

POSUDEK

DOKUMENTACE O HODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb.

SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY

STAVBY 518 a 519

RUZYNĚ - BŘEZINĚVES

POSUDEK

DOKUMENTACE O HODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb.

SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY STAVBA 518 a 519 RUZYNĚ - BŘEZINĚVES

Zpracovatel:

RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc.
oprávněná osoba pro posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona ČNR
č. 244/1992 Sb., osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne 11. 2. 1993

Zpracovatele posudku ustanovil příslušný orgán, MŽP ČR, Praha

Zpracovatel posudku se nepodílel na vypracování dokumentace o hodnocení
vlivů na životní prostředí na posuzovanou stavbu.

Spolupráce:

Mgr. Radomír Mužík
Mgr. Pavla Dušková
Ing. Alexandra Čurnová
Jitka Spurná

Říjen 2001

Obsah

	Strana
1. Základní údaje	4
2. Podklady	6
3. Úvod	11
4. Vyhodnocení dokumentace.....	18
4.1. Formální posouzení dokumentace	18
4.2. Obsahové posouzení dokumentace	19
5. Vyjádření veřejnosti, vyjádření příslušné obce a vyjádření dotčených orgánů státní správy	52
5.1. Vyjádření příslušných obcí	52
5.2. Vyjádření dotčených orgánů státní správy	96
5.3. Vyjádření veřejnosti	122
6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na ŽP, včetně jejich vzájemného působení	170
7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací	194
8. Návrh technického řešení vzhledem k dosaženému stupni poznání, pokud jde o vyloučení nebo omezení znečišťování či poškozování životního prostředí	208
9. Varianty řešení	212
10. Návrh opatření a podmínek pro vyloučení nebo snížení nepříznivých vlivů stavby, činnosti nebo technologie na ŽP	217
Návrh stanoviska o hodnocení vlivů	218

1. Základní údaje

Název stavby: Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně - Březiněves, stavby 518 a 519

Charakter stavby: liniová novostavba

Umístění stavby: hlavní město Praha, okres Praha západ, okres Praha - východ, okres Mělník
katastrální území:

varianta J

Praha 6 - Liboc	Praha 8 - Bohnice
Praha 6 - Ruzyně	Praha 8 - Čimice
Praha - Přední Kopanina	Praha - Dolní Chabry
Praha - Nebušice	Praha - Březiněves
Horoměřice	Praha - Ďáblice
Praha - Suchdol	Zdiby
Praha - Suchdol - Sedlec	

varianta Sc

Praha 6 - Liboc	Velké Přílepy
Praha 6 - Ruzyně	Úholičky
Praha - Přední Kopanina	Roztoky - Žalov
Praha - Nebušice	Husinec u Řeže
Horoměřice	Klecany - Draceny
Únětice	Klecany
Statenice	Sedlec u Líbeznic

varianta Sd

Praha 6 - Liboc	Velké Přílepy
Praha 6 - Ruzyně	Úholičky
Praha - Přední Kopanina	Únětice
Tuchoměřice - Kněžívka	Roztoky - Žalov
Tuchoměřice	Husinec u Řeže
Lichoceves	Klecany - Drasty
Statenice	Klecany
Velké Přílepy - Kamýk	Sedlec u Líbeznic
Kněževes u Prahy	Středokluky

varianta Ss

Praha 6 - Liboc	Tursko
-----------------	--------

Praha 6 - Ruzyně	Úholičky
Praha - Přední Kopanina	Libčice n. Vlt. - Letky
Tuchoměřice - Kněžívka	Větrušice u Klecan
Tuchoměřice	Klecany - Drasty
Lichoceves	Klecany
Velké Přílepy - Kamýk	Sedlec u Líbeznic
Velké Přílepy - Svrkyně	Středokluky
Kněževes u Prahy	

varianta T

Praha 6 - Liboc	Libčice n. Vlt. - Letky
Praha 6 - Ruzyně	Dolany - Debrno
Praha - Přední Kopanina	Dolany u Prahy
Tuchoměřice - Kněžívka	Kralupy n. Vlt.
Tuchoměřice	Chvatěruby
Lichoceves	Zlončice
Velké Přílepy - Kamýk	Kozomín
Velké Přílepy - Svrkyně	Postřižín
Tursko	Úžice
Kněževes u Prahy	Středokluky

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic Praha ČR
Na Pankráci 546/56
145 05 Praha 4

Projektant:

Pragoprojekt, a.s.
K Ryšárce 16
145 05 Praha 4

PUDIS, a.s.
Nad Vodovodem 2/169
100 00 Praha 10

Termín zahájení:

předpoklad 2003

Termín dokončení:

předpoklad 2007

Zpracovatel dokumentace**dle zák. ČNR č. 244/1992 Sb.:**

Ing. Michaela Vrdlovcová
Ing Marcel Lauerman
ENVISYSTEM s.r.o.
U Nikolajky 15
150 00 Praha 5
a kolektiv

Datum zpracování**dokumentace:**

září 2000

2. Podklady

Zpracovatel posudku obdržel od příslušného orgánu následující podklady:

- Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně - Březiněves, stavby 518 a 519, dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., ing. M. Vrdlovcová, ing. M. Lauerman, ENVISYSTEM s.r.o., U Nikolajky 15, 150 00 Praha 5, září 2000
- Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně - Březiněves, stavby 518 a 519, oznámení dle § 5, zák. č. 244/1992 Sb., č.j. 16648/00-327, ze dne 23.10.2000
- Žádost o vyjádření příslušných obcí a dotčených orgánů státní správy, č.j. 500/3007/50310/00, ze dne 15.11.2000
- Stanovení zpracovatele posudku, MŽP Praha, č.j. 500/3007/50012/00 ze dne 5.1.2001
- Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně - Suchdol, stavba 518, dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., ing. B. Sulek, ing. M. Lauerman, ENVISYSTEM s.r.o., U Nikolajky 15, 150 00 Praha 5, leden 1999
- Silniční okruh kolem Prahy, stavba 519, Suchdol - Březiněves, dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., ing. M. Vrdlovcová, Daškova 3089, 143 00 Praha 4, leden 1999
- Silniční okruh kolem Prahy, stavba 518 Ruzyně - Suchdol, oznámení dle § 5, zák. č. 244/1992 Sb., ze dne 10.2.1999
- Silniční okruh kolem Prahy, stavba 519 Suchdol - Březiněves, oznámení dle § 5, zák. č. 244/1992 Sb., ze dne 10.2.1999
- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí "Silniční okruh kolem Prahy, stavba 518 Ruzyně - Suchdol" - žádost o vyjádření č.j. 800/425/800 12/99, ze dne 24.3.1999
- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí "Silniční okruh kolem Prahy, stavba 519 Suchdol - Březiněves" - žádost o vyjádření č.j. 800/426/800 12/99, ze dne 24.3.1999
- Požadavek MŽP na zpracování nové dokumentace podle zákona ČNR, č. 244/1992 Sb., č.j.800/474/800/99, ze dne 14.6.1999
- Žádost MŽP o konkretizaci připomínky k dokumentaci, č.j. 800/1239/80310/99 ze dne 17.6.1999
- Stanovení rozsahu variant v návaznosti na dopis č.j. 800/474/80012/99 ze dne 14.6.1999, č.j. 800/1324/80310/99 ze dne 23.7.1999

Vyjádření příslušných obcí

- Stanovisko hlavního města Prahy, ÚRM č.j. 4649/00, ze dne 18.1.2001
- Stanovisko městské části Praha 6, ze dne 2.1.2001
- Stanovisko městské části Praha 8, č.j. OKS/2000/0222, ze dne 2.1.2001

- Stanovisko městské části Praha 9, č.j. OŽPD/4930/Boč./01, ze dne 2.3.2001
- Stanovisko městské části Praha – Suchdol, č.j. 2/01/2001, ze dne 5.1.2001
- Vyjádření městské části Praha – Dolní Chabry, č.j. 862/00, ze dne 5.1.2001
- Vyjádření městské části Praha – Ďáblice, č.j. 552/Šev/01/Cim, ze dne 23.2.2001
- Vyjádření městské části Praha – Březiněves, č.j. 0100019/01, ze dne 8.1.2001
- Vyjádření městské části Praha – Kopanina, č.j. 4/01, ze dne 28.12.2000
- Vyjádření městské části Praha – Nebušice, č.j. 1577/00, ze dne 22.12.2000
- Vyjádření městské části Praha – Lysolaje, č.j. 8/01, ze dne 11.1.2001
- Vyjádření obecního úřadu Horoměřice, č.j. 2245/2000, ze dne 8.1.2001
- Vyjádření obecního úřadu Tuchoměřice, ze dne 27.12.2000
- Vyjádření městského úřadu Roztoky, č.j. 249/01, ze dne 15.1.2001
- Vyjádření obecního úřadu Úholičky, č.j. 26/2001, ze dne 24.1.2001
- Vyjádření obecního úřadu Únětice, č.j. 17/01, ze dne 9.1.2001
- Vyjádření obecního úřadu Statenice, č.j. 05/01, ze dne 10.1.2001
- Vyjádření obecního úřadu Kněževes u Prahy, č.j. 988/00, ze dne 3.1.2001
- Vyjádření obecního úřadu Středokluky, č.j. 2/2001, ze dne 2.1.2001
- Vyjádření obecního úřadu Svrkyně, ze dne 5.2.2001
- Vyjádření obecního úřadu Tursko, č.j. 5-01, ze dne 3.1.2001
- Vyjádření městského úřadu Libčice nad Vltavou, č.j. 84/01, ze dne 10.1.2001
- Vyjádření obecního úřadu Velké Přílepy, č.j. 296/2000, ze dne 27.12.2000
- Vyjádření obecního úřadu Dolany, č.j. 401/2000, ze dne 10.1.2001
- Vyjádření městského úřadu Kralupy nad Vltavou, č.j. ŽP/992/2000/Ma, ze dne 11.1.2001
- Vyjádření obecního úřadu Chvatěruby, ze dne 22.12.2001
- Vyjádření městského úřadu Klecany, č.j. 83/2001, ze dne 5.2.2001
- Vyjádření obecního úřadu Husinec, č.j. 00/0002077, ze dne 22.12.2000
- Vyjádření obecního úřadu Klíčany, ze dne 29.12.2000
- Vyjádření obecního úřadu Lichoceves, ze dne 23.1.2001
- Vyjádření obecního úřadu Kozomín, ze dne 12.2.2001
- Vyjádření obecního úřadu Úžice, č.j. 571/2001/53/V, ze dne 15.2.2001
- Vyjádření obecního úřadu Větrušice, č.j. 32, ze dne 20.3.2001
- Vyjádření obecního úřadu Zdiby, č.j. S-19/01, ze dne 5.2.2001
- Oznámení obce Sedlec, ze dne 24.1.2001

Vyjádření dotčených orgánů státní správy

- Stanovisko Ministerstva životního prostředí odboru ekologie krajiny, č.j. OEK/3157/00, ze dne 8.2.2001
- Stanovisko Ministerstva životního prostředí odboru ochrany ovzduší, č.j. 727/740/01, ze dne 12.3.2001
- Stanovisko Ministerstva životního prostředí odboru strategií, č.j.2181/OS/01, ze dne 2.9.2001
- Stanovisko Ministerstva zemědělství ČR odboru státní správy lesů a myslivosti – 5050, č.j. 1710/00-5050, ze dne 19.1.2001
- Interní sdělení Ministerstva životního prostředí odboru environmentálních rizik, č.j. 849/OER/01, ze dne 3.4.2001

- Vyjádření Středočeského kraje, ze dne 17.4.2001
- Vyjádření magistrátu hlavního města Prahy odboru životního prostředí, č.j. MHMP-082378/OŽP/VI/2000/2001, ze dne 10.1.2001
- Vyjádření magistrátu hlavního města Prahy odboru dopravy, č.j. MHMP/82555/2000/DOP/O5,O4/Ší,Hk, ze dne 24.1.2001
- Vyjádření magistrátu hlavního města Prahy odboru památkové péče, č.j. MHMP/82083/2000, ze dne 10.1.2001
- Vyjádření magistrátu hlavního města Prahy odboru výstavby, č.j. MHMP-82208/2000/VYS/Šv, ze dne 20.12.2000
- Vyjádření okresního úřadu Praha - východ referátu životního prostředí, č.j. 040/2176/2000, ze dne 2.2.2001
- Vyjádření okresního úřadu Praha - západ referátu životního prostředí, č.j. EIA 201/3661/00/Tom, ze dne 10.1.2001
- Vyjádření okresního úřadu Mělník, č.j. 36566/00/RŽP/7604, ze dne 8.1.2001
- Vyjádření hygienika hlavního města Prahy, č.j. 7166/14/01/RED-OÚP/Ing.Kn.-Mor., ze dne 18.1.2001
- Vyjádření krajského hygienika, č.j. 3924-215/00/1287, ze dne 9.2.2001
- Vyjádření ČIŽP, oblastního inspektorátu Praha, č.j. 1/HI/10440/01, ze dne 26.1.2001
- Vyjádření Povodí Vltavy, č.j. 723/4212/00, ze dne 15.1.2001
- Vyjádření Obvodního báňského úřadu v Kladně, č.j. 7428/00/630/HOR/VCH, ze dne 1.12.2000

Vyjádření veřejnosti

- Vyjádření občanského sdružení pro "Přijatelné řešení silničního okruhu (PŘISO)" ze dne 22.12.2000
- Stanovisko občanského sdružení EKOFORUM, ze dne 20.12.2000
- Vyjádření občanského sdružení Společnost Šáreckého údolí, ze dne 24.12.2000
- Vyjádření občanského sdružení "Padesátník" ze dne 17.12.2000
- Vyjádření občanského sdružení Hnutí DUHA, ze dne 22.12.2000
- Vyjádření občanského sdružení ČSOP 10/RS - "METROPOLITNÍ REGION", ze dne 31.1.2001
- Vyjádření občanské iniciativy v obci Tuchoměřice, ze dne 27.12.2000
- Vyjádření občanů Statenic, ze dne 18.12.2000
- Vyjádření Ing. D. a J. Kuchařových, ze dne 27.12.2000
- Vyjádření Spolku pro ochranu a rozvoj obce Turska, ze dne 18.12.2000
- Vyjádření Mysliveckého sdružení Zemědělského družstva Velké Přílepy honitba LIBČICE, č.j. 32/2000
- Vyjádření Archeologického ústavu akademie věd ČR, ze dne 19.12.2000
- Vyjádření České zemědělské univerzity, ze dne 21.12.2000
- Stanovisko Mgr. E. a J. Razgových, ze dne 16.12.2000
- Stanovisko Mgr. K. Čapounové, ze dne 20.12.2000
- Připomínky T. Gremlici, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., ze dne 20.12.2000
- Připomínky RNDr. J. Sádla, CSc., Botanický ústav AVČR
- Připomínky Doc. RNDr. J. Flegra, CSc. a Mgr. M. Flegrové

- Stanovisko RNDr. P. Hofmanna, ze dne 7.1.2001
- Vyjádření Českého zahrádkářského svazu - organizace na území MČ Suchdol a Sedlec, ze dne 2.3.2001
- Vyjádření Ing. Z. Smrčky, ze dne 25.7.2001
- Návrh místního spojení mezi městskými částmi Praha 6 - Praha 8. O.S. EKOFORUM, duben 2001
- Vyjádření pana Karla Čapka, ze dne 21.8.2001

Oznamovatel poskytl zpracovateli posudku následující podklady:

- Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 + 519 Ruzyně - Březiněves, zpracovatelé PUDIS a.s. Praha a Pragoprojekt, a.s. Praha, září 2000.
- Intenzity automobilové dopravy v severozápadním sektoru Prahy sestavené podle provedených průzkumů v roce 2000. Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, Bolzanova 1, Praha 1, duben 2001
- Porovnání intenzit dopravy na profilech komunikací Prahy v severojižním řezu, varianta J. Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, Bolzanova 1, Praha 1, duben 2001
- Porovnání intenzit dopravy na profilech komunikací Prahy v severojižním řezu, varianta Ss. Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, Bolzanova 1, Praha 1, květen 2001
- Dopravně inženýrské podklady pro přípravu staveb pražského okruhu. Podklady pro EIA severozápadní části pražského okruhu v úseku Ruzyně - D8, varianta Ss se spojením Sedlec - Bohnice. Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, Bolzanova 1, Praha 1, srpen 2001
- Prohlášení měst a obcí prosazujících variantu "J" jako jedinou trasu vedení silničního okruhu (SO) na území hl. m. Prahy a střečeského kraje, autor ing. arch. Jan Winkler, městská část Praha 6. Souhlasy s prohlášením obcí Čičovice, Tuchoměřice, Lichoceves a Velké Přílepy.

Zpracovatelé dokumentace EIA a kolektiv spolupracovníků poskytli zpracovateli posudku následující podklady:

- Silniční okruh Ruzyně – Březiněves. Rozbor vypočtených hodnot v profilech na území Prahy. Zpracovatel ing. V. Píša CSc., ATEM Praha, září 2001
- Silniční okruh Ruzyně – Březiněves. Vyhodnocení závislosti koncentrací znečišťujících látek v ovzduší na dopravní zátěži silničního okruhu. Zpracovatel ing. V. Píša CSc., ATEM Praha, září 2001
- Silniční okruh Ruzyně – Březiněves. Vyhodnocení navržených opatření v okolí Suchdola. Zpracovatel ing. V. Píša CSc., ATEM Praha, září 2001

Zástupci občanských sdružení EKOFORUM a PŘISO poskytli zpracovateli posudku následující podklady:

Národní strategický dokument ČR pro program ISPA - sektor dopravy

Prague ring expressway R1. national ISPA Strategy, Transport Sector. Annex 4 - titulní strana

ÚP VÚC Pražská - středočeská aglomerace z r. 1977 (změny v r. 86 a 95), xerokopie části výkresu s vedením SO v úseku Únětice - Klecany

+ další materiály, většinou zápisy z různých jednání a kopie novinových článků

3. Úvod

Předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb. (proces EIA) je vyhodnocení vlivů na životní prostředí severozápadní části silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně - Březiněves. Konkrétně se jedná o dvě stavby: č. 518 Ruzyně - Suchdol a č. 519 Suchdol - Březiněves. Posuzovaný úsek Ruzyně - Březiněves leží na silničním okruhu mezi radiálními komunikacemi R7 Praha - Slaný - Chomutov a D8 Praha - Ústí nad Labem. Navazuje na již prakticky dokončený úsek silničního okruhu č. 517 Řepy - Ruzyně na západě a bude pokračovat východním směrem úsekem č. 520 Březiněves - Satalice. Tento úsek se v současné době připravuje, oznamovatel předložil příslušnému orgánu oznámení a dokumentaci EIA.

Posuzované varianty

Všechny posuzované varianty jsou dostatečně podrobně popsány v předložené dokumentaci EIA. V následujícím textu proto shrnuji nejvýznamnější skutečnosti z hlediska vlivů na životní prostředí.

Úsek silničního okruhu 518 a 519 Suchdol - Březiněves je v předkládané dokumentaci EIA vyhodnocen v pěti variantách s následujícím označením: J, Sc, Sd, Ss a T. Varianta J obsahuje podvarianty Jr a Jn, které řeší variantním způsobem přemostění vltavského údolí (Jr - dvoupatrový most, Jn - nízkovodní most). Součástí varianty J je přivaděč Rybářka v oblasti Suchdola. Všechny varianty mají společný začátek - navazují na ukončení předchozího úseku silničního okruhu v Ruzyni a pokračují v trase stávající silnice R7 Praha - Slaný okolo lokality Na Padesátníku. Od této silnice se silniční okruh odklání východním směrem (varianty J a Sc bezprostředně za lokalitou Na Padesátníku, varianty Sd, Ss a T za obcí Tuchoměřice). Dále je směrové vedení jednotlivých variant odlišné s některými společnými úseky. Trasa silničního okruhu je vedena většinou mimo obytnou nebo rekreační zástavbu. Do zástavby s nutností demolice vstupují varianty J a Sc v lokalitě Na Padesátníku a varianta J v lokalitě Suchdol (zde bude silniční okruh veden v tunelu, částečně to platí i pro přivaděč Rybářka). Významným úsekem je překročení údolí Vltavy. Varianta J překračuje Vltavu nejbližší ku Praze u Suchdola, navrženy a posouzeny jsou 3 varianty mostního objektu a navazujících úseků silničního okruhu (J, Jr a Jn). Varianty Sc a Sd překračují Vltavu u Husince, varianta Ss u Řeže a varianta T u Kralup nad Vltavou. Další mostní objekty většího rozsahu jsou ve variantě J mosty přes Čimické a Dražanské údolí a ve variantě Sc most přes Únětické údolí. Ve variantě J je součástí stavby 1 tunel v Suchdole a 1 tunel na přivaděči Rybářka, v podvariantě Jr ještě tunel Zámky. Součástí variant Sc a Sd jsou 2 tunely Řivnác a Husinec, které navazují na mostní objekt přes Vltavu na levém (Řivnác) a pravém (Husinec) břehu Vltavy. Ukončení posuzovaného úseku je v mimoúrovňové křižovatce silničního okruhu s dálnicí D8 u Březiněvsi. Varianta J dálnici D8 protíná s přímým pokračováním silničního okruhu v navazujícím úseku

520. Varianty Sc, Sd a Ss se na dálnici D8 napojují u Klecan a do koncového bodu posuzované stavby je silniční okruh doveden peáží s dálnicí D8. Podobná situace je u varianty T, místo napojení silničního okruhu na dálnici D8 je u Kralup nad Vltavou a peáž s dálnicí D8 je delší než v případě variant Sc, Sd a Ss.

Historie posuzovaných variant

Předložená dokumentace EIA připomíná historii posuzovaných variant pouze stručně v kapitole *C.I. Popis navržených variant řešení*. Není uvedena důležitá informace, že předložená dokumentace EIA vznikla přepracováním a rozšířením dvou původních dokumentací EIA na základě požadavku příslušného orgánu - Ministerstva životního prostředí. Původní dokumentace EIA byly zpracované odděleně pro stavby č. 518 Ruzyně - Suchdol a 519 Suchdol - Březiněves. Příslušný orgán obě dokumentace EIA oznamovateli vrátil s požadavkem doplnit vyhodnocení dalších variant a obě dokumentace EIA spojit do jedné společné pro obě stavby 518 a 519. K požadavku přiložil příslušný orgán specifikaci variant, které budou v nové dokumentaci EIA vyhodnoceny (doklady jsou obsaženy v Příloze posudku č. 1). Jelikož uvedené skutečnosti považuji za významné pro probíhající proces EIA, uvádím v následujícím textu stručný přehled historie jednotlivých variant ve vztahu k procesu hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 244/1992 Sb.

V roce 1999 předložil oznamovatel ŘSD ČR Praha dvě oznámení s dokumentacemi EIA na stavby silničního okruhu 518 Ruzyně - Suchdol a 519 Suchdol - Březiněves (*Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně - Suchdol, stavba 518*, dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., ing. B. Sulek CSc., ing. M. Lauerman, ENVISYSTEM s.r.o., U Nikolajky 15, 150 00 Praha 5, leden 1999, *Silniční okruh kolem Prahy, stavba 519, Suchdol - Březiněves*, dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., ing. M. Vrdlovcová, Daškova 3089, 143 00 Praha 4, leden 1999).

V dokumentaci EIA pro stavbu 518 Ruzyně - Suchdol byla vyhodnocena jedna varianta směrového vedení silničního okruhu, shodná s variantou J v nové dokumentaci EIA a dvě varianty přivaděčů na silniční okruh v oblasti Suchdola - Kladiva a Rybářka. Silniční okruh v předložené variantě (J) je doporučen k realizaci s variantou přivaděče Kladiva. Do nové dokumentace EIA bylo převzato směrové vedení silničního okruhu s přivaděčem Rybářka (varianta J v nové dokumentaci).

V dokumentaci EIA pro stavbu 519 Suchdol - Březiněves byl řešený úsek rozdělen do dílčích úseků, které byly posouzeny ve více variantách. Z hlediska nové dokumentace lze všechny předložené varianty označit jako subvarianty varianty J. Úsek přemostění Vltavy byl posouzen ve 4 variantách mostního objektu V1 - V4, úsek přechodu údolí Čimického potoka byl vyhodnocen ve 3 variantách Z1 - Z3, úsek přechodu přes Drahanské údolí byl posouzen ve 4 variantách D1 - D4, úsek mezi severní hranou Drahanského údolí a dálnicí D8 byl posouzen v 5 variantách U1 - U5. Variantně je posouzena i mimoúrovňová křižovatka Čimice (4 varianty - C1-D1, C2-D1, C3-D2, C4-D2). V závěru dokumentace je k realizaci doporučena varianta

Z1-D2. Doporučení varianty mostního objektu přes Vltavu a mimoúrovňové křižovatky Čimice závěr dokumentace neobsahuje. Do nové dokumentace EIA bylo převzato směrové vedení silničního okruhu v doporučené variantě Z1-D2 s malým oddálením trasy od Dolních Chaber severním směrem. V úseku přemostění Vltavy nejsou v nové dokumentaci porovnávány varianty konkrétního stavebního řešení mostního objektu, vyhodnocena jsou koncepčně odlišná řešení: základní varianta J - obvyklý most s jízdními pásy v jedné úrovni, podvarianta Jr - dvoupatrový most zhruba ve stejné niveletě, podvarianta Jn - nízkovodní most s obvyklým uložením pásů v jedné úrovni, která je blíže k hladině Vltavy ve srovnání se základní variantou J. I když v závěru původní dokumentace EIA nebyla konkrétně doporučena varianta mimoúrovňové křižovatky Čimice, z mapových podkladů vyplývá, že tvar křižovatky v nové dokumentaci je odlišný od doporučené varianty v původní dokumentaci EIA.

Z uvedených údajů je zřejmé, že do nové dokumentace EIA, společné pro obě stavby 518 a 519 Ruzyně Suchdol byla převzata varianta s označením J, která je složena z doporučených variant z předchozích dokumentací s výjimkou přivaděče v Suchdole (doporučen byl přivaděč Kladiva, převzatý je přivaděč Rybářka) a mimoúrovňové křižovatky Čimice (doporučen byl odlišný tvar křižovatky). Dle vysvětlení oznamovatele variantu přivaděče Kladiva navrholo ŘSD ČR v době před schválením Územního plánu hl.m. Prahy. Varianta Kladiva představovala maximální vstřícný krok k požadavkům MČ Suchdol. Varianta byla několikanásobně ekonomicky i technicky náročnější než přivaděč Rybářka. Od varianty Kladiva bylo upuštěno proto, že stanovisko MČ Suchdol zůstalo negativní stejně jako v případě varianty Rybářka, proti variantě Kladiva se postavily navíc další instituce (např. Česká zemědělská univerzita v Praze). Po schválení územního plánu hl.m. Prahy, který stabilizoval přivaděč ve variantě Rybářka, pominul důvod bránit stavebním aktivitám mimo stavební uzávěru silničního okruhu a v současné době je možnost realizace přivaděče ve variantě Kladiva zřejmě prakticky vyloučena. Tvar MÚK Čimice, který je v souladu s územním plánem hl.m. Prahy, byl vybrán na základě dopravně technických kritérií. Varianta J je v nové dokumentaci EIA prezentována jako řešení, které je v souladu se schváleným územním plánem hl. m. Prahy.

Varianty Sc, Sd, Ss a T byly pro vyhodnocení v nové dokumentaci EIA stanoveny příslušným orgánem MŽP ČR. Oznamovatel akceptoval stanovené varianty, zajistil jejich technické zpracování na úrovni studie (Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 + 519 Ruzyně - Březiněves, zpracovatelé PUDIS a.s. Praha a Pragoprojekt, a.s. Praha, září 2000) a zajistil jejich vyhodnocení v nové dokumentaci EIA.

Z dostupných podkladů nelze jednoznačně identifikovat historii jednotlivých variant stanovených příslušným orgánem k vyhodnocení. Přehled historických variant silničního okruhu v severozápadním segmentu je uveden v nové dokumentaci EIA v mapové příloze zařazené mezi strany textu 39 a 40. Z mapy vyplývá, že v minulosti byly uvažovány dvě skupiny tras silničního okruhu - jižní a severní. Obě skupiny tras mají společný začátek v Ruzyni a společný průběh do profilu mezi Nebušicemi a Přední Kopaninou. Trasy jižní skupiny překonávají Vltavu na severovýchodním okraji Suchdola a dálnici D8 mimoúrovňově kříží u Březiněvsi. Trasy severní skupiny překonávají Vltavu severně od Roztok a dálnici D8 mimoúrovňově kříží severně od

Zdib. Obě skupiny variant předpokládají pokračování silničního okruhu po křížení s dálnicí D8 východním směrem (úsek 520 do Satalic).

Z uvedeného přehledu je zřejmé že pouze pro variantu J a do určité míry i pro variantu Sc lze najít historické předchůdce. Ve variantě Sc je však novým prvkem, dříve zřejmě neuvažovaným, napojení silničního okruhu na D8 severněji od Zdib a peáž silničního okruhu s dálnicí D8 až do křižovatky Březiněves s rozšířením dálnice v tomto úseku (totéž platí i pro varianty Sd a Ss). Pro varianty Sd, Ss a T se mi nepodařilo nalézt historického předchůdce, zřejmě nebyly v minulosti podrobně prověřovány. Společným rysem těchto variant je odpojení od rychlostní silnice R7 až za obcí Tuchoměřice. Varianty Sd a Ss mají společný koncový úsek s variantou Sc (napojení na dálnici D8), varianta T dálnici D8 kříží až u Kralup nad Vltavou.

Základní problémy probíhajícího procesu EIA

V dokumentaci EIA bylo vyhodnoceno celkem 5 variant trasy silničního okruhu - J (podvarianty Jr a Jn), Sc, Sd, Ss a T. Základní otázkou je, zda uvedené varianty jsou libovolně zaměnitelné bez dalších vlivů nebo požadavků na dopravní systém regionu.

U varianty T je oprávněná otázka, zda je možné toto řešení považovat za segment silničního okruhu kolem Prahy. Podle mého názoru tomu tak není, varianta T představuje systémově odlišné dopravní řešení, ne doplnění silničního okruhu, neboť propojuje silniční okruh s tzv. aglomeračním okruhem. Rovněž předkladatel návrhu varianty T pan Karel Čapek akad. mal. (za občanské sdružení Společnost Šáreckého údolí) tuto variantu charakterizuje spíše jako "alternativní řešení" než jako "variantu". Vytýká zpracovatelům dokumentace EIA, že tento smysl varianty T pominuli. Já se naopak domnívám, že tato varianta neměla být zařazena do vyhodnocení v předkládané dokumentaci EIA, neboť nemůže být považována za stavbu silničního okruhu kolem Prahy. Její případné uplatnění je třeba hledat na úrovni územního plánu, pravděpodobně v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu (ÚP VÚC PR).

U variant Sc, Sd a Ss mám určité pochybnosti, zda mohou být součástí silničního okruhu v takové podobě, jak byly zpracovány v technické studii a vyhodnoceny v dokumentaci EIA. Příčina pro moje pochybnosti je v nesystémovém napojení silničního okruhu na dálnici D8. V celé trase je silniční okruh navržen jako nadřazená komunikace, tzn. že ve všech mimoúrovňových křižovatkách je přirozený směr jízdy po okruhu, jízda po křížující radiále vyžaduje odbočení do jiné úrovně (nadjezd nebo podjezd). Křižovatka silničního okruhu s dálnicí D8 společná pro varianty Sc, Sd a Ss vnáší, tak jak je navržena, nový nesystémový prvek do silničního okruhu. V této křižovatce je nadřazeným směrem jízda po radiální komunikaci D8, pokračování jízdy po okruhu vyžaduje odbočení do druhé úrovně. Druhá křižovatka silničního okruhu s dálnicí D8 u Březiněvsi nebyla dosud pro tyto

varianty navržena. Jsem přesvědčen, že ve variantách Sc, Sd a Ss by bylo vhodnější zachovat nadřazenost silničního okruhu. Toho lze dosáhnout dvojím způsobem:

1. Navržením trasy silničního okruhu v úseku 520 v přímé návaznosti na mimoúrovňovou křižovatku variant Sc, Sd a Ss s dálnicí D8 (tak, jak to předpokládaly v minulosti navržené trasy).
2. Navržením jiných tvarů křižovatek silničního okruhu s dálnicí D8 tak, aby byl zachován přímý směr jízdy po okruhu (stejně, jako je tomu na začátku úseku stavby 518, kde je navržena peáž silničního okruhu s rychlostní silnicí R7 Praha - Slaný).

Oznamovatel ŘSD ČR mi však potvrdil, že technické řešení vyhodnocené v dokumentaci EIA je plně funkční.

V průběhu prací na posudku se ukázalo, že pro varianty Sc, Sd a Ss bude zřejmě nezbytné doplnit síť komunikací v Praze, případně mezi Prahou a silničním okruhem. V druhé polovině května předložilo občanské sdružení EKOFORUM příslušnému orgánu *Návrh místního spojení mezi městskými částmi Praha 6 a Praha 8* jako doplnění silniční sítě ve variantě Ss. Pro potřebu zpracování posudku EIA zajistil oznamovatel zpracování dopravních zátěží u tohoto návrhu stejným matematickým modelem jako byly zpracovány dopravní zátěže pro dokumentaci EIA.

Podle dostupných informací zadal pořizovatel územního plánu velkého územního celku Pražský region (ÚP VÚC PR) v srpnu 2001 v rámci prací na konceptu ÚPN VÚC PR zpracování přivaděče ze Suchdola na silniční okruh ve variantě Ss jako náhradu za přivaděč Rybářka a mimoúrovňovou křižovatku v lokalitě Výhledy ve variantě J. Zároveň zadal prověření možnosti vést silniční okruh v úseku 520 jako přímé pokračování varianty Ss.

Z uvedených skutečností vyplývá jeden velmi důležitý poznatek. Z dopravního hlediska jsou zřejmě posuzované varianty nesterjně připravené. Varianta J, která byla připravována k realizaci na úrovni územního plánu hl. m. Prahy, je variantou, u které známe zřejmě všechny důležité souvislosti a tak, jak byla navržena, bude zřejmě plně funkční se všemi svými klady i zápory. Na druhé straně varianty Sc, Sd a Ss nebyly od roku 1991 dále sledovány (varianty Sd a Ss nebyly v historii zřejmě sledovány vůbec) a dopravní systém připravovaný na úrovni územního plánu s nimi nepočítá. Pro potřeby posouzení v dokumentaci EIA byly tyto varianty dopracovány do technické úrovně studie, která prokázala jejich realizovatelnost. Vlivy začlenění nového prvku do dopravního systému, který byl připravován pro jiné řešení, se projeví s časovým odstupem, v plné šíři v době dokončování prací na posudku EIA.

Z výše uvedeného poznatku vyplývá zásadní otázka. Je možné odpovídajícím způsobem vyhodnotit posuzované varianty? Po detailním vyhodnocení všech podkladů, zejména podkladů dopracovaných na základě doručených vyjádření jsem dospěl k přesvědčení, že toto vyhodnocení je možné. Důvody pro tento názor mám následující:

1. Podklady pro vyhodnocení vlivů výstavby a provozu posuzovaných variant přímo ve své trase a v jejím okolí jsou dostatečné.
2. Vyhodnocení zprostředkovaných vlivů na situaci v Praze je možné učinit na základě dopravních zátěží na uliční síti v Praze, které jsou po doplnění k dispozici a na základě dopravních zátěží zpracovaných v rámci jiných aktivit (územní plány hl.m. Prahy a VÚC Pražského regionu).

Na závěr úvodní části posudku si dovolím trochu předběhnout výsledky vyhodnocení variant. Po úvodním pročtení dokumentace EIA a doručených vyjádření bylo zřejmé, že prakticky se bude rozhodovat mezi variantami J a Ss. Varianta Ss vykazuje jednoznačně nejmenší negativní vlivy na prostředí přímo ve své trase a nejbližším okolí, na rozdíl od varianty J však zřejmě přinese menší pozitiva pro zklidnění dopravy a zlepšení prostředí v Praze. U varianty J jsou očekávány nejpříznivější vlivy na zklidnění dopravy a snížení negativních vlivů na území Prahy, vykazuje však významné negativní vlivy přímo v trase a nejbližším okolí. U ostatních variant Sc, Sd a T byly shledány negativní rysy obou výše uvedených variant J a Ss. Ve vlastní trase vykazují významné negativní vlivy na životní prostředí (v některých parametrech srovnatelné s variantou J) a jejich pozitivní vliv pro Prahu je srovnatelný s variantou Ss (u varianty T je významně menší). Variantu T nelze navíc, dle mého názoru, považovat za variantu silničního okruhu kolem Prahy.

Základní otázky, na které by měl proces EIA přinést odpověď, proto jsou:

1. Je možné akceptovat realizaci varianty J vzhledem k jejím negativním vlivům na prostředí přímo v trase a v jejím okolí?
2. Jsou přínosy varianty J pro zklidnění dopravy a zlepšení prostředí v Praze skutečně tak významné ve srovnání s variantou Ss, aby ospravedlnily její realizaci vzhledem k negativním dopadům na prostředí přímo v trase a v jejím okolí?

Zpracovatelé dokumentace EIA přisoudili větší váhu pozitivnímu vlivu varianty J na situaci v Praze a tuto variantu doporučili k realizaci. S jejich závěrem nesouhlasí zpracovatelé některých doručených vyjádření.

Vzhledem k závažnosti posuzovaných staveb jsem zahrnul do posudku, po dohodě s příslušným orgánem, veškerá vyjádření včetně těch, která byla doručena po uplynutí lhůt dle odstavců 1), 3) a 4) § 7 zákona č. 244/1992 Sb. V rámci zpracování posudku jsem zajistil další podklady, které zpracovatelé dokumentace EIA a autoři vyjádření neměli k dispozici. Předkládaný posudek shrnuje průběh a výsledky hledání odpovědí na dvě výše uvedené základní otázky, což považuji za klíčové pro formulaci návrhu stanoviska příslušného orgánu.

Dosavadní průběh procesu EIA

- Dne 11. února 1999 oznamovatel Ředitelství silnic a dálnic ČR oznámil dva záměry a předal dokumentace EIA příslušnému orgánu MŽP ČR v Praze pro stavby silničního okruhu kolem Prahy 518 Ruzyně - Suchdol a 519 Suchdol - Březiněves. Dokumentace EIA byly dne 23.4.1999 rozeslány příslušným obcím a dotčeným orgánům státní správy.
- Dne 14.6.1999 příslušný orgán vrátil obě dokumentace EIA oznamovateli se žádostí o zpracování nové dokumentace EIA.
- Dne 23.7.1999 stanovil příslušný orgán rozsah variant pro posouzení v nové dokumentaci EIA.
- Dne 24.10.2000 oznamovatel Ředitelství silnic a dálnic ČR oznámil záměr a předal novou dokumentaci EIA pro stavby silničního okruhu kolem Prahy 518 a 519 Ruzyně - Březiněves příslušnému orgánu MŽP ČR v Praze.
- Dne 15.11.2000 byla nová dokumentace EIA rozeslána příslušným obcím a dotčeným orgánům státní správy.
- Dne 5.1.2001 příslušný orgán stanovil zpracovatele posudku.
- Dne 22.5.2001 předal příslušný orgán zpracovateli posudku poslední doručené vyjádření.

Ve smyslu § 9 zákona ČNR č. 244/1992 Sb. posudek hodnotí následující oblasti:

1. Úplnost dokumentace
2. Vyjádření veřejnosti, vyjádření příslušné obce a vyjádření dotčených orgánů státní správy
3. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení
4. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací
5. Návrh technického řešení vzhledem k dosaženému stupni poznání, pokud jde o vyloučení nebo omezení znečišťování či poškozování životního prostředí
6. Varianty řešení
7. Návrh opatření a podmínek pro vyloučení nebo snížení nepříznivých vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí

Součástí posudku je návrh stanoviska příslušného orgánu.

4. Vyhodnocení dokumentace

4.1. Formální posouzení dokumentace

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb. "Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně - Březiněves, stavby 518 a 519" zpracovala společnost ENVISYSTEM s.r.o. s ing. M. Vrdlovcovou jako osobou oprávněnou ke zpracování dokumentací o hodnocení vlivů na životní prostředí dle § 6 zákona č. 244/1992 Sb. Dokumentace je tvořena vlastní textovou částí (*Celkové hodnocení*), *Mapovými listy* a speciálními odbornými studii: *Modelové hodnocení kvality ovzduší* (zpracovatel ATEM Praha), *Hluková studie* (zpracovatel EKOLA Praha), *Vodohospodářská studie* (zpracovatel ENVISYSTEM s.r.o. Praha), *Biologický průzkum a hodnocení (zvláště pro území levého břehu Vltavy - zpracovatel ENVISYSTEM s.r.o. Praha a území pravého břehu Vltavy - zpracovatel EVERNIA s.r.o. Liberec)*, *Rámcové posouzení vlivu stavby na krajinný ráz* (zpracovatel ATELIER V Praha) a *Dopravně inženýrské podklady stavby SO kolem Prahy v úseku Ruzyně - D8* (zpracovatel Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy).

Celkové hodnocení, které představuje textovou část dokumentace, je napsáno na 360 stranách, za textem je zařazena část D - *Fotodokumentace, Přehled použitých zkratk a Přehled použitých podkladů*. Do textu dokumentace jsou zařazeny tabulky a grafické přílohy formátu A4. Velkoformátové grafické přílohy (mapy) jsou prezentovány v samostatné části *Mapové listy*, která obsahuje 5 analytických map týkajících se vyhodnocení vlivů na životní prostředí: 1. *Mapa územního systému ekologické stability a zvláště chráněná území*, 2. *Mapa geofaktorů a vodohospodářských poměrů*, 3. *Mapa lesní půdy a tříd ochrany zemědělské půdy*, 4. *Mapa sídelní struktury území a archeologických nálezů* a 5. *Mapa kategorizace území z hlediska ekologické stability a biodiversity*.

Použití členění dokumentace na textovou část, mapové přílohy a speciální odborné studie je u takto obsáhlých elaborátů obvyklé a nezbytné.

Dokumentace po formální stránce odpovídá požadavkům Přílohy č. 3 zákona č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. Všechny požadované kapitoly jsou v dokumentaci zpracovány, některé kapitoly jsou zařazeny navíc, některé kapitoly mají jiný název ve srovnání s požadavky Přílohy č. 3. Navíc je zařazena kapitola *Úvod*, která přináší vstupní informace o posuzované stavbě a kapitola *C.III.G. Hodnocení variant*, která rekapituluje základní vlivy navržených variant na životní prostředí a provádí kvantitativní porovnání posuzovaných variant. Zařazení těchto kapitol je logické a v současné době zcela běžné. Kapitola, která obsahuje závěrečné vyhodnocení posuzovaných variant představuje logické vyvrcholení celé dokumentace. Praxe procesu EIA si tuto kapitolu vynutila, neobejde se bez ní žádná dokumentace, ve které jsou hodnoceny alespoň dvě reálné varianty. Kapitolu *C.IX. Shrnutí netechnického charakteru* zpracovatelka dokumentace EIA nazvala *C.IX. Shrnutí hodnocených variant*.

4.2. Obsahové posouzení dokumentace

V této kapitole je posouzen obsah jednotlivých částí dokumentace. Je prověřena úplnost a správnost předkládaných údajů a úroveň jejich zpracování a prezentace. Jmenovitě jsou uvedeny všechny nedostatky ve zpracování, kterých se zpracovatelé dokumentace EIA dopustili, a je vyhodnoceno, jak tyto nedostatky ovlivňují závěry dokumentace. V případě potřeby je vyžádáno doplnění, případně vysvětlení údajů uvedených v dokumentaci.

Úvod

Autoři zařadili na začátek dokumentace kapitolu *Úvod*, kterou zákon č. 244/1992 Sb. nepředepisuje. V *Úvodu* stručně seznamují s úseky SO 518 a 519 a zdůrazňují návaznost obou připravovaných staveb. Dle mého názoru mohla být do této kapitoly zařazena stručná historie přípravy obou staveb. Postrádám zejména informaci o historii procesu EIA, neboť předkládaná dokumentace EIA není první dokumentací na uvedené stavby.

V úvodní části dokumentace bývá zvykem prezentovat výsledky "scopingu", tj. úvodní fáze prací na dokumentaci EIA, ve které zpracovatelé prověřují očekávaný význam vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a na základě získaných výsledků vybírají metody hodnocení. Je nepochybné, že fáze "scopingu" byla provedena, neboť významnost jednotlivých vlivů na životní prostředí byla jednoznačně identifikována při zveřejnění předcházejících dokumentací EIA (samostatné dokumentace pro úseky 518 Ruzyně - Suchdol a 519 Suchdol - Březiněves).

Bez znalosti historie přípravy obou staveb (alespoň v procesu EIA) se nezasvěcený čtenář dokumentace EIA v problému zpočátku obtížně orientuje. Na druhé straně je z doručených vyjádření zřejmé, že účastníci procesu EIA mají o problematice posuzovaných staveb dostatek informací z přípravy záměru v minulosti, ať už přímo z procesu EIA nebo z přípravy územního plánu. Absence informací o historii přípravy posuzovaných staveb a o výsledcích fáze "scopingu" proto není závažným nedostatkem.

Část A. Základní údaje

Zpracovatelé dokumentace EIA tuto část člení přesně podle Přílohy č. 3 zákona č. 244/1992 Sb. Všechny požadované identifikační údaje jsou uvedeny. Kapitola *Stručný popis technického a technologického řešení*, která má seznámit čtenáře

dokumentace s posuzovanou stavbou je zpracována dostatečně podrobně a přináší všechny nezbytné informace. V tabulce *Technické charakteristiky trasy SO* na str. 5 dokumentace EIA je zaměřena délka přemostění Vltavy v podvariantách Jr a Jn (správně: Jr - 470 m, Jn - 290 m). Nejsou vyjádřeny provozní náklady jednotlivých variant, z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí to však není nezbytná informace. Další údaje o technickém řešení jednotlivých variant silničního okruhu je možné nalézt v kapitole *C.I. Popis navržených variant řešení*.

Významnější připomínku mám pouze ke grafickým přílohám. V dokumentaci EIA jsou uvedeny pouze mapy, ve kterých jsou posuzované varianty silničního okruhu zakresleny jako osy komunikace. Rovněž podélné profily jsou prezentovány pouze schématicky ve formátu A4. Nejsou přiloženy výkresy směrového vedení a podélného profilu z technické studie, která sloužila jako podklad pro vyhodnocení variant v procesu EIA. Pro odpovídající posouzení jsou tyto originální výkresy z technické studie nezbytné.

Část B. Údaje o přímých vlivech na životní prostředí

B.I. Údaje o vstupech

B.I.1. Půda

Kapitola je pojata velmi podrobně. Shrnuty jsou zábory ZPF jak trvalé tak dočasné, trvalý zábor je rozčleněn pro jednotlivé varianty dle kategorie tříd ochrany. Kategorizaci záboru ZPF dle BPEJ obsahuje kapitola dokumentace EIA *C.II.A.3 Půda*. Upozorňuji na chybné údaje o záboru zemědělské půdy v tabulce B.I.-1 u variant Sd (152,78 ha) a Ss (153,01 ha), dle tabulky B.I.-3 má být u varianty Sd 158,88 ha a u varianty Ss 145,92 ha, celkové výměry záboru jsou vypočteny správně.

V tabulce B.I.-4 je uveden přehled ploch trvalého odnětí lesní půdy. Do tabulky je také zařazen zábor ploch porostů dřevin rostoucích mimo les (vyskytují se pouze u variant Sc a T). Z formálního hlediska to není správné, plochy s porostem dřevin rostoucích mimo les nelze řadit mezi plochy určené pro plnění funkcí lesa. Ostatně zpracovatelé dokumentace EIA to sami uvádějí v kapitole *C.III.B.3. Vlivy na půdu*, kde zařazení "nelesních" pozemků s porostem dřevin do "lesní" půdy odůvodňují skutečností, že tyto pozemky reálně funkci lesa více či méně plní. Z hlediska vyhodnocení posuzovaných variant silničního okruhu je to zanedbatelný problém.

Konfliktními místy jsou křížení se zvláště chráněnými územími, případně jejich ochrannými pásmy. Trasa silničního okruhu ve variantě J prochází 400 m PP Sedlecké skály a 250 m PP Zámky, ve variantě Ss trasa vede ochranným pásmem NPR Větrušické rokle. Dále se trasy ve všech variantách dotýkají přírodního parku Šárka - Lysolaje (prakticky ale zanedbatelným způsobem - v počátečním úseku procházejí cca 400 m po hranici parku), varianta J kříží přírodní park Drahaň – Trója a varianty J, Sc, Sd a Ss přírodní park Dolní Povltaví. Varianta T do přírodního parku Dolní Povltaví nezasahuje, jak je chybně uvedeno na str. 9. Zmíněno je dotčení

významných krajinných prvků (VKP) ve smyslu § 3 zákona č. 114/1992 Sb. - lesy (okolí Vltavy), vodní tok a údolní niva (Vltava a ve variantě Sc i Únětický potok). Za dotčený VKP je třeba považovat i ostatní křížené vodoteče: Čimický a Dražanský potok ve variantě J, Kopaninský a Únětický potok ve variantách Sd, Ss, T a Postřižinský potok ve variantě T. Na *Mapě územního systému ekologické stability a zvláště chráněných území* kříží trasa ve variantě J v km cca 11,8 VKP (polní cesta), který není v textové části zmíněn.

V podkapitole *Ochranná pásma* chybí konstatování, že stavba nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů. Průchody ochrannými zónami nadregionálních biokoridorů jsou uvedeny v kapitole *C.II.B.5 Ochranná pásma*.

Celkově hodnotím kapitolu jako dostatečně zpracovanou.

B.I.2. Voda

Ve fázi zpracování technické studie, která byla podkladem pro zpracování dokumentace EIA, nejsou zdroje vody ani potřeba vody pro výstavbu stanoveny. Potřeba vody bude stanovena v dalších stupních projektové dokumentace, zajištění bude věcí dodavatele stavby.

Konstatování, že provoz komunikace nevyžaduje žádnou trvalou potřebu vody vyjma občasné potřeby vody pro kropení komunikace, bych doplnil o potřebu vody na požární ochranu tunelu. Tato voda bude získávána z veřejného vodovodu.

Ze zkušenosti s posuzováním liniových staveb mohu konstatovat, že nároky těchto staveb na vodu jsou relativně nízké a s jejich pokrytím nejsou žádné problémy. Proto je možné předložené informace hodnotit jako dostatečné.

B.I.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Uvedeny jsou základní stavební hmoty, které budou potřeba pro výstavbu posuzované komunikace, není odhadnuto potřebné množství stavebních materiálů. Z hlediska vlivů na životní prostředí je informace o potřebě materiálů důležitá ze tří hledisek:

- zda nejsou používány suroviny nebo materiály, které mohou způsobit negativní ovlivnění životního prostředí nebo zdraví obyvatel
- zda realizace posuzované stavby nevyvolá potřebu zřízení nových lomů pro těžbu surovin nebo nových provozů pro výrobu stavebních materiálů
- jaké budou přepravní nároky na dopravu materiálů na staveniště

Při výstavbě a provozu silnic nejsou používány suroviny nebo materiály, které mohou způsobit negativní ovlivnění životního prostředí nebo zdraví obyvatel. Jedinou výjimkou jsou pohonné hmoty a mazadla v dopravních prostředcích jedoucích po silnici, případně ve stavebních mechanismech při výstavbě silnice.

Potřebu materiálů na stavbu konstrukce vozovky lze zhruba odhadnout z délky, šířky (34 m) a konstrukční výšky (cca 0,8 m). U peáže s dálnicí D8 předpokládáme šířku rozšířené vozovky 12 m.

Varianta	Délka (km)	Délka peáže s D8 (km)	Objem vozovky okruhu (m ³)	Objem vozovky peáže (m ³)	Objem vozovky celkem (m ³)
J	16,40	-	447 000	-	447 000
Sc	16,56	4,16	451 000	40 000	491 000
Sd	20,19	4,16	550 000	40 000	590 000
Ss	20,98	4,16	571 000	40 000	611 000
T	22,34	13,15	608 000	127 000	735 000

Hodnoty uvedené v tabulce je nutné považovat za orientační odhad, ve kterém nejsou zahrnuty křižovatky, mostní objekty a tunely. Přesné stanovení objemu jednotlivých druhů stavebních materiálů bude provedeno pro vybranou stavbu v dalších fázích přípravy záměru.

Není uvedena potřeba pohonných hmot pro stavební mechanismy a nákladní automobily. Tento údaj je však pouze ilustrativní, množství spotřebovaných pohonných hmot bude z hlediska celkové spotřeby v oblasti zanedbatelné. Pohonné hmoty budou zcela určitě čerpány v síti čerpacích stanic nebo ve vlastní čerpací stanici dodavatele stavby, pokud takovou provozuje.

V kapitole je vyčíslena bilance zemních prací. Stavba vykazuje výrazný přebytek výkopového materiálu (až 4 491 000 m³ u varianty J). Z hlediska potřeby materiálů je proto zřejmé, že stavba tělesa silničního okruhu je ve všech variantách soběstačná (nebude třeba dovážet materiál odjinud).

V podkapitole *Období provozu silničního okruhu* je pozornost věnována potřebě el. energie. El. energie bude potřeba na osvětlení křižovatek a na případný provoz tunelu (odvětrávání, osvětlení a řídicí systém tunelových úseků). Předpokládaný příkon el. energie se pohybuje od 0,32 MW (varianta Ss) do 4,0 MW (varianta Sc). Tento údaj má význam především z hlediska ekonomiky provozu okruhu, z hlediska vlivů na životní prostředí má význam pouze zprostředkovaný - el. energii bude třeba někde vyrobit. Požadavek na příkon max. 0,4 MW bude nepochybně pokryt ze stávajících zdrojů a nevyvolá sám o sobě nutnost výstavby dalšího zdroje.

Celkově je možné konstatovat, že údaje o surovinách a energiích potřebných pro výstavbu a provoz posuzované stavby jsou pro potřeby vyhodnocení vlivů na životní prostředí dostatečné.

B.1.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Posuzovaná stavba je stavbou dopravní, proto její výstavba a zejména provoz budou mít významné vlivy na dopravu v širší oblasti. V době výstavby budou zvýšené dopravní nároky na stávající komunikace v území. Zpracovatelé dokumentace vyjmenovávají nejvýznamnější silnice, ulice a dopravní systémy, které budou stavbou silničního okruhu dotčeny.

Nejsou uvedeny dopravní nároky jednotlivých variant během výstavby. Dopravní nároky lze zhruba odhadnout z objemu materiálů potřebných pro výstavbu silnice, který je třeba na stavenišťe dovézt (viz předcházející kapitola posudku EIA) a z objemu přebytku výkopového materiálu, který je třeba ze stavenišťe odvézt. Následující výpočty vycházejí z předpokladu, že nákladní automobil uveze 10 m³ materiálu.

Varianta	Objem materiálů (m ³)	Počet jízd	Přebytek výkopového materiálu (m ³)	Počet jízd	Počet jízd celkem
J	447 000	44 700	4 491 000	449 100	493 800
Sc	491 000	49 100	1 498 000	149 800	198 900
Sd	590 000	59 000	1 418 000	141 800	200 800
Ss	611 000	61 100	309 000	30 900	92 000
T	735 000	73 500	209 000	20 900	94 400

Z tabulky vyplývá, že rozhodující dopravní nároky vznikají s nutností odvézt ze stavenišťe přebytek výkopového materiálu u variant s tunelovými úseky J, Sc, Sd.

Vedle dopravy materiálu na a ze stavenišťe bude probíhat i intenzivní přeprava materiálů na stavenišťi. Počet těchto jízd nelze odhadnout. Souhlasím s konstatováním, že stavenišťní doprava bude probíhat na území trvalého záboru stavby. To považuji za podmínku realizace, kterou uplatňuji v návrhu stanoviska. Problematika dopravy materiálu pro výstavbu mostních objektů je v dokumentaci vyřízena konstatováním, ... *"zvýšené dopravní nároky s sebou přinesou dopravní obslužnost stavenišťe mostních opěr a předmostí, která jsou většinou z hlediska ochrany přírody cennými lokalitami"*. Podle mého názoru je výstavba mostu přes Vltavu ve variantě J možná pouze v případě, že stavební činnost včetně dopravy nezasáhne do cenných lokalit, tj. do území přírodních památek Sedlecké skály a Zámky.

Z hlediska přepravních tras se v dokumentaci EIA konstatuje, že pro přepravní a přístupové trasy bude sloužit stávající komunikační systém silnic II. a III. třídy. Na jiném místě dokumentace EIA uvedeno, že přeprava přebytku výkopového materiálu může být realizována nákladními čluny po Vltavě bez bližšího popisu přepravy ze stavenišťe tunelu v Suchdole do člunů na Vltavě. Na tomto místě je třeba upozornit, že problém přebytku výkopového materiálu, místa jeho uložení a dopravy na místo uložení může být kritickým faktorem možnosti realizace zejména varianty J, která má největší přebytek výkopového materiálu. Problém místa uložení přebytku

výkopového materiálu a jeho dopravy musí být vyřešen v případě další přípravy některé z variant s velkým přebytkem (především varianty J) v předstihu před zahájením územního řízení (viz kapitola posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení*).

S dopravou bezprostředně souvisí umístění zařízení staveniště. V této kapitole a v celé dokumentaci chybí popis a lokalizace těchto zařízení. Tyto údaje jsou obsaženy v technické studii stavby.

V této kapitole bývá obvykle uvedeno dopravní zatížení posuzované komunikace a okolních komunikací před a po realizaci stavby. Dopravní zatížení bylo zpracováno Ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy a je uvedeno jako samostatná část dokumentace pod názvem *Dopravně inženýrské podklady stavby SO kolem Prahy v úseku Ruzyně - D8*.

Celkově lze konstatovat, že v této kapitole chybějí některé důležité informace, zejména kvantitativní vyjádření dopravních nároků výstavby posuzované stavby. Z těchto informací, dle mého názoru vyplývá, že problém dopravy (a uložení) přebytku výkopového materiálu bude nutné, v případě výběru varianty J pro další přípravu, vyřešit před zahájením územního řízení.

B.II. Údaje o výstupech

B.II.1. Ovzduší

V kapitole jsou uvedeny informace o bodových, plošných a liniových zdrojích, které budou emitovat znečišťující látky do ovzduší během provozu silničního okruhu. Kapitola představuje výtah z odborné studie *Modelové hodnocení kvality ovzduší*.

V podkapitole *Hlavní bodové zdroje znečištění ovzduší* jsou vyjmenovány výduchy z tunelů v jednotlivých variantách. Zmíněny jsou také výduchy na plánovaném MO. Upozorňuji na skutečnost, že v rámci zpracování posudku doplnil zpracovatel rozptylové studie optimalizaci vzduchotechniky Suchdolského tunelu (Silniční okruh Ruzyně – Březiněves. Vyhodnocení navržených opatření v okolí Suchdola. Zpracovatel ing. V. Píša CSc., ATEM Praha, září 2001; Příloha posudku č. 81). Údaje o emisích z bodových zdrojů prezentované v dokumentaci EIA proto ztratily svoji aktuálnost.

Za plošné zdroje znečištění ovzduší jsou uvažovány vstupní a výstupní portály tunelů. Shrnutí výpočtů emisí z portálů uvádí tabulky B.II.-5 a B.II.-6 (v dokumentaci jsou chybně uvedeny jako tab. B.II.-2 a B.II.-3). Jako další plošný zdroj znečišťování ovzduší je zmíněno staveniště silnice.

Liniové zdroje jsou všechny komunikace v zájmovém území. Vedle emisí z posuzovaného úseku silničního okruhu jsou vyčísleny emise na 40 úsecích silniční

sítě na území Prahy. Stanovení emisí na jiných než posuzovaných komunikacích není v dokumentacích EIA obvyklé. Vzhledem ke skutečnosti, že jedním z rozhodujících kritérií při posuzování variant je pozitivní dopad na kvalitu ovzduší v Praze, je vyčíslení emisí na území Prahy nezbytné. V dokumentaci jsou prezentovány rovněž vstupní údaje pro stanovení emisí, což není zcela obvyklé (vedle dopravních intenzit i údaje plynulosti a rychlosti dopravy).

Stanovení emisí z dopravy nemá samo o sobě žádný praktický dopad, neboť pro liniové zdroje znečišťování ovzduší nejsou stanoveny emisní limity. Ty jsou stanoveny pro jednotlivá vozidla. Vypočítané emise však slouží jako jeden ze vstupů pro zpracování rozptylové studie, která předpovídá imisní koncentrace jednotlivých znečišťujících látek v okolí komunikací.

Zvláštní pozornost je věnována variantě J s podvariantami Jn a Jr a jejich vzájemnému porovnání. Důležité je konstatování, že nejvyšší produkci emisí má podvarianta Jn (var. nízkého mostu) a rozdíl mezi variantou J a Jr (varianta dvoupatrového mostu) je malý.

Množství produkovaných emisí během výstavby stanoveno není. To je v dokumentacích EIA obvyklé, neboť stanovení by bylo relativně náročné a v této fázi přípravy záměru nepochybně nepřesné. V procesu EIA je proto obvyklé doporučit zahrnutí standardních opatření do Plánu organizace výstavby (POV). V případě realizace varianty J bude nezbytné věnovat v POV nadstandardní pozornost ochraně ovzduší v úseku výstavby hloubeného tunelu Suchdol a hloubených úseků tunelů Rybářka. Doba výstavby těchto úseků bude nepochybně delší než u povrchových úseků, objemy těžných a přepravovaných zemin budou větší, bude nasazeno větší množství stavebních mechanismů a nákladních automobilů.

Kapitulu považuji za kvalitně zpracovanou a informace v ní obsažené za dostatečné.

B.II.2. Odpadní vody

Kapitola je rozdělena na odpadní vody z období výstavby a odpadní vody z období provozu. V podkapitole *Období výstavby* jsou vyjmenovány typy vod, které budou vznikat, včetně jejich návrhu zneškodňování. S návrhem zneškodňování těchto vod souhlasím. Nebezpečí možného úniku doporučuji snižovat pravidelnou kontrolou stavebních mechanismů, nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolou staveniště, nezbytné je zpracování havarijního plánu pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi.

Diskutabilní je poslední věta podkapitoly ... *význam těchto vod nespočívá v jejich množství* Jsem přesvědčen, že u dešťových vod existuje během výstavby reálné nebezpečí eroze, zvláště na svažitých pozemcích ve vltavském údolí. Bude proto nezbytné věnovat opatřením proti erozi v době výstavby odpovídající pozornost.

Podkapitola *Období provozu* se věnuje srážkovým vodám odtékajícím z vozovky včetně jejich kontaminace chloridy. U každé varianty jsou přehledně uvedeny cílové recipienty a množství chloridů, které se do nich v zimě dostane (t/rok). Podrobnější technické řešení včetně zákresu retenčních nádrží a dešťových usazovacích nádrží je uvedeno ve *Vodohospodářské studii*, která je součástí předkládané dokumentace. Složení odtékajících dešťových vod je uvedeno na jiném místě dokumentace EIA v kapitole *C.III.B.2. Vlivy na povrchové vody*.

Pozoruhodné je střídání recipientu ve variantě J. V letním období bude voda z vozovky v povodí Horoměřického potoka odváděna do uvedené vodoteče, v zimním období bude odváděna do Vltavy. Důvodem je malá vodnost Horoměřického potoka a z toho vyplývající vysoké zatížení chloridovými ionty v případě přijímání dešťových vod v zimním období. Dalším ne zcela běžným prvkem v odvodnění silničního okruhu ve variantě J je odvádění dešťových vod z povodí Lysolajského potoka do Vltavy, na rozdíl od Horoměřického potoka během celého roku. Důvodem je omezená kapacita koryta Lysolajského potoka.

Celkově hodnotím kapitolu jako nadstandardně zpracovanou. Podrobnější úroveň zpracování je však, vzhledem k očekávaným problémům s odváděním dešťových, nezbytná. I tak lze očekávat při zpracování a projednání konkrétního stavebního řešení problémy, zejména s detailním umístěním dešťových usazovacích a retenčních nádrží. Upozorňuji na podmínku pro realizaci varianty J nezasahovat do území přírodních památek Sedlecké skály a Zámky, která platí i pro výstavbu odvodnění silničního okruhu (viz kapitola posudku *6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení*).

B.II.3. Odpady

Kapitola je zpracována přehledně a velmi podrobně. Uveden je přehled odpadů, které budou vznikat při výstavbě posuzované komunikace a při jejím provozu. U některých druhů odpadů je uvedeno předpokládané produkované množství. Není patřičným způsobem zdůrazněna neobvyklá výše přebytku zeminy (uvedena jako vytěžená hlušina) ve variantě J ve výši 4,496 mil. m³. To může být kritickým faktorem pro realizaci varianty J (viz kapitola posudku *6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení*).

B.II.4. Hluk a vibrace

Kapitola obsahuje vybrané údaje z hlukové studie, která je samostatnou součástí dokumentace EIA. Konkrétně jsou v této kapitole uvedeny hladiny hluku (akustického tlaku) v referenční vzdálenosti 7,5 m od trasy silničního okruhu a vzdálenost izofon 40 dB od trasy silničního okruhu. Rovněž jsou prezentovány

hladiny hluku ve vybraných profilech pražské silniční sítě. Konkrétní údaje o zatížení jednotlivých objektů v okolí silničního okruhu a o navrhovaných protihlukových opatřeních jsou uvedeny v dokumentaci EIA v kapitole *C.III.A. Vlivy na obyvatelstvo*. Úroveň zpracování hlukové studie je vysoká, interpretaci výsledků je však třeba přizpůsobit nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které vstoupilo v platnost po zpracování hlukové studie. Podrobnější informace jsou uvedeny v posudku v kapitole *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*.

V podkapitole *Hluk ze staveniště* chybí bližší specifikace umístění a počtu stavebních dvorů. Tuto informaci dokumentace EIA neobsahuje. Podkapitola velmi obecně popisuje jednotlivé zdroje hluku, nekonkretizuje počty jednotlivých strojů, nezohledňuje počty automobilů převážející vytěženou zeminu. Tyto informace bude nezbytné doplnit v detailní hlukové studii pro období výstavby, která bude obsahovat návrh protihlukových opatření. Do návrhu stanoviska je zařazena obecná podmínka vyloučení hlučných prací v noční době v úsecích procházejících v blízkosti obytné zástavby. Je zřejmé, že se to týká především Suchdola v případě realizace varianty J.

Vibrace jsou vyhodnoceny v obecné rovině, správně je poukázáno na větší nebezpečí nepříznivých dopadů vibrací během výstavby, zejména při ražení a hloubení tunelů. Vlivy vibrací během výstavby tunelů budou nepochybně odpovídajícím způsobem vyhodnoceny v inženýrsko-geologickém průzkumu v dalších fázích přípravy záměru.

Zmíněna je i problematika vibrací vznikajících při vlastním provozu na komunikaci, překročení hygienických limitů a působení na stavby v blízkém okolí komunikace je vyloučeno. Tento závěr je podpořen konstatováním, že všechny budovy jsou dostatečně vzdáleny od posuzované stavby. Tento závěr je správný, vyplývá např. z publikace *"Transevropská magistrála - metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace"* (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988), která přináší jednoduchou metodiku vyhodnocování vlivu vibrací ze silničního provozu na životnost stavebních objektů.

B.II. 5. Záření

Souhlasím s konstatováním zpracovatelů dokumentace, že stavba není zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření. Nelze ovšem vyloučit přepravu radioaktivních látek po komunikaci. Ta ale podléhá zvláštním předpisům.

Část C. Komplexní popis a zhodnocení vlivů na životní prostředí

C.I. Popis navržených variant

Kapitola je rozdělena do několika podkapitol, které nás seznamují s trasami, které byly prověřovány v minulosti, s dopravními vztahy v zájmovém území a s charakteristikou posuzovaných variant.

Trasy prověřované v minulosti jsou rozlišeny na trasy "severní" nebo-li "roztocké" a "jižní" nebo-li "suchdolské". Zpracovatelé dokumentace konstatují, že "z celkového srovnání variant byl učiněn závěr, že z většiny rozhodujících posuzovaných hledisek je varianta J výhodnější". Již se však v kapitole neobjevuje kdo a kdy varianty srovnával a v jakých hlediscích je jižní varianta výhodnější či naopak varianty severní méně vhodné. Celkově je možné konstatovat, že vzhledem ke komplikovanosti posuzované stavby je přehled historických variant a údajů o nich až příliš stručný.

Dále v kapitole postrádám návaznost na další stavby silničního okruhu a to trasu 517 a především stavbu 520, která na posuzovanou stavbu navazuje v Březiněvsi. Jako zpracovatel posudku jsem vyslovil svoji pochybnost, zda připojení varianty Ss na dálnici D8 Praha - Ústí nad Labem navrženou křižovatkou u Sedlece, peáž silničního okruhu s rozšířenou dálnicí D8 do Březiněvsi a odpojení silničního okruhu navrženou křižovatkou u Březiněvsi, je skutečně tím správným dopravním řešením (o technické realizovatelnosti nepochybuji). Tuto problematiku diskutuji v kapitole posudku 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací.*

Vlastní popis jednotlivých posuzovaných variant je proveden velmi podrobně a přitom přehledně. V textu je možné nalézt prakticky všechny potřebné informace. Jak jsem uvedl již na začátku posudku, za výbornou úroveň textové části trochu zaostává úroveň grafických příloh. V dokumentaci EIA jsou uvedeny pouze mapy, ve kterých jsou posuzované varianty silničního okruhu zakresleny jako osy komunikace. Rovněž podélné profily jsou prezentovány pouze schématicky ve formátu A4. Nejsou přiloženy výkresy směrového vedení a podélného profilu z technické studie, která sloužila jako podklad pro vyhodnocení variant v procesu EIA. Pro odpovídající posouzení jsou tyto originální výkresy z technické studie nezbytné.

C.II. Popis životního prostředí pravděpodobně ovlivněného

C.II.A. Základní charakteristiky

C.II.A.1. Ovzduší, klima

Z obvykle uváděných klimatických faktorů jsou uvedeny pouze charakteristiky příslušných klimatických regionů a větrné růžice ze 7 lokalit na severním okraji Prahy. Nejsou uvedeny žádné údaje o teplotách a srážkách ze srážkoměrných a klimatologických stanic v zájmovém území. Údaje o srážkách je možné najít na jiném místě dokumentace EIA v kapitole C.III.B.2. *Vlivy na povrchové vody a ve Vodohospodářské studii*, která je součástí dokumentace EIA.

