno zachování důležitých pohledových os a neopakovatelnosti krajinné scény dle posouzení krajinného rázu v Dokumentaci EIA. Dočasně odstraněná zeleň bude zejména podél vodních toků navržena s ohledem na zachování liniového charakteru zeleně s použitím v místě stávajících druhů dřevin.
  19. Součástí projektu sadových úprav bude harmonogram realizace výsadeb. Výsadby zeleně budou v maximálním možném rozsahu realizovány již v průběhu výstavby přeložky silnice I/12.
  20. Negativní vliv záměru na krajinný ráz bude minimalizován návrhem, pokud to bude z technického hlediska možné, přírodním charakterem všech doprovodných prvků, např. doplňování protihlukových stěn popínavými rostlinami.
  21. Břehy DUN a RN budou přírodního charakteru a budou projektovány a realizovány tak, aby obojživelníci mohli nádrž opustit a nedocházelo k jejich úhynu, což vyžaduje sklon břehů 1:8 až 10 v minimální šíři 1,5 m. Retenční nádrže budou projektovány realizovány se stálou hladinou vody. Objem stálého nadržení bude optimalizován i s ohledem na zimní údržbu komunikací. Vozovky v areálu DUN a RN budou přírodního charakteru, nezpevněné (např. zatravněné s použitím štěrkových trávníků, popř. štěrkových povrchů zpevněných voštinovými rohožemi v úsecích pojezdu nákladních aut).
  22. Podmostí všech mostních objektů musí být realizováno v souladu s TP180 tak, aby alespoň částečně byla umožněna migrace živočichů, což bude zajištěno především minimalizací podílu zpevněných ploch (ideálně omezených jen na plochu převáděných komunikací), ostatní plochy (alespoň volné průchozí pruhy mimo komunikaci) realizovat jako nezpevněné. Naprosto nevhodné je rovněž štěrkové podmostí nebo kámen uložený do betonu.
  23. Z hlediska ochrany krajinného rázu, estetiky zapojení záměru do krajiny a ochrany přeletujících a hnízdících ptáků prověřit možnost prodloužení protihlukových stěn na mostním objektu přes Říčanský potok a pomocí vhodných vegetačních úprav zapojit tuto část záměru do krajiny.
  24. Před započítáním stavebních prací bude v rámci projektu organizace výstavby provedena aktualizace návrhu nakládání s přebytečnými zeminami a horninami z výkopů a přebytečnou ornici. Přednostně budou materiály využity v rámci rekultivací či na jiných stavbách pro účely realizace násypů,

- protihlukových valů atp., přebytky budou uloženy na skládky. Aktualizovaný projekt organizace výstavby bude projednán se příslušným orgánem ochrany půd a stavebním úřadem.
25. Před započítáním výstavby bude provedena aktualizace koordinace výstavby se stavbou SOKP 511, případně dalšími záměry realizovanými v území souběhu, bude stanoven harmonogram staveništní dopravy na veřejných komunikacích se zohledněním aktualizovaných míst, kam budou přebytky z výkopů odváženy tak, aby nedošlo k překročení maximálních povolených intenzit staveništní dopravy na veřejných komunikacích obousměrně, které zajistí plnění hygienických limitů hluku, které byly stanoveny pro Štěrboholskou spojku – 300 NA/den, na SOKP 510 na 400 NA/den a na I/12 na 110 NA/den. Případné navýšení uvedených intenzit lze provést před započítáním výstavby na základě aktualizované hlukové studie pro období výstavby, která bude odsouhlasena místně příslušnými orgány hygieny a projednána s místní samosprávou.
  26. Podkladem pro územní řízení bude upřesnění úprav vodních toků, které bude projednáno se správcem dotčených vodních toků. bude řešeno v rámci územního řízení.
  27. Podkladem pro územní řízení bude doložení křížení vodotečí hydrotechnickými výpočty a stanovisky správců dotčených vodních toků. Mostní objekty a propustky budou navrženy s souladu s ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“ a ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s dráhami, pozemními komunikacemi a vedením“. Dokumentace mostních objektů bude obsahovat zakreslení hladiny  $Q_{100}$  do podélných profilů.
  28. Podkladem pro územní řízení bude upřesněno technické řešení odvádění dešťových vod včetně umístění nádrží s možností zachytu ropných látek a sedimentů, včetně volných objemů pro zachyt srážkové vody a zajištění časového odstupu jejich řízeného vypouštění. Řešení bude doloženo hydrotechnickým výpočtem na základě monitoringu povrchových vod. Návrh řešení bude předložen rovněž správcům dotčených vodních toků.
  29. V následujícím stupni projektové přípravy záměru bude prověřeno využití celého předpokládaného objemu skrývky hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin pro potřeby rekultivace dočasně odňaté zemědělské půdy a dále pro založení ploch funkční zeleně na trvale odňaté zemědělské půdě v rámci realizace záměru nebo jeho bezprostředním okolí.
  30. V následujících stupních projektové přípravy, nejpozději do podání žádosti o vydání územního rozhodnutí, prověřit možnosti poskytnutí vytěžených zemin pro krajinářské úpravy mimo rámec posuzovaného záměru, například formou terénních úprav pro náhradní výsadby, v okolí navrhované přeložky silnice I/12 na území Středočeského kraje s cílem lépe začlenit silnici do krajiny a plynule tak navázat na sadové úpravy navrhované na území HMP.
  31. Do dalších stupňů projektové dokumentace prověřit z důvodu zajištění maximální možné prostupnosti krajiny, a to v celé délce záměru možnost koncipování všech nadezdů místních komunikací, polních cest a silnic III. třídy tak, aby mohly plnit funkci biomostů (zvířecích přechodů) nebo alespoň bezpečných přechodů pro obyvatele provozující zde místně běžné sportovní aktivity (cyklistika, běh, jízda na koni...). Rozšíření mostních objektů na „biomosty“ se týká zejména stavebních objektů SO 222, SO 224, SO 226. Prověření zajištění bezpečného průchodu pro obyvatele se týká zajištění mimoúrovňového křížení na cyklotrase v místě přivaděče na MUK Běchovice, na křížení trasy se silnicí III/0126, stavebního objektu SO 223 a SO 225.
  32. Do dalších stupňů projektové dokumentace prověřit z důvodu zajištění prostupnosti krajiny pro obyvatele možnost prodloužení historické cesty ve staničení stavby 6,3 – 6,4 km společně s převedením bezejmenného vodního toku, nebo dimenzování propustku ve staničení 6,263 km na průchod chodce, případně cyklisty vedoucího jízdní kolo, a napojení propustku na stávající historickou polní cestu. Propustek musí být přímý.
  33. V následujících stupních projektové přípravy prověřit možnosti zachování, případně obnovení stávajících tradičních cest zajišťující vazby MČ Koloděje, MČ Běchovice a MČ Újezd nad Lesy, zejména trasu podél Rokytky do Běchovic (pěší), K Běchovicům (cyklo), Blatovská (pěší, cyklo), V Lipách (cyklo)

a propojení lokality Na Skalce – Ježovická (pěší, cyklo, agro) a v maximálním možném rozsahu umožnit jejich funkčnost.

34. Do projektové dokumentace pro územní řízení prověřit, navrhnout a projednat navýšení a rozšíření v Dokumentaci EIA již navržených protihlukových valů. Výška valů, pokud to nebude technicky vyloučeno, musí být minimálně 5 m nad úroveň vozovky. V místech kde valy nejsou navrženy a kde je přeložka silnice I/12 vedena v úrovni terénu nebo v mělkých zářezech (do 5 m nad úroveň vozovky) navrhnout a projednat protihlukové valy v takové výšce, která zajistí eliminaci emitovaného hluku. Hřeben valu však musí být minimálně 5 m nad niveletou vozovky.
35. Do projektové dokumentace pro územní řízení navrhnout a projednat vybudování přírodního protihlukového valu v úseku km 5,75 – 6,35, pokud to bude technicky možné o minimální výšce 8m.
36. V úseku km 10,0 – 10,4 vybudovat protihluková zařízení k ochraně obce Škvorec tak, aby trasa přeložky vedená v zářezech plynule navazovala na protihlukové clony, jejichž součástí bude i protihluková stěna na mostní konstrukci. K zapojení protihlukových zařízení do krajiny použít vhodné vegetační úpravy.
37. V celé délce přeložky silnice I/12 prověřit možnost použití při konstrukci povrchu vozovky silnice moderních materiálů pro snížení hlučnosti emitované provozem na silnici, například nízkohlučný asfaltový povrch. Nízkohlučné povrchy použít zejména na přivaděčích a v místech silnice I/12 lokalizovaných v blízkosti stávající obytné zástavby.
38. V následujících stupních projektové dokumentace prověřit možnost upravení dispozičního řešení MUK Koloděje do tvaru vstříčné křižovatky tzv. diamantu. V případě prokázání pozitivního vlivu na akustickou situaci (tj. v místě nejbližší obytné zástavby pokles hluku o více než 2 dB) a splnění podmínek z hlediska plánovaných dopravních intenzit, dispoziční ve tvaru vstříčné křižovatky upřednostnit.
39. V následujících stupních projektové přípravy prověřit vlivy záměru na chráněný objekt mateřské školy Sibřina, Říčanská 100, Sibřina a před zahájením realizace záměru zajistit realizaci takových technických opatření, která zajistí, že nebudou po dobu výstavby a realizace zhoršeny akustické podmínky a kvalita ovzduší ve venkovním prostoru uvedeného chráněného objektu (vhodnými technickými opatřeními jsou například protihlukové bariéry, mobilní protihlukové bariéry, protihlukové valy, sadové úpravy). Výchozí stav kvality ovzduší a akustický stav bude ověřen měřeními.
40. V případě zvažování návrhu osvětlení silnice provést pouze osvětlení MUK a částí předepsaných zákonem. Ostatní úseky přeložky silnice I/12 ponechat bez osvětlení.
41. Na území MČ Koloděje nebudou budovány, ani ze strany oznamovatele vytvářeny podmínky pro budoucí výstavbu, stanice PHM, odstavné plochy ani odpočívky.

## II. Podmínky pro fázi realizace záměru

42. Pracovní doba na staveništích, včetně staveništní dopravy, bude povolena v době od 07:00 do 21:00 hod každý den v týdnu. Výjimku pro provádění prací mimo stanovenou pracovní dobu, například s ohledem na technologie výstavby, které nelze přerušit, je nutno získat předem od územně příslušného orgánu státní správy ve smyslu odst. 6, §47 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích.
43. Do projektu zásad organizace výstavby budou zapracovány požadavky na minimalizaci negativních vlivů na ovzduší (zejména emise prachu) a hluk při výstavbě, včetně:
  - a. Převoz materiálu realizovat v maximální míře ve stopě navrhované komunikace
  - b. Všech požadavků na minimalizaci vlivů výstavby na ovzduší, které jsou uvedené v příloze H.5 Dokumentace – I/12 Běchovice – Úvaly – Modelové hodnocení kvality ovzduší v kap. 6.6. Opatření pro omezení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší.
  - c. Na všech staveništích budou vytvořeny plochy pro mytí vozidel před výjezdem na veřejné komunikace. S vodami z těchto mycích ploch je nutno nakládat jako s vodami odpadními s možnou kontaminací ropnými látkami.

