



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor ochrany prostředí
Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí

PIV

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Ing. Tomáš Novotný

Č. j.:

MHMP 2498581/2019

Počet listů/příloh: 25/1

Sp. zn.:

Datum:

S-MHMP 596798/2018 OCP

12.12.2019

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“) jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 písm. a) 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 zákona vydává

souhlasné stanovisko k záměru „Přeložka silnice II/240 (D7 – D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“.

I. Povinné údaje

1. Název záměru

Přeložka silnice II/240 (D7 – D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101¹

¹ Původní název záměru byl „Přeložka silnice II/240 (R7 – D8) – úsek mezi rychlostní silnicí R7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“. Zrušením kategorie rychlostních silnic došlo ke změně názvu na „Přeložka silnice II/240 (D7 – D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“. V tomto závazném stanovisku se pro předmětnou stavbu užívá též zkrácené označení „záměr“, případně „přeložka“.

2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem je liniová dopravní komunikace. Jedná se o novostavbu silnice II. třídy v kategorii S 9,5/80, na vhodných mezikřižovatkových úsecích je navrženo uspořádání 2+1 v kategorii S 13,5/80.

Záměr je rozdělen na 2 etapy – etapu I v rozsahu D7 – obchvat Kralup nad Vltavou (Tursko) a etapu III v rozsahu obchvat Kralup nad Vltavou (Chvatěruby) – D8. Obchvat Kralup nad Vltavou reprezentuje etapu II, která již byla posouzena a pravomocně umístěna, a tudíž není předmětem tohoto závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Zprovozněním všech tří etap bude zajištěno propojení dálnic D7 a D8. Přeložka je připravována jakou součást aglomeračního okruhu.

Záměr je předložen ve dvou aktivních variantách (A, B) s jednou podvariantou (B1), které se liší především směrovým vedením trasy v úseku I. etapy (D7 – Tursko) a počtem a umístěním mimoúrovňových křižovatek (dále též „MÚK“).

Základní technické parametry záměru jsou v následující tabulce:

		Varianta A	Varianta B	Podvarianta B1
Kategorie		S 9,5/S 13,5		
Délka trasy	Etapa I	10 633 m	10 715 m	10 533 m
	Etapa III	2 488 m	2 488 m	2 488 m
	Celkem	13 121 m	13 203 m	13 021 m
Mimoúrovňové křižovatky		2 nové, 2 upravené (stávající na D7)	4	
Počet mostních objektů		10	15	16

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 49 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od délky 2 km; ostatní pozemní komunikace od délky 2 km a od návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby 1 000 vozidel za 24 hodin).

4. Umístění záměru

kraj: Středočeský kraj
obec: Kněževes, Tuchoměřice, Středokluky, Číčovice, Lichoceves, Velké Přílepy, Svrkyně, Tursko, Holubice, Kralupy nad Vltavou, Chvatěruby, Zlončice, Kozomín
katastrální území: Kněževes u Prahy, Kněžívka, Tuchoměřice, Středokluky, Malé Číčovice, Lichoceves, Kamýk u Velkých Přílep, Svrkyně, Tursko, Kozinec, Kralupy nad Vltavou, Chvatěruby, Zlončice, Kozomín

5. Obchodní firma oznamovatele

Středočeský kraj

6. IČO oznamovatele

70891095

7. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5 – Smíchov

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 negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

• **podmínky pro fázi přípravy**

1. Projektové přípravy stavby „Přeložka silnice II/240 (D7 – D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“ a stavby „Obchvat Kralup nad Vltavou včetně mostu, jako součást aglomeračního okruhu – I. etapa“ koordinovat tak, aby bylo zajištěno uvedení obou staveb do provozu ve stejném termínu; jiné řešení z hlediska zprovoznění etap je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nepřípustné.
2. Projektové přípravy posuzované stavby „Přeložka silnice II/240 (D7 – D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“ a stavby „Jižní obchvat obce Velké Přílepy“ koordinovat tak, aby bylo možné zajistit kolaudaci obou staveb ve stejném termínu; obě stavby musí být zprovozněny současně.
3. V rámci dokumentace pro územní řízení prověřit nutnost úpravy napojení Kladenské ulice na přeložku II/240 vzhledem k realizaci stavby „Jižní obchvat obce Velké Přílepy“ jako podmiňující stavby pro realizaci stavby „Přeložka silnice II/240 (D7 – D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“.
4. V rámci dokumentace pro územní řízení provést kapacitní posouzení přeložky včetně napojení na D8.
5. Dokumentace pro územní řízení, jakož i zásady organizace výstavby, bude jednoznačně dokladovat, že během výstavby i provozu navrhované komunikace bude zajištěna odpovídající průchodnost pro místní obyvatelstvo, jakož i přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské techniky (doporučuje se proto zpracování projektu jednoduchých pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné zemědělské respektive lesní pozemky); konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků.
6. V rámci dokumentace pro územní řízení prověřit řešení příjezdové komunikace na pozemku parc. č. 820 v k. ú. Středokluky v km 1,2.
7. V rámci dokumentace pro územní řízení prověřit řešení plnohodnotného nadjezdu v km 5,3.

8. Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která:
- bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování dokumentace pro územní řízení i se zohledněním podmiňující stavby „Jižní obchvat obce Velké Přílepy“;
 - bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území, včetně změn dopravy vyvolané realizací stavby „Jižní obchvat obce Velké Přílepy“;
 - bude dále specifikovat způsob stanovení hranice u ploch vymezených územními plány pro bydlení, za kterou může být realizována nízkopodlažní zástavba, včetně případného návrhu protihlukových technických opatření;
 - bude prověřovat plnění hygienických limitů u obce Úžice v blízkosti napojení silnice III/0081 na dálnici D8 a případně v prostoru nájezdu navrhoprotihluková opatření pro ochranu obce Úžice;
 - bude podrobněji konkretizovat parametry navrhovaného zemního valu v oblasti Kamýku v souvislosti s realizací podmiňující stavby „Jižní obchvat obce Velké Přílepy“;
 - vyhodnotí hlukovou zátěž v obci Středokluky u zástavby komunikace Lidická a na komunikaci III/0073 Kněževes – Dobrovíz a v případě potřeby navrhne odpovídající protihluková opatření.
9. Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:
- bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování dokumentace pro územní řízení i se zohledněním podmiňující stavby „Jižní obchvat obce Velké Přílepy“;
 - bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území, včetně změn dopravy vyvolané realizací stavby „Jižní obchvat obce Velké Přílepy“.
10. V rámci dokumentace pro územní řízení aktualizovat „Studii odvodnění komunikace“ na konkrétní technické parametry vybrané trasy, výsledky geologického a hydrogeologického průzkumu; v rámci této studie:
- bude součástí hydrogeologický posudek (AQH s.r.o., 01/2019), který prokázal, že horninové prostředí v úseku etapy I je pro zasakování nevhodné a že v úseku etapy III zasakovat lze;
 - se bude vycházet z následujících opatření k minimalizaci vlivů na povrchové vody:

Km	Opatření	Odvodňovaný úsek	Délka úseku	Poznámka
ETAPA I				
Začátek úseku	Navazující stavba 2x DUN + RN	ZÚ okružní křižovatka napojení D7 vlevo	-	Odvodnění silničními příkopy do navržených retenčních nádrží navazující stavby rozšíření dálnice D7. Konečným recipientem je Únětický a Zákolanský potok.
0,615	DUN + RN 400 m ³	0,358 (ZÚ)- 0,940	0,582	RN s řízeným odtokem 10 l/s trubním odpadem do silničního příkopu stávající silnice III/0077 s odtokem směrem k MÚK Středokluky na D7 a následně silničními příkopy místní komunikace k lokalitě Černovičky (celková délka silničních příkopů cca 1 400 m), s odtokem do bezejmenného přítoku Zákolanského potoka od Černoviček.
2,500	DUN + RN 1 200 m ³	0,940-3,000	2,060	RN s řízeným odtokem 25 l/s trubním odpadem do koryta místní vodoteče pod prameništěm u osady Pazderna. Jedná se o bezejmenný přítok, který ústí do Zákolanského potoka v obci Čičovice (celková délka toku cca 1 800 m).
4,900	DUN + RN 1 800 m ³ nebo DUN + RN 900 m ³ (2x)	3,000-6,960	3,960	RN s řízeným odtokem 15 l/s. Recipientem je Podmoráňský potok.
7,580	DUN + RN 900 m ³ nebo DUN + RN objemu 500 a 400 m ³	6,960-8,835	1,875	RN s řízeným odtokem 10 l/s trubním odpadem cca v délce 1 000 m podél navržené propojovací silnice III/24010 do silničních příkopů stávající silnice II/240, cca 1 250 m před obcí Tursko.
10,380	DUN + RN 950 m ³	8,835-10,822	1,987	RN s řízeným odtokem 10 l/s do kanalizace silničního odvodnění navazující stavby (etapa II – obchvat Kralupy nad Vltavou).
ETAPA III				
0,440	DUN + RN 1 000 m ³ nebo DUN + RN 525 m ³	ZÚ-2,023	2,023	Část odvodnění je navržena do vsakovací retenční nádrže, druhá část do kanalizačního odvodnění navazující stavby obchvatu Kralup nad Vltavou.
2,3	norná stěna	2,023-2,488	0,465	Odvodnění do vodního toku Černávka nebo stávajících silničních příkopů II/608.

DUN – dešťová usazovací nádrž, RN – retenční nádrž, ZÚ – začátek úpravy

- bude návrh odvodnění koordinován s navazující stavbou obchvatu Kralup nad Vltavou a stavbou modernizace D7 v úseku Praha-Slaný; pokud by se tyto stavby časově nepotkávaly, budou muset být RN v navazujícím stupni navrženy;
 - bude upřednostněno vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí; do vodotečí odvádět srážkové vody pouze v odůvodněných případech;
 - bude prověřena kapacita Podmoránského potoka (zatrubněný úsek i koryto); na základě výsledků kapacitního posouzení budou optimalizovány technické parametry navržené retenční nádrže v km 4,932;
 - bude detailněji řešena minimalizace odvádění dešťových vod do vodního toku Černávka minimálně realizací retenční nádrže nebo retencí se vsakem odpovídající kapacity s regulovaným odtokem;
 - budou prověřeny kapacity všech retenčních nádrží a redukováných odtokových množství s ohledem na kapacitu dotčených koryt;
 - v případě otevřených nádrží navrhnout řešení přírodě blízkému charakteru vybavených normými stěnami na výtoku/přepadu a odlučovači ropných látek pro případ havárie; v rámci projektu pro územní řízení řešit i osazení normých stěn do silničních příkopů.
11. V rámci dokumentace pro územní řízení projednat aktualizovanou „Studii odvodnění komunikace“ stejně tak jako řešení křížení komunikace s vodním tokem Černávka se správcem vodního toku a se zástupci dotčených orgánů státní správy.
12. Součástí dokumentace pro územní řízení bude „Biologický průzkum stavby Přeložka silnice II/240 (D7-D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č.II/101“ (Mgr. Jan Losík, Ph.D., Mgr. Alice Háková; 20. 3. 2019); v rámci přípravy stavby budou respektovány následující závěry z tohoto průzkumu:
- opatření pro bezobratlé živočichy:
 - pro podporu populací bezobratlých v rámci řešené stavby bude navržena odpovídající mozaika biotopů, v zářezech mohou být ponechány např. obnažené skalky, plochy bez navážky ornice ponechat samovolné sukcesi;
 - kosení travnatých porostů v okolí nové komunikace provádět mozaikovitě, postačí 1x ročně, někde i 1x za dva roky v pozdějším letním termínu; frekvence kosení bude záviset na charakteru travnatých porostů;
 - opatření pro obojživelníky:
 - vzhledem k dotčení rozmnožovacího biotopu ropuchy zelené v rámci lokality 5 (Tuchoměřice) vytvořit náhradní biotop, kterým se může stát např. retenční nádrž, kde bude akumulována voda z tělesa komunikace při dešťových srážkách; bude s různou hloubkou, do max. 50 cm, s členitými břehy se sklonem max. 1:15

a s pozvolným přechodem na souš; vytěžená zemina bude z okolí odvezena. Náhradní biotop je vhodné dokončit do konce února, aby počátkem března mohla být tůň zavodněna a sloužit k rozmnožování; realizace nádrže a její umístění bude na základě technických možností specifikováno v následujících stupních projektové dokumentace;

- s ohledem na potenciál zájmového území pro výskyt ropuchy zelené věnovat zvýšenou pozornost podobě sedimentačních jímek; k omezení ohrožení obojživelníků nesmí mít jímky kolmé stěny, je vhodné, aby nejméně jedna stěna měla sklon do 30 %, což umožní živočichům opustit prostor jímky; povrch této pozvolné stěny musí být zdrsňen a při jeho ústí na povrch je vhodné ponechat otevřený prostor, kudy mohou obojživelníci opustit prostor jímky. Je ovšem nezbytné zamezit vniknutí obojživelníků z vnějšího prostředí (například vybudováním stupně);
- při realizaci záměru je pro likvidaci dešťových srážek z tělesa komunikace nutné vybudovat retenční nádrže; pokud budou tyto nádrže vhodně technicky upraveny, mohou sloužit jako biotop zvyšující biodiverzitu území a mohou se stát i vhodnými biotopy pro obojživelníky; alespoň jedna stěna nádrže by měla být proto pozvolná se sklonem do 30 %; takováto úprava je žádoucí pouze pro retenční nádrže, které budou mít nadržanou hladinu vody;
- opatření pro plazy:
 - na násypy pilířů mostů a dalších konstrukcí použít několik síťokamenných gabionů, které mohou sloužit jako vhodný biotop pro ještěrky obecné;
- opatření pro ptáky:
 - ke snížení vlivu záměru na populace ptáků hnízdících na zemi (křepelka polní, koroptev polní, bramborníček černohlavý, bramborníček hnědý) je vhodné provést skryvku ornice či začít stavební činnosti vždy před začátkem jejich hnízdění, tj. do března, popřípadě po jeho skončení, tj. v srpnu;
 - vyplyne-li v rámci další projektové přípravy po aktualizaci hlukové studie nutnost realizace protihlukových stěn, potom z důvodu možné kolize ptáků s dopravou budou instalované stěny opatřeny proužky o šířce min. 2 cm v osové vzdálenosti 10 cm, možné je také použít kontrastní zmatnění stěn;
- opatření pro savce:
 - pro snížení rizika přímého ovlivnění jedinců křečka polního před zahájením skryvek zeminy snížit pravděpodobnost výskytu na dotčených plochách dle biologického průzkumu, a to snížením atraktivity zájmových ploch pro jedince křečka polního dle doporučení tohoto biologického průzkumu;
 - záchranné transfery křečka polního je možné použít až jako krajní řešení v případech jedinců, u nichž ke spontánnímu opuštění staveniště nedojde.