V podkapitole *Kvalita ovzduší* zpracovatelé dokumentace EIA konstatují, že stávající imisní situaci v okolí posuzovaných komunikací na území Středočeského regionu nelze kvalifikovaně odhadnout, neboť v zájmovém území není dostatečná síť měřících stanic a pro sledovanou oblast nebylo dosud provedeno kompletní modelové hodnocení kvality ovzduší. Takové hodnocení bylo zpracováno pro území hl. m. Prahy a stávající i výhledové imisní pozadí je tedy dostupné pro okolí velké části varianty J. Důvodem, proč nebylo imisní pozadí na území Prahy v dokumentaci EIA využito, je snaha, aby úroveň údajů pro všechny posuzované varianty byla srovnatelná. To je pochopitelný a akceptovatelný důvod. Na druhé straně je třeba vzít v úvahu, že jedním z nejdůležitějších negativních vlivů varianty J je očekávané zhoršení imisní situace v okolí silničního okruhu, zejména pak na území Suchdola v blízkosti portálů tunelů a výduchů vzduchotechniky. Tedy na území hl. m. Prahy, pro které jsou dostupná data o imisní situaci. V doplňujících podkladech pro zpracování posudku (*Silniční okruh Ruzyně – Březiněves. Vyhodnocení závislosti koncentrací znečišťujících látek v ovzduší na dopravní zátěž silničního okruhu*. Zpracovatel ing. V. Píša CSc., ATEM Praha, září 2001; *Silniční okruh Ruzyně – Březiněves. Vyhodnocení navržených opatření v okolí Suchdola*. Zpracovatel ing. V. Píša CSc., ATEM Praha, září 2001; Příloha posudku č. 81), je imisní situace pozadí zohledněna.

V závěrečné tabulce jsou uvedeny maximální denní a průměrné roční koncentrace polévatého prachu, SO₂ a NO_x z nejbližších mimopražských měřících stanic. Hodnoty z lokalit Buštěhrad, Stehelčevy, Kralupy, Libiš a Tišice nepřesahují limitní koncentrace. Souhlasím se zpracovatelem dokumentace, že jednotlivé hodnoty charakterizují pouze blízké okolí měřící stanice a v blízkosti dopravně silně zatížených komunikací může být koncentrace NO_x mnohem vyšší. Jejich význam je pouze ilustrativní.

Celkově zpracování kapitoly hodnotím jako dostačující. Chybějící údaje o imisním pozadí na území hl.m. Prahy byly doplněny.

C.II.A.2. Voda

Dle zvyklostí je kapitola rozdělena na vody podzemní a povrchové. Údaje o podzemních vodách jsou zpracovány velmi kvalitně a přehledně. V úvodní části jsou popsány hydrogeologické podmínky v území, druhá část je zaměřena na popis možných střetů jednotlivých variant s podzemními vodami s využitím dostupných informací (literatura, dostupné výsledky čerpacích zkoušek). Velmi podrobně je zpracován přehled využívání podzemních vod pro hromadné a lokální zásobování obyvatel pitnou vodou. Prezentované údaje jsou dostačující pro potřeby procesu EIA - stanovit kritické úseky posuzované silnice a identifikovat ohrožené zdroje podzemních vod. Pro detailní vyhodnocení vlivu vybrané trasy na podzemní vody bude nutné v následujících fázích přípravy záměru provést podrobný hydrogeologický průzkum.

U povrchových vod jsou uvedeny všechny potřebné údaje – dotčené vodní toky, jejich hydrologická charakteristika, základní údaje o tocích a přítomných nádržích. Podrobnější informace o m-denních a n-letých průtocích obsahuje *Vodohospodářská studie*. K textu mám pouze drobné připomínky: v podkapitole *Základní údaje* není zmíněn Mratínský potok (je uvedeno ve *Vodohospodářské studii*), za dotčené toky lze považovat i Postřižinský potok, který kříží trasa silničního okruhu ve variantě T. Vzhledem k tomu, že do tohoto toku nebude provedeno odvodnění a tok je zmíněn v souvislosti s přítomnou závlahovou nádrží, není tento nedostatek závažný.

Informace o kvalitě vody jsou pro potřebu vyhodnocení v procesu EIA dostačující. V tabulkách jsou prezentovány průměrné hodnoty koncentrací jednotlivých látek. Snad jen vedle průměrných hodnot ukazatelů by bylo vhodné uvést minimální a maximální zjištěné hodnoty. Chybí pouze doložení kvality vody ve Vltavě, která je koncovým recipientem většiny vod odtékajících z vozovky silničního okruhu, případně v Labi. Údaje o koncentraci chloridů v dotčených vodotečích jsou uvedeny v kapitole *C.III.B.2. Vlivy na povrchové vody a ve Vodohospodářské studii*.

Celkově hodnotím údaje o podzemních a povrchových vodách jako nadstandardně zpracované. Jelikož odvádění dešťových vod ze silničního okruhu do recipientů bude technicky náročné, je vyšší úroveň prezentovaných podkladů nezbytná.

C.II.A.3. Půda

Kapitola je zpracována velmi dobře, obsahuje všechny požadované údaje. Podrobně je zpracován zábor zemědělské i lesní půdy. Nadstandardně je zpracována kontaminace půdy a eroze půdy. Ne všechny prezentované informace náleží do této kapitoly. Jedná se například o podrobné popisy lesních porostů a popisy porostů dřevin rostoucí mimo les.

Upozorňuji na chybný součet v tabulce *C.II.A.3-5: Údaje o záboru ZPF – varianta Ss*, kde má být celkový zábor 1 456 200 m².

Mapové přílohy obsahují mapu lesní půdy a tříd ochrany zemědělské půdy (mapa č. 3). Při porovnání tabulek popisující zábory lesních půd (tab. C.II.A.3-7 a C.II.A.3-8) s mapou č. 3 jsem našel určité neshody v lokalizaci záborů a v kategorizaci dotčeného lesního porostu. Nejzávažnější je nesrovnalost u varianty J na pravém břehu Vltavy, kde dle tabulky silniční okruh 2x kříží lesní porost v kategorii lesů ochranných, zatímco dle mapy č. 3 se jedná o lesy hospodářské. Zpracovatelé dokumentace EIA potvrdili, že správné údaje jsou v tabulce a v textu dokumentace EIA.

Přes uvedené nepřesnosti v mapových podkladech lze kapitolu hodnotit jako velmi dobře zpracovanou.

C.II.A.4. Geofaktory životního prostředí

Kapitola je zpracována na vysoké úrovni. Obsahuje jak obvyklé obecné informace z literatury, tak konkrétní výsledky inženýrsko–geologického průzkumu, který byl v trasách jednotlivých variant prováděn v letech 1999 – 2000 firmou PÚDIS Praha a Pragoprojekt a.s. Praha. Pro potřeby procesu EIA jsou prezentované údaje více než dostatečné. V případě realizace některé z tunelových variant (J, Sc, Sd) bude nepochybně proveden detailní inženýrsko-geologický průzkum tunelových úseků, odpovídající pozornost bude nezbytné věnovat i úseku přechodu vltavského údolí ve všech variantách.

V podkapitole *Hydrogeologické poměry* jsou uvedeny obecné informace o zájmovém území, konkrétní údaje o podzemních vodách byly zařazeny do kapitoly C.II.A.2 *Voda*.

C.II.A.5. Fauna a flóra

Tato kapitola je souhrnem výsledků průzkumů, které byly prováděny v zájmovém území v minulosti a průzkumů provedených v rámci prací na předkládané dokumentaci EIA (přesněji v rámci prací na předcházejících dokumentacích EIA na stavby 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol - Březiněves). Kompletní výsledky jsou uvedeny v přílohách *Biologický průzkum a hodnocení – území levého břehu Vltavy* a *Biologický průzkum a hodnocení – území pravého břehu Vltavy*. Přílohy obsahují výsledky botanického, zoologického a hydrobiologického průzkumu. Území pravého a levého břehu Vltavy je zpracováno vzhledem k různým autorům odlišně. Výsledky jsou sjednoceny v textové části dokumentace.

Kapitola obsahuje všechny požadované informace. K textu mám pouze několik drobných poznámek:

- v tabulkách v podkapitole *Výsledky vlastního šetření* je u některých živočišných druhů uváděn symbol (§), který značí, že se jedná o druh zvláště chráněný. U některých druhů, které se v příloze č.III vyhl. ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb. vyskytují, však označení chybí.
- dle tabulky C.II.A.5.-4 *Přehled zvláště chráněných druhů živočichů v zájmovém území* se nachází v koridoru tras Sc, Sd a Ss 21 druhů zvláště chráněných živočichů, v předchozím textu je uveden počet 22 druhů.

V příloze *Biologický průzkum a hodnocení – území pravého břehu Vltavy* nejsou uvedeny výsledky terénního průzkumu živočichů koridoru trasy J. Je však zřejmé, že do textové části byly výsledky z terénního průzkumu zahrnuty.

Součástí přílohy dokumentace *Biologický průzkum a hodnocení – území pravého břehu Vltavy* je studie *Hydrobiologie*, která hodnotí blízké toky především z hlediska makrozoobentosu. V textové části dokumentace se pouze konstatuje, že nebyly nalezeny druhy, které by zasluhovaly zvláštní pozornost. Studie vhodně doplňuje

informace o kvalitě vody a samočisticích schopnostech blízkých toků. Výtah z této studie by proto bylo vhodné zařadit do kapitoly *C.II.A.2 Voda*.

V kapitole chybí závěrečné shrnutí, ve kterém by bylo zájmové území posuzované komunikace vyhodnoceno z hlediska zastoupení druhů rostlin a živočichů. Z prezentovaných údajů však jednoznačně vyplývá, že nejcennější jsou plochy zvláště chráněných území.

C.II.A.6. Územní systém ekologické stability a krajinný ráz

Varianty plánované trasy zasahují do všech úrovní územního systému ekologické stability – nadregionální, regionální a lokální. V kapitole postrádám zmínku o interakčních prvcích, které také spadají do základní kostry územního systému ekologické stability. Dle mapové přílohy č.1 *Mapa územního systému ekologické stability a zvláště chráněná území* však ani jedna z variant interakční prvek nekříží, proto nepovažuji tento nedostatek za významný.

Dostatečným způsobem je zpracováno vyhodnocení ekologické stability a její grafická podoba v mapě č.5 *Mapa kategorizace území z hlediska ekologické stability a biodiverzity*. Naopak mapu č. 1 *Mapa územního systému ekologické stability a zvláště chráněná území* považuji za poněkud nepřehlednou - zvolené značení, přečíslování biokoridorů a biocenter (ne u všech jsou uvedena jak starší tak nová čísla, některé prvky jsou označeny odlišně od tabulky v textové části ...), barevná podobnost různých prvků – to vše ztěžuje čtenáři orientaci.

Upozorňuji na chybné označení přírodní rezervace Máslovická stráň (v textu je užito nesprávné označení PR Máslovické údolí).

V kapitole se zpracovatelé dokumentace nezabývají problematikou krajinného rázu. Ta je obsažena v následující kapitole a je předmětem samostatné studie *Rámcové posouzení vlivu stavby na krajinný ráz*.

C.II.B. Ostatní charakteristiky

C.II.B.1. Krajina

V kapitole je uveden poměrně podrobný popis krajiny, zařazeny jsou podkapitoly charakterizující způsob využívání krajiny s ohledem na zemědělskou výrobu, bydlení a rekreaci. Zmíněn je též význam oblasti pro pěší a cykloturistiku. Informace uvedené v kapitole považuji za dostatečné.

K obsahu kapitoly mám následující připomínku. V odstavci charakterizující potenciální přirozenou vegetaci autoři označili jilmovou doubravu jako *Tilio-Betuletum*. To je nesprávné označení, jilmové doubravy představují asociaci *Quercu* – *Ulmetum*, zatímco *Tilio – Betuletum* je název pro lipové doubravy. Obě jednotky jsou potenciální přirozenou vegetací v zájmovém území, jilmová doubrava je

přírozně rozšířena na holocénních náplavech Vltavy a dnes se již v zájmovém území nenachází, lipová doubrava se vyskytuje na chudších půdách terasovitých písků a odvápněných sprašových hlín a v zájmovém území se nachází pouze zbytkově, většinou jako již degradovaná společenstva.

C.II.B.2. Charakter městské části, funkční charakteristické příměstské zóny

V této kapitole se obvykle uvádějí detailní informace z území konkrétní lokalizace posuzované stavby. Je logickým pokračováním předcházející kapitoly *C.II.B.1. Krajina*, přechodem od globálního pohledu na krajinu v širším území ke konkrétní situaci v místě stavby a bližším okolí. Zpracovatelé předkládané dokumentace EIA setrvali v této kapitole u globálnějšího pohledu na širší krajinu a soustředili se především na strukturu osídlení, funkční vztahy a očekávaný rozvoj sídel v budoucnosti. Vzhledem ke skutečnosti, že konkrétní údaje o charakteru osídlení v okolí posuzovaných staveb jsou obsaženy na jiných místech dokumentace EIA a v příloze *Rámcové posouzení vlivu stavby na krajinný ráz*, je možné hodnotit způsob zpracování této kapitoly za akceptovatelný, vhodně doplňující mozaiku informací o zájmovém území.

C.II.B.3. Chráněné oblasti, přírodní rezervace, národní parky

Text obsahuje základní informace o zvláště chráněných územích, které posuzované trasy jednotlivých variant SO kříží. Jedná se o NPR Větrušické rokle, PP Sedlecké skály, PP Zámky, PŘP Šárka – Lysolaje, PŘP Dolní Povltaví a PŘP Draháň - Trója. Popsány jsou též zvláště chráněná území, která se nacházejí v blízkém okolí plánovaného silničního okruhu. Nejvíce střetů se zvláště chráněnými územími má trasa ve variantě J, protíná PP Sedlecké skály, PP Zámky, PŘP Dolní Povltaví a PŘP Draháň – Trója a dotýká se PŘP Šárka – Lysolaje. Následuje varianta Ss, která kromě dotyku s PŘP Šárka – Lysolaje prochází PŘP Dolní Povltaví a ochranným pásmem NPR Větrušické rokle.

V kapitole chybí zmínka o významných krajinných prvcích (VKP) dle zákona č. 114/1992 Sb. v zájmovém území. V mapovém listě č.1 *Mapa územního systému ekologické stability a zvláště chráněných území* jsou některé VKP zakresleny. Popis dotčených VKP je možné nalézt v kapitole *B.I. Údaje o vstupech, 1. Půda*, popis střetů jednotlivých tras SO s VKP lze nalézt v kapitole *C.III.B.5. Vlivy na ekosystémy, ÚSES, VKP*.

Do kapitoly jsou zařazena i chráněná ložisková území. Informace o ochraně nerostů se obvykle uvádějí v následující kapitole.

Celkově je možné konstatovat, že údaje o chráněných územích jsou kompletní.

C.II.B.4. Oblasti surovinových zdrojů a jiných přírodních bohatství

Tato kapitola je zpracována standardním způsobem. Vyjmenovány a popsány jsou kromě oblastí surovinových zdrojů také území s geologicky nebo paleontologicky významnými objekty. Důležité je konstatování, že z hlediska střetů s ložisky nerostných surovin jsou vhodnější varianty J a T, které se těmito územím vyhýbají. Varianta Ss prochází okrajovou částí CHLÚ Husinec a nevýhradním ložiskem Libčice nad Vltavou – Na zabitém. Varianty Sd a Sc procházejí CHLÚ a PHO dobývacího prostoru ložiska Husinec.

C.II.B.5. Ochranná pásma

Uvedena jsou ochranná pásma vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb. Pozornost je také věnována ochranným pásmům staveb technické infrastruktury. V kapitole nejsou zmíněna ochranná pásma vodních zdrojů. Tuto informaci však lze nalézt v kapitole *C.II.A.2 Voda a ve Vodohospodářské studii*.

C.II.B.6. Architektonické a historické památky, archeologická naleziště

Zájmové území je na historické památky a archeologická naleziště velmi bohaté. Plánovaná stavba silničního okruhu se ve všech variantách dotýká území s prokázanými či předpokládanými archeologickými nálezy. Dokumentace EIA problému architektonických a historických památek, archeologických nalezišť věnuje odpovídající pozornost.

C.II.B.7. Jiné charakteristiky životního prostředí

V této kapitole jsou obvykle uváděny informace o lesních porostech v zájmovém území. Charakteristiku lesa však zpracovatelé uvádějí v kapitolách *C.II.A.3 Půda a C.II.A.5. Flóra a fauna*. Zde autoři zmiňují významné stromy (v přehledu chybí dub letní v areálu ÚJV Řež a není uveden rozdíl mezi stromem chráněným podle zákona č. 114/1992 Sb. a památným stromem) a popisují staré ekologické zátěže území. Především kapitolu o starých ekologických zátěžích je třeba vyzdvihnout, tato problematika je často v dokumentacích EIA opomíjena. Významné je konstatování, že pouze trasa SO ve variantě J (konkrétně přivaděč Rybářka) je ve střetu s lokalitou bývalé skládky, bude proto nezbytné v případě realizace této varianty skládku sanovat a rekultivovat.

C.II.B.8. Situování stavby ve vztahu k územně plánovací dokumentaci

V kapitole je vyčerpávajícím způsobem uveden vztah posuzovaných variant k územním plánům měst a obcí (sídelních útvarů), jejichž správním územím jsou trasy silničního okruhu vedeny. Z přehledu vyplývá, že varianta J je v souladu s územním plánem hl.m. Prahy a obcí Horoměřice a Zdiby. Tedy všech měst a obcí

jejichž správním územím prochází. Ostatní varianty Sc, Sd, Ss, T nejsou v žádném územním plánu uvedeny.

Neúplně je zpracován vztah k územním plánům velkých územních celků. V roce 1997 byl zpracován územní plán Pražské a středočeské sídelní regionální aglomerace. V tomto ÚP VÚC je trasa silničního okruhu kolem Prahy vedena severně od Únětic a překonává Vltavu v profilu Roztoky - Klecany. Žádná z posuzovaných variant v probíhajícím procesu EIA tomuto vedení neodpovídá, nejvíce se mu blíží varianta Sc.

V současné době je zpracováván územní plán velkého územního celku Pražského regionu (zpracovatel ing.arch. Milan Körner, atelier AURS spol s r.o. Praha). V říjnu 2000 byl odevzdán koncept, ve kterém je silniční okruh navržen ve variantě J, okrajově jsou zmíněny a vyhodnoceny varianty Sc a Ss. Dle posledních informací zadal v srpnu 2001 pořizovatel Krajský úřad Středočeského kraje dopracování dopravního systému dotčené části řešeného území pro variantu Ss. Dopracování nebylo v době odevzdání posudku EIA dokončeno. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole posudku 9. *Varianty řešení*.

C.III. Komplexní popis předpokládaných vlivů na životní prostředí a odhad jejich významnosti

C.III.A. Vlivy na obyvatelstvo

V úvodním odstavci zpracovatelé dokumentace konstatují jak plánovaná stavba působí na obyvatelstvo a obvyklé vlivy silničních staveb dělí do následujících kategorií:

- hluk, vibrace, otřesy
- exhalace, prašnost
- sociální a ekonomické důsledky - nehodovost, úrazy
- psychické vlivy – narušení faktoru pohody

V úvodním textu je provedeno vymezení zájmového území pro vyhodnocení vlivu na obyvatele. Tabelárně jsou uvedeny počty obyvatel žijících v městských částech na severu Prahy a v městech a obcích severně od Prahy. V městských částech jsou uvedeny počty obyvatel sídlících v dopravně sledovaných ulicích.

Jak je uvedeno ve vyjádření České zemědělské univerzity (Příloha posudku č. 66), v Suchdole je nezbytné k trvale žijícím obyvatelům připočítat 9 000 osob trvale se pohybujících v areálu univerzity, z toho 2 500 je zde ubytováno. Za negativum tabulky udávající počet obyvatel považují skutečnost, že do počtu obyvatel Suchdola nebyli zahrnuti studenti bydlící na kolejích.

Uvedené údaje o počtech lze považovat za výchozí podklad pro vymezení zájmového území, vlastní vymezení zájmového území pro vyhodnocení jednotlivých vlivů na obyvatele však provedeno nebylo.

Následuje stručná charakteristika vlivů z provozu a z výstavby. S přehledem vlivů lze souhlasit, chybí však alespoň orientační kvantitativní vyhodnocení vlivů, kde je takové vyhodnocení možné. Bude nutné provést v dalších stupních přípravy záměru, konkrétně alespoň pro hluk ze stavebních prací. Nejsou uvedeny návrhy opatření pro minimalizaci vlivů během výstavby, ty jsou uvedeny až v kapitole *C.IV.Popis opatření navržených k prevenci, eliminaci, minimalizaci a kompenzaci účinků na životní prostředí*.

Důležitá je zmínka o skutečnosti, že zpracovatelé dokumentace EIA neměli k dispozici umístění ploch staveniště a nebyly vytyčeny přepravní trasy. Doporučuji věnovat pozornost výše uvedenému v plánu organizace výstavby (POV) a zahrnout do POV požadavek na přednostní využívání plochy staveniště budoucí silnice, minimalizaci zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, vyloučení pojíždění nákladních automobilů ve volné krajině, využívání co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty. Pro umístění ploch zařízení staveniště by mělo platit následující: vymezení plochy pro zařízení staveniště tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit a do lesních porostů. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.) – je zmíněno v Návrhu stanoviska. Umístění plochy zařízení staveniště je navrženo v technické studii.

Z obvyklého schématu, kdy vyřešení vlivů vyplývajících z provádění stavby je v procesech EIA přesunuto na Plán organizace výstavby s doporučením obecných podmínek se podle mého názoru vymyká výstavba tunelů Suchdol a Rybářka ve variantě J. Díky lokalizaci v obytné a rekreační zástavbě a díky neobvykle vysokému objemu přebytku výkopového materiálu (4,491 mil. m³) považuji za nutné v případě realizace varianty J problematiku výstavby tunelových úseků vyřešit před zahájením územního řízení (viz kapitola posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení*).

Vlivy na obyvatele během provozu silničního okruhu jsou vyhodnoceny v následujících kapitolách:

- Zdravotní vlivy
 - Vliv hluku z dopravy na zdraví obyvatel
 - Vliv emisí z dopravy na zdraví obyvatel
- Narušení faktoru pohody
- Sociální důsledky

C.III.A.1 Zdravotní vlivy

C.III.A.1.a. Vliv hluku z dopravy na zdraví obyvatel

Úvodní část kapitoly "*Vliv hluku z dopravy na zdraví obyvatel*" je věnována obecné charakteristice hluku, uvedeny jsou nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny hluku. Problematika hluku je prezentována v samostatné příloze *Hluková studie*. Zpracovatel hlukové studie (firma EKOLA) předpokládal použití hygienických limitů vyplývajících z vyhlášky MZdr ČSR č. 13/1977 Sb. Vyhláška stanovila základní limit 50 dB pro denní dobu a 40 dB pro noční dobu. Tyto limity použil zpracovatel studie bez ohledu na možnost použití korekcí +5, případně +10 dB pro některé úseky některých variant. Od 1. ledna 2001 platí nový předpis v oblasti hluku - nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Tento předpis zachoval základní hygienický limit 50 dB pro denní dobu a 40 dB pro noční dobu. Pro území a stavby pro bydlení stanovil korekci +5 dB a pro území a stavby pro bydlení v okolí hlavních komunikací, kde je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující a v ochranném pásmu drah stanovil další korekci +5 dB. Pro obytnou zástavbu v okolí hlavních komunikací proto lze (a prakticky tak hygienická služba postupuje) použít limit 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu. Z těchto skutečností vyplývá, že je potřeba interpretaci výsledků *Hlukové studie* aktualizovat dle nařízení vlády č. 502/2000 Sb. Podrobnější údaje jsou uvedeny v posudku v kapitolách 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení* a 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*.

Hluková studie je zpracována na velmi dobré úrovni, hlukové zatížení bylo určeno za použití v současné době standardních vyhodnocovacích metod a jsou navržena odpovídající protihluková opatření. V textu podkapitoly jsou velmi přehledně shrnuty jednotlivé lokality s charakteristikou předpokládané hlukové zátěže po vybudování silničního okruhu s navrženými opatřeními pro jednotlivé varianty.

Nejproblematičtějšími lokalitami z hlediska hluku jsou lokality u var. J - Čimická ul. v Čimicích, u var. Sc - Horoměřice, Černý Vůl, Řež, Zdiby, u var. Sd - Černý Vůl, Zdiby, u var. Ss a var. T - Velké Přílepy, Zdiby. Zpracovatelé hlukové studie pak na základě výše uvedených hodnot hluku, počtu zasažených objektů a orientačně navrženého rozsahu PHC jako variantu z hlediska ochrany před nadměrným hlukem nejvhodnější doporučují variantu Ss, dále T, J, Sd a za nejhorší považují Sc.

Odpovídajícím způsobem je vyřešena problematika hluku ze silniční a z letecké dopravy. Zpracovatelé hlukové studie vycházeli z vyhlášky č. 13/1977 Sb., která platila v době zpracování hlukové studie. Nové nařízení vlády č. 502/2000 Sb. potvrdilo skutečnost, že oba hluky nelze hodnotit společně a problém souběžného působení hluku ze silniční a letecké dopravy řeší vyloučením možnosti aplikace korekce +5 dB tam, kde je rozhodujícím zdrojem hluku letecká doprava (viz kapitola posudku 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*).

Za velmi ilustrativní a pro dokumentaci EIA přínosné považují přímé měření hluku in situ na vybraných lokalitách. Výsledky měření včetně odlišení hluku z leteckého

provozu a počtů přeletů letadel jsou uvedeny v *Hlukové studii* v kapitole *Počáteční akustická studie*.

Počet obyvatel ovlivněných účinky stavby je stanoven relativně přesně v případě přímých vlivů hluku na obyvatele žijící v okolí posuzované stavby. Počet obyvatel v centrální části Prahy ovlivněných v důsledku výstavby a provozu silničního okruhu (8 900 v Praze 8 a 6 000 v Praze 6) lze považovat pouze za hrubý odhad. To by nevadilo, pokud by toto číslo sloužilo pouze jako ilustrativní hodnota obecně poukazující na prospěšnost výstavby silničního okruhu pro centrální část Prahy. Na tomto odhadu však nelze postavit vyhodnocení variant z hlediska jejich přínosu pro hlukovou situaci v centru Prahy.

Celkově hodnotím kapitolu zabývající se vlivem hluku ze silničního okruhu na zdraví obyvatel za kvalitně zpracovanou a dostačující pro zpracování posudku a formulaci návrhu stanoviska. V kapitolách posudku *6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení* a *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací* je zpracována aktualizace výsledků hlukové studie podle nařízení vlády č. 502/2000 Sb. a je stanovena rezerva dopravních zátěží vzhledem k hlukovým limitům.

C.III.A.2.b. Vliv emisí z dopravy na zdraví obyvatel

V této kapitole jsou prezentovány výsledky hodnocení zdravotních rizik, které je součástí rozptylové studie. Hodnocení zdravotních rizik je provedeno pro dlouhodobé expozice oxidů dusíku NO_x. Hodnocení je provedeno pro okolí silničního okruhu, kde se projevují emise NO_x z dopravy přímo na silničním okruhu, a pro vybraná místa v Praze, kde se projevují zprostředkované vlivy silničního okruhu na dopravu v Praze.

Z uvedených výsledků vyplývá, že celková úroveň zdravotního rizika dlouhodobé expozice oxidů dusíku je u všech hodnocených variant velmi nízká. Největší riziko lze očekávat ve variantě Sc, mírnější u variant J a Sd a nejmenší u variant Ss a T. Tento způsob vyhodnocení považuji spolu s vyhodnocením imisních charakteristik znečišťujících látek v ovzduší vzhledem k platným a očekávaným limitním hodnotám v okolí silničního okruhu za dostatečný. V dokumentaci EIA nejsou stanoveny počty obyvatel ovlivněných emisemi z dopravy na silničním okruhu. Vzhledem k poměrně jednoznačným výsledkům hodnocení zdravotních rizik to není nezbytně nutné.

Upozorňuji na skutečnost, že v rámci posudku byla zpracována optimalizace vzduchotechniky tunelu Suchdol, která přinesla zlepšení imisní situace na území Suchdola a tím i snížení negativních vlivů emisí z dopravy na silničním okruhu na obyvatele (podrobné údaje jsou uvedeny v kapitole posudku *6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení*).

Vlivy na úroveň zdravotního rizika obyvatel Prahy v jednotlivých hodnocených variantách byly vyhodnoceny v rozptylové studii pro 33 vybraných profilů na území Prahy. Na základě výsledků byla jako nejvhodnější vyhodnocena varianta J, následuje varianta Sc (vybrána do hodnocení ze severních variant Sc, Sd, Ss) a nejméně příznivá je varianta T. Uvedený způsob vyhodnocení dle vybraných profilů umožňuje sestavit pořadí variant, neumožňuje však kvantitativní vyjádření rozdílů mezi variantami a neumožňuje vyčíslení počtu ovlivněných obyvatel v jednotlivých variantách a míru jejich ovlivnění. Průběh procesu EIA ukázal, že tento způsob vyhodnocení odpovídá současnému stavu přípravy záměru. Podrobně se problémem pozitivních vlivů variant silničního okruhu (konkrétně variant J a Ss) na Prahu zabývám v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.* Z analýzy problému vyplývá, že detailní porovnání variant na základě exaktně stanoveného počtu ovlivněných obyvatel je až jedním z posledních kroků vedoucích k výběru nejvhodnější varianty k realizaci. Před ním musí předcházet i) doplnění silniční sítě ve variantě Ss do funkčního stavu, ii) stanovení časového horizontu porovnání variant a iii) definování jednoznačných kritérií pro porovnání variant. Ve všech třech bodech musí být dosaženo co nejširšího konsensu. Teprve potom má smysl vynakládat prostředky na detailní porovnání variant z hlediska pozitivních vlivů pro Prahu. Zároveň je třeba mít na paměti, že tento vliv je pouze jedním z řady kritérií, které budou rozhodovat o volbě nejvhodnější varianty. Jsem přesvědčen, že tento úkol může být odpovídajícím způsobem vyřešen na úrovni územního plánu, konkrétně při zpracování územního plánu velkého územního celku Pražského regionu.

O vyhodnocení kapitol věnujících se vlivům stavby na obyvatelstvo požádal příslušný orgán ředitele odboru environmentálních rizik MŽP pana ing. K. Bláhu, CSc. V interním sdělení (Příloha č. 43a) se konstatuje: *...”předložená dokumentace je z mého pohledu zpracována nadstandardně a neshledávám nedostatky v podobě absence některých důležitých elementů v části C.III.A. – vlivy na obyvatelstvo. Naopak právě tuto část považuji za velmi kvalitně zpracovanou.”*

C.III.A.3. Narušení faktoru pohody

V kapitole "Narušení faktoru pohody" zpracovatelé dokumentace konstatují, že výstavba SO a jeho zprovoznění přinese některým obyvatelům změny kladné jiným záporné. Konstatují, že některé jedince mohou i podlimitní hodnoty (hluk) obtěžovat a že narušení faktoru pohody nelze kvantifikovat. Kvantitativní vyjádření narušení faktorů pohody je zřejmě nemožné, proto kvalitativní popis, tak jak je proveden v dokumentaci EIA, lze považovat za dostačující.

C.III.A.4. Sociální důsledky

Kapitola je určena především řidičům. Je zde vyčíslena spotřeba času na uskutečnění všech jízd automobilů, spotřeba pohonných hmot. Velkou pozornost zpracovatelé dokumentace věnují nehodovosti. V tabulkách jsou uvedeny počty

nehod automobilů a osob při nich zraněných, počet dopravních nehod na vybraných komunikacích v Praze. Zajímavé je porovnání počtu dopravních nehod v r. 1999 (dle statistiky) a v r. 2010 (dle výpočtu metodou AECOTEAM) na vybraných komunikacích při provozování SO v hodnocených variantách. Nejlepší výsledky vykazuje varianta J, následuje Ss, pak Sc, která je srovnatelná s T a jako nejhorší vychází z hlediska počtu nehod varianta Sd.

Kromě nehodovosti je mezi sociální důsledky výstavby silničního okruhu potřeba zmínit možné komerční využití okolí SO. Nové objekty zde postavené mohou mít významný vliv na rozvoj pracovních příležitostí v oblasti. To může být významné zejména v severních variantách Sc, Sd, Ss. S vedením silničního okruhu v těchto variantách zatím nepočítá žádná územně plánovací dokumentace.

C.III.B. Vlivy na ekosystémy, jejich složky a funkce

C.III.B.1. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší jsou vyhodnoceny obvyklým způsobem, tj. rozptylovou studií, která se v předložené dokumentaci EIA nazývá *Modelové hodnocení kvality ovzduší*. Rozptylovou studii zpracovala firma ATEM (Ing. V. Píša CSc. a kol.) vlastním programem "ATEM".

Rozptylová studie je zpracována standardním způsobem pro území podél hodnocených variant silničního okruhu. V síti referenčních bodů byly vypočteny základní veličiny (průměrné roční koncentrace, maximální krátkodobé koncentrace a doby překročení imisních limitů) hlavních znečišťujících látek (SO_2 , NO_x , CO a prašného aerosolu). Vše ve stavu bez městského okruhu (MO) a s MO. Výsledky byly vyjádřeny v tabulkové a v grafické podobě, vedle přímé prezentace stanovených hodnot v mapách jsou prezentovány i rozdílové mapy výsledků pro jednotlivé varianty proti nulové variantě. Nejdůležitější veličiny (průměrné roční koncentrace NO_x a doby překročení maximálního krátkodobého limitu NO_x) jsou vyjádřeny v sloupcových grafech. Pomocí koláčových grafů je vyjádřen celkový počet obyvatel žijících v jednotlivých pásmech rozdílových hodnot průměrných ročních koncentrací NO_x . Zpracování rozptylové studie pro území podél silničního okruhu a prezentace výsledků je vysoce nadstandardní a dává dostatečné podklady pro odpovídající vyhodnocení variant.

Upozorňuji na skutečnost, že v rámci posudku byla zpracována optimalizace vzduchotechniky tunelu Suchdol, která přinesla zlepšení imisní situace na území Suchdola a tím i snížení negativních vlivů emisí z dopravy na silničním okruhu na obyvatele (podrobné údaje jsou uvedeny v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení*).

Na území Prahy je v rozptylové studii vyhodnocena imisní situace v 33 vybraných profilech. Vyhodnoceny byly stejné parametry jako v případě rozptylové studie v území podél silničního okruhu. Do modelových výpočtů je zahrnuto imisní pozadí,

podklady jsou převzaty z územního plánu hl.m. Prahy. Pro takto zpracovanou rozptylovou studii platí všechny závěry uvedené ve vyhodnocení kapitoly dokumentace EIA C.III.A.2.b. *Vliv emisí z dopravy na zdraví obyvatel*. Výsledky rozptylové studie mohou být prezentovány pouze tabelárně, nelze sestavit plošné zobrazení stanovených veličin. Výsledky mohou být využity pro sestavení pořadí posuzovaných variant z hlediska vlivů na imisní situaci v Praze, nemohou však sloužit pro kvantitativní vyjádření rozdílů mezi variantami. V současné fázi porovnání variant je tento způsob zpracování rozptylové studie na území Prahy dostačující.

Z výsledků vyplývá, že nejmenší dopad na kvalitu ovzduší Středočeského regionu by měla výstavba SO ve variantách Ss a T a že největší přínos pro kvalitu ovzduší v okolí posuzovaných silničních úseků na území hl.m. Prahy by měla realizace SO ve variantě J. Výstavba městského okruhu v Praze výrazně přispěje ke snížení imisní zátěže v okolí trasy SO a to ve všech variantách. Při vzájemném porovnání podvariant varianty J je nejméně vhodná varianta Jn (varianta nízkého mostu), za relativně nejvhodnější byla označena varianta Jr (varianta dvoupatrového mostu), která se však od původní varianty J odlišuje jen mírně.

C.III.B.2. Vlivy na vodu

Vlivy na povrchové a podzemní vody jsou vyhodnoceny nadstandardním způsobem. Text kapitoly vychází z přílohy dokumentace *Vodohospodářská studie*. Kapitola je rozdělena na podkapitoly popisující vlivy na podzemní vody a podkapitola *Vliv na povrchové vody*. Každá podkapitola je pojata trochu odlišně. V podkapitole *Vliv na podzemní vody* jsou velmi odborně popsány trasy jednotlivých variant a jejich možný vliv na podzemní vody, u každé varianty je provedeno vyhodnocení. Naopak podkapitola *Vliv na povrchové vody* je primárně rozdělena na jednotlivé problematické okruhy a u nich je proveden popis vlivu jednotlivých variant. Podkapitola pak obsahuje závěr, který vlivy shrnuje a vyhodnocuje pořadí variant z hlediska vlivu na povrchovou vodu.

Podrobně je zpracována zejména část týkající se vlivu používání posypových solí na kvalitu povrchových vod. Neobvyklé a zřejmě oprávněné je použití průtoku Q_{210} pro výpočet hodnot koncentrací chloridů v recipientech a porovnání s limity dle nařízení vlády č. 82/1999 Sb. a s tolerančními limity pro sladkovodní organismy. Standardně užívaný průtok Q_{355} pro hodnocení znečištění povrchových vod nemá v případě chloridů z posypových materiálů praktický význam (přísun chloridů z vozovky do recipientů nemůže při průtoku Q_{355} prakticky nastat). Ve všech recipientech s výjimkou Vltavy (a Labe) dojde k významnému zvýšení koncentrace chloridů. Vysokých hodnot koncentrace chloridů bude dosaženo zejména v Podmoráňském, Drahanském a Mratínském potoce. Z těchto důvodů doporučujeme monitoring kvality těchto toků a v případě soustavného překračování limitní koncentrace (350 mg/l) hledat možnosti snížení přísunu chloridů do recipientů (krajním řešením je nahrazení posypových solí inertním materiálem).

C.III.B.3. Vlivy na půdu

Kapitola je zpracována dostatečně podrobně.

Pro průchody zemědělskou a lesní půdou bylo použito bodové hodnocení, které není tak často používáno. Pro větší přehlednost by bylo vhodné vyjádřit bodové hodnocení např. procentuálně. Se závěry, že z hlediska průchodu ZPF je nejméně vhodná varianta Sd a z hlediska průchodu LPF varianta J, souhlasím.

Poměrně podrobně je zmíněna problematika znečištění půdy Pb z olovnatých benzínů, aromatickými uhlovodíky z nedokonalého spalování bezolovnatých benzínů, alifatickými uhlovodíky, posypovými solemi a NO_x.

Mezi dřeviny odolné vůči solím v půdě, které lze použít k ozelenění komunikace, bych zařadil jasan ztepilý a duby. Javor mléč je udáván jako druh odolný vůči kontaktnímu působení soli, ale již není tak tolerantní k zasolení půd, proto ho nelze bez výhrad doporučit.

C.III.B.4. Vlivy na flóru a faunu

Kapitola se věnuje jak vlivům přímým (z trvalého záboru silniční stavbou, z dočasného záboru) tak vlivům nepřímým (v důsledku změny prostředí vyvolané stavbou, v důsledku provozu na silnici a údržby silnice, ruderalizace rostlinného krytu), jejichž kvantitativní předpověď je velmi obtížná.

V kapitole *Vlivy na rostlinstvo vyplývající z trvalého záboru* jsou popsány cennější rostlinné druhy a jejich společenstva v trasách jednotlivých variant. Ze zvláště chráněných druhů rostlin bylo v zájmovém území nalezeno 19 druhů spadajících do kategorie silně ohrožených a ohrožených druhů. Z tohoto počtu se 7 druhů nachází přímo v trase variant (var. J – silně ohrožený smil písečný, silně ohrožený koniklec luční, ohrožená bělozářka liliovitá, ohrožená trávnička obecná, ohrožená chrpa chlumní, ohrožená třemdava bílá a u var J, Sc, Sd a Ss ohrožená tařice skalní).

V kapitole *Vlivy na rostlinstvo vyplývající z dočasného záboru* je upozorněno na přemostění Vltavy jako nejproblematictější místo.

Mezi nepřímé negativní vlivy na rostliny patří i vlivy vyplývající ze změny prostředí vyvolané stavbou. Mezi nejzávažnější patří vliv mostu na nelesní světlomilná společenstva. Tento vliv není zanedbatelný a je v kapitole důkladně prodiskutován. Popsána je též problematika vlivu zvýšeného přísunu oxidů dusíku na rostliny a související šíření ruderálních rostlin.

Z hlediska ochrany živočichů je problematické především křížení PP Sedlecké skály a PP Zámky, kdy se jedná o území poměrně malá a přitom velmi cenná. Negativní vlivy jsou sníženy skutečností, že naštěstí bude přímý zábor z důvodu přemostění malý a nedotkne se cennějších částí.

V zájmovém území bylo zjištěno 32 druhů zvláště chráněných živočichů, z toho 2 druhy patří mezi kriticky ohrožené, 10 druhů mezi silně ohrožené a 20 druhů do kategorie ohrožených živočichů. Z tohoto výčtu je patrná bohatost fauny zájmového území, což je také částečně příčinou většího počtu zvláště chráněných území v zájmovém území.

V následující tabulce uvádím počty cennějších lokalit jak z hlediska živočichů tak rostlin pro jednotlivé varianty:

Varianta	Počet botanicky cenných lokalit	Počet zoologicky cenných lokalit
J	4	4
Sc	3	2
Sd	2	1
Ss	2	2
T	3	3

Jednotlivé cenné lokality jsou v dokumentaci EIA podrobně popsány, je vyhodnocena závažnost vlivů výstavby a provozu silnice a jsou navržena opatření k minimalizaci negativních vlivů. Celkově je možné konstatovat, že kapitola je zpracována dostatečně podrobně, vlivy na faunu a flóru jsou vyhodnoceny přesvědčivě a jednoznačně.

C.III.B.5. Vlivy na ekosystémy, ÚSES, VKP

V kapitole jsou velmi přehledně popsány dotčené ekosystémy a možné jejich ohrožení, dále prvky ÚSES, které jednotlivé trasy kříží, a VKP. Mezi územní systém ekologické stability patří též interakční prvky, které v kapitole popsány nejsou. U každého dotčeného prvku je uvedena jeho bližší identifikace, charakteristika prvku, charakteristika vlivu a návrh opatření. Tento způsob prezentace považuji za velmi vhodný.

Připomínku bych měl pouze k výběru dotčených prvků, kdy dle mého názoru by bylo vhodnější takto podrobně charakterizovat pouze prvky přímo trasou dotčené. Pokud daný prvek leží několik desítek metrů od trasy, není takto podrobná charakteristika nutná.

Kapitola je doplněna mapovou přílohou č.1 *Mapa územního systému ekologické stability a zvláště chráněných území*. Dvojí číslování prvků ÚSES považuji za nešťastné, je to nepřehledné a často u některých prvků jedno z označení chybí.

Dle mapy zasahuje trasa varianty J v km cca 13,5 do LBC č.35 a velmi se přibližuje v km 15 LBC č.37, které nejsou v dokumentaci popsány. Lokální biocentrum č.39 je nesprávně v textu označeno jako č.31. Dle mapy trasa varianty J kříží v km cca 11,9 VKP, který též není v textu zmíněn. Přes výše uvedené drobné připomínky považuji kapitolu za velmi kvalitně zpracovanou.

C.III.C. Vlivy na antropogenní systémy, jejich složky a funkce

C.III.C.1. Vliv na budovy, architektonické a archeologické památky

Kapitola obsahuje seznam lokalit, v kterých je pravděpodobná demolice objektů. Konstatuje, že se jedná převážně o zahrádkářské kolonie. Přesnou specifikaci demoličních nároků bude obsahovat dokumentace k územnímu řízení. Dále zpracovatelé upozorňují na množství archeologických památek v zájmovém území. Za nevhodné jsou označeny trasy variant Sc a Sd, které počítají s přemostěním Vltavy v blízkosti NKP Levý Hradec.

C.III.C.2. Vliv na kulturní hodnoty nemotné povahy

Zpracovatelé dokumentace EIA vliv na kulturní hodnoty nemotné povahy označují za nepravděpodobný.

C.III.C.3. Poškození a ztráty geologických a paleontologických památek

V kapitole je zmínka o lokalitě s paleontologickými nálezy v blízkosti Dolních Chaber a dále je diskutována problematika pěnvců. Vzhledem k poměrně malé vzdálenosti od komunikace souhlasím se zpracovatelem dokumentace, kteří v prostorech severně od Dolních Chaber u křížení se silnicí II/608 požadují přítomnost paleontologa při realizaci stavby. Nejvýznamnější lokalitou pěnvců je pravobřežní boční rokle v katastru obce Máslovice, která je dostatečně vzdálena od plánovaných tras silničního okruhu. Další cennou lokalitou je Čimický potok, do kterého budou zaústěny vody z trasy varianty J. V dokumentaci se konstatuje, že voda s vyšším obsahem chloridů nebude narušovat geochemické reakce probíhající při tvorbě pěnvců.

Kapitolu považuji za dostatečně zpracovanou a s jejími závěry souhlasím.

C.III.D. Vlivy na strukturu a funkční využití území

C.III.D.1. Vliv na silniční dopravu

V kapitole jsou vyhodnoceny vlivy realizace posuzované stavby na dopravu v zájmovém území. Je zde popsáno a vyhodnoceno 11 scénářů výstavby komunikací

na území hl. města Prahy (scénáře představují realizaci jednotlivých variant s a bez městského okruhu). Jako nejvýhodnější je označen stav 2, který předpokládá zprovoznění silničního okruhu v úseku Ruzyně – Březiněves dle varianty J a existenci městského okruhu v úseku Strahovský tunel – Pelc-Tyrolka. Všechny ostatní stavy jsou dle provedených výpočtů méně vhodné. Zpracovatelé stanovili následující pořadí variant (od nejvhodnější po nejhorší variantu) J – Sc – Sd - Ss – T. Toto pořadí platí i v případě, že MO v úseku Strahovský tunel - Pelc-Tyrolka nebude v uvažovaném roce 2010 realizován. Zpracovatelé též vyhodnocují dopravní vazby SO na plánovaný aglomerační okruh, u variant S upozorňují na velké dopravní zatížení stávajících radiálních tras a vyšší dopravní zatížení městského okruhu.

Vyhodnocení je založeno na údajích uvedených v *Dopravně inženýrských podkladech stavby SO kolem Prahy v úseku Ruzyně - D8*, které pro potřeby dokumentace EIA zpracoval Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI). *Dopravně inženýrské podklady* jsou součástí dokumentace EIA. Hodnocení je provedeno na vybraných komunikacích, není však patřičně vysvětleno, proč byly vybrány právě tyto komunikace. Může tak vzniknout dojem, že výběr byl proveden účelově pro získání potřebných podkladů favorizujících určitou variantu. Vzhledem ke skutečnosti, že vlivy na dopravní infrastrukturu byly v dokumentaci EIA zvoleny jako rozhodující kritérium pro doporučení varianty J k další přípravě, doplnili jsme v posudku vyhodnocení variant o systematické vyhodnocení dopravních zátěží v celém středočeském regionu. Do vyhodnocení jsme od ÚDI převzali všechny sledované úseky komunikací, na kterých byl zaznamenán rozdíl v dopravních zátěžích ve variantách J a Ss alespoň 10%. Vyhodnocení je provedeno v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.*

Kapitola hodnotí i vlivy na leteckou, lodní a železniční dopravu. Při výstavbě mostu přes Vltavu bude nezbytné dočasné omezení lodní dopravy, dále všechny navrhované varianty vyvolají dočasné omezení dopravy v době výstavby na trati ČD č. 80 Praha - Děčín. Při realizaci variant Sd, Ss a T bude nutné vybudovat trvalou přeložku tratě ČD č. 121 Hostivice – Podlešín v úseku Středokluky – Lichoceves.

Celkově mohou konstatovat, že kapitola je zpracována velmi pečlivě a detailně na základě údajů obsažených v dopravně inženýrských podkladech. Chybí ovšem vyhodnocení těchto podkladů, jednak vyhodnocení reálnosti předložených dopravních zátěží a také vhodnosti použití horizontu 2010 pro porovnání variant. Možnostmi, jaké má zpracovatel dokumentace a posudku EIA při ověřování hodnověrnosti dopravních zátěží se zabývá kapitola posudku 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací.*

C.III.D.2. Vliv souvisejících staveb a činností

Vyjmenovány jsou související stavby jako přeložky inženýrských sítí, výstavba RN a DUN, meliorační úpravy. Z událostí z doby dokončování posudku je zřejmé, že v případě realizace varianty Ss bude nezbytné doplnit dopravní skelet mezi silničním okruhem a okrajem Prahy, dopravní propojení mezi Prahou 6 a Prahou 8 a bude

nezbytné prověřit možnost pokračování silničního okruhu v úseku 520 bez peáže silničního okruhu s dálnicí D8.

C.III.D.3. Vliv na navazující infrastrukturu

V kapitole se konstatuje, že s hodnocenou stavbou není kromě souvisejících staveb bezprostředně spojována stavba žádné navazující infrastruktury. Lze však předpokládat, že okolí silničního okruhu se stane atraktivní pro různé komerční aktivity.

C.III.D.4. Vliv na estetické kvality území

Kapitola představuje výtah z přílohy dokumentace *Rámcové posouzení vlivu stavby na krajinný ráz*, jejímž autorem je doc.ing.arch. I. Vorel, CSc. se spolupracovníky. Konstatují, že vedení šestipruhé (čtyřpruhé) komunikace v přítomném dramatickém terénu je zásahem silným až extrémně silným do rázu krajiny. Z toho vyplývá i hodnocení jednotlivých tras, kdy 3 varianty byly shledány nepřijatelnými z hlediska ochrany krajinného rázu dle §12 zákona č. 114/1992 Sb. a to varianty T, Sd a Sc. Varianty J a Ss jsou přijatelné se silnými výhradami k míře zásahu.

Uvedené vyhodnocení při zpracování posudku respektují. Je možné polemizovat, zda je z hlediska vlivů na krajinný ráz méně konfliktní varianta J nebo Ss. Jejich menší dopad než u ostatních variant (z hlediska procesu EIA zejména u variant Sc a Sd) je však zřejmě nepochybnitelný.

C.III.D.5. Vliv na rekreační využití území

Kapitola upozorňuje na lokality využívané v současné době k rekreaci, které se dostávají do kontaktu a částečně územního střetu se stavbou silničního okruhu. Jedná se o tyto lokality:

Varianta J: lokalita Na Padesátníku, v prostoru Suchdola (zahrádkářská kolonie I. a II.), lokalita Drahanského údolí

Varianta Sc: lokalita Na Padesátníku, jižní okraj Statenic, prostor Husinec – Řež

Varianta Sd: lokalita Na Padesátníku, prostor Husinec – Řež

Varianta Ss: lokalita Na Padesátníku

Varianta T: lokalita Na Padesátníku

K přímo ovlivněným stávajícím rekreačním lokalitám je třeba připočítat celkové snížení atraktivity území podél silničního okruhu z hlediska možného rekreačního využití v budoucnosti.

C.III.E. Ostatní vlivy

C.III.E.1. Biologické vlivy

C.III.E.2. Vliv hluku, vliv záření

C.III.E.3. Jiné ekologické vlivy.

Další vlivy nebyly v souvislosti s výstavbou silničního okruhu Ruzyně - Březiněves zvažovány. Problematice hluku je věnována samostatná příloha *Hluková studie* a její shrnutí je uvedeno v kapitolách *B.II.4. Hluk* a *C.III.A. Vlivy na obyvatelstvo*.

C.III.F. Velkoplošné vlivy v krajině

V této kapitole je stručně charakterizován současný stav a potenciální výsledný stav ekologické zátěže území. Do výsledného stavu jsou zahrnuty nejen změny vyvolané výstavbou a provozem silničního okruhu, ale i změny se silničním okruhem nesouvisející (přechod z tuhých paliv na plyn v lokálním vytápění). Uvedené údaje mají pouze ilustrativní charakter, nelze je využít k porovnání posuzovaných variant.

C.III.G. Hodnocení variant

Kapitola je věnována porovnání vlivů posuzovaných variant na jednotlivé složky životního prostředí. V úvodní části jsou tyto vlivy vyjmenovány (u přímých vlivů negativních chybí vliv na podzemní vody) a v dalších částech popsány. U každého faktoru životního prostředí je provedeno vyhodnocení variant a varianty jsou seřazeny od nejvhodnější po nejméně vhodnou. Většinou se jedná o výsledky prezentované v předchozí části dokumentace při vyhodnocování jednotlivých vlivů.

Závěrečné vyhodnocení variant z hlediska vlivů stavby na území její lokalizace je provedeno v tabulce *C.III.G.-3.* na str. dokumentace EIA 322. Vyhodnocení je založeno na umístění variant na prvním nebo druhém místě ve vlivech na jednotlivé složky životního prostředí. Výsledné pořadí je Ss - T - J - Sc a Sd. Vyhodnocením variant se podrobně zabývám v posudku v kapitolách *6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení* a *9. Varianty řešení*. S vyhodnocením variant dle vlivů přímo v trase silničního okruhu a v jeho bezprostředním okolí, tak jak bylo provedeno v dokumentaci EIA, souhlasím.

V další části dokumentace EIA je provedeno vyhodnocení variant dle přínosů pro území Prahy. Toto vyhodnocení je provedeno na základě dopravních zátěží v roce 2010, které pro potřeby zpracování dokumentace EIA připravil Ústav dopravního inženýrství hl.m. Prahy (ÚDI). Varianta J je ve všech uvažovaných parametrech (dopravní stav, zdraví obyvatel, hluk z dopravy, imisní zatížení území) hodnocena jako nejlepší. Z údajů prezentovaných v dokumentaci EIA a v jednotlivých speciálních studiích vyplývá, že varianta J byla vyhodnocena jednoznačně jako nejvhodnější pouze ve třech parametrech (dopravní stav, zdraví obyvatel, imisní zatížení území). V případě hluku z dopravy nebyla výhodnost varianty J ve srovnání s variantou Sc jednoznačně prokázána. Upozorňuji na skutečnost, že nebyla

posouzena reálnost použitých dopravních zátěží a vhodnost časového horizontu 2010 pro porovnání posuzovaných variant.

V závěrečné části kapitoly je zmíněno multikriteriální hodnocení, pomocí kterého byla jako nejvhodnější varianta vyhodnocena varianta J. Uvedeny jsou pouze základní principy multikriteriálního hodnocení, konkrétní výsledky, na jejichž základě byla jako nejvhodnější varianta vyhodnocena varianta J, prezentovány nejsou. V poznámce je uvedeno, že základní numerické výsledky jsou archivovány u zpracovatele dokumentace.

Z výsledků vyhodnocení variant jednoznačně vyplývá, že pro doporučení pro další přípravu a případnou realizaci přicházejí v úvahu pouze dvě varianty - Ss a J. Varianta Ss je mimo jakoukoliv pochybnost vhodnější z hlediska vlivů přímo v trase a v bezprostředním okolí. U varianty J se očekávají větší přínosy pro Prahu. Rozhodnutí, která z těchto variant je vhodnější, je velmi obtížné. Způsob, jakým zpracovatelé dokumentace dospěli k preferenci varianty J a jak výsledky své analýzy prezentovali v dokumentaci EIA, je podle mého názoru nedostatečný. Vlastní názor na závěrečné vyhodnocení posuzovaných variant uvádím v posudku v kapitolách 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení* a 9. *Varianty řešení*.

C.IV. Popis opatření navržených k prevenci, eliminaci, minimalizaci a kompenzaci účinků na životní prostředí

Zpracovatelé dokumentace uvádějí v této kapitole rekapitulaci všech opatření navržených a odůvodněných v textu dokumentace. To usnadňuje práci všem čtenářům dokumentace a především představitelům příslušných obcí, dotčeným orgánům státní správy a zpracovateli posudku. Není třeba jednotlivá navržená opatření pracně vyhledávat v textu dokumentace.

Navržená opatření jsou rozdělena na územně plánovací opatření, technická opatření, kompenzační opatření a jiná opatření. V některých odstavcích je text příliš rozsáhlý, opakuje se odůvodnění navrhovaných opatření z předchozích kapitol dokumentace EIA a ztrácí se tak jednoznačnost opatření. Považuji za vhodnější formulovat tuto kapitolu co nejstručněji a co nejkonkrétněji, aby bylo možné navrhovaná opatření přímo přebírat do dalších dokumentů.

S obsahem kapitoly souhlasím a většina navržených opatření je zařazena do návrhu stanoviska. V některých případech jsou formulace opatření v návrhu stanoviska odlišné, některá opatření nebyla v té podobě, jak jsou navržena v dokumentaci EIA převzata do návrhu stanoviska a některá navrhovaná opatření byla vypuštěna. Některým opatřením je naopak v návrhu stanoviska přiřazen větší význam než

v dokumentaci EIA (vyřešení místa uložení a přepravy přebytku výkopového materiálu).

C.V. Popis rizik bezpečnosti výstavby a provozu

Přehled rizik bezpečnosti provozu je vyčerpávající, včetně navržených opatření. Komunikace jsou stavby s poměrně jednoznačně známými riziky a ta jsou v kapitole jednoznačně popsána.

C.VI. Nástin programu monitorování a řízení plánů péče o prostředí

Souhlasím s přístupem zpracovatelů dokumentace, že hlavním cílem monitorovacího programu je ověření účinnosti realizovaných ochranných opatření. V případě, že ochranná zařízení mají nižší účinnost, než se při realizaci předpokládalo, navrhuji a realizují se dodatečná opatření.

Tomuto přístupu plně odpovídá navržený monitorovací program hlukové zátěže, který je převzatý prakticky beze změn do návrhu stanoviska. Přesné stanovení monitorovacích bodů a rozsahu monitorování bude ovšem moci být provedeno až na základě upřesněné hlukové studie zpracované v rámci dokumentace pro stavební povolení (DSP).

Rovněž navržené sledování úrovně hladiny, případně monitorování kvality vody ve zdrojích podzemních vod patří do této kategorie. Toto monitorování však může být v procesu EIA doporučeno pouze v obecné rovině, neboť nebyl proveden podrobný hydrogeologický průzkum, který by jednoznačně identifikoval zdroje ohrožené výstavbou a provozem posuzovaného silničního okruhu.

V případě ovzduší nelze na základě dvou doporučených měření během roku zjistit, zda došlo k překročení imisních limitů. Proto v návrhu stanoviska doporučuji zahrnout lokalitu Suchdol do sítě lokalit s pravidelným monitorováním kvality ovzduší.

V případě půdy může navržené monitorování obsahu cizorodých látek v půdě sloužit ke zjištění, do jaké vzdálenosti je půda kontaminována provozem na silničním okruhu. Nelze však navrhnout žádná reálná opatření na snížení kontaminace půdy. Pro jednoduchost odběru vzorků i jejich analýzy a pro možnost jednoznačné interpretace získaných výsledků zařazuji do návrhu stanoviska. Rozsah monitorování doporučuji stanovit na základě konzultace s orgánem ochrany ZPF.

V případě monitorování kvality povrchových vod je situace podobná jako v případě ovzduší. Na základě dvou analýz v roce nelze jednoznačně zjistit, zda dochází k překračování limitů dle Nařízení vlády č. 82/1999 Sb. Ve vybraných vodotečích

proto doporučuji sledovat kvalitu vody alespoň 1 x za 2 měsíce a dále doporučuji provádět analýzu makrozoobentosu 1 x ročně.

C.VII. Uvedení konkrétních metod prognózování a výchozích tezí

Zpracovatelé dokumentace shrnují základní metodické postupy použité při hodnocení vlivů výstavby a provozu silničního okruhu na jednotlivé složky životního prostředí. Celkově lze konstatovat, že tyto metody odpovídají posuzované stavbě a charakteru zájmového území. Podrobnému vyhodnocení použitých metod je věnována v posudku kapitola 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací.*

C.VIII. Uvedení nedostatků ve znalostech a neurčitostí

Zpracovatelé dokumentace EIA uvedli seznam nedostatků ve znalostech a neurčitostí, na které při práci narazili. Neuvádějí však, jakým způsobem mohou tyto neurčitosti ovlivnit závěry, ke kterým dospěli. Podle mého názoru jsou prakticky všechny uvedené neurčitosti (orientační zábor půdy, nedostatečné údaje o hydrogeologických poměrech, úroveň vstupních podkladů pro hlukovou studii, neznalost imisního pozadí na území Středočeského kraje, vstupní podklady pro vyhodnocení zdravotních rizik, nedostatečné údaje o kvalitě vody) obvyklé v každém procesu EIA. I bez těchto detailních informací je možné provést odpovídající vyhodnocení posuzovaných variant.

Za nejzávažnější nedostatky ve znalostech, které mohou ovlivnit vyhodnocení variant (mám na mysli závěrečné vyhodnocení variant J a Ss, nikoli vyhodnocení variant J a Ss jako dvou reálných variant) je i) neznalost místa uložení a způsobu přepravy přebytku výkopového materiálu ve variantě J a ii) nutnost dopracování dopravního skeletu ve variantě Ss (tato neznalost se projevila až po odevzdání dokumentace EIA) a iii) vhodnost časového horizontu 2010 pro porovnání variant J a Ss. Uložení přebytku výkopového materiálu je nezbytnou podmínkou další přípravy varianty J, řešení musí být nalezeno před zahájením územního řízení. Doplnění dopravního skeletu a výběr vhodných kritérií pro závěrečné vyhodnocení variant doporučuji provést na úrovni územního plánu (zřejmě územního plánu velkého územního celku Pražského regionu).

C.IX. Shrnutí hodnocených variant

Tato kapitola shrnuje údaje o jednotlivých variantách posuzované stavby a o vlivech na životní prostředí, které byly prezentovány v textu dokumentace. Kapitola plní dobře svůj cíl - srozumitelnou formou seznámit laickou veřejnost s výsledky, ke kterým zpracovatelé dokumentace dospěli. V kapitole chybí pouze závěrečné

vyhodnocení variant a odůvodnění, proč je v následující kapitole doporučena k další přípravě varianta J.

C.X. Závěr

Závěrečná kapitola obsahuje základní požadovanou informaci, tj. že " se celkově na základě provedených hodnocení jeví nejlépe varianty Ss a J. Obě jsou realizovatelné za předpokladu uplatnění navrhovaných opatření k minimalizaci negativních vlivů na dotčené území ekologicky únosné. Přitom jako nejvhodnější z hlediska ochrany životního prostředí v okolí navrhované stavby SO je hodnocena varianta Ss." Dále zpracovatelé dokumentace uvádějí, že doporučené výsledné řešení musí zohlednit nejen hledisko ekologické únosnosti území, ale též musí plnit požadovaný dopravní účel. Doporučují vybrat variantu, která přinese plánované pozitivní ovlivnění stavu životního prostředí území části centrální Prahy. " Po zvážení výše uvedeného závěru vyplývající z hodnocení předloženou dokumentací je doporučena k dalšímu zpracování varianta J stavby silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně – Březiněves". Pozoruhodná je argumentace podporující variantu J ... "přinese plánované pozitivní ovlivnění stavu životního prostředí území části centrální Prahy reprezentované cca 300 tisíci zde žijícími obyvateli". Počet 300 tisíc pozitivně ovlivněných obyvatel na území Prahy se objevuje na tomto místě dokumentace EIA poprvé. Jsem přesvědčen, že vyhodnocení vlivů na životní prostředí, tak jak bylo v dokumentaci EIA a ve speciálních studiích provedeno, neopravňuje k uvedenému kvantitativnímu odhadu počtu pozitivně ovlivněných obyvatel. Problematice vzájemného porovnání variant J a Ss. jsou věnovány kapitoly posudku 6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení a 9. Varianty řešení.

Shrnutí obsahového posouzení dokumentace

Předloženou dokumentaci EIA považuji za velmi kvalitně zpracovanou. Výhrady a připomínky jsou většinou formálního charakteru a týkají se spíše způsobu prezentace získaných výsledků než výsledků jako takových. Komentář k nalezeným nedostatkům je uveden vždy ve vyhodnocení příslušné kapitoly dokumentace. Tyto nedostatky nezpochybňují závěry, ke kterým zpracovatelé dokumentace dospěli, tj. že varianta Ss je nejvhodnější z hlediska vlivů přímo v trase silničního okruhu a v jeho bezprostředním okolí. U varianta J se, na základě dopravních zátěží v roce 2010, očekávají největší pozitivní přínosy pro Prahu .

Za nedostatečné považuji vzájemné porovnání variant J a Ss a vyhodnocení varianty J jako vhodnější pro další přípravu. Pro odpovídající vyhodnocení obou variant jsem zajistil zpracování doplňujících podkladů.

Dokumentaci EIA považuji za dostatečnou pro zpracování posudku a pro formulaci návrhu stanoviska příslušného orgánu. Jak vyplynulo z doručených vyjádření

k dokumentaci EIA a z vyhodnocení doplňujících podkladů, jednoznačné vyhodnocení variant J a Ss a vyloučení jedné z nich jako nepřijatelné nelze v procesu EIA učinit. Konečný výběr varianty k realizaci doporučuji provést na úrovni územního plánu (zřejmě územního plánu velkého územního celku Pražského regionu) po dopracování varianty Ss do plně funkční podoby.

5. Vyjádření veřejnosti, vyjádření příslušných obcí a vyjádření dotčených orgánů státní správy

V této kapitole posudku jsou detailně vyhodnocena vyjádření, která se týkají posuzované stavby a byla předána zpracovateli posudku. V posudku jsou uvedeny zkrácené citace z jednotlivých vyjádření, citovaný text je vtištěn vždy odlišným typem písma. Kopie jednotlivých vyjádření jsou uvedeny v příloze posudku v plném znění.

5.1. Vyjádření příslušných obcí (Přílohy č. 5 - 39)

5.1.1. Vyjádření hlavního města Prahy (Příloha č. 5)

Hlavním důvodem pro budování SO je snaha o vyřešení dopravních problémů ve vnitřní Praze. Z tohoto důvodu se hlavní město ztotožňuje s názorem zpracovatele dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí a k realizaci doporučuje variantu J s vysokým mostem přes Vltavu, což platí jak pro most patrový, tak i pro most s klasickým uspořádáním vozovek vedle sebe. Jedině ve variantě J může silniční okruh účinně snížit zatížení komunikací uvnitř města, jak ostatně vyplývá z příložených dopravně technických výpočtů. Ostatní varianty z tohoto hlediska nemají pro Prahu očekávaný význam. Varianta J je v souladu s platným územním plánem hl. m. Prahy.

Pro hl.m. Prahu bude v roce 2010 podle dopravně inženýrských podkladů ÚDI Praha skutečně nejvhodnějším řešením varianta J. Otázkou ovšem zůstává, zda kritérium dopravních zátěží v roce 2010 je tím správným kritériem, podle kterého má být varianta k realizaci vybrána.

Z **urbanistického hlediska** je trasa varianty J v levobřežní části vedena převážně neurbanizovaným územím a průchod městskou částí Suchdol je trasován v nezastavěném území, které je dlouholetou územní rezervou pro komunikaci tohoto typu. Negativní dopady do okolního urbanizovaného prostředí jsou výrazně zmírněny vedením SO i přivaděče pod zemí.

Možnost dalšího zmírnění negativních dopadů na imisní situaci v Suchdole ve variantě J optimalizací vzduchotechniky tunelu Suchdol byla prokázána v podkladech doplněných firmou ATEM Praha (Příloha posudku č. 81).

Trasa varianty J je v území východně od údolí Vltavy vedena v daných přírodních podmínkách v optimální poloze. Z urbanistického hlediska je přijatelnou za podmínek realizace doplňujících opatření řešených v dalších stupních dokumentace:

1. prověření a doplnění přístupu a pěších propojení po okraji Čimického a Dražanského údolí v poloze náhorní plošiny
2. výraznější uplatnění zeleně, jako prvku upravujícího působení stavby v pohledovém horizontu obytných sídel Čimic a Dolních Chaber
3. prodloužení navrhovaného sjezdu v km 12 na Čimice a Dolní Chabry z ul. Spořické až k ul. Dopraváků, protože ul. Spořická je místní obslužnou komunikací procházející historickými jádry Čimic a Dolních Chaber v stísněných prostorových podmínkách a další zatěžování těchto sídel průjezdovou automobilovou dopravou je nepřijatelné.

Výše uvedená opatření jsou zahrnuta do návrhu stanoviska.

Z hlediska **ochrany přírody a krajiny** se jako nejméně konfliktní jeví varianta Ss. Zpracovatelem předložené dokumentace je doporučena k dalšímu sledování varianta J. Varianty Sc, Sd a T jsou nevhodnější z hlediska krajinářského, varianta J způsobuje největší zásah do lokalit s cennou faunou a flórou. Z hlediska ochrany přírody a krajiny je varianta J přijatelná, pokud budou splněna všechna opatření zmírňující negativní dopady na přírodně i krajinářsky velmi hodnotné lokality nacházející se na trase. Z nich jsou nejdůležitější opatření týkající se PP Sedlecké skály - přírodně nejvíce cenného území na trase varianty J. Je nutno nadále sledovat průchod severní částí PP a nejpříznivější polohu mostu stanovit na základě detailního botanického průzkumu. Pro zlepšení situace na lokalitě doporučujeme odstranit z výslunných svahů nevhodné náletové dřeviny. Vzácné druhy organismů jsou zde totiž vázány na trvalé bezlesí.

Uvedené podmínky jsou zahrnuty do návrhu stanoviska. Jako podmínka realizace varianty J je navrženo vyloučení stavebních zásahů do PP Sedlecké skály a Zámky. Jako kompenzační opatření je doporučeno zpracování managementu pro PP Sedlecké skály a PP Zámky.

Přemostění Vltavy u Suchdola je nutno řešit s minimálními zásahy do svahů nad řekou. Podvarianta Jr (patrový most) by oproti původní variantě J přinesla pozitivum menšího srážkového a světelného stínu pod mostem. Její celkovou vhodnost ale bude možno posoudit až budou známy detailní technické parametry tohoto řešení.

Pro úsek přemostění Vltavy definujeme v návrhu stanoviska podmínky, které musí zvolené technické řešení mostního objektu splnit. Z uvažovaných variant těmto podmínkám nejvíce vyhovuje dvoupatrový most (varianta Jr).

Další opatření týkající se varianty J byla formulována ve vyjádření města z května 1999 a jsou platná dodnes. Doporučení uvedená k této variantě v předložené dokumentaci považujeme za správná a měla by být splněna.

Ve vyjádření z r. 1999 se z hlediska vlivů na přírodu a krajinu konstatuje: Problematické je umístění dešťové usazovací nádrže "Suchdol - Za hájem" v ochranném pásmu přírodní památky Sedlecké skály. Zcela vyhovující není ani alternativní umístění nádrže těsně vedle Kozích hřbetů.

Detailní lokalizaci DUN a RN doporučuji vyřešit v následujících fázích přípravy záměru. Najít nejméně špatné místo v Suchdole bude nepochybně obtížné. Nicméně jsem přesvědčen, že v obou uvedených lokalitách je umístění nádrží akceptovatelné.

V dokumentaci není dostatečně vyřešena a tudíž ani analyzována problematika staveništní dopravy (stavební a výkopové materiály). Uvedena je pouze zmínka o vybudování dopravní štolky přes Sedlecké skály k účelově zřízenému přístavišti na Vltavě bez vyhodnocení realizace a provozu těchto zařízení.