- d. Dešťové vody z ploch staveniště, které nemohou být kontaminovány ropnými látkami, se požaduje přednostně vsakovat na pozemku staveniště, případně odvádět do vodotečí. Před vsakováním i před vypouštěním do vodotečí musí být tyto vody předčištěny v usazovacích nádržích. V případě, že nebude možno použít definitivní nádrže, budou vybudovány staveništní usazovací nádrže vybavené i nornou stěnou.
  - e. Protihlukové valy budou v maximální míře (s ohledem na postup výstavby) realizovány v počáteční fázi výstavby.
  - f. Pod parkujícími nákladními automobily a stavebními stroji na staveništi a prostorách zařízení staveniště bude vždy umístěna nádoba pro zachyt případných úkapů.
  - h. Nedílnou součástí projektu zásad organizace výstavby bude systém pravidelné kontroly dodržování všech výše uvedených zásad nezávislou osobou (ekologický nebo biologický dozor stavby), která bude vybavena právem sankcionování zaměstnanců stavby i jednotlivých subdodavatelů.
44. Do havarijního plánu pro výstavbu budou zapracovány požadavky na použití strojů s biologicky odbouratelnými mazivy a požadavky pro případ havárie při úniku pohonných látek a olejů.
45. Obyvatelé objektů, kde dojde při realizaci výstavby ke zvýšení hluku, budou předem seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.
46. Nákladní auta, která budou zajišťovat mimostaveništní dopravu, budou viditelně označena.
47. Využívání objízdných tras v okolí přeložky I/12 pro provoz staveništní dopravy bude probíhat po dobu maximálně 1 roku. Za objízdné trasy se nepovažují nadřazené komunikace využívané pro obslužnou staveništní dopravu, které vedou mimo hodnocené území (Štěrboholská spojka, SOKP 510, pokračování stávající I/12 směrem na východ). V případě, že by měla objízdná trasa sloužit pro delší období anebo bude vedena komunikacemi, kde dochází k překračování stanovených hygienických limitů hluku z provozu na pozemních komunikacích, bude nutné žádat o vydání časově omezeného povolení v souladu s § 31 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
48. Vedení staveništní dopravy pro krátkodobé objízdné trasy po pozemních komunikacích, u kterých dochází k překračování hygienického limitu hluku pro starou hlukovou zátěž, 70 dB v denním období, je podmíněno získáním časově omezeného povolení v souladu s § 31 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
49. Pro staveništní dopravu nebudou využívány následující ulice: Do Říčán, K Jalovce, Ke Kolodějům. Dále nebude pro staveništní dopravu využívána ul. Do Panenek v úseku ul. Českobrodská – Ke Kolodějům.
50. Rozšířit seznam dopravně – organizačních opatření, uplatněných ve stavu se záměrem (tabulka 2, str. 29 Dokumentace EIA o opatření „Praha – Koloděje, ulice V Lipkách, rozšíření omezení rychlosti na 30 km/h („zóna 30“) na celý úsek v zástavbě, zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 3,5 t“.
51. V průběhu výstavby přeložky silnice I/12 trvale zachovat propojení mezi MČ Koloděje a Újezd nad Lesy ulicí V Lipkách, například pomocí mostních provizorií, umožňující provoz linky MHD. Podmínka nevylučuje podmínku 52.
52. V průběhu výstavby bude zajištěn biologický (ekologický) dozor, který bude prováděn způsobilou osobou k zajištění správné realizace podmínek k ochraně přírody obsažených jednak v tomto závazném stanovisku a jednak v příslušných rozhodnutích orgánů ochrany přírody. Biologický dozor bude rovněž operativně řešit ochranu volně žijících druhů živočichů v průběhu stavby. Odborně způsobilou osobou se rozumí osoba s úplným vysokoškolským vzděláním v oblasti přírodních věd, zemědělství nebo lesnictví).
53. Zemní práce a založení pilířů mostních objektů v PP Lítožnice je třeba provádět mimo hlavní období rozmnožování živočichů, tj. práce realizovat v období 1. srpna až 28. února. Výjimku z této podmínky může povolit biologický (ekologický) dozor stavby.
54. Kácení dřevin nesmí být realizováno v období hlavního hnízdní ptáků, které je v tomto území stanoveno od 20.3. do 30.6. Kácení se navrhuje provádět mimo vegetační období. Termín provádění

kácení může být po souhlasu biologického (ekologického) dozoru upraven. V zimním období se nesmí kácet doupné stromy, využívané k přezimování.

55. Dřeviny a keře v blízkosti stavby, které budou zachovány, budou před započítáním výstavby ochráněny před mechanickým poškozením dle ČSN 83 9061. V případě poškození dřevin budou odborným způsobem, stanoveným biologickým dozorem, urychleně ošetřeny a učiněna opatření, stanovená biologickým dozorem, k zabránění opakování poškození.
56. Realizaci protihlukových valů a sadových úprav provádět dle schváleného harmonogramu z projektu pro stavební povolení průběžně již během výstavby. Pro sadové úpravy protihlukových valů používat kvalitní vzrostlé sazenice dřevin a keřů.
57. V místech instalace trvalých zábran pro obojživelníky instalovat dočasné zábrany pro obojživelníky a zabránit tak průniku obojživelníků na staveniště.
58. Srážkové vody z prostoru staveniště smí být vypouštěny do vodních toků a dalších recipientů pouze po předčištění v trvalých, popř. dočasných usazovacích nádržích.
59. Dodavatel stavby prokazatelně seznámí všechny subdodavatele s požadavky na ochranu životního prostředí, včetně opatření proti znečišťování ovzduší prachem provozem na staveništi, včetně doplňkových opatření pro vybrané oblasti, které budou požadovány v projektu organizace výstavby.
60. Zařízení sloužící k záchytům a odvádění srážkových vod (dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže), případně odvádění podzemních vod, musí mít ihned po jejich dokončení mít určeného provozovatele, případně správce.

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

61. Z důvodu zabezpečení dodržení hygienických limitů emisí hluku z dopravy, emisí chemických látek a bezpečnosti dopravy v sídlech ležících na stávající trase silnice I/12 musí být záměr přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly uveden do provozu současně se stavbou SOKP 511.

### **IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru**

Nejsou stanoveny.

### **V. Podmínky kompenzační**

62. Výsadba zeleně podél navržené silnice I/12 a v prostorech křižovatek. Výsadba bude provedena v ploše minimálně 33 ha. Na uvedené ploše realizována výsadba cca 3-4 tisíc autochtonních druhů stromů a cca 4 000-5 000 m<sup>2</sup> druhově autochtonních keřových porostů, odpovídajícím stanovištním podmínkám, s ohledem na požadavky bezpečnosti provozu na komunikacích a krajinného rázu. Podle metodiky používané na výpočet kompenzací BaP k 03/2017 toto množství stromů a keřů zajistí i při započítání náhrady za kácené porosty s více jak dvojnásobnou rezervou eliminaci celého příspěvku BaP po zprovoznění navrhované komunikace.

## **II. Odůvodnění**

### **1. Odůvodnění vydání souhlasného/nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek**

Předmětem posuzování je novostavba přeložky silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly „I/12 Běchovice – Úvaly“ od napojení na MÚK Dubeč (SOKP, stavba 511) až po napojení na stávající trasu silnice I/12 mezi obcemi Úvaly a Tuklaty v celkové délce 12 601 m, v šířkovém uspořádání S24,5/100 (čtyřpruhová směrově rozdělená komunikace). Přeložka silnice I/12 se v navrhované trase v maximální možné míře vyhýbá obytným částem anebo plochám určeným k obytné funkci.

K posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byla dne 5. 5. 2017 MŽP, OPVIP předložena dokumentace o posuzování vlivů na životní prostředí záměru „I/12 Běchovice - Úvaly“ (dále

jen "dokumentace") zpracována oprávněnou osobou Ing. Richardem Kukem, držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. Zpracování dokumentace nepředcházelo zjišťovací řízení. Oznamovatel využil § 6 odst. 5 zákona 100/2001 Sb. v platném znění a předložil místo oznámení dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí podle přílohy č. 4 k tomuto zákonu.

V předložené dokumentaci je záměr posuzován jedním směrovým vedením a ve dvou variantách mimoúrovňových křížení na trase. Varianta označovaná 5 MUK zahrnuje pět mimoúrovňových křížení, varianta označovaná 6 MUK zahrnuje šest křížení a oproti variantě 5 MUK je do trasy vložena MUK Květnice.

V dokumentaci a v jejích přílohách bylo provedeno zevrubné vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, které jsou hodnoceny ve všech aspektech a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu. Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace záměru byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí vychází z hodnocení modelových výhledových stavů intenzit dopravy pro rok 2025 a rok 2040+. Hodnocení je vždy provedeno pro stav bez záměru a ve variantě 5 MUK a 6 MUK. Předpokládané intenzity dopravy pro jednotlivé stavy v hodnoceném území byly vyhodnoceny TSK hl. m. Prahy pro současný stav a stavy v roce 2025, a IPR Praha pro stavy v roce 2040+. Uvedené cílové stavy intenzity dopravy byly vyhodnoceny akustikou studií a rozptylovou studií (modelové hodnocení kvality ovzduší), které byly podkladem pro studii vyhodnocení zdravotních rizik. Podkladem pro hodnocení vlivu záměru na flóru, faunu, ekosystémy a ÚSES byly přírodovědným průzkum, dendrologickým průzkum, migrací studie a speciální studie zabývající se kumulativními vlivy záměrů přeložky silnice I/12 a SOKP, stavba 511 na PP Lítožnice. Podkladem pro vyhodnocení vlivů záměru na půdy byl pedologický průzkum. Dokumentace se rovněž zabývá hodnocením vlivu záměru na povrchové a podzemní vody, pro které je vypracována studie hodnotící vliv záměru na vody dle čl. 4.7 rámcové směrnice o vodách. Hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz je vypracováno na základě posouzení vlivu stavby na krajinný ráz dle §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Dokumentace dále v příslušných kapitolách hodnotí vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky.

Z hodnocení provedených v dokumentaci vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí a záměr přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly bude z hlediska posuzovaných vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví akceptovatelný. V důsledku výstavby a provozu záměru na přeložce silnice I/12 v úseku Běchovice - Úvaly nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými technickými a organizačními opatřeními a které by zásadně bránily realizaci stavby.

K dokumentaci bylo doručeno celkem 42 vyjádření, z nichž bylo 12 vyjádření samostatných územních celků, 17 vyjádření správních úřadů a 14 vyjádření veřejnosti (občané a zapsané spolky). Z celkem 14 vyjádření veřejnosti bylo jedno vyjádření dodatkem k již zaslánému vyjádření, a dvě vyjádření obsahovala podpisové archy vyjadřující podporu (připojení se) k jinému vyjádření.

Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci jsou vypořádána v části V. posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“).

Dne ???. ???. 2017 byl na MŽP, OPVIP předložen posudek dle přílohy č. 5 k zákonu. Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, tedy že posuzovaný záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný. Zpracovatel posudku doporučuje Ministerstvu životního prostředí vydat kladné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, k záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska, který je součástí posudku.

K posudku bylo obdrženo celkem ?? vyjádření.

Veřejné projednání se konalo dne ???. ???. 2017.

## **Odůvodnění stanovených podmínek:**

## I. Podmínky pro fázi přípravy záměru

- Podmínka č. 1 – v případě realizace varianty 6 MUK (realizace mimoúrovňové křižovatky v obci Květnice) musí být průkazně splněny hygienické limity pro hluk z provozu na místních komunikacích III. třídy v chráněném venkovním prostoru staveb v ulici Na Ladech v obci Květnice. V případě nesplnění hygienických limitů je varianta neakceptovatelná.
- Podmínka č. 2 – stanovuje povinnost používat pro sadové úpravy pouze autochtonní druhy stromů a dřevin. Celý posuzovaný záměr je lokalizován mimo zastavěné území, a proto je nutno jej považovat za záměr nacházející se ve volné krajině. Podle ustanovení §5 odst. 4 je záměrné rozšíření geograficky nepůvodního druhu rostliny nebo živočicha do krajiny možné jen s povolením orgánu ochrany přírody. Důležitá je i poslední věta citovaného odstavce zákona, která definuje geograficky nepůvodní druh rostliny nebo živočicha jako druh, který není součástí přirozených společenstev určitého regionu. Z uvedeného plyne, že i druhy původní (autochtonní) na území České republiky jsou geograficky nepůvodními druhy a jejich svévolné rozšiřování v krajině je porušením zákona. Záměr přeložky silnice je veden nezastavěným územím, do kterého by v žádném případě neměly být vnášeny nepůvodní druhy. Při výsadbách dřevin je nezbytné zohlednit stanovištní podmínky, především hladinu podzemní vody, požadavky na půdu a oslunění. Z uvedeného důvodu byla takto formulována tato podmínka.
- Podmínka č. 3 - Trasa přeložky je v délce téměř 8 km vedena v zářezích, které budou zasahovat do hladiny podzemní vody. Cílem uložení podmínky je terénním průzkumem a modelem ověřit vliv záměru na podzemní vody a navrhnout do dalších stupňů projektové přípravy opatření k omezení negativních vlivů na pozemní vody nebo adekvátní kompenzační opatření k ochraně zdrojů podzemní vody a režimu podzemních vod.
- Podmínka č. 4 – Důvodem uložení podmínky je zajistit omezení kumulativních vlivů zimní údržby ze záměru přeložky I/12 a stavby SOKP 511 na kvalitu povrchových vod a zajistit vzájemnou optimalizaci odvodňovacích systémů obou staveb tak aby negativní vliv zimní údržby na povrchové toky byl minimální.
- Podmínka č. 5 – Z hlediska vypouštění zachycených dešťových vod do recipientů je důležité rozhodnout, zda se jedná o povrchový tok nebo odvodňovací zařízení. Z hlediska ochrany podzemních vod je preferováno zústňovat dešťovou kanalizaci do povrchových toků.
- Podmínka č. 6 - Účelem podmínky je zabránit kontaminaci podzemních vod chloridy průsakem zasolených vod ze zimní údržby silnice.
- Podmínka č. 7 - Navržená retenční nádrž (SO 361) zasahuje do vymezeného aktivní záplavového území Říčanského potoka. Úkolem podmínky je ověřit, že v případě povodňových stavů nedojde ke zhoršení odtokových poměrů a zesílení účinků povodní.
- Podmínka č. 8 - Účelem podmínky je zajistit takové parametry pro přechod biokoridorů přes přeložku silnice I/12, které zajistí bezpečnou a přirozenou migraci živočichů záměrem dotčeným územím.
- Podmínka č. 9 – Podmínka stanovuje parametry pro propustky aby umožňovaly bezpečnou migraci volně žijících živočichů v záměrem dotčeném území mimo biokoridory systému ÚSES.
- Podmínka č. 10 – Účelem podmínky je detailně ověřit hydrogeologickou situaci v lokalitách s napjatou hladinou podzemní vody a zajistit ochranu režimu podzemních vod v oblasti hlubokých zářezů.
- Podmínka č. 11 – V trase záměru jsou předpokládány dvě lokality se starou zátěží. Podmínka má zajistit ověření starých zátěží a v případě rizika šíření lokality sanovat.
- Podmínka č. 12 – Přeložka silnice I/12 je vedena v hlubokých zářezích, kde je předpoklad zásahu do hladiny podzemních vod a narušení režimu podzemních vod v lokálním rozsahu, který se může projevit ztrátou vody v domovních studnách nebo některých vodotečích. Proto je nezbytné provést detailní hydrogeologický průzkum, modelovými výpočty ověřit vliv záměru na režim podzemních vod a navrhnout adekvátní opatření k omezení potenciálních negativních vlivů.

- Podmínka č. 13 – Smyslem podmínky je zajištění včasné ochrany dřevin rostoucích mimo les spočívající v umožnění přípravy dřevin, určených k přesazení, na jejich vyzvednutí, včasné nalezení nových vhodných lokalit k jejich vysazení a následné přemístění. Podmínka má dále umožnit účast místních samospráv v rozhodovacím procesu.
- Podmínka č. 14 - V následujících stupních projektové přípravy bude docházet k zpřesňování podkladových údajů, které umožní zpřesňovat i údaje o vlivu záměru na akustickou situaci, což umožní stanovení přesnější navržení parametrů protihlukových opatření.
- Podmínka č. 15 - Účelem podmínky je zpřesnit informace o migrujících druzích živočichů na základě kterých je možné dále optimalizovat parametry objektů umožňujících migraci živočichů migrujících záměrem dotčeným územím. Instalace odchytových zařízení umožňuje šetrné přemístění velkých volně žijících zvířat do vhodnějších regionů.
- Podmínka č. 16 – Ve vybraných lokalitách je vhodné definovat minimální velikostní parametry vysazovaných stromů. Účelem podmínky je zmírnit vliv záměru na krajinný ráz jeho rychlejším zapojením do krajiny, které bude umožněno právě použitím vzrostlých zapěstovaných dřevin.
- Podmínka č. 17 - Účelem podmínky je realizací sadových úprav zlepšit zapojení záměru do krajiny a zvýšením výšky spodní hrany oplocení umožnit migraci drobných živočichů mezi retenčními nádržemi a okolní krajinou. Plochy dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží mohou při vhodné vegetační úpravě sloužit jako interakční prvky ÚSES.
- Podmínka č. 18 - Účelem podmínky je zajištění vysoké účinnosti sadových úprav při zachytu prachových částic. Účinnost zachytu je ovlivňována řadou parametrů, které jsou dány druhem dřeviny, jedná se vlastnosti jako je velikost listové plochy, tvar listové plochy, vlastnosti povrchu listové plochy – struktura povrchu, lepkavost... Dále výsadby musí respektovat stávající kompozici krajinné zeleně, která byla dlouhodobě vytvářena. Nevhodně druhově a kompozičně provedené výsadby, byť hodnotné zeleně, mohou výrazně narušit neopakovatelnost místní krajinné scény.
- Podmínka č. 19 – V době realizace záměr přeložky silnice I/12 představuje markantní zásah do krajiny, jehož zahlazení a zapojení lze urychlit realizací výsadeb již v době vlastní realizace záměru.
- Podmínka č. 20 – Vhodné použití místních materiálů v kombinaci s vegetačními prvky přispěje k harmonickému zapojení realizovaného záměru do krajiny.
- Podmínka č. 21 – Podmínka je zaměřena na ochranu volně žijících druhů živočichů, zejména obojživelníků, ale rovněž drobných savců vázaných na vodní biotopy, případně nelétavých mláďat vodních ptáků. Prudké, případně kolmé stěny vodních nádrží jsou pastí, kterou živočichové nemohou opustit a po určité době hynou. Vhodné řešení břehů a zapojení nádrží do krajiny zvyšuje biodiverzitu krajiny a obohacuje systém ÚSES o vodní interakční prvky.
- Podmínka č. 22 – Podmínka je uložena s ohledem na usnadnění migrace volně žijících živočichů přes přeložku silnice I/12 a estetické zapojení záměru do krajiny použitím přírodních materiálů a povrchů.
- Podmínka č. 23 – Omezení protihlukových stěn k zabránění nízkému přeletu vodních ptáků plní účel zabránění kolizím ptáků a vozidel na silnici, ale z estetického hlediska „pokulhává“. Podmínka má za úkol prověřit a posílit estetické zapojení záměru.
- Podmínka č. 24 – Záměr předpokládá významný přebytek zemin. Účelem podmínky je zajistit efektivní využívání půd a celkově tak zmírnit vlivy záměru na půdní fond.
- Podmínka č. 25 – V dokumentaci byly vypočteny maximální povolené intenzity stavební dopravy. V dalších stupních projektové přípravy dojde ke zpřesnění výpočtů. V případě zjištění možnosti nárůstu intenzit staveništní dopravy je případné změny nutno projednat s místními samosprávami. Pokud by k projednání s místními samosprávami nedošlo, vystaví se oznamovatel riziku nařčení, že jsou závěry procesu EIA oznamovatelem obcházeny. Proto byla stanovena podmínka projednání s místní samosprávou.