13. V rámci dokumentace pro územní řízení zpracovat detailní migrační studii, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámcové migrační studii (Mgr. Jan Losík, Ph.D.; 10. 5. 2017); výstupem detailní studie bude podrobný návrh úprav migračních objektů při respektování již formulovaných požadavků z procesu posuzování vlivů na životní prostředí; v rámci detailní migrační studie znovu prověřit realizaci ekoduktu mezi obcemi Lichoceves a Velké Přílepy ve spolupráci se všemi dotčenými honebními společenstvy; v rámci této detailní studie podrobněji prověřit umístění a četnost navržených propustků pro živočichy kategorie D včetně začlenění migračních objektů do okolí (vazba na vegetační úpravy trasy) a řešení vhodného charakteru podmostí, zachování suché cesty u mostů, vhodné vedení vodoteče pod mostem; v rámci detailní migrační studie budou prověřeny následující výstupy rámcové migrační studie:

- migrační objekty vhodné k optimalizaci:
 - km 2,55 (etapa I) – most přes polní cestu a železnici;
 - km 4,80 (etapa I) – most přes přeložku silnice III/00710;
 - km 0,30 (etapa III) – most přes železniční vlečku a místní komunikaci;
 - km 2,00 (etapa III) – most přes železnici;
- migrační objekty navrhované na doplnění:
 - propustky pro živočichy kategorie D navrhnout v celé trase přeložky s ohledem na výškové vedení nivelety komunikace; doporučený maximální rozestup migračních objektů je 500 až 1 000 m (možno kombinovat s objekty pro kategoriemi B a C);
 - km 9,80 (etapa I) – víceúčelový nadchod pro migraci živočichů kategorie C;
 - km 2,40 (etapa III) – rámcový propustek přes vodní tok Černávka;
- detailní migrační studie bude předložena ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody.

14. V rámci dokumentace pro stavební povolení bude podrobně rozpracováno vyloučení odvádění dešťových vod ze stavenišť do Zákolanského potoka v úseku procházejícím okolo Černoviček a Pazderny; bude doložen způsob zachytávání dešťových vod a jejich svedení do bezodtokých usazovacích jímek; zásady organizace výstavby potom budou dokladovat vyvážení těchto jímek a nakládání s vodou v těchto jímkách.

15. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude projekt monitoringu vodních toků dotčených odváděním srážkových vod; rozsah monitoringu, který musí být zahájen již před počátkem výstavby, z hlediska četnosti odběrů a sledovaných parametrů projednat se správci jednotlivých dotčených vodních toků a příslušnými rybářskými svazy.

16. Součástí dokumentace pro stavební povolení budou odsouhlasené provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení navrhované komunikace, odsouhlasené příslušným speciálním

stavebním úřadem odboru dopravy po konzultaci s příslušným orgánem vodního hospodářství.

17. V rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který:
 - bude zahrnovat pasportizaci individuálních zdrojů podzemní vody ne starší 1 roku v osadě Černovičky a v obcích Tuchoměřice (včetně osady Pazderna), Lichoceves, Velké Přílepy, Svrkyně, Tursko, Holubice, Chvatčruba a dále podél navrhované trasy komunikace v jejím celém úseku v pásmu 500 m od osy komunikace mimo intravilán obcí; pasportizace bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu;
 - bude vyhodnocovat všechna potenciálně dotčená prameniště v rámci doporučené trasy včetně případných opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto pramenišť navrhovaným záměrem.
18. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude projekt monitoringu kvantitativních a kvalitativních parametrů individuálních zdrojů vody na základě provedené pasportizace; projekt monitoringu musí být zahájen před počátkem výstavby přeložky a bude pokračovat minimálně po dobu 5 let – rozsah a četnost monitoringu bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem; bude-li prokázáno ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody z důvodů realizace přeložky, budou vybudovány a zprovozněny náhradní zdroje podzemní vody o vydatnosti odpovídající pasportizaci zdrojů nebo bude vybudováno napojení na nejbližší vodovodní řad, a to na náklady investora.
19. V místech přechodu komunikace přes odvodňovací systémy bude nutné v rámci dokumentace pro stavební povolení navrhnout taková technická opatření, která umožní zachovat jejich stávající funkce a ověřit průběh drenážních, případně zavlažovacích systémů v krajině a vypracovat plán opatření k zachování jejich funkčnosti.
20. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude aktualizovaný dendrologický průzkum s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí) a evidence prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení stavenišť, příjezdové cesty, opatření během stavby).
21. V rámci dokumentace pro stavební povolení stanovit rozsah odůvodněného minimálního nutného kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí) a rozsah zachování všech dřevin, které nejsou v přímé kolizi se záměrem, identifikovat dřeviny nadprůměrných sadovnických hodnot, které by měly být zachovány i v partiích výrazněji dotčených stavebními pracemi; v tomto smyslu rovněž zaměřit a zajistit ochranu každého stromu při stavebních činnostech (včetně ochrany kořenového systému, ne jen korun stromů a kmenů) a do zásad organizace výstavby promítnout situace se zachováním hodnotnějších stromů v dosahu manipulačních ploch a pásů či zařízení stavenišť.

22. Konečný návrh projektu sadových úprav pro celou řešenou stavbu, vypracovaný autorizovanou sadovnickou firmou, předložit a projednat s příslušnými orgány ochrany přírody s tím, že pro stavební povolení bude vypracován podrobný komplexní projekt sadových úprav, zahrnující připomínky a požadavky orgánů ochrany přírody; návrh sadových úprav bude především vycházet z následujících doporučení:

- zelené pásy etapa I (s minimální šířkou zeleného pásu 15 m a s použitím smíšené vícepatrové výsadby listnatých a jehličnatých dřevin):
 - zelený pás v km cca 0,9-1,5 (levostranný);
 - zelený pás v km cca 3,1-4,8 (levostranný);
 - nově doplnit výsadbu v km 4,8-5,9 v rámci přesného trasování lokálního biokoridoru LBC12;
 - zelený pás v km cca 5,9-7,1 (levostranný);
 - zelený pás v km cca 8,7-9,7 (levostranný);
- dosadba dřevin:
 - v regionálním biokoridoru RK 1121 od okraje obytné zástavby obce Holubice k silnici III/24012;
 - u komunikace III/2405 (Středokluky – Kněževes) v místě napojení;
 - výsadba aleje v km 0,5-1,0 podél přeložky místní komunikace nejbližší k obci Chvatěruby;
 - dosadba dřevin v km 0,4-0,6 (vpravo podél stávající komunikace II/1201);
- zemní val:
 - parametry zemního valu v oblasti Kamýku budou upřesněny na základě aktualizované hlukové studie; zemní val bude nejprve zatravněn a poté osázen řadami stromů a keřů; cílem je vytvořit přírodě blízký vícepatrový porost s co největším clonícím účinkem;
 - pro podporu výskytu otakárka ovocného je vhodné k výsadbám dřevin použít vhodné druhy keřů, jako jsou např. hlohy a slivoně; také na násypech a zářezech komunikace je vhodné ponechat skalní výstupy a plochy s rozvolněnou vegetací;
 - výsadby stromů a keřů nevysazovat plošně, ale ve skupinách a s ohledem na typ stanoviště vybírat vhodné druhy; kvetoucí stromy a keře slouží bezobratlým k úkrytu v závětrří i jako zdroj nektaru; pro suchá stanoviště jsou vhodné např. trnka, řešetlák počisticivý nebo hloh, pro kyselá nebo písčítá stanoviště pak vřes, pro vlhčí biotopy zimolezy, krušina olšová, vrby a osiky, pro zajištění potravy některým druhům ptáků také bobulonosné dřeviny a keře;

- na osetí lemů a svahů podél nové komunikace je na vhodných místech žádoucí (v okolí dřevinných porostů, zahrad, polních cest a luk včetně ruderalních ploch) namísto kulturních travních směsí použít směsi původních travin s vyšším podílem kvetoucích bylin, které poskytnou dostatek pylu a nektaru čmelákům, včelám a motýlům; je vhodné použít směs s vyšším podílem poloparazitických druhů jako je např. kokrhel; velikost těchto ploch a jejich přesné umístění bude specifikováno v rámci projektu sadových úprav v závislosti na místních geologických podmínkách a technických možnostech při provádění stavby;
 - projekt sadových úprav bude obsahovat návrh protierozních opatření;
 - investor smluvně zaváže dodavatele vegetačních úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let; v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazováni a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě.
23. V rámci dokumentací pro územní řízení a pro stavební povolení navrhnout kompenzační opatření, tj. nové biokoridory a biocentra územního systému ekologické stability (dále též „ÚSES“) tak, aby nedošlo k zániku sítě ÚSES; nové prvky ÚSES budou upřesněny na všech úrovních (místní, regionální, nadregionální) tak, aby byly dodrženy limitující parametry ÚSES a zajištěna tak jejich funkčnost; navrhovaná řešení budou zpracována autorizovaným architektem ÚSES – projektantem ÚSES a případné změny budou odborně zdůvodněny; zvláštní pozornost bude věnována zejména dořešení křížení regionálního biokoridoru RK 5019 v km 3,8 a regionálního biokoridoru RK 1136 v km 4,7 a v km 7,0; v dokumentaci pro územní řízení doplnit víceúčelový nadchod v místě křížení regionálního biokoridoru RK 1121 a turistické trasy (km cca 9,8), která zároveň převezme funkci ekoduktu pro zvěř kategorie C (střední savci).
24. V rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle § 9a odst. 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž krajskému úřadu doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska.
- **podmínky pro fázi výstavby:**
25. Investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s okolními obcemi a veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy.
26. Investor stavby zajistí, že při výběrovém řízení na dodavatele stavby bude stanoveno jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; investor stavby zajistí, že ve výběrovém řízení na provedení stavby budou zohledněny požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
27. Pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:

- staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo používány aktivní látky k potlačení prašnosti;
- používat stroje s nižšími emisemi PM (splňující alespoň emisní normu Stage I dle Směrnice 97/68/ES) a věnovat se jejich údržbě, jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky;
- po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluhovat stroje vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo;
- po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum;
- v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch;
- v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště;
- k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém nebo větrném počasí je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly;
- minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v sílech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfukávání jemných částic do okolí;
- umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál;
- při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfukávání prachu větrem:
 - preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %);
 - podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru;
 - lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů;
 - při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt, případně, je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost.

28. Pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:

- při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření;
- celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu;
- veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností;
- staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace);
- všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to v časovém rozmezí dohodnutém s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví;
- stavební práce nebudou probíhat v noční době;
- v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích;
- stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem;
- se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území;
- zásady organizace výstavby z hlediska vlivů hluku budou koordinovány se stavbou obchvatu Kralup nad Vltavou.

29. Po výběru zhotovitele stavby bude vypracována akustická studie pro etapu výstavby, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby.

30. Investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního

rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu.

31. Obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření.
32. V jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu (včetně ichtyologického průzkumu stavbou dotčených toků) formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou.
33. V rámci výstavby budou ve vztahu k minimalizaci vlivů na přírodu respektována následující doporučení:
 - případné deponie a mezideponie zeminy umísťovat mimo výskyt přírodních a polopřírodních stanovišť, která jsou biotopem zvláště chráněných druhů živočichů;
 - umístění zařízení stavenišť a parkování mechanizace na zpevněných plochách bude realizováno mimo výskyt přírodních i polopřírodních stanovišť a mimo blízkost vodních toků a pramenišť;
 - stavební práce v toku Černávka a jejím okolí budou prováděny šetrně k vodnímu prostředí toku a jeho nivě.
34. Před zahájením stavební činnosti bude nutno dřeviny mimo zábor zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny.
35. Kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (t. j. 1. 10. až 31. 3.); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno v době mimo 1. 4. až 31. 7. po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby; v hnízdním období může být jednotlivé kácení prováděno po předchozím ohledání předmětných dřevin a jejich okolí biologickým (ekologickým) dozorem stavby před samotným kácením, a to i s ohledem na možnost výskytu netopýrů.
36. V průběhu výstavby zajistit na dotčených plochách monitoring výskytu nepůvodních a invazních druhů rostlin; v případě jejich výskytu tyto ihned likvidovat.
37. Investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného,

zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska).

38. Drobné sakrální stavby (křížky, kapličky apod.) ležící v trase výsledné varianty budou v rámci stavby přemístěny.

- **podmínky pro fázi provozu**

39. Po dohodě s Klubem českých turistů zajistit po realizaci záměru přeznačení turistických tras a cyklotras tak, aby byla zachována jejich návaznost.
40. V průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu na navrhované komunikaci včetně stavby „Jižní obchvat obce Velké Přílepy“; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví; v úsecích, kde by bylo měření hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, musí být provedena dodatečná protihluková opatření.
41. K žádosti o vydání závazného stanoviska kužívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb.
42. V rámci zimní údržby komunikace pro zmenšení zátěže vodních toků solením musí být tato zimní údržba zabezpečena moderní technologií „skrápěného solení“, která umožňuje minimalizovat úlet zrn posypového materiálu mimo vozovku.

9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí

43. Po uvedení stavby do provozu zahájit závazný dvouletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci; výsledkem tohoto monitoringu bude taktéž návrh realizace trvalých bariér (začátek a konec v navržených úsecích) na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby.

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 49 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Tyto záměry podléhají posouzení vlivů na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. V daném případě nutnost posoudit záměr vyplývá ze závěru zjišťovacího řízení Krajského úřadu Středočeského kraje č. j. 008910/2016/KUSK ze dne 18. 1. 2016.

Dokumentace zpracovaná podle přílohy č. 4 k zákonu (PRAGOPROJEKT, a.s. – Ing. Jitka Krejčová; 31. 5. 2017) byla dne 11. 7. 2017 předložena Krajskému úřadu Středočeského kraje. Záměr totiž zasahuje na území Středočeského kraje a posuzování záměru zajišťuje ve smyslu § 22 písm. a) zákona příslušný krajský úřad.

Dokumentace byla rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům dopisem Krajského úřadu Středočeského kraje č. j. 090578/2017/KUSK ze dne 17. 7. 2017. Současně byly dotčené územní samosprávné celky tímto dopisem požádány o vyvěšení informace o dokumentaci a o tom, kdy a kde je možné do ní nahlížet, na jejich úředních deskách. Dále Krajský úřad Středočeského kraje zveřejnil dokumentaci na internetu (https://portal.cenia.cz/eiasca/detail/EIA_STC1945). Informace o dokumentaci a o možnosti se k ní vyjádřit byla zveřejněna dne 20. 7. 2017 na úřední desce Středočeského kraje.

Zpracováním posudku byl Krajským úřadem Středočeského kraje pověřen RNDr. Tomáš Bajer, CSc., držitel platné autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí ve smyslu § 19 zákona.

Na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a na základě doporučení zpracovatele posudku Krajský úřad Středočeského kraje dopisem č. j. 134227/2017/KUSK ze dne 1. 11. 2017 podle § 8 odst. 5 zákona vrátil dokumentaci oznamovateli k doplnění.

Usnesením Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2017/500/703 ze dne 21. 12. 2017 byl projednáním a vydáním závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pověřen odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy. Nadřízený správní orgán se totiž zabýval námitkou systémové podjatosti úředních osob Krajského úřadu Středočeského kraje. Ministerstvo životního prostředí došlo k závěru, že byla překročena tzv. kritická míra rizika systémové podjatosti, tj. že skutečnosti naznačují, že by mohlo existovat riziko vzniku systémové podjatosti, nikoliv však, že u Krajského úřadu Středočeského kraje se v konkrétní věci o podjatost skutečně jedná. Proto a z důvodu předběžné opatrnosti a procesní ekonomie pověřilo projednáním záměru Magistrát hlavního města Prahy, čímž bylo námitce podjatosti fakticky vyhověno.

Doplněná dokumentace (PRAGOPROJEKT, a.s. – Ing. Jitka Krejčová; 14. 3. 2018) byla doručena Magistrátu hlavního města Prahy dne 26. 4. 2018 (podání doplněno dne 15. 5. 2018).

Dokumentace byla rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům dopisem Magistrátu hlavního města Prahy č. j. MHMP 749943/2018 ze dne 16. 5. 2018. Současně byly dotčené územní samosprávné celky tímto dopisem požádány

o vyvěšení informace o dokumentaci a o tom, kdy a kde je možné do ní nahlížet, na jejich úředních deskách. Dále Magistrát hlavního města Prahy zveřejnil dokumentaci na internetu (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1073). Informace o dokumentaci a o možnosti se k ní vyjádřit byla zveřejněna dne 16. 5. 2018 na úřední desce hlavního města Prahy a dne 22. 5. 2018 na úřední desce Středočeského kraje.