Stanovení lokality (lokalit) pro uložení přebytku výkopového materiálu včetně stanovení způsobu dopravy ve variantě J doporučuji v návrhu stanoviska vyřešit v dalších fázích přípravy záměru před zahájením územního řízení. Pro případnou dopravu přebytku do nákladních člunů na Vltavě doporučuji uplatnit stejné podmínky jako pro výstavbu mostního objektu přes Vltavu, tj. nepřipustnost jakéhokoliv stavebního zásahu do PP Sedlecké skály.

Trasa SO v tomto posuzovaném úseku kříží navržený lokální biokoridor propojující Šárecké údolí s Kopaninským hájem. Řešení zapracované do N ÚPn HMP (přímé propojení těchto významných lesních celků) bude sice v prostoru křížení technicky náročné, ale hl.m. Praha přesto nepodporuje alternativní vedení, které posouvá přechod biokoridoru přes trasu SO o cca 2 000 m východněji. Lze naopak doporučit spojení biokoridoru s mimoúrovňovým převedením stávající silnice do Horoměřic.

V tomto případě souhlasím s návrhem zpracovatelů dokumentace EIA přeložit biokoridor LBK 31 do stopy lokálního biokoridoru LBK 30 a překonat silniční okruh v km cca 5,0 společně s polní cestou nadjezdem.

Situační řešení a polohu mimoúrovňové křižovatky Čimice je nutno upravit tak, aby nezasahovala do stromořadí (tzv. Čimického větrolamu) propojujícího Čimice s Drahanským údolím.

Tento požadavek je vzhledem k požadovaným parametrům silničního okruhu a MÚK Čimice prakticky nesplnitelný. Větrolam bude v každém případě přerušen tělesem silničního okruhu, MÚK byla v předloženém technickém řešení navržena tak, aby byl minimalizován zásah do lesních porostů Drahanského údolí.

Při výběru varianty přemostění Vltavy je nutné zajistit ochranu botanicky hodnotných lokalit skalních výchozů.

Je zajištěno podmínkami v návrhu stanoviska.

Zachování krajinné hodnoty území, kterým prochází vedení trasy silničního okruhu, požaduje hl.m. Praha podpořit realizací dvou základních opatření. Maximální únosnou mírou zapuštění nivelety komunikace oproti úrovni okolního terénu v kombinaci s realizací všech navržených překrytí a výsadbou nových kompenzačních porostů zejména v místech, kde nelze komunikaci zapustit pod úroveň terénu.

Technické řešení tuto podmínku respektuje, výsadba porostů je zahrnuta do návrhu stanoviska.

V části týkající se **vlivu na vodní toky a odvodnění** jsou shrnuty dílčí závěry dokumentace. Kromě jiného se ve vyjádření konstatuje:

Z posuzovaného vlivu chemické údržby komunikací v zimním období vyplývá, že v Čimickém, Dražanském a Mratínském potoce budou v zimním období přesahovány hodnoty přípustného stupně znečištění pro povrchové vody dle NV č. 82/1999 Sb. Hodnoty tolerančního limitu pro sladkovodní organismy dle ČÚOP ale nebudou takto zvýšeným znečištěním dosahovány. Omezení nadlimitních koncentrací chloridových iontů je třeba zajistit údržbou komunikací technologií postřiku roztokem se sníženými dávkami solí, případně v kombinaci s použitím inertních materiálů.

Souhlasím. Návrh stanoviska obsahuje doporučení monitoringu kvality těchto toků. V případě zjištění nadlimitní koncentrace chloridů v povrchových vodách bude nutné provést odpovídající opatření, v krajním případě nahrazení posypových solí inertními materiály.

Realizace tunelového úseku SO ve variantě J si vyžádá zásah do zásoby podzemních vod, čímž dojde ke snížení vodnosti Suchdolského potoka. Konkrétní dopady na lokalitu a návrh preventivních opatření bude nutné řešit v následné projektové přípravě.

Požadavek na zpracování podrobného hydrogeologického průzkumu je zahrnut do návrhu stanoviska.

Z hlediska **hospodaření s odpady** nemáme ohledně skladby odpadů k dokumentaci připomínky. Za nedostatek pouze považujeme fakt, že v předložené dokumentaci není zpracována bilance výkopových zemín. Doporučujeme doplnit alespoň hrubý odhad množství vyprodukovaných a následně znovu využitých výkopových zemín, resp. návrh na způsob zneškodnění (uložení) jejich přebytků.

V dokumentaci je pouze konstatováno, jak velký přebytek výkopových zemín se předpokládá (u var. J se jedná o 4 491 000 m³, u var. Ss o 308 300 m³). Není zde řečeno, jak se se zemínou naloží. V blízkosti SO se nenachází lokalita, kde by bylo možné větší množství zeminy deponovat. Dokumentace doporučuje odvoz zeminy na vzdálenější lokality s využitím železniční a lodní dopravy. S tímto doporučením

souhlasím. Stanovení lokality (lokalit) pro uložení přebytku výkopového materiálu včetně stanovení způsobu dopravy ve variantě J doporučuji v návrhu stanoviska vyřešit v dalších fázích přípravy záměru před zahájením územního řízení. Pro případnou dopravu přebytku do nákladních člunů na Vltavě doporučuji uplatnit stejné podmínky jako pro výstavbu mostního objektu přes Vltavu, tj. nepřipustnost jakéhokoliv stavebního zásahu do PP Sedlecké skály.

Z hlediska **posouzení vlivu předkládané stavby na geologické a hydrogeologické poměry** v území lze konstatovat, že předložená dokumentace je zpracována kvalitně a v dostatečném rozsahu a lze ji proto v plné míře akceptovat.

Souhlasíme s navrženými opatřeními - doplňující průzkumy, realizace monitorovacích systémů atd., jež jsou uvedena v kap. C.IV.D.

Jednotlivá opatření jsou zahrnuta do návrhu stanoviska.

Z **akustického hlediska** je předložená dokumentace zpracována na vysoké profesionální úrovni. Z předložených variant se z akustického hlediska jeví jako nejvýhodnější varianta J nebo Ss.

Z **hlediska hodnocení kvality ovzduší ...** souhlasíme se závěrem zpracovatele dokumentace, že nejvhodnější se jeví varianta J (je nutno dořešit zatížené lokality v dalších stupních projektové dokumentace). Podmínkou realizace je dořešení umístění, výšky a vzduchotechnických parametrů výduchů z tunelů na trase SO i přivaděče Rybářka.

Optimalizace vzduchotechniky tunelu Suchdol zpracovala firma ATEM Praha v rámci posudku EIA (Příloha posudku č. 81). Navržená opatření zajistí dodržení imisních limitů v zastavěném území Suchdola i na plochách určených územním plánem pro obytnou zástavbu.

5.1.2. Vyjádření městské části Praha 6 (Příloha č. 6)

Městská část Praha 6 ... souhlasí s realizací výše uvedené stavby ve variantě J s podvariantou Jr. Dále následuje výčet důvodů, proč městská část Praha 6 preferuje variantu J.

Souhlas s realizací varianty je doplněn seznamem připomínek a požadavků:

V projektové dokumentaci pro územní řízení požadujeme detailně zpracovat umístění, výšku a vzduchotechnické parametry výduchů z tunelů na trase SO (i přivaděče Rybářka). V případě nutnosti stavby výduchů zplodin z tunelů výšky 30 m a vyšších požadujeme v exponovaných polohách na hraně Vltavské kotliny prokázat na

dálkových pohledech jejich případný rušivý efekt do horizontu krajiny.

Optimalizace vzduchotechniky tunelu Suchdol zpracovala firma ATEM Praha v rámci posudku EIA. Výška výduchů vzduchotechniky nepřesahuje 30 m (Příloha posudku č. 81). Navržená opatření zajistí dodržení imisních limitů v zastavěném území Suchdola i na plochách určených územním plánem pro obytnou zástavbu.

Vzhledem k předpokládanému zatížení hlukem a prašností dané oblasti během výstavby požadujeme, aby v dalších stupních projektové dokumentace byly respektovány následující podmínky:

- pro fázi stavebního řízení vypracovat detailní akustickou studii řešící problematiku hluku individuálními protihlukovými opatřeními představovanými výměnou oken v kombinaci se systémem AEROPAC a ochrannými protihlukovými clonami, tak aby nebyl překročen hygienický limit.
- organizačně zabezpečit provádění trhacích prací a využívání veškerých stavebních strojů v obytné zástavbě výhradně v denní době
- vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném, s postupným uváděním do provozu, aby byla minimalizována zátěž vlivem stavebních prací na celém území v letech 2003 - 2007, eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, deponií zemin a stavebních komunikací
- konkretizovat rozsah demolic včetně trhacích prací a s tím související vliv stavební činnosti na životní prostředí, což projektová dokumentace neřeší
- v zájmu snížení ekologických dopadů na MČ Praha 6 při odvozu přebytečné vytěžené zeminy a hlušiny z terénních prací (4 491 000 m³) předjednání přepravních tras s ohledem na zvolené deponie, zásadně nesouhlasíme s vedením dopravy směrem do centra města, požadujeme pro přesun hmot v maximální míře využít železniční a lodní dopravu
- po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku a ověřit účinnost provedených protihlukových opatření.

Uvedené požadavky jsou obsaženy v návrhu stanoviska.

B) Z hlediska problematiky odpadů požadujeme, aby v dalších stupních projektové dokumentace byly respektovány následující podmínky:

- v dalších stupních projektové dokumentace upřesnit jednotlivé druhy odpadů a stanovit jejich množství a předpokládaný způsob likvidace v souladu se zákonem č. 125/1997 Sb., o odpadech
- jelikož určitá část materiálu z demolice vozovky může být kontaminována požadujeme, aby tento materiál byl zneškodněn na základě konkrétních koncentrací látek v souladu s platnými předpisy v odpovídajícím komerčním zařízení (např. dekontaminační plocha, skládka nebezpečných odpadů)

- sanaci a rekultivaci bývalé skládky v údolí souběžném severně s Kamýckou ul. ve směru na Sedlec požadujeme provádět dle ČSN 83 80 35 skladování odpadů - uzavírání a rekultivace skládek
- v dalších stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a ostatních látek škodlivých vodám včetně průběžně skladovaných množství, ukládat je pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s příslušnými vodohospodářskými předpisy a předpisy odpadového hospodářství
- v rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich zneškodnění
- odpady vzniklé údržbou a provozem komunikace musí být dle povahy a množství shromažďovány nebo okamžitě odváženy na místo zneškodnění
- omezit kontaminaci půdy vhodně zvolenými výsadbami dřevin, které plní funkci biofiltrů a zároveň jsou odolné vůči emisím z automobilové dopravy.

Všechny požadavky vyplývají z platných právních předpisů, platí pro výstavbu a provoz jakékoliv komunikace a není nutné je uvádět v návrhu stanoviska. Do návrhu stanoviska je převzat pouze požadavek na odpovídající sanaci a rekultivaci skládky u Kamýcké ulice, který je specifický pro posuzovanou stavbu.

C) Jelikož během provádění stavebních prací existuje riziko chemického znečištění i riziko porušení břehů vodních toků požadujeme následující opatření:

- pro stavbu bude vypracován plán havarijních opatření pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám podle zák. č. 138/1973 Sb., o vodách s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby a v případě havárie bude nezbytně nutné postupovat podle pokynů v tomto plánu
- na plochách zařízení stavenišť v zátopovém území nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob PHM pro stavební mechanismy
- veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v zátopovém území odváženy
- na plochách zařízení stavenišť v zátopovém území budou stavební mechanismy odstaveny v minimálním počtu a budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek, pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné plechové nádoby

Bude zahrnuto do návrhu stanoviska.

- odkanalizování zpevněných ploch SO požadujeme řešit jako separátní odvodnění s odkanalizováním přes systém sběrné kanalizace komunikace SO a systém záchytných příkopů v úsecích terénních zářezů trasy. Znečištěné odpadní vody musí být odváděny přes čistící zařízení lapolů a retenční nádrže do vhodných vodotečí v území, případné umístění retenčních nádrží

na území Prahy 6 musí být předem projednáno a odsouhlaseno MČ Praha 6

Navržené technické řešení odvodnění silničního okruhu tento požadavek respektuje. Konkrétní technické řešení jednotlivých stavebních objektů systému odvodnění bude navrženo v dalších stupních projektové přípravy.

- další stupně projektové dokumentace budou respektovat při stavebních pracích požadavek na minimalizaci zásahů do břehových porostů a koryta včetně zajištění břehů přírodními materiály, návrh řešení musí být odsouhlasen vodohospodářským orgánem i orgánem ochrany přírody.

Je zahrnuto v návrhu stanoviska.

D) Z hlediska posouzení stavu bioty, krajiny a provedení vyhodnocení vlivů na přírodu a krajinu s ohledem na specifické přírodní podmínky v Praze 6 požadujeme:

- minimalizovat zásah do přírodní památky, přírodního parku a jejich ochranného pásma (Sedlecké skály, Šárka - Lysolaje)

Požadavek je zahrnut do návrhu stanoviska.

- v dalším stupni projektové dokumentace vypracovat pro vedení trasy podrobný záborový elaborát pro vynětí půdy ze zemědělského půdního fondu podle bonit a kultur, a to včetně ploch pro zařízení staveniště

Bude zpracováno v dalších fázích projektové dokumentace, vyplývá z platných právních předpisů.

- vyloučit z úvah o lokalizaci zařízení staveniště pozemky s výrazným podílem mimolesních porostů dřevin, zařízení staveniště musí být umístěno v dostatečné vzdálenosti od břehové hrany toků za podmínek ochrany kvality vody a břehových porostů

Je zařazeno do návrhu stanoviska. Většina zařízení staveniště je v technické studii navržena na pozemcích bez přítomnosti porostů dřevin.

- v dalším stupni projektové dokumentace doložit pouze nezbytně nutný rozsah kácení a kompenzovat ho náhradní výsadbou podle schválené dokumentace sadových úprav, přičemž hodnota dřevin v navržených sadových úpravách bude minimálně v hodnotě kácených dřevin

- zemní valy a protihlukové stěny mimo mostní objekty doplnit vhodnými vegetačními úpravami

Požadavek na zpracování projektu sadových úprav a na kompenzační výsadbu za pokácené dřeviny je zahrnut do návrhu stanoviska.

- s ohledem na minimalizaci dopadů na faunu i ve vztahu k možnému ovlivnění celých ekosystémů požadujeme navrhnout řadu zmírňujících opatření s tím, že jejich konkretizace bude provedena v projektové dokumentaci pro územní řízení.

V procesu EIA jsou navržena hlavní opatření pro minimalizaci dopadů výstavby a provozu posuzované komunikace na faunu (zejména záchranná opatření před výstavbou a opatření usnadňující živočichům překonání tělesa silnice). Další konkrétní návrhy může uplatnit orgán ochrany přírody a krajiny v územním řízení.

E) Požadujeme splnění všech podmínek uvedených v kapitole "Popis opatření navržených k prevenci, eliminaci a kompenzaci účinků na životní prostředí".

Opatření navržená v dokumentaci jsou prakticky v celém rozsahu zahrnuta do návrhu stanoviska společně s dalšími opatřeními, která vyplynula z požadavků orgánů státní správy, obcí a veřejnosti a s opatřeními navrženými zpracovatelem posudku.

5.1.3. Vyjádření městské části Prahy 8 (Příloha č. 7)

Městská část Praha 8 souhlasí s dalším zpracováním varianty J, a to za předpokladu, že budou realizována všechna opatření uvedená v dokumentaci o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí a rozvíjena v dalších projekčních stupních na základě znalostí vyplývajících z prováděných detailních průzkumů.

Opatření navržená v dokumentaci jsou prakticky v celém rozsahu zahrnuta do návrhu stanoviska společně s dalšími opatřeními, která vyplynula z požadavků orgánů státní správy, obcí a veřejnosti a s opatřeními navrženými zpracovatelem posudku.

Ve vyjádření zastupitelé Prahy 8 upozorňují na alarmující stav individuální a městské hromadné dopravy na území Prahy 8 a uvádějí výsledky "Analýzy stávajícího stavu dopravy v území Městské části Praha 8". Z této analýzy vyplývá jako nejvhodnější vedení SO kolem Prahy, stavba 519 Suchdol - Březiněves ve variantě J, vedení v jakékoliv jiné variantě je z hlediska dopravní obsluhy území Městské části Praha 8 nepřijatelné.

5.1.4. Vyjádření městské části Prahy 9 (Příloha č. 8)

V usnesení rady městské části se konstatuje, že doporučuje zvolit variantu řešení J včetně zapracování podmínek OŽPD ÚMČ Praha 9 do projektové dokumentace k územnímu řízení.

Odbor životního prostředí a dopravy ÚMČ Praha 9 v úvodu konstatuje, že téměř všechny varianty zasahují do přírodovědecky cenných lokalit. Za nejvíce dominantní problém označují přemostění Vltavy. Upozorňují na vysoké zábory zemědělské půdy a v případě varianty J na největší zábor lesní půdy.

Navrhovaná stavba by mohla být přijatelná po respektování v jednotlivých kapitolách uvedených opatřeních, která by se měla týkat především:

- minimalizovat vlivy na maloplošná chráněná území a nepodceňovat jejich význam a funkci
- přehodnotit nutnost střetu stavby s těmito územími a do dalšího stupně dokumentace zanechat způsob jejich ochrany při stavbě
- minimalizovat zásahy do lesních porostů
- šetrný přístup při stavbě v nivě Vltavy

Tato opatření jsou součástí kap. C.IV. *Popis opatření navržených k prevenci, eliminaci, případně kompenzaci účinků na prostředí* dokumentace a jsou zahrnuta i do návrhu stanoviska.

- značné úsilí věnovat zpracování návrhů k jednotlivým přemostěním (mostní tělesa) a jejich architektonické podobě, respektive více návrhů pro jeden most, ke kterým by se společně vyjadřovali nejen technologové a stavební architekti, ale i odborníci na estetický projev a krajinářští architekti, tak aby především most přes Vltavu, mohl být civilizační prvek přinášející nové estetické hodnoty

Výběr konkrétního technického řešení doporučujeme provést v následujících fázích přípravy záměru. Pro výběr jsme stanovili v návrhu stanoviska podmínky z hlediska vlivů na životní prostředí. Z dosud známých variant mostního objektu těmto podmínkám nejlépe vyhovuje dvoupatrový most ve variantě J (podvarianta Jr v dokumentaci EIA). V případě realizace trasy podle varianty Ss bude nezbytné zpracovat nový projekt přemostění Vltavy. Při výběru nejvhodnějšího řešení doporučujeme zohlednit požadavky ochrany přírody (především vliv mostu na krajinný ráz a minimalizace zásahů do svahových partií Vltavy).

- minimalizovat vytlačení přirozené flóry, ovlivnění její druhové skladby ruderálním plevellem a "novým" ozeleněním

Ruderální rostliny se ve velké míře šíří podél komunikací. Důvodem je zvýšená zátěž prostředí (emise, prach, solení), která eliminuje cennější rostlinné druhy. Tento negativní vliv komunikací se projevuje zejména v jejich těsné blízkosti a lze jej pouze částečně zmírnit pravidelnou údržbou okolí silnice a výsadbou odolných dřevin. Pro ozelenění stavby doporučujeme využít domácích dřevin dle návrhu dokumentace. Dále doporučujeme pravidelné monitorování ploch zasažených stavbou a v případě rozšíření nebezpečných invazních druhů (bolševník obrovský, křídlatka, netýkavka žlaznatá aj.) doporučujeme včasnou likvidaci těchto druhů.

- zmapovat přirozené migrační trasy živočichů s důrazem na lesní savce, do výkresové dokumentace zaznamenat a navrhnout biotopy

V dokumentaci EIA jsou navrženy migrační přechody na základě struktury ÚSES a na základě technických parametrů silničního okruhu. Návrh stanoviska obsahuje požadavek na detailní zmapování migračních cest a na jeho základě provedení optimalizace parametrů jednotlivých objektů pro migraci, případně změnu jejich lokalizace nebo zařazení dalších objektů.

- v otázce nové zeleně respektovat přirozená společenstva v ohledu skladby a použití sortimentu, ale také při zakládání těchto ploch respektovat potřebu pro budoucnost vytvořit vhodné biotopy pro co možná nejširší počet druhů živočichů, v této souvislosti vyznačit a ponechat také přechodové biotopy, které se vyskytují v zájmovém území v nejrůznějších podobách

Souhlasím a domnívám se, že návrh dřevin uvedený v dokumentaci odpovídá požadavku. Přesné rozmístění jednotlivých dřevinných druhů kolem komunikace bude nezbytné provést v dalším stupni projektové dokumentace.

- při zakládání pásů nové izolační zeleně, u zastavěných a obydlených úseků a v úsecích sloužících k rekreaci, postupovat s realizací v minimálním zpoždění za stavbou tělesa, tak aby nová zezeň byla co nejdříve funkční a nečekalo se s jejím realizováním až po dokončení celé stavby

Souhlasím, bude uvedeno v návrhu stanoviska.

- do další dokumentace rozvést způsob a rozsah monitoringu maloplošných chráněných území a jejich okolí ve všech rysech a to jak během stavby, tak v období po dokončení (mimo jiné definovat zásahy a jejich následné provedení při rozšíření ruderalních nebezpečných bylinných plevelů a při rozšiřování akátů)

Je zahrnuto do návrhu stanoviska .

- v největší míře eliminovat zásahy do okolí při stavbě vlastního okruhu, přemostění a tunelů.

Je zahrnuto do návrhu stanoviska.

Odbor životního prostředí a dopravy ÚMČ Praha 9 bere na vědomí veškeré souvislosti, a to především potřebu této stavby z hlediska dopravní obslužnosti hl. m. Prahy (a to zvláště centra města), na kterou bude mít tato stavba v případě její realizace kladný vliv.

5.1.5. Stanovisko městské části Prahy - Suchdol (Příloha č.9)

...Na rozdíl od původní verze splňuje dokumentace EIA kritérium variantnosti a současného posuzování všech variant jakož i snahu o zahrnutí všech vlivů. Přesto však některé aspekty zůstaly prakticky nepovšimnuty a především interpretační část dokumentace je velmi problematická.

Ze srovnání hodnocení jednotlivých odborných kapitol vyplývá, že nejpříjatelnější je varianta Ss, na rozdíl od konstatování uvedeného v závěru celkového zhodnocení. Kde je zcela nepodloženě konstatováno u varianty J pozitivní ovlivnění stavu životního prostředí území části centrální Prahy reprezentované cca 300 tisíci zde žijícími obyvateli a současně nezhorší v území lokalizace stavby prostředí ovlivňující zdraví obyvatel pod stanovené hygienické limity.

a) toto tvrzení není podloženo žádným relevantním údajem uvedeným v odborných kapitolách

b) nepotvrzují jej ani grafy zátěžového modelu, kde rozdíly zátěží v jednotlivých variantách jsou v mezích nepřesnosti modelu a predikce zátěží v r. 2010.

V posudku jsme provedli podrobnou analýzu dopravních zátěží ve variantách J a Ss z dopravně inženýrských podkladů (kapitola posudku *6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení*). Z analýzy vyplývá, že ve variantě Ss budou zřetelně vyšší dopravní zátěže na městském okruhu a navazujících komunikacích. Z rozptylové studie vyplývá příznivější imisní situace na území Prahy ve variantě J při použití dopravních zátěží z dopravně inženýrských podkladů. Trend vyšších

dopravních zátěží v Praze ve variantě Ss do určité míry potvrzují i hodnoty stanovené Útvarem rozvoje hl.m. Prahy, i když rozdíly mezi variantami J a Ss nejsou v modelu ÚRM tak zřetelné (viz kapitola posudku *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*). Velikost rozdílu v pozitivním působení variant Ss a J na Prahu nelze na základě podkladů dostupných v procesu EIA stanovit.

Jak vyplývá z příložených dokumentů ministerstva dopravy a spojů (materiály ISPA) a evropské agentury TINA (mapy multimodálních koridorů), je okruh součástí transevropské tranzitní dopravy, což není uváděno v záměrech stavby.

Skutečnost, že silniční okruh je součástí transevropské dopravní sítě je zřejmě důležité z formálního hlediska klasifikace této komunikace. Z hlediska vyhodnocení vlivů na životní prostředí tato skutečnost sama o sobě nemá žádný praktický dopad, důležité jsou dopravní zátěže na silničním okruhu, které z této skutečnosti vyplývají (viz další bod).

Rovněž nám připadají nevěrohodné údaje o velikosti tranzitní dopravy na SO po vstupu naší republiky do EU (tj. po zrušení celnic) a po propojení dálnic D8 a D5 s německými dálnicemi.

Vyjádření k tranzitní dopravě zpracoval pro potřeby posudku EIA pan ing. F. Klouda, ŘSD ČR, správa Čimice. Ve svém vyjádření konstatuje, že ...*"vliv vstupu do EU (na tranzitní dopravu přes ČR) dnes nikdo neumí odhadnout, nejsou však žádné důvody předpokládat několikanásobný nárůst"*.

Důrazně upozorňujeme na jistý důsledek při realizaci varianty J - suchdolské a v případě, že se orgánům hl. m. Prahy "nepodaří" prosadit postavení MO v úseku Strahovský tunel - Pelc Tyrolka, bude jako "městský okruh" sloužit suchdolský most přes Vltavu, jež bude součástí transevropské dálniční sítě a spolu s "přivaděči" tvořenými především ulicemi Svatovítská, Vítězným náměstím, Jug. Partyzánů atd. a Čimická a Ústecká na druhém břehu Vltavy, což povede ke zbytečnému sloučení tranzitní a městské dopravy s negativním dopadem na životní prostředí.

To je nepochybně pravdivé konstatování, možnost vzájemné zaměnitelnosti silničního a městského okruhu v severozápadní části Prahy je někdy prezentována jako výhoda varianty J. Oba stavy (s MO i bez MO) jsou v dokumentaci EIA vyhodnoceny. Nelze pouze vyhodnotit imisní situaci včetně imisního pozadí, neboť pro stav bez MO nejsou údaje o imisním pozadí k dispozici (viz příloha posudku č. 81; doplnění podkladů firmou ATEM Praha).

Multikriteriální hodnocení je jedním z možných východisek jak vyhodnotit vliv mnoha faktorů při výstavbě a provozování záměru. Velmi často je uživateli metoda různými způsoby zjednodušována a upravována, což následně způsobuje znehodnocení výsledků. Přístup použitý v předložené dokumentaci je přesně takovým případem. Jsou sice podrobně uvedeny teoretické podklady a východiska použité metody, a pak následuje rovnou závěr, který není podložen ani jedním reálným číslem. Není dokladován odstup jednotlivých variant, váha jednotlivých kritérií ani výsledná kvantifikace. To že je v závěru uveden odkaz na zpracovatele, u kterého jsou tyto výsledky archivovány, je zcela nedostatečné a ve své podstatě je tím narušen základní princip EIA procedury, tj. zpřístupnit proceduru široké veřejnosti, tak aby se k nim mohla vyjádřit. Požadujeme zveřejnění složení týmu 29 respondentů, kteří hodnotili jednotlivé varianty a výsledky jednotlivých kritérií pro všechny varianty.

Svůj názor na použití multikriteriálního hodnocení v tomto procesu EIA uvádím v kapitole posudku 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*. Při zpracování posudku jsem použil jiný přístup vyhodnocení variant. Skutečnost, že se bude rozhodovat mezi variantami J a Ss je zřejmá i bez multikriteriálního hodnocení. Dále je, podle mého názoru evidentní, že proces EIA nemůže být tím konečným procesem, který vybere jednu z variant J nebo Ss k realizaci. To musí být provedeno na úrovni územního plánu a jednou z možných metod pro určení varianty vhodnější k realizaci může být multikriteriální hodnocení. Ovšem nepochybně šířeji pojaté jak v hodnocených kritériích, tak ve spektru zúčastněných odborníků. Podmínkou pro úspěšnou aplikaci metody multikriteriálního hodnocení je dosažení co nejširšího konsensu ve výběru kritérií a způsobu jejich hodnocení a vzájemného porovnávání.

Multikriteriální hodnocení musí být provedeno přehledně a srozumitelně tak, aby i laická veřejnost byla schopna předloženým výsledkům porozumět.

Popsaná varianta J bude mít zejména tyto závažné vlivy na životní prostředí:

a) výrazné zvýšení zdravotního rizika, způsobené zvýšením hlukové zátěže (nad hygienické limity), především pro obyvatele žijící poblíž MÚK a portálů tunelů, (Výhledy, východní část Suchdola, Dolní Sedlec), způsobené zvýšením imisní zátěže (nad hygienické limity) exhalacemi z provozu a především souhlasným působením vyšších zátěží.

V kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení* je provedena analýza výsledků hlukové studie vzhledem k nařízení vlády č. 502/2000 Sb. V oblasti Suchdola budou překračovány hlukové limity pouze u objektů podél silnice II/241 (Kamýcká ulice) a to zřejmě ve všech variantách (nulová, J, Ss).

Firma ATEM Praha zpracovala v rámci posudku EIA optimalizaci vzduchotechniky tunelu Suchdol (Příloha posudku č. 81). Navržená opatření zajistí dodržení imisních limitů v zastavěném území Suchdola i na plochách určených územním plánem pro obytnou zástavbu.

V žádném hodnocení není nikterak zohledněn sumární účinek leteckého a silničního hluku, který se maximálně projevuje jen ve variantě J v Horoměřicích, Přední Kopanině a Suchdole. V tomto úseku je varianta J umístěna rovnoběžně mezi dráhu 24 a plánovanou dráhu 24L. Dle vyhlášek a předpisů nelze vlivy obou typů hluku "sčítat" a jejich synergický účinek na lidské zdraví není v literatuře popsán, ale je naprosto jasné, že jejich současné působení lidskému zdraví uškodí nežli naopak.

Jak je uvedeno v hlukové studii sumární hodnocení hluku z letecké dopravy a ze silniční dopravy není možné. Tuto problematiku komentují vzhledem k novému nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v kapitole posudku 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*. Uvedené nařízení vlády zajišťuje odpovídající ochranu před hlukem vyloučením možnosti použití korekce +5 dB v okolí hlavních komunikací, kde rozhodujícím zdrojem hluku je hluk z leteckého provozu.

b) výrazné ovlivnění hladiny spodní vody (hladiny ve studních) vlivem drenážního efektu tunelu v oblasti Suchdola. Jak se uvádí ve studii, mnoho domovních studní, které mají pro místní obyvatele značný ekonomický význam, zcela ztratí vodu a nebo se jim hladina sníží o několik metrů.

To je pravda. V případě realizace trasy ve variantě J nepochybně dojde k poklesu úrovně hladiny podzemní vody a v některých studnách ke ztrátě vody. Rozsah ovlivnění stanoví podrobný hydrogeologický průzkum. Tento negativní vliv, byť velmi nepříjemný pro majitele dotčených pozemků a objektů, však nepovažuji za důvod, který by realizaci varianty J vylučoval.

c) ohrožení a zničení přírodních památek - hlavně při výstavbě - (např. přírodní památka Sedlecké skály, Zámky)

Podmínkou pro realizaci varianty J je vyloučení stavebních zásahů do přírodních památek Sedlecké skály a Zámky, viz návrh stanoviska.

d) vybudováním technických zařízení okruhu (suchých poldrů a retenčních nádrží) uprostřed současné zástavby Suchdola a Sedlce bude mít devastující vliv na urbanismus Suchdola a Sedlce jako obytné čtvrti s typickou vilovou a zahradní zástavbou kombinovanou s historickou zástavbou a dojde k trvalému znehodnocení tohoto území a nemožnosti využití k rekreačním účelům (dle plánu hl. m. Prahy) či k zástavbě obytnými objekty (dle programu rozvoje MČ Praha - Suchdol)

Dle údajů v technické studii se na území Suchdola počítá s umístěním dvou dešťových usazovacích nádrží (DUN) a jedné retenční nádrže (RN). Jedna DUN bude umístěna v MÚK Výhledy, druhá u MÚK Rybářka, RN bude umístěna v km cca 7,9. Jsem přesvědčen, že tento rozsah a umístění nezbytných staveb zajišťujících odvádění dešťových vod lze akceptovat. Konkrétní lokalizace a stavební provedení bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace. Zde je možné uplatnit požadavky na přijatelné začlenění těchto staveb do krajiny. V této souvislosti upozorňuji na podmínku nezasahovat stavebními pracemi do přírodní památky Sedlecké skály, která platí i pro odvodnění silničního okruhu.

e) výrazné zvýšení zdravotního rizika a neúměrné zvýšení negativních vlivů a znehodnocení prostředí během výstavby, způsobené pohybem stavebních strojů, přemístováním ohromného množství zeminy (4,5 mil m³) při výstavbě hloubeného tunelu uprostřed obytné zástavby a při výstavbě mostu na jejím okraji.

Výstavba hloubeného tunelu Suchdol a částečně i tunelu Rybářka je nepochybně jedním z kritických míst realizace varianty J. V současné době není známa lokalita (lokality), na které bude přebytečný výkopový materiál odvážen. Nejsou proto známe ani přepravní trasy. Obvykle se vyřešení problému přebytku výkopového materiálu nechává až na dodavatele stavby, který tento problém zpracuje v nabídce do výběrového řízení. V případě posuzované stavby silničního okruhu, zejména pak ve variantě J s největším přebytkem cca 4,5 mil. m³ doporučuji uložení přebytku vyřešit před zahájením územního řízení včetně přepravních tras a včetně odpovídající ochrany obyvatel během výstavby. Uspokojivé vyřešení problému přebytku výkopového materiálu považuji za podmínku další přípravy stavby silničního okruhu ve variantě J. Upozorňuji, že i pro dopravu výkopového materiálu platí podmínka nezasahovat do přírodní památky Sedlecké skály.

f) neúměrně zvýšené riziko kritických situací (havárie v tunelu uprostřed zastavěného území způsobené těžkou dopravou - přeprava nebezpečných, jedovatých a výbušných látek)

Ano, toto riziko existuje. Vedení komunikace v tunelu představuje zvýšené riziko havárií. To platí pro každý tunel a je věcí technického řešení tunelu a organizačních opatření riziko vzniku havárií co nejvíce minimalizovat.

Všechny výše uvedené skutečnosti považujeme za natolik zásadní a závažné, že požadujeme přepracování a doplnění dokumentace.

Souhlasím s názorem, že uvedené skutečnosti jsou závažné. Nemyslím si ale, že závažnost vlivů na životní prostředí může být důvodem k přepracování dokumentace. Jsem přesvědčen, že po doplnění optimalizace vzduchotechniky tunelu Suchdol (příloha posudku č. 81) mám k dispozici všechny nezbytné podklady k odpovídajícímu vyhodnocení varianty J a k formulaci zásadního rozhodnutí, zda realizace varianty J je z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelná a za jakých podmínek.

Na MČ Praha – Suchdol byla doručena stanoviska občanského sdružení PŘISO a České zemědělské univerzity. Vyhodnocení těchto vyjádření je provedeno v kapitole posudku 5.3. *Vyjádření veřejnosti* spolu s vyjádřeními doručenými ostatním dotčeným obcím nebo Ministerstvu životního prostředí.

5.1.6. Stanovisko městské části Praha - Dolní Chabry (Příloha č. 10)

Silniční okruh je součástí nadřazené komunikační sítě města, která by na sebe měla soustředit rozhodující část dopravního provozu. Chybí mapa celého plánovaného okruhu včetně napojení na existující i připravované komunikace, z níž by bylo zřejmé, že okruh bude přebírat dálkovou tranzitní dopravu z dálnic vedoucích do Prahy, tak městskou dopravu.

Souhlasím s tím, že v dokumentaci chybí přehledná mapa celého silničního okruhu hl. m. Prahy včetně míst napojení. Z doprovodných mapek prezentovaných v dokumentaci a z jednotlivých příloh včetně mapových listů však lze o trasách a místech napojení získat dostatečnou představu.

Tyto funkce silničního okruhu jsou uvedeny na str. 4. SO tak má plnit funkci dálnice i MO. Tedy dálniční provoz bude přiveden na území hl. města do obytných částí. Spojování tranzitní dopravy a MO považujeme naprosto nevhodné proto, že buď je tranzitní doprava neodůvodněně vedena územím hl. města se všemi negativními dopady na životní prostředí a zdraví obyvatelstva, nebo je (při vedení dále od města) neúčelná pro spojovací funkci okrajových částí města. Úseky, které již tyto funkce plní, jsou toho důkazem.

Na str. 6 popisují autoři stávající dopravní problémy Prahy. Z tohoto důvodu je nepochopitelné, proč na území města má být převedena dálniční doprava, jejímž cílem není hl. město a která by mohla a měla vést mimo zastavěná území.

To je oprávněná otázka, odpověď na ni však může dát zpracovatel dopravní části příslušných územně plánovacích dokumentací (územního plánu hl.m. Prahy a územního plánu velkého územního celku Pražského regionu). Proces EIA vyhodnocuje předložené varianty z hlediska vlivů na životní prostředí. Konkrétní případ silničního okruhu v úseku Ruzyně - Březiněves je o to složitější, že je nezbytné vyhodnotit a navzájem porovnat vlivy přímo v trase silničního okruhu s vlivy, které budou působit v území vzdáleném od posuzované stavby (na území Prahy). Podrobnější údaje jsou obsaženy v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.*

Hluk a vibrace

Počet obyvatel, ovlivněných účinky stavby je silně podhodnocený, protože neuvažuje vlivy dopravy na silničních přivaděčích. Tabulky na str. 173 (hodnotí počty obyvatel zasažených nadlimitním hlukem), a na str. 175 (odhad relativního rizika poškození zdraví hlukem) neberou vůbec v úvahu dopravu na přivaděčích k novému SO. V úseku Čimice - Zdiby, jsou na mapě za str.4 a za str. 6 vyznačeny tři přivaděče. Jak vyplývá z textu, doprava bude z těchto přivaděčů svedena na Ústeckou ulici v Chabrech, ke které se těsně přimyká podstatná část zástavby Dolních Chaber. Tato skutečnost není uvedena ani hodnocena. Auta pojedou dále na Kobyliské náměstí, které je již dnes téměř neustále přetíženo, o tom se hodnocení nezmiňuje.

Na pravém břehu Vltavy jsou plánovány dvě mimoúrovňové křižovatky - MÚK Čimice a MÚK II/608, třetí mimoúrovňovou křižovatkou je MÚK Březiněves, která napojuje silniční okruh na dálnici D8. Z MÚK Čimice bude postaven nový přivaděč, v dokumentaci EIA zaústěný do Spořické (Čimické) ulice, v MÚK II/608 bude plnit funkci přivaděče silnice II/608 (Ústecká ulice). V hlukové studii je vyhodnocen hluk pouze v Čimické ulici, v Ústecké ulici vyhodnocen není.

Problém přivaděčů je z hlediska hluku u podobných staveb většinou významnější než problém samotné posuzované komunikace. Vždy se řeší otázka, do jaké vzdálenosti na přivaděčích se mají hodnotit vlivy dopravy na těchto přivaděčích. Jsem přesvědčen, že v zastavěném území, které je řešeno územním plánem, by problém vyvolaných dopravních zátěží na městské dopravní síti měl řešit územní plán. Proces EIA by měl vyhodnotit především vlivy vyvolané přímo výstavbou a provozem posuzované stavby.

Pozemky určené k bydlení v Dolních Chabrech v ul. U Václava, jižně od Spořické ul. směrem k ul. Dopraváků i pozemky podél plánovaných přivaděčů ztrácí na atraktivitě. Jižní varianta podstatným způsobem omezí možnost rozšiřování bytové zástavby na severním okraji Prahy.

Souhlasím s názorem, že výstavba silničního okruhu ve variantě J může snížit atraktivitu některých pozemků na území Dolních Chabech. To je opět záležitost pro územní plán, který vliv silničních staveb musí zohlednit v návrhu využití území. V návrhu stanoviska doporučuji prověřit možnost oddálení trasy silničního okruhu v úseku MÚK Čimice - MÚK II/608 severním směrem na hřeben (horizont) mezi Dolními Chabry a Zdiby. Dále doporučuji navrhnout a realizovat mostní objekt přes Dražanské údolí v „nehlučném“ provedení a protihlukové stěny realizovat na obou stranách mostu.

Není vyhodnocen sumární vliv hluku letecké a silniční dopravy. Podstatná část trasy J leží v prostoru vlivu hluku z letecké dopravy a je proto z hlediska vlivu hluku nejhorší.

Na str. 173 je komentován synergický účinek hluku leteckého provozu a hluku pozemní dopravy. Skutečnost, že se tímto vlivem nikdo nezabýval a není popsán účinek na lidské zdraví je použita jako argument k vypuštění z jeho hodnocení.

Jak je uvedeno v hlukové studii sumární hodnocení hluku z letecké dopravy a ze silniční dopravy není možné. Tuto problematiku komentuji vzhledem k novému nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v kapitole posudku *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*. Uvedené nařízení vlády zajišťuje odpovídající ochranu před hlukem vyloučením možnosti použití korekce +5 dB v okolí hlavních komunikací, kde rozhodujícím zdrojem hluku je hluk z leteckého provozu.

Závěry, vyvozené z porovnání variant z hlediska vlivů emisí na zdraví obyvatel na str. 183, vzbuzují nedůvěru. Použitá metodika je nepřehledná a nedůvěryhodná proto, že dokládá nejmenší vliv v případě varianty J, která umožní největšímu množství aut vjezd do vnitřní Prahy a přivádí dálkovou dopravu až na území Prahy a do rizikových profilů.

Rozptylová studie a hodnocení zdravotních rizik dokládají poměrně jednoznačně, že nejpriznivější pro obyvatele Prahy je varianta J. To platí pro rok 2010 za předpokladu správnosti vstupních podkladů - zejména dopravních zátěží v dopravně inženýrských podkladech. Podrobnější informace jsou uvedeny v posudku v kapitolách *6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení a 7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*.

Hodnocení narušení faktoru pohody na str. 185 formulované jako "zprovoznění silničního okruhu přinese kladné změny obyvatelům žijícím kolem stávajících komunikací a záporné obyvatelům žijícím v okolí vybrané varianty silničního okruhu" považujeme

za nic neříkající obecné klišé, které s hodnocením nemá nic společného.

Narušení faktorů pohody je kapitola předepsaná v Příloze č. 3 zákona č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. Vlivy na faktory pohody nelze vyhodnotit kvantitativně a proto se zpracovatelé dokumentací EIA uchylují k obecným formulacím. Rozhodující je vyhodnocení kvantifikovatelných vlivů jako jsou hluk a emise z dopravy, které bylo v dokumentaci EIA provedeno odpovídajícím způsobem.

Vlivy na obyvatelstvo

Na str. 144 připouštějí autoři, že stavba negativně ovlivní dotčené území. Vzroste dopravní úrazovost, nehodovost, emise hluku, emise škodlivin z výfukových plynů (NO_x, Co, prach, těžké kovy, saze, karcinogenní PAU). Dokumentace však nehodnotí, jak daleko od plánované stavby se toto ovlivnění projeví a zamlčuje, že tyto projevy budou i v okolí dálničních přivaděčů.

K problematice přivaděčů jsem se vyjádřil výše.

Tvrzení, že navržená stavba přinese pozitivní ovlivnění obyvatel centrální části Prahy, je platné pro variantu S.

Vybudování silničního okruhu v jakékoliv variantě přinese pozitivní ovlivnění obyvatel centrální části Prahy. Z dopravně inženýrských podkladů (dopravní zátěže) však vyplývá, že trasy silničního okruhu blíže Praze ovlivní centrální část Prahy více než trasy vzdálenější.

Situování stavby ve vztahu k územně plánovací dokumentaci

Podle autorů hodnocení dosud "nezrealizované" úseky byly "zohledněny koridory pro varianty vedení jeho trasy v rámci schváleného územního plánu z roku 1994". "Trasa silničního okruhu byla stabilizována a její územní příprava zpracována do územních plánů z roku 1996 a dubna 1997".

Jak vyplývá z textu závěru kapitoly na str. 142, je v územně plánovací dokumentaci zakotvena varianta J. Rovněž tak v územně plánovací dokumentaci Horoměřic a Zdib. Ostatní varianty silničního okruhu nejsou údajně uvažovány. Takto formulovaný text vyvolává dojem, že o vedení trasy bylo rozhodnuto a hodnocení EIA je zcela formální bez ohledu na její zjištění. Zvolené formulace snad mají vyvolat dojem, že jiná možnost než použít variantu J není a jsou pokusem o manipulaci s údaji.

Zpracovatelé dokumentace EIA pouze konstatují současný stav územních plánů měst a obcí z hlediska silničního okruhu, nejedná se o záměrnou manipulaci s daty.

Autoři zcela opomíjí skutečnost, silniční okruh je veden v územním plánu velkého územního celku středočeské aglomerace z r. 1977 přibližně v trase S.

Ano, zpracovatelé dokumentace EIA opominuli skutečnost, že trasa silničního okruhu je zpracována v územním plánu velkého územního celku Pražské a středočeské sídelní regionální aglomerace. V tomto ÚP VÚC je trasa silničního okruhu kolem Prahy vedena severně od Únětic a překonává Vltavu v profilu Roztoky - Klecany. Žádná z posuzovaných variant v probíhajícím procesu EIA tomuto vedení neodpovídá, nejvíce se mu blíží varianta Sc.

Jsou-li posuzované vlivy varianty J v naprosté většině nejhorší, pak není důvod pro její setrvání v územně plánovací dokumentaci. Proč není ani zmínka o původně plánované čtyřproudé komunikaci Čimická, která měla pokračovat přes most do Suchdola a měla tak sloužit dopravě mezi oběma břehy Vltavy bez toho, že by vozidla musela zevnitř města stoupat nad město a obloukem se vracet zpět? Tato komunikace je přitom součástí územně plánovací dokumentace.

Nesouhlasím s tvrzením, že je varianta J ve většině vlivů nejhorší. Za nejhorší z hlediska vlivů na životní prostředí považuji, a zpracovatelé dokumentace to dokládají, varianty Sc a Sd. U těchto variant není žádný důvod pro jejich další rozvíjení. Jako nejvhodnější je vyhodnocena varianta Ss, varianta J je vyhodnocena v dokumentaci EIA jako přijatelná. Tento závěr potvrdily i doplňující podklady pro zpracování posudku, zejména optimalizace vzduchotechniky tunelu Suchdol (Příloha posudku č. 81). Důvod, proč se o variantě J uvažuje jako o nejvhodnějším řešení, je očekávaný pozitivní efekt pro Prahu.

Nemohu vysvětlit, proč nebyl most v Tróji, který je obsažen v územním plánu hl.m. Prahy, zmíněn v dokumentaci EIA. Dopady vložení mostu mezi Prahou 6 a Prahou 8 dle návrhu občanského sdružení EKOFORUM Praha do varianty Ss se zabývají kapitoly posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení a 9. Varianty řešení.* Dle dostupných informací toto řešení prověřuje i pan ing. arch. M. Körner v rámci prací na územním plánu velkého územního celku Pražského regionu.

Hodnocení variant 313

Pro porovnání s "hodnocením variant" je uvedena tabulka, sestavená z údajů z předloženého materiálu podle nejdůležitějších vlivů. Z uvedeného porovnání je patrné, že z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí je naprosto jednoznačně nejhorší varianta J, neboť představuje škodlivý zásah do přirozeného vývoje největšího počtu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin, její realizace by znamenala poškození až zničení přírody ve zvláště chráněných částech přírody, největší nepříznivý zásah do lesních porostů, výrazně největší zásah do ochranných pásem nadregionálních biokoridorů a negativní zásah do nejvyššího počtu migračních profilů.

Vyhodnocení variant jsou věnovány kapitoly posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení* a 9. *Varianty řešení*. Dosavadní průběh procesu EIA jednoznačně prokázal, že rozhodování probíhá a nepochybně bude probíhat mezi variantami J a Ss. Varianta Ss je nepochybně nejvhodnější z hlediska vlivů přímo v trase a v nejbližším okolí. Varianta J je z tohoto hlediska méně vhodná. Důvod, proč se o variantě J uvažuje jako o nejvhodnějším řešení, je očekávaný pozitivní efekt pro Prahu. Jestli jsou varianty Sc a Sd horší nebo lepší než varianta J v této fázi vyhodnocení není příliš důležité. Po zahrnutí vlivů na všechny složky životního prostředí (nejen vybraných ve vyjádření MČ Dolní Chabry) je však vcelku zřejmé, že varianty Sc a Sd jsou horší než varianta J.

Ve vyjádření městské části Dolní Chabry jsou dále uvedeny tři tabulky týkající se vyhodnocení jednotlivých variant z hlediska ochrany přírody, vlivů na obyvatelstvo a ekonomicko-technického hodnocení.

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo je předložené hodnocení neúplné a značně diskutabilní a z uvedených údajů si nelze učinit objektivní představu.

Vyhodnocení vlivů na obyvatele žijící v okolí silničního okruhu je v dokumentaci EIA provedeno úplně a představuje dostatečný podklad pro vyhodnocení variant. Vyhodnocení vlivů na obyvatele Prahy umožňuje porovnání variant, sestavení pořadí variant, neumožňuje však jednoznačně kvantitativně vyjádřit velikost a významnost rozdílů mezi posuzovanými variantami.

Z pohledu ekonomicko-technického hodnocení vychází jednoznačně nejhorší opět varianta J. Vyžaduje výstavbu nejdelšího tunelu, výstavbu největšího počtu křižovatek a nejdelších protihlukových stěn, má téměř nejvyšší spotřebu energie na provoz. Její realizace by si vyžádala přes pět milionů krychlových metrů výkopů. Z pohledů těchto skutečností se zdá její uvedená cena výrazně podhodnocena.

Technické a ekonomické charakteristiky posuzované stavby nejsou předmětem hodnocení podle zákona č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

V přímém územním střetu se starými ekologickými zátěžemi je pouze varianta J (skládku identifikační číslo 6-434, 1,8 ha a 180 000 m³), kterou bude zapotřebí v rámci stavby sanovat nebo rekultivovat.

Souhlasím. Jedná se o skládku SLZ - vytěžené zemníky při ul. Kamýcká. Podmínky pro provedení sanace a následné rekultivace skládky v případě realizace trasy ve variantě J budou zahrnuty do návrhu stanoviska.

Obdobné porovnání variant je provedeno v předloženém hodnocení v tabulce na str. 322. Nejdůležitějšími vlivy z hlediska zákona 244/1992 Sb. je imisní zatížení území, zábor lesní půdy, podzemní a povrchová voda, flóra, fauna a ekosystémy a zvláště

chráněná území. Jako nejvhodnější jsou zde uvedeny varianty T a S. Ani v jednom z těchto vlivů není varianta J hodnocena jako nejvhodnější.

Jak jsem uvedl v předcházejícím odstavci, skutečnost, že z hlediska vlivů na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí je varianta Ss vhodnější než varianta J, nikdo nezpochybňuje.

Na str. 323 je tvrzení, že bylo prokázáno jako nejvhodnější řešení varianta J s tím, že je výsledkem porovnání "dopravního účinku tras" a že z toho vyplývá "splnění cíle, tj. odlehčení dopravy v Praze a pozitivní vliv na zdraví obyvatel v centrální části". Tato krkolomná jazyková konstrukce může jen stěží zastřít skutečnosti z předchozích částí hodnocení, které svědčí o pravém opaku.

Tato jazyková konstrukce vyjadřuje, možná neobratně, zásadní problém probíhajícího procesu EIA. Varianta Ss je vhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí. Od varianty J se očekávají větší přínosy pro Prahu. Jsou očekávané přínosy pro Prahu tak významné, aby odůvodnily realizaci varianty J? Hledání odpovědi na tuto otázku jsou věnovány kapitoly posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení a 9. Varianty řešení.*

Stavbou mostu přes Vltavu podle varianty J by vznikla krajinná dominanta viditelná z širokého okolí, která by byla v pohledovém konfliktu s jednou z nejcennějších dominant Prahy - Pražským Hradem.

Most přes Vltavu bude výraznou dominantou ve všech variantách. Z hlediska vlivů na krajinný ráz byly vyhodnoceny jako akceptovatelné varianty J a Ss, jedním z nejdůležitějších kritérií při hodnocení variant bylo působení mostu v krajině.

Preventivní opatření 326

V předloženém hodnocení zcela chybí údaje o opatřeních, jež bude nutné vybudovat v souvislosti se stavbou silničních přivaděčů (protihlukové stěny, opatření proti emisím z výduchu tunelů jako zdroje emisí atd.).

Firma ATEM Praha zpracovala v rámci posudku EIA optimalizaci vzduchotechniky tunelu Suchdol (Příloha posudku č. 81). Navržená opatření zajistí dodržení imisních limitů v zastavěném území Suchdola i na plochách určených územním plánem pro obytnou zástavbu. Je zahrnuto do návrhu stanoviska.

Pro přivaděče může být použito opatření z návrhu stanoviska formulované obecně pro všechny objekty, u kterých nebude možné splnit hlukové limity pro venkovní prostor - ochrana vnitřního prostoru, změna užívání stavby, výkup a demolice.

Narušení faktoru pohody

Prohlášení, že výstavba silničního okruhu přinese kladné změny pro obyvatelstvo žijící kolem stávajících komunikací, které v současnosti zastupují funkce městského a silničního okruhu a záporné pro obyvatele žijící v lokalitách v okolí vybrané varianty, není hodnocením, ale zcela obecným nic neříkajícím prohlášením bez konkrétních údajů. Obdobně lze hodnotit i údaje o spotřebě času a pohonných hmot. Posuzovat pak výhodnost té které varianty na základě takových nepodložených tvrzení je neodůvodněné.

Vyjádření k problematice narušení faktorů pohody je uvedeno výše.

Závěr

...Z uvedených připomínek vyplývá, že se autoři se zadáváním vyrovnali způsobem svědčícím o jejich snaze použít hodnocení vlivů na životní prostředí jako důkaz výhodnosti předem zvolené varianty. Avšak i takto pojatý materiál hovoří jednoznačně o skutečnosti, že téměř podle všech ukazatelů je nejvýhodnější variantou trasa S a naopak zcela nepříjemnou trasa J. Proto doporučujeme, aby se tato skutečnost odrazila i v závěrech Stanoviska o hodnocení vlivů na životní prostředí.

Návrh stanoviska skutečnost, že z hlediska vlivů na životní prostředí v trase silničního okruhu a v bezprostředním okolí je nejvhodnější varianta Ss, respektuje. Doplnující podklady prokázaly, že varianta J je v tomto ohledu horší než varianta Ss, nicméně její realizaci lze akceptovat při dodržení podmínek uvedených v návrhu stanoviska. Případná realizace varianty J však musí být doložena jednoznačnými a dlouhodobými výhodami pro hl.m. Prahu, které jsou významně větší než v případě realizace varianty Ss. Komplexní porovnání variant J a Ss doporučuji provést v rámci zpracování územního plánu velkého územního celku Pražského regionu.

5.1.7. Vyjádření městské části Praha - Ďáblice (Příloha č. 11)

...stanovisko naší MČ je v podstatě totožné jako ve vyjádření dopisem ze dne 19.7.1999, zasíláme Vám pouze písemné vyjádření jedné členky zastupitelstva MČ Praha - Ďáblice...

V dopise č.j. 1902/Šev/99 ze dne 19.7.1999 se konstatuje:

Na základě rozsáhlé rozpravy členů místní rady zastupitelstva naší MČ sdělujeme:

jakákoliv změna uvedené stavby v trase 518 a 519 - naznačená v příloze Vašeho dopisu, či alternativách Ss a Sd navrhovaných obč. sdružením a komisí ŽP MČ Dolní Chabry - nepředstavuje

podstatné zlepšení nebo zhoršení dopadů z SO na životní prostředí naší MČ.

Výstavbu okruhu považujeme za nezbytnou a pokud vycházíme z toho, že by nová projednání zásadně neohrozila tuto stavbu, myslíme, že je přenesení důsledků části dopravních obtíží hl. m. Prahy mimo její správní území hájitelné.

Pochopitelně s ohledem na souhlasné stanovisko dotčených obcí lze konstatovat, že by každé odsunutí severozápadní větve okruhu severním směrem přineslo rozšíření hospodářských a rekreačních ploch pro sledovanou část hl.m. Prahy.

S uvedenými konstatováními je možné souhlasit.

..naše záporné stanovisko k hodnocení EIA této stavby trvá, jelikož nehodnotí reálný stav dopravních koridorů, čili reálný stav dopravních zátěží. Výpovědní hodnota tohoto podkladu je zavádějící, což se naší MČ týká významně.

Problematikou dopravních zátěží použitých v dokumentaci EIA se podrobně zabývám v kapitole posudku *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*.

Vyjádření paní V. Prokešové členky komise ŽP jsme zařadili do kapitoly *5.3. Vyjádření veřejnosti* spolu s vyjádřeními doručenými ostatním dotčeným obcím nebo Ministerstvu životního prostředí.

5.1.8. Vyjádření města Praha, místního úřadu Praha - Březiněves (Příloha č. 12)

Souhlasíme se stavbou za dodržení následujících podmínek:

1. vybudování obchvatové komunikace dle urbanistické studie rozvoje obce (viz. příložený výkres)

Uvedená obchvatová komunikace není součástí posuzované stavby a není posuzovanou stavbou přímo vyvolána.

2. prodloužení a zvýšení valu při pravém okraji dálnice D8 (Cínovecká) ve směru na Teplice (viz. příložený výkres)

Technické parametry valu (délka, výška, provedení) budou upřesněny v dalším stupni projektové dokumentace na základě výsledků podrobné hlukové studie.

3. vybudování přemostění dálničního tělesa (viz. příložený výkres) k dosažení dopravní obslužnosti jihozápadní části k. ú. Březiněves tzn. jižně od uvažovaného dálničního tělesa

Předložená technická studie předpokládá zachování průjezdnosti silnice II/243, místo křížení se silničním okruhem je již v navazujícím úseku 520 Březiněves - Satalice.

4. vzniklé volné prostory mezi stávající zástavbou a dálničním tělesem osadit vzrostlou vegetací, ostatní volné

5. plochy osázet vhodnými parkovými kulturami parkové zeleně

Požadavky doporučuji uplatnit v další fázi přípravy záměru, konkrétně v projektu sadových úprav. Požadavek na jeho zpracování je zařazen do návrhu stanoviska.

5.1.9. Vyjádření městské části Přední Kopanina (Příloha č. 13)

1. V zájmu ochrany životního prostředí v naší Městské části, které je již nyní zatíženo provozem Mezinárodního letiště Praha - Ruzyně, Vás žádáme, aby v případě realizace varianty J trasa stavby č. 518 byla v maximální možné míře zapuštěna v zářezu a v potřebné délce podél navržené trasy vznikly protihlukové zábrany, osázené zelení. Domníváme se, že tímto způsobem dojde k minimalizaci negativního dopadu na životní prostředí jak v naší obci, tak i v katastrech sousedních.

Souhlasím. Předložená technická studie požadavek respektuje, trasa varianty J je vedena v úseku u Přední Kopaniny v zářezu, jeho hloubka se pohybuje od 1,2 m do 7,4 m. Přesná niveleta silnice bude stanovena v dalším stupni projektové dokumentace na základě zaměření stavby. V návrhu stanoviska doporučujeme v dalších fázích přípravy záměru zpracovat projekt sadových úprav. Zde je možné uplatnit konkrétní požadavky na výsadbu doprovodné zeleně, aby v co největší míře plnila funkci bariéry proti šíření negativních vlivů dopravy na silničním okruhu.

2. Z hlediska dobré dostupnosti a dopravní obslužnosti obce pokládáme za potřebné, aby bylo realizováno odbočení z Evropské na komunikaci vedoucí do Horoměřic, které navrhované řešení přemostěním přes Evropskou ruší. Příjezd od obce od centra, popř. z nového dálničního okruhu přes budovanou dálniční křižovatku Evropská - Drnovská, dále do ulice K letišti a ulicí Za teplárnou je delší, podobně jako sjezd na křižovatce do obce Nebušice. Navrhované řešení by také umožnilo obslužnost nově plánovaných území při silnici na Horoměřice.

Požadavky z oblasti dopravní dostupnosti doporučuji řešit v dalších fázích přípravy záměru. Předložená technická studie řeší křížení silnice III/2404 (ul. Do Horoměřic) se silničním okruhem (dnes součást rychlostní silnice R7) mimoúrovňově bez připojení. Je otázka, zda připojení je technicky možné.

5.1.10. Vyjádření městské části Praha - Nebušice (Příloha č. 14)

Městská část Praha - Nebušice upřednostňuje variantu J, která z posuzovaných variant v celkovém hodnocení nejméně zatěžuje životní prostředí. Tato varianta také nejvíce pomůže městu k odvedení tranzitní dopravy, která silně zatěžuje městské části Prahy 6 a 7.

MČ Praha - Nebušice má připomínku k připojení Nebušic na silniční okruh do MÚK u starého letiště (Drnovská - SO). V územním plánu hl. m. Prahy je zobrazeno přemostění přes Evropskou v oblasti Na Padesátníku bez možnosti napojení na tuto komunikaci. Bylo to zdůvodněno tím, že by další křižovatka vložená mezi MÚK I/7-SO a MÚK Drnovská - SO nesplňovala podmínky vzdálenosti křižovatek na rychlostním typu komunikace.

V případě, že by však MÚK v tomto místě vznikla potřebami obchodního centra u starého letiště v místě funkční plochy ZOS, žádá MČ Praha - Nebušice, aby Nebušice byly z Evropské napojeny směrem z centra bezkolizně rampou do ul. Horoměřické a v opačném směru směrem do centra vratnou rampou - viz. příloha.

Stejný požadavek jako u MČ Přední Kopanina (viz výše).

5.1.10. Vyjádření městské části Praha - Lysolaje (Příloha č. 15)

Sdělujeme Vám, že pro prostudování dokumentace ZMČ přijalo usnesení, ve kterém se ztotožňuje se stanoviskem MČ Praha - Suchdol a podporuje vyjádření občanských sdružení PŘISO a EKOFORUM (viz příloha).

Zastupitelstvo MČ Praha - Lysolaje se rovněž domnívá, že ze srovnání jednotlivých kapitol je nejpříjemnější varianta Ss. Prosazování varianty J považuje ZMČ za zřejmě účelové a z tohoto důvodu nejsou u této varianty dostatečně zvažována všechna rizika nepříznivých vlivů na životní prostředí.

5.1.11. Vyjádření obecního úřadu Horoměřice (Příloha č. 16)

Stanovisko obce k trase silničního okruhu je již řadu let neměnné. Obec vždy podporovala trasu J, která byla také bez problémů zapracována do územního plánu obce.

I nadále tuto trasu podporujeme a přejeme si, aby byla brzy realizována. Slibujeme si od ní lepší dopravní dostupnost se současnou možností omezit množství vozidel projíždějících zastavěnou částí obce.

Naopak posuzovaná trasa Sc je pro obec zcela nepřijatelná. Hlavní důvody odmítnutí jsou tyto: Prochází územím významného vodního zdroje Chotol, který zásobuje část Horoměřic pitnou vodou a pro sousední obec Statenice je dokonce zdrojem hlavním.

Realizací této varianty, která je blíže zastavěné části obce, by také došlo k oddělení obce od lesa v západním směru. Ten v současné době významně kompenzuje negativní vlivy na životní prostředí.

Došlo by naopak ke kumulaci negativních vlivů letiště a silničního okruhu. Převažující západní proudění vzduchu by pak celou zátěž přivádělo do špatně větrané severní a západní části obce.

Proti této variantě předpokládáme stejný odpor u všech obcí jejichž katastry je vedena. Protože není uvažována v územních plánech, byla by realizace v dohledné době zcela nemožná.

Varianta Sc není v návrhu stanoviska doporučena k realizaci.

Další posuzované trasy Sd, Ss a T se nedotýkají katastru Horoměřic, ale přesto k nim máme negativní stanovisko. Hlavním důvodem je skutečnost, že již neřeší hlavní problém zahlcenosti Prahy 6 a 7 automobilovou dopravou. Kromě toho by při jejich realizaci hrozil nárůst vozidel projíždějících všemi obcemi uvnitř prostoru mezi silničním okruhem a Prahou.

Z uvedených variant považujeme za akceptovatelnou variantu Ss, kterou společně s variantou J doporučujeme komplexně posoudit v rámci územního plánu velkého územního celku Pražského regionu.

Na závěr připomínáme, že v rámci posuzování vlivu stavby na životní prostředí by mělo být posouzeno, jaké škody na životní prostředí způsobuje odklad realizace této stavby.

To by bylo nepochybně možné. Z hlediska možnosti vzájemného porovnání variant (zejména J a Ss) však chybí hlavní parametr, kterým je doba uvedení do provozu jednotlivých posuzovaných variant. Z dosažené úrovně přípravy je nejdále varianta J, ovšem i v jejím případě nelze vyloučit komplikace a časová zdržení v průběhu další přípravy.

5.1.12. Vyjádření obecního úřadu Tuchoměřice (Příloha č. 17)

Souhlasíme se závěry dokumentace EIA (str.360), kde na základě multikriteriálního hodnocení vychází jako doporučená varianta J. K této variantě (J) a k variantě Sc nemáme žádné výhrady.

S možnou realizací podle variant Sd, Ss a T zásadně nesouhlasíme. K důvodům uvedeným v dokumentaci EIA připojujeme následující výčet faktů podporujících naše zamítavé stanovisko:

1. Stávající právní stav. Obec Tuchoměřice má projednaný a schválený územní plán sídelního útvaru (UPSÚ) ve smyslu zákona č. 50/1976 Sb., který v žádném případě nepočítal se stavbou komunikace v předpokládaném rozsahu v katastru obce. Tato

stavba by znamenala zásadní a nepřijatelný zásah do koncepce rozvoje obce a využití pozemků a staveb v obci a jejím okolí (plánována pouze výstavba pro bydlení, zemědělská činnost a lehká průmyslová činnost - sklady atd.).

Souhlasím, v případě realizace varianty Ss by bylo nezbytné změnit územní plán obce se všemi důsledky.

2. Vliv na ovzduší v uzavřeném údolí, kde se nachází zastavěná část obce. Největší část obce Tuchoměřice (včetně Kněžívky) se nachází v relativně sevřeném údolí Únětického potoka (od MÚK R7 (I/7) Kněževy po Statenice). Předložená dokumentace, resp. Souhrnné hodnocení na str. 190 předpokládá existenci "výrazně špatně větraných kotlin". Navrhovaná trasa obchází obydlenu část obce západně až severozápadně od této části, což znamená při převládajícím směru větru od západu (viz. str.190 citovaného dokumentu) a relativně nízkém převýšení komunikace proti obci lze očekávat zvýšené zatížení tuchoměřické kotliny oxidy dusíku (konečně toto potvrzuje i předložený dokument na str. 199). Argument o eliminaci imisí plynofikací obce není též zcela správný, neboť dominantním polutantem při spalování zemního plynu jsou oxidy dusíku a oxid uhelnatý (při spalování uhlí je to hlavně oxid siřičitý a prach). Z tohoto důvodu lze očekávat synergický efekt komunikace a lokálních topidel v obci i po její plynofikaci. Z tohoto důvodu dojde realizací uvedené stavby jednoznačně ke zhoršení ovzduší v tuchoměřické kotlině (navíc stávající stav ovzduší nebyl změřen a předkládané údaje jsou pouze relativní ke stávajícímu/budoucímu stavu způsobeného otopem obce a dále provozem letiště, obalovny ve Středoklukách a stávající rychlostní komunikace R7).

Vyhodnocení imisní situace v okolí silničního okruhu bylo provedeno v rozptylové studii. Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že provoz silničního okruhu ve variantě Ss způsobí zhoršení imisní situace v obci Tuchoměřice. Příspěvek k imisním koncentracím z dopravy na silničním okruhu nebude mít za následek překročení hygienických limitů. V rozptylové studii není zahrnuto imisní pozadí. Nicméně ze srovnání situace v Tuchoměřicích se situací na území Prahy v okolí varianty J, kde bylo v doplněných podkladech k rozptylové studii zahrnuto imisní pozadí (Příloha posudku č. 81) vyplývá, že překračování hygienických limitů i po zahrnutí imisního pozadí je velmi nepravděpodobné.

3. Zvýšené zatížení hlukem. Předložená dokumentace předpokládá pouze zvýšení hlukové zátěže v oblasti MÚK Tuchoměřice, tj. v oblasti nové křižovatky v Kněžívce, nicméně opět není zcela objektivně zapracován synergický efekt letiště (zejména v době nepříznivých klimatických podmínek a použití dráhy VPD 24 dosahuje hranice hluku na severních svazích údolí 60 i více dB (A). Dále není v dokumentaci zohledněn vliv přeložené žel. trati č. 121 a provoz distribučního centra FM Logistik na severozápadním okraji obce (železniční doprava, silniční doprava).

Jak je uvedeno v hlukové studii, sumární hodnocení hluku z letecké dopravy a ze silniční dopravy není možné. Tuto problematiku komentují vzhledem k novému nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v kapitole posudku 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*. Uvedené nařízení vlády zajišťuje odpovídající ochranu před hlukem vyloučením možnosti použití korekce +5 dB v okolí hlavních komunikací, kde rozhodujícím zdrojem hluku je hluk z leteckého provozu.

Hluková studie prokázala hlukovou zátěž ze silničního okruhu v noční době pod hranicí 40 dB v případě realizace protihlukové stěny (450 m délka, 3 - 3,5 m výška). Rezerva do limitu nejméně 5 dB (za předpokladu použití limitu 45 dB) představuje dostatečně velkou rezervu pro případné nepřesnosti dané poměrně časnou fází přípravy záměru (technická studie). V dalších stupních projektové dokumentace bude hluková studie dále upřesňována a upřesňovány budou i technické parametry a stavební provedení protihlukové stěny. Co se týká provozu logistického centra, neměla by hluková zátěž obytné zástavby provozem tohoto centra přesahovat základní hygienické limity 40 dB v noci a 50 dB ve dne.

4. Větší než uvažovaný zábor nejkvalitnější zemědělské půdy a demolic. Předložená dokumentace pouze rámcově definuje rozsah nutných demolic v trase a nedefinuje exaktně požadavky na demolice v Kněžívce v souvislosti s výstavbou MÚK Kněževs, mezilehlého úseku a MÚK Tuchoměřice. Demolice jakéhokoliv obydleného domu znamená stresující faktor pro jeho obyvatele a může vést i k nevratným změnám na zdraví (infarkt, náhlá mozková příhoda atd.). Předložená dokumentace pouze informuje o tom, že rozsah demolic bude stanoven v dalším stupni projektu (Dokumentaci pro územní řízení pro zvolenou variantu).

Podrobnost informací o záborech půdy a nezbytných demolicích odpovídá přesnosti podkladů na úrovni technické studie posuzované stavby. To je úroveň obvyklá v procesech EIA. Přesný rozsah záborů a demolic může být vymezen až v projektové dokumentaci k územnímu řízení, která bude zpracována na základě zaměření stavby do terénu. Pro porovnání variant v procesu EIA je tento stupeň znalostí obvykle dostatečný, platí to v plné míře i pro posuzovaný úsek silničního okruhu. Ze zákresu trasy silničního okruhu do mapy v měřítku 1 : 10 000 vyplývá, že potřeba demolic v Kněževsi a v Tuchoměřicích bude minimální, možná dokonce nulová.