- Podmínka č. 26 – Podmínka je uložena z důvodu potřeby ochrany toku tak i potřeby ochrany, flóry, fauny a krajinných hodnot.
- Podmínka č. 27 – Podmínka má za úkol zajistit protipovodňovou ochranu záměrem ovlivněného území.
- Podmínka č. 28 – Technické řešení odvádění dešťových vod, a především jejich řízené vypouštění, bude mít zejména v období zimní údržby silnice rozhodující vliv na kvalitu povrchových vod. Podmínka ukládá zajistit bezpečné vypouštění srážkových vod zachycených na staveništi, zaručující možnost záchytu ropných látek a jiných kontaminantů před jejich únikem do povrchových vod..
- Podmínka č. 29 – Hlavní město Praha deklarovalo záměr vybudování zeleného pásu kolem přeložky silnice I/12 formou krajinářských úprav jako kompenzačního opatření nad rámec posuzován v procesu EIA. Zemina vytěžená při tvorbě zářezů by proto mohla být uložena v místě využita pro realizaci terénních úprav mimo rámec záměru. Podmínka je uložena k prověření možnosti budoucího ekologického využití zemin v místě záměru.
- Podmínka č. 30 - Zemina vytěžená při tvorbě zářezů by proto mohla být uložena v místě využita pro realizaci terénních úprav mimo a navazujících sadových a krajinářských úprav realizovaných mimo rámec záměru Středočeským krajem, jako kompenzační opatření pro obyvatele záměrem dotčeného území. Podmínka je uložena k prověření možnosti budoucího ekologického využití zemin v místě záměru.
- Podmínka č. 31 - Podmínka ukládá prověřit možnost vytvoření přechodů přes přeložku silnice I/12 v parametrech, které zajistí, aby měl chodec pocit, že nepřechází přes frekventovanou komunikaci, která jinak představuje významný dělící prvek v krajině.
- Podmínka č. 32 - Podmínka je uložena z důvodu potřeby vytvořit pro místní obyvatele co nejvíce jednoduchých prostupů přes silnici I/12, které umožní vytvoření husté sítě neformálních pěších a cyklistických tras, které dají obyvatelům pocit zcela volného pohybu v krajině.
- Podmínka č. 33 – Podmínka uložena s úkolem prověřit možnosti zvýšení průchodnosti krajiny a případně v projektové dokumentaci zohlednit tradiční cestní cesty mezi sídly Koloděje, Běchovice a Újezd nad Lesy.
- Podmínka č. 34 – Podmínka uložena z důvodu zvýšení protihlukové ochrany záměrem dotčeného území, záměr lépe zapojit do krajiny a efektivně využít přebytky zemin z výstavby silnice.
- Podmínka č. 35 – Podmínka je uložena ke zvýšení protihlukové ochrany a lepšímu zapojení záměru do krajiny.
- Podmínka č. 36 - Podmínka je uložena ke zvýšení protihlukové ochrany a lepšímu zapojení záměru do krajiny.
- Podmínka č. 37 – Použití nízkohlučných povrchů umožňuje další snížení hlučnosti. Na přeložce silnice I/12 s nízkohlučnými povrchy není uvažováno. Určená podmínka ukládá toto variantu prověřit.
- Podmínka č. 38 – Uspořádání křížení silnic může ovlivnit emisi hluku. Uložená podmínka má za úkol snížení hlučnosti ověřit.
- Podmínka č. 39 – Podmínka je uložena k zajištění ochrany chráněného prostoru mateřské školy v Sibřině.
- Podmínka č. 40 – Podmínka je uložena na základě vyjádření samosprávných celků za účelem snížení světelného znečištění atmosféry.
- Podmínka č. 41 – Podmínka je uložena k zabránění dalšímu záboru půd a vytváření zpevněných ploch.

## II. Podmínky pro fázi realizace záměru

Podmínka č. 42 – Obyvatelé přeložce silnice I/12 přilehlých obytných zón se obávají nepřiměřeného rušení hlukem z výstavby záměru. Proto byla uložena podmínka striktně stanovující pracovní dobu na staveništi a provozu staveništní dopravy.

Podmínka č. 43 – Podmínka zaručuje plnění konkrétních opatření k ochraně ovzduší a vod v době výstavby záměru, které byly navrženy v dokumentaci záměru.

Podmínka č. 44 – Uložení používání biologicky odbouratelných snižuje rizika důsledků ropných látek do životního prostředí a současně přispívá k plnění závazku České republiky k používání obnovitelných zdrojů energie.

Podmínka č. 45 – Podmínka ukládá oznamovateli v předstihu informovat obyvatele objektů které budou dočasně exponovány hluku z hlučných prací, aby mohli včas učinit opatření k překonání nepříznivého období.

Podmínka č. 46 – Účelem podmínky je zajistit veřejnou kontrolu dodržování stanovených maximálních intenzit nákladní dopravy na příjezdových trasách na stavenišť záměru. Uložená podmínka umožní identifikovat vozidla staveništní dopravy.

Podmínka č. 47 - Podmínka definuje maximální dobu existence objízdnych tras v okolí stavby přeložky silnice I/12.

Podmínka č. 48 – Podmínka zakazuje vedení pro krátkodobé objízdne trasy po pozemních komunikacích, kde dochází k překročení limitů pro starou zátěž bez udělení povolení v souladu se zákonem č. 258/2000Sb. Důvodem je nenavýšovat akustické zatížení dotčených lokalit.

Podmínka č. 49 – Podmínka vyplývá z vyjádření MČ Běchovice a ukládá zákaz využívání vyjmenovaných ulic v Praze – Běchovicích staveništní dopravou z důvodu nerušení obytných zón.

Podmínka č. 50 – Uložení podmínky zajišťuje funkčnost v dokumentaci navrženého dopravně-organizačního opatření mezi MČ Koloděje a Újezd nad Lesy.

Podmínka č. 51 – Uložení podmínky zajišťuje dopravní obslužnost včetně MHD z MČ Koloděje ve směru Újezd nad Lesy.

Podmínka č. 52 – Podmínka ukládá zajistit na stavbě přeložky silnice I/12 přítomnost odborně způsobilé osoby schopné operativně rozhodovat v naskytuvších se problémech z hlediska ochrany přírody, provádět kontinuální kontrolu dodržování podmínek EIA na stavbě a zajišťovat operativní řešení vzniklých problémů s příslušnými orgány státní správy a samosprávy.

Podmínka č. 53 – Podmínka stanovuje období pro provádění zemních prací tak, aby nebylo prováděno v době rozmnožování volně žijících živočichů.

Podmínka č. 54 – Podmínka stanovuje období zákazu kácení stromů.

Podmínky č. 55 – Podmínka stanovuje povinnost zajistit odbornou ochranu dřevin proti mechanickému poškození dřevin stavební technikou a v případě poškození dřevin zajistit profesionální ošetření vzniklých poškození.

Podmínka č. 56 – Podmínka ukládá zajištění včasné výsadby dřevin z důvodu rychlého zapojení záměru do krajiny

Podmínka č. 57 – Podmínka ukládá zajištění ochrany obojživelníků již ve fázi výstavby přeložky silnice I/12.

Podmínka č. 58 – Uložení podmínky zajišťuje ochranu povrchových vod před znečištěním organickými látkami a suspendovanými částicemi v době realizace záměru.

Podmínka č. 59 – Podmínka ukládá povinnost dodavatele stavby seznámit všechny subdodavatele s požadavky na ochranu životního prostředí na staveništi.

Podmínka č. 60 – Podmínka ukládá oznamovateli ihned po dokončení vodohospodářských děl určit jejich správce.

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

Podmínka č. 61 – Podmínka ukládá povinnost oznamovateli uvést přeložku silnice I/12 do provozu společně (současně) se stavbou SOKP, stavba 511. Podmínka vyplývá z požadavků uvedených ve vyjádřeních k dokumentaci zejména ze strany samosprávy.

### **IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru**

Nejsou stanoveny.

### **V. Podmínky kompenzační**

Podmínka č. 62 – Podmínka stanovuje minimální plochu sadových úprav, množství vysázených dřevin a plochu vysázených porostů keřů ke kompenzaci škodlivin emitovaných z provozu přeložky silnice I/12.

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

Předmětem posudku dokumentace EIA „I/12 Běchovice – Úvaly“ je novostavba přeložky silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly „I/12 Běchovice – Úvaly“ od napojení na MÚK Dubeč (SOKP 511) až po napojení na stávající trasu silnice I/12 mezi obcemi Úvaly a Tuklaty v celkové délce 12,601 km. Přeložka silnice I/12 se v navrhované trase v maximální možné míře vyhýbá obytným částem anebo plochám určeným k obytné funkci. Záměr je hodnocen ve dvou variantách, lišících se počtem mimoúrovňových křížení na trase. Varianta 5 MUK zahrnuje pět mimoúrovňových křížení, varianta 6 MUK zahrnuje šest křížení a oproti variantě 5 MUK je do trasy vložena MUK Květnice.

Účelem novostavby silniční přeložky je odvést tranzitní dopravu ze stávající I/12 procházející centry Úval, Újezdu nad Lesy a Běchovic a tím zlepšit stav životního prostředí ve prospěch zdraví obyvatel a zajištění bezpečnosti chodců, cyklistů a provozu. Po realizaci stavby SOKP, stavba 511 se silnice I/12 stane významným „přivaděčem“ transnitní dopravy na SOKP, který je důležitou dopravní tepnou zahrnutou do mezinárodní dopravní sítě TENT. Rovněž z tohoto důvodu je třeba zajistit výstavbu přeložky silnice I/12, jelikož stávající kapacita I/12 je již prakticky naplněna a po zprovoznění SOKP, stavba 511 nebude stávající silnice I/12 kapacitně ani technicky vyhovovat. Obě zmíněné stavby budou uvedeny do provozu současně a proto jsou spolu vzájemně koordinovány.

Předložená dokumentace „I/12 Běchovice - Úvaly“ zpracovaná oprávněnou osobou dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění Ing. Richardem Kukem, v květnu 2017. Předkládaná dokumentace záměru „I/12 Běchovice - Úvaly“ byla posouzena ve dvou variantách, 5 MUK a 6 MUK.

Předložená dokumentace byla posuzována v souladu s ustanovením § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů v platném znění, v rozsahu stanoveném přílohou č. 5 citovaného zákona. Zpracovatel posudku dokumentace konstatuje, že předložená dokumentace záměru je vypracována v souladu s požadavky stanovenými §8 zákona č. 100/2001 Sb., a v rozsahu přílohy č. 4 citovaného zákona.

Dokumentace posuzuje záměr „I/12 Běchovice - Úvaly“ ze všech zákonem stanovených aspektů a to jak ve fázi výstavby, tak i ve fázi jejího provozu.

Dokumentace záměru „I/12 Běchovice - Úvaly“ posuzuje vlivy záměru na obyvatelstvo, na ovzduší a klima, na akustickou situaci, na povrchové a podzemní vody, na zemědělský půdní fond a půdy určené

k plnění funkcí lesa, na horninové prostředí, na faunu, flóru, ekosystémy a ÚSES, na krajinu a krajinný ráz, a na hmotný majetek a kulturní památky.

Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace záměru byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí vychází z hodnocení modelových výhledových stavů intenzit dopravy pro rok 2025 a rok 2040+. Hodnocení je vždy provedeno pro stav bez záměru a ve variantě 5 MUK a 6 MUK. Předpokládané intenzity dopravy pro jednotlivé stavy v hodnoceném území byly vyhodnoceny TSK hl. m. Prahy pro současný stav a stavy v roce 2025, a IPR Praha pro stavy v roce 2040+. Uvedené cílové stavy intenzity dopravy byly vyhodnoceny akustikou studií a rozptylovou studií (modelové hodnocení kvality ovzduší), které byly podkladem pro studii vyhodnocení zdravotních rizik. Podkladem pro hodnocení vlivu záměru na flóru, faunu, ekosystémy a ÚSES byly přírodovědným průzkum, dendrologickým průzkum, migrací studie a speciální studie zabývající se kumulativními vlivy záměrů přeložky silnice I/12 a SOKP, stavba 511 na PP Lítožnice. Podkladem pro vyhodnocení vlivů záměru na půdy byl pedologický průzkum. Dokumentace se rovněž zabývá hodnocením vlivu záměru na povrchové a podzemní vody, pro které je vypracována studie hodnotící vliv záměru na vody dle čl. 4.7 rámcové směrnice o vodách. Hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz je vypracováno na základě posouzení vlivu stavby na krajinný ráz dle §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Dokumentace dále v příslušných kapitolách hodnotí vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky. Všechny uvedené studie jsou nedílnými přílohami dokumentace.