Na základě obdržení vyjádření k dokumentaci a na základě doporučení zpracovatele posudku Magistrát hlavního města Prahy dopisem č. j. MHMP 1493024/2018 ze dne 19. 9. 2018 podle § 8 odst. 5 zákona vrátil dokumentaci oznamovateli k doplnění.

Doplněná dokumentace (PRAGOPROJEKT, a.s. – Ing. Jitka Krejčová; 29. 3. 2019) byla doručena Magistrátu hlavního města Prahy dne 16. 4. 2019.

Dokumentace byla rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům dopisem Magistrátu hlavního města Prahy č. j. MHMP 820821/2019 ze dne 6. 5. 2019. Současně byly dotčené územní samosprávné celky tímto dopisem požádány o vyvěšení informace o dokumentaci a o tom, kdy a kde je možné do ní nahlížet, na jejich úředních deskách. Dále Magistrát hlavního města Prahy zveřejnil dokumentaci na internetu (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1073). Informace o dokumentaci a o možnosti se k ní vyjádřit byla zveřejněna dne 6. 5. 2019 na úřední desce hlavního města Prahy a dne 10. 5. 2019 na úřední desce Středočeského kraje.

Jelikož příslušný úřad obdržel nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci, nařídil veřejné projednání. Informace o místě a času konání projednání byla zaslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům dopisem Magistrátu hlavního města Prahy č. j. MHMP 1336513/2019 ze dne 8. 7. 2019. Současně byly dotčené územní samosprávné celky tímto dopisem požádány o vyvěšení informace na jejich úředních deskách. Informace o konání veřejného projednání byla zveřejněna dne 8. 7. 2019 na úřední desce hlavního města Prahy a dne 9. 7. 2019 na úřední desce Středočeského kraje. Dále Magistrát hlavního města Prahy zveřejnil informaci na internetu (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1073).

Veřejné projednání se uskutečnilo dne 30. 7. 2019 od 15:30 hod. v budově Krajského úřadu Středočeského kraje (Zborovská 11, Praha 5). Údaje o účasti a závěry z projednání jsou obsahem zápisu č. j. MHMP 1880139/2019 ze dne 13. 9. 2019.

Posudek zpracovaný podle přílohy č. 5 k zákonu (RNDr. Tomáš Bajer, CSc.; 18. 9. 2019) byl Magistrátu hlavního města Prahy předložen dne 19. 9. 2019. Posudek je spolu s tímto závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí zveřejněn na internetu (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1073).

V průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí bylo nashromážděno dostatečné množství informací o záměru a jeho vlivech, na základě kterých je možné vydat závazné stanovisko sloužící jako objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních.

Do celého procesu posuzování se aktivně zapojili zástupci dotčených orgánů, územních samosprávných celků i veřejnosti. Vypořádání jejich připomínek k dokumentaci je součástí

posudku a tohoto stanoviska (viz níže). Na veřejném projednání byly jejich otázky zodpovězeny a připomínky vypořádány (viz zápis z veřejného projednání a posudek).

Vzhledem k tomu, že dokumentace ve svých verzích z roku 2017 a 2018 nebyla úplná, byla vždy vrácena oznamovateli k doplnění. Teprve její verze z roku 2019 je způsobilá být podkladem pro vydání závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Její úplnost a správnost údajů v ní uvedených včetně použitých metod hodnocení byla potvrzena posudkem.

Jak zpracovatelka dokumentace, tak zpracovatel posudku považují záměr z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví při splnění jimi formulovaných podmínek za přijatelný.

Magistrát hlavního města Prahy se ztotožňuje se závěry dokumentace a posudku. Bere při tom v úvahu jak obsah těchto dokumentů, tak vyjádření k dokumentaci a veřejné projednání. Nezbytným předpokladem pro akceptovatelnost oznamovatelem předloženého záměru je však splnění podmínek, které jsou formulovány v tomto závazném stanovisku.

Text podmínek vychází prvotně z návrhu zpracovatele posudku. Jím formulované podmínky byly příslušným úřadem stylističtě upraveny či doplněny při zachování jejich účelu tak, aby bylo toto závazné stanovisko kvalifikovaným podkladem pro navazující řízení.

Podmínka č. 1 byla navržena v dokumentaci a zajišťuje zprovoznění stavby jako celku tak, aby nebyla zatěžována doprava na místních komunikacích v případě nezprovoznění všech tří etap záměru jako celku. Podmínka byla zpracovatelem posudku zcela akceptována.

Podmínka č. 2 byla navržena v dokumentaci a představuje podmiňující investici pro realizaci hodnoceného záměru. Tato stavba řeší problematiku dopravy na komunikaci Kladenská v obci Velké Přílepy. Podmínka byla zpracovatelem posudku zcela akceptována.

Podmínka č. 3 vyplývá z obdržených vyjádření v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a byla navržena zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření k záměru.

Podmínka č. 4 vyplývá z obdržených vyjádření ke zveřejněné dokumentaci. Zpracovatel posudku považuje připomínku za relevantní a v souladu s doporučením dokumentace byla proto formulována do závazného stanoviska.

Podmínka č. 5 byla modifikována zpracovatelem posudku dle závěrů dokumentace a na základě obdržených vyjádření k záměru. Podmínka směřuje k maximálnímu zachování přístupnosti zemědělských pozemků.

Podmínky č. 6 a č. 7 vyplývají z doporučení dokumentace a byly zpracovatelem posudku akceptovány; podmínky směřují k zachování odpovídající dostupnosti osad a obcí.

Podmínka č. 8 vyplývá z požadavku krajské hygienické stanice a byla modifikována zpracovatelem posudku na základě požadavků vyplývajících z obdržených vyjádření a na základě veřejného projednání záměru; podmínka směřuje k problematice akustické zátěže v etapě provozu.

Podmínka č. 9 byla navržena zpracovatelem posudku a vyplývá, obdobně jako podmínka č. 8 z toho, že v modelu dopravy musí být zohledněny jak aktuální údaje o vývoji dopravy, tak i realizace stavby „Jižní obchvat obce Velké Přílepy“; podmínka směřuje k problematice imisní zátěže v etapě provozu.

Podmínka č. 10 je formulována v souladu s doporučením dokumentace; podmínka byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření k záměru; podmínka směřuje k detailnějšímu vyhodnocení vlivů na odvodnění navrhované přeložky.

Podmínka č. 11 byla navržena zpracovatelem posudku a vychází z toho, že návrh opatření k minimalizaci vlivů na povrchové vody v rámci podmínky č. 10 byly modifikovány zpracovatelem posudku; podmínka směřuje k potvrzení navrhovaného řešení odvodnění navrhované přeložky.

Podmínka č. 12 byla navržena zpracovatelem posudku, protože rozpracovává obecnou podmínku týkající se biologického průzkumu navrženou v dokumentaci.

Podmínka č. 13 vychází z doporučení dokumentace a byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření a veřejného projednání a směřuje k optimalizaci vyhodnocení migrace v zájmovém území.

Podmínka č. 14 vyplývá z doporučení dokumentace a byla zpracovatelem posudku akceptována; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na evropsky významnou lokalitu.

Podmínka č. 15 vyplývá z doporučení dokumentace a byla zpracovatelem posudku akceptována; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů záměru na povrchové vody.

Podmínka č. 16 byla navržena zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů záměru na povrchové vody.

Podmínka č. 17 byla navržena v dokumentaci a byla modifikována zpracovatelem posudku v rámci obdržených vyjádření k záměru; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na podzemní vody.

Podmínka č. 18 byla navržena zpracovatelem posudku s ohledem na obdržená vyjádření k záměru; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na podzemní vody.

Podmínka č. 19 byla navržena zpracovatelem posudku, protože tímto, potenciálně možným aspektem, se dokumentace nezabývala; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na zemědělský půdní fond.

Podmínky č. 20 a 21 byly navrženy v dokumentaci a byly modifikovány zpracovatelem posudku; podmínky směřují k minimalizaci vlivů na dřeviny kácené mimo les.

Podmínka č. 22 vyplývá z doporučení dokumentace a byla modifikována na základě požadavků z obdržených vyjádření k záměru; podmínka upřesňuje navrhované sadové úpravy na základě připomínek z obdržených vyjádření.

Podmínka č. 23 vyplývá z doporučení dokumentace a byla modifikována na základě požadavků z obdržných vyjádření k záměru.

Podmínka č. 24 byla navržena zpracovatelem posudku a zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Podmínky č. 25 a 26 byly formulovány zpracovatelem posudku a směřují k minimalizaci vlivů na faktor pohody v etapě výstavby.

Podmínka č. 27 je modifikovaná podmínka z dokumentace; podmínka byla formulovaná z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší v etapě výstavby.

Podmínka č. 28 je modifikovaná podmínka z dokumentace; podmínka byla formulovaná z hlediska minimalizace vlivů na hlukovou situaci v etapě výstavby.

Podmínka č. 29 vyplývá z požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví z hlediska hluku v etapě výstavby.

Podmínky č. 30 a 31 byly navrženy zpracovatelem posudku a vyplývají ze znalostí provádění obdobných staveb ve vztahu k minimalizaci vlivů na hmotný majetek.

Podmínka č. 32 byla navržena zpracovatelem posudku; podmínka ve vztahu k biologickému průzkumu vychází ze skutečnosti, že realizace záměru může být uskutečněna s odstupem od vydání dokumentace pro stavební povolení.

Podmínka č. 33 byla navržena zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na přírodu v rámci etapy výstavby.

Podmínky č. 34 a 35 byly modifikovány zpracovatelem posudku a směřují k minimalizaci vlivů na dřeviny rostoucí mimo les v etapě výstavby.

Podmínka č. 36 byla navržena zpracovatelem posudku; souvisí s vyloučením vlivů expanze nepůvodních druhů rostlin.

Podmínka č. 37 byla modifikována zpracovatelem posudku a vyplývá z dokumentace; podmínka směřuje k zajištění kontroly plnění podmínek z procesu posuzování vlivů na životní prostředí ve vztahu k ochraně přírody v etapě výstavby.

Podmínka č. 38 vyplývá z dokumentace a směřuje k zajištění ochrany drobných sakrálních staveb v trase přeložky.

Podmínka č. 39 vyplývá z dokumentace a směřuje k zachování turistických tras dotčených stavbou.

Podmínka č. 40 vyplývá z požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.

Podmínka č. 41 byla navržena zpracovatelem posudku a směřuje k ověření splnění příslušných limitů pro hluk.

Podmínka č. 42 byla navržena zpracovatelem posudku a směřuje k zajištění kvality vod.

Podmínka č. 43 byla navržena zpracovatelem posudku a směřuje k ověření účinnosti navržených opatření.

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

Základním podkladem pro identifikaci a vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je dokumentace, v daném případě její úplná verze (PRAGOPROJEKT, a.s. – Ing. Jitka Krejčová; 29. 3. 2019). Kromě náležitostí podle přílohy č. 4 k zákonu obsahuje dokumentace grafické přílohy a odborné studie, které jsou komentovány níže. Dalším podkladem pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru jsou obdržená vyjádření k dokumentaci (viz dále), veřejné projednání (viz zápis č. j. MHMP 1880139/2019 ze dne 13. 9. 2019) a posudek (RNDr. Tomáš Bajer, CSc.; 18. 9. 2019).

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

Příslušný úřad se ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou platnými právními předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, tedy že lze vydat souhlasné závazné stanovisko. Konkrétní informace o záměru popsané v podkladech předložených v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí zpracovaných autorizovanými osobami v této oblasti vyhodnocují vlivy záměru jako málo významné. Vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí byl vyloučen.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vlivy na veřejné byly vyhodnoceny samostatnou studií (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. – Mgr. Robert Polák; 03/2018), kterou zpracoval držitel osvědčení odborné způsobilosti pro tuto oblast.

Z hlediska znečištění ovzduší závěr studie vlivů na veřejné zdraví uvádí, že v rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM_{10} a $PM_{2,5}$ a benzo[a]pyren. Z výše uvedených znečišťujících látek je nutno očekávat ve výpočtové oblasti zvýšené riziko z expozice částicemi PM_{10} , $PM_{2,5}$ a benzo[a]pyrenem. Obdobná situace je však typická pro většinu měst na území České republiky. V případě krátkodobých i dlouhodobých koncentrací NO_2 není třeba v žádné části zástavby očekávat hodnoty nad hranici směrné hodnoty Světové zdravotnické organizace (dále též „WHO“), u benzenu nepřekračují hodnoty míru přijatelného rizika.

Vlivem uvedení záměru do provozu byly zjištěny změny v imisní zátěži, které u žádné ze sledovaných imisních charakteristik nepředstavují významnou změnu v míře zdravotního rizika. U dlouhodobých i krátkodobých koncentrací NO_2 není třeba předpokládat zvýšení koncentrací nad směrnou hodnotu WHO, přičemž celkově převažuje počet obyvatel v oblastech s poklesem imisní zátěže nad oblastmi s nárůstem imisní zátěže. V případě změn v koncentracích benzenu

a benzo[a]pyrenu byly změny v míře zdravotního rizika statisticky vypočteny výrazně pod hranicí jednoho nového případu výskytu leukémie nebo rakoviny a stejně tak byl vypočten vyšší počet obyvatel v oblastech s poklesem imisní zátěže oproti nárůstu. V případě suspendovaných částic obou frakcí byly vypočteny změny v imisní zátěži a v míře zdravotního rizika, které nejsou významné ve smyslu ohrožení zdraví a které budou i v nejvíce dotčené části obytné zástavby převáženy jinými faktory.

Rozdíly mezi jednotlivými variantami jsou poměrně malé, obecně lze říci, že příspěvky hodnoceného záměru budou srovnatelné pro stavy k roku 2024 a 2040 bez Silničního okruhu kolem Prahy (dále též „SOKP“), v případě stavu 2040 s SOKP budou již nižší. Hledisko kvality ovzduší není pro výběr varianty příliš významné.

V rámci provedeného hodnocení byla samostatně posuzována akustická situace v obytné zástavbě podél hodnocené komunikace, dále podél stávajících komunikací, pak v plochách vymezených pro budoucí výstavbu a dále bylo provedeno kumulativní vyhodnocení pro působení stacionárních zdrojů a letecké dopravy. Jak vyplývá z výsledků vyhodnocení, je možné očekávat v dotčené zástavbě podél hodnocené komunikace převažující mírný nárůst počtu obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel (jedná se nejvýše o několik desítek případů). Naopak podél stávajících komunikací byl vypočten převažující pokles obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel, a to v řádu desítek.

Změny v míře kardiovaskulárního rizika byly vypočteny jak v zástavbě podél hodnocené komunikace, tak podél stávajících komunikací statisticky poměrně výrazně pod hranicí jednoho nového případu. Převažuje celkové snížení rizika výskytu infarktu myokardu, pouze s výjimkou varianty A ve stavu 2040 s SOKP, kde byl v zástavbě podél navrhované komunikace vypočten velmi mírný nárůst, avšak několik řádů pod hranicí nového případu.

V lokalitách, které jsou v územních plánech vymezeny pro funkci bydlení, byl vypočten nárůst počtu obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel v řádu desítek, případně do druhé stovky. Nárůst kardiovaskulárního rizika se opět pohybuje statisticky výrazně pod hranicí jednoho nového případu infarktu myokardu.

Z vyhodnocení kumulativního působení dopravy a stacionárních zdrojů vyplývá, že příspěvek stacionárních zdrojů je velmi málo významný a ke zvýšení počtu obtěžovaných či při spánku rušených obyvatel může dojít jen zcela ojediněle.