Dále je v dokumentaci zmíněna přeložka tratě ČD č. 121 Hostivice - Podlešín v úseku mezi obcemi Středokluky a Lichoceves. Z dokumentace není patrné kam bude trať přeložena a dále, a to hlavně jak bude řešené napojení vlečky areálu FM Logistic, která v současnosti odbočuje z uvedené tratě v km 29,61 a pokračuje prakticky po rovině do areálu.

To je závažná připomínka, spíše však technického rázu bez významných dopadů na životní prostředí. V případě realizace varianty Ss bude trať ČD č. 121 přeložena tak, aby nekřížila silniční okruh (viz technická studie). Součástí přeložky tratě bude muset být i vlečka do logistického centra.

5. Navrhovaná trasa Sd se stane překážkou pro zvěř. Navrhované řešení nepředpokládá instalaci jakéhokoliv přechodu pro zvěř v daném úseku. Jedinými prostory pro zvěř v dané lokalitě jsou enklávy zeleně (křoviny, stromy atd.) na severním svahu tuchoměřického údolí a dále těleso železniční trati (bude pravděpodobně likvidováno po přeložce, viz požadavek na rekultivace nepoužívaných komunikací) a skupiny stromů a keřů u větrolamu u silnice ke Středoklukům a v okolí panny Marie. Výstavbou bude mnoho z těchto lokalit likvidováno (viz bod 4.) a dále zbývající budou od sebe nevratně oddělena.

Varianta Sd není v návrhu stanoviska doporučena k dalšímu rozpracování.

6. Nepříjemné zatížení během výstavby. Dokumentace neobsahuje podrobné postupy POV (plán organizace výstavby) pro jednotlivé varianty, v těchto částech se odvolává na další stupně dokumentace (DÚR, SP atd.).

To je v procesu EIA obvyklé. V návrhu stanoviska je jako jedna z podmínek realizace varianty Ss uvedeno zpracování plánu organizace výstavby (POV), který bude zahrnovat opatření k minimalizaci vlivů na životní prostředí. V případě varianty Ss to považují za dostatečné, neboť tato varianta nevykazuje „neobvykle“ velký přebytek výkopového materiálu (ve srovnání s „tunelovými“ variantami J, Sc a Sd). Pokud ovšem bude nezbytnou součástí varianty Ss propojení Prahy 6 a Prahy 8 s tunelovým úsekem v Bohnicích, bude nezbytné vyřešit problém přebytku výkopového materiálu před zahájením územního řízení stejně jako v případě výstavby tunelů ve variantě J.

Z konfigurace stávající silniční sítě (převážně úzké a svými parametry nevyhovující silnice pro těžkou dopravu) lze předpokládat, že zejména v první fázi stavby (skrývky ornice, otevírání stavebních jam) bez existence průjezdu v trase nové komunikace budou stavební mechanismy a hlavně těžké nákladní soupravy využívat stávající komunikace. Tento stav je vzhledem k nebezpečí destrukce budov v okolí tras vibracemi způsobenými těžkou dopravou (jedná se o budovy i několik set let staré bez základů, stavěné z opuky a podobných materiálů) a dále obtěžování občanů hlukem, imisemi a nebezpečí dopravních nehod na nepřehledných úsecích nepřijatelný. V současné době je do obce z tohoto důvodu dokonce zakázán vjezd těžkých nákladních vozidel.

Stanovení přepravních tras pro dopravu materiálů a surovin na staveniště a přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie bude vyřešena v plánu organizace výstavby (POV). Ke snížení negativních vlivů přepravy materiálů přispějí opatření zahrnutá do POV, která jsou uvedena v návrhu stanoviska: přednostní využívání ploch staveniště budoucí silnice, minimalizování zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, vyloučení poježdění nákladních automobilů ve volné krajině, využívání co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Požadavky na zákaz

vjezdu těžkých vozidel do obce je možné uplatnit v dalších stupních projektové dokumentace.

Přílohou vyjádření obecního zastupitelstva je Usnesení z veřejného zasedání obecního zastupitelstva Tuchoměřice konaného dne 14.12.2000 a vyjádření občanské iniciativy prostřednictvím podpisové listiny (28 ks). Obsahem podpisové listiny je souhlas 510 občanů s variantou J popř. Sc a nesouhlas s variantami Sd, Ss a T, a to z důvodů uvedených ve vyjádření zastupitelstva.

5.1.13. Vyjádření městského úřadu Roztoky (Příloha č. 18)

ZM na základě dokumentace a hodnocení vlivů na životní prostředí staveb 518 a 519 silničního okruhu podporuje urychlenou realizaci varianty J (nebo podvarianty Jr) silničního okruhu, včetně navržených opatření k eliminaci vlivů na ŽP. ZM, ve smyslu zjištění a závěrů hodnocení, nedoporučuje varianty Ss a T jako neefektivní (dopravně neúčinné). Ve smyslu hodnocení, ZM nesouhlasí s realizací variant Sc a Sd z hlediska velkých výhrad k důsledkům výstavby trasy pod vrchem Řivnáč (Státní archeologická rezervace) na vodní režim, otřesy z ražby v buližníku (ohrožení staveb a vodních zdrojů) a další, v hodnocení uvedené výhrady. ZM dále ukládá úřadu odpovědět zadavateli Ministerstvu životního prostředí, ve smyslu usnesení ZM spolu s uvedením připomínek, které z podrobné analýzy materiálu vyplynuly.

Současně uvádíme připomínky k předložené dokumentaci, které však nemění nic na výše uvedeném usnesení:

a) 1.díl str.5 - není pravda, že stavba nebude vyžadovat trvalé nasazení pracovních sil. Tunely délky 2,0 - 2,7 m budou vyžadovat trvalý řídicí dispečink.

Souhlasím. Je však pravděpodobné, že se nebude jednat o vznik nového pracovního místa, ale bude využit (stávající či nově vybudovaný) dispečink, který bude sloužit většímu počtu dopravních staveb.

b) str.10 - potřebu vody lze očekávat pro požární účely provozu tunelu

Souhlasím. V současné fázi přípravy záměru se však jedná pouze o konstatování. Konkrétní opatření v případě vzniku požáru v tunelu budou zpracována v provozním a havarijním řád tunelu.

c) str.11 - není hodnocena energetická náročnost odvozu 4,5 mil. m³ přebytečného výkopového materiálu

Lokalita (lokality) pro uložení přebytku výkopového materiálu nejsou v současné době známy. Není proto možné stanovit dopravní trasy a energetickou náročnost odvozu. Obvykle je odvoz přebytku výkopového materiálu ponechán na dodavateli

stavby. V případě realizace varianty J (nebo jiné varianty s tunelovým úsekem) doporučuji v návrhu stanoviska vyřešit problém uložení přebytku výkopového materiálu ve všech souvislostech (tedy včetně přepravy) před zahájením územního řízení.

d) str.11 - není rozlišen instalovaný příkon od skutečné energetické spotřeby

Tato nepřesnost není z hlediska vyhodnocení vlivů na životní prostředí významná. Potřeba provozní el. energie není jedním z rozhodujících kritérií pro doporučení varianty pro další zpracování. Základní informaci o rozdílu v energetické náročnosti provozu variant s tunelem a bez tunelu lze z uvedených údajů vyčíst.

e) str.35 - úvaha o 80 nákladních autech denně není podložena žádným vysvětlením. Není uvedena rozvozní vzdálenost ani počet obrátek vozidla, takže údaj není vypovídající.

Jedná se pouze o orientační údaj sloužící především k odhadu hlukové zátěže během výstavby. V další fázi přípravy záměru bude nezbytné tyto údaje upřesnit pro zpracování hlukové studie pro období výstavby.

f) str.40-44 - všechny varianty s vysokými podélnými spády v tunelech jsou mimořádně energeticky náročné na větrání, tedy neekologické. Chybí roční výpočet energetické spotřeby vozidel a tunelů pro jednotlivé varianty.

To je pravda. Z hlediska vlivů na ovzduší je podélný spád komunikací zahrnut v rozptylové studii jako jeden ze vstupních údajů. Kritérium energetické spotřeby při provozu tunelu má vztah k životnímu prostředí "pouze" zprostředkovaný, el. energie se nevyrábí v místě spotřeby a negativní vlivy na životní prostředí spojené s výrobou el. energie nejsou vázány na místo užití (tunel). Z hlediska potřeby el. energie je důležité, že energetické nároky provozu tunelu si nevyžadají instalaci nového zdroje, ale budou pokryty ze zdrojů stávajících v rámci celkové poptávky po el. energii v širší oblasti.

g) str. 48 - V Roztokách probíhá pravidelné měření kvality ovzduší - není zmíněno.

Výsledky monitorování kvality ovzduší nejsou v dokumentaci EIA uvedeny s odůvodněním, že nejsou dostupné v dostatečné podrobnosti v celém zájmovém území. Rozptylová studie proto byla zpracována bez imisního pozadí, aby výsledky všech variant byly srovnatelné. V doplnění rozptylové studie (Příloha posudku č. 81) je imisní pozadí využito pro variantu J na území hl.m. Prahy, kde jsou potřebné údaje k dispozici. Myslím si, že uvedení hodnot z monitorovacích stanic by bylo v dokumentaci EIA vhodné. Na druhé straně je zřejmé, že tyto údaje mají pouze ilustrativní význam a nemohou být využity v kvantitativním vyhodnocení vlivu provozu na silničním okruhu na životní prostředí. Nejedná se proto o závažné opomenutí, které by mělo vliv na závěry dokumentace EIA.

h) str. 346 - Pro provoz v tunelech je třeba zpracovat rizikovou analýzu pro případ vzniku nehody s následným požárem

To musí být provedeno při zpracování provozního a havarijního řádu pro provoz tunelu. Je to povinnost provozovatele tunelu.

i) str. 350 - chybí výpočet pravděpodobnosti nehody se vznikem požáru v tunelech.

To je pravda. Je ale otázka, zda tato analýza by měla být provedena v procesu EIA. Jsem přesvědčen, že to je problém provozu tunelu a ne problém výběru varianty k realizaci. Mělo by být provedeno jako podklad pro zpracování provozního a havarijního řádu.

j) Příloha "Dopravně - inženýrské podklady" - 3.1. - komunikační síť v hodnoceném území není dostatečně podrobná a zejména z hlediska města Rožtoky neumožňuje zřetelně rozlišit dopravní důsledky jednotlivých variant a rozmístění křižovatek. Vzhledem k tomu, že předmětem analýzy je oblast mezi Ruzyní, Březiněvsi a Kralupy se jeví toto území jako nedostatečně doložené.

V dopravně inženýrských podkladech je použita standardní síť komunikací, jak ji má zakódovanou zpracovatel dopravně inženýrských podkladů Ústav dopravního inženýrství hl.m. Prahy. Věrohodnost dopravně inženýrských podkladů použitých v dokumentaci EIA je vyhodnocena v kapitole 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*. Použití těchto podkladů se ukázalo jako problematické, nikoli však z důvodů nedostatečně podrobné sítě komunikací. Ta je pro rozhodování, kterou variantu doporučit k další přípravě, dostatečná. Pochopitelně není dostatečná k popsání všech důsledků na všech komunikacích v zájmovém území, to však není účel probíhajícího procesu EIA.

k) dtto- 3.2. Dopravní vztahy: z uvedených údajů a příložených grafických příloh nejsou k dispozici žádné informace o uspořádání zdrojových a cílových zón, natožpak velikosti dopravních vztahů, které tyto zóny generují. Pro Rožtoky zde nejsou vůbec žádné údaje, a proto přínosnost jiných než základní varianty dle územního plánu Prahy nebylo možno analyzovat. Pro jakékoliv podrobnější stanovisko postrádáme analýzy zdrojů a cílů jízdy rozhodujícími profily SO jednotlivých variant a pentlogramy křižovatek SO alespoň s I/7 a D8 (pro potřebu Rožtok i s II/241 a III/2421).

Není zvykem, aby subjekty zpracovávající dopravní prognózy zveřejňovaly vstupy a strukturu použitého matematického modelu. Nanejvýš uvádějí uspořádání zdrojových a cílových zón. V kapitole posudku 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací* je uvedeno, jaké možnosti má proces EIA při vyhodnocování věrohodnosti dopravních zátěží. Pro proces EIA jsou dopravní zátěže vstupem, které zajišťuje oznamovatel. Vyhodnocení jejich reálnosti je prakticky mimo možnosti zpracovatelů dokumentace a posudku EIA.

5.1.14. Vyjádření obecního úřadu Úholičky (Příloha č. 19)

Obecní zastupitelstvo po seznámení se s dokumentací doporučuje variantu J.

5.1.15. Vyjádření obecního úřadu Únětice (Příloha č. 20)

Neobdrželi jsme žádnou písemnou připomínku, nicméně z diskusí s občany i z jednání zastupitelstva je zřejmé, že podporujeme realizaci varianty J a naopak odmítáme varianty S a Sd. Tato stanoviska jsme ostatně zastávali již na všech předchozích jednáních o této stavbě.

5.1.16. Vyjádření obecního úřadu Statenice (Příloha č. 21)

Výsledným stanoviskem obce je podpora výsledku hodnocení vlivu stavby 518 a 519 na životní prostředí obsažené v práci firmy ENVISYSTEM s.r.o. ze září 2000 a to podpora dalšího zpracování varianty J stavby silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně - Březiněves.

Obec zásadně nesouhlasí s variantami Sc a Sd návrhu trasy silničního okruhu kolem Prahy úseku Ruzyně - Březiněves, protože by výrazně poškodily životní prostředí v obci Statenice (část Statenice a část Černý Vůl) a dále by znemožnily rozvoj obce dle schváleného územního plánu (Územní plán sídelního útvaru Statenice - schváleno obecním zastupitelstvem ve Statenicích dne 6.8.1997).

Vyjádření obce je podpořeno 5 podpisovými archy s podpisy 111 občanů.

5.1.17. Vyjádření obecního úřadu Lichoceves (Příloha č.22)

Zastupitelstvo obce Lichoceves nesouhlasí s vedením tras T a Ss silničního okruhu kolem Prahy stavby 518 a 519 Ruzyně - Suchdol - Březiněves

Zdůvodnění:

1. Navrhované řešení nerespektuje schválený územní plán obce.
2. Realizací staveb by došlo k závažnému negativnímu ovlivnění životního prostředí obce.

V případě realizace varianty Ss by bylo nutné navrhnout a projednat změnu územního plánu. Variantu Ss považují za realizovatelnou s podmínkou uskutečnění

opatření navržených v Návrhu stanoviska. Veškerá navržená opatření snižují negativní vliv varianty na životní prostředí jak jeho jednotlivých složek, tak aby nedošlo k překročení hygienických limitů a nebylo neúměrně zvýšeno zdravotní riziko obyvatel přilehlých obcí.

5.1.18. Vyjádření obecního úřadu Kněževs u Prahy (Příloha č. 23)

OÚ Kněževs jako účastník řízení plně doporučuje k realizaci variantu J bez připomínek.

5.1.19. Vyjádření obecního úřadu Středokluky (Příloha č.24)

Posouzení vlivů na životní prostředí vyhodnocuje jako nejvýhodnější variantu J uvažovanou rovněž územním plánem hl. města Prahy, jdoucí od křižovatky Ruzyně přes Suchdól do obce Březiněves.

Tato varianta se nijak nedotýká katastru obce Středokluky a proto vyhovuje i naší obci. Zásadně nesouhlasíme s variantami SS, T.

5.1.20 Vyjádření obecního úřadu Svrkyně (Příloha č.25)

Za nejvhodnější variantu výše uvedené stavby považujeme variantu J.

5.1.21. Vyjádření obecního úřadu Tursko (Příloha č.26)

Obecní zastupitelstvo zásadně nesouhlasí s navrhovanými variantami T a Ss z těchto důvodů:

1. Navrhované varianty T a Ss, které mají minimální odstup od obce Tursko a osady Těšina budou mít negativní dopad na zmíněnou oblast na zamoření s exhalací vozidel.

Modelové hodnocení kvality ovzduší (rozptylová studie) prokázalo, že doprava na silničním okruhu nezpůsobí imisní koncentrace znečišťujících látek převyšující imisní limity. Do výpočtů však nejsou zahrnuty hodnoty imisního pozadí (nejsou k dispozici), přesto však lze překročení imisních limitů po zahrnutí imisního pozadí prakticky vyloučit.

2. Trasa T vede přes vodní zdroje užitkové vody pro obec Tursko.

Varianta T by vedla cca 400 m od obcí Tursko a Těšina, přesto by pravděpodobně ovlivnila zdroje podzemní vody využívaných mělkými studnami v obcích. Varianta T však není v návrhu stanoviska doporučena k dalšímu sledování.

3. V dokumentaci nejsou uvedena ochranná pásma stávajících vodních zdrojů.

Pásma hygienické ochrany vodních zdrojů jsou zakreslena na mapě č. 2 Mapa geofaktorů a vodohospodářských poměrů. Nelze vyloučit, že některá pásma (malého rozsahu) chybějí.

4. Umístěním tras T a Ss dojde k výraznému zničení orné půdy I. bonity.

Varianty T a Ss mají větší zábor ZPF I. třídy než varianta J. Největší zábor ZPF I. třídy má trasa ve variantě Sd - 1 425 244 m², následuje varianta Ss - 1 362 977 m² a varianta T - 1 035 260 m². Celé řešené území spadá do oblasti s kvalitní zemědělskou půdou a všechny varianty mají proto poměrně vysoký zábor půdy I. třídy ochrany.

5. Není respektován schválený územní plán obce Tursko, schválený 22.5.1997.

Při schválení varianty SO odlišné od trasy zpracované v územním plánu obce by bylo nezbytné projednat změnu územního plánu.

Žádáme o zpracování výše uvedených do projektové dokumentace, případně dalšího projednání a zdůvodnění výstavby trasy T a Ss na veřejném zasedání obecního zastupitelstva.

Na obecní úřad Tursko byla doručena vyjádření manželů Kuchařových, Spolku pro ochranu a rozvoj obce a Mysliveckého sdružení. Vyhodnocení těchto vyjádření je provedeno v kapitole posudku 5.3. *Vyjádření veřejnosti* spolu s vyjádřeními doručenými ostatním dotčeným obcím nebo Ministerstvu životního prostředí.

5.1.22. Vyjádření městského úřadu Libčice nad Vltavou (Příloha č. 27)

Zastupitelstvo města zásadně nesouhlasí s variantami označenými písmeny T a Ss. Uvedené varianty neřeší dopravní potřeby oblastí nejvíce dopravně zatížených a jsou nevhodné. Tyto varianty jsou rovněž nevhodné z hlediska životního prostředí (chráněné území) a z hlediska velkého záboru intenzivně obhospodařované a velmi kvalitní zemědělské půdy. Zastupitelstvo města Libčice nad Vltavou za nejvhodnější považuje variantu J.

5.1.23. Vyjádření obecního úřadu Velké Přílepy (Příloha č. 28)

1. Katastr obce Velké přílepy protínají trasy Sc, Sd, Ss a T. Ani jedna z tras není zapracována v platném územním plánu obce.

V případě další přípravy některé z variant procházejících katastrálním územím obce Velké Přílepy by bylo nezbytné projednat změnu územního plánu.

2. K vedení trasy J nemáme námitek a považujeme ji z dopravního i ekologického hlediska za optimální. Pro doplnění uvádíme, že v rámci připravovaného plánu aglomeračního okruhu podporujeme s touto variantou související přeložku silnice II/240 v trase severně od obce - Lichoceves - Tuchoměřice s napojením na silnici R7 u Středokluk a jsme připraveni jednat o jejím začleněním do územního plánu.

3. Trasy Sc, Sd, Ss a T - Platný územní plán stanovil několik nových rozvojových celků s nímž se jednotlivé trasy dostávají do konfliktu - trasa Sc míjí ve vzdálenosti cca 50 m v současnosti již budovanou zástavbu rodinných domků v lokalitě Třešňovka (v ÚP celek F). Varianta Sd mimo stejného celku navíc míjí ve vzdálenosti 50-100 m plánovanou zástavbu v celku A, na jehož části leží již realizovaná výstavba rodinných domků bývalé společnosti H-systém. Varianty Ss a T obcházejí ve vzdálenosti cca 100 m plánovanou zástavbu rodinných domků v celku E, kde v současnosti zahajuje výstavbu firma ARI s.r.o. Na většinu staveb v těchto celcích, pokud již nebyly zahájeny, je vydáno platné územní rozhodnutí nebo stavební povolení.

Varianty Sc, Sd a T nejsou v návrhu stanoviska doporučeny k další přípravě. Varianta Ss je vyhodnocena jako nejvhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí přímo v trase silničního okruhu a v bezprostředním okolí a je spolu s variantou J doporučena k další přípravě. Podmínka další přípravy varianty Ss je zahrnutí této varianty do územních plánů všech dotčených obcí. V rámci projednávání územních plánů bude nezbytné vyřešit všechny konflikty s nově vznikajícími objekty dle platného územního rozhodnutí. Je zřejmé, že tento problém se může stát jedním z kritických faktorů případné realizace varianty Ss.

4. Z předložené dokumentace proto podle našeho názoru vyplývá, že zpracovatelé vycházeli při hodnocení vlivu stavby na životní prostředí ze stávající zástavby, nikoli zástavby navrhované územním plánem ve výhledu do roku 2010, který hranici intravilánu obce posunuje výrazně až ke komunikaci samé. Již tak dost vysoké bezprostřední dopady stavby v oblasti životního prostředí na obyvatele dotčených lokalit naší obce, ve studii podle našeho názoru objektivně popsané, by byly mnohem vyšší.

Hluková i rozptylová studie jsou zpracovány "plošně", to znamená, že izofony a izolinie znečištění ovzduší jsou zakresleny v mapových podkladech v celém řešeném území. Výsledky lze proto vztáhnout jak ke stávající, tak k plánované zástavbě. V tabulkových výstupech z hlukové a rozptylové studie jsou

dokumentovány pouze body u stávající zástavby. Není však problém z uvedených studií získat tabelární výstupy pro lokality budoucí zástavby. V případě realizace varianty Ss by bylo nezbytné projednat a schválit změnu územního plánu. Nelze vyloučit, že podmínkou pro stabilizaci silničního okruhu ve variantě Ss by byla změna využití některých ploch v okolí silničního okruhu

5. Zároveň chceme akcentovat další nepříznivý faktor pro hodnocení variant Sc a Sd. Jak ukazuje územně plánovací dokumentace a již realizovaná výstavba solitérních domků či jejich skupin, dojde patrně v časovém horizontu několika desítek let ke vzniku urbanizované zóny ("souměstí") obcí Velké Přílepy a Statenice v návaznosti na obce Horoměřice a Únětice. Výstavba okruhu ve variantách Sc a Sd by tomuto logickému a pozitivnímu trendu postavila nepřekonatelnou bariéru, ve svých důsledcích srovnatelnou s pražskou Severojižní magistrálou.

Varianty Sc a Sd nejsou v návrhu stanoviska doporučeny k dalšímu sledování.

6. Dále zdůrazňujeme, že realizace variant Ss a T by měla naprosto fatální dopad na dopravní situaci v obci. Při neexistenci obchvatu a zachování průtahu komunikace II/240 obcí bude tato silnice plnit funkci radiály ve vztahu silniční okruh - severozápadní okraj Prahy. Násobné zvýšení dopravní zatíženosti a s ním spojené dopady na prostředí v obci jsou pro nás naprosto nepřijatelné.

Souhlasím. Tato skutečnost nebyla při přípravě variant Ss a T (platí i pro varianty Sc a Sd) dostatečně zohledněna a dopravní vztahy na přivaděčích k silničnímu okruhu nejsou dostatečným způsobem vyřešeny. Tímto problémem se v době dokončování posudku EIA zabýval v rámci prací na konceptu ÚP VÚC Pražského regionu pan ing. arch. Milan Körner. Dle dostupných informací navrhuje přivaděč ze Suchdola (Kamýcké ulice) na silniční okruh u Velkých Přílepe vedený mimo zástavbu obcí.

7. Závěr: Zastupitelstvo obce Velké Přílepy na základě uvedených skutečností podporuje v souladu se závěry studie výstavbu silničního okruhu ve variantě J. Varianty Sc, Sd, Ss a T jsou pro obec naprosto nepřijatelné a zastupitelstvo odmítá jednat o jakýchkoliv změnách platného územního plánu obce ve prospěch těchto variant.

5.1.24. Vyjádření obecního úřadu Dolany (Příloha č.29)

Z hlediska dopravního, v návaznosti na současné problémy průjezdu přes most v Kralupech nad Vltavou se obci Dolany jeví nejvýhodnější varianta Ss.

5.1.25. Vyjádření městského úřadu Kralupy nad Vltavou (Příloha č. 30)

Vzhledem ke komplikované dopravní situaci ve městě Kralupy nad Vltavou považujeme variantu T z našeho hlediska za nejvýhodnější. S ohledem na uplatňovaný záměr stavby a vliv stavby na životní prostředí v centrální části Prahy respektuje návrh odborníků a to variantu, případně podvarianty J tj. úsek Březiněves - Ruzyně. Závěrem je nutné podotknout, že pokud nebude řešena stavba variantou T, bude nutno komplexně řešit silniční uzel v okolí města Kralupy nad Vltavou.

5.1.26. Vyjádření obecního úřadu Chvatěruby (Příloha č.31)

Obec Chvatěruby nemá k dokumentaci žádné připomínky.

5.1.27. Vyjádření obecního úřadu Kozomín (Příloha č. 32)

Obec Kozomín ani veřejnost nemá připomínky ani námítky k dokumentaci vlivu na životní prostředí silničního okruhu kolem Prahy varianta T.

5.1.28. Vyjádření obecního úřadu Úžice (Příloha č. 33)

Obec Úžice se ztotožňuje se závěry uvedenými v dokumentaci, že varianta T, je ta nejméně vyhovující.

5.1.29. Vyjádření městského úřadu Klecany (Příloha č. 34)

Městský úřad nemá k dokumentaci žádné připomínky.

Na městský úřad Klecany bylo doručeno stanovisko regionálního sdružení ČSOP Klecany. Vyhodnocení tohoto vyjádření je provedeno v kapitole posudku 5.3. *Vyjádření veřejnosti* spolu s vyjádřeními doručenými ostatním dotčeným obcím nebo Ministerstvu životního prostředí.

5.1.30. Vyjádření obecního úřadu Husinec (Příloha č. 35)

V úvodní části zastupitelé obce konstatují, že varianta J je jako jediná zakotvena v územně plánovací dokumentaci a předpokládají, že jiné varianty než J by byly pro další přípravu k realizaci vybrány jedině tehdy, pokud by měly nezanedbatelně menší negativní vliv na životní prostředí než varianta J a srovnatelný dopravní efekt (pozitivní vliv na pražský intravilán) jako varianta J.

Ve stanovisku je provedeno hodnocení variant Sc a Sd v porovnání s J (Ss a T jsou zmíněny spíše okrajově) jak na základě vlastních připomínek tak na základě předložené dokumentace EIA. Mezi problémy, které nejsou zmíněny v dokumentaci EIA, dle názoru obce patří:

- Kolize s obytnou zástavbou v prostoru okolí mostu s trasou Sc a Sd
- Areál základní a mateřské školy a dětského hřiště v bezprostřední blízkosti tras Sc a Sd
- Střet s Ústavem jaderného výzkumu v Řeži. Sklady vysoce aktivních jaderných odpadů se nacházejí v bezprostřední blízkosti trasy Sc a Sd (cca 200 - 300 m). Vodní bazén skladu vysoce aktivního odpadu je zapuštěn do skalního masívu, v kterém bude ražen "Tunel Husinec".
- Varianty Sc a Sd významně omezují rozvoj obce, který je možný pouze východním směrem a v tomto směru leží portál tunelu.
- Existující vysokou zátěž životního prostředí v obci Husinec (Ústav jaderného výzkumu a jeho jaderná zařízení, kamenolom Klecany, skládka Úholičky, spalovna nebezpečných odpadů v Roztokách), která by po výstavbě silničního okruhu u Husince mohla překročit únosnou mez pro běžné bydlení.

Varianty Sc a Sd nejsou v návrhu stanoviska doporučeny k další přípravě.

K dokumentaci mají zastupitelé několik formálních poznámek:

Na rozdíl od údaje na str.143 (celkové hodnocení), tab. C.II.B.8 byl Územní plán obce Husinec, platný pro celé katastrální území, právoplatně schválen 14.9.2000. Tento územní plán nepočítá z žádnou z variant silničního okruhu na katastru obce. Stejně tak se silničním okruhem nepočítal ani předchozí územní plán platný od r.1994 ani žádné předchozí územně plánovací dokumenty pořizované obcí před r. 1989.

Skutečnost, že územní plán obce byl schválen 14.9.2000 nemohla dokumentace EIA zaznamenat, neboť v září 2000 bylo dokončeno její zpracování.

Na řadě míst dokumentace je chybně uváděn název obce nebo sídelního útvaru "Husinec u Řeže". Správný název obce je "Husinec", správný název katastrálního území je "Husinec u Řeže"

Chybný název obce je formální nedostatek, který nemá vliv na závěry dokumentace EIA.

Jsou uvedeny tři základní dopravní funkce okruhu (propojovací, rozváděcí a spojovací). Pro funkci propojovací a rozváděcí je nejvýhodnější situování trasy blíže městu.

To je pravda. Nejbližší varianta k Praze (varianta J) však vykazuje největší negativní vlivy na životní prostředí přímo v trase a v nejbližším okolí. Zásadní otázka je, jak

velká musí být výhodnost varianty J pro Prahu, aby byly ospravedlněny tyto negativní vlivy v trase.

Pro funkci spojovací je zřejmé, že tu může plnohodnotně plnit téměř výhradně varianta J.

To je pravda, jak potvrzují poslední aktivity Krajského úřadu Středočeského kraje. V rámci prací na konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu zpracovává pan ing.arch. M. Körner doplnění varianty Ss o dopravní propojení Prahy 6 a Prahy 8 mostem přes Vltavu v profilu Sedlec - Bohnice. Tato komunikace by řešila zmiňovanou spojovací funkci v případě realizace varianty Ss.

Dále jsou ve vyjádření porovnávány varianty Sc a Sd s variantou J a je prokazováno, že tyto varianty jsou pro Husinec nepříznivější než varianta J pro Suchdol. Vzhledem k tomu, že varianty Sc a Sd nejsou v návrhu stanoviska doporučeny k dalšímu zpracování a k realizaci, nebudu tuto část vyjádření obce Husinec komentovat. Je však evidentní, že právě celková srovnatelnost negativních vlivů v trase variant Sc, Sd a J (není důležité, která varianta je v jednotlivých parametrech horší) je důvodem, proč varianty Sc a Sd nedoporučujeme k dalšímu sledování. Tyto varianty mají nevýhody obou variant Ss a J, které jsou v návrhu stanoviska vyhodnoceny jako akceptovatelné: významné negativní vlivy v trase (jako varianta J) a nižší výhodnost pro hl.m. Prahu (jako varianta Ss). Není proto v současné době žádný důvod pro jejich další přípravu.

K variantě Ss:

Trasa sice nekoliduje přímo se zástavbou v obci jako ve variantách Sc a Sd, ale velmi se k obci přimyká. Rozhodně nelze říci, že by silniční okruh v této variantě neměl na životní prostředí v obci Husinec negativní vliv.

Souhlasím, vlivy varianty Ss na obec Husinec jsou v dokumentaci EIA a v doplňujících podkladech (Příloha posudku č. 81) dostatečně vyhodnoceny.

Trasa sice není v kolizi s chráněnou lokalitou Větrušická rokle, ale míjí ji velmi těsně. To by zajisté nezůstalo bez dopadu na tuto lokalitu, jejíž ochrana byla vyhlášena právě péčí řady občanů naší obce.

Souhlasím, v návrhu stanoviska jsou uvedena opatření k minimalizaci negativních vlivů výstavby varianty Ss na národní přírodní rezervaci Větrušické rokly a doporučení monitoringu vybraných zástupců fauny a flóry během provozu silničního okruhu.

Trasa by měla závažný negativní dopad na místa, která jsou intenzivně využívána jako zázemí pro rekreační sportovní využití obyvatel obce i majitelů četných rekreačních chat v obci a v okolí. Jedná se zejména o lokalitu Červená skála a

její okolí. Tradiční využití tohoto prostoru by bylo stavbou silnice zcela znemožněno.

Chatová lokalita Červená skála leží cca 300 m od osy komunikace. Bude zasažena zejména hlukem ze silničního okruhu. V hlukové studii není navržena protihluková ochrana chatové osady. V návrhu stanoviska doporučuji chatovou osadu Červená skála zařadit mezi lokality, kde bude zpracována detailní hluková studie a v případě potřeby budou navržena a realizována odpovídající protihluková opatření.

Trasa Ss není nijak podchycena v dosud platných územně plánovacích podkladech.

Souhlasím. V případě další přípravy varianty Ss by bylo nezbytné projednat změny územních plánů dotčených obcí.

Závěr:

Ožehavý problém silničního okruhu pro Hlavní město lze řešit variantami trasy, které mají celkově menší negativní vliv na životní prostředí a větší pozitivní vliv na dopravní řešení, než variantami Sc a Sd, které jsou v přímé kolizi se zájmy obce Husinec. To považujeme předloženou dokumentací EIA za prokázané.

Z tohoto důvodu kategoricky nesouhlasíme se sledováním variant trasy Sc a Sd v další přípravě stavby silničního okruhu kolem Prahy. V případě, že by se tak stalo, budeme se tomu snažit všemi dostupnými zákonnými prostředky zabránit.

Jak již bylo uvedeno výše, varianty Sc a Sd nejsou v návrhu stanoviska doporučeny k dalšímu zpracování.

5.1.31. Vyjádření obecního úřadu Klíčany (Příloha č. 36)

Obecní zastupitelstvo obce Klíčany souhlasí se stavbou.

5.1.32. Vyjádření obecního úřadu Větrušice (Příloha č. 37)

Dne 29.11.2000 Obecní zastupitelstvo na své řádné schůzi vzalo na vědomí a nevzneslo námitek proti navrhovanému obchvatu hlavního města Prahy.

5.1.33. Vyjádření obecního úřadu Zdiby (Příloha č. 38)

Z hlediska stávajícího i perspektivního rozvoje obce Zdiby je jako nejvýhodnější vyhodnocena varianta silničního okruhu pod označením J.

Obec Zdiby požaduje, aby silnice II/608 na teritoriu obce nebyla uvažována jako tranzitní pro nákladní vozidla; v současné době je vybudován komplex "Celní a logistické centrum Zdiby", který již zahájil provoz v plném rozsahu; po realizaci varianty J silničního okruhu bude nutné, aby nákladní doprava směřující do tohoto centra využívala výhradně budoucího silničního okruhu (varianta J) a sjezdu, který je uvažován na hranici katastrů Praha 8 - Dolní Chabry/Zdiby;

podle zpracovávaného územního plánu obce Zdiby je předpokládán rozvoj komerčních aktivit v severní části katastrálního území Zdiby; je předpoklad, že do zástavby obce bude povolen vjezd pouze nákladním automobilům, přijíždějícím jako dopravní obsluha.

Požadavek na omezení průjezdu nákladních automobilů obcí Zdiby je nutné projednat na příslušném Referátu dopravy OkÚ. V rámci procesu EIA na část silničního okruhu kolem Prahy nelze navrhnout tak závažná opatření, jako je uzavření silnice II. třídy pro nákladní dopravu.

5.1.33. Vyjádření obecního úřadu Sedlec (Příloha č. 39)

Obecní úřad Sedlec se k dokumentaci EIA nevyjádřil. Zaslal pouze potvrzení o zveřejnění dokumentace EIA.

5.2. Vyjádření dotčených orgánů státní správy (Přílohy č. 40 - 56)

5.2.1. Vyjádření Ministerstva životního prostředí, Odboru ekologie krajiny (Příloha č. 40)

V souladu s ustanovením §5 zákona ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění zákona č.10/1993 Sb. a zákona č. 98/1999 Sb. (dále jen zákon) již OEK udělil souhlas s územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy stanoviskem ze dne 15.6.1998 č.j. OEK/1834/98 s tím, že v této územně plánovací dokumentaci byla odsouhlasena varianta uváděná v nyní předkládané dokumentaci pod písmenem J.

Pro úplnost uvádíme, že z hlediska zemědělského půdního fondu jsou pro velký zábor kvalitní zemědělské půdy nevhodné varianty Sd, Ss a T.

5.2.2. Vyjádření Ministerstva životního prostředí, Odboru ochrany ovzduší (Příloha č. 41)

Dokumentace prověřuje pět variant dopravního řešení silničního okruhu, označených písmeny J, Sc, Sd, Ss a T. Po prostudování všech podkladů stavebního záměru zjišťujeme, že z hlediska ochrany ovzduší je nejvhodnější varianta Ss, eventuálně varianta T, podél jejichž tras se projevuje celkově nejnižší produkce emisí z automobilové dopravy a tedy i nejnižší koncentrace škodlivin. Toto hodnocení vychází z výsledků modelového hodnocení kvality ovzduší, posuzující změny emisní a imisní situací okolí tras silničního okruhu po realizaci jednotlivých variant. Naše stanovisko vychází i z výsledků hodnocení zdravotních rizik celkové expozice obyvatel oxidům dusíku, podle něhož budou nejmenšímu riziku vystaveni obyvatelé posuzovaných obcí při realizaci pouze těchto dvou uvažovaných variant. Jako nejméně vhodné z hlediska ochrany ovzduší hodnotíme tunelově řešené varianty J, Sc a Sd.

S těmito závěry souhlasím, pokud jsou vzaty v úvahu pouze vlivy na ovzduší v okolí posuzované komunikace (silničního okruhu).

Vzhledem k významu plánovaného záměru v kontextu Evropské dopravní sítě lze v budoucnu očekávat silný nárůst tranzitní kamionové dopravy.

Prognóza vývoje tranzitní kamionové dopravy přes ČR je značně nejistá. Dle vyjádření pana ing. F. Kloudy z ŘSD ČR Praha vliv vstupu ČR do EU na tranzitní dopravu dnes nikdo neumí odhadnout. Nejsou však žádné důvody předpokládat několikanásobný nárůst (Příloha posudku č. 80). Dále je zřejmé, že při propojování dopravy na nejdůležitějších dálnicích vstupujících do Prahy (D1, D5 a D8) bude posuzovaný úsek silničního okruhu (část úseku mezi D5 a D8) s velkou pravděpodobností méně využívaný než ostatní úseky.

V dimenzích tohoto pohledu považujeme za krajně nevhodnou zejména variantu J, která počítá s vedením takto zatížené trasy v těsném kontaktu s hustým osídlením Suchdola a cca 250 m od obytné zástavby Čimic a Dolních Chaber.

Zpracovatel rozptylové studie doplnil modelový výpočet o optimalizaci vzduchotechniky tunelu Suchdol (Příloha posudku č. 81). Prokázal, že na území zástavby Suchdol a na plochách určených územním plánem nedojde k překročení imisních limitů oxidů dusíku. V doplnění byla rovněž vyhodnocena závislost imisních charakteristik na dopravních zátěžích v nejvíce zatížených bodech. V případě Suchdola dojde k překročení imisního limitu průměrné roční koncentrace NO_x při cca dvojnásobném dopravním zatížení silničního okruhu než předpokládá rozptylová

studie. U maximálních krátkodobých koncentrací NO_x dojde k překročení hraniční meze doby překročení imisního limitu (5% doby v roce) při nárůstu dopravy o cca 30% (Příloha posudku č. 81). V Čimicích a Dolních Chabrech k překročení meze doby překročení imisního limitu nedojde ani při dvojnásobném překročení použitých dopravních zátěží. Doplnění rozptylové studie bylo zpracováno pro rok 2010, stav s MO a s imisním pozadím.

Upozorňuji na skutečnost, že je připravován nový zákon o ovzduší, který by měl vstoupit v platnost v r. 2002. Tento nový zákon předpokládá nové přísnější imisní limity NO_x - 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ochrana zdraví obyvatel) a 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ochrana vegetace) pro průměrné roční koncentrace a 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pro maximální koncentrace.

Aplikací nových imisních limitů v souvislosti s provozem na silničním okruhu se zabývá doplnění rozptylové studie (Příloha posudku č. 81). V závěrech se konstatuje, že i v případě dvojnásobných intenzit dopravy (oproti původnímu zadání) nebude v okolí trasy SO pravděpodobně překročen limit EU pro roční hodnoty NO_2 (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Krátkodobý limit EU pro NO_2 (200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) bude překročen při obdobných intenzitách dopravy jako v současnosti platný limit maximální krátkodobé koncentrace NO_x (200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Na základě výše uvedeného lze s jistotou očekávat, že zde budou překračovány stanovené imisní limity a proto považujeme variantu J z hlediska ochrany ovzduší a zdravotních rizik obyvatelstva, oproti doporučení předložené dokumentace, za nepřijatelnou. Z téhož důvodu nepovažujeme za vhodné ani řešení variantou Sc a Sd.

Podle mého názoru doplněné podklady k rozptylové studii (Příloha posudku č. 81) prokázaly, že varianta J je, za podmínky realizace optimalizace vzduchotechniky tunelu Suchdol, akceptovatelná. Varianty Sc a Sd nejsou v návrhu stanoviska doporučeny k dalšímu sledování.

Vliv na zlepšení kvality ovzduší V Praze je odhadován podle množství dopravní zátěže, které by jednotlivé trasy z vnitroměstského prostoru převzaly. Podle předpokladu dokumentace by v tomto směru lépe vyhověla trasa J oproti trase Ss. Rozdíl dle modelového výpočtu však není natolik podstatný, aby byl důvodem k nadlimitnímu přetížení diskutovaných oblastí.

Rozdíly v imisních koncentracích oxidů dusíku mezi variantami J a Ss na území Prahy stanovené v rozptylové studii jsou podle mého názoru významné, neboť se pohybují v oblasti překračování imisního limitu maximálních krátkodobých koncentrací (200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) a v oblasti překračování hraniční meze doby překročení imisního limitu (5% doby v roce). Každé zlepšení v oblasti nad imisními limity je významné.

Navíc předpoklad odvedení městské dopravní zátěže na vnější okruh je hypotetický, neboť praxe dokazuje, že nové trasy spíše

indukují novou dopravní zátěž a snížení původní zátěže závisí více na dopravních omezeních v centrálních částech Prahy....

Předpoklad odvedení dopravní zátěže na silniční okruh je podložen údaji v dopravně inženýrských podkladech, které byly použity při zpracování rozptylové studie. Výhodnost varianty J ve srovnání s variantou Ss do určité míry potvrdily dopravní zátěže stanovené jiným subjektem (ÚRM Praha) v rámci zpracování územního plánu hl.m. Prahy. Rozdíly mezi variantami však nebyly tak velké (viz kapitola posudku 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*). Proto výhodnost varianty J nepovažuji za dostatečně prokázanou.

Závěrem poznamenáváme, že z hlediska všech vlivů plánovaného záměru na životní prostředí je nejšetrnějším způsobem řešení severního obchvatu Prahy tranzitní varianta T, již je současně řešena i otázka budoucího propojení mezinárodního severojižního dopravního koridoru. Dokumentaci k variantě T by však z tohoto pohledu bylo třeba doplnit o studii reálnosti dopravních vztahů v horizontu r. 2010 v relevantních územích této trasy včetně možnosti využití a úprav již existujících dopravních propojení, a z hlediska životního prostředí přijatelné možnosti místního propojení břehů Vltavy pro lokální dopravní funkce. Doporučujeme tuto možnost ověřit i vzhledem k aglomerační trase navrhované v rámci územního plánu velkého územního celku pražského regionu.

Souhlasím. Varianta T však nemůže být chápána jako varianta silničního okruhu kolem Prahy, ale jako alternativní koncepce řešení dopravy v Pražské aglomeraci. Požadavek na uvedené vyhodnocení je proto nutné uplatnit v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu.

5.2.3. Vyjádření Ministerstva životního prostředí, Odboru strategií (Příloha č. 42)

Za přijatelnou lze považovat pouze variantu J s event. subvariantami v prostoru přemostění Vltavy.

S takto jednoznačným závěrem nemohu souhlasit. Výsledky procesu EIA prokázaly, že akceptovatelné jsou dvě varianty - J a Ss. Proces EIA však může hodnotit pouze vlivy na životní prostředí. Pokud je varianta Ss nepřijatelná z jiných důvodů, např. dopravních, neměla být do hodnocení zařazena.

V rámci podmínek závěrečného stanoviska je třeba počítat s dořešením obou předmostí suchdolského mostu včetně přesné polohy a typu samotného mostu, zabezpečení jeho využitelnosti pro autobusovou MHD Bohnice - Suchdol, optimalizace tvaru MÚK Rybářka a event. zmenšení technické náročnosti přivaděče.

Uvedené problémy je možné řešit v dalších fázích přípravy záměru. Návrh stanoviska obsahuje příslušná doporučení.

Vyjádření dále obsahuje 10 připomínek k dokumentaci EIA. Připomínky většinou upřesňují formulace uvedené v dokumentaci EIA. Žádná z připomínek nezpochybuje závěry, ke kterým zpracovatelé dospěli, většinou připomínky obsahují argumenty podporující variantu J. Z hlediska procesu EIA a výběru varianty k další přípravě jsou důležité informace v připomínkách 4) a 7).

4) Roztocká trasa, obsažená v územním plánu Pražské středočeské aglomerace z roku 1976 byla již v době před zadáním nového územního plánu hl.m. Prahy z územních důvodů neproveditelná, a proto nemohla být převzata ani jako (méně výhodná) varianta do konceptu.

7) Pro variantu Ss kapacitně nevyhoví čtyřpruhové řešení tunelu pod Vltavou a Stromovkou na navrhované trase Libeň - Hradčany. Pokud vícenáklad na (technicky však sotva možné) zvětšení raženého tunelu na šestipruhový profil není zahrnut do investičních nákladů varianty Ss, nelze takové srovnání považovat za korektní.

5.2.4. Stanovisko Ministerstva zemědělství České republiky, Odboru státní správy lesů a myslivosti - 5050 (Příloha č. 43)

Z hlediska lesního hospodářství jsou přijatelné všechny uváděné varianty.

Při rozhodování o zhodnocení všech v dokumentaci předložených závěrů a jejich vlivu na krajinu, doporučujeme preferovat variantu, která bude zohledňovat minimalizaci záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa je jedním z kritérií, použitých při hodnocení předložených variant. Nejvýhodnější jsou varianty T a Ss, nejméně příznivá je varianta J.

5.2.5 Vyjádření Středočeského kraje (Příloha č. 44)

Po porovnání všech navržených variant vedení trasy silničního okruhu jako nejvhodnější variantu **doporučuje variantu Ss**. Vlivy na životní prostředí této stavby jsou významné. Potřeba realizace této stavby z hledisek dopravních a využití území je také zcela zřejmá, a přinese i zlepšení životního prostředí v jiných místech, v současnosti přetížených vlivy z dopravy. Varianta Ss je vyhodnocena dokumentací jako nejméně negativně ovlivňující životní prostředí. Přesto považujeme za důležité, aby v následujících přípravných pracích a řízeních byly zohledněny požadavky, které považujeme za vhodné začlenit i do

podmínek stanoviska příslušného orgánu podle zákona 244/1992 Sb. Jedná se o tyto požadavky:

- Navrhnout a zrealizovat měření hlavních znečišťujících látek unikajících do ovzduší v důsledku automobilové dopravy u vybrané varianty a to s ohledem na trvale osídlená území jako doplněk k modelovým výpočtům.

V návrhu stanoviska doporučuji zařadit některý bod v okolí varianty J do monitorovacího programu na území Prahy. V případě potřeby by bylo možné zařadit do monitorovacího programu Středočeského kraje některý bod v okolí varianty Ss. Krátkodobé monitorování kvality ovzduší po uvedení určité komunikace do provozu většinou postrádá smysl, neboť nemůže zachytit všechny stavy ovzduší a prokázání překračování imisních limitů je problematické.

- V přípravné fázi předem vyhodnotit hlukovou zátěž v souvislosti s dalšími připravovanými projekty souvisejícími s nárůstem hlukového zatížení. Navrhnout dostatečné hlukové bariéry zejména v místech křižovatek.

Hluková studie zpracovaná ve fázi studie má identifikovat kritická místa z hlediska hluku a prokázat, zda je reálná ochrana objektů zasažených nadlimitním hlukem. V dalších fázích přípravy záměru (dokumentace k územnímu rozhodnutí, dokumentace ke stavebnímu povolení) bude hluková studie dále upřesňována a budou navržena konkrétní protihluková opatření. Pokud budou známé hlukové emise z nových zdrojů, budou v následných hlukových studiích zohledněny.

- Při začlenění varianty Ss do územního plánu je třeba zároveň řešit ucelenost systémů ekologické stability.

Souhlasím, vyplývá to ze stavebního zákona. V návrhu stanoviska je doporučeno zpracovat technické řešení pro křížení silničního okruhu s biokoridory ÚSES a zpracovat detailní zmapování migračních cest větších živočichů (zejména savců) a na základě získaných výsledků provést optimalizaci parametrů jednotlivých objektů pro migraci (podchodů, nadchodů), případně změnu lokalizace nebo zařazení dalších objektů.

- V přípravné etapě je třeba detailně řešit odvod dešťových vod z komunikace do terénu, se zajištěním čištění této vody.

Podrobnost zpracování technického řešení odvádění dešťových vod z vozovky je dostatečná pro potřeby procesu EIA. Konkrétní technické řešení bude zpracováno v dalších stupních projektové dokumentace, návrh stanoviska obsahuje potřebná opatření.

- Jako podklad pro územní řízení zpracovat plán organizace výstavby a to tak, aby při stavbě nebyly využívány komunikace procházející obcemi pro přepravu nadbytečných zemin a stavebních materiálů.

Je zahrnuto do návrhu stanoviska. V případě realizace varianty J doporučujeme při přepravě přebytku výkopového materiálu co nejvíce využívat říční a železniční dopravu.

Varianta Ss je považována jako nejvýhodnější i z pohledu regionálního rozvoje Středočeského kraje a vhodného využití území.

5.2.6 Vyjádření Magistrátu hl. města Prahy- odboru životního prostředí (Příloha č. 45)

V jednotlivých vyjádřeních je uváděno pořadí variant od nejvíce po nejméně příznivou.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Z hlediska ochrany ZPF je pořadí variant následující: Sc-J-Ss-T-Sd. Navržená opatření k prevenci, eliminaci, minimalizaci eventuálně kompenzaci účinků považujeme za přijatelná.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství

Z bodového hodnocení vyplývá pořadí variant: T-Ss-Sd-Sc-J. V případě varianty J je nutné zdůraznit, že tato uvažovaná trasa zabírá jak lesy ochranné, tak lesy zvláštního určení....Navíc toto vedení trasy se nepřímo dotýká větší výměry lesních porostů než v případě jiných variant.

Souhlasím.

Z hlediska odpadového hospodářství

Nemáme zásadní připomínky.

Z hlediska ochrany ovzduší

Začátek vyjádření je věnován shrnutí základních informací o variantách výstavby SO. Dále se ve vyjádření konstatuje, že k realizaci přicházejí v úvahu pouze varianty J a Ss, a proto se vyjádření zabývá jen těmito dvěma variantami.

K uvedeným délkám jednotlivých variant poznamenáváme: Staničení pro všechny varianty začíná v jednom společném bodě, nacházejícím se na skutečném začátku pouze u variant J a Sc. Ostatní varianty jsou připojeny na radiální komunikaci ve větší vzdálenosti, avšak jsou také staničeny z uvedeného začátku. Ukončení staničení je již provedeno na konci každé varianty samostatně. To ovšem nedává objektivní obraz o délce jízdy automobilů po jednotlivých variantách. Pro dopravu pokračující

přes dálnici D8 dále po okruhu východním směrem je pro porovnání objektivní délka variant do bodu, kde by se varianty opět spojily. Pro dopravu pojíždějící po řešeném úseku SO s příjezdem nebo odjezdem po D8, jejíž podíl bude velmi významný, se již délka trasy mezi variantami J a Ss prakticky neliší.

Podle mého názoru je délka variant v dokumentaci EIA popsána odpovídajícím způsobem. Začátek staničení musí být pro všechny varianty stejný v místě ukončení předcházejícího úseku. Pro varianty Sc, Sd, Ss a T je uvedena jak délka stavebního úseku do mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D8, tak délka peáže silničního okruhu s dálnicí D8. Délka trasy pro vozidla pokračující v jízdě po silničním okruhu a pro vozidla odbočující na dálnici D8 z údajů uvedených v dokumentaci EIA jednoznačně vyplývá.

Ve variantě J by došlo k výrazným, těžko řešitelným problémům s rozptylem škodlivin u portálů a výduchu tunelu v bezprostředním kontaktu s městskou částí. Vypočtené hodnoty nezahrnují imisní pozadí lokality. Krátkodobé imisní koncentrace NO_x zde dosahují výrazně nadlimitních hodnot. Znamenalo by to pro rezidenty několikanásobné zhoršení kvality ovzduší oproti stávajícímu stavu.

Imisní pozadí je zahrnuto v doplňujících podkladech k rozptylové studii (Příloha posudku č. 81). Za předpokladu navržené optimalizace vzduchotechniky tunelu Suchdol nebudou imisní limity v oblasti Suchdola překročeny. Tento závěr platí pro stav s městským okruhem, pro stav bez městského okruhu nejsou k dispozici údaje o imisním pozadí.

Obchvat Prahy se stane s vysokou mírou pravděpodobnosti součástí výhodné, a proto velmi zatížené evropské spojnice sever - jih. Lze tedy oproti stávajícímu stavu očekávat veliký nárůst těžké tranzitní dopravy.

Jak je uvedeno ve vyjádření pan ing. F. Kloudy (ŘSD ČR Praha; Příloha posudku č. 80), vliv vstupu ČR do EU (na tranzitní dopravu) dnes neumí nikdo odhadnout. Nejsou však žádné důvody předpokládat několikanásobný nárůst. Dále je ze vzdáleností na silničním okruhu zřejmé, že posuzovaný úsek okruhu mezi dálnicemi D5 a D8 bude zřejmě jedním z nejméně zatížených úseků tranzitní dopravou.

Průměrný rozdíl ve zlepšení koncentrací NO_x na komunikacích v Praze je mezi variantami J a Ss na úrovni $1-1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, činí jen asi 1% reálné hodnoty a jedná se tedy o rozdíl nepodstatný.

Z rozptylové studie vyplývá, že průměrný rozdíl v průměrných ročních koncentracích mezi variantami J a Sc je $3,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, což je cca 8%. Rozdíly se odehrávají v oblasti překračování limitů maximálních krátkodobých koncentrací NO_x (přes $800 \mu\text{g}/\text{m}^3$; limit je $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) a překračování hraniční meze doby překročení limitu (přes 10% doby v roce; limit je 5%). Souhlasím se zpracovateli rozptylové studie, kteří považují

stanovené rozdíly mezi variantami J a S_c za významné. Jak vyplývá z hodnot dopravních zátěží, budou rozdíly v případě varianty S_s ještě výraznější (viz kapitola posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.*

Kromě tohoto se domníváme, že předpoklad autorů o významnějším odlivu vnitropražské dopravy na SO je pravděpodobně nereálný. Bylo by to možno očekávat asi jen v případě kolapsu vnitřní dopravy a neprůjezdnosti komunikačního skeletu. Pokud bude MO nabízet dostatečnou kapacitu a plynulost dopravy, což je účelem jeho výstavby, řidiči nebudou pro přesuny v rámci města vyjíždět směrem ven z města na SO, aby se z něj na jiném místě vraceli směrem do centra a byli nuceni absolvovat významně delší trasu než při použití MO nebo jiných vnitřních komunikací.

Argumentace výhodnosti varianty J pro hl.m. Prahu je postavena na dopravních zátěžích, které pro potřebu zpracování dokumentace EIA zajistil oznamovatel u Ústavu dopravního inženýrství hl.m. Prahy (ÚDI). Problematikou věrohodnosti dopravních zátěží se podrobně zabývám v kapitole posudku 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací.* Z porovnání dopravních zátěží použitých v dokumentaci EIA s dopravními zátěžemi z územního plánu hl.m. Prahy (zpracovatel Útvar rozvoje hl.m. Prahy, ÚRM) vyplynulo, že varianta J je zřejmě skutečně příznivější pro Prahu, rozdíl mezi variantami J a S_s však byl v podkladech ÚRM menší než v podkladech ÚDI.

Na základě vyhodnocení vlivů posuzovaných variant na kvalitu ovzduší považujeme z tohoto pohledu za jednoznačně nejvhodnější variantu S_s....Za nevhodnou z hlediska ochrany ovzduší naopak pokládáme variantu J, která prochází přímo středem městské části Suchdol.

V návrhu stanoviska hodnotím variantu S_s jako nejvhodnější a doporučuji preferovat její realizaci, variantu J hodnotím jako akceptovatelnou.

Z hlediska ochrany přírody

a) hodnocení vlivu stavby na krajinný ráz

Postrádáme však pro komplexní posouzení vlivu na krajinný ráz zohlednění umístění dalších stavebních objektů souvisejících se stavbou komunikace, které jsou svým charakterem také významným zásahem do krajiny. Jedná se např. o velikost a umístění DUN a RN, charakter protihlukových opatření a změnu v uspořádání a dostupnosti zemědělsky obhospodařovaných pozemků.

Přesné umístění DUN a RN, rozsah protihlukových opatření a dostupnost pozemků bude detailně zpracováno v dalších stupních přípravy záměru. Úroveň informací v procesu EIA považuji za dostatečnou pro vyhodnocení vlivů posuzované stavby na

krajinný ráz. Vlivy na krajinný ráz jsou vyhodnoceny pro účely dokumentace EIA dostatečně.

V dokumentaci též postrádáme vyhodnocení stavebně realizovatelných variant mostů v jednotlivých přechodech Vltavského kaňonu. Toto vyhodnocení je provedeno dílčím způsobem u varianty J, což považujeme za nedostatečné.

Konkrétní technické řešení mostu doporučuji vybrat v následujících fázích přípravy záměru. Údaje o možnostech technického řešení, které vyplývají z návrhů předložených v rámci architektonicko-konstrukční soutěže umožňují formulovat poměrně jednoznačné podmínky pro výběr konkrétního mostního objektu.

Nemůžeme se také ztotožnit s vyhodnocením síly konfliktu přemostění Vltavy v případě varianty J a Ss, kde v obou případech je v dokumentaci tento konflikt považovaný za silný. Z fotodokumentace 1A, 9A a 9B vyplývá, že vliv nelze považovat za rovnocenný. Na tomto příkladu chceme deklarovat názor, že ne všechny vlivy jsou vyhodnoceny zcela objektivně. Z tohoto důvodu se neztotožňujeme s celkovým vyhodnocením, které staví variantu J před variantu Ss. Za podceněný též považujeme v případě varianty J vliv stavby na území přírodního parku Draháň - Trója, kterým stavba prochází v délce cca 1600 m. Podotýkáme pouze, že trasa Ss prochází přírodním parkem Dolní Povltaví v délce 400 m. Změna ve struktuře dotčených území je tedy řádově zcela odlišná.

V kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení* je formulována zásadní otázka probíhajícího procesu EIA, zda je varianta J akceptovatelná z hlediska vlivů na životní prostředí. Na tuto otázku vyhodnocení vlivů na krajinný ráz přineslo jednoznačnou odpověď. Vzájemné pořadí variant J a Ss není příliš podstatné, neboť nemůže ovlivnit výsledek vyhodnocení. Varianta Ss je nepochybně vhodnější z hlediska vlivů přímo v trase a v bezprostředním okolí.

Pořadí jednotlivých variant tedy vidíme takto:
Ss-J-(Sc, Sd, T)

b) Biologický průzkum

...Souhlasíme s názorem dokumentářů, že zpracování DÚR musí předcházet biologické hodnocení provedené již pro konkrétní vybranou variantu, a to s ohledem na upřesnění požadavků na záchranný transfer, posouzení nutnosti udělení výjimky v případě zvláště chráněných druhů a rozsahu a lokalizaci kompenzačních opatření.

Je zahrnuto do návrhu stanoviska.

V tomto kritériu preferujeme toto pořadí:
T-Sc-Sd-Ss-J

c) ÚSES

Zásadně požadujeme, aby byl bod C.IV.A, tj. územně plánovací opatření rozšířen o podmínku kladného projednání změny příslušných územních plánů, tzn. nového umístění prvků ÚSES v dotčených územích.

Dále požadujeme, aby byly dokumentací veškeré části ÚSES navržené v rámci realizace stavby k realizaci zahrnuté do dokumentace stavby k územnímu řízení a v rámci tohoto řízení, aby také došlo ke schválení příslušných plánů či projektů ÚSES tak, jak stanovuje vyhláška MŽP ČR č. 395/1992 Sb v §5 odst.1)

V návrhu stanoviska jsou uvedena konkrétní opatření, která by měla zajistit funkčnost sítě ÚSES v zájmovém území. Podle mého názoru není možné do návrhu stanoviska zahrnovat požadavek, aby v dalších stupních přípravy záměru byly dodržovány platné právní předpisy.

Z hlediska vlivů na povrchové vody

Některá z navržených opatření např. zjištění a likvidaci zdrojů znečištění Dražanského potoka považujeme za obtížně splnitelná. Při vyhodnocování vlivu stavby a reálnosti opatření je nutné postupovat velmi citlivě a zodpovědně.

Souhlasím. Toto opatření nemůže být směřováno k oznamovateli, který nemá žádné možnosti k jeho realizaci a není proto zahrnuto do návrhu stanoviska. Jedná se spíše o obecnou poznámku, naplnění tohoto opatření může být vynuceno pouze společným postupem orgánů státní správy a samosprávy.

Z našeho hlediska je nepřijatelné uvažovat s vyššími koncentracemi chloridů než je uvedeno v Nařízení vlády 82/1999 Sb., ve kterém je stanovena hodnota chloridových iontů na 350 mg/l (hodnota pro ostatní povrchové vody). Provozovatel rychlostní komunikace nebude a není jediným znečišťovatelem, který v zimním období bude využívat posypové soli k ošetření silnice (do budoucna bude zpevněných ploch přibývat). Není proto možné počítat s ředícím efektem pro žádné kontaminanty (tj. pro odtok vody z výpustě dálnice je možná max. konc. 350 mg/l chloridových iontů). Navíc zvýšená koncentrace chloridových iontů v Čimickém potoce může vážně ohrozit existenci travertinových hrázek v dolní části Čimického údolí.

Odvádění dešťových vod z kapacitních komunikací do málo vodných recipientů je vždy problematické. Na území Prahy je tento problém komplikovanější, neboť koncentrace chloridů v povrchových vodách bývá vysoká i bez příjmu zasolených vod z komunikace. Chloridy nelze z dešťových vod dostupnou technologií odstranit, jedinou možností snížení koncentrace chloridů v dešťových vodách odtékajících z vozovky je optimalizace posypových dávek, případně nahrazení posypových solí inertním materiálem. To ovšem přináší jiné negativní vlivy (prašnost, horší jízdní

podmínky v zimním období) a v každém konkrétním případě je třeba zvážit, který zájem je prioritní.

Nepolární látky v hl. m. Praze jsou jedním z kritických ukazatelů znečištění nejen ve vodách, ale i v potočných sedimentech. Z těchto důvodů požadujeme navrhnout způsob jejich průběžného zachytu před dotokem do vodního toku, včetně manipulace a kontroly s daným hospodářským zařízením.

Na zachycení nepolárních látek jsou podél tras silničního okruhu navrženy dešťové usazovací nádrže (DUN). Ve variantě Ss je navrženo pět DUN, ve variantě J šest DUN, jejich navržené objemy jsou uvedeny na str. 334 dokumentace. Konkrétní technické řešení bude upřesněno v dalších stupních projektové přípravy.

Za zásadní nedostatek považujeme to, že dokumentace EIA neřeší v rámci vlivu stavby na životní prostředí kumulativní vlivy stávajících a dalších navrhovaných staveb v rámci rozvoje lokality (např. kumulace s vlivem letiště Ruzyně na Únětický potok).

Vyhodnocení vlivů na povrchové vody je provedeno standardním až nadstandardním způsobem, obvyklým pro proces EIA. Jsou využity archivní údaje o kvalitě vody a orientační vlastní analýzy. Z prezentovaných údajů vyplývá, že problematika kvality povrchových vod nemůže být rozhodujícím kritériem pro výběr varianty k dalšímu zpracování a k realizaci. Výsledná varianta bude vybrána na základě jiných kritérií a odvádění dešťových vod bude technicky navrženo tak, aby v maximální míře zajistilo ochranu kvality povrchových vod. Nejdůležitější opatření byla navržena již v technické studii, která sloužila jako podklad pro zpracování dokumentace EIA (např. střídání recipientu na levém břehu Vltavy ve variantě J).

Dále z dokumentace není patrné, v kterých místech a jak velkým průtokem a v jaké kvalitě budou v daném místě drobné vodní toky zatěžovány. Je zřejmé, že při tak velkém počtu variant je obtížné zpracovávat řešení v této podrobnosti, avšak právě vliv na toky, vliv zasolení půd na zeleň a erozi v území podmiňuje výběr varianty.

Konkrétní profily, ve kterých bude do recipientů zaústěna kanalizace odvádějící dešťové vody ze silničního okruhu, budou stanoveny v dalších stupních projektové dokumentace. Tyto profily lze orientačně odhadnout z umístění RN a DUN. Ve vodohospodářské studii jsou uvedeny výsledky výpočtu zvýšení přímého odtoku pro standardní 6-ti hodinový déšť periodicity 0,1-0,01 za stávajícího stavu povodí, kdy jsou pozemky využívány jako pole, a návrhového stavu se zářezy a nepropustně zpevněnými vozovkami silničního okruhu. Dále je uvedeno celkové množství chloridů, které se dostane ze silnice do recipientů, obvyklé složení dešťových vod odtékajících z komunikací a výsledná koncentrace chloridů v recipientech. Chybí vyčíslení celkového množství dešťových vod na základě průměrného úhrnu srážek, tato hodnota má však pouze ilustrativní charakter a její absence nemůže zpochybnit závěry vodohospodářské studie.

Domníváme se, že navrhovaná opatření spočívající pouze v monitoringu jsou z hlediska ochrany povrchových vod nedostatečná a požadujeme, aby u vybrané varianty byla opatření eliminující negativní vlivy stavby na životní prostředí specifikována v rámci EIA.

Návrh stanoviska obsahuje požadavek na zpracování technického řešení odvádění dešťových vod z vozovky dle základních parametrů uvedených v dokumentaci EIA (počet a objem DUN a RN) a monitorování kvality povrchových vod. Na základě výsledků monitorování je možné uplatnit požadavek na omezení množství používaných posypových solí nebo na jejich náhradu inertními materiály.

Pořadí variant z hlediska povrchových vod, s vyloučením vod podzemních (nehodnotí se) určujeme následovně:
T-Sc-Sd-Ss-J

Z hlediska nakládání s chemickými látkami a přípravky

K předložené dokumentaci nemáme připomínek.

5.2.7. Vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy- odboru výstavby (Příloha č. 46)

Z hlediska vodohospodářských zájmů chráněných zákonem č. 138/1973 Sb., o vodách (vodní zákon), jsou plánované stavby silničních okruhů kolem Prahy možné.

Dešťové vody budou odvedeny pomocí sběrných odvodňovacích příkopů nebo kanalizací přes dešťové usazovací nádrže s nornými stěnami pro zachycení ropných látek do retenčních nádrží v podobě suchých poldrů a odtud do přilehlých vodotečí a Vltavy. Zvýšené průtoky ze zpevněných komunikací je nutno transformovat v těchto suchých poldrech vzhledem k tomu, že většina potoků v dané oblasti je nekapacitní.

Technická studie předpokládá odvádění dešťových vod přes retenční nádrže. Konkrétní řešení bude zpracováno v dalších stupních projektové přípravy. Návrh stanoviska obsahuje podmínky z hlediska ochrany životního prostředí.

V rámci územního řízení je nutno návrhy staveb obou silničních okruhů předložit k vyjádření dle ust. §14 vodního zákona vodohospodářskému orgánu odboru výstavby Magistrátu hl. m. Prahy. Dešťové usazovací nádrže, retenční nádrže (suché poldry), odlučovače ropných látek, kanalizace, drenážní systémy, případně jiná vodohospodářská díla budou podléhat vodoprávnímu projednání u zdejšího odboru.

Uvedený požadavek vyplývá z platných právních předpisů, není jej proto nutné uvádět v návrhu stanoviska.

5.2.8. Vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy- odboru dopravy (Příloha č. 47)

Na tuto část SO, jak je deklarováno ve složce "Celkové hodnocení", jsou kladeny následující požadavky:

- propojit jednotlivé dálnice a silniční radiály vnější komunikační sítě
- převést veškeré tranzitní dopravy
- rozvádět vnější dopravy se zdrojem nebo cílem v Praze
- zabezpečit část vnitroměstských tangenciálních vztahů, kterými se dnes realizuje jediné možné dopravní spojení mezi sousedními městskými částmi na levé a pravé straně Vltavy na severu Prahy.

Tyto požadavky v celém rozsahu splňuje toliko varianta J. V ostatních variantách nejsou ošetřeny předmětné tangenciální vztahy. Z hlediska dalších požadavků se jeví varianty na jih od Ss včetně jako víceméně rovnocenné, předností varianty J je z dopravního hlediska její nejkratší vzdálenost.

5.2.9. Vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy- odboru památkové péče (Příloha č. 48)

Stavba je prováděna mimo ochranné pásmo Pražské památkové rezervace, v prostoru předpokládaného výskytu archeologických nálezů, který je chráněn ve smyslu §22 zák.č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Je nutno umožnit provedení archeologického výzkumu, jeho zajištění je třeba projednat v dostatečném předstihu před zahájením prací.

Je zahrnuto do návrhu stanoviska.

Případné stavební zásahy do objektů prohlášených za nemovité kulturní památky, jejich areálů, vyhlášených památkových zón či rezervací, je nutno předem projednat ve smyslu §14, odst. 1 a 2, výše uvedeného zákona o státní památkové péči.

Uvedený požadavek vyplývá z platných právních předpisů, není jej proto nutné uvádět v návrhu stanoviska.

5.2.10. Vyjádření krajského hygienika (Příloha č.49)

Se závěry předložené dokumentace souhlasím. Z hlediska expozice vybraným škodlivinám v ovzduší doporučená varianta trasy J na území Středočeského kraje výrazně neovlivní životní prostředí obyvatel. Také varianta Ss nebude z tohoto pohledu představovat významné riziko z hlediska ochrany zdraví obyvatel. Z hlediska ochrany veřejného zdraví před hlukem je ovšem nutno v dalším postupu přípravy realizace této akce prosazovat variantu Ss oproti variantě J.

5.2.11. Vyjádření městského hygienika hlavního města Prahy (Příloha č. 50)

Městský hygienik hl. m. Prahy se k dokumentaci vyjádřil dvakrát. V prvním vyjádření č.j. 7166/RED-OÚP/Ing.Kn.-Mor. ze dne 18.1.2001 konstatuje:

S předloženým řešením lze souhlasit, v dalším stupni dokumentace však požadujeme podrobnou akustickou studii s návrhem účinných protihlukových opatření u jednotlivých zasažených obytných a rekreačních objektů.