Z provedeného hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví vyplývá, že vlivy budou mít lokální případně regionální charakter. Na regionální úrovni se mohou promítnout například vlivy na akustickou situaci nebo znečištění ovzduší, které je však možné významně omezit například výsadbou vhodné doprovodné zeleně. Součástí dokumentace je návrh sadových úprav, který předpokládá významný záchyt suspendovaných částic PM<sub>10</sub> a BaP. Vlivy posuzovaného záměru na veřejné zdraví a jednotlivé posuzované složky životního prostředí, jakož i na životní prostředí jako celek jsou akceptovatelné, a z hlediska obyvatel žijících v okolí stávající trasy silnice I/12 v sídlech Běchovice, Újezd nad Lesy a Úvaly představují významné zlepšení stavu životního prostředí.

### **Vlivy na obyvatelstvo**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly lze vyloučit.

Vlivy na obyvatelstvo byly hodnoceny z pohledu očekávané imisní zátěže, a z pohledu změny akustické situace v dotčeném území.

Pro vyhodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly zvoleny imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, oxid uhelnatý a benzo[a]pyren. Vlivem realizace navrženého záměru je možno očekávat zvýšení imisní zátěže, které v případě chronických ani akutních účinků oxidu dusičitého ani akutních účinků oxidu uhelnatého nezpůsobí žádnou změnu v míře zdravotního rizika. V případě nárůstu koncentrací benzenu a benzo[a]pyrenu je možné zaznamenat nárůst míry rizika, avšak jedná se o statistické hodnoty, které se vzhledem k počtu zasažených obyvatel v praxi neprojeví. U suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, je zvýšení zdravotního rizika vyjádřené jako ztracená doba života bude pro nejvíce ovlivněnou obytnou zástavbu (s počtem obyvatel v řádu jednotek) činit cca 18 hodin na osobu a rok, tj. cca 0,2 % doby za rok. Jedná se o hodnotu, která je ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace málo významná a bude převážena jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování. Nárůst výskytu lehčích respiračních příznaků včetně kašle se bude pohybovat v nejvíce dotčené populaci nejvýše na úrovni cca 5 hodin na osobu a rok. I v tomto případě jedná o teoretické výpočtové hodnoty, které se v praxi příliš neprojeví.

Na základě provedených analýz vlivu hluku emitovaného z předpokládané silniční dopravy na veřejné zdraví, lze vyvodit závěr, že obě posuzované varianty (5 MÚK, 6 MÚK) v obou výhledových stavech (rok 2025 se záměrem a rok 2040+ se záměrem) jsou z hlediska míry negativních účinků hluku z dopravy

na předemtných komunikacích vždy příznivější, než stav v roce 2016 a výhledový stav v roce 2025 bez záměru. Ve vyšších hlukových pásmech jsou ve stavech se záměrem vždy nižší počty ovlivněných obyvatel než v ostatních posuzovaných stavech bez záměru.

V dokumentaci jsou navržena opatření ke snížení negativních vlivů na obyvatelstvo (protihlukové valy, protihlukové bariéry, výsadba vegetačních prvků), jejichž realizace byla podmíněna v podmínkách závazného souhlasného stanoviska.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na veřejné zdraví lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na zdraví obyvatel souhlasí. Za předpokladu uplatnění a dodržení v dokumentaci navržených opatření a podmínek, nebudou v záměrem dotčeném území vlivy na zdraví obyvatel významné. Navržená opatření a podmínky jsou zahrnuta do podmínek toto závazného stanoviska.

### **Vlivy na ovzduší a klima**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly lze vyloučit.

Z výpočtů kvality ovzduší pro stávající stav vyplývá, že v zájmovém území je možné očekávat lokální překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM<sub>10</sub> a imisního limitu pro průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub>. Uvedené překračování limitů je pouze v oblastech mimo obytnou zástavbu, v těsné blízkosti křížení Štěrboholské spojky s SOKP – stavba 510. V části posuzovaného území jsou překročeny průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k jehož limitu se při hodnocení kvality ovzduší dle §12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší pouze přihlíží. Limity ostatních hodnocených látek jsou v území plněny. Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší byl v části dotčené oblasti v průměru za období 2011 – 2015 překročen pouze limit pro roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu, které se pohybují v intervalu 90 až 116% limitu.

Z provedených modelových výpočtů pro výhledový stav v roce 2025 vyplývá, že ve stavu bez záměru je možné v zájmovém území očekávat lokální překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM<sub>10</sub> (jen v oblastech bez obytné zástavby, v těsné blízkosti křížení Štěrboholské spojky s SOKP – stavba 510) a pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Ostatní sledované imisní limity budou splněny.

Ve stavu v roce 2040+ s provozem hodnoceného záměru bylo vypočteno možné překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM<sub>10</sub> (jen v oblastech bez obytné zástavby) a pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Pro tento časový horizont již nejsou samostatně hodnoceny příspěvky záměru, ale pouze celková imisní situace v zájmovém území.

Vlivy záměru stavby přeložky silnice I/12 na klimatický systém (ve smyslu navýšení či snížení emisí skleníkových plynů) lze tedy hodnotit celkově jako mírné. Ostatní vlivy záměru na klima jsou hodnoceny rovněž převážně mírné. Co se týče lokálního působení, rozhodujícími faktory jsou zpevnění ploch na jedné straně a současně doprovodná zeleň komunikace. Z tohoto důvodu je působení projektu hodnoceno v některých aspektech jako ambivalentní: vlivem zpevnění ploch lze očekávat mírné zvýšení průměrné teploty i extrémních teplot v bezprostředním okolí záměru, avšak na druhé straně i snížení v širším okolí (rovněž mírné) díky vegetačním úpravám okolí komunikace.

K omezení nepříznivých vlivů na ovzduší a klima jsou navržena vhodná opatření, případně kompenzační opatření. Jedná se o organizační opatření ve fázi výstavby v podobě omezování prašnosti, vypínání motorů, výsadby doprovodné zeleně atd.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na kvalitu ovzduší lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na ovzduší a klima souhlasí. Za předpokladu uplatnění a dodržení v dokumentaci navržených opatření a podmínek nebudou vlivy na ovzduší a klima v záměrem dotčeném území významné. Navržená opatření a podmínky jsou zahrnuta do podmínek toto závazného stanoviska.

### **Vlivy na akustickou situaci**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Modelový výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaných v okolí přeložky silnice I/12 nedochází vlivem provozu záměru dopravy na samotné přeložce I/12 a na souvisejících navržených dopravních stavbách k překročení hygienických limitů z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) v obou posuzovaných variantách. Navržená protihluková opatření jsou dostatečná a vyhovují současným požadavkům pro splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

V současné době dochází k v území hlavně podél stávající silnice I/12 k překračování hygienických limitů hluku. Vlastní vlivy provozu i výstavby záměru na akustickou situaci v území plní při navržených protihlukových opatření u chráněných objektů požadované hygienické limity, v místech, kde je dnes hygienický limit překračován dochází variantě 5 MÚK po výstavbě ke snížení nebo se vliv záměru neprojeví. U varianty 6 MÚK nebylo dosaženo plnění limitů u chráněných objektů v ulici Na Ladech v Květnici (úsek přeložka I/12 – ulice Novosibřinská). Případně možnost realizace 6 MÚK je proto podmíněna realizací opatření, která by zajistila plnění hygienických limitů hluku i v této lokalitě.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na akustickou situaci lze z hlediska velikosti a významnosti v případě varianty záměru 5 MUK označit jako akceptovatelné, v případě varianty záměru 6 MUK jako podmíněně akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na akustickou situaci souhlasí. Za předpokladu uplatnění a dodržení v dokumentaci navržených opatření a podmínek nebudou vlivy na akustickou situaci v záměrem dotčeném území významné. Navržená opatření a podmínky jsou zahrnuta do podmínek toto závazného stanoviska.

### **Vlivy na půdu**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Realizací záměru dojde k trvalému i dočasnému záboru půd řazených do zemědělského půdního fondu (ZPF) a půd určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Posuzovaný záměr předpokládá 93,5 ha trvalého záboru ZPF, 29,9 ha dočasných záborů ZPF na dobu delší 1 roku (6,5 let) a 17,1 ha dočasných záborů do jednoho roku. Zábor se bude týkat I., II., III. a V. třídy ochrany půd.

Záměr dále předpokládá 0,6 ha trvalých záborů PUPFL a 0,1 ha dočasných záborů PUPFL.

V dokumentaci jsou stanovena opatření ke snížení negativních vlivů na půdy.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na půdy lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na půdy souhlasí. Umístění komunikace daného charakteru a parametrů si vždy vyžádá odpovídající záborů půd náležících ZPF a PUPFL jejichž plochu prakticky nelze minimalizovat a trasu nelze v rámci posuzování záměru ovlivnit, neboť byla stabilizována na úrovni územně plánovací dokumentace. Za předpokladu uplatnění a dodržení v dokumentaci navržených opatření a podmínek nebudou vlivy na půdy v záměrem dotčeném území významné. Navržená opatření a podmínky jsou zahrnuta do podmínek toto závazného stanoviska.

### **Vlivy na horninové prostředí**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Zásahy do horninového prostředí, odpovídají charakteru stavby a dotčenému horninovému prostředí a lze je považovat za běžné a akceptovatelné.

V trase záměru se nenachází žádné chráněné ložiskové území, stanovené dobývací prostory, poddolovaná území, území s výraznými svahovými deformacemi nebo území náchylná k sesuvům. Dotčené území není součástí žádné z vyhlášených oblastí přirozené akumulace vod.

Na zájmovém území jsou lokalizovány dvě skládky s navazujícími ekologickými riziky. V rámci výstavby budou v lokalitách potenciálních starých ekologických zátěží provedeny podrobné průzkumy a v případě prokázání rizika šíření kontaminace bude provedena sanace dle zákona o odpadech.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na horninové prostředí lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na horninové prostředí souhlasí. Za předpokladu uplatnění a dodržení v dokumentaci navržených opatření a podmínek nebudou vlivy na horninové prostředí v záměrem dotčeném území významné. Navržená opatření a podmínky jsou zahrnuta do podmínek toto závazného stanoviska.

### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

V trase přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly je navrženo celkem deset zářezů v celkové délce 8,03 km. V rámci hydrogeologického průzkumu byly tři úseky vytipovány jako potenciálně hydrologicky rizikové. Jedná se o úseky ve staničení 2,85 – 3,55 km (rizikový úsek R1), 4,70 – 5,55 km (rizikový úsek R2) a 8,32 až 9,32 km (rizikový úsek R3). Rizikové úseky byly vytipovány z důvodu, že v těchto úsecích dochází k průniku projektovaných zářezů do hladiny podzemních vod. V rizikovém úseku R2 bude drenážním účinkem zářezu snížen odtok podzemní vody směrem k Běchovickému potoku a k domovním studnám v zástavbě na rozmezí částí Praha – Koloděje a Praha – Újezd nad Lesy. Realizace zářezu tak může ovlivnit hladinu vody v mělkých domovních studnách a může být narušen vodní režim Běchovického potoka včetně snížení kvality vody, a to zejména v letním období. Výpočtem bylo zjištěno, že množství vody zachycené plánovaným zářezem představuje 10 až 20% z jižní části dílčího povodí Běchovického potoka. Vzhledem ke skutečnosti že projektovaná část zářezu Z2 může ovlivnit hydrogeologické poměry území, průtočné množství vody v Běchovickém potoce a případně biotopy vázané na tento recipient je nutné drenážní vliv projektované části zářezu upřesnit modelovým řešením proudění podzemních vod a doplňujícími hydrologickými měřeními a průzkumy v následujících stupních projektové dokumentace. Na základě získaných výsledků navrhnout a realizovat odpovídající opatření.

Vodohospodářské řešení obou nových dopravních staveb (přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly a SOKP stavba 511) je koncepčně zpracováno tak, že odvedené dešťové vody nezpůsobí výraznější ovlivnění stávajících odtokových poměrů. Z vyhodnocení vyplývá, že předmětné komunikace mohou ovlivnit stávající povodňové průtoky na Říčanském potoce a na Rokytce pouze v řádu pouhých jednotek procent. Současně v retenčních nádržích dojde k zachycení významného objemu vody a k jejímu následnému postupnému vypouštění, což bude mít rovněž dopad na snížení povodňových kulminačních průtoků ve vodních tocích. Snížení kulminačních průtoků zadržením vody v retenčních nádržích s regulovaným odtokem je tak možno chápat jako protipovodňové opatření, které bude snižovat ničivé účinky povodňových stavů a obecně se tak jedná o mitigační opatření klimatických extrémů.

Pro zajištění ochrany podzemních vod a omezení záměru na podzemní vody byla navržena řada opatření a podmínek, které byly zapracovány do návrhu závazného souhlasného stanoviska.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na povrchové a podzemní vody lze z hlediska velikosti a významnosti v případě dodržení všech navržených podmínek označit jako akceptovatelné. Vzhledem

k vytváření místy velmi hlubokých zářezů, které budou zasahovat do hladiny podzemní vody je nezbytné v následujících stupních provést detailní hydrogeologické průzkumy a následná matematická modelování proudění vody k ověření vlivu záměru na režim pozemních vod, a na základě těchto průzkumů a analýz navrhnout odpovídající opatření k omezení nebo kompenzaci vlivu záměru na podzemní vody. Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na horninové prostředí souhlasí. Za předpokladu uplatnění a dodržení v dokumentaci navržených opatření a podmínek nebudou vlivy na povrchové a podzemní vody v záměrem dotčeném území významné. Navržená opatření a podmínky jsou zahrnuta do podmínek toto závazného stanoviska.

### **Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Z hlediska vlivu záměru na rostliny nebyly v záměrem přímo dotčeném území zjištěny zvláště chráněné druhy rostlin uvedené ve vyhlášce č. 395/1992 Sb., v platném znění. Z hlediska zoologického hodnocení byla průzkumy ať již přímo v terénu nebo literárních a archivních pramenů ověřena přítomnost nebo potenciální přítomnost řady chráněných druhů živočichů. V roce 2015 bylo v trase záměru a blízkém okolí ze zvláště chráněných druhů sledován 1 druh savce, 14 druhů ptáků, 3 druhy savců a dva druhy obojživelníků. Z hlediska celkového posouzení vlivu záměru na živočichy vyplývá, že se jedná o oblast méně významnou.

V dokumentaci jsou navržena opatření k vyloučení či snížení nepříznivých vlivů na flóru, faunu a ekosystémy. Jedná se například o ochranu dřevin rostoucích mimo les, ochrana obojživelníků, jmenování funkce ekologického dozoru a další.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na faunu, flóru a ekosystémy lze z hlediska velikosti a významnosti v případě dodržení všech navržených podmínek označit jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na flóru, faunu a ekosystémy souhlasí. Za předpokladu uplatnění a dodržení v dokumentaci navržených opatření a podmínek nebudou vlivy na flóru, faunu a ekosystémy v záměrem dotčeném území významné. Navržená opatření a podmínky jsou zahrnuta do podmínek toto závazného stanoviska.

### **Vlivy na zvláště chráněná území, ÚSES, VKP**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Trasa záměru se přímo nedotkne žádného ZCHÚ. Nejbližší se nachází PP Litožnice, jejíž území včetně ochranného pásma leží mimo trasu přeložky silnice I/12. Na základě studie „Kumulace vlivů staveb Silničního okruhu kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Litožnice“, lze konstatovat, že plánovaná realizace a provoz obou záměrů (přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly a SOKP, stavba 511) nebude mít na PP Litožnice z hlediska vlivu na její biotopy, včetně konkrétních druhů fauny a flóry vliv jednotlivě ani kumulativně.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na zvláště chráněná území lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Trasa záměru překračuje několik vodotečí a jejich údolních niv. Vodoteče a jejich údolní nivy jsou detailně řešeny v souvislosti s navrženými technickými řešeními jejich překonání, řešením vodohospodářských objektů, protipovodňové ochrany, řešení prvků ÚSES a migrace organismů.

Ze skladebných prvků ÚSES kříží trasa záměru pouze biokoridory, a to jak lokální, tak i regionální a nadregionální úrovně. Trasu kříží celkem 7 biokoridorů, z nichž část je označena jako nefunkční, případně částečně funkční.

Pro převedení liniových prvků ÚSES (biokoridorů) přes přeložku silnice I/12 jsou navržena technická provedení stavby, které minimalizují snížení migračního potenciálu pro živočichy.



V dokumentaci jsou navržena opatření k vyloučení či snížení nepříznivých vlivů systém ÚSES. Jedná se například o instalaci protihlukových stěn na mosty k zabránění nízkého přeletu ptáků, minimálních průchodných výšek pod mostními konstrukcemi, zákaz používání prostého betonu v místech zvířecích přechodů atd.

Z VKP definovaných §3 odst. 1, písm. b realizace záměru zasáhne lesy, vodní toky a jejich údolní nivý. V případě lesů dojde k trvalému záboru 0,6 ha lesa, který je rozdělen do okrajových částí několika lesních porostů, které jsou vždy součástí většího lesního celku, a proto zábořem nedojde k ohrožení funkcí ani celistvosti těchto lesních biotopů.

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na zvláště chráněná území souhlasí. Za předpokladu uplatnění a dodržení v dokumentaci navržených opatření a podmínek nebudou vlivy na zvláště chráněná území v záměrem dotčeném území významné. Navržená opatření a podmínky jsou zahrnuta do podmínek toto závazného stanoviska.

#### **Vlivy na soustavu NATURA 2000**

Neutrální vliv. V blízkosti stavby se lokality ELV nevyskytují.

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství a vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí, které jsou přílohami dokumentace nemůže mít záměr významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Nejbližší EVL je Blatov a Xaverovský háj (CZO110142), která se nachází cca 1.5 km vzdušnou čarou od posuzovaného záměru.

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na zvláště chráněná území souhlasí.

#### **Vlivy na památné stromy**

Neutrální vliv. V blízkosti stavby se památné stromy nevyskytují.

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na zvláště chráněná území souhlasí.

#### **Vlivy na krajinný ráz**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Vliv záměru na krajinný ráz byl vyhodnocen v souladu s ustanovením §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, dle Metodického postupu posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz. Vzhledem ke skutečnosti, že téměř dvě třetiny trasy přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly jsou vedeny v zářezech a součástí záměru jsou sadové úpravy, které umožní zakrytí záměru a jeho lepší zapojení do krajiny je jeho vliv hodnocen v rozmezí „Žádný“ až po „Středně silný“.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na krajinný ráz lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na krajinný ráz souhlasí. Za předpokladu uplatnění a dodržení v dokumentaci navržených opatření a podmínek nebudou vlivy na krajinný ráz v záměrem dotčeném území významné. Navržená opatření a podmínky jsou zahrnuta do podmínek toto závazného stanoviska.

**Vlivy na hmotný majetek, kulturní památky, archeologie**

Významný negativní vliv záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit.

Z důvodu přípravy realizace záměru bude nutné provést odstranění celkem 3 staveb. Konkrétně se jedná o demolici Vodárenského objektu - k.ú. Květnice a objektů Na Široké louce - k.ú. Škvorec, které jsou postaveny bez platného stavebního povolení. Vzhledem k charakteru a užívání těchto staveb není důvod považovat jejich odstranění za významný negativní vliv.

Záměrem nebudou dotčeny žádné kulturní památky, v případě archeologických nálezů bude informován Archeologický ústav AV ČR a umožněno provedení záchranného archeologického průzkumu v souladu s ustanovením zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, v platném znění.

V trase záměru přeložky silnice I/12 se nenachází žádné kulturní památky.

Vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na v hmotný majetek, kulturní památky a archeologické nálezy lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na hmotný majetek, kulturní památky, archeologii souhlasí. Za předpokladu uplatnění a dodržení v dokumentaci navržených opatření a podmínek nebudou vlivy hmotný majetek, kulturní památky, archeologii v záměrem dotčeném území významné. Navržená opatření a podmínky jsou zahrnuta do podmínek toto závazného stanoviska.

**Přeshraniční vlivy**

Přeshraniční vlivy záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ lze vyloučit

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na přeshraniční vlivy souhlasí.

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

Předmětem posudku dokumentace EIA „I/12 Běchovice – Úvaly“ je novostavba přeložky silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly „I/12 Běchovice – Úvaly“ od napojení na MÚK Dubeč (SOKP 511) až po napojení na stávající trasu silnice I/12 mezi obcemi Úvaly a Tuklaty v celkové délce 12,601 km. Přeložka silnice I/12 se v navrhované trase v maximální možné míře vyhýbá obytným územím anebo plochám určeným k obytné funkci. Záměr je hodnocen ve dvou variantách, lišících se počtem mimoúrovňových křížení na trase. Trasování obou variant je ve stejné stopě.

Novostavba přeložky silnice I/12 navržena v návrhové kategorii S24,5/100, čtyřpruhová směrově rozdělená komunikace v délce 12 601 m (hlavní trasa). Součástí stavby jsou úpravy komunikací II., III. třídy a místních komunikací v délce 5 639 m a úpravy polních a přístupových cest v celkové délce 8 857 m. Maximální podélný sklon silnice je 2,7%.