Z pohledu porovnání variant záměru je možné konstatovat, že z jednotlivých hodnocení vyplývá jako nejvhodnější varianta B, následuje B1, nejméně vhodná pak varianta A. Ani v případě hlukové zátěže však rozdíly mezi jednotlivými variantami nejsou významné ve smyslu ohrožení zdraví, žádná z variant nebude mít za následek nepřiměřený nárůst hlukové zátěže, který by negativně ovlivnil zdraví dotčené populace.

Zpracovatel posudku se ztotožnil s výše uvedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví za předpokladu, že v rámci další projektové přípravy záměru budou aktualizovaným dopravním modelem ověřeny vstupy a tím i výstupy hlukové a rozptylové studie. Tato podmínka je součástí tohoto stanoviska.

Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší byly hodnoceny rozptylovou studií (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. – Mgr. Robert Polák; 03/2018), kterou zpracoval držitel příslušné autorizace. Hodnocení bylo provedeno pro následující varianty a stavy:

- rok 2024 – nulová varianta;
- rok 2024 – aktivní varianty A, B, B1;
- rok 2040 (bez SOKP) – nulová varianta;
- rok 2040 (bez SOKP) – aktivní varianty A, B, B1;
- rok 2040 (s SOKP) – nulová varianta;
- rok 2040 (s SOKP) – aktivní varianty A, B, B1.

Podle podkladů Českého hydrometeorologického ústavu je kvalita ovzduší v lokalitě plánovaného záměru poměrně dobrá. V pětiletém průměru jsou splněny téměř všechny imisní limity, z nichž se při hodnocení kvality ovzduší vychází (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů). Výjimkou jsou průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, u nichž bylo na většině území zaznamenáno překračování imisního limitu. V tomto případě se jedná o imisní charakteristiku, k níž se podle zákona o ochraně ovzduší pouze přihlíží.

Závěr rozptylové studie uvádí, že nejvyšší příspěvky automobilové dopravy byly zpravidla vypočteny na severním okraji Prahy, podél úseků SOKP a dále podél navazujícího úseku dálnice D8. V prostoru samotné posuzované komunikace budou ve výchozích stavech příspěvky dopravy nízké.

Vlivem provozu záměru lze obecně očekávat zvýšení koncentrací podél samotné komunikace a dále (zejména v roce 2024 a 2040 ve stavu bez SOKP) podél severní části dálnice D8. Naopak snížení imisní zátěže bylo obecně vypočteno podél dálnice D7, případně podél stávajících komunikací II/240 a II/101. V případě stavu pro rok 2040 s SOKP bylo ještě snížení koncentrací vlivem záměru vypočteno právě podél úseku SOKP.

Dále lze obecně konstatovat, že vlivem provozu záměru lze očekávat nárůst koncentrací podél posuzované komunikace a pouze v okrajových částech obytné zástavby. Ve stavu 2040 s SOKP je příspěvek hodnocené komunikace celkově nižší oproti stavům k roku 2024 a 2040 bez SOKP. Oproti tomu snížení příspěvku dopravy bylo většinou zaznamenáno v centrální části sídel podél stávajících komunikací II/240 a II/101. U většiny imisních charakteristik převažuje v obytných plochách snížení imisní zátěže oproti zvýšení.

Z rozptylové studie vyplývá, že hledisko dopadů na kvalitu ovzduší není při volbě varianty zásadním faktorem.

Z hlediska vlivů na klima dokumentace konstatuje, že z globálního měřítka (makroklimatu) záměr negeneruje žádné nové zdroje skleníkových plynů. Jedná se pouze o územní přerozdělení

zdrojů, které se budou v širším území nacházet bez ohledu na (ne)realizaci předkládaného záměru. Změny klimatu lze potenciálně uvažovat pouze v rámci mikroměřítko díky nárůstu zpevněných ploch. S ohledem na parametry nové komunikace nebudou tyto vlivy významné. V dokumentaci jsou vyzdvihovány dopady na plynulost dopravy, což je aspekt řadící se mezi opatření významně přispívající k redukci hlavního skleníkového plynu CO₂. Z pohledu odolnosti a zranitelnosti stavby vůči klimatickým změnám jsou rizika hodnocena jako s velice malou až zanedbatelnou pravděpodobností vlivu.

Zpracovatel posudku se ztotožnil s výše uvedeným hodnocením vlivů na ovzduší a klima za předpokladu respektování podmínek k minimalizaci vlivů na ovzduší formulovaných v podmínkách závazného stanoviska.

Vlivy na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky

Na základě dopravního modelu byla zpracována hluková studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. – Ing. Josef Martinovský; 03/2018), která je přílohou dokumentace. Hodnocení bylo provedeno pro shodné varianty a stavy jako v případě rozptylové studie. V hlukové studii je obsažena i mapa s umístěním výpočtových bodů a izofony podél přeložky.

V dotčeném území je vyhodnocen vliv provozu záměru v posuzovaných variantách u stávající obytné zástavby, u rekreačních objektů a dále na hranici ploch vymezených územními plány pro bydlení. Po realizaci záměru bude hluk z provozu na navrhované silnici plnit stanovené hygienické limity 60 dB v denní dobu a 50 dB v noční dobu u stávajících staveb ve variantě B (B1) bez opatření. U varianty A budou muset být pro zajištění limitu provedena technická opatření, dvě protihlukové stěny (valy) v celkové délce min. 720 m u obcí Tuchoměřice a Velké Přílepy.

U ploch vymezených územními plány pro bydlení bude nutné stanovit hranici, za kterou může být zástavba realizována, případně budou v dalším stupni navržena technická opatření v blízkosti navrhované trasy. Ve variantě A bude nutné ochránit plochy u tří obcí (Kněžves, Lichoceves a plánovaná plocha v obci Chvatěruby). Stejně tak u varianty B1 se jedná o tři obce (Tursko, Lichoceves a plánovaná plocha v obci Chvatěruby). Ve variantě B se jedná o dvě obce (Lichoceves a plánovaná plocha v obci Chvatěruby).

Z hodnocení všech komunikací v území dále vyplývá, že po realizaci navrhované přeložky dojde k výraznému poklesu akustické zátěže v území podél stávajících tras silnic II/240 a II/101. Lokální nárůst hlukové zátěže byl zaznamenán podél navrhované trasy. Kromě varianty A však nikde, kde je překročena hranice hlučnosti 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu, nedojde k navýšení o více než 0,9 dB, akustické zatížení se tak u hlukem více zatížených objektů pozorovatelně nezmění. Výpočtové body byly umístěny zejména do centrálních částí obcí, kde stávající komunikace tvoří průtah a kde se předpokládají větší změny hlukové zátěže (i nad 0,9 dB). Výpočet v bodech byl proveden na hranici chráněného venkovního prostoru staveb (tj. 2 m od fasády hodnocených objektů) ve výšce druhého nadzemního podlaží.

Z provedeného hodnocení lze dle hlukové studie odvodit následující pořadí variant, které vychází z akustických dopadů v bezprostřední blízkosti navrhované komunikace. Nejvhodnější

je z hlediska akustických dopadů a změny hlučnosti v území varianta B, následuje varianta B1 a jako nejméně vhodná byla zhodnocena varianta A.

Z hlediska dalších fyzikálních a biologických charakteristik dokumentace zmiňuje vibrace, radioaktivní a elektromagnetické záření a světelné znečištění.

Z hlediska vibrací dokumentace uvádí, že vzhledem k tomu, že navržené varianty přeložky jsou vedeny mimo intravilány obcí, bude vliv vibrací nevýznamný. Výjimku může tvořit pouze provoz těžké techniky po provizorních příjezdových cestách.

Se závěry studie na úrovni stávajícího dostupného technického řešení záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se zpracovatel posudku ztotožnil při respektování podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Systém odvodnění záměru zahrnuje bezpečnostní prvky pro ochranu povrchových vod. Jsou navrženy dešťové usazovací nádrže (dále též „DUN“), které mají obecně za úkol zachytit usaditelné látky povrchového odtoku ze silnice, jednak látky vzlinající k hladině nebo odstranitelné průtokovým filtrem (nejdůležitější jsou ropné látky) a odstranit je tak z povrchového odtoku před jeho výtokem do recipientu. Odloučení nečistot tak probíhá sedimentací a následnou filtrací sorpčními fibroilovými filtry.

Při havarijním stavu na silnici (dopravní nehody) a úniku nebezpečných látek do okolního prostředí musí být provedena likvidace havarijních následků přímo v místě havárie. Je nutno operativně identifikovat zdroj a neodkladně provést zabezpečovací práce. Sanace musí být řešena v souladu s příslušnými zákony a nařízeními.

Pro eliminaci následků z havarijního znečištění nebezpečnými látkami jsou na kanalizačním systému navrženy zabezpečovací prvky v podobě DUN s odlučovači ropných látek. Jejich kapacita by měla být navržena tak, aby zajistila celý objem cisternového vozu na svém zachytném území.

Za běžného provozu komunikace je zdrojem kontaminace povrchových vod, které jsou v kontaktu s trasou, odtékající srážková voda ze zpevněného povrchu silnice. Tyto vody obsahují široké spektrum látek, které souvisejí s provozem a údržbou silnice. Nerozpuštěné látky mohou být před vstupem do vodních ekosystémů z velké části odstraněny sedimentací v retenčních nádržích, které jsou v rámci odvodnění záměru navrženy. Odvodnění přeložky zahrnuje návrh se stabilními nornými stěnami a DUN, které budou opatřeny odlučovači lehkých kapalin. Navrženy jsou koalescenční odlučovače ropných látek, které zajistí svou účinností omezení průniku těchto látek do recipientu. Stejně tak riziko kontaminace vod chloridy je eliminováno navrženým způsobem odvodnění.

Vzhledem k tomu, že záměr je v počáteční fázi přípravy, bylo odvodnění komunikace navrženo pouze koncepčně. Z hlediska kvalitativního je ochrana povrchových vod zajištěna sedimentačními nádržemi s koalescenčním odlučovačem ropných látek (DUN), z hlediska kvantitativního retenčními nádržemi (RN), které budou sloužit jako opatření pro snížení průtoků.

V úseku etapy III je navržena vsakovací retenční nádrž, v úseku etapy I jsou z důvodu nemožnosti zasakovat navrženy retenční nádrže s řízeným odtokem do nejbližších vodotečí.

Těleso komunikace může v určitých úsecích znamenat zásah do režimu proudění podzemních vod. V úsecích, kde je trasa vedena po násypu, se přitížením povrchu znesnadní komunikační cesty pro proudění mělké podzemní vody. To může vést k lokálnímu vzduť její hladiny. Naopak v úsecích, kde je trasa vedena v zářezu a pod úrovní hladiny podzemní vody, dojde k poklesu hladiny vlivem umělého snižování formou drenáží. Vliv umělého snížení hladiny podzemní vody se pak projeví v blízkém nebo širším okolí, především v závislosti na hloubce zářezu, morfologii terénu a charakteru zasaženého hydrogeologického kolektoru v dané lokalitě. I při menších zářezích však tento zásah znamená zmenšení ochranné krycí vrstvy nad vodonosnými horninami.

Na podkladě v současnosti dostupných informací lze dle dokumentace očekávat, že hladina podzemní vody v linii jednotlivých variant přeložky silnic se nachází v hloubkách větších, než je hloubka výkopů pro zářezy. Očekávané hloubky podzemní vody v trase etapy I jsou větší než 10 m. V trase etapy III se nachází od 4 do 8 m. Při výstavbě komunikace by dle dokumentace nemělo dojít k ovlivnění hladiny podzemní vody a tím ani k ovlivnění kolektoru podzemních vod.

Obce Lichoceves, Noutonice a Svrkyně jsou významně závislé na zdrojích vody z domovních studní. Z hlediska vedení trasy I. etapy, která se nachází na druhé straně od hydrologického rozvodí, je možnost ovlivnění dle dokumentace výstavbou velmi malá.

Zpracovatel posudku se ztotožnil s uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody. Pro minimalizaci vlivů však zpracovatel posudku považoval za podstatné v souladu s dokumentací a na základě obdržených vyjádření poměrně detailně specifikovat podmínky v závazném stanovisku, při jejichž respektování lze považovat vliv na podzemní a povrchové vody za akceptovatelný.

Vlivy na půdu

V souvislosti s plánovanou výstavbou přeložky se předpokládá trvalý zábor zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“) v rozsahu 57,9 ha (varianta A), 65,0 ha (varianta B) či 63,4 ha (varianta B1). Vynětí půd ze ZPF v tomto rozsahu spadá do kompetence Ministerstva životního prostředí. Míra vlivu na ZPF není dána pouze velikostí záboru, ale také zastoupením půd různé kvality. Hodnocení vychází z bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ), které jsou sdruženy do 5 tříd ochrany. Dotčené BPEJ jsou sumarizovány v dokumentaci. Z výsledků je patrné, že navržené varianty prochází v etapě I vysoce kvalitními půdami. Trvalým záborem budou dotčeny především půdy v I. a II. třídě ochrany. Jedná se o půdy bonitně nejceněnější (I. třída ochrany ZPF), s nadprůměrnou produkční schopností (II. třída ochrany ZPF). Dočasné zábory budou v průběhu výstavby záměru vznikat v těsné blízkosti samotné stavby, při zařízení stavenišť nebo dočasných přeložkách inženýrských sítí a komunikací. Poté, co nezemědělské využití těchto ploch v souvislosti s výstavbou přeložky skončí, budou dotčené plochy rekultivovány v rámci schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být vráceny do ZPF. Předpokládá se, že půdy dočasně vyňaté ze ZPF budou osázeny keři a dřevinami v rámci sádkových úprav, zatravněny, příp. vráceny k původnímu využití jako orná půda.

U zemědělských pozemků dojde výstavbou komunikace k jejich rozdělení, důsledkem čehož mohou v některých případech vznikat plochy s nepříznivým tvarem nebo tak malou výměrou, že se jejich obhospodařování stane nerentabilním. Přestože bude na tyto pozemky zajištěn vhodný přístup pro příslušnou zemědělskou techniku, bude ztíženo jejich obhospodařování. Tuto problematiku je v nutných případech vhodné řešit komplexními či jednoduchými pozemkovými úpravami.

Zpracovatel posudku se ztotožnil s uvedeným hodnocením vlivů na půdu za předpokladu respektování podmínky závazného stanoviska, která vede k minimalizaci vlivů souvisejících se zemědělským hospodařením v krajině.

Vlivy na přírodní zdroje

V zájmovém území se nevyskytují žádné dobývací prostory, chráněná ložisková území ani prognózní zdroje. Poddolované území Tuchoměřice, které se vyskytuje cca 250 m jižně od navrhované trasy přeložky (varianta A) nebude realizací záměru dotčeno. V zájmovém území se nevyskytují žádná sesuvná území.

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

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy, evropsky významné lokality)

V dotčeném území probíhaly biologické průzkumy, jejichž výsledky jsou shrnuty celkem ve třech zprávách. První biologický průzkum (Mgr. Jan Losík, Ph.D.; 10. 5. 2015) je přílohou oznámení a vychází z terénních prací, které probíhaly od dubna do konce října roku 2014. Druhý průzkum (Mgr. Jan Losík, Ph.D., Mgr. Alice Háková; 20. 2. 2017) aktualizuje předchozí zprávu, rozsah průzkumu byl rozšířen o území, kde je trasováno variantní řešení komunikace. Terénní práce probíhaly v zájmovém území od dubna do srpna roku 2016. V roce 2019 byla zpráva z biologického průzkumu doplněna s ohledem na požadavky, které vyplynuly z procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a v souladu s upraveným technickým řešením stavby. (Mgr. Jan Losík, Ph.D., Mgr. Alice Háková; 20. 3. 2019).