Dále požadujeme, aby v dalších stupních dokumentace společně s výstavbou plánovaného úseku SO byla vyhodnocena a řešena hluková situace v chráněném prostoru obytné zástavby při komunikacích, na kterých v důsledku provozu SO dojde ke zvýšení dopravy.

Je zahrnuto do návrhu stanoviska.

V druhém vyjádření č.j.769/126/RED-OUP/Ing.Kn, které je označeno jako žádost o doplnění údajů o vlivu na zdravotní stav obyvatel, městský hygienik konstatuje:

...K předložené dokumentaci bylo zpracováno stanovisko městského hygienika ze dne 18.1.2001 pod č.j. 7166/14/01/RED-OUP/Ing.Kn.-Mor., které vycházelo z předložené dokumentace a zejména z pohledů na dopady jednotlivých variant na zdraví obyvatel hl.m. Prahy jako celku. V tomto pohledu byla nejdůsledněji studií zhodnocena varianta J, na které byl vyzdvížen její pozitivní dopad na dopravu v centru hl.m. Prahy (oblast Praha 7). Obdobné zhodnocení pro vzdálenější trasy Ss a ostatní nebylo v dokumentaci provedeno.

Prostřednictvím občanského sdružení EKOFORUM získal městský hygienik některá stanoviska dotčených orgánů státní správy k variantním řešením SO staveb 518 a 519. Po jejich prostudování zjistil, že jimi doporučované varianty se liší od varianty jím původně posouzené jako vhodné. Vzhledem k tomu, že varianta Ss doporučovaná většinou ostatních orgánů, nebyla jak výše uvedeno, v předložené dokumentaci zhodnocena stejným způsobem jako varianty J ve vztahu k intravilánu hl.m. Prahy, žádáme o doplnění studie v tomto smyslu tak, aby mohl městský

hygienik vydat kvalifikované stanovisko i k jiným variantním řešením, zejména v dotčené trase Ss.

V předložené dokumentaci EIA byla vyhodnocena z hlediska hluku vzhledem k intravilánu hl.m. Prahy varianta Sc, jako reprezentant severních variant. Pro potřeby procesu EIA považují tento přístup za dostačující. Z prezentovaných výsledků celkem jednoznačně vyplývá, že rozdíl mezi variantami severními a variantou J v pozitivních dopadech na Prahu je v případě hluku minimální a jako nejvhodnější byla vyhodnocena varianta Ss.

5.2.12. Vyjádření ČIŽP, Oblastního inspektorátu Praha (Příloha č. 51)

Oddělení ochrany ovzduší

K předložené dokumentaci nemáme připomínek

Oddělení ochrany vod

V dokumentaci je problematika srážkových vod řešena jen okrajově. Je nutno prověřit, zda v době sucha neovlivní dálnice negativně průtok vody při Q_{355} nad únosnou mez. Je třeba, aby byla v dalším stupni PD dostatečně zdokumentována hladina a jakost podzemních vod v okolí dálnice, aby bylo možno určit, zda nedošlo vlivem dálnice k omezení vydatnosti vodních zdrojů či zhoršení jakosti podzemních vod.

Uvedené požadavky jsou zahrnuty do návrhu stanoviska.

Dále je nutno posoudit jaké okamžité maximální množství srážkových vod je možno vypouštět v jednotlivých zájmových povodích. Citlivou oblastí je zejména povodí Dražanského a Únětického potoka.

Bude zpracováno v dalších stupních projektové dokumentace.

Není uveden vliv chloridů na vodní flóru a faunu v zájmových recipientech.

Podle mého názoru je problematika vlivu chloridů na vodní ekosystémy zpracována v dokumentaci EIA odpovídajícím způsobem. Hodnocení vychází z citované práce "Hodnocení vlivu chemického ošetřování komunikací na přírodní prostředí" jejímž autorem je Český ústav ochrany přírody a krajiny. Jsou uvedeny toleranční limity chloridů pro sladkovodní organismy. Z těchto výsledků vyplývá, že se negativní vliv projeví až od obsahu 1g/l. Pro získání dalších podrobnějších informací by bylo potřeba iniciovat odborný výzkum a jeho závěry použít v procesu EIA.

Oddělení odpadového hospodářství

V předložené dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí je v části B.I.3. řešena otázka bilance zemních prací na stavbě jednotlivých uvažovaných tras. Podle dokumentace by měl být přebytek materiálu výkopu uložen na skládce odpadů se zabezpečením kategorie SI podle vyhlášky č. 338/1997 Sb. (nesprávně uvedeno vyhlášky č. 337/1997 Sb. - Katalog odpadů). Zákon o odpadech č. 125/1997 Sb. ve svém §5 odst. 1, písm. B) preferuje využívání vzniklých odpadů jinými právníckými a fyzickými osobami oprávněnými k podnikání, před jejich zneškodňováním na skládce odpadů. Tento postup musí být dodržen i v případě rozdílu materiálu vzniklého u předpokládaných zemních prací, který je v některých uvažovaných variantách velmi vysoký.

Požadavek je uplatněn v návrhu stanoviska. Problematiku přebytku výkopového materiálu doporučujeme vyřešit před zahájením územního řízení.

Oddělení ochrany přírody

Za nevyhovující považujeme rozdílné způsoby zpracování biologických hodnocení (pravý a levý břeh), které se jen velmi obtížně srovnávají..

S touto výtkou do určité míry souhlasím. Je to dáno tím, že obě studie (Biologický průzkum a hodnocení - území pravého břehu a Biologický průzkum a hodnocení - území levého břehu) jsou zpracovány různými autory. To je důsledkem historie procesu EIA na stavby silničního okruhu č. 518 a 519. Vzhledem ke jednotlicímu textu v "Celkovém hodnocení" a kvalitnímu zpracování dané problematiky v obou částech však tento nedostatek nepovažuji za významný.

Souhrnný závěr zpracovatele vyznívá ve prospěch varianty J. Tato varianta vedení trasy silničního okruhu však nekoresponduje s výsledky biologických hodnocení, neboť nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná, její negativní vliv dokládá mimo jiné "přebytek" výkopového materiálu v množství čtyř a půl miliónů metrů krychlových. A tento materiál se má uložit na skládku! Lze proto jednoznačně hovořit o tom, že preferovaná varianta je z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí nepřijatelná a její prosazování je v příkrém rozporu s požadavky citovaného zákona č. 114/1992 Sb. Tvrzení na straně 320, že "všechny navržené varianty jsou z hlediska ochrany flóry a fauny a ekosystémů přijatelné s výhradami při přijetí odpovídajících opatření" je nepravdivá a neodpovídá skutečnostem, zjištěným v předchozích kapitolách.

Varianta J vykazuje v trase a v bezprostředním okolí významné negativní vlivy na jednotlivé části přírody. Je nepochybně horší než varianta Ss. Otázce přijatelnosti varianty J je věnována kapitola posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.* Varianta J je vyhodnocena jako akceptovatelné při splnění podmínek uvedených v návrhu stanoviska.

Souhrnně lze říci, že posouzení vlivu stavby jednotlivými zpracovateli je provedeno v souladu s požadavky zákona č. 244/1992 Sb. avšak závěry učiněné z těchto zjištění jsou s nimi v naprostém rozporu. Varianta označená jako J je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.

V návrhu stanoviska je doporučeno preferovat realizaci varianty Ss, nicméně varianta J je vyhodnocena jako akceptovatelná.

Oddělení ochrany lesa

Z hlediska zákonů č. 289/95 Sb. a 282/91 Sb. lze souhlasit pouze s variantou Ss předložené dokumentace.

Není pochyb o tom, že varianta Ss je (spolu s variantou T) z hlediska vlivů na lesy nejvhodnější a varianta J nejméně vhodná. Zásah do lesních porostů je jedním z nejzávažnějších negativních vlivů varianty J. Vzhledem ke skutečnosti, že lze minimalizovat zásah do lesních porostů přímo v údolí Vltavy volbou vhodného technické řešení mostního objektu, považují variantu J za akceptovatelnou (viz kapitola posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.*)

5.2.13. Vyjádření okresního úřadu Praha - východ, referátu životního prostředí (Příloha č. 52)

orgán vodohospodářský

1. V předložené dokumentaci se uvádí, že navržený systém odvodnění silničního okruhu zahrnuje stavby pro transformaci zvýšeného povrchového odtoku a stavby pro zachycení plovoucích a usaditelných látek nebo ropných produktů, jako např. retenční nádrže, DUN a havarijní jímky tunelů. Posuzuje vliv jednotlivých variant na povrchové a podzemní vody.

2. U všech variant (kromě varianty T) bude povrchovým odtokem dotčen Mratínský potok. Upozorňujeme, že Mratínský potok není dostatečně kapacitní, dle podkladů zdejšího RŽP je koryto Mratínského potoka schopno provést průtok $Q_{21\text{letý}}$. U všech variant je tedy nutno navrhnout stavby k transformaci

povrchového odtoku tak, aby při přívalových deštích nedošlo k zvýšení povrchového odtoku oproti současnému stavu.

U varianty J jsou navrženy u křižovatky SO s dálnicí D8 Praha - Ústí nad Labem retenční (RN) a usazovací nádrže (DUN). Objem retenční nádrže je 7 800 m³. Objem odtoku bude navýšen o 2900 m³, původní objem odtoku z povodí je 1500 m³ (údaje pro standardní 6-ti hodinový déšť periodicity 10 let). U trasy ve variantě Ss je plocha odvodňovaná do Mratínského potoka 0,028 km², a není zde retenční nádrž navržena. Objem odtoku bude navýšen u varianty Ss o 900 m³, původní objem odtoku z povodí je 500 m³ (údaje pro standardní 6-ti hodinový déšť periodicity 10 let). V dalších fázích procesu doporučujeme provést zpřesňující výpočty objemů RN a DUN a upřesnit jejich lokalizaci. V rámci tohoto upřesnění je možné dodatečně navrhnout i RN u Mratínského potoka při realizaci varianty Ss. Zkapacitňování koryta je nepřijatelné.

Z hlediska našich zájmů doporučujeme přijetí varianty J.

orgán ZPF a SSL

Preferujeme variantu J.

orgán ochrany přírody a krajiny

Zdejšímu orgánu ochrany přírody a krajiny se jeví jako nejvhodnější varianta J.

orgán odpadového hospodářství

Bez připomínek.

5.2.14. Vyjádření okresního úřadu Praha - západ, referátu životního prostředí (Příloha č. 53)

Vodní hospodářství

Z hlediska ochrany vod požadujeme splnění těchto podmínek:

1) Kapacita Únětického potoka je vzhledem k množství odváděných vod již vyčerpána. Zpracovává se studie odtokových poměrů v povodí. Řešení silničního okruhu musí být v souladu s řešením z výsledků této studie a navržených opatření. Kopaninský, Horoměřický a Suchdolský potok je přítokem Únětického potoka a přímo jej ovlivňuje. Požadujeme regulovaný odtok se zdržením u všech toků na Pz, aby nedošlo k vyběžení Q_{max} v konkrétních místech vypouštění určí správce toku.

V návrhu stanoviska je uveden požadavek na respektování studie.

2) Požadujeme, aby odvodněním jednotlivých variant silničního okruhu nedošlo k zhoršení kvality vod v tocích. U Únětického,

Kopaninského, Horoměřického a Podmoráňského potoka je výsledné zařazení do třídy V, což je velmi silně znečištěná voda. Vzhledem k velkému využití území, zejména podílem urbanizace v povodí drobných a malých toků v této lokalitě požadujeme monitoring množství a kvality odváděných vod na všech tocích Pz, které jsou tímto řešením ovlivněny.

Kvalita vody v recipientech bude dešťovými vodami ze silničního okruhu ovlivněna, tomu nelze zabránit. Z vodohospodářské studie vyplývá, že ovlivnění bude akceptovatelné. Monitoring kvality vody v recipientech je doporučen v návrhu stanoviska.

3) Vzhledem ke koncentraci chloridů v zimním období požadujeme převedení odtoku vod zejména ze splachů zimní údržby do Vltavy. Toto je řešeno pouze u varianty J, proto ji doporučujeme.

Převedení odtoku vod během zimního období je navrženo pouze pro levobřežní část varianty J v povodí Horoměřického potoka. V ostatních variantách nebylo toto ne zcela obvyklé řešení využito. Pokud by další příprava projektové dokumentace ukázala vhodnost podobného řešení i v jiných variantách, bude třeba tuto možnost využít.

4) Manipulaci (čištění - DUN, chemickou údržbu) s látkami závadnými vodám v prostoru vyhlášených ochranných pásem vodních zdrojů vylučujeme.

Trasy variant J a Ss se PHO II. stupně vyhýbají a nezasahují do nich žádné plánované stavební dvory nebo jiné stavební objekty.

Ochrana ovzduší

3) Významné snížení přízemního znečištění ovzduší může přinést odsávání vzduchu z tunelů komína a zároveň přisávání čistého vzduchu do tunelů.

Pro snížení znečištění ovzduší v blízkosti výduchů byla zpracována optimalizace vzduchotechniky v tunelu Suchdol (Příloha posudku č. 81). Díky optimalizaci se situace zlepšila natolik, že v zástavbě Suchdola a na plochách určených územním plánem k obytné výstavbě budou dodrženy všechny imisní limity.

4) Podporujeme realizaci maximálního množství doprovodné zeleně, která by měla navazovat na protihluková opatření. Tyto úpravy poskytují částečnou ochranu okolí proti prachu a exhalacím.

Souhlasím. Zpracování projektu sadových úprav je zahrnuto do návrhu stanoviska.

5) Během stavby je třeba zabezpečit pravidelné technické prohlídky a seřizování motorů stavebních mechanismů a těžkých

nákladních vozidel přemísťující zeminu. Vozidla dopravující sypké materiály musí používat k zakrytí hmot plachty.

6) V případě nutnosti je třeba eliminovat sekundární prašnost kropením a řádnou očistou nákladních aut a mechanismů.

7) Během stavby nesmí docházet ke znečištění či poškození komunikací, v případě, kdy by k tomu došlo, je třeba, aby komunikace a přilehlé prostory byly uvedeny do původního stavu.

Z těmito požadavky se ztotožňuji a budou zahrnuty do návrhu stanoviska.

Každá povrchová stavba, kterou je i stavba silničního okruhu, je v každém případě významným zásahem do zájmového území. Jako nejvhodnější variantu z hlediska ochrany ovzduší považujeme variantu J s podmínkou dořešení silně zatížených lokalit v dalším stupni projektové dokumentace, zejména v okolí výduchů v prostoru Suchdola.

Dořešení silně zatížených lokalit v okolí výduchů bylo provedeno v rámci zpracování posudku.

Odpadové hospodářství

Ať bude zvolena jakákoliv varianta, požadujeme splnění následujících podmínek a připomínek:

- 1) kamenivo a štěrkopisky v co největší míře nahradit stavebním recyklátem
- 2) veškeré odpady vzniklé při vlastní realizaci budou tříděny dle jednotlivých druhů, nabízeny k využití a teprve následně mohou být předány oprávněné osobě dle §2 odst. 13 zákona 125/1997 Sb., o odpadech (dále jen zákon o odpadech) oprávněné osobě
- 3) bude vedena průběžná evidence všech vzniklých odpadů a k 15. února každoročně bude příslušnému okresnímu úřadu zasláno roční hlášení o produkci a nakládání s odpady
- 4) demoliční odpad bude rovněž tříděn dle druhu (cihla, beton, dřevo, keramika apod.) a bude nabídnut především k dalšímu využití - recyklaci
- 5) k provádění recyklace vlastními prostředky musí být souhlas příslušného okresního úřadu, stejně tak musí být příslušným okresním úřadem na základě žádosti žadatele vydán souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady
- 6) asfalt s obsahem dehtu je nebezpečný odpad a jako s takovým s ním musí být nakládáno, asfalt bez dehtu doporučujeme recyklovat a zpětně využít
- 7) z odpadu podobnému komunálnímu budou vytrženy využitelné složky (sklo, papír, plasty), pro zneškodnění KO je možná smlouva s příslušnými obcemi
- 8) u výkopové zeminy z bezprostředního okolí stávajících komunikací budou před jejím dalším využitím či zneškodněním prováděny výluhové zkoušky v souladu s vyhláškou MŽP ČR

338/1997 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a na základě analýz bude rozhodnuto, jak s ní dále nakládat

9) v případě odtěžení jakkoliv kontaminované zeminy bude s touto v plné míře nakládáno jako s nebezpečným odpadem

Uvedené požadavky vyplývají z platných právních předpisů, není je proto nutné uvádět v návrhu stanoviska.

Ochrana ZPF

1) Varianta J je nejvhodnější z hlediska záboru půdy patřící do ochrany 1. třídy a celkový zábor je malý, především z důvodu nejkratší délky navrhované trasy okruhu.

2) Varianta Sc vykazuje předběžně nejmenší zábor půdy, ale celkově s obtížemi z hlediska dopadů na životní prostředí.

3) Variantu Sd nedoporučujeme z důvodu velkého záboru půdy na 1. třídě ochrany a celkově velkého záboru půdy.

4) Varianta Ss opět počítá s obrovským zábořem půdy na 1. třídě ochrany, což není žádoucí a i trasování víceméně volnou krajinou by mohlo způsobit zhoršení možností obdělávání na okolních pozemcích a omezit plynulý přístup na ně.

5) S variantou T nesouhlasíme z důvodů celkově největšího záboru půdy a průchodu zemědělskou krajinou, kde by realizací okruhu došlo k záporným vlivům na zemědělské obhospodařování krajiny.

Jako akceptovatelné jsou v posudku vyhodnoceny varianty J a Ss. Přístup na pozemky musí být zajištěn, konkrétní řešení se obvykle zpracovává v dokumentaci k územnímu rozhodnutí (DÚR).

Jako nejvhodnější variantu z hlediska ochrany ZPF doporučujeme variantu J, která po dodržení všech opatření nutných k ochraně životního prostředí a ponechání prostupnosti na zemědělské pozemky, znamená nejmenší dopady na půdní fond.

Ochrana přírody

Předložená dokumentace řeší možné dopady na drobné vodní toky a to zejména kvalitativní stránku problematiky. Kvantitativnímu ovlivnění přirozených průtoků by měly zabránit retenční nádrže. Zvýšená pozornost by se měla věnovat hodnocení vlivu kvantitativních a kvalitativních změn na možnou existenci organismů vázaných na vodní tok (úkrytové možnosti, opakovaný odnos organismů a následné ovlivnění potravních řetězců, vliv na břehové porosty ap.). V dokumentaci je pouze konstatováno, že lze předpokládat vzhledem k často nízké samočisticí schopnosti toků, že by případná kontaminace (zvláště v zimních měsících) působila ve značné délce toku, a faktická míra ovlivnění bude vždy závislá na citlivosti technického řešení komunikace k okolním ekosystémům. Opatření proti kontaminaci vod v zimních měsících řeší odvodem dešťových vod přímo do Vltavy pouze varianta J. Ovlivnění důsledkem kolísání průtoků

se neřeší. V úvahu je nutné brát také již stávající neúměrné zatížení povodí Únětického potoka extrémním nárůstem zpevněných ploch (letišť, dálnice, velké komerční zóny i výstavba obytných zón), ale i navrhovaným nárůstem zpevněných ploch schválených územních plánech obcí v tomto povodí.

Doporučuji sledovat kvalitu vody ve všech stavbou dotčených vodotečích a to jak během výstavby tak během provozu. Do monitorování též doporučuji zařadit analýzu společenstva makrozoobentosu.

Trasy Sc, Sd, Ss a T jsou velkým zásahem do jedinečných hodnot krajinného rázu a mají největší zpevněnou plochu odvodněnou do povodí Únětického potoka, vč. zimní zátěže. Z hlediska krajinného rázu a dopadů na Únětický potok se na okrese Praha západ jeví jako jediná optimální trasa J.

V dalších stupních řízení požadujeme přesně stanovit, jaké maximální množství dešťových vod lze do toků vypouštět a jakým technickým opatřením bude ošetřeno zamezení průniku znečištěných vod z komunikací do toků (vč. Kopaninského, Podmoránského a Zákolanského potoka), tak aby nedocházelo k opakovanému poškození jeho ekosystému, při zohlednění stávající situace v povodí. Zvýšený nárůst dešťových vod a znečištění nesmí vyvolat další negativní vlivy poškozující ekologicko - stabilizační funkci tohoto významného krajinného prvku, ani ohrozit výše zmíněnou přírodní rezervaci.

Kvalita vody v recipientech bude dešťovými vodami ze silničního okruhu ovlivněna, tomu nelze zabránit. Z vodohospodářské studie vyplývá, že ovlivnění bude akceptovatelné. Monitoring kvality vody v recipientech je doporučen v návrhu stanoviska.

Dále je nutné zabývat se prostupností komunikace z důvodu umožnění migrace živočichů a propojení navrhovaných biokoridorů.

Opatření na zachování migračních koridorů jsou uvedena v návrhu stanoviska.

Celkové zhodnocení:

Z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí na okrese Praha - západ lze konstatovat, že minimální negativní dopady na životní prostředí, ať už primární či sekundárně vyvolané, zaručuje pouze varianta J. Ostatní variantní řešení silničního okruhu jsou jednak z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (velké zábory kvalitní zemědělské půdy), ochrany přírody (velmi negativní dopad na krajinný ráz) a vodního hospodářství (odvedení veškerých kontaminovaných vod ze silničního povrchu do Vltavy, což je řešeno pouze u varianty J) velkým negativním a hlavně nevratným zásahem do volné krajiny a jsou i velmi náročné na technické řešení a realizaci. Referát životního prostředí Okresního úřadu Praha západ souhlasí pouze s realizací varianty J za předpokladu, že při zpracování

posudku bude reagováno na všechny připomínky vznesené jednotlivými odděleními a tyto připomínky budou následně zapracovány do projektových dokumentací dalších stupňů řízení.

Domnívám se, že v celkovém vyhodnocení variant je opomenut negativní vliv trasy varianty J na zvláště chráněná území (PP Zámky, PP Sedlecké skály a přírodní park Drahaň - Trója), zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a podzemní vody. Velmi diskutabilní je i konstatování ohledně vysoké náročnosti technického řešení a realizace u ostatních variant např. varianty Ss, která nemá ve své trase navržen žádný tunel a přemostěna je pouze Vltava, oproti variantě J, která zahrnuje výstavbu dvou tunelů (Suchdol a Rybářka) a tří mostů (přes Vltavu, Drahanské údolí a Čimické údolí).

5.2.15. Vyjádření okresního úřadu Mělník, referátu životního prostředí (Příloha č. 54)

1) Vyjádření z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:

Z hlediska ochrany přírody nemá referát životního prostředí OkÚ Mělník výhrady k trase varianty T, která se týká okresu Mělník. Trasa byla již projednána při schvalování územních plánů obcí.

2) Vyjádření z hlediska vodohospodářského dle §14 zák.č. 138/1973 Sb., o vodách (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů:

K předloženému materiálu, tj. k variantě T, která malou částí je navržena na okrese Mělník, nemá vodohospodářský orgán námitek.

3) Vyjádření z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nemá referát životního prostředí Okresního úřadu Mělník k návrhu trasy varianty T - úseku na území okresu Mělník, zásadní připomínky.

4) Vyjádření z hlediska lesního hospodářství:

Okresní úřad Mělník referát životního prostředí jako orgán státní správy lesů k záměru stavby 602Text2000 Silniční okruh kolem Prahy, stavba 518 a 519 Ruzyně - Suchdol - Březiněves vypracovaná ve variantách J, Sc, Sd, SS a T nemá zásadních připomínek.

Úsek v okrese Mělník, k.ú. Kralupy nad Vltavou, kde je navrhován zábor pozemků určených plnění funkcí lesa, je zpracován s ohledem na co možná nejhospodárnější velikost záboru nutného k přechodu řeky Vltavy.

5.2.16. Vyjádření Obvodního báňského úřadu vKladně (Příloha č. 55)

Po prostudování "dokumentace" jsme dospěli k těmto závěrům:

1) Varianta Sc jde přes celé chráněné ložiskové území Husinec přímo středem a proto s touto variantou nesouhlasíme.

Varianta Sc není doporučena k dalšímu sledování.

2) Varianta Ss jde okrajem chráněného ložiskového území Husinec a pokud správce chráněného ložiskového území, kterým je IP, a.s. bude s touto variantou souhlasit, je možné v krajním případě po souhlasném stanovisku Ministerstva životního prostředí ČR tuto variantu akceptovat.

V návrhu stanoviska doporučujeme preferovat realizaci varianty Ss, jako akceptovatelná je vyhodnocena i varianta J. V případě další přípravy varianty Ss bude nezbytné získat souhlas Ministerstva životního prostředí.

5.2.17. Vyjádření povodí Vltavy (Příloha č.56)

Povodí Vltava má k uvedené stavbě následující připomínky:

1. Souhlasíme se všemi navrženými variantami vedení trasy silničního obchvatu.

2. K uvedené stavbě je třeba podle §13 zákona č. 138/1973 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, souhlas vodohospodářského orgánu.

Uvedený požadavek vyplývá z platných právních předpisů, není proto nutné uvádět ho v návrhu stanoviska.

3. Realizaci stavby ovlivní odtokové poměry vodních tokům, do kterých budou svedeny dešťové vody. Proto požadujeme provedení hydrotechnického posouzení vlivu odváděných dešťových vod ze silnice na velikost a průběh N-letých průtoků v jednotlivých vodních tocích a zhodnocení navržených opatření k eliminaci zvýšení průtoků v dotčených vodních tocích a to nejpozději ve fázi podání žádosti o souhlas podle ustanovení §13 zákona č. 138/1973 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů.

Souhlasím, je obsaženo v návrhu stanoviska.

4. Do situace obr. č.2 "Situace Povodí" bude zakresleno ochranné pásmo vodního zdroje II.b odběru podzemních vod pro zásobování obce Únětice (ochranné pásmo vodního zdroje II.b lze zakreslit v měřítku mapy)

Zákon č. 244/1992 Sb. neumožňuje provádět opravy v dokumentaci EIA a nemělo by to ani smysl. Pokud se v dokumentaci EIA vyskytují nějaké nepřesnosti, je nezbytné

zajistit, aby nebyly převzaty v dalších stupních projektové dokumentace. Oficiálním výstupem z procesu EIA je stanovisko, opravy nepřesností z dokumentace je proto vhodné zařadit do návrhu stanoviska. Vzhledem k tomu, že uvedené ochranné pásmo leží v blízkosti varianty Sc a tato varianta není doporučena k dalšímu sledování, není nutné požadavek na zohlednění uvedeného ochranného pásma v návrhu stanoviska uvádět.

5) Dokumentace k územnímu řízení bude předložena Povodí Vltavy, státní podnik k vydání stanoviska z hlediska souladu daného záměru se Směrným vodohospodářským plánem a z hlediska dalších vodohospodářských zájmů sledovaných správcem vodohospodářsky významných vodních toků.

Požadavek vyplývá z platných právních předpisů, není proto nutné zařazovat ho do návrhu stanoviska.

5.3. Vyjádření veřejnosti (Příloha č. 57 - 76)

Veřejnost podala svá vyjádření k posuzované dokumentaci na Ministerstvo životního prostředí v Praze, na MČ Praha 6, MČ Praha 8, MČ Praha - Suchdol, MČ Praha - Dolní Chabry, MČ Praha - Ďáblice, obecní úřad Tuchoměřice, obecní úřad Statenice, obecní úřad Tursko a obecní úřad Zdiby. Celkem bylo podáno 21 vyjádření veřejnosti, šest od občanských sdružení ("METROPOLITNÍ REGION" regionální sdružení ČSOP 10/RS, Přijatelné řešení silničního okruhu (PŘISO), Ekoforum, Společnost Šáreckého údolí, Padesátník a Hnutí DUHA), jedno od občanské iniciativy, která vznikla v obci Tuchoměřice, a sedm od občanů. Dále se k plánované stavbě vyjádřily: Spolek pro ochranu a rozvoj obce Tursko, Myslivecké sdružení Zemědělského družstva Velké Přílepy honitba Libčice, Archeologický ústav akademie věd ČR, Česká zemědělská univerzita, Botanický ústav AVČR, občansko prospěšná společnost Ústav pro ekopolitiku a Český zahrádkářský svaz.

5.3.1. Stanovisko archeologického ústavu AV ČR (Příloha č.57)

Upozorňujeme ve smyslu zák. č. 20/1987 Sb. (zejména §22, odst.. 1 a 2) o státní památkové péči ve znění zák.č. 242/92 Sb., že při výkopových pracích může dojít k narušení archeologických nálezů a situací, jež bude nutno zachránit a zdokumentovat. Proto požadujeme:

1. Zaslání situačního plánu stavby.
2. Umožnění záchranného archeologického výzkumu při provádění zemních a výkopových prací. Tento výzkum podle zák. č. 20/1987 Sb. ve znění zák. č. 242/1992 Sb. hradí investor. V tomto smyslu je třeba před zahájením zemních prací uzavřít písemnou dohodu (smlouva, případně objednávka na záchranný archeologický výzkum) investorem a naším ústavem.
3. Písemné oznámení závazného konkrétního termínu zahájení zemních prací nejméně dva týdny před termínem, aby bylo možné tento výzkum zařadit do našeho pracovního plánu.
4. Hlášení náhodných archeologických nálezů, učiněných v průběhu stavby našemu ústavu.
5. Uvedení těchto podmínek do územního rozhodnutí a stavebního povolení.

V návrhu stanoviska je zařazen požadavek na zpracování archeologického vyhodnocení koridoru posuzované komunikace odborným archeologickým pracovištěm. Na základě výsledků vyhodnocení stanoví odbor památkové péče magistrátu hl. m. Prahy, referát regionálního rozvoje OkÚ Praha západ a referát regionálního rozvoje OkÚ Praha východ konkrétní podmínky pro přípravu a provádění stavby.

5.3.2. Připomínky T. Gremlici, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.

(Příloha č. 58)

1. Dokumentace dostatečně nezohledňuje všechny relevantní dokumenty

- Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do r. 2010
- Národní rozvojový plán České republiky - Sektorová část doprava, telekomunikace a pošta
- Národní rozvojový plán České republiky - Regionální část NUTS II Praha
- Strategie regionálního rozvoje České republiky
- ÚP VÚC Pražského regionu
- Územní plán hl.m. Prahy

Připomínka je formulována příliš obecně. Není mi jasné, jak by měla předložená dokumentace na dva stavební úseky silničního okruhu uvedené dokumenty zohledňovat.

2. Rozpor mezi vedením silničního okruhu kolem Prahy v ÚP VÚC Pražského regionu (SO v úrovni Roztok) a v Územním plánu hl. m. Prahy (SO v trase J) dosud nebyl vyřešen a Dokumentace EIA jej objektivně nezohledňuje.

V dokumentaci není zmíněn územní plán VÚC Pražské a středočeské sídelní regionální aglomerace, který byl zpracován v roce 1977. V tomto ÚP VÚC je trasa silničního okruhu kolem Prahy vedena severně od Únětic a překonává Vltavu v profilu Roztoky - Klecany. Vyřešení rozporu mezi uvedeným územním plánem a územním plánem hl.m. Prahy je věcí orgánů územního plánování. Je však třeba konstatovat, že z územního plánu VÚC Pražské a středočeské sídelní regionální aglomerace se zřejmě nezachoval žádný originální mapový podklad.

3. Studie "Dopravně inženýrské podklady pro přípravu staveb silničního okruhu - podklady pro EIA severozápadní části silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně - D8" zpracovaná Ústavem dopravního inženýrství hl.m. Prahy (ÚDI HMP) neproказuje výrazné rozdíly v dopravně technických parametrech jednotlivých variant. Určité rozdíly v intenzitách dopravy (vozokm/den, vozohod/den, průměrné rychlosti, počty dopravních nehod a množství spotřebovaných pohonných hmot) jsou pro potřeby cílové prognózy v r. 2010 zanedbatelné. Neopravňují zpracovatele studie ani zpracovatele Dokumentace EIA k jednoznačnému závěru, že z hlediska zmírnění dopravních problémů, ekonomického a vlivů automobilového provozu na životní prostředí ve městě vykazuje nejpříznivější výsledky řešení silničního okruhu v trase uvažované v návrhu územního plánu hl. m. Prahy.

Podrobnou analýzu dopravních zátěží použitých v dokumentaci EIA jsem provedl v posudku v kapitole 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.* Podle mého názoru rozdíly v dopravních zátěžích na území Prahy mezi

variantami J a Ss jsou výrazné. Otázkou ovšem zůstává, zda je použitá prognóza dopravních zátěží reálná (viz kapitola posudku *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*).

4. Vliv výstavby silničního okruhu i následného provozu na životní prostředí není v Dokumentaci EIA hodnocen ve všech parametrech u všech variant. Nejsou zdůvodněny zásadní rozdíly v hodnocení jednotlivých variant v původní Dokumentaci EIA z ledna 1999 a současné Dokumentaci EIA ze září 2000, které jsou jednoznačným rozporem (zábor půd a vliv na půdu, hluk, produkce NO_x, ovlivnění krajinného rázu).

Podle mého názoru jsou všechny varianty odpovídajícím způsobem vyhodnoceny. Vyhodnocení pouze varianty Sc jako reprezentanta severních variant v dopadech na hl.m. Prahu považuji za přijatelné. Předložená dokumentace EIA je zpracována jako nový elaborát, nenavazuje na původní dokumentace EIA a nevysvětluje případné rozdíly v hodnocení vlivů na životní prostředí. Považuji to za nedostatek dokumentace, ne však závažný.

5. V rozporu s požadavky veřejnosti neposoudili autoři Dokumentace EIA synergický a kumulativní efekt hluku produkovaného automobilovou a leteckou dopravou u jednotlivých variant. Nebyl dostatečně zhodnocen ani vliv hluku a vibrací na životní prostředí a zdravotní stav obyvatel dotčených lokalit (včetně přesných údajů o počtu zasažených lidí).

Zpracovatelé hlukové studie uvádějí, že sumární hodnocení hluku z letecké dopravy a ze silniční dopravy není možné. Tuto problematiku komentují vzhledem k novému nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v kapitole posudku *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*. Uvedené nařízení vlády zajišťuje odpovídající ochranu před hlukem vyloučením možnosti použití korekce +5 dB v okolí hlavních komunikací, kde rozhodujícím zdrojem hluku je hluk z leteckého provozu.

Hluková studie je zpracována obvyklým způsobem a obsahuje všechny nezbytné údaje. V současné fázi přípravy záměru má hluková studie identifikovat kritická místa z hlediska hluku a prokázat, zda je reálná ochrana objektů zasažených nadlimitním hlukem. V dalších fázích záměru (v dokumentaci k územnímu rozhodnutí a v dokumentaci ke stavebnímu povolení) bude hluková studie dále zpřesňována a na základě zaměření stavby do terénu bude možné přesně identifikovat počty nadměrným hlukem zasažených obyvatel a navrhnout konkrétní protihluková opatření.

6. Dokumentace EIA uvádí v kapitole "Stavební činnost" přebytek bilance zemních prací v rámci tras J 4.491.000 m³ a Ss 308.000 m³. Není zpracován návrh míst uložení a způsob přepravy odpadu. Není vyčíslena výše nákladů souvisejících se zemními pracemi, s produkcí odpadů zařazených v Katalogu odpadů pod č. 170501 "zemina a/nebo kameny" a č. 170502 "vytěžená hlušina" a s jejich zneškodňováním/odstraněním.

Velký přebytek výkopového materiálu považuji za významný negativní faktor varianty J. V současné době není známa lokalita, na kterou bude přebytek uložen a nejsou proto známy přepravní trasy. Obvykle je uložení přebytku výkopového materiálu ponecháno na dodavateli stavby. V případě realizace varianty J doporučuji vyřešení problému přebytku výkopového materiálu před zahájením územního řízení.

Požadavky na Dokumentaci o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (EIA) :

1) Doplnit dokumentaci EIA o chybějící enviromentální parametry a odstranit nedostatky.

Vyhodnocení vlivů výstavby a provozu silničního okruhu přímo v trase je provedeno dostatečným způsobem. Vyhodnocení prospěšnosti variant J a Ss pro hl.m. Prahu doporučuji provést v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu.

2) Doplnit Dokumentaci EIA o posouzení ekonomické náročnosti jednotlivých variant.

Posouzení ekonomické náročnosti doporučuji provést v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu.

3) Na základě nových údajů zpracovat nové multikriteriální hodnocení všech variant.

Vyloučení variant Sc, Sd a T z další přípravy považuji za jednoznačně podložené. Proto doporučuji vyhodnotit pouze varianty J a Ss z hlediska prospěšnosti pro hl.m. Prahu rámci zpracování územního plánu velkého územního celku Pražského regionu.

4) Doplněnou Dokumentaci EIA projednat s veřejností.

Komplexní vyhodnocení variant J a Ss bude v rámci zpracování územního plánu velkého územního celku Pražského regionu projednáno s veřejností.

5) V rámci územního řízení provést hodnocení jednotlivých variant podle vážených kritérií (vlivy na životní prostředí, vlivy na zdravotní stav obyvatel Prahy a středočeského regionu, dopravní efekty, sociální přínos) a zvolit variantu, která při objektivním zhodnocení dosáhne nejlepších výsledků.

Tento požadavek je plně v souladu s dalším postupem přípravy záměru, jak je navržen v závěrečných kapitolách posudku 6. – 9. Rozdíl je pouze v doporučeném procesu, kde by vyhodnocení variant mělo být provedeno a v počtu hodnocených variant. Doporučuji, aby komplexní vyhodnocení variant bylo provedeno v rámci ÚP VÚC Pražského regionu a doporučuji hodnotit pouze dvě varianty (J a Ss), jejichž realizace přichází prakticky v úvahu.

5.3.3. Stanovisko občanského sdružení pro "Přijatelné řešení silničního okruhu" (PŘISO) (Příloha č. 59)

Na rozdíl od původní verze splňuje dokumentace EIA kritérium variantnosti a současného posuzování všech variant jakož i snahu o zahrnutí všech vlivů. Přesto však některé aspekty zůstaly prakticky nepovšimnuty a interpretační část dokumentace zůstává zatím velmi problematická.

1. Výsledek posuzování jasně dokazuje, že prosazování jediné varianty v minulosti bylo naprosto nepodložené a požadavky občanských sdružení jsou nejen legitimní, ale i věcně zdůvodněné.

Souhlasím.

2. PŘISO považuje za přesvědčivě zdůvodněnou nepřijatelnost variant Sd, Sc a T.

Souhlasím.

3. PŘISO naopak považuje za zcela nepodloženou preferenci varianty J oproti Ss.

3.1. Varianta Ss je při srovnání jednotlivých ekologických hledisek hodnocena jako nejvhodnější.

K tomuto závěru dospěli i zpracovatelé dokumentace EIA a v závěru konstatují: *"Jako nejvhodnější z hlediska ochrany životního prostředí v okolí navrhované stavby SO je hodnocena varianta Ss"*. Stejný je i názor zpracovatele posudku prezentovaný v návrhu stanoviska.

3.2. Porovnání dopravně inženýrského hlediska ("pomoc Praze") vychází varianta Ss srovnatelně k variantě J v rámci nepřesnosti zátěžového modelu (rozdíly prakticky v mezích 10%).

"Pomoc Praze" je vyhodnocena v posudku v kapitole 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.* Podle mého názoru rozdíly v dopravních zátěžích na území Prahy mezi variantami J a Ss jsou výrazné, na některých nejvíce zatížených komunikacích převyšují uvedených 10%. Otázkou ovšem zůstává, zda je použitá prognóza dopravních zátěží reálná (viz kapitola posudku 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*).

3.3. Varianta J zcela zbytečně přibližuje na 6 km od centra Prahy masivní transkontinentální dopravu, se kterou počítá IV. multimodální koridor (Berlín - Praha - Istanbul viz příloha). Lze si povšimnout, že silniční okruh kolem Prahy je explicitně zakreslen jakožto součást křižovatky naznačených tras.

Silniční okruh kolem Prahy bude nepochybně přenášet tranzitní dopravu, to je jeden z hlavních důvodů pro jeho výstavbu. Pravda je, že v severozápadním segmentu se nejvíce přibližuje centru Prahy, zatímco v jiných segmentech (např. v jihovýchodním segmentu) byl postupně silniční okruh vytlačen do vzdálenější polohy od centra Prahy. Otázka je, zda poloha dále od centra je sama o sobě jednoznačně výhodná. Poloha varianty J blíže k centru je zdůvodněna cílem jedinou dopravní stavbou vyřešit tranzitní i místní dopravu (viz např. vyjádření pana ing. J. Kliky, MŽP ČR, odbor strategií; Příloha posudku č. 42). Otázka je, zda tento cíl je sám o sobě negativní. Je zřejmé, že oddalování silničního okruhu od centra v ostatních segmentech bylo možné, neboť zde nechyběly tangenciální spojení. V případě severozápadní části silničního okruhu je situace jiná, neboť most Barikádníků je posledním mostem na území Prahy, další most je až v Kralupech. Proto jakýkoliv posun polohy silničního okruhu má za následek významné dopady na tangenciální dopravní vztahy v severní části Prahy a v území severně od Prahy. Jsem přesvědčen, že poloha silničního okruhu blíže k centru Prahy a spojení tranzitní a místní dopravy do jedné komunikace (silničního okruhu) není samo o sobě důvodem k negativnímu hodnocení. Je nezbytné prověřit všechny vlivy, které uvedené skutečnosti přinášejí, porovnat je s vlivy alternativního řešení (oddálení silničního okruhu od centra, oddělení tranzitní dopravy od místní - alespoň částečné) a teprve na základě konkrétních výsledků vybrat vhodnější řešení.

Otázka tranzitní dopravy je velmi komplikovaná. Jak je uvedeno ve vyjádření pana ing. F. Kloudy (ŘSD ČR Praha; Příloha posudku č. 80), vliv vstupu ČR do EU (na tranzitní dopravu) dnes neumí nikdo odhadnout. Nejsou však žádné důvody předpokládat několikanásobný nárůst. Dále je ze vzdáleností na silničním okruhu zřejmé, že posuzovaný úsek okruhu mezi dálnicemi D5 a D8 bude zřejmě jedním z nejméně zatížených úseků tranzitní dopravy.

3.4. V dokumentaci je sice uvedena předpokládaná vyšší pořizovací cena varianty J oproti Ss, ale v závěru je opomíjena její významná stavebně technologická náročnost (přebytek 4,5 mil.m³ zeminy) a taktéž i provozní.

Ekonomické charakteristiky jednotlivých variant mají v procesu EIA pouze informativní charakter, vyhodnocení ekonomické náročnosti není předmětem procesu EIA.

3.5. Zcela v duchu argumentace původní EIA se v závěru celkového hodnocení uvádí zlepšení životních podmínek 300 000 lidí pouze u varianty J, zatímco takovýto údaj podložený daty pro variantu Ss chybí.

Tento údaj je uveden pouze v závěru dokumentace EIA bez odpovídajícího vysvětlení. Jeho hodnota je pouze ilustrativní, vyjadřuje skutečnost, že počet ovlivněných obyvatel je velký. Nelze ho využít při vzájemném porovnání variant J a Ss.

3.6. Preference varianty J sice připouští devastaci již zastavěných území, ale při bagatelizaci jejího rozsahu zcela

opomíjí zničení potenciálně kvalitních sídelních lokalit relativně blízko městského centra.

Je nepochybně pravda, že území v bezprostředním okolí silničního okruhu nemůže být využito pro výstavbu obytných objektů. To musí vzít v úvahu především územní plán a přizpůsobit přítomnosti kapacitní komunikace v území způsob využití přilehlých ploch.

Spolu s variantami Sd, Sc, a T považujeme z výše uvedených důvodů (kromě těch, uvedených v dokumentaci EIA) za naprosto nepřijatelnou také variantu J. Naopak preferujeme variantu Ss, která je i v zřejmě kritickém dopravně inženýrském hledisku odlehčení Praze srovnatelná. V ostatních parametrech pak z posouzení vychází jako vhodnější než varianta J.

Částečně souhlasím. V návrhu stanoviska doporučuji preferovat realizaci varianty Ss. Nicméně variantu J klasifikuji rovněž jako akceptovatelnou s podmínkami. Rozhodující podmínkou pro realizaci varianty J je jednoznačné prokázání její dlouhodobé výhodnosti pro Prahu ve srovnání s variantou Ss. Vedle kritérií životního prostředí je třeba vzít v úvahu i ostatní důležitá kritéria (např. technická, dopravní, ekonomická, urbanistická atd.). Nesouhlasím s tvrzením, že varianta Ss je zřejmě i v dopravně inženýrském hledisku odlehčení Praze srovnatelná. Všechny dostupné podklady ukazují, že varianta J je pro Prahu výhodnější, velikost této výhody a prognózu časového trvání však nelze na základě dostupných údajů učinit.

Navrhujeme, aby pro hodnověrné porovnání variant J a Ss byla dokumentace EIA doplněna o aspekty problematiky uvedené v našich připomínkách v bodech 3.2. až 3.6.. Máme na mysli odbornou objektivizaci oblasti naší argumentace a reprezentativnější výběr referenčních bodů pro modelování dopravních zátěží. Závěry a doporučení by pak neměly být odtrženy od údajů uvedených v dokumentaci.

Uvedené porovnání doporučuji provést v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu z hlediska všech důležitých kritérií (nejen kritérií vlivů na životní prostředí).

Přílohou výše uvedeného stanoviska jsou konkrétní připomínky k dokumentaci EIA. V příloze je uvedeno celkem 9 připomínek. Některé připomínky jsou ve velké míře shodné s vyjádřením občanského sdružení Ekoforum (Příloha posudku č. 60). Shodným připomínkám se budu věnovat ve vyjádření ke stanovisku OS Ekoforum. Na tomto místě jsou vyhodnoceny zbývající připomínky, které nejsou obsaženy ve vyjádření OS Ekoforum.

1. Použitá dopravní studie vůbec neuvažuje místní spojení mostem z Podbaby do Tróje, které je obsažené v ÚP HMP, které by znamenalo určité odlehčení nejvíce exponované části městského okruhu včetně ulice V Holešovičkách.

To je pravda, toto spojení v dopravně inženýrských podkladech není uvedeno. OS Ekoforum předložilo návrh dopravního spojení mezi Prahou 6 a Prahou 8 přemostěním Vltavy v profilu Sedlec - Bohnice jako doplnění varianty Ss (Příloha posudku č. 77). Pro variantu Ss s doplněným mostem zpracoval Ústav dopravního inženýrství hl.m. Prahy (ÚDI) dopravní zatížení silniční sítě (Příloha posudku č. 80). Doplnění silniční sítě o most přes Vltavu ve stejném profilu prověřuje i pan ing.arch. M. Körner v rámci prací na konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu. Výsledky jeho práce nebyly v době dokončování posudku k dispozici.

4. Chceme důrazně upozornit na výrazné ovlivnění hladiny spodní vody (hladiny ve studních) vlivem drenážního efektu tunelu u varianty J v oblasti Suchdola. Jak se uvádí ve studii, mnoho domovních studní, které mají pro místní obyvatele značný ekonomický význam, zcela ztratí vodu a nebo se jim hladina sníží o několik metrů.

To je pravda. Snížení hladiny vody ve studních nebo dokonce ztráta vody s velkou pravděpodobností v Suchdole nastane. Rozsah ovlivnění stanoví podrobná hydrogeologická studie. V návrhu stanoviska je též navržen program monitorování podzemních vod v lokalitách, které budou navrženy v hydrogeologické studii. Je doporučeno provádět monitorování hladiny a kvality podzemních vod před výstavbou, během výstavby a po výstavbě silničního okruhu. Případné negativní ovlivnění vydatnosti zdrojů podzemních vod je třeba řešit v souladu se zákonem č. 138/1973 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů. I když je snížení hladiny vody nebo dokonce ztráta vody ve studnách velmi citelným postižením majitelů dotčených parcel, nemůže být klasifikována jako negativní vliv, který znemožní výstavbu silničního okruhu ve variantě J. Důvodem je možnost realizace nápravných opatření, která zajistí dodávku vody na postižené parcely.

7....I z předložených dat, byť s velmi omezenou vypovídací schopností, je zřejmé, že rozdílný vliv mezi trasami "J" a "S" se projevuje nevýznamně pouze v severní části města k SO přílehlající. Tyto rozdíly se navíc ve svých pozitivích a negativích de facto vyrovnávají. Změna trasování velmi omezeného segmentu SO o ca 3 km směrem na jih či sever nemá na centrální oblasti statisticky významný vliv. Toto plánované pozitivní ovlivnění stavu životního prostředí území centrální Prahy je postaveno na rozdílu intenzit dopravy uvedených modelu UDI, kdy u varianty J klesne zatížení MO v úseku Prašný most Pelc Tyrolka o cca 10 až 15% při intenzitách okolo 100 tisíc aut za den. Jak vyplývá z příloženého vyjádření dopravního experta ing. Soldána z VUT Brno a z následné tabulky je takový rozdíl v mezích nepřesnosti modelu. Přitom je právě tento fakt pozitivního ovlivnění centra v dokumentaci paradoxně považován za absolutní, rozhodující kritérium, jež převáží všechna ostatní kritéria, která i přes neúplnost dat a zjevnou snahu o zkreslení při interpretaci výsledků - vcelku jednoznačně, věcně a exaktně prokazují obrovské faktické a nevratné devastační vlivy na krajinu, přírodu a ostatní složky životního prostředí.

Porovnání intenzity provozu - model UDI - na křižovatce "Prašný most" pro varianty SO J s MO a var. Sc s MO. (údaje - tisíce aut za den)

Ulice	var. J s MO	var. Sc s MO	rozdíl
Svatovítská	46,7	49,0	+2,3
M.Horákové směr Patočkova	26,7	28,8	+2,1
M. Horákové směr Špejchar	45,8	47,3	+1,5
MO směr Strahovský tunel	99,3	101,4	+2,1
MO směr Pelc Tyrolka	89,7	105,5	+15,8
Evropská	36,5	34,5	-2,0
Čs. Armády	12,3	12,3	0,0
Jug. partyzánů	32,0	24,5	-7,5

Jak vyplývá z tabulky, v modelovém uzlu křižovatka "Prašný most" naroste intenzita dopravy ve všech ulicích ve variantě cca o 2 tisíce aut, kromě tunelu MO směrem na Pelc Tyrolku, kde naroste o 15,8 tisíc. Jelikož zde není a ani v jeho blízkém okolí prakticky žádný jiný zdroj či cíl dopravy než uvedené ulice, je nutné tento rozdíl vysvětlit nepřesností modelu.

Systematické porovnání dopravních zátěží na silnicích střeďočeského regionu je provedeno v kapitole posudku č. 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.* Z porovnání vyplývá, že rozdíly v dopravních zátěžích mezi variantami J a Ss dle dopravně inženýrských podkladů (ÚDI Praha) lze považovat za prokázané. Vyšší dopravní zátěže na území Prahy ve variantě Ss než ve variantě J vyplývají i z nezávislého modelu Útvaru rozvoje hl.m. Prahy (ÚRM Praha), rozdíly jsou však menší než v modelu ÚDI. Na základě těchto skutečností jsem dospěl k závěru, že výhodnost varianty J pro hl.m. Prahu není v dokumentaci EIA jednoznačně potvrzena.

9. Varianta bez MO - Důrazně upozorňujeme na jistý důsledek v případě realizace varianty J - suchdolské:

Orgánům hl.m. Prahy se "nepodaří" prosadit postavení MO v úseku Strahovský tunel - Pelc Tyrolka. Jako "městský okruh" pak bude sloužit suchdolský most přes Vltavu, jež bude součástí transevropské dálniční sítě a spolu s "přivaděči" tvořeným především ulicemi Svatovítská, Vítězným náměstím, Jug. Partyzánů atd. a Čimická a Ústecká na druhém břehu Vltavy.

Vzájemná blízkost silničního a městského okruhu v severozápadním segmentu Prahy je často uváděna jako výhoda pro možnost vzájemné zaměnitelnosti v případě potřeby (uzavření jedné z uvedených komunikací). Nerealizování městského okruhu v úseku Strahovský tunel - Pelc-Tyrolka by mělo zřejmě velmi závažné dopady na dopravu v Praze. Je otázka, která varianta (J nebo Ss) byla by v tomto případě byla vhodnější (pokud lze termín vhodnější vůbec použít). Ve vyjádření je stručně popsána situace se silničním okruhem ve variantě J, kdy by doprava alespoň

částečně fungovala za cenu zvýšené dopravní zátěže silničního okruhu se všemi negativními důsledky pro Suchdol. V případě varianty Ss a neexistence městského okruhu by zřejmě stěžejní otázkou nebylo ovlivnění životního prostředí v Praze, ale samo fungování dopravního systému. Na tomto místě upozorňuji na návrh OS Ekoforum, které navrhuje doplnit do varianty Ss most přes Vltavu v profilu Sedlec - Bohnice (Příloha posudku č. 81). V případě neexistence městského okruhu by jeho funkci do značné míry převzalo právě toto navrhované spojení. Důsledky neexistence městského okruhu jsou patrné z dopravně inženýrských podkladů, z údajů uvedených v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení* a v doplnění dopravních zátěží pro variantu Ss s mostem přes Vltavu (Příloha posudku č. 80).

Přílohou vyjádření jsou mapy IV. multimodálního koridoru (TINA SECRETARIAT, Vídeň) a Posouzení výsledků dopravně inženýrské studie severní části SO Praha ze dne 4.6.2000 od pana ing. P. Soldána, VUT Brno.

Ve vyjádření pana ing. P. Soldána jsou uvedeny následující závažné skutečnosti:

Rozdíly mezi těmito variantami (rozdíly mezi variantami J a Ss v zatížení sítě) se pohybují v řádech jednotek a desetin procent.

Systematická analýza dopravních zátěží provedená v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení* prokázala, že rozdíly v dopravních zátěžích na pražských ulicích jsou, dle podkladů ÚDI Praha, reálné a dosahují na významných komunikacích hodnot přes 10%.

V posudku jsem se zabýval, v rámci svých možností, reálností dopravní prognózy ÚDI Praha, použité v dokumentaci EIA. Porovnal jsem dopravní zátěže ÚDI Praha s dopravními zátěžemi, které v rámci územního plánu hl.m. Prahy zpracoval Útvar rozvoje hl.m. Prahy (ÚRM Praha). Model ÚRM potvrdil trend vyšších dopravních zátěží na významných komunikacích v Praze ve variantě Ss, ovšem rozdíly mezi variantami Ss a J jsou menší než v modelu ÚDI (viz kapitola posudku 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*). Z tohoto zjištění jsem učinil závěr, že výhodnost varianty J pro hl.m. Prahu není v dokumentaci EIA jednoznačně a přesvědčivě prokázána.

Model dopravy nesmí být jediným rozhodujícím faktorem v rozhodovacím procesu o vedení trasy. Model může sloužit k vybrání nejvhodnějších variant, které musí být následně podrobeny multikriteriální analýze, která v sobě zahrne veškeré aspekty výstavby silničního díla a to jak dopravně inženýrské, tak i ekologické, ekonomické, společenské, politické atd. Proto bych doporučil zadavatelům projektu dostavby SO Praha provést tuto multikriteriální analýzu pro jasné prokázání nejvhodnějšího vedení severní trasy okruhu.

Vzhledem k výše uvedenému zjištění, že výhodnost varianty J pro Prahu nebyla v dokumentaci EIA jednoznačně prokázána se ztotožňuji prakticky 100%-ně s vyjádřením pana ing. T. Soldána. Považuji za jednoznačně prokázané, že jediné reálné jsou varianty J a Ss. Jejich vyhodnocení doporučuji provést v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu na základě všech důležitých kritérií, jak jsou vyjmenována ve vyjádření.

5.3.4. Stanovisko občanského sdružení Ekoforum (Příloha č. 60)

Dopracovaná a doplněná dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí (dále jen dokumentace EIA) vyhovuje podle našeho názoru jen zčásti požadavkům, které vyplynuly z projednávání její verze z ledna 1999. Lze ji prokazatelně označit za vysoce účelovou, zaměřenou na prosazení varianty J, byť obsahuje i další severněji uložené varianty trasy.

Takto jednoznačné označení dokumentace EIA za vysoce účelovou, zaměřenou na prosazení varianty J považuji vůči zpracovatelům za nespravedlivé. Dokumentace EIA poměrně přesně a nezaujatě porovnála vlivy jednotlivých variant na životní prostředí přímo v trase silničního okruhu a v bezprostředním okolí a jako nejvhodnější vyhodnotila variantu Ss. Podle mého názoru v tomto ohledu nelze dokumentaci EIA nic závažného vytknout.

Problematický je pouze poslední krok, ve kterém zpracovatelé doporučili jako nejvhodnější k realizaci variantu J na základě větších pozitivních přínosů této varianty pro hl.m. Prahu. Podrobná analýza podkladů ukázala, že výhodnost varianty J pro Prahu nebyla dostatečně přesvědčivě prokázána a není proto možné její realizaci s významně horšími negativními vlivy v trase a bezprostředním okolí doporučit jako celkově vhodnější řešení.

K dokumentaci a jejím závěrům máme následující konkrétní připomínky, které jsme požadovali za nutné podrobněji rozvést:

1. Negativní aspekty prokazující nevhodnost varianty J jsou v některých případech zcela zamlčovány, v jiných zlehčovány či zkreslovány. Skutečnosti, které by pro tuto variantu hovořily, jsou naopak zvýrazněny, nadhodnoceny a významově posunuty nepřijatelným způsobem, svědčícím o výrazné podjatosti autorů.

S tímto tvrzením nesouhlasím. Dokumentaci a jednotlivé odborné studie považuji za kvalitně zpracované, bez tendence k preferování některé varianty.

Tyto přístupy se projevují zejména v hodnotící a srovnávací části dokumentace, především v závěrečném hodnocení, které sice uvádí, že z hlediska ochrany životního prostředí v okolí navrhované stavby je nejvhodnější varianta Ss, doporučuje však realizaci trasy J. Uvádí, že jako varianta, která "přinese plánované pozitivní ovlivnění stavu životního prostředí území centrální Prahy reprezentované cca 300 000 zde žijícími obyvateli a současně nezhorší v území lokalizace stavby

prostředí ovlivňující zdraví obyvatel pod stanovené hygienické limity," je varianta J nejvhodnější.

Jak jsem již uvedl výše, nelze na základě dostupných podkladů jednoznačně potvrdit významně větší pozitivní vlivy na Prahu u varianty J ve srovnání s variantou Ss. Počet 300 000 pozitivně ovlivněných obyvatel Prahy je možné akceptovat pouze jako ilustrativní údaj vyjadřující, že počet ovlivněných obyvatel je vysoký. Nelze na něm založit kvantitativní porovnání variant.

Toto hodnocení je zcela nepodložené. I z předložených dat, byť s velmi omezenou vypovídací schopností, je zřejmé, že rozdílný vliv mezi trasami J a S se projevuje významně pouze v severní části města k SO přiléhající. Tyto rozdíly se navíc ve svých pozitivních a negativních de facto vyrovnávají. Změna trasování velmi omezeného segmentu SO o cca 3 km směrem na jih či sever nemá na centrální oblasti statisticky významný vliv. Přitom je právě tento fakt pozitivního ovlivnění centra v dokumentaci paradoxně považován za absolutní, rozhodující kritérium, jež převáží všechna ostatní kritéria, která - i přes neúplnost dat a zjevnou snahu o zkreslení při interpretaci výsledků - vcelku jednoznačně, věcně a exaktně prokazují obrovské faktické a nevratné devastující vlivy na krajinu, přírodu a ostatní složky životního prostředí.

Systematické porovnání dopravních zátěží na silnicích středočeského regionu je provedeno v kapitole posudku č. 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.* Z porovnání vyplývá, že rozdíly v dopravních zátěžích mezi variantami J a Ss dle dopravně inženýrských podkladů (ÚDI Praha) lze považovat za prokázané. Vyšší dopravní zátěže na území Prahy ve variantě Ss než ve variantě J vyplývají i z nezávislého modelu Útvaru rozvoje hl.m. Prahy (ÚRM Praha), rozdíly jsou však menší než v modelu ÚDI. Na základě těchto skutečností jsem dospěl k závěru, že výhodnost varianty J pro hl.m. Prahu není v dokumentaci EIA jednoznačně potvrzena.

2. Základním výchozím materiálem pro posouzení dopravně inženýrské funkčnosti hodnocených variant a tím i aspektu znečištění ovzduší jsou dopravně inženýrské podklady pro přípravu SO v úseku Ruzyně - D8 zpracované Ústavem dopr. inženýrství hl. města Prahy v dubnu t.r.. Na rozdíl od tvrzení uvedeného v závěrech, tyto podklady ve své analytické a statisticko prognostické části de facto prokazují plnou dopravně inženýrskou srovnatelnost variant Roztocké (S) a Suchdolské (J)

Reakce stejná jako u předchozího odstavce.

3. Exhalační studie atelieru ATEM, která slouží jako rozhodující a definitivní kritérium pro zdůvodnění trasy J, je postavena na výše zmíněných hypotetických a statisticky nevýznamných rozdílech... Na významné neurčitosti a nejistoty exhalační studie upozorňují dokonce sami autoři (neznalost

imisičního pozadí Středočeského kraje pro rok 2010, převzetí imisičního pozadí Prahy ze schváleného ÚPN, obsahující dopravně inženýrské údaje výrazně odlišné od dat použitých v dokumentaci EIA, zahrnutí pouze vybraných úseků komunikací, použití zjednodušeného disperzního modelu, nejistota vstupních dat o predikovaném složení dopravního proudu a intenzitách). Je evidentní, že výstupu takové exhalační studie jsou vysoce nespolehlivé a nepřesné a mohou mít jen určitý pomocný informativní charakter. Odpovědní řešitelé však z těchto velice pochybných výstupů vytvářejí naprosto rozhodující závěr ve prospěch trasy J. Ten podle nich "přebije" veškeré závažné trvalé a nenapravitelné negativní důsledky trasy J, které dokumentace EIA i ve své nedostatečnosti v příslušných odborných kapitolách exaktně s vysokou vypovídací hodnotou konstatuje.

Rozptylová (exhalační) studie může být pochopitelně pouze jen tak reálná, jak reálné jsou dopravní zátěže použité ve výpočtu imisičních koncentrací. Ostatní uvedené neurčitosti jsou však při zpracování rozptylových studií obvyklé. Zahrnutí imisičního pozadí na území Prahy, byť převzatého z územního plánu hl.m. Prahy je nadstandardní krok, který není obvykle využíván, neboť na většině území České republiky údaje o imisičním pozadí nejsou k dispozici. Přesto musí výsledky takto zpracovaných rozptylových studií postačit jako podklad pro rozhodování orgánů státní správy. Uvedené použití zjednodušeného disperzního modelu navozuje domněnku, že standardně je využíván jiný, složitější model, zatímco předložená rozptylová studie je zpracována nějakým "ošizeným" modelem. Použitý model ATEM je jedním ze dvou nejlépe propracovaných programů pro předpovídání imisičních koncentrací v okolí zdrojů znečišťování ovzduší. Druhým je komerčně dostupný program SYMOS 97 (Věstník MŽP 3/1998). Model ATEM je standardně používán pro vyhodnocování emisní a imisiční situace na území hl. m. Prahy a byl rovněž využit pro zpracování prognózy imisiční situace pro rok 2010 zpracované v rámci ÚP hl. m. Prahy. Interpretace stanovených imisičních koncentrací na území Prahy je prezentována v doplněných podkladech v Příloze posudku č. 81.

Na závěr tohoto odstavce je třeba konstatovat, že díky použitému modelu imisiční koncentrace na území Prahy lze považovat za reálné vzhledem k dodaným dopravním zátěžím. Zejména pak se lze spolehnout na vzájemný poměr stanovených charakteristik pro různé varianty, relativní hodnoty mají v podobných modelech větší výpovědní cenu než absolutní čísla.

4. Exhalační studie je dále zkrácena nevyváženým výběrem měřených profilů. Určitý významnější rozdíl v intenzitách je zaznamenán pouze na úseku MO v úseku Prašný most, Špejchar, Pelc - Tyrolka, Povltavská, V Holešovičkách. Jedná se cca o 15 000 vozidel, čili zhruba 15% rozdílu ve prospěch trasy J. S tímto jediným rozdílem je ve studii účelově manipulováno. Tentýž rozdíl je totiž na zmíněném úseku měřen na 7 místech! (V ulici V Holešovičkách, kde je situace z hlediska dodržování zdravotně hygienických norem nesporně kritická, je měření prováděno 2x. Podle našeho zjištění zde však nežije více než cca 150-200 obyvatel). "Ušetřených" přibližně 15 000 vozidel

však zatíží trasu přes Podbabskou a zhorší tak dopravní intenzitu na této komunikaci. Na ní je měření prováděno pouze na jednom místě a "opticky", dle tabulek v EIA, tak vzniká dojem, že na 7 místech dochází ke zlepšení o 15 000 vozidel a pouze na jednom úseku ke zhoršení (za pozornost stojí i to, že např. na Jugoslávských partyzánů a Čimické, kde rovněž dojde ke zhoršení, se neměří ani jednou!). Z hlediska postižení obyvatelstva jsou obě výše zmíněné oblasti značně srovnatelné - jedná se řádově o stovky až tisíce obyvatel a zlepšení v jedné oblasti způsobí srovnatelné zhoršení v druhé. Vliv intenzity provozu a složení dopravního proudu mimo tuto oblast omezenou Podbabskou a MO Prašný most- V Holešovičkách je i dle výsledků dopravní studie nulový či zanedbatelný. To znamená, že i v případě, že by tyto výsledky exhalčních výpočtů měly dostatečnou vypovídací schopnost, nedovolovaly by závěr, že obrovské devastující následky spojené s trasou J mohou být ospravedlněny případnými dílčími zlepšeními pro několik set obyvatel.

Zpracování rozptylové studie pro vybrané profily, nikoliv plošně pro celé zájmové území, nezpochybňuje stanovené imisní charakteristiky ve vybraných profilech. Na základě těchto výsledků však není možné stanovit přesně počet ovlivněných obyvatel v jednotlivých zónách imisních koncentrací. Proto i ve vyjádření uváděný počet ovlivněných obyvatel několik set lze považovat pouze za ilustrativní vyjádření názoru, že počet ovlivněných obyvatel není velký. Zpracování plošné rozptylové studie má smysl pouze v případě, že všechny strany akceptují dopravní zátěže použité v modelu a předem bude stanoveno jednoznačné kvantitativní kritérium, při jehož překročení budou pozitivní vlivy pro Prahu tak velké, že ospravedlní negativní vlivy varianty J přímo v trase a v bezprostředním okolí. Slovy autora tohoto vyjádření *kdy pozitivní vliv varianty J "přebije" veškeré závažné trvalé a nenapravitelné negativní důsledky varianty J.*

5. Použitá studie vůbec nepočítá s místním spojením v Tróji, obsaženém v ÚP HMP, které by znamenalo určité odlehčení nejvíce exponované části městského okruhu vč. ulice V Holešovičkách.

Návrh na zařazení mostu přes Vltavu v profilu Sedlec – Bohnice jako doplnění varianty Ss předložilo OS Ekoforum později (Příloha posudku č. 77). Pro variantu Ss s doplněným mostem zpracoval Ústav dopravního inženýrství hl.m. Prahy (ÚDI) dopravní zatížení silniční sítě (Příloha posudku č. 80). Doplnění silniční sítě o most přes Vltavu ve stejném profilu prověřuje i pan ing.arch. M. Körner v rámci prací na konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu. Výsledky jeho práce nebyly v době dokončování posudku k dispozici.

6. V závěrech kapitoly "Ovzduší" se připouští, že trasa Ss bude mít na území Středočeského regionu převážně pozitivní vliv, neboť vede většinou mimo bezprostřední kontakt se zástavbou. Je zde ovšem také uvedeno, že dopravní výkony na SO budou výrazně nižší. Toto tvrzení je nepravdivé, což vyplývá i ze samostatné dopravní studie, která ukazuje, že je tomu přesně naopak (!).

Dopravní zátěže na trase silničního okruhu jsou dle dopravně inženýrských podkladů ve variantě J vyšší než ve variantě Ss (maximální počet všech vozidel za den se předpokládá u varianty J 77 200 u varianty Ss 54 800 vozidel).

Dopravní expert ing. Soldán z Vysokého učení technického v Brně – Ústavu pozemních komunikací k tomu uvádí (viz příloha): *“Z příložených pentlogramů jsem vysledoval zajímavý fakt, že varianta 3 (Roztocká) je ve většině úseků více zatížena než varianta 2 (Suchdolská). Výjimkou je pouze jeden úsek se 70-ti tisícovou zátěží, která je však způsobena propojením s městským okruhem.”*

Nevím, jak k tomuto poznatku pan ing. P. Soldán dospěl. V kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení* je poměrně jednoznačně prokázáno, že na nejvíce zatížených ulicích (městský okruh a navazující ulice) jsou dopravní zátěže ve variantě Ss vyšší než ve variantě J.

Považujeme za nutné připomenout, že akceptování trasy S by znamenalo pouhou nápravu výrazného "prolomení" části severního segmentu silničního okruhu směrem do centra. Úprava do tvaru přibližné kružnice jeho vysunutím o cca 3 km na úroveň Roztok nemá na dopravní systém v centrálním městě, jak již bylo zmíněno, prakticky žádný měřitelný vliv.

K oddálení silničního okruhu od centra Prahy jsem se vyjádřil v komentáři k vyjádření OS PŘISO. Vzdálenost silničního okruhu od centra není sama o sobě negativum nebo pozitivum. Negativní nebo pozitivní jsou důsledky, které z této vzdálenosti vyplývají. Je ovšem otázka, zda posunutí silničního okruhu severním směrem o cca 3 km ve variantě Ss je pouhou "geometrickou" úpravou tvaru, nebo zda se jedná o významný zásah do dopravního systému severní části Prahy. Varianta Ss by totiž neznamovala jenom pouhé posunutí silničního okruhu, ale zřejmě i doplnění silniční sítě o nové komunikace (nový most přes Vltavu, nový přivaděč ze Suchdola na silniční okruh, zřejmě i změnu trasování navazujícího úseku 520 do Satalic). Odpověď na tuto otázku by měla přinést studie doplnění varianty Ss, kterou v rámci územního plánu velkého územního celku Pražského regionu zpracovává pan ing. arch. M. Körner.

7. Dalším faktorem, který dle autorů dokumentace EIA nevyhnutelně potvrzuje výhodnost trasy J, jsou územně plánovací opatření. Podle autorů dokumentace neexistuje pro nerespektování trasy SO v trase J žádný územně plánovací předpoklad. Není-li toto konstatování vědomou lží, pak je šokujícím projevem hluboké neznalosti problému. Je zde zcela zamlčeno, že stále platí územní plán velkého územního celku Pražské – středočeské aglomerace z r. 1977 po změnách vládními usneseními z let 1986 a 1995. V tomto ÚP je SO veden nikoliv v trase J, ale na úrovni Roztok.