Počet křižovatek je variantní. Ve variantě označované 5 MUK je navrženo pět křižovat mimoúrovňových, 3 křižovatky okružní z nichž jsou dvě součástí mimoúrovňových křižovatek a jedna samostatná se spojovací větví. Celková délka křižovatkových větví je 4 219 m. Navržené mimoúrovňové křižovatky jsou MUK Běchovice (km 2,495), MUK Koloděje (km 3,808), MUK Újezd n/L (km 5,155), MUK Škvorec (10,192) a MUK Tuklaty (km 11,919 a 12,075). Ve variantě označované jako 6 MUK je navrženo 6 mimoúrovňových křížení. Křížení jsou ve stejných místech jako v případě varianty 5 MUK, pouze ve staničení km 6,775 je vložena MUK Květnice. Ve variantě 6 MUK jsou navrženy čtyři okružní křižovatky, z toho tři jsou součástí mimoúrovňových křížení a jedna je samostatná se spojovací větví. V obou variantách je na trase navrženo 6 velkých mostních objektů a 17 ostatních.

Navržená trasa přeložky komunikace začíná napojením na mimoúrovňovou křižovatku (MÚK) Dubeč (součást stavby 511 Pražského okruhu), pokračuje východním směrem mezi MČ Praha – Běchovice a Praha – Dubeč, mezi Újezdem nad Lesy a MČ Praha – Koloděje, dále severně od obcí Sibřina a Květnice a do původní trasy komunikace I/12 se vrací za městem Úvaly.

Komunikace je vedena převážně v zářezu, z menší části pak na úrovni stáv. terénu nebo na násypu. Největší zářezy na trase se nacházejí v 1,850+5,800 km s max. hloubkami 6,6 m – 8,8 m a v 7,920 – 9,000 km s max. hloubkou 7,0 m. Výraznější násypy se nacházejí prakticky pouze v blízkosti mostů přes vodoteče. Největší a prakticky jediný výrazný (dlouhý) násyp na trase je navržen v 0,500 – 0,850 km s maximální výškou do 8,0 m. Zmíněný násyp je přerušen mosty přes Říčanský potok a Rokytku.

Projekt předpokládá konstrukce vozovky s asfaltový krytem. Předběžný návrh konstrukčních vrstev vychází z třídy dopravního zatížení TDZ II.

Odvodnění vozovek vychází z principu snahy o maximální oddělení srážkových vod ze zpevněných ploch vozovek od dešťových vod ze svahů silničního tělesa a okolního terénu. Srážkové vody z vozovek jsou přes příčný sklon vozovky odvedeny do podélných rigolů a přes systém uličních vpustí do kanalizačních řadů. Do recipientů ústí tyto srážkové vody přes dešťové usazovací nádrže (DUN), kde jsou zachycené vody přečištěny a retenční nádrže (RN), kde je jejich odtokové množství řízeno. Dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže jsou koncipovány jako přírodní zdrže.

Srážkové vody ze svahů silničního tělesa a okolního terénu jsou odvedeny podélnými příkopy přímo do recipientů, popř. do melioračních řadů, které do těchto recipientů rovněž ústí.

Silnice bude oplocena po obou stranách silnice v celé její délce a bude řešeno v návaznosti na mostní objekty, propustky, DUN, RN apod. Výška pletiva bude 2 m nad terénem. Vlastní oplocení bude umístěno 0,5 m před hranicí trvalého záboru stavby.

Ochrana okolí silnice před šířením hluku je zajištěna zemními valy a protihlukovými stěnami. Proti hlukové stěny na mostech slouží rovněž jako ochrana proti přeletujícím ptákům.

Novostavba přeložky silnice I/12 rovněž zahrnuje sadové úpravy, úpravy vodních toků, úpravy pro ochranu migrujících živočichů (naváděcí zídky pro obojživelníky, propustky s rovným dnem, bariéry nad vodními toky s rákosinami).

Technické řešení je detailně popsáno v kapitole B.1.6 dokumentace.

Z technologického hlediska disponují silniční stavby souborem ověřených, dobře zvládnutých technologických postupů pro vlastní výstavbu záměru, ale i postupů k zajištění požadavků na ochranu životního prostředí, a to jak v době přípravy záměru, tak i v době jeho realizace a provozu.

Pro potřeby posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je technické řešení záměru v předložené dokumentaci popsáno dostatečným způsobem.

Technické řešení posuzovaného záměru odpovídá požadavkům na moderní dopravní stavby obdobného charakteru.

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

Dokumentace EIA byla předložena ve dvou variantách, přičemž variantnost záměru spočívá v počtu mimoúrovňových křížení. Varianta 5 MUK zahrnuje celkem pět mimoúrovňových křižovatek v katastrálních územích Běchovice, Koloděje, Újezd n. Lesy, Škvorec, a Tuklaty. Varianta 6 MUK zahrnuje celkem šest mimoúrovňových křižovatek, které se nachází v katastrálních územích Běchovice, Koloděje, Újezd n. Lesy, Škvorec, Květnice a Tuklaty, přičemž lokalizace křižovatek je stejná jako ve variantě 5 MUK a do trasy je pouze vložena mimoúrovňová křižovatka Květnice.

Porovnání variant bylo proto zaměřeno především na porovnání vlivů záměru v lokalitě s mimoúrovňovým křížením v katastrálním území obce Květnice (varianta 6 MUK) a vlivů záměru bez mimoúrovňového křížení pouze s přemostěním přeložky silnice I/12 silnicí III/01212 (varianta 5 MUK). V ostatních úsecích i jejich parametrech je záměr jednovariantní a jeho vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví identické. Výsledné pořadí je následující:

1. varianta 5 MUK – varianta je akceptovatelná bez dalších podmínek
2. varianta 6 MUK – varianta je akceptovatelná pouze za podmínky zajištění snížení negativních vlivů hluku z dopravy u chráněných objektů v ulici Na Ladech v Květnici (úsek přeložka I/12 – ulice Novosibřinská).

Pro stanovení pořadí variant byly hodnoceny následující ukazatele:

Hluk – mírně výhodnější je varianta 6 MUK, ve srovnání s variantou pro rok 2025 bez záměru bude v roce 2025 ve variantě 6 MUK ve srovnání s variantou 5 MUK o 117 lidí méně obtěžováno hlukem a o 31 osob se sníží počet lidí vysoce rušených hlukem. Ve variantě 6 MUK ve srovnání s variantou 5 MUK rovněž dojde ke snížení počtu subjektivně rušených ve spánku, minimálně sladě rušených bude o 42 osob méně a vysoce rušených bude méně o 10 osob. Rozdíl variant je minimální.

Ovzduší – rozdíly mezi variantami se neprojeví, varianty jsou rovnocenné.

Klima – mírně výhodnější je varianta 5 MUK z důvodu o 2,0 kt.rok<sup>-1</sup> nižších emisí. Rozdíl je prakticky zanedbatelný.

Vody – v místě křižovatky je mírně výhodnější varianta 5 MUK, varianta 6 MUK má větší množství zpevněných ploch vozovek v prostoru křižovatky Květnice, což se projeví nevýznamně negativně na zvýšené odtoky z povodí a na zvýšenou koncentraci chloridů ze zimní údržby ve Výmole

Krajina – výhodnější 5 MUK, varianta ve větší míře respektuje přírodní a vizuální hodnoty v místě řeky Výmoly a jejím okolí.

Sadové úpravy – mírně výhodnější varianta 6 MUK z důvodu větší plochy sadových úprav.

Půda a horninové prostředí - rozdíly mezi variantami se neprojeví, varianty jsou rovnocenné.

Flóra, fauna a ekosystémy - rozdíly mezi variantami se neprojeví, varianty jsou rovnocenné.

Všechny další vlivy jsou rovnocenné, protože se v lokalitě mimoúrovňové křižovatky Květnice neuplatňují.

Z uvedeného porovnání mírně lépe vychází varianta 5 MUK, a současně plní i hygienické limity pro hluk z dopravy v ulici Na Ladech v obci Květnice. Proto bylo variantě 5 MUK přiřazeno první pořadí v hodnocení variant. V případě splnění hygienických limitů pro hluk z dopravy v ulici Na Ladech v Květnici u varianty 6 MUK, budou varianty prakticky rovnocenné.

## 5. Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí

- Dne 5.5. 2017 obdrželo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „ministerstvo“) dokumentaci záměru podle § 6 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu podle přílohy č. 4 „I/12 Běchovice -

Úvaly“, kterou zpracoval Ing. Richard Kuk, držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 15700/4161/OEP/92 s posledním prodloužením platnosti autorizace č. j. 35055/ENV/16

- Dopisem ze dne 9.5.2017 rozeslalo ministerstvo dokumentaci záměru dotčeným územním samosprávným celkům, dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření a dalším subjektům na vědomí.
- Dne 12.5. 2017 byla zveřejněna informace o dokumentaci na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy a dne 11.5. 2017 na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje.
- K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno 12 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a vyjádření dalších územních samosprávných celků, 17 vyjádření správních úřadů, 14 vyjádření veřejnosti
- Dne 11.5. 2017 byl zpracováním posudku ministerstvem pověřen RNDr. Oldřich Vacek, CSc. (podklady doručeny zpracovateli posudku 11.5.2017).
- Dne 21.6. 2017 zaslalo ministerstvo zpracovateli posudku vyjádření k dokumentaci (zpracovatel posudku obdržel dne 21.6.2017). Poslední vyjádření bylo zasláno zpracovateli posudku doručeno dne 21.6.2017.
- Dne 9.8. 2017 zpracovatel posudku dopisem požádal MŽP o prodloužení termínu odevzdání posudku dle § 9, ods. (3) zákona.
- Dne 21.8. 2017 Ministerstvo životního prostředí dopisem MZP/2017/710/377 této žádosti vyhovělo.
- Dne ???.?? 2017 obdrželo ministerstvo zpracovaný posudek.
- Dne ???.?? 2017 rozeslalo ministerstvo posudek dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne ???.?? 2017 byla zveřejněna informace o posudku na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy a dne ???.?? 2017 na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje.
- K posudku bylo příslušnému úřadu doručeno celkem ?? vyjádření.
- Dne ???.?? 2017 rozeslalo ministerstvo pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění.
- Dne ???.?? 2017 se v ?? konalo veřejné projednání záměru.

#### **Závěry veřejného projednání:**

#### **6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou v závazném stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta**

Středočeský kraj, radní pro oblast životního prostředí a zemědělství  
Hlavní město Praha, Radní hlavního města Prahy  
Městská část Praha 20, Rada městské části Praha 20 – Horní Počernice  
Městská část Praha 21 – Újezd nad Lesy,  
Městská část Praha – Běchovice  
Městská část Praha – Dubeč, Úřad městské části Praha – Dubeč,  
Úřad městské části Praha – Koloděje, Městská část Praha Koloděje

Městská část Praha – Dolní Počernice

Městys Škvorec, Obecní úřad Škvorec

Obecní úřad Květnice

Obec Přišimasy,

Obec Sibřina

Agentura ochrany přírody a krajiny

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha

Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí

Hygienická stanice hl. m. Prahy

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství

Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Odbor životního prostředí

Městský úřad Český Brod, Odbor životního prostředí a zemědělství

Městský úřad v Říčanech, Odbor životního prostředí

MZe, Odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů

MŽP, odbor odpadů,

MŽP, odbor ochrany ovzduší

MŽP, Odbor ochrany přírody a krajiny

MŽP, odbor ochrany vod

Národní památkový ústav

Obvodní báňský úřad pro území hlavního města Prhy a Středočeského kraje

Povodí Labe s.p., oddělení VH plánování a ekologie

Povodí Vltavy, s.p., útvar povrchových a podzemních vod

Klub přátel historie a přírody Úval a okolí

Spolek Škvorecká 1911-1919

Spolek Újezd nad Lesy: krajina pro život, z.s.