Ze závěrů biologického průzkumu vyplývá, že na vymezených úsecích, zejména na lokalitách 1 a 2 dle biologického průzkumu, dojde k výrazné redukci dřevinné vegetace, tím dojde k úbytku vhodných biotopů a snížení početnosti populací většiny živočišných druhů, které byly v těchto lokalitách zaznamenány. Obratlovci zaznamenaní v zájmovém území většinou patří k plošně rozšířeným druhům, které jsou přizpůsobeny k životu ve fragmentovaném prostředí zemědělské krajiny. Většina nepatří mezi zvláště chráněné taxony a v daném území mají dostatek náhradních biotopů, takže životaschopnost jejich populací nebude ohrožena. Z důvodu omezení negativních vlivů záměru na živočichy je navržena celá řada opatření, která vycházejí z provedeného biologického průzkumu. Za předpokladu dodržení těchto opatření nedojde k významnému negativnímu vlivu posuzované přeložky na faunu řešeného území.

Mapování migračních tras v území a návrh opatření pro zachování migrační propustnosti území bylo provedeno v samostatné migrační studii (Mgr. Jan Losík, Ph.D.; 10. 5. 2017), která je přílohou dokumentace. Z hlediska výskytu a migrací velkých druhů savců nepatří zájmové území k nadregionálně významným. Z hlediska dálkových migrací velkých savců, podle

podkladů Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky, nezasahuje do zájmového území žádné migračně významné území (MVU) ani dálkový migrační koridor (DMK). Kromě dálkových migrací je třeba posoudit místní migrace, které se týkají pohybů v krajině u těch druhů, které mají v dané oblasti pravidelný výskyt. Pohyby jsou velmi různorodé, zahrnují migraci sezónní, pohyby za potravou apod. V krajině se vyskytují běžné druhy živočichů, které při svých denních pohybech sledují většinou přirozeně podpůrné prvky v krajině.

Dokumentace konstatuje, že záměrem je vybudování přeložky silnice II. třídy, což je kategorie komunikace, která nepředstavuje svými technickými parametry významnou bariéru pro průchodnost větších savců (bariérový účinek je zde dán především intenzitou dopravy). Většina zaznamenaných živočichů patří k běžným druhům, které jsou v České republice široce rozšířené zejména díky své schopnosti přežívat i v intenzivně zemědělsky využívané krajině. Druhy kategorie A (velcí savci) se v zájmovém území nevyskytují, druhy kategorie B (srnec, prase divoké) nepatří mezi citlivé druhy k fragmentaci.

V daném území se vyskytuje několik zvláště chráněných druhů, které jsou vázány jak na trvalé porosty, tak na biotopy polních kultur. Z hlediska ochrany přírody je zajímavý výskyt silně ohroženého křečka polního (druh kategorie D), jehož nory byly na dotčených polích zaznamenány v celé trase přeložky.

Při respektování opatření navržených v dokumentaci záměr nebude mít významný vliv na fragmentaci krajiny a nebude mít významný bariérový efekt pro živočichy vyskytující se v daném území.

Posuzovaná stavba silniční přeložky zasáhne v převážné míře do orné půdy, jejíž botanický význam je zanedbatelný. Ani v místech, kde trasa přeložky prochází či se částečně dotýká ploch s trvalejší vegetací, ovšem nedojde k významnější újmě. Jedná se totiž zpravidla o rostlinná společenstva (biotopy) výrazněji antropicky ovlivněná a botanicky relativně nezajímavá, často pak dotčená jen v relativně malé části. Záměrem budou dotčeny převážně člověkem silně ovlivněné biotopy, zejména intenzivně obdělávaná pole. V trase plánované přeložky se vyskytuje jen několik ploch s trvalými porosty a dřevinnou vegetací. Posuzovaný záměr dle dokumentace nebude mít negativní vliv na zvláště chráněné druhy rostlin dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona o ochraně přírody a krajiny, to vše ve znění pozdějších předpisů. Tyto druhy se v bezprostřední blízkosti navržených tras dle aktuálního terénního šetření nevyskytují. Celkově lze vlivy záměru na druhovou rozmanitost květeny cévnatých rostlin považovat za nízké a málo významné.

Trasa přeložky není přímo v kontaktu s žádnou lokalitou soustavy Natura 2000. Část přeložky však bude v km 0,00-3,00 odvodněna do evropsky významné lokality Zákolanský potok (CZ 0213016), který prochází cca 1,6 až 2,5 km západně od hlavní trasy komunikace. Realizací záměru v km 0,00-3,00 dojde k ovlivnění kvality vody v Zákolanském potoce. Důvodem je návrh likvidace dešťových vod z tělesa přeložky. Pro omezení ovlivnění jsou navrženy sedimentační nádrže s ropnými filtry a retenční nádrže. Z výsledků naturového hodnocení (Mgr. Alice Háková, Mgr. Jan Losík, Ph.D.; 14. 3. 2019), které je přílohou dokumentace, vyplývá, že realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významné lokality Zákolanský potok.

Realizací záměru budou dotčeny prvky ÚSES na regionální a lokální úrovni. V případě nadregionálního biokoridoru vymezeného v údolí Vltavy dojde k zásahu do jeho ochranného pásma.

Dle dokumentace vzhledem k rozsahu stavby a rozsahu prvků ÚSES není tento vliv významný nebo dokonce ohrožující funkčnost a návaznost prvků ÚSES ve sledovaném území včetně navazujících lokalit.

Trasa přeložky kříží 4x regionální biokoridory, které jsou z velké části navrženy na orné půdě a nepředstavují v současnosti funkční prvky ÚSES. V další fázi projektové přípravy lze navrhnout vhodná opatření (doplnění víceúčelového mostu, posílení funkce biokoridorů formou dosadby dřevin či přetrasování nefunkčních biokoridorů), která budou snižovat vliv záměru a která mohou mít kladný dopad na ekologickou stabilitu sledovaného území.

Zpracovatel posudku se ztotožnil s uvedeným hodnocením vlivů na biologickou rozmanitost za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska, které vedou k minimalizaci vlivů na faunu, flóru, prvky ÚSES a zajištění migračních tras.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Vlivy na krajinný ráz jsou vyhodnoceny komplexně v samostatné studii (doc. Ing. arch. ThLic. Jiří Kupka, Ph.D., doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc.; 31. 5. 2017), která je přílohou dokumentace. Závěr této studie konstatuje, že navrhovaný záměr nepředstavuje silné zásahy do znaků a hodnot charakteristik krajinného rázu dotčené krajiny a do zákonných kritérií dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Navíc žádný z identifikovaných znaků a hodnot krajinného rázu, do kterých navrhovaný záměr zasahuje, nelze považovat za jedinečný (až na historický význam Turska, který je ovšem z hlediska ochrany krajinného rázu těžko kvantifikovatelný). Z hlediska ochrany krajinného rázu je záměr hodnocen jako přijatelný (únosný).

Zpracovatel posudku se ztotožnil s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu a její ekologické funkce.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V posuzovaném koridoru se vyskytuje řada kulturně-historických památek, zapsaných v Ústředním seznamu kulturních památek (ÚSKP), většinou se však nacházejí v intravilánech obcí či v dostatečné vzdálenosti od navrhované trasy přeložky silnice II/240 a nebudou trasou přeložky dotčeny.

Jedinou výjimkou je soubor několika drobných památek při historické cestě z Tuchoměřic do Malých Čičovic – tuto cestu všechny navrhované varianty kříží, avšak mimo místa výskytu jednotlivých památek.

Celé zájmové území (etapa I a III stavby) je dle dokumentace územím s archeologickými nálezy (ÚAN) kategorie III, kromě toho se v zájmovém území nachází poměrně velký počet archeologických lokalit registrovaných ve Státním archeologickém seznamu (SAS), převážně se jedná o plochy ÚAN I a rovněž o několik ploch ÚAN II. Většina evidovaných ploch ÚAN I

a ÚAN II se nachází v dostatečné vzdálenosti od navrhovaných tras, několik ploch je však poměrně blízko nebo bude dokonce některou z tras (popř. větví související MÚK či přeložkou silnice) dotčeno – v těchto místech lze s velkou pravděpodobností očekávat při stavbě další archeologické nálezy, ovšem vzhledem k charakteru území nelze tyto nálezy vyloučit prakticky v žádném úseku navrhovaných tras.

S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožnil.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

Záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích.

S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožnil.

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

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají stupni rozpracované dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby. Takový popis je dostačující pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona. Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná správní řízení k povolení předmětného záměru.

Navržené technické řešení lze v současné době označit za možné s tím, že je nezbytné do projektu stavby zahrnout opatření resultující z provedeního posouzení podle zákona. Tato opatření budou dále zpřesňována a doplňována v průběhu další přípravy stavby na základě nových poznatků o dotčeném území, výsledků aktualizovaných hodnocení a požadavků dotčených subjektů.

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

Záměr byl předložen k posouzení ve dvou aktivních variantách (A, B) s jednou podvariantou (B1), které se liší především směrovým vedením trasy v úseku I. etapy (D7 – Tursko) a počtem a umístěním mimoúrovňových křižovatek.

Varianta A je původní variantou dle oznámení. Je navržena v délce přibližně 13,121 km. Na trase přeložky je navržena úprava dvou stávajících MÚK, dále dvě nové MÚK, úvňňové křižovatky a mostní objekty. Začátek trasy etapy I je v místě napojení na stávající D7, které je řešeno novou MÚK u Tuchoměřic a úpravou dvou stávajících MÚK (exit 3 u Kněževse a exit 5 u Středokluk). Trasa přeložky dále pokračuje prostorem mezi obcemi Tuchoměřice a Číčovice, prochází mezi obcemi Lichoceves, Velké Přílepy a Noutonice. V další části mĳí východně obec Svrkyně a západně zalesněný vrch Ers, prochází mezi Turskem a Holubicemi a poté se napojuje na připravovaný obchvat Kralup nad Vltavou (etapa II). Etapa III se napojuje na druhém konci obchvatu Kralup nad Vltavou a pokračuje kolem obcí Chvatěruby a Kozomín až do křižovatky se silnicí II/608 u dálnice D8.

Varianta B je zpracována na základě požadavků dotčených obcí k oznámení. Celková délka této varianty je 13,203 km. Součástí varianty jsou 4 nové mimoúrovňové křižovatky. Začátek trasy etapy I je v místě napojení na stávající D7, které je řešeno nově navrženou MÚK, která nahradí stávající dvě MÚK (exit 3 i exit 5). Následně je komunikace vedena v původní stopě popsané ve variantě A s dílčími směrovými odchylkami, které vyplynuly z projednání s dotčenými obcemi. Etapa III je shodná s variantou A.

Varianta B je rozpracována do podvarianty B1 s alternativním průchodem přeložky mezi vrchem Ers a obcí Tursko. Varianta B je vedena západně od vrchu Ers, podvarianta B1 jej obchází východně. Délka podvarianty B1 je 13,021 km.

Předložené aktivní varianty jsou v dokumentaci porovnány s variantou nulovou, tedy se zachováním současného stavu (stávající silnice II/240 a II/101).

Technickou studií (VPÚ DECO PRAHA a.s.; srpen 2016) byla prověřována i varianta vedení trasy přeložky v souběhu se železnicí v úseku D7 – Svrkyně (varianta C). Oznamovatel však na základě výsledků zmiňované studie tuto variantu odmítl. Hlavní důvody pro její odmítnutí jsou obsahem kapitoly B.I.5. dokumentace.

Ze závěrů posouzení, které jsou shrnuty v kapitole E. dokumentace, vyplývá, že výstavba jakékoliv oznamovatelem předložené varianty přinese do území zklidnění dopravy v obcích. Největší snížení dopravní zátěže dotčených komunikací lze vypočítávat u varianty B, která navíc svými MÚK zajistí lepší plynulost provozu a větší bezpečnost. Naopak varianta A svým úrovnovým křížením představuje větší možnost střetů křižujících vozidel, a je tudíž méně bezpečná. Varianta B (B1) nahradí dvě stávající MÚK na D7 (exit 3 a exit 5), které nevyhovují z hlediska bezpečnosti, novou MÚK. Realizací MÚK u obce Lichoceves (varianta B, B1) dojde ke zlepšení plynulosti dopravy, k bezpečnějšímu napojení na silnici III. tříd mimo obytnou zástavbu. Pozitivně lze hodnotit také napojení skládky Úholičky a kompostárny JENA, kdy je doprava vedena mimo obytnou zástavbu. Mimoúrovňovým křížením místní komunikace na trase Holubice – Tursko dojde ke snížení rizika nehodovosti, především při dopravě dětí do Základní školy Tursko.

Z hlediska vlivu na veřejné zdraví se jako nejvhodnější ukazuje varianta B, méně vhodné jsou varianty A a B1.

Jak prokázaly modelové výpočty, budou hodnoty nárůstu imisí podél posuzované komunikace v jednotlivých variantách prakticky totožné, lišit se bude pouze prostorové rozložení v závislosti na trase záměru. Výraznější rozdíl mezi jednotlivými variantami byl zaznamenán pouze v lokalitě napojení hodnocené komunikace na stávající dálnici D7 a v menší míře také v prostoru v blízkosti obce Svrkyně. V obou případech byl vypočten výraznější nárůst imisní zátěže ve variantách B, B1 oproti variantě A. Jedná se o lokality bez obytné zástavby. Hledisko dopadů na kvalitu ovzduší tak není při volbě varianty zásadním faktorem.

V dotčeném území je z hlediska akustické zátěže vyhodnocen vliv provozu záměru v posuzovaných variantách u stávající obytné zástavby, u rekreačních objektů a dále na hranici ploch vymezených územními plány pro bydlení. Po realizaci záměru bude hluk z provozu na navrhované silnici plnit stanovené hygienické limity 60 dB v denní dobu a 50 dB v noční

dobu u stávajících staveb ve variantě B (B1) bez opatření. U varianty A budou muset být pro zajištění limitu provedena technická opatření, dvě protihlukové stěny (valy) v celkové délce min. 720 m u obcí Tuchoměřice a Velké Přílepy. U ploch vymezených územními plány pro bydlení bude nutné stanovit hranici, za kterou může být zástavba realizována, případně budou v dalším stupni navržena technická opatření v blízkosti navrhované trasy. Ve variantě A bude nutné ochránit plochy u tří obcí (Kněžves, Lichoceves a plánovaná plocha v obci Chvatěruby). Stejně tak u varianty B1 se jedná o tři obce (Tursko, Lichoceves a plánovaná plocha v obci Chvatěruby). Ve variantě B se jedná o dvě obce (Lichoceves a plánovaná plocha v obci Chvatěruby). Z hodnocení všech komunikací v území dále vyplývá, že po realizaci navrhované přeložky dojde k výraznému poklesu akustické zátěže v území podél stávajících tras silnic II/240 a II/101. V území dojde také k nárůstu akustické zátěže. Kromě varianty A však nikde, kde je překročena hranice hlučnosti 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu, nedojde k navýšení o více než 0,9 dB, akustické zatížení se tak u hlukem více zatížených objektů pozorovatelně nezmění. Podle § 20 odst. 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, totiž při posuzování změny hodnot určujícího ukazatele v chráněných venkovních prostorech staveb, chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech staveb, zjištěných výpočtem nebo měřením, nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu od 0,1 do 0,9 dB. Nejvhodnější z hlediska akustických dopadů a změny hlučnosti v území je varianta B, méně vhodné jsou varianty A a B1.