Uvedený územní plán není v dokumentaci EIA zmíněn. Je ovšem také pravda, že v územních plánech dotčených obcí a měst je stabilizována pouze varianta J. Není v možnostech a pravomoci procesu EIA nějakým způsobem hodnotit stav územně plánovací dokumentace. Může pouze konstatovat stav územních plánů vzhledem k posuzované stavbě.

V současné době se připravuje nový návrh ÚP VÚC Pražského regionu. Projednání tzv. "pracovního návrhu" ÚP VÚC bylo zastaveno a celý proces byl vrácen do fáze konceptu či zadání. Zařazení severnějších variant SO do tohoto konceptu je tedy standardní součástí probíhajícího procesu. V žádném případě neznamená "zdržení stavby o minimálně 2 roky".

Souhlasím a doporučuji dopracovat variantu Ss a provést konečné porovnání variant J a Ss právě v ÚP VÚC Pražského regionu. O časovém postupu přípravy a realizace jednotlivých variant můžeme pouze spekulovat. Nicméně je pravda, že v případě další přípravy varianty Ss by bylo nezbytné projednat a schválit změnu územních plánů všech dotčených obcí, zatímco varianta J je v souladu s územními plány všech dotčených obcí. Lze tedy očekávat, že příprava varianty J by byla rychlejší.

8. Ani dopracovaná a doplněná dokumentace EIA nadále nehodnotí některé významné či dokonce zásadní vlivy uvažované stavby, které vesměs hovoří v neprospěch varianty J.

- Přebytek bilance zemních prací. Trasa J by znamenala 4.491.000 m³ přebytečné zeminy, trasa Ss 308.300 m³, tj. cca 15 x méně.

To je pravda, relativně velký přebytek výkopové zeminy je jedním z nejvýznamnějších negativ varianty J. Uložení přebytku a jeho doprava se obvykle řeší až při realizaci stavby. Dodavatel stavby navrhne a finančně ocení uložení přebytku v nabídce do výběrového řízení. Tento postup je akceptovatelný, pokud je přebytek malý a jeho uložení evidentně nezpůsobí problémy. V případě velkého přebytku ve variantě J nepovažuji obvyklý postup, tj. ponechat uložení a dopravu na dodavateli stavby, za vhodný postup. Doporučuji proto vyřešit lokalitu (lokality) uložení přebytku a dopravu včetně ochrany zdraví obyvatel a životního prostředí před zahájením územního řízení. Návrh stanoviska obsahuje přehled podmínek pro dopravu materiálu ze staveniště. Úspěšné vyřešení problému uložení přebytku výkopového materiálu považuji za podmínku další přípravy varianty J. Na tomto místě je třeba upozornit na skutečnost, že realizace varianty Ss si možná vyžádá výstavbu spojovací komunikace ze Sedlce do Bohnic, která obsahuje tunelový úsek. Výstavbu tunelu by bylo nutné zahrnout do porovnání variant J a Ss včetně stanovení podobných podmínek pro uložení přebytku výkopového materiálu.

- Požadavek MČ Suchdol na doplnění dokumentace EIA o vlivy způsobené stavební činností byl "vyřešen" tak, že je zmiňován hluk vyvolaný jednotlivými druhy stavební techniky v čistě obecné rovině, bez jakéhokoliv vztahu ke konkrétní stavbě či náznaku nějakého vyčíslení či hodnocení.

To je obvyklý přístup v procesech EIA, konkrétní vyčíslení je v této fázi přípravy záměru obtížné. V návrhu stanoviska je uvedena podmínka zpracování hlukové studie pro období výstavby. Pro odvoz přebytku výkopového materiálu je stanovena podmínka jeho vyřešení před zahájením územního řízení včetně ochrany zdraví obyvatel. Pro dopravu přebytku je doporučeno preferovat lodní nebo železniční dopravu. Pokud nebude problém uložení a odvozu přebytku výkopového materiálu úspěšně vyřešen, nemělo by být vydáno územní rozhodnutí pro posuzované stavby silničního okruhu.

- Nebyl posouzen kumulovaný vliv hluku z automobilové a letecké dopravy, jak bylo požadováno v rámci připomínkování 1. verze dokumentace. V případě trasy J koridor letecké dopravy kopíruje trasu SO. Argument o neexistenci metodiky pro posouzení tohoto kumulovaného vlivu je v tomto kontextu nepatřičný....

Jak je uvedeno v hlukové studii, sumární hodnocení hluku z letecké dopravy a ze silniční dopravy není možné. Tuto problematiku komentuji vzhledem k novému nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v kapitole posudku *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*. Uvedené nařízení vlády zajišťuje odpovídající ochranu před hlukem vyloučením možnosti použití korekce +5 dB v okolí hlavních komunikací, kde rozhodujícím zdrojem hluku je hluk z leteckého provozu.

9. Krajně nevěrohodně působí výsledek tzv. MKH (multikriteriálního hodnocení) upřednostňující trasu J. To značně složitým postupem posuzuje a řadí tato kritéria (vůči jejichž úplnosti a objektivitě máme zásadní výhrady - viz výše), z jejichž pouhého přehledu a základního stanovení priorit by logicky měla vyplynout jako vhodnější varianta Ss! Podrobné výsledky MKH, váha jednotlivých faktorů, priority, způsob porovnání a ohodnocení variant přitom nejsou v dokumentaci uvedeny.

K použití multikriteriálního hodnocení se vyjadřuji v kapitole posudku *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*. Nepovažuji použití této metody v probíhajícím procesu EIA za šťastné. V posudku jsem při vyhodnocení variant na základě informací uvedených v dokumentaci EIA, v doručených vyjádřeních a v doplňujících podkladech (Přílohy posudku č. 80 a 81) použil jiné postupy.

10. Hrubé účelové zacházení s fakty ze strany zpracovatelů je velmi zřetelné též při porovnání některých konstatování uvedených v 1. a nynější verzi dokumentace EIA.

V předložené dokumentaci EIA není souvislost mezi touto dokumentací a předchozími dokumentacemi EIA zmíněna. Že v obou dokumentacích je konstatováno dodržení hygienických norem i když dopravní zátěže jsou rozdílné, je možné. V posudku jsem se soustředil na posouzení, zda varianta J, která vykazuje větší negativní vlivy na životní prostředí přímo v trase silničního okruhu a v jeho bezprostřední blízkosti, je akceptovatelná (viz kapitola posudku *6. Úplnost zjištěných*

veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení). Skutečnost, jestli je varianta J z hlediska vlivů na krajinný ráz před variantou Ss nebo za ní, není podstatná. Obě varianty jsou klasifikovány jako přijatelné, konkrétní vzájemné pořadí nemění nic na skutečnosti, že varianta Ss je celkově hodnocena jako vhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí přímo v trase silničního okruhu a jeho bezprostřední blízkosti.

Na základě těchto připomínek:

vyjadřujeme zásadní nesouhlas s umístěním posuzované stavby v trase varianty J

požadujeme přehodnotit závěry dokumentace EIA a jako relativně nejvhodnější doporučit variantu Ss

v zájmu úplnosti a odborné korektnosti doporučujeme doplnit a upřesnit některá chybějící data (viz výše) a doplnit vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí.

V návrhu stanoviska je vyhodnocena jako vhodnější varianta Ss a je doporučeno preferovat její realizaci. Varianta J je vyhodnocena jako akceptovatelná s podmínkami. Porovnání a konečné vyhodnocení doporučuji provést v ÚP VÚC Pražského regionu po doplnění varianty Ss do funkční podoby.

Přílohou tohoto vyjádření je Posouzení výsledků dopravně inženýrské studie severní části SO Praha ze dne 4.6.2000 od Ing. P. Soldána a Žádost OS Ekoforum o zpracování variantních řešení SZ segmentu SO kolem Prahy do ÚPD VÚC ze dne 18.8.2000.

Vyjádření pana ing. P. Soldána jsem komentoval v rámci vyjádření OS PŘISO.

5.3.5. Vyjádření občanského sdružení Společnost Šáreckého údolí (Příloha č. 61)

Společnost Šáreckého údolí je spoluautorem severních variant a autorem varianty T silničního okruhu. V úvodní části vyjádření popisuje historie zpracování návrhu uvedených variant. V dalším odstavci vysvětluje "filozofii" varianty T. Důležité je sdělení, že variantu T je třeba chápat spíše jako alternativní řešení dopravních vztahů než jako variantu silničního okruhu kolem Prahy. Jsem přesvědčen, že variantu koncepčně jiného dopravního řešení je třeba uplatnit na úrovni územního plánu, nikoliv v procesu EIA.

Dále se vyjádření zabývá problémem dalšího propojení vltavských břehů na úrovni Roztok a Sedlce. Zatímco návrh na přemostění Vltavy v Roztokách se objevil pouze ve vyjádření OS Společnost Šáreckého údolí, návrh na přemostění Vltavy v Sedlci předložilo i OS Ekoforum Praha (Příloha posudku č. 77). Pro tento návrh zpracoval ÚDI Praha dopravní zátěže (Příloha posudku č. 80) a dle posledních informací možnost propojení Prahy 6 a Prahy 8 v profilu Sedlec - Bohnice prověřuje i pan ing.arch. M. Körner v rámci konceptu ÚP VÚC Pražského regionu.

Předložená dokumentace celkově podceňuje nebo vůbec neřeší velmi významné okolnosti provázající výstavbu a provoz takto kapacitní trasy jako je například odhadnutelná suburbanizace okolí trasy.

Podle mého názoru dokumentace EIA se tímto problémem zabývá v podrobnosti, kterou umožňují vstupní podklady. Využití ploch je poměrně jednoznačně určeno územními plány v případě varianty J a je na orgánech státní správy, aby navazující výstavbu regulovali dle územních plánů. U ostatních variant je způsob využití území v okolí okruhu neznámý, neboť tyto varianty nejsou zahrnuty v územních plánech. Proto doporučuji variantu Ss doplnit do plně funkční podoby včetně návrhu na využití okolních ploch a porovnat s variantou J na úrovni územního plánu. Podle mého názoru tuto funkci nemůže suplovat proces EIA.

Předložená dokumentace mechanicky srovnává navržené trasy, aniž řádně uvažuje, která trasa a jak využívá již existující dopravní trasy, navazuje na dopravní uzly a kryje se nebo využívá společně předností dalších tras navrhovaných jinou dokumentací.

Provedení uvedených analýz není možné požadovat po procesu EIA. Ty musí provést dopravní odborník a do procesu EIA předložit řešení, které je z dopravního hlediska odpovídajícím způsobem prověřeno. Takto je připravena pouze varianta J, ostatní varianty tímto procesem evidentně neprošly. To je další důvod pro dopracování varianty Ss a porovnání s variantou J na úrovni územního plánu.

Předložená dokumentace si také málo všímá a v závěrech nezohledňuje vliv variant na menší obce v oblasti.

Dokumentace odpovídajícím způsobem vyhodnocuje přímé vlivy výstavby a provozu variant silničního okruhu na všechny obce v zájmovém území, především vlivy hluku a emisí z dopravy. Vyhodnocení zprostředkovaných vlivů, např. na ekonomický rozvoj obcí je věcí spíše územních plánů, možnosti procesu EIA jsou omezené.

Souhrnně hodnotíme předložené varianty takto:

Varianta Sc - nepřijatelná vzhledem k zásahům do krajiny v blízkosti Únětic a Žalova a značně nevhodná vzhledem k zásahům do krajiny v oblasti Husince.

Varianta Sd - nevhodná vzhledem k zásahům do krajiny v blízkosti Únětic, Žalova a Husince.

Varianta J - nepřijatelná vzhledem k zásahům do přírodního prostředí - krajiny mezi Suchdolem a Kozími hřbety a zásahům na březích Vltavy (chráněných území) především v oblasti Draháňského údolí. Nepřijatelná vzhledem k blízkosti obytného území Suchdola, nevhodná vzhledem k blízkosti k centru

metropole, krajně nevhodná z urbanistického hlediska (možného využití oblasti pro rozvoj bydlení na vhodných místech)

Varianta Ss - přijatelná varianta (nejméně špatná) s kritickým místem překonání Vltavy

Varianta T systémové alternativní řešení dopravních vztahů. Tuto možnost stále považujeme z hlediska vlivů na životní prostředí i z hledisek urbanistických (příměstské krajiny metropole i regionu) za nejvhodnější.

Vzhledem k tomu, že jsme trasu T navrhovali a trasu Ss spolunavrhovali právě a hlavně z hlediska přijatelnosti vůči životnímu prostředí, jsme udiveni, jak málo zpracovatelé dokumentace EIA jejich přednosti ocenili. Tendencím překrouceným výsledným hodnocením (celkové hodnocení, hodnocení krajinného rázu a závěry) jsme zděšeni a nemůžeme je považovat za objektivní.

Podle mého názoru je hodnocení variant v dokumentaci EIA, z hlediska vlivů na životní prostředí přímo v trase silničního okruhu, velmi podobné hodnocení OS Společnost Šáreckého údolí. Jediný zásadní rozdíl je v hodnocení zprostředkovaných vlivů variant na hl.m. Prahu. Tomuto problému je věnována kapitola posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.*

5.3.6. Vyjádření občanského sdružení Padesátník (Příloha č.62)

Doporučujeme realizovat ty varianty SO, které co nejméně negativně zasáhnou obydlené oblasti.

V návrhu stanoviska je doporučeno preferovat variantu Ss, varianta J je vyhodnocena jako akceptovatelná.

Žádáme, aby při posuzování nejvhodnější varianty SO bylo bráno v úvahu i to, že pro většinu obyvatel této lokality jsou jako jediný zdroj pitné vody studny. Vzhledem k tomu, že okruh bude v této oblasti veden v zářezu, může být (jak je uvedeno v materiálu MŽP) nepříznivě ovlivněna úroveň hladiny podzemní vody ve studnách a z provozu a údržby komunikace může dojít ke zhoršení kvality vody.

Z toho důvodu žádáme, aby bylo přijato a zajištěno doporučení uvedené v materiálu MŽP a to provedení monitorování vrtů a studní pro porovnání hladin podzemní vody a sledování její kvality.

Požadavek na zpracování podrobné hydrogeologické studie a monitorování úrovně hladiny vody a kvality vody ve studnách je součástí návrhu stanoviska.

5.3.7. Připomínky občanského sdružení Hnutí DUHA Středokluky (Příloha č. 63)

Hnutí Duha nejprve zmiňuje připomínky, které se vztahují k části Dokumentace EIA "Celkové hodnocení".

C.II.A.2 Voda, jakost vody v tocích

Jakost vody v drobných vodních tocích dotčených stavbou byla hodnocena na základě 2 bodových vzorků. Pro klasifikaci vody dle ČSN 757221 je takový postup zcela nevhodný.

Přesto, že na str. 59 je uváděno, že toky v zájmové oblasti sledují organizace SMS, PP i Hlavní město Praha, tato již existující data nebyla ve studii použita. Výjimku tvoří 5 hodnot z Čimického potoka.

Vzhledem k tomu, že oba bodové vzorky byly odebrány ve vodnatých obdobích roku (14.3. 2000 a 20.6.2000 - odběr označovaný chybně jako "léto") došlo patrně k silnému podhodnocení zátěže z bodových zdrojů komunálního znečištění.

Sledování jakosti vody není proto možné považovat za objektivní a dostatečné. Poukazování na skutečnost, že území "prošlo v průběhu posledních let dost intenzivním urbanistickým rozvojem" je nutné jakožto omluvu nedostatečné hustoty vzorkování považovat za neprofesionální přístup.

Úroveň vyhodnocení vlivů výstavby a provozu silničního okruhu na povrchové vody považují za odpovídající pro proces EIA. Souhlasím s uvedenými připomínkami, je však třeba vzít v úvahu, dokumentace EIA nemůže suplovat odbornou hydrologickou a hydrobiologickou studii.

C.II.B.1. Krajina

V případě realizace varianty J požadujeme zachování biokoridorů K22 a K23 spojující lesní komplex mezi obcemi Tuchoměřice, Kopanina a Horoměřice s lesním komplexem v Šáreckém údolí.

V místě biokoridoru K22, kde je předběžně navrhováno zřízení tzv. zeleného mostu, bude vedena i připravovaná cyklostezka spojující Prahu 6 s dálkovou obchvatovou cyklotrasou a zprostředkovaně i s Kladnem.

V materiálech EIA jsou tyto přechody zmíněny jen předběžně. Jejich zřízení považujeme za nutné vzhledem k nepřípustnosti další segmentace ekosystémů mezi Přírodním parkem Okoř a Šáreckým údolím z tohoto již silně poznamenané přítomností čtyřproudé rychlostní komunikace a areálu letiště Ruzyně. Nabízí se proto možnost společně trasovat zelený most s přechodem pro zvěř do velikosti srnce obecného a cyklotrasu.

Požadavek na zachování obou biokoridorů je oprávněný. Je však otázka, zda je zachování funkčního biokoridoru K22 technicky reálné. Zpracovatelé dokumentace

navrhují biokoridor K22 přeložit a využít společného biomostu s biokoridorem K23. Problém zachování biokoridoru K22 doporučuji v návrhu stanoviska vyřešit v dalších fázích přípravy záměru.

Celkové vyjádření k variantám

Z předložených variant považujeme všechny za silně konfliktní se zájmy ochrany přírody a krajiny. Kloníme se k názoru, že dopravní problémy Hlavního města Prahy nelze řešit na úkor drobných obcí v jeho okolí.

Výhodou varianty J je pouze možnost přechodného snížení hustoty automobilové dopravy v některých vnitřních částech města. Toto odlehčení bude však dle dopravních prognóz v době kratší než 10 let eliminováno celkovým nárůstem IAD stimulovaným mimo jiné nabídkou atraktivních dálničních komunikací. Dopravní problémy v Praze je možné dlouhodobě řešit pouze komplexním systémovým přístupem, nikoli pouhým budováním nových komunikací.

S uvedenými konstatováními souhlasím.

Varianta T je pak jako součást silničního okruhu zcela nesmyslná a její zpracování považujeme za alibismus (neplní funkci obchvatu, poškozují několikrát větší plochy harmonické zemědělské krajiny).

Souhlasím, variantu T nelze považovat za variantu silničního okruhu kolem Prahy. Navrhovatel varianty T, Společnost Šáreckého údolí, ji předkládá spíše jako návrh alternativního uspořádání dopravních vztahů v oblasti (viz Příloha posudku č. 61).

5.3.8. Stanovisko občanského sdružení "METROPOLITNÍ REGION" regionální sdružení ČSOP 10/RS (Příloha č. 64)

Vlastní dokumentace představuje rozsáhlý soubor dat a výstupů. Po odborné stránce je na vysoké úrovni, kterou nesnižují ani drobné nedostatky. Pro ilustraci uvádíme jen některé:

PR "Máslovická stráň" je v dokumentaci povětšinou nesprávně uváděna jako PR "Máslovické údolí", ve výčtu památných stromů chybí význačný dub letní v areálu ÚJV Řež, na str. 56/58 je v přehledu vodních toků uveden Mratínský potok, kdežto v navazujícím přehledu základních charakteristik chybí, vrch Řivnáč je uveden také jako vrch Hřivnáč, javor jasanolistý (*Acer negundo* = *Negundo aceroides*) je uveden také jako jasanovec javorolistý apod. Poněkud závažnější jsou rozporů v textu na str. 218-221, kde například na str. 220 v části Pravý břeh Vltavy se uvádí, že "Z hlediska zdrojů podzemních vod je trasa J silničního okruhu na pravém břehu Vltavy bezriziková, ve svém průběhu se nepřibližuje ke zdrojům podzemních vod, využívaná pro ... zásobování pitnou vodou.", kdežto v části Podvarianta Jn se praví, že také na pravém břehu

Vltavy až k Čimickému potoku je zásah projektované stavby do režimu podzemních vod značný".

Uvedené nepřesnosti nemají vliv na vyhodnocení posuzovaných variant a závěry dokumentace EIA.

Autoři dokumentace přejímají myšlenku, obsaženou mj. v dokumentaci ÚP VÚC Pražského regionu, že totiž řada obcí v okolí Prahy nereálně předpokládá plošné rozšíření osídlení, nárůst početnosti obyvatelstva a jiné formy rozvoje, nicméně s obdobnými myšlenkami sami v zásadě pracují dále. Rozvoj pražské aglomerace spatřují především v rozvoji komunikační sítě, rozšiřování obytných zón a dalších obdobných aktivitách (pravděpodobně s předpokládaným výhledovým vznikem megapolis o úhlopříčce cca 50-70 km do 50ti let). K ochraně životního prostředí a přírody se stavějí pozitivně, nicméně z celé práce nedostatečně vyznívá potřeba o tyto hodnoty trvale aktivně pečovat, a to ve vztahu k předmětu hodnocení. Z toho důvodu lze se všemi opatřeními k prevenci, minimalizaci, kompenzaci a eliminaci účinků na životní prostředí (str.326) souhlasit, avšak považujeme je za nedostatečná. Je předčasné hovořit o nich již nyní, avšak po provedení výběru varianty je třeba jednat o opatřeních výrazně širších (například o managementu ZCHÚ vedeném tak, aby vytvořil předpoklady pro rozšíření těchto území a prostorovou kompenzaci za nevratné poškození dvou cenných chráněných území (bude-li přijata var. J), nebo jednoho (var. Ss).

Na rozdíl od autorů vyjádření jsem přesvědčen, že co nejpřesnější specifikace opatření a podmínek pro realizaci jednotlivých variant je v této fázi přípravy záměru nanejvýš žádoucí. Pomůže jednak při vzájemném porovnání variant a významně se zvyšuje pravděpodobnost, že navržená opatření budou zahrnuta do podmínek územního rozhodnutí. Pochopitelně některá opatření je možné formulovat pouze v obecné rovině a jejich upřesnění v územním řízení musí "pohlídat" příslušný orgán státní správy.

Hodnocení kvality ovzduší a hluková studie jsou zpracovány pouze co do vztahu k lidské populaci, chybí zmínka o možných vlivech na faunu. Je pravdou, že obdobných studií není mnoho, byť je nepochybné, že složení vdechovaných plynů má na živočichy účinek obdobný jako na člověka. Na hluk, příp. na neslyšitelné zvuky jsou živočichové mnohem citlivější.

Souhlasím, hygienické limity byly ovšem stanoveny s ohledem na zdraví člověka a pro vyhodnocení vlivů na rostliny a živočichy chybí odpovídající metodika a právní předpisy.

Co se týká možných vlivů na povrchové a podzemní vody, jsou autoři v zásadě ve shodě s realitou, nicméně nutno konstatovat, že realizace stavby ve všech variantách je pravým opakem revitalizace říčních systémů. Opatření, navrhovaná ke kompenzaci a eliminování jsou nedostatečná. Zkušenosti z jiných

úseků starších dálnic hovoří o mnohých problémech, zejména o úplném znehodnocení pitné vody zimním solením apod.

Výstavba nové komunikace jistě nepřispívá k ochraně vod. Cílem procesu EIA je navrhnout taková opatření, která negativní vlivy na povrchové a podzemní vody budou minimalizovat na únosnou míru. Jsem přesvědčen, že navržená opatření jsou adekvátní vzhledem k charakteru povrchových a podzemních vod v zájmovém území.

Varianty s tunely a terénními zářezy musí být monitorovány též co do možného vzniku fotochemického smogu (nedostatečně zmíněno).

Krátkodobé monitorování kvality ovzduší po uvedení silničního okruhu do provozu nepovažuji za účelné. Za vhodné řešení považuji zařazení jednoho bodu (nebo více bodů) v okolí silničního okruhu do stálé monitorovací sítě na území Prahy nebo na území Středočeského kraje.

Dokumentace nezmiňuje ani jako vliv nepřímý pravděpodobný vznik doprovodných zařízení s obecně nepříznivými dopady, jako jsou benzínové pumpy, motoresty, parkoviště apod.

Možný vznik doprovodných staveb může dokumentace EIA pouze zmínit v obecné rovině, regulace těchto aktivit je věcí územního plánu.

Připojujeme dále konstatování, že cca před deseti lety, tj. v době, kdy se příliš neuvažovalo o tunelových variantách, bylo zde podepsanými navrhováno budování tunelů (zejména pod Suchdolem), jako způsobu, částečně eliminujícího dopady na obyvatelstvo a zástavbu. V té době nebyl nápad přijat pozitivně, byl dokonce znevažován. Nyní, opět s výhledem do vzdálenější budoucnosti (8 až 15 let dle ekonomických možností), navrhujeme řešení vybudování průběžného tunelu mezi 6 až 14, tj. pode dnem Vltavy. Tato nepochybně velmi nákladná varianta zcela řeší většinu problémů s ochranou přírody, hlukem a ovlivňováním povrchových vod, při optimálním provedení i vod podzemních. Má i řadu dalších předností, např. zcela odpadá zimní údržba vozovky v exponovaném prostředí vysokého mostu. Hypotetickou variantu, kterou nazýváme DT, zařazujeme do hodnocených variant s vědomím, že tento krok nebude přijat pozitivně.

Tato varianta nebyla v dokumentaci EIA vyhodnocena a proto k ní nemohu zaujmout stanovisko. S koncepčně odlišnými návrhy je třeba obracet se na pořizovatele územně plánovací dokumentace.

Za tímto obecným úvodem následuje posouzení jednotlivých variant.

Var. S, Sd a Sc

V případě var. S se jako vysloveně problémové a kolizní jeví umístění mostu přes Vltavu a umístění tunelů. Meliorační účinek výstavby tunelů a dalších úseků i jejich provozu je natolik závažný, že samo o sobě je důvodem k vyloučení této varianty. Rovněž umístění do těsné blízkosti osídlení v Řeži, postižení (spíše likvidace) lokálního vřesoviště jako součást navrhovaného zvláště chráněného území Husinecká stráž a razantní poškození vrchu Řivnáče jižně od Úholiček na levém břehu staví všechny tři varianty do krajně nepříznivého světla. U var. Sc k tomu přistupuje ještě přemostění Ünětického potoka. Varianty S, Sc a Sd se nám jeví jako nepřijatelné.

S tímto hodnocením se ztotožňuji a další zpracování variant Sd a Sc nedoporučuji.

Var. Ss

Varianta Ss má několik předností, zejména nižší investiční náklady (absence tunelů), jejím hlavním negativem je však průchod přírodním parkem Dolní Povltaví a zejména kontakt s NPR Větrušická rokle. Zde výslovně uvádím, že již delší dobu je připravována úprava hranic NPR a to tak, že bude zahrnovat celé území jižně od Velké skály až k areálu ÚJV Řež. Pak by stavba zasahovala přímo do vlastní rezervace... Var. Ss se jeví jako nepřijatelná.

Mimo důvody, plynoucí z potřeby chránit jedno z nejcennějších území severně od Prahy, je třeba zvážit vhodnost umístění vysokého mostu na dohled (případně dostřel) od areálu ÚJV Řež.

Var. nulová (referenční)

...Nulová varianta je z hlediska ochrany přírody a životního prostředí přijatelná.

Var. DT

..Varianta DT je z hlediska ochrany přírody a životního prostředí přijatelná a lze ji doporučit, v nejbližším období je však nereálná.

Var. T

...Varianta T je z hlediska ochrany přírody a životního prostředí přijatelná.

Var. J, Jn, Jr

Var J, kterou dokumentace EIA hodnotí jako relativně nejnejpříjemnější, představuje závažný zásah do režimu podzemních vod (patrně trvalý meliorační účinek tunelu Suchdol), ohrožení povrchových vod (Čimický potok, Dražanský potok, Horoměřický potok), zásah do větrolamu mezi km 13,5 - 15,24, dramatický zásah do krajinného rázu v podobě vysokého mostu, průchod přírodním parkem Dolní Povltaví, kontakt s přírodním parkem Šárka - Lysolaje a zejména přímé narušení dvou cenných zvláště chráněných území, PP Sedlecké skály a Zámky. Narušení nejsou v dokumentaci nijak zdůvodněna, vyjma ovšem potřeby vybudovat dopravně atraktivní propojení. Důvody,

vedoucí k protěžování této trasy, chápeme jako čistě ekonomické. V souladu s autory vylučujeme var. Jn. Var. J (příp. Jr) je přijatelná pouze za předpokladu provedení rozsáhlých kompenzačních opatření, jejichž rozsah a charakter bude projednán nejpozději v územním řízení.

Výše uvedené hodnocení variant Ss a J, kde varianta Ss je klasifikována jako nepřijatelná a varianta J jako přijatelná je v kontextu dalších doručených vyjádření zcela ojedinělé. Toto hodnocení považuji za neobjektivní. Domnívám se, že z hlediska vlivů na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí je varianta Ss jednoznačně vhodnější než varianta J. V návrhu stanoviska jsou obě varianty klasifikovány jako akceptovatelné.

5.3.9. Vyjádření českého zahrádkářského svazu (Příloha č. 65)

1)jeví se nám, že celkové hodnocení je neobjektivní především u varianty J :

a)postrádáme v dokumentaci zhodnocení současného stavu životního prostředí a stavu ovzduší (tj. v roce 2000) a porovnání s hypotetickými srovnávacími hodnotami v roce 2010, na základě tohoto porovnání provést rozdílová vyhodnocení

Obvyklým přístupem v procesu EIA je porovnání navrhovaných aktivních variant s referenční nulovou variantou v roce očekávaného uvedení posuzované komunikace do provozu. Porovnání se současným stavem by bylo nepochybně zajímavé, ale bez praktického významu pro porovnání variant.

b)chybí posouzení ovlivnění podzemních vod v oblasti Suchdola a Sedlce, vliv na floru, faunu, ekosystém, změnu krajinného rázu, vyhodnocení hlučnosti.

Všechny uvedené vlivy jsou v dokumentaci EIA vyhodnoceny. V případě v současnosti ne zcela jednoznačně známých vlivů (např. vlivy na podzemní vody) jsou v návrhu stanoviska uvedena odpovídající opatření.

c)domníváme se, že hrozí reálné riziko využití těchto nových komunikačních systémů jako městského okruhu s provozem dálničního charakteru - k čemuž dojde v případě, že nebude dálniční okruh a vnější okruh dokončen současně se stavbami 518 a 519. A tento stav (nesoulad v uvedení jednotlivých komunikací do provozu) se nám v současné době jeví jako reálný

To je pravda. V současné době nelze odhadnout časový horizont dokončení jednotlivých staveb pražského komunikačního systému.

d)chybí sumární účinek leteckého a silničního hluku při realizaci varianty J pro oblasti Suchdola, Sedlce, Horoměřic, Přední Kopaniny...

Jak je uvedeno v hlukové studii sumární hodnocení hluku z letecké dopravy a ze silniční dopravy není možné. Tuto problematiku komentují vzhledem k novému nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v kapitole posudku *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*. Uvedené nařízení vlády zajišťuje odpovídající ochranu před hlukem vyloučením možnosti použití korekce +5 dB v okolí hlavních komunikací, kde rozhodujícím zdrojem hluku je hluk z leteckého provozu.

e) u obce Suchdol je nutné započítat do trvale se pohybujícího obyvatelstva také přechodně žijící studenty VŠZ (cca 2500 studentů žije na ubytovnách) a také trvale se zde zdržující zahrádkáře v době sezóny (tj. duben až září). Jedná se celkem asi o 1000 občanů, kteří se na zahrádkách zdržují a rekreují.

Souhlasím. Jako základní kritérium akceptovatelnosti varianty J je v posudku jednoznačně definováno splnění hlukových a imisních limitů v obytné zástavbě. Žádný obyvatel Suchdola, ať už trvale zde žijící nebo trávící zde většinu času v areálu ČZU nebo v zahrádkářské osadě, nesmí být zasažen nadlimitním hlukem nebo nadlimitními imisními koncentracemi škodlivin v ovzduší.

f) požadujeme zachování biokoridoru K22 a K23 spojující lesní komplex mezi obcemi Tuchoměřice, Kopanina a Horoměřice s lesním komplexem v Šáreckém údolí

Požadavek na zachování obou biokoridorů je oprávněný. Je však otázka, zda je zachování funkčního biokoridoru K22 technicky reálné. Zpracovatelé dokumentace navrhuje biokoridor K22 přeložit a využít společného biomostu s biokoridorem K23. Problém zachování biokoridoru K22 doporučuji v návrhu stanoviska vyřešit v dalších fázích přípravy záměru.

g) jeví se nám nepodložená preference varianty J oproti Ss

Preference varianty J je založena na větší přínosnosti této variantu pro Prahu než v případě varianty Ss. Problému přínosnosti obou variant pro hl.m. Prahu se podrobně věnuji v kapitolách posudku *6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení a 7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*.

h) upozorňujeme na výrazné zdravotní riziko v době výstavby, rozdělení Suchdola na 4 části, další zvýšení zátěže obyvatel přepravou zeminy, dojde k poškození v loňském roce nově vybudované Suchdolské silnice

Souhlasím s uvedenými riziky. Přepravu přebytku výkopového materiálu je třeba vyřešit před územním řízením včetně opatření k minimalizaci negativních vlivů na obyvatele Suchdola. V návrhu stanoviska je uveden požadavek na preferenci lodní a železniční dopravy.

ch) celkově postrádáme podrobnější zhodnocení vlivů na lidské zdraví

Vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel, tak jak je provedeno v dokumentaci EIA, považuji za dostatečné pro proces EIA. Jako nadstandardní vyhodnotil zpracování kapitoly *C.III.A. vlivy na obyvatelstvo* pan ing. K. Bláha, CSc., ředitel odboru environmentálních rizik Ministerstva životního prostředí (Příloha posudku č. 43a).

i) upozorňujeme na nepříznivý vliv emisí, který zdevastuje zeleň v okolí Vltavy

Emise z dopravy na silničním okruhu budou ovlivňovat vegetaci ve svém okolí. Tento vliv však nelze označit jako devastaci, zejména ne ve vltavském údolí, které bude překonáno poměrně vysoko položeným mostem.

j) realizace staveb 518 a 519 se nám jeví stejně nerozumná jako již realizovaná komunikace kolem Muzea hl. města Prahy (dálnice centrem města)

To je otázka koncepce řešení dopravního systému v Praze a okolí. Vyhodnocení nepřísluší procesu EIA na dva dílčí úseky silničního okruhu. Z hlediska vlivů na životní prostředí, které proces EIA hodnotí, je jako vhodnější vyhodnocena varianta Ss.

2) domníváme se, že je třeba dopravní situaci Prahy řešit komplexně, včetně projektů rozšíření metra, výstavbou nižších mostů přes Vltavu, zákazem vjezdu do vnitřní Prahy, vybudováním záchytných parkovišť na okraji Prahy s navázaným propojením na dopravu metrem

S tímto názorem souhlasím. Proto doporučuji variantu Ss doplnit do funkční podoby a porovnat s variantou J ve všech kritériích (nejen v kritériích životního prostředí) na úrovni územního plánu.

Jednoznačně variantu J odmítáme, je nevhodná, zcela zničí oblast Suchdola, který je v současné době využíván občany Prahy k rekreaci o víkendech, neboť je snadno dostupný MHD a má krásnou přírodu a velmi čisté ovzduší. Realizací varianty J dojde ke značnému zhoršení ovzduší v oblasti Jug. partyzánů, Vítězného náměstí, Lysolaje, ...

Nesouhlasíme s redukcí zeleně, k čemuž by realizací staveb 518 a 519 došlo. Jednoznačně nesouhlasíme s dělícím účinkem na lokalitu Suchdol.

Varianta J byla doplněna o optimalizaci vzduchotechniky tunelu Suchdol, která přinese významné zlepšení situace v oblasti Suchdola (Příloha posudku č. 81). Za podmínky zahrnutí optimalizace do další přípravy byla v posudku varianta j vyhodnocena jako akceptovatelná.

Navrhujeme vypracovat další varianty, které by již braly v úvahu skutečnou realitu 21. století, což je nutnost řešit přepravu nákladů především železniční přepravou, která je jednoznačně nejekologičtější. Při tvoření dalších variant brát v úvahu, že je nutné vést obchvaty měst co nejdále od středu města.

V současné době nepovažuji za nutné doplňovat další varianty silničního okruhu. Proces EIA jednoznačně vyhodnotil variantu Ss jako nejvhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí. Dále vyhodnotil variantu J jako akceptovatelnou.

5.3.10. Vyjádření České zemědělské univerzity v Praze (Příloha č. 66)

V průvodním dopise se vyjadřuje rektor ČZU Prof. Ing. J. Kozák, DrSc.

Předpokládám, že hlavním smyslem silničního okruhu je vyvést dopravu (zejména těžkou a tranzitní) mimo hustě obydlená území Prahy, což se v případě varianty J v Suchdole zřejmě neděje a naopak okruh zavádí další (lze důvodně předpokládat i mezinárodní) dopravu do značně zalidněné pražské části. Kromě toho vyplývají z předložené dokumentace závažné skutečnosti popisující změnu životního prostředí v oblasti univerzity, zejména výrazný růst koncentrací škodlivých zplodin zesílený nuceným větráním umístěným na západním konci tunelu v těsné blízkosti univerzity. Domnívám se, že stavba a provoz silničního okruhu by vyvolala potřebu stavebních úprav v areálu univerzity, na které nemá škola finanční prostředky.

Silniční okruh v úseku 518 a 519 je v úseku Suchdola veden v tunelu. V rámci zpracování posudku předložila firma ATEM studii optimalizace vzduchotechniky tunelu Suchdol (Příloha posudku č. 81). Navržená optimalizace zajistí dodržení limitů platných v České republice a s největší pravděpodobností i limitů EU. Dále byla prokázána určitá rezerva v dopravních zátěžích z hlediska dodržení limitů.

V této souvislosti je nutné uvést, že počet obyvatel Suchdola ve studii je zavádějící. Jedná se o obyvatele trvale zde žijící, přičemž počet osob pohybující se v areálu univerzity je přibližně 9 000, z tohoto 2 500 je zde ubytováno.

Souhlasím, do vyhodnocení je potřeba započítat osoby bydlící v areálu ČZU. Na tuto skutečnost je upozorněno v kapitole posudku *Hodnocení dokumentace*. Domnívám se, že vzhledem k podrobnému rozboru negativních vlivů na městskou část Suchdol, nemůže tento nepřesný údaj ovlivnit závěry dokumentace, ke kterým kolektiv autorů dospěl. Rozhodující je podmínka dodržení hlukových a imisních limitů v obytné zástavbě.

Plně chápu snahu co nejvíce ulehčit dopravnímu systému centra Prahy, ale výběr varianty, která zatížení škodlivinami přenáší z centra Prahy na obyvatele jejího okraje je přinejmenším nemorální.

To je obecný problém všech obchvatových komunikací. Rozhodujícím kritériem při posuzování nové komunikace je dodržení limitů. Nelze argumentovat tím, že pro zlepšení prostředí pro velký počet obyvatel je možné znehodnotit prostředí nad limitní hodnoty menšímu počtu obyvatel. Kritériu splnění limitů věnuji maximální pozornost v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.*

Sama studie uvádí jako nejšetrnější trasu Ss, která je vedena v největší možné míře mimo sídelní útvary a do budoucna neomezuje rozvoj okrajové části Prahy v dotčené oblasti. Z výše uvedených důvodů s variantou J důrazně nesouhlasím.

V návrhu stanoviska je varianta Ss vyhodnocena jako vhodnější a je doporučeno preferovat její realizaci. Varianta J je vyhodnocena jako akceptovatelná s podmínkami.

Následuje vyjádření odborných pracovišť ČZU:

1. V dokumentaci není náležitě komplexně popsán a zhodnocen vliv jednotlivých variant na zdraví obyvatelstva a není proveden odhad významnosti.

Samostatné posouzení vlivu hluku na zdraví dotčené populace a vlivu imisní zátěže na příkladu dvou toxických látek (NO_x a CO) nelze akceptovat jako náležitě komplexní posouzení vlivů stavby na zdraví. V případě vlivů imisí z automobilové dopravy bývá vedle vybraných emitovaných škodlivin se systémovým účinkem (např. zmíněný NO_x) vyhodnoceno i působení typu škodliviny s karcinogenním účinkem (např. benzen). Obecně jsou dnes považovány emise benzenu, dalších aromatických uhlovodíků a karcinogenních polyaromatických uhlovodíků (PAU) z liniových zdrojů za mimořádně významné hygienické faktory, ve svých důsledcích i v nízkých koncentracích s výrazně vyšším rizikem, než škodliviny běžně měřené a modelované a standardně charakterizované hygienické limity.

Naplnění zákonem daných požadavků na obsah dokumentace je v tomto směru reálné především užitím standardních metod hodnocení zdravotních rizik (H.R.A. - Health Risk Assessment). To by dovolilo jak uvážit např. akutní a chronická rizika v důsledku expozice vůči předpokládaným signifikantním noxům (např. prevalence chronických respiračních syndromů - CH.R.S.D., astmatických syndromů - AST.S.D) tak - a to především - uvážit synergetické účinky modelované zátěže lidské populace (např. souběh účinků hlukové a imisní zátěže). Jak

vyplývá i z kapitoly C.VII, dokumentace, nebyl žádný z postupů H.R.A. aplikován.

Členem týmu zpracovatelky dokumentace nebyl specialista s odpovídajícím lékařským nebo hygienickým vzděláním, což znamenalo úroveň kapitol hodnotících vliv stavby na zdraví obyvatel natolik, že je v této podobě nelze akceptovat.

Požadujeme dopracování dokumentace v kapitolách hodnotících vliv na zdraví obyvatel o postupy běžně užívané při hodnocení zdravotních rizik (H.R.A.), a to patřičně kvalifikovaným odborníkem.

Souhlasím s konstatováním, že vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel nevyužívá všech metodických možností, které jsou v současné době k dispozici. Na druhé straně je třeba odpovědět na otázku, zda je v případě porovnávání variant silničního okruhu nezbytně nutné uvedené metodické postupy použít. Při hledání odpovědi na tuto otázku jsem se opíral o dvě skutečnosti: i) podrobnější vyhodnocení zdravotních rizik nepožaduje hygienická služba, ii) ke zpracování kapitoly dokumentace *C.III.A. vlivy na obyvatelstvo* se vyjádřil ředitel odboru environmentálních rizik ing. K. Bláha, CSc.: *"... předložená dokumentace je z mého pohledu zpracována nadstandardně a neshledávám nedostatky v podobě absence některých důležitých elementů v části C.III.A. - vlivy na obyvatelstvo. Naopak právě tuto část považuji za velmi kvalitně zpracovanou..."* Celé vyjádření je uvedeno v příloze posudku č. 43a. Na základě uvedených skutečností jsem se přiklonil k názoru, že dostupné informace o vlivu silničního okruhu na zdraví obyvatel jsou dostatečné.

2. V odpovídajících kapitolách není patřičně charakterizováno, jak bude řešeno dopravní napojení MÚK Výhledy (Suchdol) a Praha Dejvice a v návaznosti na tuto skutečnost není hodnoceno riziko možného nárůstu dopravní zátěže Kamýcké ulice. Pokud nebude toto riziko minimalizováno technickými opatřeními (zejm. dopravní značení) je toto riziko značné a z tohoto důvodu požadujeme dopracování dokumentace o tyto zmiňované skutečnosti.

Dopravní napojení Kamýcké ulice je ve variantě J jednoznačně určené mimoúrovňovou křižovatkou se silničním okruhem, dopravní zatížení Kamýcké ulice je uvedeno v dopravně inženýrských podkladech. Na tomto místě je třeba upozornit na skutečnost, že Kamýcká ulice bude ve variantě Ss sloužit jako přivaděč na silniční okruh (náhrada za přivaděč Rybářka ve variantě J). Pan ing.arch. M. Körner prověřuje v rámci zpracování konceptu ÚP VÚC PR doplnění silniční sítě pro variantu Ss. V tomto doplnění navrhuje mimo jiné přemostění Vltavy v profilu Sedlec - Bohnice a vybudování přivaděče ze Suchdola (Kamýcké ulice) na silniční okruh u Velkých Přílep. To by nepochybně přineslo nárůst dopravních zátěží na Kamýcké ulici. Doplnění silniční sítě nebylo v době zpracování posudku EIA dokončené.

3. Zpracovatelka dokumentace zcela opominula zohlednit skutečnost, že jednotlivé varianty se od sebe výrazně liší v množství výkopové zeminy a hlušiny a zejména varianta J je výrazně vyšší ($4,491 \times 10^6 \text{ m}^3$) než ostatní hodnocené varianty.

Tato skutečnost se vůbec neodráží ve výčtu vlivů záměru ve fázi výstavby (vliv na ovzduší při hloubení, převrstvování a přemísťování materiálu, vlivu hluku atd.).

Přebytek výkopového materiálu považuji za významný negativní faktor varianty J. Souhlasím s názorem ve vyjádření ČZU, že tento problém nebyl dostatečně v dokumentaci EIA zdůrazněn. V současné době není známa lokalita, na kterou takovéto obrovské množství uložit, nejsou známy přepravní trasy a tudíž ani místa negativního ovlivnění z přepravy. Obvykle je uložení přebytku výkopového materiálu ponecháno na dodavateli stavby. V případě posuzované stavby silničního okruhu, zejména pak ve variantě J s největším přebytkem cca 4,5 mil. m³ doporučuji uložení přebytku vyřešit před zahájením územního řízení včetně přepravních tras a včetně odpovídající ochrany obyvatel během výstavby. Uspokojivé vyřešení problému přebytku výkopového materiálu považuji za podmínku další přípravy stavby silničního okruhu ve variantě J, doporučuji, aby bylo vyřešeno před zahájením územního řízení. Podmínky pro dopravu přebytku jsou uvedeny v návrhu stanoviska.

4. Ačkoliv multikriteriální hodnocení je jedním z možných východisek jak vyhodnotit vliv mnoha faktorů při výstavbě, provozování či případném odstraňování hodnoceného záměru, velmi často je uživateli tato metoda různými způsoby zjednodušována a upravována, což následně způsobuje znehodnocení výsledků této metody. Přístup použitý v předložené dokumentaci je přesně takovým příkladem. Jsou sice velmi podrobně uvedeny teoretické podklady a východiskem použité metody, a pak následuje rovnou závěr, který není podložen ani jedním reálným číslem. Není dokladován odstup jednotlivých variant, váha jednotlivých kritérií ani výsledná kvantifikace. To že je v závěru uveden odkaz na zpracovatele, u kterého jsou tyto výsledky archivovány, je zcela nedostatečné a ve své podstatě je tím narušen základní princip EIA procedury, tj. zpřístupnit proceduru široké veřejnosti, tak aby se k nim mohla vyjádřit.

S výhradami vůči metodě multikriteriální analýzy, tak jak byla použita a prezentována v dokumentaci EIA, souhlasím (viz kapitola posudku *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*).

Všechny výše uvedené skutečnosti považujeme za na tolik zásadní a závažné, že požadujeme vrácení dokumentace a její přepracování a doplnění.

Jsem přesvědčen, že po doplnění podkladů (Přílohy posudku č. 80 a 81) je možné vyhodnotit nejvhodnější variantu z hlediska vlivů na životní prostředí (Ss) a klasifikovat variantu J jako akceptovatelnou (viz kapitola posudku *6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení*). Na základě dostupných podkladů nelze vyhodnotit, zda očekávané pozitivní vlivy varianty J pro Prahu jsou tak významné, aby mohly odůvodnit její realizaci, přestože v trase a bezprostředním okolí byla vyhodnocena jako horší než varianta Ss. Jsem přesvědčen, že pro toto závěrečné vyhodnocení je vhodnějším procesem příprava a projednání územního

plánu (konkrétně ÚP VÚC Pražského regionu), neboť může vzít v úvahu i další kritéria (technické, finanční, časové, urbanistické atd.).

5.3.11. Připomínky RNDr. J. Sádla, CSc., Botanický ústav AVČR (Příloha č. 67)

Záměrem tvůrců předložené dokumentace bylo pokusit se vyvolat v čtenáři dojem, jakoby varianta J byla celkově nejvýhodnější. S nestoudností příznačnou pro podobné projekty studie podepírá svá tvrzení účelově vybíranými argumenty, kontroverzními daty, které je nutno interpretovat právě obráceně, jinde zase autoři stavějí data zcela bezvýznamná nad data argumentačně prvořadá, leccos chytře zamlčují a leccos opět velkohubě zveličují.

S tímto obecným odsouzením zpracovatelů dokumentace EIA nemohu souhlasit. Bez konkrétních připomínek, kde se zpracovatelé dokumentace EIA uvedených "nepravostí" dopouštějí nemohu na tuto výtku adekvátně odpovědět.

Zastavím se podrobněji u vztahu ochrany krajinného rázu a ochrany biodiversity. Studie je založena na předpokladu, že ochrana krajinného rázu spočívá v úsilí vše nové v krajině ukrýt mimo zraky veřejnosti. Podle této logiky je špatné postavit mlýn, hrad, rybník či most, zato docela příznivé je vybudovat celkem nenápadný uranový důl. Dalším předpokladem studie je, že estetika krajiny (věc zajisté subjektivní) je stejnocenná či dokonce nadřazená zachování krajinné biodiversity ekosystémů...

Srovnajme s řešením varianty J v okolí vltavského údolí např. variantu Ss. Krajinný ráz i ekosystémy budou poškozeny v obou případech. Jde ale o srovnání vzájemné významnosti takových poškození. V případě varianty Ss se jako hlavní element měnicí dosavadní krajinný ráz předpokládá most přes Vltavu, navazující na ochrannářsky hodnotné skalnaté svahy v okolí Větrušických roklí. To je jistě nápadný zásah do krajiny, otázka je, zda nutně negativní (nabízí se srovnání s jiným elegantním vltavským mostem, a sice se Žďákovským). Zásah do funkce a diversity ekosystémů je přitom v zásadě malá, protože poměrně malá je plocha kontaktu plánované komunikace s přírodě blízkými krajinnými segmenty. Dálkové působení hluku či výfukových plynů je v otevřeném vltavském údolí rovněž malé (zato velké by bylo v uzavřeném závětrí Draháňské rokly).

Naproti tomu v případě realizace varianty J bude vysoké jak ovlivnění krajinného rázu, tak narušení ekosystémů. Most přes Vltavu povede v obou variantách a krajinu kladně či záporně ovlivní hlavně podle toho, jak bude vypadat. Krajinný ráz intravilánu starých Chaber zničí komunikace úplně. Rovněž skoro zlikviduje krajinný ráz Draháňské rokly, která je dnes pro Pražany v první řadě tradiční kulturní krajinou tichého údolí mimo přímý dosah moderní technické civilizace. Podobně vysoké

bude narušení ekosystémů. Sedlecké skály, Roztocký háj a Zámky by byly v nejlepším případě ovlivněny stejně, jako svahy proti Libčicím, mnohem spíše by však dopadly hůř, protože komunikace má vést přímo přes ně (nebo, v případě Roztockého háje, "pouze" ve vzdálenosti 50 m). Draháňská rokle by byla znehodnocena jak přímo (fyzickou přítomností dálnice), tak nepřímo (zejména kouřovými plyny).

Hodnocení vlivů na krajinný ráz provedl doc.ing.arch. Ivan Vorel, CSc. jeden z uznávaných odborníků v této oblasti. Použil vlastní metodiku, která vychází z textu § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Jak autor uvádí, výklad jednotlivých pojmů koresponduje s metodikou hodnocení krajinného rázu používanou správou CHKO ČR a návrhem metodického doporučení, vypracovaného AOPK ČR. Chápu, že člověk s exaktním vzděláním může být aplikací metod hodnotících vlivy na krajinný ráz poněkud zaskočen.

Závěr:

Hodnocení varianty J jako optimální je tedy absurdní přinejmenším z hlediska krajinného rázu i biodiversity a funkce ekosystémů. Na základě svého zjištění, že studovaný materiál je zjevně podjatý a účelově překrucuje řadu fakt, žádám: (a) aby studie byla buď přepracována, a to ovšem odlišnou nezávislou firmou resp. institucí, anebo (b) pokud by již přepracování nebylo možné, aby varianta J byla odmítnuta a nadále preferována a řešena některá z variant skupiny S.

S těmito výhradami nesouhlasím. Považuji dokumentaci za kvalitně zpracovanou. Zpracovatelé vyhodnotili variantu Ss jako vhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí. Diskutabilní je, zda měli dostatek podkladů k doporučení varianty J z důvodu většího přínosu pro hl.m. Prahu (viz závěrečné kapitoly posudku č. 6. - 9.)

5.3.12. Vyjádření Spolku pro ochranu a rozvoj obce Turska (Příloha č. 68)

Zásadně nesouhlasíme s variantami T a Ss uvedenými v této dokumentaci a to především z těchto důvodů: exhalace z navrhované komunikace silně negativně ovlivní život v celé obci Tursko, kde žijeme. Zároveň máme obavy, že výstavbou budou poškozeny vodní zdroje v obci, které využíváme. Jedná se o vodu kojenecké kvality, která by měla být maximálně chráněna.

Varianta T není doporučena k dalšímu sledování. Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že překročení imisních limitů koncentrací znečišťujících látek v ovzduší je nanejvýš nepravděpodobné (lze je prakticky vyloučit). Zpracovatelé hydrogeologické části dokumentace konstatují, že v zájmovém úseku je trasa vedena v násypch a mělkých zářezích nad hladinou spodní vody a zdroje pitné vody jsou vzhledem k omezené propustnosti přítomných proterozoických hornin od trasy Ss dostatečně vzdáleny, neshledávají v zájmovém úseku riziko ovlivnění spodní vody. Tento závěr

musí být potvrzen hydrogeologickým průzkumem, který bude proveden v případě realizace varianty Ss.

Žádáme, abychom byli přizváni ke všem dalším jednáním ohledně staveb na katastrálním území obce Turska.

Tuto podmínku nelze uplatnit v návrhu stanoviska.

5.3.13. Stanovisko Mysliveckého sdružení Zemědělského družstva Velké Přílepy, honitba Libčice (Příloha č. 69)

S navrhovanou výstavbou varianty T zásadně a kategoricky nesouhlasíme.

Stanovisko dále obsahuje 6 výhrad proti variantě T. Vzhledem k tomu, že varianta T není v návrhu stanoviska doporučena k dalšímu sledování, nebudu se připomínkami dále zabývat.

5.3.14. Stanovisko RNDr. P. Hofmanna (Příloha č. 70)

V úvodu tohoto stanoviska předesílám, že vyjádření ke stavbě silničního okruhu (SO), tak jak byl schválen v ÚPD hl. m. Prahy, bylo negativní ze strany mé osoby, jako vlastníka pozemků dotčených stavbou na katastrálním území Zdiby.

K předložené dokumentaci mám následující připomínky:

Nesouhlasím s využitím stávající komunikace II/608 po dokončení SO jako tranzitní mezi SO a dálnicí D8 (dle přílohy dokumentace "Dopravně inženýrské podklady..." se uvažuje s nárůstem dopravy na silnici II/608 přes obec Zdiby po dokončení SO o 22 700-12 200 = 10 500 aut/den celkem).

Požaduji, aby OÚ Zdiby při dopracování ÚPD obce Zdiby tuto komunikaci pro tranzitní dopravu uzavřel a komunikace sloužila pouze jako příjezd do Zdib (osazení dopravní značky "Průjezd zakázán").

Důvodem tohoto požadavku je

- existence jmenovité kulturní památky - zdibský zámek, který je v mém vlastnictví a leží bezprostředně u silnice II/608. S ostatními spoluvlastníky jsme se rozhodli celý zámecký areál zrekonstruovat s tím, že již byly vynaloženy nemalé finanční prostředky na jeho záchranu. Mimo to je záměr vlastníků jmenovité kulturní památky zahrnut v odsouhlaseném ÚPD obce Zdiby.

- bytová souvislá zástavba podél komunikace II/608

- vedení leteckého koridoru letiště Praha přímo nad touto částí obce zhoršuje životní prostředí v této oblasti dostatečnou

měrou a bylo by nezodpovědné dále podmínky v této osídlené oblasti zhoršovat.

Požadavek na uzavření silnice II. třídy nelze zařadit do návrhu stanoviska. Povinností provozovatele komunikace je zajistit splnění hlukových limitů dle nařízení vlády č. 502/2000 Sb.

Nedostatkem předložené dokumentace je, že v příloze "Mapa sídelní struktury území a archeologických nálezů" - č.4, není jmenovitá kulturní památka - areál zdíbského zámku vyznačena, i když v textové části obsažena je.

Souhlasím. Nezakreslení zdíbského zámku do mapové přílohy v dokumentaci EIA však nemůže zpochybnit závěry, ke kterým zpracovatelé dokumentace EIA dospěli.

5.3.15. Připomínky Doc. RNDr. J. Flegra, CSc. a Mgr. M. Flegrové (Příloha č. 71)

1. Na mnoha místech dokumentace se opakuje tvrzení, že varianta J je z dopravního hlediska nejvýhodnější. Toto tvrzení je v příkrém rozporu s údaji obsaženými v dokumentaci. Z údajů je zřejmé, že rozdíly mezi variantou J a variantami skupiny S nepřesáhnou 2% a tedy v žádném případě nemohou být statisticky signifikantní. Jestliže podkladová data pro studii byla získána podobně neobjektivním způsobem, jako byly závěry studie interpretovány, lze s velkou pravděpodobností předpokládat, že varianty skupiny S budou ve skutečnosti i z dopravního hlediska (a z navazujících hledisek viz. např. Exhalační studie) lepší, než varianta J.

Systematické porovnání dopravních zátěží na silniční síti regionu ve variantách J a Ss je provedeno v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.* Rozdíly mezi variantami J a Ss v dopravních zátěžích skutečně existují a v některých ulicích jsou podstatně větší než zmíněná 2%.

2. Závěry studie ohledně záboru zemědělské půdy a lesní půdy jsou v rozporu s daty uvedenými v tabulce. Závěry uvádějí, že varianta J je z tohoto hlediska lepší než varianty S, z údajů v příslušné tabulce však vyplývá (i po započítání půdní bonity) pravý opak.

Této připomínce nerozumím. Následující tabulka ukazuje předpokládané trvalé zábory ZPF a LPF.

	Varianta J	Varianta Ss
celkový zábor ZPF (ha)	124,69	145,92
zábor půdy I.třídy ochrany (ha)	79,46	136,30

zábor LPF (ha)	2,66	0,90
----------------	------	------

3. Studie uvádí, že varianta J je výhodnější než varianty skupiny S také z krajinářského hlediska. Záleží však na tom, která kritéria budeme preferovat. Návrh vychází z dnes zcela zastaralého názoru, že zemědělská půda je cennější, než diversifikované přírodní ekosystémy. Jedinou "výhodou" varianty J je to, že část tahu dálnice je ukryt před veřejností do údolí. Právě varianta J by zničila či nevratně poškodila jeden z nejkrásnějších a vědecky nejhodnotnějších koutů přírody v okolí Prahy. Varianty skupiny S, které neničí přírodní památky Zámky, Sedlecké skály a Čimické údolí, přírodní park Draháň - Trója a státní přírodní rezervaci Roztocký háj - Tiché údolí a prochází místo toho zemědělskou krajinou, jsou tedy i z tohoto hlediska mnohem příznivější.

Názor, že z hlediska krajinného rázu je varianta Ss vhodnější než varianta J se objevil ve více vyjádřeních. Z hlediska celkového vyhodnocení variant J a Ss je to však nepodstatné. Varianta Ss je celkově z hlediska vlivů na životní prostředí přímo v tras a bezprostředním okolí vhodnější než varianta J, bez ohledu na pořadí v kritériu vlivů na krajinný ráz.

Závěr:

Slovní závěry a komentáře dokumentace hrubým způsobem překrucují a zkreslují údaje, a to včetně vlastních údajů obsažených ve studii. Zkreslení má zjevně systematický charakter - na základě daných dat dospívá k opačným závěrům, než jaké z nich vyplývají a tak snaží se vytvořit nepravdivý dojem, že varianta J je výhodnější než varianty skupiny S. Domníváme se, že v této podobě může materiál posloužit jediné jako velmi dobrý důkaz, že její autoři jsou zjevně podjatí, že je třeba studii přepracovat, a že přepracování musí dostat na starost jiný autorský kolektiv (jiná instituce).

V případě, že nebude možné zajistit nezávislé přepracování studie a že bude nutné vycházet z předložené dokumentace, požadujeme, aby nebylo přihlíženo k interpretaci autorů studie a čistě na základě faktických údajů byla zavržena varianta J a přijata a dopracována některá z variant skupiny S.

Podle mého názoru jsou nashromážděné podklady dostatečné pro dokončení procesu EIA. Souhlasím s dopracováním varianty Ss a doporučuji porovnat varianty J a Ss podle všech adekvátních kritérií (nejen podle kritérií vlivů na životní prostředí) v územním plánu.

5.3.16. Připomínky Mgr. Kateřiny Čapounové (Příloha č.72)

1) Závěry dokumentace doporučují variantu J jako nejvhodnější, ačkoliv z jednotlivých dílčích studií ani z dostupných předložených údajů takový závěr rozhodně nevyplývá. Pokud jde o

dopravní "odlehčení" ostatním částem Prahy, tuto funkci stejně dobře plní i varianta S. Doporučení trasy J obsažené v závěrech dokumentace se opírá o nepatrné, statisticky neprokázané rozdíly mezi variantami J a S (desetiny až jednotky procent). Toto doporučení naopak přehlíží, že z hlediska vlivů na životní prostředí v okolí realizované stavby se jako výrazně vhodnější jeví trasa Ss.

Systematické porovnání dopravních zátěží na silniční síti regionu ve variantách J a Ss je provedeno v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.* Rozdíly mezi variantami J a Ss v dopravních zátěžích skutečně existují a v některých ulicích jsou podstatně větší než zmíněné desetiny nebo jednotky procent.

2) Devastace cenných přírodních lokalit, která by byla spojena zejména s realizací varianty J, poškodí všechny obyvatele Prahy a okolí, nejen obyvatele v okolí realizované stavby. Varianta J je z tohoto hlediska jednoznačně nejkonfliktnější (viz tabulky na str. 238-239 dokumentace a text na str. 239-243). Státní přírodní rezervace Roztocký háj - Tiché Údolí, přírodní památky Sedlecké skály, Zámky a Čimické Údolí i přírodní park Draháň - Trója patří k nemnoha místům, kam se mohou lidé z celé Prahy i blízkého okolí vydat na procházku či kratší výlet do přírody. V případě realizace varianty J pocítí Pražané úbytek či zničení takových míst nejcitelněji. Výsledné doporučení trasy J nebere toto hledisko vůbec v úvahu.

Výsledné doporučení varianty J v dokumentaci EIA je založeno na očekávaném příznivějším působení této varianty na dopravní situaci v Praze. To, že varianta J vykazuje významné negativní vlivy na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí a že v tomto aspektu je vhodnější varianta Ss, je v dokumentaci EIA celkem jednoznačně uvedeno.

3) Dokumentace se pouze velmi obecně zmiňuje o fázi výstavby a souvisejících nutných opatřeních. Konkrétní problémy vesměs neřeší, někde předpokládá jejich dořešení později. Jde např. o dovoz a umístění přebytečné zeminy (největší množství by bylo spojeno s realizací varianty J), znečištění ovzduší produkované výdychy u Suchdola (spojené opět s trasou J), či opatření, která by minimalizovala dopady na cenné přírodní lokality (z tohoto hlediska je opět nejproblematictější trasa J). Znamená to, že jsou přehlíženy skutečnosti, které by hovořily v neprospěch trasy J, a to nejen z hlediska vlivů na životní prostředí, ale např. i z hlediska ekonomického, které bylo rovněž součástí multikriteriálního hodnocení.

Dořešení některých problémů později je pro proces EIA běžné, neboť v době zpracování dokumentace EIA nejsou známy veškeré údaje o posuzované stavbě. To se týká především fáze výstavby, kde vyřešení ochrany obyvatel a jednotlivých složek životního prostředí je odsunuto ve formě podmínek na plán organizace výstavby. Do této kategorie patří i uložení přebytku výkopového materiálu, obvykle

ho řeší až dodavatel stavby v nabídce do výběrového řízení. V případě posuzované stavby silničního okruhu, zejména pak ve variantě J s největším přebytkem cca 4,5 mil. m³ doporučuji uložení přebytku vyřešit před zahájením územního řízení včetně přepravních tras a včetně odpovídající ochrany obyvatel během výstavby. Uspokojivé vyřešení problému přebytku výkopového materiálu považuji za podmínku další přípravy stavby silničního okruhu ve variantě J.

Pro potřebu zpracování posudku doplnila firma ATEM studii optimalizace vzduchotechniky tunelu Suchdol (Příloha posudku č. 81). Studie prokázala reálnost technických opatření, která zajistí splnění imisních limitů.

Podmínky, za kterých je varianta J akceptovatelná z hlediska vlivů na přírodní památky Sedlecké skály a Zámky jsou jednoznačně konkretizovány v návrhu stanoviska.

4) Doporučení trasy J jako nejvhodnější se z velké části opírá o demografické údaje (počet ovlivněných obyvatel). Je zarážející, že v dokumentaci chybí klíčový údaj "počtu obyvatel sídlících v dopravně sledovaných ulicích" týkající se Prahy 8 (uvádí se, že odbor evidence obyvatelstva Obvodního úřadu Prahy 8 odmítl údaje poskytnout, viz str. 144 dokumentace). Nehledě na to, že něco takového je v rozporu se zákonem, tato skutečnost opět zpochybňuje důvěryhodnost učiněných závěrů.

Počet zprostředkovaně ovlivněných obyvatel na území Prahy je stanoven v dokumentaci EIA pouze orientačně. V závěrečné kapitole je uveden počet 300 000. Tento počet lze chápat pouze jako ilustrativní údaj, který vyjadřuje, že počet obyvatel Prahy, kteří budou nepřímo ovlivněni provozem silničního okruhu, je relativně velký.

5) Výhradně nesouhlasím se zjednodušováním závěrečných hodnocení, která nezohledňují jednotlivé výsledky analýz. Příkladem je hodnocení konfliktnosti úseků variant trasy ve vztahu k ochraně krajinného rázu (viz str. 68). Ačkoliv při hodnocení jednotlivých úseků trasy vychází ve variantách J a Ss dílčí výsledky hodnocení zásahu do rázu a identity kulturní krajiny totožně jako středně silné až silné a zásah do jedinečných hodnot krajinného rázu je v obou případech hodnocen jako silný, je z neznámých důvodů při závěrečném hodnocení varianta J vyhodnocena na hranici přijatelnosti, varianta Ss však jako nepřijatelná.

V závěru dokumentace EIA jsou z hlediska vlivu na krajinný ráz jako přijatelné hodnoceny obě varianty J i Ss. Z hlediska vzájemného porovnání obou variant je celkem lhostejné, zda je v tomto kritériu lépe hodnocena varianta J nebo Ss. Celkově je z hlediska vlivů přímo v trase a v bezprostředním okolí vhodnější varianta Ss.

Vyjadřuji nesouhlas s realizací stavby dle varianty J, požaduji přehodnocení závěrů dokumentace a za nejvhodnější kompromisní řešení považuji variantu Ss.

V návrhu stanoviska je z hlediska vlivů na životní prostředí doporučeno preferovat realizaci varianty Ss, varianta J je vyhodnocena jako akceptovatelná.

5.3.17. Vyjádření Mgr. Jakuba Rázga a Mgr. Evy Rázgové (Příloha č. 73)

1. Závěr dokumentace neodpovídá výsledkům dílčích studií. Neúměrně upřednostňuje dopravní hledisko před hlediskem vlivu na životní prostředí v okolí navrhované stavby.

Podle mého názoru v závěru dokumentace zpracovatelé upřednostňují zdraví obyvatel Prahy před krajinou v trase silničního okruhu ve variantě J. Je otázka zda k tomu mají dostatek odpovídajících podkladů (viz kapitola posudku *6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.*

2. Realizace stavby v trase J nevratně poškodí rekreační hodnotu přírodního parku Draháň - Troja a omezí dostupnost rekreačních ploch. ...

To je pravda. Vliv výstavby silničního okruhu bude prakticky nevratný, na základě všech dostupných podkladů je však možné konstatovat, že za určitých podmínek akceptovatelný. Rozhodující podmínkou je prokázat, že realizace silničního okruhu ve variantě J přinese Praze dlouhodobé pozitivní efekty, významně větší než v případě realizace varianty Ss.

3. Realizace stavby v trase J významně a nevratně poškodí přírodní památky Zámky, Sedlecké skály a Čimické údolí a státní přírodní rezervaci Roztocký háj - Tiché údolí. ... Toto negativum, které ovlivní kvalitu života všech Pražanů, není v závěrech dokumentace zohledněno.

4. Dokumentace neuvažuje zničení historického větrolamu (km 11,85 trasy J). který má jak ekologickou funkci (refugium), tak mechanickou funkci (chrání existující obytnou zástavbu i zemědělské plochy před nárazovým větrem). Dokumentace popisuje tento vliv pouze jako "křížení s polní cestou se souvislým doprovodem dubů, třešní a dalších dřevin" a nepřikládá mu žádný význam.

5. Dokumentace podceňuje vliv fáze výstavby, který ještě umocní výše zmíněné negativní vlivy na flóru, faunu a ekosystémy (přičemž trasa J je podle předložené dokumentace z tohoto hlediska nejproblematictější). Závěry dokumentace tuto skutečnost přehlížejí.

Problém odvozu a uložení přebytku výkopového materiálu doporučuji v případě realizace varianty J vyřešit před zahájením územního řízení. Uspokojivé vyřešení problému přebytku výkopového materiálu považuji za podmínku další přípravy stavby silničního okruhu ve variantě J.

6. Doporučení realizace trasy J se opírá především o dopravní hledisko a jeho hypotetický dopad na ostatní části Prahy. Přínos varianty J je však z tohoto hlediska srovnatelný s variantou S. Naopak, realizace varianty J je spojena s negativním vlivem na okolí stavby, jak uvádí dokumentace. Závěrečné doporučení trasy J považujeme z tohoto důvodu za nepodložené.

...Proto nesouhlasíme s umístěním stavby v trase dle varianty J, požadujeme přehodnocení závěrů dokumentace a doporučení varianty Ss jako nejvhodnějšího kompromisního řešení

Vyhodnocení pozitivních přínosů obou variant (J a Ss) pro hl.m. Prahu je provedeno v posudku v kapitolách č. 6. - 9. Obě varianty jsou vyhodnoceny jako akceptovatelné, varianta Ss je vyhodnocena jako vhodnější a je doporučeno preferovat její realizaci.

5.3.18. Vyjádření V.Prokešové (Příloha č. 74)

Z hlediska biologického vykazuje varianta J nejvíce střetových míst. Naše obydlené území je chráněno skládkou, ale výstavba části navazující na tuto stavbu směrem na východ (Březiněves - Satalice) bude znamenat velký zábor kvalitní zemědělské půdy a zhoršení všech důsledků ze silniční dopravy ze severního směru.

Souhlasím s konstatováním, že varianta J vykazuje nejvíce střetových míst z hlediska biologického. Co se týká navazujícího úseku silničního okruhu 520 Březiněves - Satalice, bude vyhodnocení vlivů na životní prostředí předmětem samostatného procesu EIA.