SOSák spolek

Újezdský Strom, Spolek pro Trvalý Rozvoj a Okrašlování Městské části Praha 21, o.s.

Mgr. Bradáč Martin

Zdravé životní prostředí, z.s.

Ing. Horák Lubor

Jan Klika

Štědronský Marek

Špeta Petr

Podpisové archy

## 7. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo doručeno celkem 42 vyjádření, z nichž bylo 12 vyjádření samostatných územních celků, 17 vyjádření správních úřadů a 14 vyjádření veřejnosti (občané a zapsané spolky). Z celkem 14 vyjádření veřejnosti bylo jedno vyjádření dodatkem k již zaslánému vyjádření, a dvě vyjádření obsahovala podpisové archy vyjadřující podporu (připojení se) k jinému vyjádření.

Obecně lze vyjádření rozdělit skupin vyjádření bez připomínek, vyjádření s připomínkami, souhlasné s podmínkami a nesouhlasné s požadavkem vrátit dokumentaci k přepracování. Vyjádření bez připomínek byly doručeny od správních úřadů a dále od samosprávných celků, jejichž správního území se záměr nedotýká nebo dotýká minimálně. Samosprávné územní celky, které se vyjádřily bez připomínek jsou obec Škvorec a obec Přišimasy. Vyjádření s připomínkami zahrnují osm vyjádření správních úřadů a šest vyjádření veřejnosti. Správní úřady požadovaly zadat do závazného souhlasného stanoviska podmínky týkající se následujících stupňů projektové přípravy nebo obsahovaly upozornění na zákonné požadavky, které musí být v následujících stupních projednávání splněny. Jedná se o vyjádření AOPK, Regionální pracoviště Střední Čechy, ČIŽP Praha, KÚSK – odbor životního prostředí a zemědělství, MZe – odboru hospodářské úpravy a ochrany lesů, MŽP - odboru ochrany přírody, MŽP – odbor ochrany ovzduší, Povodí Vltavy, s.p., a MHMP – odboru ochrany prostředí. Vyjádření s připomínkami zasláná veřejností (občané, Klub přátel historie a přírody Úval a okolí, Spolek Škvorecká a Újezdský strom) obsahují především vyjádření obav z důvodů snížení průchodnosti krajiny, z navýšení hluchnosti prostředí, zvýšení znečištění ovzduší, zásahu do režimu podzemních vod, případně zhoršení stávající dopravní situace v okolí přivaděčů k přeložce silnice I/12, a proto navrhují doporučení a podmínky ke snížení dopadů záměru na životní prostředí.

Souhlasné vyjádření s připomínkami zaslalo celkem šest samosprávných územních celků (Středočeský kraj – radní pro životní prostředí, Hlavní město Praha – radní, MČ Praha - Budeč, MČ Praha – Koloděje, MČ Praha – Dolní Počernice, MČ Újezd nad Lesy a obec Květnice) a tři vyjádření zasláná veřejností (občané, SOSák spolek, Újezd nad Lesy: krajina pro život, polek krajina pro život). Vyjádření obsahují vedle vyjádření obav z důvodu zhoršení stavu životního prostředí rovněž vyjádření pochopení a potřeby záměr realizovat, a proto ke zmírnění dopadů záměru na životní prostředí navrhují doporučení, podmínky nebo kompenzační opatření.

Nesouhlasné vyjádření s požadavkem vrátit dokumentaci k přepracování bylo doručeno celkem od sedmi subjektů, z nichž tři jsou obdrženy od územních samosprávných celků (MČ Praha – Běchovice, MČ Praha 20 a obec Sibřina) a čtyři vyjádření veřejnosti (občané, Zdravé životní prostředí, z.s., podpisové archy). Vyjádření především nesouhlasí s použitými vstupními podklady, rozsahem posuzovaného území, použitými postupy výpočtů, a proto zpochybňují objektivnost celé dokumentace. Od žádného ze správních úřadů nebylo doručeno nesouhlasné vyjádření, nebo vyjádření s výhradami.

Část vyjádření obdrženy od samosprávných celků a veřejnosti se vyjádřila k variantám záměru. Dvě vyjádření podporují nebo doporučují variantu označovanou jako 5 MUK, tedy variantu bez mimoúrovňového křížení v obci Květnice (Hlavní město Praha, obec Květnice) a čtyři vyjádření, které vyjadřují podporu či přímo vyžadují variantu označovanou jako 6 MUK, tedy variantu s mimoúrovňovým křížením v obci Květnice (MČ Praha – Újezd nad Lesy, obec Sibřina, SOSák spolek, Újezd nad Lesy: krajina pro život). Varianta 6 MUK je podporována peticí, kterou signovalo 1060 občanů.

Všechny požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v posudku v kapitole V. Vypořádání všech obdrženy vyjádření k dokumentaci. Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí ([https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100\\_cr](https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr)), pod kódem záměru MZP473 v části Posudek.

Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek návrhu tohoto závazného stanoviska.

## 8. Vypořádání vyjádření k posudku

Příslušný úřad obdržel ke zveřejněnému posudku celkem ?? vyjádření od následujících subjektů:

V následujícím přehledu jsou stručně shrnuta vyjádření k posudku a komentář zpracovatele posudku (*proloženým písmem*).

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

Platnost tohoto závazného stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 3 zákona.

Otisk razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:



## VIII. POUŽITÉ PODKLADY

- Agentura ochrany přírody akrajiny ČR (2013): Ústřední seznam ochrany přírody (ÚSOP). Dostupné z: <http://drusop.nature.cz>
- Culek, M., Grulich, V., Laštůvka, Z., Divíšek, J. 2013. Biogeografické regiony České republiky. Masarykova univerzita, Brno. ISBN 978-80-210-6693-9
- ČHMÚ. Portál Českého hydrometeorologického ústavu. <http://portal.chmi.cz/>. [Online] Český hydrometeorologický ústav.
- ČSÚ, 2011. [www.czso.cz/csu/czso/101302-11-q1\\_2011-18](http://www.czso.cz/csu/czso/101302-11-q1_2011-18). Statistický bulletin - hl. m. Praha - 1. čtvrtletí 2011. [Online] Český statistický úřad, 2011.
- Demek, J. a kol. 1965: Geomorfologie českých zemí. Nakladatelství ČSAV, Praha
- Hlaváč, V., Anděl, P., 2001. Metodická příručka k zjišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy. AOPK ČR, Praha.
- Chytrý M., Kučera T., Kočí M., Grulich V., Lustyk P. [eds] 2010. Katalog biotopů České republiky. Ed. 2. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Praha.
- Kolektiv, 2007. Atlas podnebí Česka. Vydal ČHMÚ v koedici s Univerzitou Palackého v Olomouci.
- Kozák, J., et al. 2009. Atlas půd České republiky. Vydalo Mze ČR ve spolupráci s ČZÚ v Praze, Praha.
- Kubíková, J., Ložek, V., Špryňar, P. et al., 2005: Praha, Chráněná území ČR. AOPK ČR, Praha
- Kolektiv, 2016. Metodika pro kvantifikaci efektu výsadby na snížení koncentrací suspendovaných částic, A T E M – Ateliér ekologických modelů, s.r.o.
- Löw, J., Novák, J., 2008. Typologické členění krajiny České republiky. URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ – ROČNÍK XI – ČÍSLO 6/2008.
- MŽP, 2005. Metodika pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení PM10. Praha : Technologická agentura České republiky, 2005.
- Němec, J., Ložek, V., 1997. Chráněná území ČR 2. Praha. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. Vydal Consult.
- Neuhäuselová, Z., Blažková, D., Grulich, V., Husová, M., Chytrá, M., Jeník, J., Jirásek, J., Kolbek, J., Kropáč, Z., Ložek, V., Moravec, J., Prach, K., Rybníček, K., Rybníčková, K., Sádlo, J., 1998. Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Textová část. Praha: Academia, 341 s. ISBN 80-200-0687-7.
- Obec Květnice, 2017. Veřejná vyhláška, Opatření obecné povahy č. 1/2017, kterým se vydává Územní plán obce Květnice. Obecní úřad Květnice, K Dobročovicům 35, Sibřina, pod. č.j.: 360/2017 ze dne 30. března 2017.
- Obec Květnice, 2017b. Územní plán obce Květnice. Obecní úřad Květnice, K Dobročovicům 35, Sibřina, zpracovatel Ing. Václav Jetel, Ph.D.

Obec Sibřina, 2011. Územní plán obce Sibřina. Čistopis změny č. 3 ÚP Sibřina, únor 2011. Obecní úřad Sibřina, Sibřina 15, 250 84 Sibřina.

ŘSD ČR, 2016. Silnice a dálnice v ČR 2016. místo neznámé : Ředitelství silnic a dálnic v České republice, 2016.

Petice 2017. Petice na podporu varianty přeložky I/12 v původní variantě se 6 sjezdy, tj. i se sjezdem na Květnici. Újezd nad Lesy, z.s.

Quitt, E., 1971: Klimatické oblasti Československa. Studia Geographica, 16. Geograf. úst. ČSAV Brno.

Toman, A., Hlaváč, V., Hlaváč, V., 1995. Metodika křížení komunikací a vodních toků. AOPK Havlíčkův Brod.

ZÚR Praha, 2014. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, 2014. Magistrát hlavního města, odbor stavební a územního plánu, Jungmannova 29/35, Praha 1, zpracovatel Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy.

## IX. ÚDAJE O ZPRACOVATELI POSUDKU:

**Datum zpracování posudku: 19.9.2017**

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

**Zpracovatel posudku:**

**RNDr. Oldřich Vacek, CSc.**

*Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., MŽP ČR č.j.: 27817/4654/OPVŽP/02 ze dne 25.9.2002. Autorizace byla prodloužena rozhodnutím Ministerstva životního prostředí České republiky pod č.j.: 6834/ENV/17 ze dne 28.2.2017, s platností na dobu 5 let.*

**Akátová 178**

**252 65 Holubice - Kozinec**

**e-mail: [vacek.oldrich@gmail.com](mailto:vacek.oldrich@gmail.com)**

**tel: 603 85 85 58**

**IČO: 40065642**

**DIČ: CZ6101110763**

**Podpis zpracovatele posudku**

## **X. SEZNAM PŘÍLOH**

### **Vyjádření obdržená k dokumentaci**

Vyjádření k dokumentaci jsou uložena na přiloženém CD