Systém odvodnění záměru je u všech variant řešen shodně svedením srážkových vod do silničních příkopů a následně jejich zadržením v retenčních nádržích. Navrženy jsou bezodtokové retenční nádrže se vsakovacím zařízením a retenční nádrže s řízeným odtokem do nejbližších recipientů. Na vhodných úsecích komunikace je alternativně uvažováno se zasakováním. Podrobné parametry návrhu odvodnění (kombinace retenčních nádrží a zasakování) budou zpřesněny na základě podrobného geologického a hydrogeologického průzkumu konečného návrhu trasy. Jednotlivé varianty budou nepatrně ovlivňovat hydrologické poměry. Největší vliv bude mít varianta B1, při které dojde ročně k převedení 6 723 m³ vod z povodí Turského potoka (pokles o 0,74 %) do povodí Holubického potoka, v malé míře i Podmoráňského potoka. Zároveň varianta B1 přináší zvýšení přítoku do povodí Holubického potoka o 6 768 m³ vod, což již představuje zvýšení průtoku potoka o 1,2 %. Navýšení průtoků Holubického potoka s ohledem na očekávání zvýšeného přínosu chloridů lze chápat spíše negativně. Varianta B v tomto ohledu vyznívá výhodněji (zvýšení průtoku pouze o 0,7 %). Z hlediska vlivů na povodí je ovšem nejpříznivější varianta A, neboť nezpůsobuje významné přetoky vod mezi povodími a zároveň jsou srážkové vody s obsahy chloridů lépe rozprostřeny do více povodí. Z hlediska hydrogeologických poměrů jsou všechny tři varianty obdobné. Větší rozdíl je pouze ve variantě B1, která prochází východně od vrchu Ers. Podle dosavadních informací výkopy zářezů budou ve sprašových hlínách či spraších a nebudou zasahovat do podložních proterozoických hornin. Naopak varianty A a B západně od vrchu Ers mohou svými hlubokými zářezy (až 5,1 m ve variantě A či 8,3 m ve variantě B) proniknout přes spraše do podložních proterozoických hornin a je zde větší pravděpodobnost zastižení hladiny podzemní vody infiltrující ve vrcholové části vrchu Ers a stékající na rozhraní spraší a skalního podloží.

Všechny varianty budou mít za následek zábor velmi kvalitní zemědělské půdy. Z hlediska velikosti záborů je příznivější varianta A (58 ha), následně B1 (64 ha) a B (65 ha).

Varianty nemají vliv na dobývací prostory, chráněná ložisková území, geologická a paleontologická naleziště.

Varianty nemají vliv na evropsky významné lokality či ptačí oblasti ani zvláště chráněná území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska vlivu na botanické nebo zoologické hodnoty v území jsou varianty přijatelné a není mezi nimi výraznější rozdíl. Z hlediska ekologické stability je nejméně příznivá podvarianta B1, která vykazuje největší zásah do územního systému ekologické stability na regionální úrovni v oblasti vrchu Ers. Z hlediska krajinného rázu záměr nezasahuje do jedinečných hodnot, ty jsou přítomny pouze ojediněle, případně pouze minimálně. Jednou z nejceněnějších kulturních lokalit je Tursko s vršky Ers a Krliš, kde lze očekávat silnější vliv varianty B1, neboť trasa prochází středem lokality a odděluje vrch Ers od Turska. Lokálně se záměr může dostat do vizuálního kontaktu s lokalitami s přítomnými krajinařsko-estetickými hodnotami, a to zejména při přiblížení k hranicím přírodního parku Okolí Okoře a Budče (varianta A, B) a při průchodu kolem vrchu Ers. Rušivější je podvarianta B1. Harmonické vztahy jsou v okolí vrchu Ers rovněž více narušeny podvariantou B1.

Vliv variant na hmotný majetek a kulturní dědictví je hodnocen jako rovnocenný. Záměr nepředpokládá demolice obytných budov. Varianty nemají prokazatelný vliv na kulturní památky ani archeologická naleziště. Celé zájmové území je ale možné považovat za archeologicky cennější, proto je nutné postupovat podle zákona č. 20/1988 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, a zajistit archeologický dohled.

Ze srovnání variant A, B a podvarianty B1 vyplývá, že z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je nejvýhodnější varianta B.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

V průběhu procesu posuzování byly příslušnému úřadu předloženy celkem 3 verze dokumentace.

První verze (PRAGOPROJEKT, a.s. – Ing. Jitka Krejčová; 31. 5. 2017) byla na základě obdržených vyjádření a doporučení zpracovatele posudku vrácena oznamovateli k doplnění.

Upravená dokumentace (PRAGOPROJEKT, a.s. – Ing. Jitka Krejčová; 14. 3. 2018) reaguje na dříve zasláná vyjádření, její součástí je i jejich vypořádání. Na základě nově obdržených vyjádření a doporučení zpracovatele posudku však byla i druhá verze dokumentace vrácena oznamovateli k doplnění.

Teprve poslední verze dokumentace (PRAGOPROJEKT, a.s. – Ing. Jitka Krejčová; 29. 3. 2019) je dostačující pro možnost posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Jedná se o ucelený dokument, který má veškeré náležitosti podle přílohy č. 4 k zákonu. Dokumentace zohledňuje důvody vrácení, reaguje na dříve zasláná vyjádření, její součástí je i jejich vypořádání.

Dokumentace z let 2017 a 2018 jsou překonané dokumentací z roku 2019. K té bylo příslušnému úřadu v zákonem stanovené lhůtě (od 6. 5. 2019 do 10. 6. 2019) zasláno celkem 32 následujících vyjádření:

- hlavního města Prahy (č. j. MHMP 1098066/2019 ze dne 10. 6. 2019),
- Středočeského kraje (č. j. 072834/2019/KUSK ze dne 3. 6. 2019),
- obce Číčovice (č. j. 247/2019 ze dne 7. 6. 2019),
- obce Holubice, zastoupené Mgr. Petrem Janečkem – advokátem (ze dne 7. 6. 2019),
- obce Chvatěruby (ze dne 30. 5. 2019),
- obce Lichoceves (č. j. OD057/19 ze dne 7. 6. 2019),
- obce Statenice (ze dne 7. 6. 2019),
- obce Středokluky (č. j. OUST-173/2019 ze dne 6. 6. 2019),
- obce Svrkyně (č. j. 28.5. 2019 ze dne 29. 5. 2019),
- obce Tursko (č. j. 294/5-19 ze dne 29. 5. 2019),
- obce Velké Přílepy (č. j. OVP-2759/2019 ze dne 10. 6. 2019),
- odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/2019/780/760 ze dne 10. 5. 2019),
- Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (č. j. KHSSC 25346/2019 ze dne 7. 6. 2019),
- oblastního inspektorátu Praha České inspekce životního prostředí (zn. ČÍŽP/41/2019/6483 ze dne 20. 5. 2019),
- odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje (č. j. 062024/2019/KUSK ze dne 5. 6. 2019),
- odboru životního prostředí Městského úřadu Černošice (č. j. MUCE 36275/2019/2019 OŽP/L/Vys ze dne 4. 6. 2019),
- odboru životního prostředí Městského úřadu Kralupy nad Vltavou (č. j. MUKV 38571/2019 OŽP ze dne 10. 6. 2019),
- závodu Dolní Vltava Povodí Vltavy, státního podniku (zn. 33753/2019-242-Mš ze dne 28. 5. 2019),
- společností ALFA PRAHA s.r.o., AURA PHASE1 s.r.o., AURA VILLAS s.r.o. a AURA PROJECT s.r.o. (ze dne 10. 6. 2019),
- Spolku Kamýk (ze dne 10. 6. 2019),

- Ing. arch. Ludmily Caravanasové (ze dne 2. 6. 2019),
- Ing. Rostislava Diase (ze dne 9. 6. 2019),
- Ing. Martina Kodery a Ing. Martiny Zimové (doručeno 10. 6. 2019),
- Ing. Romana Krále, Ing. Lucie Králové, Ing. Moniky Mojžíšové a Ing. Tomáše Mojžíše (doručeno 10. 6. 2019),
- Martina Léra (doručeno 10. 6. 2019),
- Ing. Jiřího Millera (ze dne 6. 6. 2019),
- Doc. Ing. Michaela Rykla, Jany Rykové, Čeňka Rykla a Jáchyma Rykla (ze dne 9. 6. 2019),
- Pavla Španka, zastoupeného Mgr. Danielelem Thelenem – advokátem (ze dne 10. 6. 2019),
- Ing. Petra Špindlera (ze dne 29. 5. 2019),
- Ing. Miroslava Valenty, Evy Valentové, Pavla Kalabzy a Jaroslavy Diasové (ze dne 10. 6. 2019),
- Ing. Vladimíra Vojtíška a Bc. Kláry Vojtíškové (ze dne 9. 6. 2019),
- Drahomíry Žákové (ze dne 10. 6. 2019).

Dále byla příslušnému úřadu po lhůtě zaslána 4 vyjádření, ke kterým se podle § 8 odst. 3 zákona nepřihlíží. Jedná se o následující vyjádření:

- obce Lichoceves (č. j. OD087/19 ad. OD057/19 ze dne 5. 8. 2019, zasláno 6. 8. 2019),
- obce Tuchoměřice (č. j. TUCH-621/2019 ze dne 6. 6. 2019, zasláno 14. 6. 2019),
- obce Velké Přílepy (č. j. OVP-4636/2019 ze dne 5. 8. 2019, zasláno 5. 8. 2019),
- Pavla Španka, zastoupeného Mgr. Danielelem Thelenem – advokátem (zasláno 17. 7. 2019).

K dokumentaci se bylo možné vyjádřit též v rámci veřejného projednání. Průběh veřejného projednání je zachycen v zápisu č. j. MHMP 1880139/2019 ze dne 13. 9. 2019.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci a připomínek z veřejného projednání je součástí posudku (RNDr. Tomáš Bajer, CSc.; 18. 9. 2019). Ten je spolu s kopiemi vyjádření a zápisem z veřejného projednání zveřejněn v Informačním systému ELA pod kódem záměru PHA1073 (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1073).

Ve vyjádřeních dominovaly následující připomínky:

Neúplnost a správnost dokumentace

Některé připomínky lze obecně označit jako námitky proti úplnosti a správnosti dokumentace.

Jak je uvedeno výše, 1. a 2. verze dokumentace z let 2017 a 2018 byly na základě obdržených vyjádření a doporučení zpracovatele posudku vráceny oznamovateli k doplnění.

Teprve poslední verze dokumentace (PRAGOPROJEKT, a.s. – Ing. Jitka Krejčová; 29. 3. 2019), ke které byl vypracován posudek, je dostačující pro možnost posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Podle zpracovatele posudku je tato dokumentace úplná a údaje v ní uvedené, včetně použitých metod hodnocení, jsou správné.

Technické řešení záměru

Záměrem je silnice II. třídy v kategorii S 9,5/80, na vhodných mezikřižovatkových úsecích je navrženo uspořádání 2+1 v kategorii S 13,5/80.

Ve vyjádřeních je rozporováno budoucí zařazení komunikace s tím, že navrhované šříkové uspořádání odpovídá silnicím I. třídy. Současně je ve vyjádřeních požadováno řešení pomocí kapacitních kruhových objezdů.

Navržená přeložka musí splňovat požadavky na výkonnost komunikace pro příslušnou kategorii (tj. v tomto případě silnice II. třídy) danou příslušnou normou. Ta stanovuje nejvyšší přípustné doby zdržení, které nelze při návrhu komunikace a křižovatek překročit. Z této podmínky vychází návrh šříkového uspořádání a typy křižovatek. V rámci veřejného projednání (viz zápis) bylo projektantem podrobně zdůvodněno zvolené technické řešení. Současně bylo oznamovatelem na veřejném projednání potvrzeno, že záměrem je komunikace II. třídy, nikoliv I. třídy.

Zhodnocení souladu návrhu s příslušnými technickými normami je předmětem navazujících řízení. Předmětem posuzování vlivů na životní prostředí je vyhodnotit velikost a významnost vlivů, které z navrženého technického řešení vyplývají. Rozsah posuzování je definován v § 2 zákona. Posuzují se vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví a na jejich vzájemné působení a souvislosti. V tomto směru byl účel procesu naplněn.

Námítka, že zvolené stavebně technické řešení dovoluje poměrně snadné rozšíření komunikace o další jízdní pruhy, je komentována již v dokumentaci. Podle ní navržené řešení (mostní objekty, křižovatky a další) rozšíření neumožňuje. Toto závazné stanovisko se vztahuje na záměr v parametrech podle dokumentace. Rozšíření přeložky o další jízdní pruhy by vyvolalo nový proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Soulad s územně plánovacími dokumentacemi

Část nesouhlasů je odůvodňována nesouladem stavby s územními plány některých obcí a se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje.

Účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, která se vydávají v navazujících řízeních. Rozsah posuzování je definován v § 2 zákona (viz výše). Výsledkem posouzení je stanovisko s odůvodněním (ne)přijatelnosti záměru

z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně určení podmínek pro fázi přípravy záměru, jeho realizace a provozu, případně pro fázi ukončení provozu.

Nesoulad záměru s územně plánovací dokumentací nebrání vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně stanovení podmínek pro následné fáze přípravy, realizace a provozu stavby.

Oznamovatel splnil zákonem danou povinnost, když k dokumentaci přiložil vyjádření příslušných orgánů územního plánování.

Soulad záměru s územně plánovacími dokumentacemi bude posuzován v následných řízeních podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Změny záměru, které by v důsledku jeho uvádění do souladu s územně plánovacími dokumentacemi nastaly, budou příslušným úřadem ověřeny postupy podle § 9a odst. 6 zákona. Změny záměru, které by mohly mít významný vliv na životní prostředí, by pak byly předmětem nového procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Hodnocení variant

Častou připomínkou bylo nevyhodnocení jiných než oznamovatelem předložených variant.

Zákon nezakládá oznamovateli povinnost zpracovávat varianty s výjimkou případů, kdy by nebylo vyloučeno možné ovlivnění evropsky významné lokality či ptačí oblasti.

Krajský úřad Středočeského kraje v závěru zjišťovacího řízení v souladu s § 7 odst. 8 zákona navrhl zpracování variant řešení záměru. Oznamovatel proto v dokumentaci předložil k posouzení záměr ve dvou aktivních variantách (A, B) s jednou podvariantou (B1), které se liší především směrovým vedením trasy v úseku I. etapy (D7 – Tursko) a počtem a umístěním mimoúrovňových křižovatek (dále též „MÚK“).

Jiné varianty byly oznamovatelem zamítnuty. Splnil však zákonem stanovené povinnosti, když v kapitole B.I.5. dokumentace zdůvodnil umístění záměru a popsal jím zvažované varianty s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí. Stejně tak je obsahem části E dokumentace porovnání variant řešení záměru.

Ekonomické hledisko sice není předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí, nicméně může být pro oznamovatele relevantním důvodem, proč některou z variant řešení záměru nepředloží k posouzení. Úřad, který zajišťuje proces posuzování vlivů na životní prostředí, není příslušný k posouzení ekonomické stránky záměru.

Výsledkem aktuálního posouzení je zjištění, že oznamovatelem předložené varianty záměru jsou akceptovatelné, ovšem za předpokladu splnění podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku. Současně je v části 4. stanoviska doporučeno realizovat záměr ve variantě B.

To však neznamená, že je tím vyloučeno i jiné vedení posuzované přeložky. Stavbu totiž nelze umístit, pokud je v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací. Záměr není v souladu s územními plány některých dotčených obcí, dokonce i se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. V současné době je připravována aktualizace těchto zásad s tím,

že výsledek tohoto procesu bude mít zásadní vliv na výběr trasy předmětné přeložky. Pokud bude Zastupitelstvem Středočeského kraje schválena jiná varianta přeložky než ty, které jsou obsahem dokumentace, může to vyvolat nový proces posuzování vlivů na životní prostředí na projektové úrovni (EIA). OCP MHMP upozorňuje, že posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA) nenahrazuje posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (SEA) – viz § 10a odst. 3 zákona.