Stavba SO znamená silný konflikt ve vztahu na ráz přírodní charakteristiky krajiny. Pro naši Ďáblickou lokalitu stavba protíná schválený biokoridor LBk 1146 ve směru od jihu od Ďáblického lesa - na S po turistické značce a není zde řešen nutný přechod přes SO pro turisty a dále vzniká nepřekročitelná překážka pro migraci zvěře přes SO na sever. Nutné navržení oplocení trasy a podchod či přechod.

Souhlasím. V návrhu stanoviska je doporučení zpracovat návrh technického řešení křížení prvků ÚSES (biokoridorů) se silničním okruhem a v úseku u Čimického a Dražanského údolí (km cca 10,0 - 13,0) prověřit možnost doplnění přechodů přes silniční okruh pro pěší a cyklisty.

Zaústění do Mratínského potoka, který je vodohospodářsky významným tokem Povodí Labe je zde třeba:

Vybudování retenční nádrže RN a usazovací nádrže DUN - kapacitně již jinak nelze zvyšovat.

Monitorování kvality povrchových vod v konceptu celého povodí Labe dle normy jakosti vod ČSN 757221.

V potoce žijí vzácné druhy živočichů.

Uvedené požadavky jsou zahrnuty do návrhu stanoviska.

Podklady dopravního posouzení stavby SO pro katastr Ďáblice znamená značný nárůst dopravního zatížení a to nejvíce po dálnici D8 Cínovecká a dále až trojnásobně po ul. Kostelecká (nutno rozšířit).

To je pravda. Po zprovoznění silničního okruhu dojde k přeskupení dopravních zátěží v pražské uliční síti. Tento problém musí být řešen na úrovni územního plánu se všemi důsledky.

5.3.19. Vyjádření ing. Dany a Josefa Kuchařových (Příloha č.75)

Zásadně nesouhlasíme s navrhovanou výstavbou v uvedené variantě T.

Vyjádření obsahuje celkem 12 připomínek. Vzhledem ke skutečnosti, že varianta T není doporučena k dalšímu zpracování, nebude se jednotlivými připomínkami zabývat.

5.3.20. Vyjádření Ing. Zdeňka Smrčky (Příloha č. 76)

Toto vyjádření bylo napsáno jako reakce na petici "Doprava věc veřejná", se kterou se na občany Prahy obrátili starostové městských částí Praha 6, Praha 7, Praha 8 a Praha 13. Vyjádření obsahuje celkem 10 bodů, ve kterých jsou v obecné rovině analyzovány problémy varianty J zejména z dopravního hlediska a z hlediska dopadů na životní prostředí. Vyjádření neobsahuje žádné konkrétní připomínky k předložené dokumentaci EIA.

5.4. Vyhodnocení doručených vyjádření

K dokumentaci EIA bylo doručeno 32 vyjádření příslušných obcí, 15 vyjádření dotčených orgánů státní správy a 20 vyjádření veřejnosti. Jednoznačnou preferenci nebo odmítnutí jednotlivých variant ukazují následující tabulky. Pokud je políčko prázdné, nelze z vyjádření vyčíst jednoznačnou preferenci nebo odmítnutí alespoň jedné varianty.

<i>obce</i>	<i>souhlas s variantou</i>	<i>nesouhlas s variantou</i>
hl. město Praha	J nebo Jr	
Praha 6	Jr	
Praha 8	J	Sc, Sd, Ss, T
Praha 9	J	
Praha Suchdol	Ss	J
Praha Dolní Chabry	S (blíže neurčena)	J
Praha Březiněves	J	
Praha - Ďáblice		
MČ Přední Kopanina	J	
MČ Praha - Nebušice	J	
MČ Praha - Lysolaje	Ss	J
Horoměřice	J	Sc, Sd, Ss, T
Tuchoměřice	J (Sc)	Sd, Ss, T
Roztoky	J nebo Jr	Sc, Sd, Ss, T
Úholičky	J	
Únětice	J	S(?), Sd
Statenice	J	Sc, Sd
Lichoceves		Ss, T
Kněžves u Prahy	J	
Středokluky	J	Ss, T
Svrkyně	J	
Tursko		Ss, T
Libčice nad Vltavou	J	Ss, T
Velké Přílepy	J	Sc, Sd, Ss, T
Dolany	Ss	
Kralupy nad Vltavou	T, J	
Chvatěruby		
Kozomín	T (?)	
Úžice		T
Klečany		
Husinec		Sc, Sd
Klíčany		-
Větrušice		
Zdiby	J	
Sedlec		

<i>dotčené orgány státní správy</i>	<i>souhlas s variantou</i>	<i>nesouhlas s variantou</i>
MŽP - odbor ekologie krajiny	J	
MŽP - odbor ochrany ovzduší	Ss, T	J
MŽP - odbor strategií	J	Sc, Sd, Ss, T
Ministerstvo zemědělství		
KÚ Středočeského kraje	Ss	
Magistrát hl. m. Prahy - odbor životního prostředí		
ZPF		Sc - J - Ss - T - Sd
lesní hospodářství		T - Ss - Sd - Sc - J
odpadové hospodářství		
ovzduší	Ss	
příroda - krajinný ráz		Ss - J - (Sc, Sd, T)
příroda - biologický průzkum		T - Sc - Sd - Ss - J
příroda - ÚSES		
příroda - povrchové vody		T - Sc - Sd - Ss - J
chemické látky		
Magistrát hl. m. Prahy - odbor výstavby		
Magistrát hl. m. Prahy - odbor dopravy	J	
Magistrát hl. m. Prahy - odbor památkové péče		
Krajský hygienik	Ss	
Městský hygienik		
Česká inspekce životního prostředí	Ss	J
Ok. úřad Praha - východ, RŽP	J	
Ok. úřad Praha - západ, RŽP	J	
Ok. úřad Mělník, RŽP		
Obvodní báňský úřad v Kladně		Sc
Povodí Vltavy		

<i>veřejnost</i>	<i>souhlas s variantou</i>	<i>nesouhlas s variantou</i>
Archeologický ústav AVČR		
T. Gremlica (Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.)		
OS PŘISO	Ss	J
EKOFORUM	Ss	J
OS Společnost Šáreckého údolí	T (Ss)	J, Sc
OS Padesátník	T, Ss, Sd	
OS Hnutí DUHA	-	
"METROPOLITNÍ REGION" regionální sdružení ČSOP 10/RS	T, J (Jr)	S, Sc, Sd
Český zahrádkářský svaz - organizace na území MČ Suchdol - Sedlec	Ss (?)	J
ČZU Praha	Ss	J
RNDr. J. Sádlo, CSc. (Botanický ústav AV ČR)	S	J
Spolek pro ochranu a rozvoj obce Turska		Ss, T
Myslivecké sdružení Zemědělského družstva Velké Přílepy honidba Libčice		T
RNDr. P. Hofmann		
Doc. RNDr. J. Flegr, CSc. a Mgr. M. Flegrová	S	J
Mgr. K. Čapounová	Ss	J
Mgr. J. Rázga a Mgr. E. Rázgová	Ss	J
pí Prokešová - komise ŽP Prahy Ďáblice	Sc	
ing. D. a J. Kuchařovi (Tursko)		T
Ing. Z. Smrčka	S	J
občanská iniciativa z Tuchoměřic (510 podpisů)	J (Sc)	Sd, Ss, T
podpisové archy doručené na obecní úřad Statenice		Sc, Sd

(111 podpisů)		
---------------	--	--

Z tabulek jsou patrné následující důležité skutečnosti:

U příslušných obcí je důležitý postoj obce k variantám, které procházejí jejím správním územím. Z příslušných obcí souhlasí s vedením silničního okruhu svým správním územím pouze některé obce a městské části ve variantě J (Praha, Praha 6, Praha 8, Přední Kopanina, Nebušice, Horoměřice, Zdiby) a ve variantě T (Kralupy, Kozomín). Nesouhlas s vedením silničního okruhu svým správním územím vyslovily všechny obce ve variantách Sc, Sd a Ss.

Z dotčených orgánů státní správy preferují variantu J: MŽP – odbor ochrany krajiny a odbor strategií, Magistrát hl.m. Prahy – odbor dopravy a RŽP OkÚ Praha – východ a RŽP OkÚ Praha – západ. Variantu Ss preferují: MŽP – odbor ochrany ovzduší, Krajský úřad Středočeského kraje, Krajský hygienik, ČIŽP a Magistrát hl.m. Prahy – odbor životního prostředí (ochrana ovzduší). MŽP – odbor ochrany ovzduší vedle varianty Ss preferuje variantu T. Magistrát hl.m. Prahy – odbor životního prostředí uvedl pouze pořadí variant bez stanovení preference nebo nesouhlasu (s výjimkou ochrany ovzduší).

V doručených vyjádřeních veřejnosti preferuje variantu J pouze „METROPOLITNÍ REGION“ regionální sdružení ČSOP 10/RS a občanská iniciativa z Tuchoměřic. Ostatní vyjádření preferují některou ze severních variant (většinou Ss), ve třech vyjádřeních je preference varianty T. Většinou zrcadlově k preferenci severních variant a varianty T je vyjádřen nesouhlas s variantou J a naopak.

Uvedený přehled slouží pouze k dokumentování složitosti posuzované akce. Na počtu souhlasných nebo nesouhlasných vyjádření není v předkládaném posudku založeno vyhodnocení předložených variant silničního okruhu.

6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení

Automobilová doprava je jednou z lidských činností, které mají velmi vážné negativní vlivy na životní prostředí. Výstavba silnic vyžaduje rozsáhlé zábory půdy, smýcení lesních porostů, kácení rozptýlené zeleně (dřevin rostoucích mimo les) a je provázena destrukcí cenných biotopů. V intravilánech měst si často vyžádá demolice objektů a může představovat vážný zásah do funkčních vztahů sídla. Při výstavbě silnic dochází k přesunu velkých objemů výkopových zemin, ornice a stavebních materiálů.

Provoz na silnicích ovlivňuje okolí hlukem a škodlivými emisemi z motorů dopravních prostředků. Dešťové vody odnášejí látky z povrchu vozovky dle způsobu odvodnění do okolního terénu nebo do blízkých vodotečí, zasaženy mohou být i podzemní vody. Silnice vedená v zářezu může ovlivnit hladinu podzemních vod, případně jednotlivé zdroje podzemních vod. Těleso silnice představuje umělý geomorfologický prvek v krajině, který významně ovlivňuje estetické kvality území. Silnice představuje významnou liniovou bariéru v krajině, která může zkomplikovat případně znemožnit pohyb člověka a živočichů. Na silnicích je usmrčen každoročně určitý počet lidí a živočichů. Nová silnice určitým způsobem ovlivní dopravní vztahy ve svém okolí, od obchvatů obcí a měst se očekává odvedení tranzitní dopravy a části místní dopravy z centrálních částí sídel.

Uvedené negativní vlivy nelze u žádné stavby silnice úplně vyloučit, lze je pouze do určité míry minimalizovat vhodným výběrem trasy a vhodným technickým řešením silnice (násypy, zářezy, křižovatky, mosty, tunely, podchody a nadchody atd.).

Uvedené vlivy se uplatňují u konkrétních silnic podle místních podmínek. Pro identifikaci vlivů v procesu EIA slouží tzv. fáze "scopingu". Měla by proběhnout v počátečních etapách zpracování dokumentace EIA. Výsledkem scopingu je kategorizace vlivů podle očekávané významnosti u konkrétní posuzované stavby a pro zpracovatele dokumentace slouží jako vstupní podklad, na jehož základě volí metody, hloubku a podrobnost vyhodnocení jednotlivých vlivů na životní prostředí. Zákon č. 244/1992 Sb. provedení scopingu vysloveně nepožaduje, měl by však být proveden v každém složitějším procesu EIA. U tak komplikované stavby jako je stavba jednoho z nejkonfliktnějších úseků silničního okruhu kolem Prahy, je provedení odpovídajícího scopingu nepochybně nezbytné. Jen tak je možné identifikovat všechny vlivy výstavby a provozu posuzované stavby na životní prostředí a odpovídajícím způsobem je vyhodnotit.

V předložené dokumentaci EIA není provedení scopingu prezentováno. Z předchozí historie procesu EIA lze jednoznačně konstatovat, že identifikace významnosti jednotlivých vlivů byla podrobně prověřena během připomínkování původních dokumentací EIA na stavby silničního okruhu 518 Ruzyně - Suchdol a 519 Suchdol -

Březiněves (bližší údaje viz kapitola posudku *Úvod*). Na základě doručených připomínek byly stanoveny varianty pro vyhodnocení v nové dokumentaci EIA a zpracovatelé získali z doručených vyjádření potřebné informace o významnosti jednotlivých vlivů na životní prostředí. Je tedy možné konstatovat, že zpracovatelé předložené dokumentace EIA měli v době zahájení prací na dokumentaci dostatek informací o očekávané významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. Je škoda, že tyto informace neprezentovali na začátku dokumentace EIA. Vhodné a účelné by bylo uvést základní informace z předcházejících fází procesu EIA, na jejichž základě byla zpracována předkládaná dokumentace EIA.

Probíhající proces EIA na stavby č. 518 a 519 Ruzyně - Březiněves je neobvyklý z následujícího důvodu. Vedle vlivů výstavby a provozu posuzované komunikace přímo v trase jsou významným kritériem vyhodnocení variant i zprostředkované vlivy provozu silničního okruhu na dopravní situaci a kvalitu prostředí v Praze. Jak vyplývá ze závěru dokumentace EIA, těmto zprostředkovaným vlivům byla přisouzena priorita při závěrečném vyhodnocení variant a doporučení varianty J k realizaci.

6.1. Vlivy během výstavby

Vlivy výstavby silničního okruhu jsou vyhodnoceny pouze orientačně. Tyto vlivy nebyly kvantitativně vyhodnoceny a nebylo sestaveno pořadí variant dle významnosti vlivů během výstavby (prakticky pouze negativních). Vyjmenovány jsou předpokládané nejvýznamnější vlivy během výstavby na obyvatelstvo (hluk, prach, emise, vibrace, narušení faktorů pohody). Pro období výstavby jsou doporučena opatření k minimalizaci negativních vlivů během výstavby.

Toto je obvyklá úroveň vyhodnocení vlivů během výstavby v procesu EIA. Výstavba komunikace je chápána jako nutné zlo, které však bude časově omezené a které je možné do určité míry minimalizovat vhodnými opatřeními v Plánu organizace výstavby (POV). Tento přístup lze akceptovat s výjimkou úseku hloubeného tunelu v Suchdole v bezprostřední blízkosti obytné a rekreační zástavby. Tento úsek bude při výstavbě kritický zejména z důvodu velkého objemu zemních prací a velkého přebytku výkopových zemin, který bude třeba odvézt. Zde se zřejmě nelze spokojit s tradičním přístupem odsunutí problému až do POV.

Chybí vyhodnocení vlivů spojených s ukládáním přebytku zemin, který bude velký zejména ve variantách s tunelem (J, Sc, Sd). To je zmíněno na několika místech dokumentace EIA, jako samostatný a závažný problém to však prezentováno není. Předpokládá se uložení přebytku severně od Prahy a lodní doprava po Vltavě bez bližší specifikace. Největší přebytek je ve variantě J - cca 4,5 mil. m³, přeprava si vyžádá cca 450 tis. jízd nákladních automobilů. Na základě vlastních zkušeností a na základě doručených vyjádření jsem přesvědčen, že vlivy vyvolané nutností odvézt a uložit tak velký přebytek výkopového materiálu budou velmi závažné, dokonce mohou být limitujícím faktorem pro realizaci stavby.

Problematika přebytku výkopových zemin se obvykle v procesech EIA nevyhodnocuje, odbude se konstatováním, že *"... případný přebytek bude uložen na některou vhodnou skládku v okolí stavby"*. To je přístup dostačující u běžných komunikací, kde projektant má možnost upravit niveletu silnice tak, aby přebytek byl co nejmenší. Konkrétní technické řešení přebytku navrhne až dodavatel stavby ve výběrovém řízení. V případě přebytku 4,5 mil. m³ však nelze řešení problému ponechat až na dodavatele stavby. Uvedený objem se vymyká kapacitě obvyklých skládek, bude proto nutné hledat vhodné místo pro uložení přebytku a vhodný způsob přepravy. Na základě vlastní zkušenosti doporučuji tento problém řešit v dostatečném časovém předstihu jako zvláštní záměr, který bude, v případě potřeby, posouzen samostatným procesem EIA. Uspokojivé vyřešení problému přebytku výkopového materiálu bude nezbytnou podmínkou další přípravy záměru (platí pro všechny varianty obsahující tunelový úsek - J, Sc, Sd, případně i pro variantu Ss doplněnou o komunikaci Sedlec – Bohnice obsahující tunelový úsek, viz dále). Bez toho nelze, podle mého názoru, vydat územní rozhodnutí pro posuzovanou stavbu.

Podmínky pro přepravu výkopového materiálu z tunelu Suchdol vzhledem k přírodní památce Sedlecké skály jsou uvedeny dále v následující kapitole posudku.

6.2. Vlivy v trase silničního okruhu a v jeho okolí

Vlivy na obyvatele jsou v dokumentaci EIA vyhodnoceny v části *C.III.A.*, vlivy na jednotlivé složky životního prostředí v části *C.III.B.* Největší pozornost je věnována vlivům, které nastanou během provozu silničního okruhu přímo v trase nebo v jejím bezprostředním okolí. V závěru většiny kapitol je sestaveno pořadí variant od nejlepší po nejhorší pro hodnocený vliv. Celkové vyhodnocení variant je provedeno v kapitole *C.III.G. Hodnocení variant*.

Vlivy na obyvatele - hluk	Ss - T - J - Sd - Sc
Vlivy na obyvatele - ovzduší	Ss, T - J, Sd - Sc
Vlivy na ovzduší	T - Ss - J, Sd - Sc
Vlivy na povrchové vody	Ss - J - T - Sd - Sc
Vlivy na podzemní vody	Ss - T - Sd, J - Sc
Vlivy na zemědělské půdy	Sc - J - Ss - T - Sd
Vlivy na lesní lesy	T - Ss - Sd - Sc - J
Vlivy na ložiska nerostných surovin	T - J - Sc, Sd, Ss
Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	T - Sc, Sd - Ss - J
Vlivy na zvláště chráněná území a př. parky	Sc, Sd, T - Ss - J
Vlivy na krajinný ráz	J - Ss - Sc, Sd, T
Vlivy na archeologické a historické památky	J - SS, T - Sc, Sd

Se sestaveným pořadím variant dle vlivů na jednotlivé složky životního prostředí lze v některých případech polemizovat, jak je vidět i z doručených vyjádření (např. pořadí z hlediska vlivů na krajinný ráz na prvních dvou místech J - Ss; jiné pořadí z hlediska vlivu na povrchové vody: T - Sc - Sd - Ss - J). Výsledek celkového vyhodnocení variant dle vlivů v trase silničního okruhu je však natolik jednoznačný (varianta Ss je nejvhodnější), že uvedené dílčí pochybnosti na něj nemohou mít prakticky žádný vliv. Pokud z hodnocení variant vyloučíme variantu T jako systémově úplně odlišné řešení, které nemůže být považováno za stavbu silničního okruhu kolem Prahy (viz kapitola posudku *Úvod*), je jednoznačnost vyhodnocení varianty Ss jako nejvhodnější ještě zřetelnější (viz kapitola posudku *9. Varianty řešení*).

Na základě výsledků hodnocení byla z hlediska vlivů přímo v trase a v okolí vyhodnocena jako nejvhodnější varianta Ss. K realizaci však nebyla doporučena. Doporučena byla varianta J, u které jsou očekávány největší přínosy pro kvalitu prostředí na území hl. m. Prahy (viz dále). Tato varianta byla dle vlivů přímo v trase silničního okruhu vyhodnocena jako horší než varianta Ss, v některých vlivech jako nejhorší nebo jedna z nejhorších (vlivy na faunu, flóru a ekosystémy, vlivy na zvláště chráněná území). Významné je hodnocení varianty J z hlediska vlivů na ovzduší a na zdraví obyvatel v rozptylové studii. Varianta J je spolu s variantami Sc a Sd v tomto parametru vyhodnocena jako nejhorší. Případná realizace těchto variant byla v rozptylové studii podmíněna optimalizací vzduchotechniky tunelů (umístění, výška, technické parametry) v dalších fázích přípravy záměru. Varianta J byla v některých vyjádřeních dotčených orgánů státní správy klasifikována jako nepřijatelná (MŽP, odbor ochrany ovzduší, ČIŽP, oblastní inspektorát Praha, oddělení ochrany přírody). Jako nepřijatelná je hodnocena i v některých vyjádřeních veřejnosti (jako nepřijatelná je veřejností hodnocena ovšem i varianta Ss; viz kapitoly posudku *5. Vyjádření veřejnosti, vyjádření příslušné obce a vyjádření dotčených orgánů státní správy a 9. Varianty řešení*).

Z uvedených skutečností vyplývá první zásadní otázka probíhajícího procesu EIA:

Je varianta J akceptovatelná z hlediska negativních vlivů na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí? Pokud ano, tak za jakých podmínek?

Informace soustředěné a vyhodnocené v dokumentaci EIA a informace obsažené v doručených vyjádřeních ukazují, že nejvýznamnější negativní dopady výstavby a provozu silničního okruhu ve variantě J jsou:

- vlivy emisí z dopravy na obyvatele v okolí silničního okruhu
- vlivy hluku z dopravy na obyvatele v okolí silničního okruhu
- vlivy na zvláště chráněná území
- vlivy na faunu, flóru a ekosystémy
- vlivy na lesy
- vlivy na podzemní vody

Tyto vlivy považují pro rozhodnutí o realizovatelnosti varianty J za zásadní. Z doporučení varianty J v dokumentaci EIA vyplývá, že zpracovatelé dokumentace EIA nepovažují uvedené negativní vlivy za natolik závažné, aby vyloučily možnost realizace varianty J. Naopak v doručených vyjádřeních MŽP, odboru ochrany ovzduší (Příloha posudku č. 41) a ČIŽP, oblastního inspektorátu Praha, odboru ochrany přírody (Příloha posudku č. 51) jsou negativní vlivy varianty J na ovzduší a na přírodu a krajinu hodnoceny jako natolik závažné, že realizace varianty J je nepřijatelná.

Při hledání odpovědi na uvedenou otázku jsem vycházel především z podkladů obsažených v dokumentaci EIA a v odborných studiích, které jsou součástí dokumentace EIA. V případě, že tyto údaje nebyly dostatečné, vyžádal jsem si doplnění potřebných podkladů u oznamovatele ŘSD ČR, případně jsem se obrátil přímo na kolektiv zpracovatelů dokumentace EIA.

Vlivy emisí z dopravy na obyvatele v okolí silničního okruhu

Zpracovatelé rozptylová studie v závěru uvádějí, že v případě realizace varianty J, (Sc nebo Sd) bude nutné věnovat odpovídající pozornost umístění, výšce a vzduchotechnickým parametrům výdechů tunelů na trase silničního okruhu i na trase přivaděče Rybářka. Paní MUDr. Eva Rychlíková ve vyjádření MŽP, odboru ochrany ovzduší vyhodnotila variantu J jako nepřijatelnou (Příloha posudku č. 41). Toto stanovisko opírá o konstatování, že v okolí trasy J budou překračovány imisní limity v současnosti platné v ČR a zejména imisní limity EU, které bude Česká republika muset akceptovat po očekávaném vstupu do EU.

Z uvedených skutečností jednoznačně vyplývá, že problém optimalizace vzduchotechniky tunelů nelze přesouvat na další fázi přípravy záměru, neboť zatěžování okolí silničního okruhu emisemi z dopravy může být důvodem pro nedoporučení varianty J k realizaci. Oznamovatel proto zadal zpracování optimalizace vzduchotechniky tunelu Suchdol na silničním okruhu a tunelu Rybářka. Studie *"Silniční okruh Ruzyně – Březiněves. Vyhodnocení navržených opatření v okolí Suchdola"* (zpracovatel ATEM Praha, ing. V. Píša, CSc.) je dostupná u oznamovatele (ŘSD ČR Praha) a u příslušného orgánu (MŽP Praha), stručný výtah ze studie je uveden v příloze Posudku č. 81.

Ve studii byly prověřeny vlivy technických opatření tunelu Suchdol (posun výdechu vzduchotechniky, zvýšení výdechu vzduchotechniky nad úroveň terénu, zvýšení výstupní rychlosti vzdušiny, instalace odsávacího zařízení na oba portály tunelu) na imisní koncentrace oxidů dusíku (NO_x) v Suchdole. Závěry studie, rozhodující pro stanovení odpovědi na otázku, zda varianta J je realizovatelná z hlediska znečišťování ovzduší v lokalitě Suchdol, lze shrnout do následujících bodů:

1. Výsledky modelových výpočtů prokázaly, že negativní dopady provozu silničního okruhu na kvalitu ovzduší v Suchdole je možné zásadním způsobem omezit pomocí navržených technických opatření.
2. V zastavěném území Suchdola (i plochách určených Územním plánem hl. m. Prahy k zástavbě pro obytnou zástavbu) **budou splněny imisní limity pro NO_x platné v současnosti v ČR.**
3. Na základě výsledků modelových výpočtů je rovněž možné předpokládat, že **budou splněny i imisní limity pro NO₂ stanovené k roku 2010 Evropskou unií.**
4. Navržená kombinace opatření významně omezí dopady provozu silničního okruhu na kvalitu ovzduší v Suchdole a odpovídá požadavku původní studie "dořešení silně zatížených lokalit v prostoru Suchdola".

V souvislosti s imisními koncentracemi znečišťujících látek v ovzduší (a hluku) v okolí silničního okruhu jsou zpochybňovány dopravní zátěže na silničním okruhu použité pro zpracování rozptylové (a hlukové) studie. Aby bylo možné získat představu o vlivech případných nepřesností v dopravních zátěžích na kvalitu ovzduší v blízkosti silničního okruhu, požádal jsem zpracovatele rozptylové studie o zpracování závislosti imisních koncentrací oxidů dusíku (NO_x) na dopravní zatížení příslušných úseků silničního okruhu. Studie "Silniční okruh Ruzyně – Březiněves. Vyhodnocení závislosti koncentrací znečišťujících látek v ovzduší na dopravní zátěži silničního okruhu" je uvedena v Příloze posudku č. 81, nejdůležitější závěry studie jsou shrnuty v následujícím textu.

V modelových výpočtech byly porovnávány změny imisní zátěže v okolí SO ve variantách J a Ss při hypotetických intenzitách dopravy na SO na úrovni 75 %, 100 %, 125 %, 150 % a 200 % původního zadání.

V případě **varianty J** bylo provedeno hodnocení ve 12 bodech, které jsou umístěny v nejsilněji imisně zatížených místech podél trasy SO. Ve vyhodnocení bylo zohledněno očekávané imisní pozadí v roce 2010 dle návrhu územního plánu hl. m. Prahy. Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že i v případě zdvojnásobení dopravních zátěží na silničním okruhu zůstanou průměrné roční koncentrace NO_x výrazně pod imisním limitem 80 ug.m⁻³. Nejvyšší hodnota (43,8 ug.m⁻³) byla při dvojnásobném dopravním zatížení SO vypočtena v blízkosti východního portálu tunelu v Suchdole.

Vypočtené hodnoty maximálních krátkodobých koncentrací (IH_k) překračují platný imisní limit 200 ug.m⁻³ při původních intenzitách dopravy ve dvou bodech (Suchdol – 230 ug.m⁻³, Čimice – 233 ug.m⁻³), při hypotetickém nárůstu intenzit dopravy na dvojnásobek původních hodnot byly nadlimitní hodnoty vypočteny rovněž v lokalitách Draháň a Březiněves. Nejvyšší hodnota maximální krátkodobé koncentrace NO_x byla při dvojnásobné dopravní zátěži SO vypočtena u východního portálu v Suchdole (362 ug.m⁻³).

Současná legislativa umožňuje překročení krátkodobého imisního limitu NO_x v 5 % případů v průběhu roku. Z tohoto důvodu je nezbytné při imisním hodnocení sledovat rovněž dobu překročení krátkodobého imisního limitu. Hodnota 5 % roční doby může být dle výsledků modelových výpočtů překročena při nárůstu intenzit dopravy o 50 %, a to u východního portálu tunelu Suchdol. Při intenzitách dopravy na úrovni 150 % původního zadání zde dosahuje doba překročení krátkodobého limitu 6,9 % roční doby, při dvojnásobných intenzitách 13,9 %.

Pro ověření vlivu případných změn intenzit dopravy na imisní zatížení v okolí SO **ve variantě Ss** bylo vybráno 11 referenčních bodů, umístěných v zástavbě sídel v blízkosti trasy SO. Modelové výpočty byly provedeny pro stav bez městského okruhu (tj. za předpokladu vyššího dopravního zatížení SO), do výpočtů nebylo zahrnuto imisní pozadí (údaje o imisním pozadí mimo území Prahy nejsou k dispozici).

Výsledky modelových výpočtů průměrných ročních koncentrací (IH_r) opět ukázaly, že i při dvojnásobných intenzitách na SO budou hodnoty IH_r NO_x výrazně pod imisním limitem (vypočtené hodnoty ovšem v tomto případě nelze s imisním limitem přímo porovnávat, neboť není do výpočtů zahrnuto imisní pozadí). Nejvyšší vypočtená průměrná roční koncentrace NO_x dosahuje při původních intenzitách 16 ug.m^{-3} , při dvojnásobném dopravním zatížení 31 ug.m^{-3} (Řež).

Nejvyšší vypočtená hodnota maximální krátkodobé koncentrace NO_x dosahuje při intenzitách dopravy na úrovni původního zadání 148 ug.m^{-3} , a to v lokalitě Řež. Pokud by intenzity dopravy narostly o více než 50 %, je možné v tomto místě očekávat překročení imisního limitu IH_k NO_x - 200 ug.m^{-3} . Při intenzitách dopravy na úrovni 200 % původních hodnot zde dosahuje vypočtená maximální koncentrace NO_x - 295 ug.m^{-3} , s dobou překročení 7,8 % roční doby (tj. více než je povolená hranice 5 %).

Výsledky výpočtů naznačují, jakým způsobem mohou být vypočtené koncentrace ovlivněny případnými nejistotami v zadaných hodnotách dopravní zátěže silničního okruhu. Modelové výpočty prokázaly, že i při dvojnásobné dopravní zátěži zůstanou průměrné roční koncentrace oxidů dusíku v okolí SO výrazně pod imisním limitem a lze očekávat, že nebude překročen ani limit EU pro roční hodnoty NO_2 . V zástavbě, která je umístěna nejbližší k trase SO, může být překročen krátkodobý imisní limit po více než 5 % roční doby a to u var. J při nárůstu intenzit dopravy cca o 30 – 40 % (východní portál tunelu Suchdol), v případě var. Ss při zvýšení dopravní zátěže o více než 50 % (Řež). Očekávané krátkodobé limity EU jsou odlišné od stávajících a jsou stanoveny na základě hodinových koncentrací NO_2 . Lze však předpokládat, že imisní limity budou i v tomto případě překročeny při obdobném nárůstu dopravní zátěže. Obě varianty **nelze v tomto případě vzájemně porovnávat**, neboť vyjadřují zcela odlišné situace (var. J – stav s městským okruhem s imisním pozadím, var. Ss – stav bez MO a bez imisního pozadí).

Z uvedených údajů je zřejmé, že **případné podhodnocení dopravních zátěží na silničním okruhu nemůže zásadním způsobem ovlivnit závěry, které byly uvedeny v rozptylové studii a které jsou prezentovány v dokumentaci EIA.**

Vlivy hluku z dopravy na obyvatele v okolí silničního okruhu

Hluková studie (stejně jako rozptylová studie) vychází z dodaných dopravních zátěží na silniční síti v řešeném území. Chyba v předpovědi dopravních zátěží se bezprostředně projeví na hlukovém ovlivnění okolí komunikace. Na rozdíl od emisí z dopravy je však vztah mezi dopravní zátěží a hlukem přímý, bez vlivů dalších faktorů (např. hluku z jiných vzdálených zdrojů, např. z ostatních ulic). Za předpokladu zachování ostatních vstupních parametrů (skladba dopravy, výpočtová rychlost, podélný sklon komunikace, povrch komunikace) lze hlukové zatížení okolí komunikace přímo přepočítat pro novou dopravní zátěž. Zhruba platí, že zdvojnásobení dopravní zátěže přinese zvýšení hluku o 3 dB a naopak snížení dopravní zátěže na polovinu přinese snížení hluku rovněž o 3 dB.

Pro obytnou zástavbu v okolí silničního okruhu (pro varianty J a Ss) jsme v posudku stanovili rezervu v dopravní zátěži vůči hlukovým limitům. Při stanovení hlukového limitu vycházíme z nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Pro obytnou zástavbu uvnitř izofony 60 dB (v denní době) hluku způsobeného leteckým provozem letiště Praha - Ruzyně předpokládáme použití hlukového limitu pro hluk ze silničního okruhu 45 dB v noční a 55 dB v denní době (viz kapitola posudku 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*). Jedná se o obytnou zástavbu v následujících lokalitách: Kněžves, Přední Kopanina, Tuchoměřice, Na Padesátníku, Nebušice, Horoměřice a Suchdol - Výhledy. Na ostatním území předpokládáme použití hlukového limitu pro obytnou zástavbu 50 dB v noční době a 60 dB v denní době. Stanovení rezervy je provedeno pro noční dobu, pro oba stavy s MO a bez MO (MO = městský okruh), s protihlukovými opatřeními. Vycházíme z údajů uvedených v hlukové studii, konkrétně z tabulek na str. 15-16 (varianta J) a str. 33 (varianta Ss).

Lokality s vyčerpáním rezervy v dopravních zátěžích (překročení hlukového limitu při dopravních zátěžích dle dopravně inženýrských podkladů)

Varianta J

Ve variantě J bylo stanoveno překročení hladiny hluku (45 dB nebo 50 dB v noční době) v následujících bodech:

Kontrolní body v obcích	stav s MO (dB)	stav bez MO (dB)
Na Padesátníku		
/1/-východně od I/7 (50 m od SO)		45,3
/3/-východně od I/7(35 m od SO)	51,2	51,7
Přední Kopanina		
/4/-střed obce	45,4	45,4
Horoměřice		
/3/ - u komunikace II/240	56,3	56,2

Suchdol - Výhledy		
/5/ - u komunikace II/241	50,6	50,3
Čimice		
/5/ u Čimické ulice	55,1	55,1

V těchto bodech, kde dochází k překračování očekávaného limitu, pochopitelně žádná rezerva z hlediska hluku není. Je však třeba zdůraznit, že ne všechny uvedené objekty jsou zatíženy nadlimitním hlukem z dopravy na silničním okruhu.

Objekty v lokalitě Na Padesátku budou zasaženy nadlimitním hlukem ze silnice I/7 v každé variantě, i ve variantě nulové (bez realizace silničního okruhu). Zátěže ve variantě nulové by byly vyšší než v jakékoliv posuzované variantě silničního okruhu. Bude nezbytné řešit ochranou vnitřního prostoru objektů zasažených nadlimitním hlukem nebo změnou jejich užívání. Případný nárůst dopravní zátěže na silničním okruhu se projeví nárůstem hlukové zátěže objektů v lokalitě Na Padesátku, u objektů nejbližší k okruhu nepochybně v oblasti nad hlukovým limitem.

V Přední Kopanině je ve středu obce zdrojem hluku doprava na místních komunikacích. Doprava na silničním okruhu se na hlukové zátěži přímo neprojeví, dojde však ke změnám dopravních zátěží na síti místních komunikací. Případný nárůst dopravních zátěží na silničním okruhu nebude mít vliv na hlukovou zátěž objektů v Přední Kopanině.

Objekty v Horoměřicích podél silnice II/240 budou zatíženy nadlimitním hlukem z této komunikace v každém případě (i bez realizace okruhu), v případě realizace okruhu ve variantě J však bude hluková zátěž o cca 3 dB vyšší než ve variantě bez okruhu. Tyto objekty nelze ochránit protihlukovými opatřeními, bude třeba zajistit ochranu vnitřního prostoru objektů zasažených nadlimitním hlukem nebo změnu jejich užívání. Případné zvýšení dopravních zátěží na silničním okruhu bude mít za následek proporcionální zvyšování zátěží na silnici II/240 a tím i zvyšování hlukové zátěže objektů podél této komunikace v oblasti nad hlukovým limitem.

V lokalitě Suchdol - Výhledy budou nadlimitním hlukem zasaženy objekty podél silnice II/241 (Kamýcká ulice) z dopravy na této ulici. V nulové variantě bude zatížení 51,9 dB, v případě realizace silničního okruhu bude zatížení nižší - 50,6 dB (s MO) nebo 50,3 dB (bez MO). Tyto objekty nelze ochránit protihlukovými opatřeními, bude třeba zajistit ochranu vnitřního prostoru objektů zasažených nadlimitním hlukem nebo změnu jejich užívání. Případné zvýšení dopravních zátěží na silničním okruhu bude mít za následek proporcionální zvyšování zátěží na Kamýcké ulici a tím i zvyšování hlukové zátěže objektů podél této komunikace v oblasti nad hlukovým limitem.

Objekty v Čimicích u Čimické ulice budou zasaženy nadlimitním hlukem z dopravy na Čimické ulici, která bude sloužit jako přivaděč na silniční okruh. Protihluková opatření nebyla navrhována vzhledem k praktické nemožnosti jejich realizace (městská ulice). Bude nezbytné řešit ochranou vnitřního prostoru objektů zasažených nadlimitním hlukem, případně změnou jejich užívání nebo výkupem a

demolicí. Další alternativou je úprava vedení přivaděče. Dle územního plánu hl.m. Prahy by přivaděč neměl být zaústěn do Čimické (Spořické) ulice, ale tuto ulici úroveň křížit a končit v ulici K Ládví. Toto řešení by umožnilo rovnoměrnější rozvedení dopravy do uliční sítě a pravděpodobně by alespoň částečně snížilo hlukovou zátěž zástavby v Čimické ulici. Nárůst dopravní zátěže na silničním okruhu u se projeví proporcionálním nárůstem dopravní zátěže v Čimické ulici a tím i nárůstem hlukové zátěže objektů v Čimické ulici. Nárůst bude v oblasti nad hlukovým limitem.

Varianta Ss

Ve variantě Ss bylo stanoveno překročení hladiny hluku (45 dB nebo 50 dB v noční době) v následujících bodech:

Kontrolní body v obcích	stav s MO (dB)	stav bez MO (dB)
Na Padesátníku		
/1/ - východně od I/7 (50 m od SO)	45,5	45,6
/2/ - nejbližší stávající komunikaci I/7	48,5	48,5
Přední Kopanina		
/4/ - střed obce	49,2	49,4
Velké Přílepy		
/3/ - střed obce	54,0	54,0
Zdíby		
/1/ - střed obce	60,1	60,6

Pro uvedené body, kde dochází k překračování očekávaného limitu, žádná rezerva z hlediska hluku není. Je však třeba zdůraznit, že ne všechny uvedené objekty jsou zatíženy nadlimitním hlukem z dopravy na silničním okruhu.

Pro lokalitu Na Padesátníku platí v podstatě totéž jako ve variantě J. Protihlukovou ochranu objektů bude nezbytné řešit ochranou vnitřního prostoru objektů zasažených nadlimitním hlukem nebo změnou jejich užívání. Případný nárůst dopravní zátěže na silničním okruhu se projeví nárůstem hlukové zátěže objektů v lokalitě Na Padesátníku, u objektů nejbližší k okruhu nepochybně v oblasti nad hlukovým limitem. Vyšší hlukové zátěže ve variantě Ss než ve variantě J jsou způsobeny tím, že ve variantě J budou objekty na jihozápadním okraji lokality, přiléhající ke stávající silnici I/7 demolovány a tedy nebudou zatěžovány hlukem, zatímco ve variantě Ss bude možné některé z těchto objektů zachovat.

V Přední Kopanině je ve středu obce zdrojem hluku doprava na místních komunikacích, stejně jako ve variantě J. Doprava na silničním okruhu se na hlukové zátěži přímo neprojeví, dojde však ke změnám dopravních zátěží na síti místních komunikací. Pokles v Přední Kopanině však bude ve variantě Ss nižší než ve

variantě J. Případný nárůst dopravních zátěží na silničním okruhu nebude mít vliv na hlukovou zátěž objektů v Přední Kopanině.

V obci Velké Přílepy bude střed obce zasažen hlukem 54 dB bez ohledu na realizaci nebo nerealizaci silničního okruhu. Případný nárůst dopravních zátěží na silničním okruhu nebude mít vliv na hlukovou zátěž objektů ve středu Velkých Přílep.

Objekty ve Zdibech budou zatíženy nadlimitním hlukem z průjezdní komunikace (silnice II/608) v každém případě (i bez realizace okruhu), v případě realizace okruhu ve variantě Ss však bude hluková zátěž o cca 2 dB vyšší. Tyto objekty nelze ochránit protihlukovými opatřeními, bude třeba zajistit ochranu vnitřního prostoru objektů zasažených nadlimitním hlukem nebo změnu jejich užívání. Případné zvýšení dopravních zátěží na silničním okruhu může mít za následek zvyšování zátěží na průjezdní komunikaci a tím i zvyšování hlukové zátěže objektů podél této komunikace v oblasti nad hlukovým limitem.

Lokality s rezervou v dopravních zátěžích (při dopravních zátěžích dle dopravně inženýrských podkladů není hlukový limit překročen)

Varianta J

Ve třech lokalitách v okolí silničního okruhu ve variantě J bude rozdíl mezi hlukovým limitem (45 dB nebo 50 dB v noční době) a hlukovou zátěží stanovenou v hlukové studii v rozmezí 0 - 3 dB. Následující tabulka uvádí vypočtené ekvivalentní hladiny hluku (dB) a rezervu v dopravní zátěži (%) do dosažení hlukového limitu.

Kontrolní body v obcích	stav s MO (dB)/%	stav bez MO (dB)/%
Na Padesátníku		
/1/ - východně od I/7 (50 m od SO)	44,8/5	
/2/ - západně od I/7(110 m od SO)		42,3/86
Dolní Chabry		
/2/ - objekt na dně Dražanského údolí		47,4/82

Rezerva v kontrolním bodě /1/ v lokalitě Na Padesátníku je pouze 5%, neboť stanovená hodnota hluku 44,8 dB je těsně pod předpokládaným limitem 45 dB. Druhý kontrolní bod v lokalitě Na Padesátníku má rezervu 86%, objekt na dně Dražanského údolí má rezervu 82%.

V ostatních lokalitách byl rozdíl mezi hodnotou hluku stanovenou v hlukové studii a hlukovým limitem větší než 3 dB. To znamená, že ani dvojnásobné dopravní zátěže by v těchto lokalitách nezpůsobily překročení hlukového limitu. Rezerva v dopravní zátěži je tedy více než 100%.

Varianta Ss

Ve variantě Ss bude ve všech lokalitách (s výjimkou kontrolních bodů s překročením limitu) rozdíl mezi hlukovým limitem a hodnotou hluku stanovenou v hlukové studii větší než 3 dB. To představuje rezervu v dopravní zátěži tedy větší než 100%.

Závěrem lze konstatovat, že překročení předpokládaného hlukového limitu způsobené přímo provozem na silničním okruhu nastane pouze v lokalitě **Na Padesátníku** v obou variantách (J a Ss). K překročení předpokládaného hlukového limitu dojde rovněž v zástavbě podél silnic a ulic, které budou sloužit jako přivaděče na silniční okruh - **silnice II/240 v Horoměřicích** (varianta J), **silnice II/241** (Kamýcká ulice, varianta J), **Čimická ulice** (varianta J) a silnice II/608 (Zdiby, varianta Ss). **V uvedených lokalitách není žádná rezerva v dopravních zátěžích.** Případné zvýšení dopravních zátěží přinese nárůst hlukové zátěže v oblasti nad hlukovými limity. Ochranu před hlukem je nutné řešit ochranou vnitřního prostoru objektů, změnou užívání objektů, výkupem a demolicí objektů. V případě Čimické ulice doporučuji přivaděč z MÚK Čimice realizovat až do křižovatky s ulicí K Ládví.

Ve **všech ostatních lokalitách** prověřovaných v hlukové studii **je relativně velmi vysoká rezerva v dopravních zátěžích.** K dosažení hlukového limitu by došlo až při dopravních zátěžích alespoň o 80% vyšších než jaké byly stanoveny v dopravně inženýrských podkladech (2 lokality ve variantě J), v dalších lokalitách ve variantě J a ve všech lokalitách ve variantě Ss by musela být dopravní zátěž alespoň dvojnásobná.

Ve srovnání s hlukovou studií doporučuji v návrhu stanoviska nadstandardní ochranu Dražanského údolí, které je významnou rekreační lokalitou obyvatel severní části Prahy. Doporučuji navrhnout a realizovat mostní objekt přes Dražanské údolí v „nehlučném“ provedení a protihlukové stěny realizovat na obou stranách mostu. Pro snížení negativních vlivů na životní prostředí, mimo jiné z důvodů snížení hlukové zátěže Dolních Chabers, doporučuji v návrhu stanoviska prověřit možnost oddálení trasy silničního okruhu v úseku MÚK Čimice - MÚK II/608 severním směrem na hřeben (horizont) mezi Dolními Chabry a Zdiby.

Vlivy na zvláště chráněná území

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Vlivy na lesy

Vyhodnocení uvedených vlivů z hlediska realizovatelnosti varianty J je možné shrnout do jednoho bodu. Všechny tyto vlivy se negativně uplatňují ve variantě J především v úseku překonání údolí Vltavy a v případě vlivů na lesní porosty i v úsecích překonání Čimického a Dražanského údolí. V ostatních úsecích tyto negativní vlivy již neleží v poloze otázky realizovatelnosti varianty J, ale v poloze stanovení odpovídajících opatření k ochraně uvedených prvků životního prostředí.

Při hledání odpovědi na otázku, zda lze připustit realizaci varianty J v úseku přemostění vltavského údolí, je nutné vycházet ze skutečného zásahu do zemského povrchu na obou březích Vltavy, zejména do území přírodních památek Sedlecké skály na levém a Zámky na pravém břehu. Pokud by se podařilo nalézt takové technické řešení mostního objektu, které by nezasáhlo ani během výstavby do cenných partií vltavských břehů reprezentovaných uvedenými přírodními památkami, byla by varianta J, podle mého názoru akceptovatelná z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny.

Reálnost takového řešení naznačil vítězný návrh mostního objektu dle architektonicko-konstrukční soutěže vypsané investorem stavby. Tento návrh je prezentován v dokumentaci EIA jako podvarianta Jr. Jedná se dvoupatrový most s jízdními pásy uloženými ve dvou úrovních nad sebou. Z hlediska vlivů na cenné břehy Vltavy není nejdůležitější neobvyklé uložení jízdních pásů ve dvou patrech nad sebou, ale následující charakteristiky předloženého návrhu:

1. Mostní objekt nezasahuje do svahů údolí mezi předpolím mostu (místem, kde se most odpojuje od terénu) a pilířem mostu, který bude umístěn těsně u břehu Vltavy.
2. Výstavba mostu bude prováděna tak, že nebudou dotčeny svahy údolí mezi předpolím mostu a pilířem mostu, který bude umístěn těsně u břehu Vltavy.

To jsou velmi příznivé momenty z hlediska minimalizace zásahu do PP Sedlecké skály a Zámky. Z dostupných podkladů, které jsou v současné fázi přípravy záměru k dispozici, nejsou jednoznačně zřejmé další parametry mostního objektu a navazujících staveb, které jsou rozhodující z hlediska dostatečné ochrany uvedených PP:

1. Budou předpolí mostu na obou březích dostatečně vysoko, aby nezasahovala do PP Sedlecké skály a Zámky?
2. Je možné vyřešit odvodnění vozovky silničního okruhu bez zásahu do PP Sedlecké skály a Zámky?

Závěrem lze konstatovat, že přijatelným řešením přemostění Vltavy ve variantě J je takové, které splní následující podmínky, které vycházejí z výše uvedeného textu:

1. Mostní objekt bude navržen tak, že předpolí mostu (místo, kde se most odpojuje od terénu) bude ležet nad hranicí PP Sedlecké skály na levém břehu a PP Zámky na pravém břehu Vltavy.
2. Pilíře mostu budou umístěny na obou březích těsně u Vltavy.
3. Mezi předpolím mostu a pilířem mostu těsně u Vltavy nebude na zemském povrchu žádná další stavební část mostního objektu (pilíře, kanalizace odvodnění mostu včetně spadišťových šachet atd.)

4. Výstavba mostu a další stavební činnosti (např. odvoz materiálu z hloubeného tunelu Suchdol do nákladních člunů na Vltavě) nebude zasahovat do PP Sedlecké skály a PP Zámky.

Možnost realizace mostu v případě, že se ukáže jako technicky nereálné splnění všech uvedených podmínek, bude nezbytné posoudit přímo na základě konkrétního návrhu mostního objektu.

V případě lesních porostů v Čimickém a Drahanském údolí (lesy ochranné) je zřejmě zábor lesní půdy a smýcení lesních porostů nevyhnutelné. Nicméně i zde existuje celá řada možností, jak tyto zásahy minimalizovat (úprava podélného profilu a umístění předpolí mostů co nejvýše na svahy údolí, technické řešení mostů minimalizující zásah do lesních porostů atd.). Zásah do lesních porostů je nepochybně jedním z kritických negativních vlivů varianty J na životní prostředí. Může být vyvážen pouze jednoznačně prokázaným, významně větším než ve variantě Ss a dlouhodobým pozitivním dopadem varianty J na životní prostředí v Praze.

Vlivy na podzemní vody

V úsecích hloubeného tunelu Suchdol a raženého tunelu Rybářka ve variantě J bude zcela určitě ovlivněna hladina podzemní vody a zcela určitě dojde k poklesu úrovně hladiny vody, případně k úplné ztrátě vody ve studních v obytné a rekreační zástavbě v Suchdole. Vlivy výstavby tunelových úseků na hladinu podzemní vody nelze prakticky žádným způsobem eliminovat nebo minimalizovat. Jedinou možností je kompenzace ztráty vody zřízením náhradního zdroje, v tomto konkrétním případě zřejmě přivedením veřejného vodovodu na parcely, kam dosud přiveden není. Toto řešení je v souladu se zákonem č. 138/1976 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů. Pro majitele postižených parcel (zejména pro zahrádkáře) je však většinou takové řešení nepřijatelné, neboť pro ně znamená za vodu z nově zavedeného vodovodu platit, zatímco vodu ze studny využívali zdarma.

Je tedy zřejmé, že negativní vlivy na podzemní vody v Suchdole jsou v souvislosti s výstavbou tunelů Suchdol a Rybářka nevyhnutelné. Vzhledem ke skutečnosti, že případnou ztrátu vody ve studních na ovlivněných parcelách bude možné (a nutné) kompenzovat výstavbou vodovodu a přivedením vody na jednotlivé parcely, nepovažuji tuto skutečnost za dostatečný důvod k odmítnutí realizace varianty J. A to i při vědomí finanční nevýhodnosti pro majitele postižených parcel.

Z údajů v textu této kapitoly vyplývá odpověď na otázku formulovanou v úvodu kapitoly *"Je varianta J akceptovatelná z hlediska negativních vlivů na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí? Pokud ano, tak za jakých podmínek?"*

Varianta J je akceptovatelná z hlediska negativních vlivů na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí. Vykazuje však tak závažné negativní vlivy, že její realizace může být odůvodněna pouze jednoznačně prokázaným, významně větším než ve variantě Ss a dlouhodobým pozitivním dopadem varianty J na životní prostředí v Praze. Podmínky pro případnou realizaci varianty J jsou uvedeny v návrhu stanoviska.

6.3. Vlivy na širší území (hl. město Praha)

Vlivy provozu silničního okruhu v úseku Ruzyně - Březiněves na dopravní situaci na území Prahy a zprostředkovaně na hlukovou situaci, imisní situaci (znečištění ovzduší) jsou vyhodnoceny v dokumentaci EIA a je jim přiřazena vysoká priorita při závěrečném vyhodnocení variant a doporučení nejvhodnější varianty k realizaci. Pořadí posuzovaných variant z hlediska jejich výhodnosti pro Prahu v jednotlivých hodnocených vlivech uvádí následující tabulka.

Vlivy na obyvatele - hluk	J, Sc - T	s MO
	J - Sc - T	bez MO
Vlivy na obyvatele - ovzduší	J - Sc - T	

Vliv variant J, Sc (vybrána jako reprezentant severních variant Sc, Sd a Ss) a T na situaci v Praze byl vyhodnocen ve 20 vybraných profilech (hluk) a 33 vybraných profilech (imisní situace).

Z hlediska hluku zpracovatelé hlukové studie konstatují, že pro stav s městským okruhem (MO) jsou varianty J a S (jedná se o Sc) srovnatelné. Pro stav bez městského okruhu je nepatrně příznivější varianta J. Varianta T je v obou stavech hodnocena jako nejhorší. Podkladem pro konstatování *"nepatrně příznivější"* je průměrný rozdíl mezi variantami J a S (Sc) 0,1 dB ve prospěch varianty J stanovený ve 20 vybraných profilech. Uvedený rozdíl 0,1 dB lze podle mého názoru charakterizovat stejně dobře konstatováním *"mezi uvedenými variantami není prakticky žádný rozdíl"*. Otázkou však je, zda průměrná hodnota rozdílu hlukové zátěže v několika vybraných profilech je tím správným kritériem pro porovnání vlivu variant silničního okruhu na hlukovou situaci v Praze. Dále je třeba vzít v úvahu, že v hlukové studii je vyhodnocena varianta Sc, varianta Ss vyhodnocena nebyla. Na základě rozdílů v dopravních zátěžích na silniční síti v Praze však lze konstatovat, že v případě hluku nebude rozdíl mezi variantami Sc a Ss významný (viz dále) a výsledky hlukové studie lze aplikovat i na variantu Ss.

V závěru hlukové studie zpracovatel konstatuje, že ... "z akustického hlediska se jeví nejpříjemnější varianta Ss, případně varianta J".

Vyhodnocení vlivu variant silničního okruhu na imisní situaci v Praze je v rozptylové studii dokumentováno na koncentracích polévatého prachu, oxidu siřičitého, oxidů dusíku a oxidu uhelnatého. Nevýznamnější jsou koncentrace oxidů dusíku (NO_x). Na základě koncentrací NO_x je vyhodnoceno riziko obyvatel k dlouhodobé expozici oxidům dusíku. Největší pozitivní přínos varianty J pro Prahu je na základě hodnot stanovených ve 33 vybraných profilech poměrně jednoznačně doložen. Varianta T má pro Prahu nejmenší přínos, imisní koncentrace jsou v tomto případě obdobné jako v případě nerealizace tohoto úseku silničního okruhu. Varianta Sc leží mezi variantami J a T. Průměrné hodnoty základních charakteristik (průměrné roční koncentrace NO_x , krátkodobé maximální koncentrace NO_x a doby překročení krátkodobého imisního limitu NO_x) z 33 sledovaných profilů jsou uvedeny v následující tabulce.

Varianta	průměrné roční koncentrace NO_x mg/m ³	krátkodobé maximální koncentrace NO_x ug/m ³	doby překročení krátkodobého imisního limitu NO_x %
J	41,1	810	10,6
Sc	44,4	842	11,7
T	47,6	883	12,7

Rozdíly mezi variantami jsou zcela zřetelné a jednoznačné. Rozdíl 3,3 ug/m³ u průměrných ročních koncentrací je z hlediska ovlivnění zdravotního stavu obyvatel nepochybně významný. Významné rovněž je, že u krátkodobých maximálních koncentrací a u doby překročení krátkodobého imisního limitu leží průměrné hodnoty vysoko nad limity platnými v České republice (200 ug/m³, 5% doby v roce) a nepochybně i nad limity dle požadavků směrnic Evropské unie (200 ug/m³ NO_2 , 0,2% doby v roce; podrobnější informace k limitům dle EU jsou uvedeny ve studii "Silniční okruh Ruzyně – Březiněves. Vyhodnocení navržených opatření v okolí Suchdola" v Příloze posudku č. 81).

Zde je třeba upozornit na skutečnost, že rozptylová studie je zpracována pro variantu Sc, která slouží jako reprezentant severních variant Sc, Sd a Ss. Aby bylo možné odhadnout, jak by se mohly výsledky rozptylové studie ve variantě Ss lišit od varianty Sc, porovnali jsme dopravní zátěže ve variantách Sc a Ss. Použili jsme databázi firmy ATEM, která obsahuje dopravní zátěže ve 40 úsecích v severozápadní části Prahy pro varianty 0, J, Sc a T a která byla použita pro zpracování rozptylové studie. Do databáze jsme doplnili dopravní zátěže ve variantě Ss (a ve variantě Ss-most; vysvětlení dále v textu). Výsledky jsou přehledně uvedeny v tabulkách na dvou následujících stranách. Z hodnot zátěží v tabulkách je zřejmé, že v úsecích s dopravními zátěžemi nad 50 000 vozidel/den jsou zátěže ve variantě Ss vždy vyšší než ve variantě Sc. Z toho je možné logicky usuzovat, že imisní charakteristiky budou ve variantě Ss nepříznivější než ve variantě Sc.

Některá vyjádření zpochybňují výsledky rozptylové studie na území Prahy, neboť rozdíly v imisních koncentracích v některých profilech mezi jednotlivými variantami neodpovídají rozdílům v dopravních zátěžích. Tento problém je podrobně analyzován v Příloze posudku č. 81). Z tohoto rozboru vyplývá, že na vypočtené hodnotě v daném profilu se mohou významnou měrou podílet jiné zdroje než je doprava v tomto profilu a výsledky pak mohou působit nelogicky. Toto vysvětlení považuji za dostatečné. Vyvrátilo možné pochybnosti o správnosti výsledků rozptylové studie.

V závěru rozptylové studie zpracovatel konstatuje, že " *celkově lze považovat za nejvhodnější variantu J (s podmínkou dořešení silně zatížených lokalit v dalším stupni projektové dokumentace, zejména v okolí výdudů v prostoru Suchdola)*".

Zpracovatelé dokumentace EIA v závěrečné kapitole doporučují k realizaci variantu J. Svoje rozhodnutí zdůvodňují argumentem, že varianta J přinese pozitivní ovlivnění stavu životního prostředí území části centrální Prahy reprezentované cca 300 tisíci zde žijícími obyvateli a současně nezhorší v území lokalizace stavby prostředí ovlivňující zdraví obyvatel pod (?) stanovené hygienické limity.

Doporučení varianty J na základě větších přínosů pro Prahu bylo kritizováno, případně odmítnuto ve velkém počtu doručených vyjádření. Hlavním argumentem odpůrců preference varianty J na základě větších přínosů pro Prahu je, že údaje prezentované v dokumentaci EIA výhodnost varianty J přesvědčivě nedokládají, případně vůbec nedokládají. Některá vyjádření obsahují pochybnost, zda tak závažné rozhodnutí, jako je preference varianty J, lze učinit na základě tak nejistých podkladů, jako jsou dopravní zátěže v pražské síti.

Občanské sdružení EKOFORUM Praha předložilo návrh na doplnění varianty Ss o most přes Vltavu v profilu Sedlec - Bohnice (Příloha posudku č. 77). Účelem tohoto návrhu je odstranit jednu z nevýhod varianty Ss, kterou je absence přímého dopravního spojení Prahy 6 a Prahy 8 (bližší údaje o předloženém návrhu jsou uvedeny v kapitole posudku 9. *Varianty řešení*). Variantu jsme nazvali pracovní Ss-most. Oznamovatel zajistil pro tuto variantu zpracování dopravních zátěží, provedl Ústav dopravního inženýrství hl.m. Prahy (ÚDI Praha) stejným způsobem jako byly v dopravně inženýrských podkladech zpracovány zátěže pro ostatní varianty J, Sc, Sd, Ss a T. Výsledky jsou proto navzájem srovnatelné.

Z uvedených skutečností vyplývá druhá zásadní otázka probíhajícího procesu EIA:

Jsou pozitivní vlivy varianty J pro Prahu skutečně významně větší než u varianty Ss (případně Ss-most)?

Porovnání variant J a Ss z hlediska pozitivních vlivů pro Prahu nebylo, podle mého názoru, v dokumentaci EIA dostatečně systematicky provedeno. Byly porovnány dopravní zátěže ve vybraných ulicích na území Prahy a dále byly porovnány celkové dopravní výkony. Byly vyhodnoceny vybrané úseky (profily) silniční sítě na území Prahy z hlediska hluku a z hlediska imisních koncentrací znečišťujících látek v ovzduší. Chybí systematické porovnání a vyhodnocení základního parametru, kterým jsou dopravní zátěže v pražské dopravní síti. To má za následek skutečnost, že jednotlivé strany v procesu EIA (odpůrci a zastánci varianty J) si pro svoji argumentaci vybírají pro ně příznivé úseky. Odpůrci varianty J argumentují zanedbatelným rozdílem mezi variantami J a Ss a dokládají svoje tvrzení vybranými ulicemi, ve kterých jsou rozdíly v dopravních zátěžích minimální. Naopak zastánci varianty J si pro svoji argumentaci vybírají ulice s velkým rozdílem v dopravních zátěžích mezi variantami J a Ss.

V rámci posudku EIA jsme provedli základní porovnání dopravních zátěží ve variantách J a Ss na síti v celém regionu (Praha a přiléhající okolí). Do vyhodnocení jsme zařadili rovněž variantu Ss-most dle návrhu předloženého občanským sdružením EKOFORUM Praha (viz výše).

Pro porovnání dopravních zátěží na území Prahy připravil ÚDI Praha z vlastní databáze všech hodnocených úseků komunikací v Pražském regionu soubor, který obsahuje pouze úseky, na kterých rozdíly v dopravních zátěžích mezi variantami Ss x J a Ss-most x J byly nejméně 10% (Příloha posudku č. 80). Počty takových úseků ve stavech s městským okruhem (MO) a bez MO uvádí následující tabulka.

	Ss x J	Ss-most x J
s MO	164	148
bez MO	211	185

Z tabulky vyplývá, že úseků s rozdílem v dopravní zátěži $\geq 10\%$ (dále v textu užíváme termín *rozdílné úseky*) je více ve stavu bez městského okruhu. Ve variantě Ss-most je rozdílných úseků méně než ve variantě Ss.

V tabulkách na následující straně uvádíme úseky s největšími procentuálními rozdíly v dopravních zátěžích mezi variantami Ss x J a Ss-most x J (rozdíl větší než dvojnásobek, tj. procentuálně vyjádřené zátěže větší než 200% a menší než 50%). Názvy ulic jsme identifikovali z kódování silniční sítě, které používá ÚDI Praha.

Z tabulek je zřejmé, že největší rozdíly v dopravních zátěžích mezi variantami Ss (Ss-most) a J se budou odehrávat na silniční síti v okolí silničního okruhu, případně na ulicích a silnicích přímo navazujících na silniční okruh. Úseky, na kterých byl předpovězen více než dvojnásobný rozdíl jsou většinou málo dopravně zatížené (do 10 000 vozidel/den). Z nejvíce zatížených ulic (přes 50 000 vozidel/den) lze více než dvojnásobný rozdíl dopravních zátěží očekávat na Cínovecké ulici (dálnici D8). Zde je však třeba poznamenat, že ve srovnání se zátěžemi stanovenými Ústavem rozvoje hl.m. Prahy (ÚRM) patří Cínovecká ulice mezi úseky, ve kterých je mezi oběma

zpracovateli největší rozdíl (ÚDI předpokládá významně nižší zátěže než ÚRM; viz kapitola 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*).

V rozdílných úsecích jsou dopravní zátěže ve variantě Ss (nebo Ss-most) jak nižší tak i vyšší než ve variantě J. Celkový počet úseků s nižší, respektive vyšší dopravní zátěží uvádí následující tabulka.

	Ss x J		Ss-most x J	
	nižší z.	vyšší z.	nižší z.	vyšší z.
s MO	65	99	60	88
bez MO	72	139	71	114

Z tabulky vyplývá, že jak ve variantě Ss tak ve variantě Ss-most převažují úseky, kde dopravní zátěže budou vyšší než ve variantě J. Úseků, kde dopravní zátěže budou ve variantě Ss nebo Ss-most nižší než ve variantě J, je méně.

V další tabulce jsou rozdílné úseky rozčleněny do tříd podle hodnot dopravní zátěže na těchto úsecích (nad 100 000 vozidel/den, 90 000 – 99 999 vozidel za den, ... atd.). Pro každou třídu je uveden počet úseků s dopravní zátěží nižší ve variantě Ss (nebo Ss-most) než ve variantě J a počet úseků s dopravní zátěží vyšší ve variantě Ss (nebo Ss-most) než ve variantě J.

Úseky dle dopravní zátěže	s MO				bez MO			
	Ss nižší z.	Ss vyšší z.	Ss-most nižší z.	Ss-most vyšší z.	Ss nižší z.	Ss vyšší z.	Ss-most nižší z.	most vyšší z.
Počet vozidel/den	nižší z.	vyšší z.	nižší z.	vyšší z.	nižší z.	vyšší z.	nižší z.	vyšší z.
nad 100 000	0	6	0	2	0	3	0	1
90 000 - 99 999	0	2	0	4	0	1	0	0
80 000 - 89 999	0	0	0	1	0	7	0	4
70 000 - 79 999	3	2	3	2	1	2	2	4
60 000 - 69 999	2	2	2	2	4	9	4	3
50 000 - 59 999	3	5	3	5	2	6	2	11
40 000 - 49 999	1	10	3	8	1	17	1	11
30 000 - 39 999	2	2	0	3	1	12	1	10
20 000 - 29 999	4	9	1	8	7	14	3	14
10 000 - 19 999	13	27	8	24	15	28	14	26
do 10 000	37	34	40	29	41	40	44	30
celkem	65	99	60	88	72	139	71	114

Tato tabulka přinesla důležitou informaci. V úsecích s dopravními zátěžemi nad 50 000 vozidel/den převažují úseky, kde budou ve variantě Ss (nebo Ss-most) vyšší dopravní zátěže než ve variantě J. V dopravně nejvíce zatížených úsecích (nad 80 000 vozidel/den) jsou zastoupeny pouze případy s vyššími zátěžemi ve variantě Ss (Ss-most) než ve variantě J. Počty těchto úseků jsou v tabulce vyznačeny tučně.

V závěrečném kroku analýzy jsme identifikovali rozdílné úseky s dopravními zátěžemi nad 50 000 vozidel/den. Tyto úseky jsou uvedeny v tabulkách a v grafických přílohách na konci kapitoly 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.*

Z tabulek jednoznačně vyplývá, že u nejvíce zatížených úseků nad 50 000 vozidel/den budou ve variantě Ss (nebo Ss-most) vyšší zátěže než ve variantě J. Rozdíl je patrnější u varianty Ss než Ss-most. Velmi instruktivní je vyznačení úseků s dopravní zátěží vyšší než 50 000 vozidel/den v mapovém podkladu. Ze schématické mapy Prahy a okolí (použili jsme mapu kódování úseků ÚDI Praha) je evidentní, že tyto ulice jsou součástí městského okruhu a navazujících komunikací. Ve stavu bez městského okruhu jsou to ulice v trase městského okruhu. Ve variantě Ss (Ss-most) budou vyšší dopravní zátěže na celém severozápadním úseku městského okruhu, v ulicích V Holešovičkách a Liberecká, na dálnici D8 od Březiněvsi směrem z centra a v Patočkově ulici (a na navazujících ulicích směrem z centra - Bělohorská ulice, Karlovarská ulice). Nižší zátěže budou ve variantě Ss (Ss-most) pouze na Cínovecké ulici, Kbelské ulici a na západní části silničního okruhu (mezi silnicemi R6 a R7).

Na základě uvedených skutečností, které vyplývají z dopravně inženýrských podkladů použitých v dokumentaci EIA je možné konstatovat, že **ve variantě Ss (nebo Ss-most) budou celkově vyšší dopravní zátěže na nejvíce zatížených úsecích ulic v severozápadní části Prahy než ve variantě J, konkrétně na městském okruhu v úseku Patočkova - Pelc-Tyrolka, v ulicích V Holešovičkách a Liberecká a v ulicích navazujících na Patočkovu ulici směrem z centra.**

Rozdíl mezi variantami Ss a Ss-most

Varianta Ss-most vychází z varianty Ss, do které je vloženo spojení Prahy 6 a Prahy 8 mostem ze Sedlece přes Vltavu a dále tunelem do Bohnic. Jak vyplývá z výše uvedeného textu, tabulek a mapových příloh, jsou rozdíly v dopravních zátěžích na území Prahy mezi variantou Ss-most a J méně zřetelné než v případě varianty Ss. Konkrétní rozdíly mezi variantami Ss a Ss-most v nejvíce zatížených ulicích (více než 50 000 vozidel/den) přináší tabulky na následující stránce.

Dopravní zátěže, stav s MO		
Ss	Ss-most	%
116810	106700	91

Dopravní zátěže, stav bez MO		
Ss	Ss-most	%
149820	131880	88

113190	99930	88
111510	104680	94
109460	108690	99
106400	99610	94
102960	94300	92
93350	91040	98
91610	89490	98
78610	79260	101
75530	74410	99
74170	74670	101
73390	71840	98
71410	71910	101
69210	66930	97
69200	68050	98
69200	68050	98
67750	67590	100
57960	57500	99
57110	56540	99
55910	53660	96
55910	53660	96
55680	55090	99
54840	53740	98
53300	50920	96
50350	52210	104
50280	50540	101
Průměr		97

122800	109610	89
101410	89180	88
96280	84170	87
85390	77870	91
85270	80430	94
84200	78840	94
83690	79800	95
81140	83300	103
80320	72080	90
80320	72080	90
76840	68970	90
76150	72280	95
71210	67770	95
69440	70880	102
69360	55040	79
69230	70660	102
69000	65280	95
68880	66610	97
68000	53860	79
67960	67350	99
65230	61570	94
65230	61570	94
64810	50630	78
64810	50630	78
64690	64370	100
60830	57090	94
60830	57090	94
58290	59260	102
57970	56910	98
54450	54170	99
54450	54170	99
54170	49900	92
54170	49900	92
53240	55770	105
53060	48770	92
51520	42010	82
50750	53720	106
Průměr		93

Z tabulek je zřejmé, že na většině ulic s dopravními zátěžemi nad 50 000 vozidel/den přinese vložení mostu do dopravního systému města snížení zátěží. Toto snížení je zřetelnější ve stavu bez městského okruhu (více úseků, větší procentuální snížení dopravních zátěží).

V uvedeném přehledu však nejsou zachyceny změny v dopravních zátěžích na silničním okruhu a na komunikacích přímo navazujících na vložený most. Změny na těchto komunikacích jsme odečetli z dodaných pentlogramů.