Dopravní zátěže

Hojnou připomínkou byly pochybnosti či nesouhlasy s odhadem dopravních zátěží na dotčené komunikační síti.

Dopravní prognóza (AF-CITYPLAN s.r.o. – 12/2017 – 03/2018) je přílohou dokumentace. Výpočet byl proveden pro časové horizonty 2024 a 2040. V každém časovém horizontu byly vytvořeny tři aktivní varianty, které se liší vedením trasy přeložky, a jedna nulová varianta bez přeložky silnice. Prognóza v roce 2040 byla uvažována ve dvou scénářích, lišících se zprovozněním staveb 518, 519 SOKP. Modelování posuzovaných scénářů bylo provedeno na základě aktualizovaného a kalibrovaného modelu intenzit automobilové dopravy celé České republiky. Základem dopravního modelu je parametrizovaná dopravní síť v podrobnosti komunikací do úrovně silnic III. třídy a hlavních průjezdných komunikací ve městech. Zdroje a cíle dopravy (dopravní zóny) jsou v podrobnosti základních sídelních jednotek. Pro hodnocení stávajících dopravních objemů byly použity výsledky celostátního sčítání dopravy (rok 2016), sčítání na hraničních přechodech (rok 2010) a sčítání Technické správy komunikací hl. m. Prahy na komunikační síti Prahy (rok 2016). Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet dopravního zatížení byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION společnosti PTV Karlsruhe. Použity byly programy VISEM 8.10 pro modelování dopravní poptávky a VISUM 17.00 pro zatěžování komunikační sítě.

V modelu bylo počítáno s dopravními kongescemi, které byly promítnuty do výsledných intenzit včetně potencionálních objízdných tras. Stejně tak je v prognóze počítáno s dopravou generovanou letištěm Vodochody.

Výpočet dopravních zátěží byl proveden způsobem obvyklým v procesech posuzování vlivů na životní prostředí a zpracovatel posudku neměl k metodám prognózování použitých v dokumentaci žádné námitky.

Součástí tohoto závazného stanoviska je podmínka, podle které bude muset být v rámci dokumentace pro územní řízení provedeno kapacitní posouzení přeložky včetně napojení na dálnici D8.

Dálková tranzitní přeprava

Častou námitkou proti záměru je přesvědčení, že bude sloužit jako náhrada za nedokončenou část SOKP. Tento argument má být důvodem pro vydání nesouhlasného stanoviska, případně je požadováno přijmout taková opatření, která zabrání dálkovému tranzitu přes navrhovanou přeložku.

SOKP je stavba komunikace mezinárodního významu připravovaná nezávisle na záměru Ředitelství silnic a dálnic ČR. Jak vyplývá z dokumentace, posudku i z průběhu veřejného projednání, přeložka silnice II/240 má sloužit jako součást aglomeračního okruhu k obsluze severovýchodní části Středočeského kraje. Jedná se tedy o stavbu jiného významu a její příprava není časově ani jinak koordinována s dostavbou SOKP.

Za podstatné z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze označit skutečnost, že dokumentace hodnotí i stav, kdy bude přeložka silnice II/240 zprovozněna před stavbami 518, 519 SOKP a s tím veškeré negativní vlivy způsobující tento harmonogram výstavby.

V modelu dopravy není počítáno s žádným „aktivním“ opatřením k omezení nákladní dopravy na přeložce. Prognóza tedy počítá i s možností využití dálkové dopravy pro určité přepravní vztahy, pro které je trasa po přeložce výhodnější. Lze proto konstatovat, že posouzení předkládané v dokumentaci je na straně bezpečnosti. Opatření ve vztahu k úpravě provozu na plánované přeložce budou projednána s příslušnými silničními správními úřady a Policií České republiky.

Koordinace s jinými stavbami

Ve vyjádřeních se požaduje prověřit, případně zajistit soulad s jinými záměry.

Koordinovat stavby v území je v kompetenci příslušných úřadů územního plánování a stavebních úřadů. Předmětem tohoto závazného stanoviska je posouzení záměru v podobě, v jaké byl předložen oznamovatelem. Změny záměru, které si případná koordinace s jinými stavbami vyžádá, budou příslušným úřadem ověřeny postupy podle § 9a odst. 6 zákona. Změny záměru, které by mohly mít významný vliv na životní prostředí, by pak byly předmětem nového procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Pro minimalizaci negativních vlivů je však nezbytné, aby záměr a stavba „Obchvat Kralup nad Vltavou včetně mostu, jako součást aglomeračního okruhu – I. etapa“ byly koordinovány tak, aby bylo zajištěno uvedení obou staveb do provozu ve stejném termínu. Jiné řešení z hlediska zprovoznění etap je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nepřijatelné.

Stejně tak je třeba, aby záměr a stavba „Jižní obchvat obce Velké Přílepy“ byly koordinovány tak, aby bylo možné zajistit kolaudaci obou staveb ve stejném termínu. Obě stavby musí být zprovozněny současně.

Odpovídající podmínky jsou součástí tohoto závazného stanoviska.

Jižní obchvat obce Velké Přílepy

Ve vyjádřeních je požadováno realizovat jižní obchvat obce Velké Přílepy.

S realizací tohoto obchvatu se počítá. Tato stavba není součástí záměru „Přeložka silnice II/240 (D7 – D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“. Jedná se o podmiňující stavbu, která řeší problém napojení přeložky na ulici Kladenská s nevyhovující kapacitou a technickým stavem. Jižní obchvat Velkých Přílep je odděleným záměrem, který vzhledem

ke svým parametrům bude předmětem samostatného procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Součástí dokumentace je příloha (PRAGOPROJEKT, a.s.; 03/2019), která stručně popisuje předmětný obchvat, popisuje změny dopravních intenzit a stručně charakterizuje možné vlivy stavby na životní prostředí.

Po realizaci přeložky se zmiňovaným obchvatem dojde k poklesu dopravy v ul. Kladenská, Pražská i Roztocká oproti stavu bez přeložky.

Ve vyjádřeních se upozorňuje i na navazující záměr propojení silnic II/240 a III/2421 s tím, že je požadováno toto propojení realizovat. Ze zpracovaného posudku však vyplývá, že v souvislosti s výstavbou posuzované přeložky není nutné tento požadavek zahrnout jako podmínku závazného stanoviska.

Z hlediska životního prostředí žádoucí koordinace záměru s jižním obchvatem Velkých Přílep a požadavek současného zprovoznění obou těchto staveb je součástí podmínek tohoto závazného stanoviska. Vzhledem k podmínce realizace obchvatu se tímto závazným stanoviskem též požaduje, aby v rámci územního řízení byla prověřena nutnost úpravy napojení ulice Kladenská na přeložku silnice II/240.

Napojení obce Statenice na přeložku

Jednou z připomínek k dokumentaci je skutečnost, že obec Statenice není přímo napojena na posuzovanou přeložku, což má mít za následek zvýšení dopravní zátěže v obci Lichoceves.

Přímé napojení obce Statenice řeší obchvat Velkých Přílep, který se na stávající silnici II/240 napojuje mezi Velkými Přílepy a Statenicemi. Jak je uvedeno výše, podmínkou tohoto závazného stanoviska je, aby posuzovaný záměr byl koordinován se stavbou jižního obchvatu Velkých Přílep tak, aby bylo možné zajistit kolaudaci obou staveb ve stejném termínu. Obě stavby musí být zprovozněny současně.

Dále je tímto závazným stanoviskem požadováno, aby byly aktualizovány akustická a rozptylová studie i se zohledněním stavby obchvatu a případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území.

Křížení s komunikací propojující Velké Přílepy a Noutonice

Ve vyjádřeních je projevem nesouhlasu se způsobem křížení přeložky s komunikací spojující Velké Přílepy a Noutonice, přičemž je požadováno vytvoření plnohodnotného mostu.

Tento požadavek byl zohledněn podmínkou závazného stanoviska.

Zrušení příjezdové komunikace na Pazdernu

Obdobně jako v případě omezení provozu na komunikaci propojující Velké Přílepy a Noutonice, je k dokumentaci namítáno, že dojde ke zrušení příjezdové komunikace na pozemek parc. č. 820 v k. ú. Středokluky.

Požadavek prověřit řešení příjezdové komunikace je podmínkou tohoto závazného stanoviska.

Propojení na železniční dopravu

Námítkou proti záměru je, že neřeší návaznost na železniční dopravu v regionu a parkoviště typu P+R či K+R. Využitím železnice pro dopravu do Prahy z okolí, by se omezil počet vozidel a množství emisí jak na přeložce, tak zejména v cílových částech hlavního města Prahy.

Posouzen byl záměr popsáný v dokumentaci. Protože dosavadní výstupy z hlediska hlukové a imisní zátěže nesignalizují problémy, lze pouze konstatovat, že pokud by došlo ke snížení automobilové dopravy na úkor železniční dopravy, potom je v dokumentaci provedené hodnocení nepochybně na straně bezpečnosti. Pro další projektovou přípravu záměru jsou závazným stanoviskem formulovány podmínky ve vztahu k hodnocení hlukové a imisní zátěže na základě aktualizovaného modelu dopravy včetně podmiňujícího jižního obchvatu obce Velké Přílepy.

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

V rámci některých vyjádření je požadováno realizovat v dokumentaci navržená opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.

Tato opatření jsou součástí záměru. Obsahem závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí jsou podmínky, které v dokumentaci navržená opatření modifikují či doplňují. Splnění těchto podmínek musí být prokázáno v navazujících řízeních.

Peněžní kompenzace

Finanční kompenzace, jak je požadováno např. ve vyjádření obce Chvatěruby, není možné v procesu posuzování vlivů na životní prostředí určit.

Aktualizace hodnocení

V některých vyjádřeních se upozorňuje na potřebu v dalších fázích přípravy záměru aktualizovat některé studie.

Je zřejmé, že výsledky hodnocení provedených v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí odpovídají rozpracovanosti projektu, který je ve stupni studie. Příprava staveb, jako je posuzovaný záměr, je dlouhodobou záležitostí a je tudíž nezbytné, aby projekt reagoval na změny v území a nové informace týkající se vlastního záměru. Proto jsou součástí stanoviska podmínky, které vyžadují aktualizaci relevantních podkladových materiálů.

Ochrana ovzduší

Podstatná část připomínek směřuje k problematice ochrany ovzduší, kdy je namítáno nedostatečné zhodnocení vlivů záměru.

Vlivy na ovzduší byly prověřovány rozptylovou studií (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. – Mgr. Robert Polák; 03/2018), kterou zpracoval držitel příslušné autorizace. Jak je uvedeno výše, hodnocení bylo provedeno pro nulové i aktivní varianty v různých časových

horizontech. V úvahu byly brány i stavy bez realizace SOKP, který podstatným způsobem ovlivní rozložení dopravy v širším okolí.

Výsledky studie jsou komentovány výše. Obecně však lze konstatovat, že v dokumentaci i v posudku jsou vlivy plynoucí z provozu záměru hodnoceny jako akceptovatelné. Podle orgánu ochrany ovzduší Krajského úřadu Středočeského kraje je záměr v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02.

Součástí tohoto závazného stanoviska jsou podmínky, které mají zajistit minimalizaci vlivů na kvalitu ovzduší.

Ve vyjádřeních je taktéž upozorňováno na potřebu eliminovat prašnost v období výstavby.

Součástí závazného stanoviska jsou i podmínky, které mají zabezpečit minimalizaci vlivů při stavební činnosti.

Hluk

Podstatná část připomínek směřuje taktéž k problematice akustické zátěže, kdy je namítáno nedostatečné zhodnocení vlivů záměru, případně nevyhovující ochrana.

Akustické poměry v území, včetně výhledových stavů, byly prověřovány akustickou studií (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. – Ing. Josef Martinovský; 03/2018). Úplnost a správnost hodnocení byla potvrzena zpracovatelem posudku, s dokumentací ve svém vyjádření souhlasil i příslušný orgán ochrany veřejného zdraví – Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze.

Jednou z připomínek k dokumentaci bylo neposouzení kumulativních účinků hluku z automobilové, železniční a letecké dopravy.

K dokumentaci přiložená akustická studie se zabývá hodnocením hluku ze silniční, železniční i letecké dopravy, včetně stacionárních zdrojů hluku. Platná legislativa však stanovuje hygienické limity zvlášť pro jednotlivé typy zdrojů. To znamená, že porovnání s hygienickým limitem pro společné působení zdrojů hluku z různých typů dopravy není možné. Vyhodnocení kumulativních vlivů hluku je obsahem studie vlivů na veřejné zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. – Mgr. Robert Polák; 03/2018). Výsledky hodnocení jsou komentovány výše.

Ve vztahu k hlukové zátěži jsou tímto závazným stanoviskem definovány podmínky, podle kterých bude nezbytné akustickou studii aktualizovat, navrhnout odpovídající protihluková opatření a jejich účinnost ověřit měřeními. Stanovené podmínky jsou v souladu s vyjádřením orgánu ochrany veřejného zdraví.

V některých vyjádřeních se požaduje realizovat protihluková opatření i v těch místech, kde není predikováno překročení hygienických limitů. Takový požadavek nebyl akceptován, neboť je nad rámec platných právních předpisů.

V navazujících řízeních jsou hygienické stanice dotčenými orgány, které vydávají závazná stanoviska. Tím je zajištěno ověření splnění požadavků příslušných právních předpisů v dané oblasti.

Ochrana vod

V souvislosti s navrženým způsobem odvodnění jsou ve vyjádřeních připomínky směřující k ochraně vod.

Hydrogeologickým posudkem (AQH s.r.o., 01/2019) byly prověřovány vsakovací poměry v trase přeložky. Z výsledků vyplývá, že horninové prostředí v úseku etapy I je pro zasakování nevhodné, v úseku etapy III zasakovat lze. Odvodnění je navrženo silničními příkopy, ochrana vod má být zajištěna pomocí dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží.

Součástí tohoto závazného stanoviska jsou podmínky, ze kterých mj. vyplývá povinnost aktualizovat studii odvodnění a rozpracovat návrh i s ohledem na další stavby v území. Stanovisko zohledňuje požadavek na upřednostnění vsakování nebo zadržování vod před jejich odváděním do vodotečí. Současně je stanoviskem požadováno provést kapacitní posouzení navrženého řešení, zajistit ochranu potenciálně dotčených pramenišť a zpracovat projekt monitoringu vodních toků dotčených odváděním srážkových vod ve shodě s dotčenými subjekty. Povinnost monitoringu je tímto závazným stanoviskem vztažena i k individuálním zdrojům podzemní vody s tím, že monitoringu musí předcházet pasportizace zdrojů.

Ve vztahu k namítanému nedostatečnému řešení protipovodňové ochrany obce Chvatěruby je třeba odkázat na studii vlivu na odtokové poměry při Q_{100} a Q_{500} (DHI a.s. – Ing. Petr Jiřinec, Jarmila Suchánková; 14. 1. 2019), která je přílohou dokumentace. Povodňové riziko u přemostění Vltavy bylo prověřeno matematickým modelem, který konstatoval, že umístění stavby povede k zanedbatelným změnám úrovně hladiny při průtocích odpovídajících povodním 2002. Bezprostředně nad mostními pilíři se hladina zvedne max. o 2 cm, což je hodnota na hranici věrohodného posouzení.

Ochrana půd

Podstatným hlediskem, na které bylo ve vyjádřeních upozorňováno, je ochrana ZPF.

Zcela nezpochybnitelná je skutečnost, že realizace jakékoli liniové stavby představuje významné nároky na ZPF. V tomto případě se jedná o půdy nejvyšší kvality. Obecně je vliv v dokumentaci označen za velký a významný.

Záměrem je silnice II. třídy. Podle § 17 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, jsou dálnice, silnice a místní komunikace I. třídy, jejich součástí, příslušenství a stavby související veřejně prospěšné.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí nenahrazuje souhlas s odnětím půd ze ZPF. V daném případě je tato problematika v kompetenci Ministerstva životního prostředí.

Otázky směn a výkupů pozemků nejsou v procesech posuzování vlivů na životní prostředí řešeny.

V případě realizace záměru je třeba vyloučit dělicí efekt stavby. Ten souvisí především se zajištěním možnosti neproblematického obhospodařování zemědělských pozemků tak, aby byly minimalizovány i další sociálně ekonomické dopady stavby. Proto je v závazném stanovisku podmínka, která vyžaduje, aby ve fázi výstavby i v období provozu byla zajištěna odpovídající průchodnost pro obyvatelstvo i přístup na obhospodařované pozemky včetně možnosti vjezdu techniky. Současně je doporučeno provedení pozemkových úprav a konkrétní řešení projednat s majiteli dotčených pozemků.

Ochrana přírody a krajiny

V oblasti plánovaného záměru se dle výsledků biologického průzkumu nacházejí zvláště chráněné druhy živočichů. Ve vyjádřeních je upozorňováno na nezbytnost zajistit jejich ochranu.

Základní podmínky ochrany zvláště chráněných druhů jsou stanoveny zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Splnění těchto podmínek je povinností, kterou není třeba uložit podmínkami závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Relevantní opatření, která vyplynula z provedených hodnocení, včetně požadavku na aktualizaci průzkumů, byla zahrnuta do podmínek tohoto stanoviska.

S ohledem na připomínky k dokumentaci byla zvláštní pozornost věnována i problematice možného ovlivnění evropsky významné lokality Zákolanský potok, který prochází cca 1,6 až 2,5 km západně od hlavní trasy posuzované komunikace. Z výsledků naturového hodnocení (Mgr. Alice Háková, Mgr. Jan Losík, Ph.D.; 14. 3. 2019) vyplývá, že realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost jmenované evropsky významné lokality. Přílohou dokumentace je i stanovisko odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje, který jako příslušný orgán ochrany přírody významné negativní ovlivnění taktéž vylučuje. Součástí závazného stanoviska je podmínka, která ukládá povinnost zpracovat projekt monitoringu vodních toků a projednat ho s dotčenými subjekty.

V souvislosti s realizací záměru dojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Ve vyjádřeních je zdůrazňována potřeba zajistit ochranu dřevin, minimalizovat kácení a kompenzovat vzniklou újmu.

Součástí dokumentace je zpráva o dendrologickém průzkumu (PRAGOPROJEKT, a.s. – Ing. Dana Vojtíšková, Ing. Martina Hadravová; 05/2017). Jedná se o rámcový popis dotčených lokalit, jejich druhového složení a stavu dřevin. Vzhledem k tomu, že příprava stavby je ve své počáteční fázi (úroveň studie), není možné určit přesný rozsah kácení a vzniklou újmu. Dokumentace se proto zaměřuje na podmínky, za jakých má být kácení provedeno a jakým způsobem mají být realizovány nové výsadby. Podrobnější rozpracování bude možné až v dalších fázích přípravy projektu.

Součástí závazného stanoviska jsou podmínky, které vyžadují aktualizaci dendrologického průzkumu a které mají zajistit ochranu dřevin, resp. minimalizaci kácení. Stejně tak stanovisko obsahuje doporučení pro nové výsadby. Konečný návrh bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody.

Trasa přeložky se dotýká některých prvků ÚSES. Ve vyjádřeních je označováno toto dotčení jako nežádoucí nebo je požadováno přijetí takových opatření, aby nedošlo k zániku této sítě.

Obsahem příslušné kapitoly dokumentace je přehled prvků ÚSES, které se nacházejí v zájmovém území. Současně je zde uvedeno, jakým způsobem dojde k dotčení systému a jsou zde i informace o stavu prvků z hlediska jejich funkčnosti. Z hodnocení vyplývá, že za určitých podmínek lze vliv na ekologickou stabilitu území označit za nevýznamný. Tento fakt je dán skutečností, že část ÚSES je navržena na orné půdě, tudíž jsou takové prvky za současné situace nefunkční. Součástí tohoto závazného stanoviska je podmínka, která má zajistit spojitost systému a posílení ekologické stability krajiny.

Ve vyjádřeních je zmiňováno možné ovlivnění vrchu Ers, který je významným krajinným prvkem.

K přímému dotčení tohoto prvku nedojde, posuzovaná přeložka se však k němu přibližuje na nejmenší vzdálenost cca 50 m. Podle dokumentace i podle posudku k významnému ovlivnění ekostabilizační funkce tohoto prvku nedojde.

Podmínky stanoviska reagují i na připomínky, které odkazují na zkušenosti místních obyvatel s pohybem zvěře v území. Často byl zmiňován požadavek na vybudování ekoduktu na území obce Lichoceves. Migrační studie (Mgr. Jan Losík, Ph.D.; 10. 5. 2017), která je přílohou dokumentace, nepotvrzuje potřebu takového ekoduktu. Přesto je v tomto závazném stanovisku podmínka, podle které musí být zpracována detailní migrační studie, která bude projednána s dotčenými subjekty, včetně místních honebních společností. Tato podmínka není formulována pouze ve vztahu k obci Lichoceves, ale i k širšímu území dotčenému stavbou.

Významné negativní ovlivnění přírodního parku Okolí Okoře a Budče, jak je uvedeno v některých vyjádřeních, prokázáno nebylo. Přírodní parky jsou podle § 12 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zřizovány k ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami. Vlivy na krajinný ráz byly v dokumentaci, resp. v její samostatné studii (doc. Ing. arch. ThLic. Jiří Kupka, Ph.D., doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc.; 31. 5. 2017) vyhodnoceny jako přijatelné, přičemž zpracovatel posudku se s tímto závěrem ztotožnil.

Propustnost krajiny pro obyvatelstvo

Ve vyjádřeních se namítá, že záměr bude v území působit jako bariéra, která omezí pohyb osob i přístup jejich techniky na obhospodařované pozemky.

S takovou námitkou je třeba souhlasit. Proto je v závazném stanovisku podmínka, která vyžaduje, aby ve fázi výstavby i v období provozu byla zajištěna odpovídající průchodnost pro místní obyvatelstvo i přístup na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu techniky. Současně je doporučeno provedení pozemkových úprav a konkrétní řešení projednat s majiteli dotčených pozemků.

Pro zachování rekreačního potenciálu území se tímto závazným stanoviskem požaduje zajistit přeznačení turistických tras a cyklotras tak, aby byla zachována jejich návaznost.

Nakládání s odpady

Upozornění, která jsou ve vyjádřeních z hlediska odpadového hospodářství, nejsou zásadního charakteru. Nakládání s odpady je jednoznačně upraveno příslušnými právními předpisy a povinnosti z nich vyplývající je třeba respektovat. Příslušný úřad proto nepovažuje za nezbytné stanovovat podmínky v tomto závazném stanovisku.

Zveřejňování dokumentů pořízených v průběhu posuzování a informací o nich

Spolkem Kamýk je namítáno nedostatečné zveřejňování dokumentů pořízených v průběhu posuzování a informací o nich na úředních deskách dotčených obcí.

Příslušný úřad zveřejnil veškeré dokumenty pořízené v průběhu posuzování a informace o nich tak, jak mu ukládá ust. § 16 zákona. Svou povinnost splnil i tím, když tyto dokumenty a informace zaslal dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění. Není v možnostech Magistrátu hlavního města Prahy si jejich vyvěšení v zákonem stanovených lhůtách u dotčených územních samosprávných celků vynutit.

Informace o oznámení, závěru zjišťovacího řízení, o dokumentacích a jejich vrácení a informace o veřejném projednání byly zveřejněny na internetu (Informační systém EIA), na úředních deskách příslušného úřadu i na úředních deskách dotčeného kraje.

V případech, kdy zákon dává možnost veřejnosti zaslat své vyjádření (k oznámení nebo k dokumentaci) je rozhodující zveřejnění informace na úřední desce dotčeného kraje. Lhůta pro zaslání připomínek totiž podle § 16 odst. 2 zákona začíná plynout ode dne zveřejnění informace na úřední desce krajského úřadu. Tím je v daném případě Středočeský kraj, který veškeré informace zveřejnil. Nezveřejnění či pozdější zveřejnění informace na úřední desce dotčené obce nemá vliv na počátek či plynutí uvedené lhůty pro vyjádření. Pokud jsou vyjádření doručena po lhůtě, příslušný úřad k nim podle § 6 odst. 8 zákona, resp. podle § 8 odst. 3 zákona nepřihlíží.

Neúplné zveřejnění informace o oznámení na úředních deskách dotčených obcí je překonáno vydaným závěrem zjišťovacího řízení. Oznámení a vyjádření k němu zasláná slouží příslušnému úřadu pro rozhodnutí (vyjádření), zda záměr bude posuzován podle zákona. V daném případě byl vydán závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr podléhá posouzení. Tím nebylo dotčeným subjektům zabráněno podílet se na posouzení záměru, které procesně začíná až předložením dokumentace.

Neúplné zveřejnění závěru zjišťovacího řízení na úředních deskách dotčených obcí nemůže mít v daném případě dopad na výsledek posouzení. Vydaný závěr má totiž povahu vyjádření podle části čtvrté zákona č. 500/2004 Sb. (správní řád) a nelze se proti němu odvolat.

Neúplné zveřejnění informací o dokumentacích z roku 2017 a 2018 nemělo vliv na zákonem stanovené lhůty a na skutečnost, že k vyjádření zasláným po lhůtě se nepřihlíží. Dokumentace z roku 2017 a 2018 byly oznamovateli vráceny k přepracování a každý se mohl vyjádřit k dokumentaci v její úplné verzi z roku 2019.

Neúplné zveřejnění informací o vrácení dokumentací k doplnění nemá žádné dopady na výsledky posouzení.

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vychází z úplné dokumentace, která byla zveřejněna všemi způsoby podle § 16 zákona.

Připomínka, že informace o dokumentaci z roku 2019 nebyla zveřejněna na úředních deskách obce Statenice, je sice pravdivá, ale nemá vliv na průběh procesu posuzování. Podle § 16 odst. 2 zákona totiž informaci zveřejňují dotčené územní samosprávné celky, kterým obec Statenice není.

Termín veřejného projednání

Jednou z připomínek je, že veřejné projednání se neuskutečnilo v zákonem stanovené lhůtě, to znamená nejpozději 30 dnů po uplynutí lhůty pro vyjádření k dokumentaci.

V daném případě bylo možné zasílat vyjádření k dokumentaci do 10. 6. 2019. Veřejné projednání se uskutečnilo 30. 7. 2019.

Nedodržení lhůty nemůže mít vliv na výsledky posouzení. Termín veřejného projednání byl příslušným úřadem stanoven po konzultacích s oznamovatelem, zpracovatelkou dokumentace a zpracovatelem posudku, jejichž přítomnost je na veřejném projednání nezbytná. Stejně tak bylo třeba v dohodě s Krajským úřadem Středočeského kraje zajistit, aby místo a čas veřejného projednání odpovídaly významu projednávaného záměru s přihlédnutím k dopravní dostupnosti, kapacitě místa konání a času umožňujícímu účast na veřejném projednání.

Podstatné je, že informace o místě a času konání veřejného projednání záměru byla s dostatečným předstihem zveřejněna všemi způsoby podle § 16 zákona. V Informačním systému EIA a na úřední desce příslušného úřadu byla informace zveřejněna dne 8. 7. 2019, na úřední desce Středočeského kraje dne 9. 7. 2019.

Dokumentace z roku 2017 a 2018 byly oznamovateli vráceny k přepracování. Veřejné projednání proto bylo svoláno až po zveřejnění úplné verze dokumentace z roku 2019. Každému tak bylo umožněno se k záměru i k dokumentaci vyjádřit. Veřejné projednání předcházelo zpracování posudku, závěry z projednání jsou tudíž v posudku zohledněny.

Shrnutí

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou v dokumentaci i v posudku vyhodnoceny jako akceptovatelné. Výsledky hodnocení přitom nepotvrzují neakceptovatelnou úroveň vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a na jednotlivé složky životního prostředí tak, jak je uváděno v některých vyjádřeních. Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a odkazuje tímto na jeho podrobné vypořádání připomínek k dokumentaci. Skutečnosti uváděné v připomínkách byly příslušným úřadem vzaty v úvahu a zohledněny v tomto závazném stanovisku.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

- Středočeský kraj

- Obec Kněževes
- Obec Tuchoměřice
- Obec Středokluky
- Obec Číčovice
- Obec Lichoceves
- Obec Velké Přílepy
- Obec Svrkyně
- Obec Tursko
- Obec Holubice
- Město Kralupy nad Vltavou
- Obec Chvatěruby
- Obec Zlončice
- Obec Kozomín
- Obec Dolany
- Obec Postřížín

Okruh dotčených územních samosprávných celků byl vymezen na základě informací uvedených v kapitole B.I.8 dokumentace. Správnost údajů uvedených v dokumentaci byla posudkem potvrzena.

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

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

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní závazné stanovisko na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto **ustanovením dotčené územní samosprávné celky vyrozumí** elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (posta@praha.eu), popř. písemně **příslušný úřad o dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Současně s tímto stanoviskem je zasílán i zápis z veřejného projednání ze dne 13. 9. 2019 č. j. MHMP 1880139/2019.

Rozdělovník:

1/ Oznamovatel

- Středočeský kraj, IDDS: keebyyf
- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, IDDS: a6ejgm

1/ Dotčené územní samosprávné celky

- Středočeský kraj, IDDS: keebyyf
- Obec Kněževes, IDDS: 6bjak9s
- Obec Tuchoměřice, IDDS: uzrbxr5
- Obec Středokluky, IDDS: xr8bmsb
- Obec Číčovice, IDDS: kqzak94
- Obec Lichoceves, IDDS: npvanb3
- Obec Velké Přílepy, IDDS: qj4efnb
- Obec Svrkyně, IDDS: hgvb6xt
- Obec Tursko, IDDS: igsajrx
- Obec Holubice, IDDS: ch5bk6s
- Město Kralupy nad Vltavou, IDDS: 8zzbfvq
- Obec Chvatěruby, IDDS: 4kvbnfh
- Obec Zlončice, IDDS: h84ap4a
- Obec Kozomín, IDDS: vfja7xu
- Obec Dolany, IDDS: h32aj4s
- Obec Postřizín, IDDS: 4rfajux

2/ Dotčené orgány

- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, IDDS: keebyyf
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (Praha-západ), IDDS: hhcai8e
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (Mělník), IDDS: hhcai8e
- Městský úřad Černošice, odbor životního prostředí, IDDS: u46bwy4
- Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor životního prostředí, IDDS: 8zzbfvq
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzty
- Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, IDDS: 9gsaax4
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4
- Povodí Labe, státní podnik, IDDS: dbyt8g2
- Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava, IDDS: gg4t8hf

4/ Zpracovatel dokumentace

- PRAGOPROJEKT, a.s., Ing. Jitka Krejčová, IDDS: 4kifr54

5/ Zpracovatel posudku

- RNDr. Tomáš Bajer, Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice

6/ Ostatní

- Obec Statenice, IDDS: ypeamab
- Hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček – náměstek primátora, Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1