Úsek	s MO			bez MO		
	Ss	Ss-most	%	Ss	Ss-most	%
SO MÚK Tuchoměřice - MÚK V. Přílepy	40200	38500	96	51200	46800	91
SO MÚK V. Přílepy - MÚK Klecany	39500	34300	87	52500	42400	81
SO MÚK Klecany - MÚK D8	36800	33600	91	51500	41400	80
K Pazderkám	7500	16400	219	7800	28300	363
Čimická do centra	19500	27300	140	22800	35600	156
Čimická z centra	8600	8900	103	8700	9100	105
Spořická	11200	10200	91	13100	11400	87
Lodžská	4900	9900	202	4300	?	
Podbabská 1	22000	30600	139	21000	37900	180
Podbabská 2	24400	32000	131	23200	38900	168
Kamýcká 1	14800	17800	120	14200	18300	129
Kamýcká 2	8000	8200	103	9100	9000	99
Kamýcká 3	6700	4800	72	8100	5600	69
most	0	20600		0	31200	

Vložení mostu sníží dopravní zátěže na silničním okruhu zhruba o cca 10%. Na komunikacích navazujících na most dopravní zátěže významně vzrostou v ulicích K Pazderkám, Lodžská a Čimická do centra (až trojnásobně ve stavu bez MO) na území Prahy 8 a v ulicích Podbabská a Kamýcká (maximálně na 180%) na území Prahy 6.

Na závěr této kapitoly je možné konstatovat, že **vložení mostu přes Vltavu do varianty Ss v profilu Sedlec - Bohnice ovlivní dopravní zátěže ve srovnání s variantou Ss následujícím způsobem:**

1. sníží dopravní zátěže na silničním okruhu v úseku Ruzyně - Březiněves o cca 10%
2. sníží dopravní zátěže na nejvíce zatížených pražských ulicích (více než 50 000 vozidel/den) v průměru o cca 3% (stav s MO) nebo 7% (stav bez MO)
3. významně (až trojnásobně) zvýší dopravní zátěže na komunikacích navazujících na most

Na tomto místě je třeba zmínit skutečnost, že obdobný problém řeší v současné době pan ing. arch. M. Körner (Atelier AURS spol. s r.o. Praha) v rámci prací na konceptu ÚP VÚC Pražského regionu. V jeho návrhu na most na straně v Sedleci navazuje přivaděč na silniční okruh procházející Suchdolem a napojující se na SO u Velkých Přílep. V době dokončování prací na posudku EIA nebyly údaje o dopravních zátěžích dostupné.

Ze skutečností uvedených v této kapitole je tedy možné provést následující shrnutí. Za předpokladu, že se naplní prognóza podle dopravně inženýrských podkladů zpracovaných Ústavem dopravního inženýrství hl.m. Prahy, je možné považovat za prokázané následující rozdíly mezi variantami J a Ss:

1. V případě realizace varianty Ss bude dopravní zatížení severozápadní části Prahy vyšší než ve variantě J.
2. Uvedené rozdíly budou mít zanedbatelný vliv na hlukovou situaci v ulicích Prahy.
3. Uvedené rozdíly budou mít relativně významný vliv na imisní situaci v Praze. V případě realizace varianty Ss budou imisní koncentrace oxidů dusíku vyšší než v případě realizace varianty J. Rozdíly v krátkodobých maximálních koncentracích a v dobách překročení krátkodobého imisního limitu se budou odehrávat v oblasti vysoko nad limitními hodnotami těchto parametrů.

Tento poměrně jednoznačný závěr ovšem pokrývá pouze část problému přínosnosti jednotlivých variant silničního okruhu v úseku Ruzyně – Březiněves pro Prahu. Zbývající část problému je možné přiblížit následujícími otázkami:

1. Naplní se skutečně dopravní prognóza použitá jako podklad v dokumentaci EIA?
2. Je dopravní prognóza pro rok 2010 tím správným kritériem pro výběr varianty u stavby, která má sloužit několik desítek let, zřejmě však více než 100 let?
3. Je možné učinit tak závažné rozhodnutí, jakým je výběr varianty úseku silničního okruhu Ruzyně – Březiněves pouze na základě dopravních zátěží?

Na uvedené otázky je možné na základě podkladů, které jsou k dispozici v procesu EIA odpovědět následujícím způsobem:

1. Vyhodnocení reálnosti dopravních zátěží stanovených v dopravně inženýrských podkladech pro zpracování dokumentace EIA je provedeno v kapitole posudku *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*. Na základě dostupných podkladů a znalostí lze očekávat, že použitá dopravní prognóza pro rok 2010 je reálná i) v absolutních dopravních zátěžích na silničním okruhu a ii) v závěru, že ve variantě Ss budou na území Prahy vyšší dopravní zátěže než ve variantě J. Použité podklady však neumožňují kvantitativní vyjádření velikosti tohoto rozdílu v jednotlivých ulicích.
2. Podle mého názoru není horizont deseti let odpovídající při úvahách o tvorbě dopravního systému hlavního města Prahy (a to nejen v souvislosti s dopravními zátěžemi). Na základě v současnosti známých skutečností nelze stanovit, jaké budou dopravní zátěže v delším časovém horizontu. Existují prognózy

dopravních zátěží maximálně do roku 2030, všechny však vycházejí z aplikace minulých trendů do budoucnosti. Nepředpokládají žádnou kvalitativní změnu, která by mohla používané trendy významně ovlivnit.

3. Podle mého názoru není možné učinit výběr varianty silničního okruhu pouze na základě dopravních zátěží. Toto rozhodnutí je možné učinit pouze na základě odpovídající analýzy, jejíž jednou částí budou i kritéria vlivů na životní prostředí. Dalšími částmi budou nepochybně kritéria urbanistická, dopravní, ekonomická, sociální, společenská, politická ... atd. Důležitým kritériem musí být např. organizace hromadné dopravy.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že proces EIA nemůže být tím rozhodujícím procesem, který rozhodne o výběru a realizaci nejhodnější varianty.

Odpověď na otázku formulovanou v úvodu kapitoly *"Jsou pozitivní vlivy varianty J pro Prahu skutečně významně větší než u varianty Ss (případně Ss-most)?"* tedy musí být následující.

Varianta J bude mít skutečně větší pozitivní vlivy pro Prahu než varianta Ss v časovém horizontu roku 2010. Na základě dostupných podkladů však nelze stanovit, jak velký rozdíl mezi variantami J a Ss bude a nelze tedy ani rozhodnout, zda tento rozdíl je dostatečně velký, aby mohl odůvodnit realizaci varianty J. Dále nelze potvrdit, že tento rozdíl bude dostatečně dlouhodobý. Celkově je tedy zřejmé, že hodnocení provedené v procesu EIA nemůže být považováno za dostatečný podklad pro konečný výběr varianty k realizaci.

Závěr kapitoly 6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení

Na základě údajů v dokumentaci EIA, na základě doručených vyjádření a na základě doplňujících materiálů je možné konstatovat, že v dosavadním průběhu procesu EIA byly vyhodnoceny všechny vlivy výstavby a provozu posuzované stavby přímo ve své trase v rozsahu a podrobnosti, která odpovídá obvyklým standardům v procesu EIA a fázi přípravy posuzovaného záměru (technická studie stavby).

Vlivy, které posuzované varianty přinesou pro město Prahu, byly vyhodnoceny adekvátně vstupním podkladům.

Ze shromážděných informací je možné na základě vyhodnocení všech vlivů vyloučit varianty nevhodné z hlediska životního prostředí (Sc a Sd), doporučit varianty, které jsou z hlediska životního prostředí přijatelné (Ss a J) a stanovit podmínky pro jejich realizaci.

7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací

7.1. Informace o posuzované stavbě

Základním technickým podkladem pro zpracování dokumentace EIA byla technická studie variant *"Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 + 519 Ruzyně - Březiněves"*, zpracovatelé PUDIS a.s. Praha a Pragoprojekt, a.s. Praha, září 2000. V uvedené studii jsou do srovnatelné technické úrovně zpracovány návrhy všech vyhodnocovaných variant silničního okruhu: 0, J s podvariantami Jn a Jr, Sc, Sd a Ss. Vedle technického návrhu variant studie obsahuje přílohu A.5. *Souhrnné urbanistické podmínky*, ve které je vyhodnocen vztah jednotlivých variant k územně plánovací dokumentaci dotčených obcí.

Technická studie variant je zpracována na obvyklé úrovni a v obvyklé až nadstandardní podrobnosti. Předloženo je směrové vedení silničního okruhu v jednotlivých variantách v mapách v měřítku 1 : 10 000 se zákresem vozovky a tělesa komunikace (hranice násypů a zářezů představující zhruba hranice trvalého záboru). Dále je předložen podélný profil silničního okruhu ve všech variantách v měřítku 1 : 10 000/1 000 a vybrané příčné řezy v měřítku 1 : 200 (100). Za nadstandard pro stupeň studie je možné považovat relativně podrobné zpracování návrhu křížovatek, mostních objektů a tunelů. Vzhledem ke komplikovanosti posuzované stavby a území, kde má být realizována, je však vyšší podrobnost zpracování technické studie nezbytná pro odpovídající vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Směrové vedení a podélný profil silničního okruhu jsou navrženy na základě mapových podkladů bez zaměření v terénu, to bude provedeno až při zpracování následujícího stupně, tj. při zpracování dokumentace k územnímu rozhodnutí (DÚR). Nepřesnost mapových podkladů se nejvíce projeví na výškovém uspořádání komunikace (výšce násypů a hloubce zářezů), zatímco pro směrové vedení komunikace je přesnost mapových podkladů dostatečná. Z toho vyplývá, že v probíhajícím procesu EIA je možné jednoznačně vyhodnotit směrové vedení silničního okruhu. Pro výškové uspořádání lze stanovit pouze základní doporučující podmínky pro další stupně projektové dokumentace. To je obvyklá situace ve většině procesů EIA na silniční stavby, kdy podkladem je technická studie.

V nadstandardním rozsahu a podrobnosti je zpracováno odvádění dešťových vod z vozovky a ze svahů násypů a zářezů. Na úrovni technické studie je obvyklé pouhé konstatování křížujících vodotečí, které budou využity jako recipienty odtékajících dešťových vod. Podrobněji bývají řešeny pouze úseky, které jsou z nějakého důvodu komplikované - např. úseky procházející ochrannými pásmy vodních zdrojů. V případě posuzovaných staveb je ovšem podrobnost řešení vyšší než bývá ve studii obvyklé. Pro každou variantu jsou zpracovány "Zásady odvodnění", které obsahují hydrologická data dotčených povodí a potřebné hydrotechnické výpočty pro návrh způsobu odvodňování silničního okruhu. Navrženy jsou potřebné kapacity dešťových

usazovacích nádrží (DUN), retenčních nádrží (RN) a jejich orientační umístění. Tato podrobnost umožňuje odpovídající vyhodnocení vlivů na životní prostředí v procesu EIA. Pro parametry v současnosti neznámé (detailní lokalizace a stavební provedení DUN a RN) je možné navrhnout ve stanovisku odpovídající podmínky, které, v případě zahrnutí do územního rozhodnutí a stavebního povolení, zaručí odpovídající ochranu dotčených složek životního prostředí.

Na základě výše uvedených skutečností hodnotím technickou studii jednoznačně jako dostačující vstupní podklad pro vyhodnocení navržených variant silničního okruhu v procesu EIA. Připomínku mám k prezentování grafických údajů o posuzované stavbě v dokumentaci EIA. V dokumentaci EIA nejsou uvedeny žádné mapy (výkresy), na kterých by byly posuzované varianty silničního okruhu odpovídajícím způsobem zobrazeny. V mapových listech, na kterých jsou zobrazeny údaje o zájmovém území, jsou varianty silničního okruhu zakresleny jako osy komunikace v měřítku 1 : 20 000. Podélné profily jednotlivých variant jsou zařazeny v textu dokumentace jako výkresy ve formátu strany A4. Jsem přesvědčen, že pro získání potřebné představy o posuzované stavbě je nezbytné mít k dispozici originální výkresy z technické studie. Je škoda, že tyto výkresy nebyly přiloženy k dokumentaci EIA.

Otázkou je, zda technické řešení předložené do procesu EIA může odpovídajícím způsobem plnit svoji hlavní funkci, pro kterou bude postaveno - optimálním způsobem převádět dopravu. Na tuto otázku musí odpovědět oznamovatel, zpracovatel dokumentace EIA a zpracovatel posudku mohou vyjádřit svoje pochybnosti nebo výhrady, konečné stanovisko musí vyslovit dopravní odborník. Jako zpracovatel posudku jsem vyslovil svoji pochybnost, zda připojení varianty Ss na dálnici D8 Praha - Ústí nad Labem navrženou křižovatkou u Sedlece, peáž silničního okruhu s rozšířenou dálnicí D8 do Březiněvsi a odpojení silničního okruhu navrženou křižovatkou u Březiněvsi je skutečně tím správným dopravním řešením (o technické realizovatelnosti nepochybuji). Z dopravního hlediska se domnívám, zdůrazňuji že jako dopravní laik, že vhodnějším řešením by bylo:

1. Vyloučení peáže silničního okruhu s dálnicí D8. To by znamenalo upravit křižovátku silničního okruhu s dálnicí D8 a hledat pokračování silničního okruhu v navazujícím úseku 520.
2. V případě zachování peáže silničního okruhu s dálnicí D8 upravit obě křižovatky (u Sedlece a u Březiněvsi) tak, aby prioritním směrem byla jízda po okruhu (stejně je řešena peáž silničního okruhu s rychlostní silnicí R7 Praha - Chomutov na začátku úseku 518 Ruzyně - Suchdol ve všech posuzovaných variantách). Peáž s preferencí radiálního směru po dálnici D8 je nesystémovým prvkem na celém silničním okruhu.

Oznamovatel ŘSD ČR potvrdil, že technické řešení vyhodnocené v dokumentaci EIA je nejen realizovatelné, ale v případě realizace i plně funkční. Tímto stanoviskem byla vyloučena možnost vrácení dokumentace EIA k dopracování.

Poznámka:

Určitá oprávněnost názorů zpracovatele posudku na praktickou dopravní využitelnost navrženého řešení vyplynula z kroků Krajského úřadu Středočeského kraje v době dokončování prací na posudku EIA. Jako reakci na předložení dokumentace EIA na úsek silničního okruhu 520 Březiněves - Satalice, který předpokládá křižovatku s dálnicí D8 u Březiněvsí a další pokračování silničního okruhu směrem do Suchdola ve variantě J, zadal KÚ v rámci prací na územním plánu velkého územního celku Pražského regionu (ÚP VÚC PR) prověření možnosti vedení silničního okruhu v úseku 520 v přímé návaznosti na variantu Ss, tedy v trase Suchdol - Řež - Sedlec - Satalice s vyloučením MÚK Březiněves a zařazením MÚK Sedlec. Dále KÚ identifikoval, že ve variantě Ss neexistuje odpovídající náhrada za přivaděč Rybářka, a proto zadal opět v rámci přípravy ÚP VÚC PR navrzení tohoto přivaděče. Oba problémy zpracovává pan ing. arch. M. Körner (Atelier AURS spol. s r.o. Praha, zpracovatel ÚP VÚC PR).

Základním dopravně-inženýrským podkladem pro zpracování dokumentace EIA je elaborát "Dopravně inženýrské podklady pro přípravu staveb silničního okruhu. Podklady pro EIA severozápadní části silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně - D8", zpracovatel Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, duben 2000. Dopravně inženýrská studie je součástí předkládané dokumentace EIA.

Údaje o dopravních zátěžích jsou jedním z nejdůležitějších podkladů pro zpracování dokumentace EIA. Přímo z nich vychází hluková a rozptylová studie. Zpracovatel dokumentace EIA nemá jinou možnost, než převzít údaje o dopravních zátěžích od oznamovatele. Sám nemá prakticky žádnou možnost jak správnost údajů prověřit. Jedinou možností je systematické prověření zátěží na jednotlivých komunikacích a jejich vzájemné porovnání. Tím však může odhalit pouze chyby způsobené chybným součtem (nebo odečtem) zátěží na sousedních úsecích komunikací. Nemá žádnou možnost vyhodnotit logiku zátěží na jednotlivých komunikacích.

Dopravní zátěže byly v předložených dopravně inženýrských podkladech stanoveny souborem programů AUTO - verze 1999. Tento program byl vytvořen přímo na pracovišti zpracovatele dopravně inženýrských podkladů - ÚDI hl. m. Prahy, autorem modelu je pan ing. M. Fuchs. Uvedený model byl až do poloviny devadesátých let prakticky jediným modelem používaným v České republice pro modelování dopravních zátěží. Zhruba od poloviny devadesátých let se u nás začal používat německý program VISION (firma PTV Karlsruhe, SRN). Pro stanovení dopravních zátěží konkrétně slouží moduly VISEM a VISUM. Zástupcem firmy v ČR je společnost CityPlan spol. s r.o. (Ing. Jiří Landa), která model nejen distribuuje v ČR, ale zároveň používá pro stanovení dopravních zátěží. Z pracovišť, zabývajících se modelováním dopravních zátěží na území hl.m. Prahy, začal program VISION používat nejdříve Útvar rozvoje hl.m. Prahy (ÚRM, cca od roku 1997), ÚDI až od roku 2000. Dle zpracovatele dopravně technických podkladů pro potřeby předložené

dokumentace EIA (ÚDI Praha), jsou dopravní zátěže zpracované programem AUTO reálné. Kvantitativní srovnání obou programů však nebylo dosud provedeno.

Oznamovateli jsem tlumočil výhrady, které se k dopravním zátěžím stanoveným v dopravně inženýrských podkladech a použitým v dokumentaci EIA objevily v doručených vyjádřeních. Zpracovatel dopravně inženýrských podkladů ÚDI hl. m. Prahy všechny výhrady odmítl a potvrdil, že si za správností předložených dopravních zátěží stojí. Potvrdil připravenost obhájit svoji práci na veřejném projednání.

Pro potřeby zpracování posudku EIA jsem požádal oznamovatele, aby zajistil kvantitativní vyhodnocení dopravních vztahů mezi západní a východní částí Prahy ve variantách J a Ss (tyto varianty považuji za jediné reálné pro doporučení k další realizaci, proto jsem nepožadoval toto vyhodnocení pro varianty Sc, Sd a T). Z kvantitativního vyhodnocení vyplývá (Příloha posudku č. 80), že předložené dopravní zátěže nejsou zatíženy žádnou hrubou chybou. Hrubou chybou mám na mysli úmyslné nadhodnocení nebo potlačení některého dopravního vztahu, který by nebyl doprovázen odpovídající odezvou v ostatních vztazích. Jak jsem však uvedl výše, na základě údajů v doplněném kvantitativním vyhodnocení nelze vyhodnotit logiku jednotlivých dopravních vztahů.

V případě silničního okruhu kolem Prahy je možné ověřit reálnost a důvěryhodnost stanovených dopravních zátěží v dopravně inženýrských podkladech porovnáním se zátěžemi stanovenými jiným subjektem (Ústav rozvoje hl.m. Prahy, ÚRM) v územních plánech hl.m. Prahy a velkého územního celku Pražského regionu. Provedli jsme porovnání variant J a Ss, dopravní zátěže na silničním okruhu jsme získali z materiálu *ÚP VÚC Pražského regionu, koncept, příloha Modelové zatížení silniční sítě*, Útvar rozvoje hl. m. Praha, ILF Consulting Engineers, s.r.o., AURS, s.r.o., listopad 2000, dopravní zátěže v pražské komunikační síti poskytl přímo zpracovatel dopravní prognózy pro uvedené územní plány ÚRM Praha (Příloha posudku č. 80).

Porovnání dopravních zátěží jsme provedli především na posuzovaném úseku silničního okruhu Ruzyně - Březiněves a dále na vybraných ulicích a silnicích v řešeném území (severozápadní okraj Prahy a okolí). Porovnání je provedeno pro rok 2010 a pro stav s městským okruhem (MO). Stav bez MO nebyl v uvedených územních plánech zpracován.

Porovnání dopravních zátěží na silničním okruhu - varianta J

Hodnoty dopravních zátěží (počet vozidel za den) jsou uvedeny v následující tabulce.

Úsek	EIA	ÚP VÚC PR	%	ÚP hl.m.P.	%
MÚK R/7 - MÚK Horoměřice	51800	50900	98,3	52600	101,5
MÚK Horoměřice - MÚK Výhledy	54900	53000	96,5	54500	99,3

MÚK Výhledy - MÚK Rybářka	55700	55300	99,3	56500	101,4
MÚK Rybářka - MÚK Čimice	77200	70200	90,9	71600	92,7
MÚK Čimice - MÚK II/608	72100	53100	73,6	54300	75,3
MÚK II/608 - MÚK Březiněves	54300	31200	57,5	32200	59,3

EIA - dopravní zátěže dle dopravně inženýrských podkladů použitých v dokumentaci EIA (ÚDI Praha)

ÚP VÚC PR - dopravní zátěže dle ÚP VÚC PR (ÚRM Praha)

ÚP hl.m.P - dopravní zátěže dle ÚP hl.m.P (ÚRM Praha)

% - dopravní zátěže dle ÚP VÚC PR (ÚP hl.m.P) vyjádřené jako procento z dopravní zátěže dle EIA

Z tabulky je zřejmé, že údaje o dopravních zátěžích na silničním okruhu ve variantě J se v úseku MÚK R/7 - MÚK Čimice liší minimálně. Rozdíly mezi jednotlivými zdroji dat jsou menší než 10%. Významně nižší hodnoty udává ÚRM pro navazující úseky MÚK Čimice - MÚK II/608 (73,6 nebo 75,6% hodnoty ÚDI) a MÚK II/608 - MÚK Březiněves (57,5 nebo 59,3% hodnoty ÚDI). Z hlediska dopravy na silničním okruhu tedy lze konstatovat, že dopravní zátěže použité v dokumentaci EIA jsou srovnatelné nebo vyšší než údaje v uvedených územních plánech. Z hlediska vlivů na životní prostředí v okolí trasy silničního okruhu lze konstatovat, že v případě zátěží dle ÚRM by bylo ovlivnění srovnatelné se situací popsanou v dokumentaci EIA v úseku MÚK R/7 - MÚK Čimice a zřejmě nižší v úseku MÚK Čimice - MÚK Březiněves.

Porovnání dopravních zátěží na silničním okruhu - varianta Ss

Varianta Ss byla z hlediska dopravních zátěží prověřována pouze v ÚP VÚC PR. Hodnoty dopravních zátěží (počet vozidel za den) jsou uvedeny v následující tabulce.

Úsek	EIA	ÚP VÚC PR	% EIA
MÚK Tuchoměřice - MÚK V. Přílepy	40200	46700	116,2
MÚK V. Přílepy - MÚK Klecany	39500	39900	101,0
MÚK Klecany - MÚK D8	36800	36900	100,3

EIA - dopravní zátěže dle dopravně inženýrských podkladů použitých v dokumentaci EIA (ÚDI Praha)

ÚP VÚC PR - dopravní zátěže dle ÚP VÚC PR (ÚRM Praha)

% - dopravní zátěže dle ÚP VÚC PR vyjádřené jako procento z dopravní zátěže dle EIA

Z tabulky je zřejmé, že dopravní zátěže na silničním okruhu ve variantě Ss jsou v úsecích MÚK Tuchoměřice - MÚK V. Přílepy a MÚK V. Přílepy - MÚK Klecany v obou modelech prakticky totožné. V úseku MÚK Klecany - MÚK D8 předpokládá ÚP VÚC PR o 16% vyšší zátěže. Z hlediska vlivů na životní prostředí v okolí trasy silničního okruhu lze uvedené rozdíly považovat za nevýznamné.

Porovnání dopravních zátěží na nejdůležitějších ulicích a silnicích v řešeném území (severozápadní okraj Prahy a okolí)

Jelikož základním kritériem pro doporučení varianty J k realizaci v dokumentaci EIA je největší pozitivní přínos této varianty pro dopravní situaci na území hl.m. Prahy, provedli jsme porovnání dopravních zátěží na vybraných komunikacích v severozápadní části Prahy a okolí dle prognózy ÚDI (dokumentace EIA) a dle prognózy ÚRM (ÚP hl.m.P) pro rok 2010.

Porovnání jsme provedli v souboru 39 vybraných úseků. Úseky jsme vybírali podle kritéria významnosti (úseky s vysokými dopravními zátěžemi) a podle kritéria rozdílu dopravní zátěže mezi variantami J a Ss (úseky, ve kterých byly v podkladech ÚDI nalezeny velké rozdíly v dopravních zátěžích mezi variantami J a Ss).

V tabulce (následující strana) jsou porovnávané úseky seřazeny dle hodnoty dopravní zátěže ve variantě Ss. Z tabulky lze vyčíst následující důležité informace:

- Ve 14 úsecích byly stanoveny vyšší zátěže ve variantě Ss v podkladech ÚDI i ÚRM.
- Z toho v 9 úsecích byly rozdíly vyšší v podkladech ÚDI, v 5 úsecích v podkladech ÚRM.
- V 16 úsecích byly stanoveny nižší zátěže ve variantě Ss v podkladech ÚDI i ÚRM.
- Ve všech 16 úsecích byly rozdíly vyšší v podkladech ÚDI.
- V 9 úsecích byly v podkladech ÚDI stanoveny vyšší zátěže ve variantě Ss, zatímco v podkladech ÚRM byly ve variantě Ss stanoveny nižší zátěže.
- Ve 3 úsecích tomu bylo naopak, vyšší zátěže byly stanoveny v podkladech ÚRM, zatímco v podkladech ÚDI byly ve variantě Ss stanoveny nižší zátěže.

Nejdůležitější zjištění je následující:

Podklady ÚDI předpokládají vyšší zátěže ve variantě Ss celkem ve 20 úsecích. V 15 úsecích z těchto 20 předpokládají podklady ÚRM menší rozdíl mezi variantami Ss a J než podklady ÚDI, případně žádný rozdíl nebo naopak vyšší zátěže ve variantě J. Všech těchto 15 úseků se nachází mezi 22 nejvíce dopravně zatíženými. 5 úseků, ve kterých jsou v podkladech ÚRM dopravní zátěže ve variantě Ss vyšší než ve variantě J a tento rozdíl je větší než v podkladech ÚDI, patří mezi méně zatížené úseky.

I když uvedené porovnání podkladů ÚDI a ÚRM není komplexní a vyčerpávající (to není a nemůže být úkolem procesu EIA), lze na základě výše uvedených poznatků učinit závěr, do jaké míry jsou dopravní zátěže dle ÚDI v souladu se srovnávacím modelem ÚRM:

- 1. Dopravní zátěže dle ÚRM do určité míry potvrzují výhodnost varianty J ve srovnání s variantou Ss z hlediska dopravního zatížení pražské komunikační sítě.**
- 2. Rozdíly v dopravních zátěžích mezi variantou J a Ss jsou však dle ÚRM menší a počet ulic s vyššími zátěžemi ve variantě Ss je nižší.**
- 3. Z toho vyplývá, že podklady ÚRM nepotvrdily výhodnost varianty J pro Prahu v takovém rozsahu, jak předpokládaly dopravně inženýrské podklady ÚDI použité v procesu EIA. Je mimo možnosti procesu EIA vyhodnotit, které z použitých podkladů jsou blíže realitě.**

Jednou z nejčastějších výhrad k použitým dopravním zátěžím je skutečnost, že nedostatečně zohledňují důsledky vstupu České republiky do Evropské unie. V některých vyjádřeních je jako samozřejmý důsledek našeho vstupu do EU uváděn dramatický nárůst mezinárodní tranzitní dopravy přes ČR a přes Prahu. Jako doklad pro toto tvrzení je uváděna mapa transevropských silničních koridorů (zdroj TINA SECRETARIAT Vídeň, Rakousko), kde jsou jako koridor IV. zobrazeny dálnice D8, D5, silniční okruh kolem Prahy a dálnice D1 (viz vyjádření občanského sdružení PŘISO; Příloha posudku č. 59). Obrátil jsem se proto s dotazem na prognózu tranzitní dopravy přes ČR po našem vstupu do EU na TINNA SECRETARIAT a pana ing. F. Klouda, ŘSD ČR, Čimice. TINNA SECRETARIAT na můj dotaz neodpověděl, pan ing. F. Klouda zaslal odpověď, která je uvedena v Příloze posudku č. 80. Z odpovědi uvádím nejdůležitější informace:

1. V roce 2000 by po severozápadním segmentu silničního okruhu kolem Prahy projíždělo maximálně 290 těžkých a 520 osobních automobilů za den, které projíždějí tranzitně v různých směrech přes ČR.
2. U těžkých vozů nemají roční variace příliš velké rozptyly, u osobních je letní špička zřejmě značná, patrně až 50% i více.
3. Výhledový nárůst dopravy k roku 2030 v ČR se předpokládá cca o 60% v celorepublikovém průměru na síti dálnic a rychlostních silnic.
4. Vliv vstupu do EU dnes nikdo neumí odhadnout, nejsou však žádné důvody předpokládat několikanásobný nárůst, neboť zejména diskutovaný tranzit ze současného Německa (a Skandinávie) směrem na jih má dnes k dispozici na německém území další kapacitní komunikaci přes Hof, která má zatím značné kapacitní rezervy.

Podle mého názoru je třeba vzít ještě v úvahu skutečnost, že posuzovaný úsek silničního okruhu Ruzyně - Březiněves bude poměrně málo atraktivní pro mezinárodní tranzitní dopravu. V následující tabulce jsou uvedeny vzdálenosti (km) po silničním okruhu mezi nejvýznamnějšími radiálními vstupujícími do Prahy, vždy pro směr zahrnující posuzovaný úsek Ruzyně – Březiněves (sloupec 518-9) a pro opačný směr, který se posuzovanému úseku vyhýbá (sloupec bez označení).

Spojení, která jsou kratší přes posuzovaný úsek Ruzyně – Březiněves, jsou vyznačena tučně.

D3		R4		D5		D8		D11		
518-9		518-9		518-9		518-9		518-9		
91,08	10,45	80,96	20,57	64,46	37,07	64,02	37,51	82,94	18,59	D1
		91,41	10,12	74,91	26,62	53,57	47,96	72,49	29,04	D3
				85,03	16,50	43,45	58,08	62,37	39,16	R4
						26,95	74,58	45,87	55,66	D5
								82,61	18,92	D8

Z tabulky je zřejmé, že kratší jsou spojení pouze mezi radiálami R4-D8, D5-D8 a D5-D11. Ve všech ostatních případech je kratší spojení mimo úsek Ruzyně – Březiněves.

Z uvedeného IV. koridoru bude pro dopravu ve směru D8 - D1 atraktivnější východní část okruhu, pro dopravu ve směru D5 - D1 zase západní část okruhu. Posuzovaný úsek silničního okruhu by byl atraktivní pouze pro směr D5 - D8 (tedy z Německa do Německa přes Prahu), o jeho reálném využívání lze ovšem pochybovat.

Jelikož doporučuji provést konečnou volbu mezi variantami J a Ss na úrovni územního plánu VÚC Pražského regionu, bylo by vhodné jako jedno z kritérií důkladněji prověřit prognózu tranzitní dopravy v posuzovaném úseku silničního okruhu.

Jelikož problém důvěryhodnosti použitých dopravních zátěží bývá ve větší či menší míře diskutován prakticky v každém procesu EIA pro silniční stavbu, je nezbytné připravit pro tuto diskusi odpovídající podklady. Dopravní zátěže jsou základním vstupním podkladem pro zpracování hlukové a rozptylové studie. Případné nepřesnosti ve stanovení dopravních zátěží se projeví ve vypočítaných hodnotách hlukové zátěže a imisních charakteristik (koncentrace znečišťujících látek v ovzduší, doby překročení hygienických limitů) v okolí posuzovaných komunikací. Způsob, jak se s tímto problémem vypořádat, ukázal v dokumentaci EIA pro SO kolem Prahy, stavbu 513 Lahovice - Vestec - Jesenice RNDr. Petr Anděl CSc. Ve zvolených bodech v okolí posuzované komunikace (nejbližší objekty obytné zástavby) stanovil závislost hluku a imisních koncentrací znečišťujících látek v ovzduší na dopravní zátěži na posuzované komunikaci. Z uvedených závislostí získal informaci, jakým způsobem mohou případné nepřesnosti v dopravních zátěžích ovlivnit hlukové zatížení a imisní situaci vybraných objektů vzhledem k limitním hodnotám. V bodech, kde hluková a rozptylová studie předpověděly hodnoty hluku a imisních charakteristik pod limitními hodnotami, je možné z uvedených závislostí stanovit rezervu v dopravních zátěžích, tj. při jakém navýšení dopravní zátěže, použité v hlukové a rozptylové studii, bude dosaženo limitní hodnoty.

Stejný postup jsem použili v případě předkládaného posudku EIA na úsek silničního okruhu 518 a 519 Ruzyně - Březiněves. Výsledky jsou uvedeny v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.*

7.2. Informace o zájmovém území

Při vyhodnocení zájmového území stavby použili zpracovatelé dokumentace EIA a jejich spolupracovníci všechny obvyklé zdroje informací - mapové podklady, archivní údaje, konzultace se znalci místních poměrů a vlastní terénní průzkum. Pro všechny složky životního prostředí byly shromážděny dostatečné údaje pro potřeby procesu EIA. U většiny složek životního prostředí lze prezentované údaje hodnotit jako nadstandardní. Vedle obvyklých informací o zájmovém území, které jsou standardně uváděny v dokumentacích EIA na základě požadavků zákona č. 244/1992 Sb., obsahuje předložená dokumentace EIA i údaje neobvyklé. Konkrétně se jedná o staré ekologické zátěže v zájmovém území. To je třeba ocenit, neboť přítomnost staré ekologické zátěže v trase posuzované komunikace může její realizaci významně zkomplikovat.

Připomínku mám ke kapitole *C.II.A.1. O vzduší*. Při popisu kvality ovzduší zpracovatelé dokumentace konstatují, že stávající imisní situaci v okolí posuzovaných komunikací na území Středočeského regionu nelze kvalifikovaně odhadnout, neboť v zájmovém území není dostatečná síť měřících stanic a pro sledovanou oblast nebylo dosud provedeno kompletní modelové hodnocení kvality ovzduší. Takové hodnocení bylo zpracováno pro území hl.m. Prahy a stávající i výhledové imisní pozadí je tedy dostupné pro okolí velké části varianty J. Důvodem, proč nebylo imisní pozadí na území Prahy v dokumentaci EIA využito je snaha, aby úroveň údajů pro všechny posuzované varianty byla srovnatelná. To je pochopitelný a akceptovatelný důvod. Na druhé straně je třeba vzít v úvahu, že jedním z nejdůležitějších negativních vlivů varianty J je očekávané zhoršení imisní situace v okolí silničního okruhu, zejména pak na území Suchdola v blízkosti portálů tunelů a výdechů vzduchotechniky. Tedy na území hl. m. Prahy, pro které jsou dostupná data o imisní situaci. V doplnění podkladů, které jsem si vyžádal pro zpracování posudku (optimalizace tunelů ve variantě J, vyhodnocení závislosti imisních koncentrací znečišťujících látek v ovzduší na dopravní zátěži silničního okruhu; Příloha posudku č. 81), je imisní pozadí zohledněno.

Standardní až nadstandardní je úroveň prezentace informací o zájmovém území. Informace jsou prezentovány v textové, tabulkové nebo grafické podobě. Některé složky životního prostředí jsou popsány v samostatných studiích společně s vyhodnocením vlivu posuzované komunikace (ovzduší, hluková situace, povrchové a podzemní vody, fauna a flóra, krajinný ráz). Nejdůležitější informace z těchto studií jsou ve stručné a přehledné podobě shrnuty ve vlastním textu dokumentace EIA. Velmi dobrá je kvalita a úroveň zpracování mapových listů, ve kterých jsou zobrazeny v grafické podobě nejdůležitější údaje o zájmovém území. Velmi dobře je zajištěno propojení vlastního textu dokumentace se samostatnými studiemi a s mapovými listy.

Celkově mohu konstatovat, že se zpracovatelům dokumentace EIA podařilo shromáždit neobvykle obsáhlé množství informací o zájmovém území. Rozsah, podrobnost a důvěryhodnost prezentovaných informací je dostatečná pro

odpovídající vyhodnocení vlivů posuzovaných variant silničního okruhu na jednotlivé složky životního prostředí.

7.3. Metody hodnocení vlivů na životní prostředí

Pro hodnocení vlivů na životní prostředí byly v dokumentaci EIA použity jak obvyklé, tak i ne zcela obvyklé metody. Použití některých metod, které bych při hodnocení vlivů na životní prostředí tak konfliktní stavby předpokládal, postrádám.

Úplně chybí prezentování výsledků "scopingu", tedy identifikace očekávané významnosti jednotlivých vlivů na životní prostředí. Scoping je jednou z úvodních fází procesu EIA, ve které se zpracovatel dokumentace snaží odhadnout, jak významné budou vlivy posuzované stavby na jednotlivé složky životního prostředí. Využívá vlastních zkušeností s obdobnými stavbami, diskutuje s občany a odborníky, studia literatury atd. Je zcela evidentní, že zpracovatelé předkládané dokumentace EIA měli velmi dobré znalosti o významnosti jednotlivých vlivů na životní prostředí. Předkládaná dokumentace EIA není první dokumentací pro posuzované stavby. V roce 1999 zpracovali ing. B. Sulek CSc. a ing. M. Lauerman dokumentaci EIA na stavbu silničního okruhu 518 Ruzyně – Suchdol a v témže roce zpracovala ing. M. Vrdlovcová dokumentaci EIA na stavbu silničního okruhu 519 Suchdol – Březiněves. Dokumentace byly předloženy příslušným obcím, dotčeným orgánům státní správy a veřejnosti k vyjádření. Na základě doručených vyjádření byly obě dokumentace vráceny příslušným orgánem k doplnění o vyhodnocení dalších variant. Na základě tohoto požadavku předložil oznamovatel novou dokumentaci EIA zpracovanou ing. M. Vrdlovcovou a ing. M. Lauermanem společně pro oba úseky silničního okruhu 518 a 519 Ruzyně – Suchdol – Březiněves. Na začátku práce na nové dokumentaci měli zpracovatelé nepochybně dostatek informací o tom, jaký význam jednotlivým vlivům přikládají autoři doručených vyjádření. Bohužel, v nové dokumentaci EIA není o historii procesu EIA posuzovaných staveb žádná zmínka.

Je však třeba konstatovat, že absence výsledků scopingu není tak závažný nedostatek, který by mohl zpochybnit dokumentaci EIA jako takovou. Pouze komplikuje počáteční orientaci čtenáře dokumentace v řešené problematice, zejména pokud je to jeho první setkání s posuzovanými stavbami. Většina účastníků procesu EIA, kteří podali vyjádření k dokumentaci EIA, měla dostatek informací z přerušených procesů EIA na obě stavby a významnost jednotlivých vlivů na životní prostředí jednoznačně vyplývá z obsahu příslušných kapitol v nové dokumentaci EIA.

Dokumentace EIA obsahuje vyhodnocení vlivů všech posuzovaných variant silničního okruhu na jednotlivé složky životního prostředí podle požadavků zákona č. 244/1992 Sb., konkrétně dle Přílohy č. 3 uvedeného zákona.

Vlivy emisí z automobilové dopravy na ovzduší a zprostředkovaně na obyvatele jsou vyhodnoceny kvantitativně v rozptylové studii. Rozptylovou studii zpracoval Ing. Václav Píša CSc., Ateliér ekologických modelů modelem ATEM. Tento model je jedním ze dvou nejlépe propracovaných programů pro předpovídání imisních

koncentrací v okolí zdrojů znečišťování ovzduší. Druhým je komerčně dostupný program SYMOS 97 (Věstník MŽP 3/1998). Model ATEM je standardně používán pro vyhodnocování emisní a imisní situace na území hl. m. Prahy a byl rovněž využit pro zpracování prognózy imisní situace pro rok 2010 zpracované v rámci ÚP hl. m. Prahy.

Vzhledem ke skutečnosti, že údaje o imisním pozadí jsou k dispozici pouze pro území hl. m. Prahy (na základě hodnocení ÚPn 2010) a většina tras posuzovaných variant je vedena mimo území Prahy, je posouzení imisní zátěže zpracováno jednotně bez imisního pozadí.

Znamená to, že v tomto případě jsou v zájmovém území vyhodnoceny pouze imisní hodnoty z plánovaného silničního okruhu a stávající silniční sítě. To je zcela běžný postup v případech, kdy není dostatek informací o celém imisním pozadí řešeného území. Rozptylová studie prokázala, že jedním z nejdůležitějších negativních vlivů varianty J je očekávané zhoršení imisní situace v blízkosti portálů tunelů a výduchů vzduchotechniky na území Suchdola. Proto jsem si pro zpracování posudku vyžádal vyhodnocení optimalizace tunelů ve variantě J z hlediska znečišťování ovzduší. Jelikož jsou pro území Suchdola (obdobně jako pro celou Prahu) údaje o celém imisním pozadí známy, je v doplňujících výpočtech celkové imisní pozadí Prahy zahrnuto (Příloha posudku č. 81). Výsledky jsou uvedeny v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.*

Základním vstupem pro zpracování rozptylové studie je dopravní zatížení na posuzované komunikaci a na ostatních komunikacích v zájmovém území. Tento podklad přebírá zpracovatel rozptylové studie od oznamovatele, za správnost dopravních zátěží odpovídá oznamovatel (viz text na začátku kapitoly 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*). Aby bylo možné získat představu o vlivech případných nepřesností v dopravních zátěžích na kvalitu ovzduší v blízkosti silničního okruhu, požádal jsem zpracovatele rozptylové studie o zpracování závislosti imisních koncentrací oxidů dusíku (NO_x) na dopravním zatížení příslušných úseků silničního okruhu (Příloha posudku č. 81). V modelových výpočtech byly porovnávány změny imisní zátěže v okolí SO ve variantách J a Ss při hypotetických intenzitách dopravy na SO na úrovni 75 %, 100 %, 125 %, 150 % a 200 % původního zadání. Výsledky jsou uvedeny v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.*

Z analýzy výsledků rozptylové studie vyplývá, že změny vypočtených koncentrací v některých profilech na území Prahy nesledují trendy změn v dopravních zátěžích. Zpracovatel hodnocení kvality ovzduší doložil k těmto profilům podrobný rozbor emisních a imisních hodnot, s prezentací příspěvků všech zdrojů, které se na výsledné koncentraci v každém profilu podílejí (Příloha posudku č. 81). Z tohoto rozboru vyplývá, že na vypočtené hodnotě v daném profilu se mohou významnou měrou podílet jiné zdroje než je doprava v tomto profilu a výsledky pak mohou působit nelogicky. Toto vysvětlení považuji za dostatečné. Vyvrátilo možné pochybnosti o správnosti výsledků rozptylové studie.

Součástí rozptylové studie je vyhodnocení zdravotních rizik ve vybraných profilech na území Prahy. Hodnoty indexu rizika HI byly stanoveny na základě průměrných ročních koncentrací NO_x. Pro účel porovnání přínosu jednotlivých variant považují použitou metodiku za adekvátní.

Standardním způsobem je zpracována hluková studie. Zpracovatelem je ing. L. Ládyš, EKOLA Praha, ke zpracování byl použit standardní program HLUK+, verze 5.02. Tento program vychází ze schválené metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy: *"Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z pozemní dopravy"*, VÚVA Brno 1991 a *"Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy"*, Zpravodaj MŽP ČR č. 3/1996. Výpočty byly provedeny pro noční období a na základě výsledků byl stanoven počet objektů zasažených nadlimitním hlukem. Navržena byla protihluková opatření a výpočtem byla ověřena jejich účinnost.

Hluková studie byla zpracována v roce 2000. Zpracovatel předpokládal použití hygienických limitů vyplývajících z vyhlášky MZdr ČSR č. 13/1977 Sb. Vyhláška stanovila základní limit 50 dB pro denní dobu a 40 dB pro noční dobu. Tyto základní limity použil zpracovatel hlukové studie, nevyužil možnost použití korekcí +5 dB, případně +10 dB. Od 1. ledna 2001 platí nový předpis v oblasti hluku - nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Tento předpis zachoval základní hygienický limit 50 dB pro denní dobu a 40 dB pro noční dobu. Pro území a stavby pro bydlení stanovil korekci +5 dB a pro území a stavby pro bydlení v okolí hlavních komunikací, kde je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující a v ochranném pásmu drah stanovil další korekci +5 dB. Pro obytnou zástavbu v okolí hlavních komunikací proto lze (a prakticky tak hygienická služba postupuje) použít limit 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu. Výjimkou jsou úseky hlavních komunikací, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích není rozhodující (např. tam, kde je rozhodující hluk z letecké dopravy, podrobněji dále v textu). Tam lze předpokládat použití pouze korekce +5 dB pro území a stavby pro bydlení. Limit pro denní dobu v těchto lokalitách bude 55 dB, pro noční dobu 45 dB. Tato nová skutečnost významným způsobem modifikuje pohled na problematiku hluku u posuzovaných staveb silničního okruhu 518 a 519 Ruzyně - Březiněves. Předkládaný posudek již respektuje nařízení vlády č. 502/2000 Sb.

Specifickým rysem posuzované stavby je blízkost letiště Ruzyně a ovlivnění některých obyvatel (zejména ve variantě J) jak hlukem z leteckého provozu, tak hlukem z automobilového provozu ze silničního okruhu. Zpracovatel hlukové studie správně konstatuje, že sumární vyhodnocení obou zdrojů hluku nelze provést. Odvolává se na vyhlášku č. 13/1977 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, která udává rozdílné limity pro hluk z letecké dopravy a pro hluk ze silniční dopravy. Prakticky stejně se k problému staví nařízení vlády č. 502/2000 Sb., které nahradilo vyhlášku č. 13/1977 Sb. od počátku roku 2001. Různé zdroje hluku mají své vlastní limity, které musí být, nezávisle na sobě, dodrženy. Jedinou vazbou, kterou mezi sebou různé zdroje hluku mají, je použití korekcí. Základní hladina hluku ve venkovním prostoru (s výjimkou hluku z leteckého provozu) je 50 dB. Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina hluku se stanoví součtem této základní hladiny a příslušných korekcí. Pro stavby a území pro bydlení je stanovena korekce +5 dB.

V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující a v ochranném pásmu drah, se použije další korekce +5 dB. Limit pro venkovní prostor v obytném území v okolí silničního okruhu tedy je 60 dB. Z uvedené formulace vyplývá, že v okolí hlavních komunikací, kde je dominantní hluk z letecké dopravy, nelze korekci +5 dB použít. Zde proto bude limitní hodnota 55 dB. Tím je zajištěna přísnější ochrana objektů ovlivněných leteckou dopravou před hlukem ze silniční dopravy. Základní hladina hluku z leteckého provozu ve venkovním prostoru je 65 dB bez možnosti použití dalších korekcí pro stavby a území pro bydlení. Uvedené hodnoty platí pro denní dobu, pro noční dobu jsou o 10 dB nižší.

Z hlukové studie (tabulky č. 28 a 29 na str. 45 a grafické zobrazení izofon z letecké dopravy) vyplývá, že hluk z letecké dopravy může být v roce 2010 dominantní v lokalitách Kněževes, Přední Kopanina, Tuchoměřice, Na Padesátníku, Nebušice, Horoměřice a Suchdol - Výhledy. Zda je v konkrétním případě jednotlivých objektů dominantní hluk z letecké nebo silniční dopravy bude stanoveno v dalších fázích přípravy záměru na základě výsledků podrobné hlukové studie.

Základním vstupem pro zpracování hlukové studie je dopravní zatížení na posuzované komunikaci. Tento podklad přebírá zpracovatel hlukové studie od oznamovatele, za správnost dopravních zátěží odpovídá oznamovatel (viz text na začátku kapitoly 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*). Aby bylo možné získat představu o vlivech případných nepřesností v dopravních zátěžích na hlukové zátěže objektů v okolí silničního okruhu, je podobně jako v případě rozptylové studie v posudku vyhodnocena závislost hluku na dopravních zátěžích ve vybraných bodech v okolí okruhu. Výsledky jsou uvedeny v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení*.

Jedinou výhradou, kterou jako zpracovatel posudku EIA mohu k hlukové studii mít, je grafické prezentování výsledků hlukové studie pouze originálními výstupy z programu HLUK+. Tyto výstupy jsou nepřehledné a pro laika prakticky nepoužitelné. Program HLUK+ neumožňuje převod výstupů a jejich prezentaci v jiné přehlednější podobě (např. v rastrových mapách území nebo ve vektorových mapách technické studie). Jediná možnost je ruční překreslení do jiného podkladu. Pro snadnější orientaci laické veřejnosti by takový zákres byl vhodný. Jedná se však pouze o formální připomínku, která nic nemění na výsledcích hlukové studie. Interpretace výsledků však bude muset být upravena podle nařízení vlády č. 502/2000 Sb.

Odpovídající pozornost je věnována vlivům posuzovaných staveb na krajinný ráz. Posouzení provedl jeden z našich předních odborníků doc.ing.arch. I. Vorel CSc. Použil vlastní metodu hodnocení krajinného rázu, která vychází ze zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Jak zpracovatel uvádí, výklad jednotlivých pojmů v použité metodice koresponduje s metodikou používanou správou CHKO ČR (Správa chráněných krajinných oblastí ČR) a s návrhem metodického doporučení AOPK ČR (Agentura ochrany přírody a krajiny ČR).

Součástí posouzení vlivu na krajinný ráz je vyhodnocení vlivu na archeologické lokality. Zpracovatelkou je PhDr. Ivana Vojtěchovská, Středočeské muzeum Rožtoky. Vyhodnocení je provedeno na základě archivních údajů, nebylo provedeno žádné terénní šetření. To je pro současnou fázi přípravy záměry obvyklý a postačující přístup. Případný terénní průzkum bude proveden před zahájením zemních prací, případně v průběhu zemních prací na základě odkrytí archeologických nálezů.

Vlivy na povrchové vody jsou vyhodnoceny ve Vodohospodářském posouzení, které zpracovala společnost ENVISYSTEM s.r.o. Odpovídajícím způsobem je vyhodnocen odtok dešťových vod (podzemní a přímý) a kapacita navržených retenčních objemů. Použití 6-ti hodinového deště s periodicitou 10, 20, 50 a 100 let pro výpočty je obvyklé. Velmi dobré je vyhodnocení vlivů chemické údržby silničního okruhu na kvalitu povrchových vod, konkrétně na koncentraci chloridů. Zvolení průtoku Q_{210} pro výpočet výsledné koncentrace chloridových iontů v recipientech považuji za správný krok směrem k reálným předpovědím zatížení recipientů posypovými solemi. Často používaný průtok Q_{355} naopak přináší značně nadhodnocené a nereálné výsledky. Cenné je porovnání předpokládaných hodnot odtoku chloridů z vozovky s naměřenými koncentracemi chloridů v usazovacích nádržích dálnice D1 v povodí vodárenské nádrže Želivka. Vodohospodářské posouzení neobsahuje vyhodnocení vlivů silničního okruhu na podzemní vody, zejména na využívané zdroje (studny, vrty). To je dostatečným způsobem pro potřeby procesu EIA provedeno přímo v dokumentaci EIA.

Závěrečné vyhodnocení variant a doporučení varianty J k realizaci bylo provedeno na základě výsledků multikriteriálního hodnocení všech variant. V dokumentaci EIA jsou prezentovány pouze výsledky multikriteriálního hodnocení, vlastní hodnocení prezentováno není. Podle mého názoru není použití metody multikriteriálního hodnocení v současné fázi posuzování variant vhodné. Z podkladů shromážděných v procesu EIA vyplývá, že v úvahu přichází realizace dvou variant – J a Ss (případně modifikace varianty Ss). Nereálnost variant T, Sc a Sd v porovnání s variantami J a Ss je natolik zřejmá, že je možné tyto varianty vyloučit jednodušším, přehlednějším a zejména pro laickou veřejnost srozumitelnějším způsobem než je metoda multikriteriální analýzy.

Jak vyplývá z ostatních kapitol posudku, nelze v procesu EIA jednoznačně doporučit jednu z variant J nebo Ss k realizaci, nebo obráceně řečeno jednu z těchto variant vyloučit jako nepřijatelnou z hlediska vlivů na životní prostředí. Toto rozhodnutí bude, dle mého názoru možné učinit na úrovni územního plánu, konkrétně územního plánu velkého územního celku Pražského regionu. Zde jako jednu z možných metod pro získání dostatečných podkladů je možné použít metodu multikriteriálního hodnocení. Ovšem nepochybně širěji pojatou jak v hodnocených kritériích, tak v spektru zúčastněných odborníků. Podmínkou pro úspěšnou aplikaci metody multikriteriálního hodnocení je dosažení co nejširšího konsensu ve výběru kritérií a způsobu jejich hodnocení a vzájemného porovnávání. Multikriteriální hodnocení musí být provedeno přehledně a srozumitelně tak, aby i laická veřejnost byla schopna předloženým výsledkům porozumět.

Závěr kapitoly 7. *Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací.*

Na závěr této kapitoly posudku mohu konstatovat, že vstupní informace a použité metody hodnocení jsou dostatečné pro vyhodnocení předložených variant silničního okruhu v úseku Ruzyně – Březiněves, pro zpracování posudku a pro formulaci návrhu stanoviska. Vstupní informace a použité metody hodnocení umožňují naplnit cíle procesu EIA, tj. vyhodnotit posuzované varianty z hlediska vlivů na životní prostředí, sestavit jejich pořadí a určit akceptovatelné varianty (v návrhu stanoviska varianty Ss a J) pro komplexní vyhodnocení, ve kterém budou vedle parametrů životního prostředí uplatněny i parametry technické, dopravní, urbanistické, ekonomické, společenské, politické atd. Toto komplexní vyhodnocení variant vybraných v procesu EIA završené výběrem vítězné varianty k realizaci by mělo být provedeno na úrovni územního plánu velkého územního celku Pražského regionu. Na základě podkladů, které jsem měl k dispozici v procesu EIA, jsem přesvědčen, že tyto podklady nejsou dostatečné ke konečnému výběru varianty k realizaci. Pro variantu Ss bude nezbytné upravit a doplnit dopravní systém minimálně severní části Prahy a obě varianty Ss a J vyhodnotit v delším časovém úseku než je rok 2010.

8. Návrh technického řešení vzhledem k dosaženému stupni poznání, pokud jde o vyloučení nebo omezení znečišťování či poškozování životního prostředí

Silnice je standardní stavba, která vyvolává poměrně jednoznačné, dobře známé a poměrně snadno pochopitelné negativní vlivy na svoje okolí. Ve volné krajině poskytuje projektantovi relativně málo možností pro uplatnění neobvyklých technických řešení. Z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí jsou nejdůležitějšími parametry vhodné směrové vedení silnice a vhodné výškové uspořádání (podélný profil). Optimálním zvolením těchto dvou parametrů lze ve volné krajině většinu negativních vlivů výstavby a provozu konkrétní komunikace eliminovat do té míry, že není nutné realizovat žádné nadstandardní technické řešení. Pokud se nepodaří pouhou úpravou směrového vedení a podélného profilu komunikace odstranit všechny významné negativní dopady, je nezbytné v kritických úsecích uplatnit odpovídající technické řešení navíc: např. protihlukové valy nebo stěny, přechody pro pěší a cyklisty, přechody pro zvěř (mosty komunikace nebo biomosty nad komunikací) atd.

Zvláštním případem je vedení silnice po mostním objektu nebo v tunelu. Tato řešení jsou obvykle vyvolána geomorfologií terénu, když je nezbytné překonat hluboké údolí většinou s vodním tokem po mostním objektu nebo naopak příkré stoupání kopců a pohoří. Mostní objekt nebo tunel je vkládán do trasy v případě, že nelze navrhnout standardní řešení, kterým je vedení silnice v násypu nebo zářezu. V případě tunelu existují dvě možnosti - tunel ražený nebo hloubený. Z hlediska vlastní komunikace a provozu na ní není mezi raženým a hloubeným tunelem podstatný rozdíl. Z hlediska vlivů na životní prostředí však je rozdíl významný, výstavba raženého tunelu se projeví na zemském povrchu minimálně, zatímco při výstavbě hloubeného tunelu se veškeré stavební práce projeví negativně na zemském povrchu. V posledních letech se objevil nový prvek při projektování a výstavbě komunikací, kdy mosty a tunely jsou do trasy vkládány nejen z důvodů geomorfologických (nutnost překonání údolí nebo kopce), ale rovněž z důvodů řešení konfliktů se zájmy ochrany životního prostředí (např. výstavba mostních objektů nebo tunelů v místech migračních tras zvěře, vedení komunikace v tunelu v úsecích s obytnou zástavbou).

Odlišná situace je u komunikací v městské zástavbě. Zde je projektant omezován a limitován charakteristikami území, kde má být silnice postavena. Směrové vedení je obvykle poměrně jednoznačně určeno okolní zástavbou a inženýrskými sítěmi a dalšími vztahy a vazbami v zastavěném území. Rovněž možnosti úpravy podélného profilu jsou ze stejných důvodů jako v případě směrového vedení většinou omezené. Na jedné straně má projektant omezené možnosti v úpravách směrového a výškového vedení komunikace v městské zástavbě, na druhé straně jsou negativní vlivy výstavby a zejména provozu komunikace obvykle velmi výrazné, zejména na obyvatele žijící v okolních objektech. Z uvedeného rozporu vyplývá nezbytnost

zařazování technicky neobvyklých a náročných řešení v městské zástavbě. Prvky jako např. mosty, tunely, polozakryté zářezy (galerie), protihlukové stěny nebo tubusy, nadchody a podchody pro pěší a cyklisty, ozelenění betonových stěn atd. se v městském prostředí stávají standardními součástmi silničních staveb, o jejichž účelnosti nebo případně nutnosti nejsou žádné pochyby. Je možné dokonce konstatovat, že v současné době podle technické úrovně silničních staveb (především v městském prostředí ale i ve volné krajině) lze usuzovat na ekonomickou, technickou a společenskou vyspělost jednotlivých států.

V případě posuzovaného úseku silničního okruhu Ruzyně - Březiněves se v jednotlivých variantách střídají jednoduché úseky ve volné krajině s komplikovanými úseky, ve kterých komunikace překonává hluboká údolí (údolí Vltavy, údolí Únětického potoka, Čimické údolí, Dražanské údolí) a geomorfologické překážky (tunely Řivnáč, Husinec, Rybářka, Zámky). Pouze výjimečně prochází trasa silničního okruhu přímo obytnou zástavbou (varianta J zástavbou Suchdola).

Úseky ve volné krajině jsou navrženy se snahou maximálně se vyhýbat obytné zástavbě nejbližších obcí. Podélný profil je navržen tak, aby vozovka silničního okruhu byla vedena co nejvíce v zářezu. To má pozitivní dopad na ochranu okolních obcí před hlukem i na příznivější začlenění tělesa silničního okruhu do krajiny. Platí to především pro variantu J, která je vedena prakticky v celém úseku v zářezu (pochopitelně s výjimkou úseků navazujících na mostní objekty). V ostatních variantách jsou zastoupeny i úseky vedené v násypu.

Za technicky náročné, nicméně standardní části silničního okruhu lze označit mimoúrovňové křižovatky (MÚK). Všechny mimoúrovňové křižovatky byly navrženy a v dokumentaci EIA vyhodnoceny v jediné variantě lokalizace a technického řešení. Každá křižovatka musí splňovat především dopravní a technická kritéria. Musí být navržena na správném místě a musí zajistit bezproblémové rozvádění dopravy. Podle místních podmínek se při posuzování různých variant lokalizace a technického řešení uplatní kritéria ochrany životního prostředí. Dle údajů uvedených v dokumentaci EIA a v dalších podkladových materiálech jsou kritéria ochrany životního prostředí významná zejména u MÚK Čimice a MÚK Rybářka ve variantě J. U MÚK Čimice je významný zásah do okolních cenných biotopů, především do aleje podél cesty spojující Čimice a Dražanské údolí. V dokumentaci EIA je posouzeno řešení křižovatky dle územního plánu hl.m. Prahy. Toto řešení preferuje ochranu okraje Dražanského údolí před ochranou aleje, která bude stejně přerušena silničním okruhem. Tento přístup považuji za logický, pokud bude varianta J realizována. V případě MÚK Rybářka bude výsledný tvar křižovatky určen především vybraným technickým řešením mostního objektu přes údolí Vltavy (viz dále).

Z mostních objektů je ve všech variantách z technického hlediska i z hlediska vlivů na životní prostředí nejvýznamnější mostní objekt přes údolí Vltavy. Svými technickými parametry (výška nad terénem a délka) a požadavky na ochranu životního prostředí (přímé stavební zásahy do obou vltavských břehů, estetické působení z hlediska krajinného rázu) představuje velmi náročné technické dílo. V dokumentaci EIA byla věnována největší pozornost přemostění vltavského údolí ve variantě J. Vyhodnoceny byly tři varianty mostu: základní varianta J - obvyklý

most s jízdními pásy v jedné úrovni, podvarianta Jr - dvoupatrový most zhruba ve stejné niveletě s jízdními pásy ve dvou úrovních nad sebou, podvarianta Jn - nízkovodní most s obvyklým uložením pásů v jedné úrovni, která je blíže k hladině Vltavy ve srovnání se základní variantou J. Jako vhodnější řešení bylo poměrně jednoznačně vyhodnoceno vedení mostního objektu ve vyšší úrovni dle varianty J nebo Jr. Dostupné podklady v procesu EIA však neumožňují jednoznačné doporučení jedné z variant J nebo Jr. Varianta Jr (dvoupatrový most) prokázala technickou realizovatelnost řešení, ve kterém je vyloučen zásah do svahů údolí mezi předpolím mostu (místem, kde se most odpojuje od terénu) a pilířem mostu, který bude umístěn těsně u břehu Vltavy a to i během výstavby mostu. Na svazích se nachází přírodní památka (PP) Sedlecké skály na levém břehu a PP Zámky na pravém břehu Vltavy. Tuto podmínku je nezbytné zahrnout jako jedno z hlavních kritérií pro výběr konkrétního řešení mostního objektu ve variantě J. Další podmínkou je, aby předpolí mostu byla položena co nejvýše, aby nezasahovala do uvedených přírodních památek. V ostatních variantách nebyl mostní objekt vyhodnocen ve variantách. Nicméně doporučení pro výběr konkrétního řešení budou obdobná jako v případě varianty J. Reálnost vyloučení zásahu do svahů údolí mezi předpolím mostu a břehem Vltavy bude nezbytné prověřit technickou studií. Zbývající velké mostní objekty stojí svými rozměry a významem na nižší úrovni než přemostění Vltavy a nevyžadují tak mimořádnou pozornost při hledání optimální varianty. Nicméně výběr konkrétního řešení musí rovněž respektovat zájmy ochrany přírody a krajiny.

Za technicky nejnáročnější úseky lze, vedle přemostění Vltavy, označit tunelové úseky. Ražené tunely jsou navrženy ve variantách Sc a Sd (tunely Řivnáč a Husinec) a ve variantě J (tunel přivaděče Rybářka). Hloubené tunely jsou navrženy ve variantě J - tunel Suchdol a v podvariantě Jr tunel Zámky. Výstavba tunelu Suchdol je vyvolána požadavky na ochranu obyvatel Suchdola. Geomorfologické poměry by umožnily vedení silničního okruhu v zářezu. Proto lze toto technické řešení označit jako nadstandardní. Prioritou je ochrana obyvatel a zachování bezproblémového propojení mezi centrální částí Suchdola (lokality Budovec a Výhledy) a Starým a Novým Suchdolem. Toto řešení má ovšem i negativní dopady, zejména na podzemní vody.

Technická úroveň tunelu z hlediska ochrany životního prostředí se projeví zejména v řešení vzduchotechniky ve vztahu k rozptylu emisí z dopravy. Na požádání zpracovatele posudku zajistil oznamovatel zpracování studie optimalizace vzduchotechniky tunelů Suchdol a Rybářka. Tato studie prokázala, že vzduchotechniku těchto tunelů lze navrhnout a realizovat tak, že v obytné zástavbě a na rozvojových plochách Suchdola nebude docházet k překračování imisních limitů znečišťujících látek v ovzduší (Příloha posudku č. 81).

Hloubený tunel Zámky je navržen ve variantě Jr (dvoupatrový most). Toto řešení je nepochybně vhodnější než pouhý biomost navržený v základní variantě J. Je evidentní, že i ve variantě J by bylo vhodné realizovat místo biomostu hloubený tunel. Výstavba hloubeného tunelu Zámky je ovlivněna výškou předpolí mostu přes vltavské údolí na pravém břehu Vltavy nad hladinou Vltavy (dnem údolí). Za

prvořadé kritérium považují lokalizaci předpolí mostu nad hranicí PP Zámky. Konkrétní lokalizace předpolí mostu potom určí tvar tunelu Zámky.

Závěr kapitoly 8. Návrh technického řešení vzhledem k dosaženému stupni poznání, pokud jde o vyloučení nebo omezení znečišťování či poškozování životního prostředí

Z obsahu této kapitoly vyplývá, že nejvyšší počet nadstandardních technických staveb obsahuje varianta J (mosty přes údolí Vltavy, Čimické údolí, Dražanské údolí, hloubené tunely Suchdol a Zámky, ražený tunel Rybářka). Ve variantách Sc a Sd je přemostění Vltavy a ražené tunely Řivnáč a Husinec, varianta obsahuje navíc relativně velký most přes Únětický potok. Varianty Ss a T obsahují z technicky náročných staveb "pouze" most přes údolí Vltavy. Využití technicky neobvyklých řešení plně odpovídá podmínkám prostředí, ve kterých jsou jednotlivé varianty vedeny. Ve variantě J, která je v dokumentaci EIA doporučena k realizaci, jsou navržena nadstandardní opatření v technickém řešení naprosto nezbytná, aby bylo možné vůbec o reálnosti této varianty vážně uvažovat (viz kapitola posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení*).

9. Varianty řešení

Předložená dokumentace EIA hodnotí celkem 5 variant silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně - Březiněves, stavby č. 518 a 519. Jedná se o varianty označené jako J, Sc, Sd, Ss a T. Varianta J obsahuje podvarianty Jr a Jn, které řeší variantním způsobem přemostění vltavského údolí (základní varianta J - obvyklý most s jízdními pásy v jedné úrovni, podvarianta Jr - dvoupatrový most zhruba ve stejné niveletě, podvarianta Jn - nízkovodní most s obvyklým uložením pásů v jedné úrovni, která je blíže k hladině Vltavy ve srovnání se základní variantou J). Jednotlivé varianty jsou dostatečným způsobem popsány v dokumentaci EIA, podrobnější technické informace je možné nalézt v technické studii variant *"Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 + 519 Ruzyně - Březiněves"*, zpracovatelé PUDIS a.s. Praha a Pragoprojekt, a.s. Praha, září 2000.

Vyhodnocení posuzovaných variant je v dokumentaci EIA provedeno standardními metodami EIA, pro konečnou identifikaci varianty, která bude doporučena k realizaci, použili zpracovatelé dokumentace EIA metodu multikriteriálního hodnocení. Na základě vyhodnocení jak vlivů přímo v trase silničního okruhu, tak i zprostředkovaných vlivů na území Prahy byla jako nejvhodnější vyhodnocena varianta J a jako nejhorší varianta T. Výsledky varianty Sc, Sd a Ss byly vyhodnoceny jako vyrovnané ležící mezi oběma výše uvedenými extrémy.

Na základě vlastní analýzy výsledků prezentovaných v dokumentaci EIA a na základě rozboru doručených vyjádření jsme k vyhodnocení variant přistoupili odlišným způsobem. Vyhodnocení variant jsme provedli ve dvou krocích. V prvním kroku jsme vyhodnotili všechny posuzované varianty na základě údajů obsažených v dokumentaci EIA a na základě doručených vyjádření. Cílem vyhodnocení v prvním kroku bylo zúžit počet hodnocených variant na ty varianty, jejichž realizace přichází prakticky v úvahu. Tyto varianty jsme potom vyhodnotili ve větší podrobnosti. Pro toto podrobnější vyhodnocení zajistil oznamovatel ŘSD ČR Praha a kolektiv zpracovatelů dokumentace EIA zpracování nezbytných doplňujících podkladů.

9.1. Vyhodnocení všech posuzovaných variant

Toto vyhodnocení jsme provedli na základě vyhodnocení variant v dokumentaci EIA (kapitola dokumentace EIA C.III.G. Hodnocení variant) a na základě doručených vyjádření. Jednoznačně a přehledně je v dokumentaci EIA provedeno vyhodnocení variant dle vlivu stavby SO na území její lokalizace v tabulce C.III.G-3. na str. 322. Pořadí variant dle vlivů na jednotlivé složky životního prostředí jsme prezentovali v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.* Tam tabulka posloužila k doložení skutečnosti, že nejvhodnější variantou z hlediska vlivů přímo v trase je varianta Ss. Tabulka však stejně jednoznačně dokládá i nereálnost další přípravy variant Sc a Sd. Z tabulky jsme pro větší

přehlednost vyloučili variantu T, kterou nelze považovat za variantu silničního okruhu v úseku Ruzyně – Březiněves (viz kapitola posudku *Úvod*).

Vlivy na obyvatele - hluk	Ss - J - Sd - Sc
Vlivy na obyvatele - ovzduší	Ss - J, Sd - Sc
Vlivy na ovzduší	Ss - J, Sd - Sc
Vlivy na povrchové vody	Ss - J - Sd - Sc
Vlivy na podzemní vody	Ss - Sd, J - Sc
Vlivy na zemědělské půdy	Sc - J - Ss - Sd
Vlivy na lesní lesy	Ss - Sd - Sc - J
Vlivy na ložiska nerostných surovin	J - Sc, Sd, Ss
Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	Sc, Sd - Ss - J
Vlivy na zvláště chráněná území a př. parky	Sc, Sd, - Ss - J
Vlivy na krajinný ráz	J - Ss - Sc, Sd
Vlivy na archeologické a historické památky	J - SS - Sc, Sd

Z tabulky vyplývá, že varianty Sc a Sd jsou hodnoceny jako nejhorší v 6 ze 12 vlivů. Z hlediska vlivů na krajinný ráz jsou hodnoceny jako nepřijatelné, na rozdíl od variant Ss a J. V 7 vlivech jsou hodnoceny jako srovnatelné nebo horší než varianta J, v 9 vlivech jako srovnatelné nebo horší než varianta Ss.

Jako nejvhodnější jsou varianty Sc a Sd hodnoceny z hlediska vlivů na faunu, flóru a ekosystémy a z hlediska vlivů na zvláště chráněná území a přírodní parky. Toto příznivé hodnocení je oprávněné a zcela jednoznačné vůči variantě J. Zařazení varianty Ss za varianty Sc a Sd je však způsobeno pouze faktem, že varianta Ss prochází ochranným pásmem národní přírodní rezervace Větrušické rokle. Z textu dokumentace EIA a zejména ze skutečného stavu prostředí v dotčených lokalitách vltavského údolí vyplývá, že zásah do cenných území s možností ohrožení zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů bude v případě variant Sc a Sd (stavba tunelu pod vrchem Řivnáč) a varianty Ss (vedení trasy ochranným pásmem NPR Větrušické rokle) srovnatelný.

Nezpochybnitelné je první místo varianty Sc z hlediska záborů půdy, varianta Sd je v tomto parametru hodnocena jako nejhorší.

Je tedy možné souhlasit se závěrečným vyhodnocením variant dle vlivů přímo v trase, jak bylo stanoveno v dokumentaci EIA v pořadí Ss – J – Sc – Sd. Toto pořadí nemohou ovlivnit případné pochybnosti o správnosti stanoveného pořadí v některých dílčích vlivech (viz kapitola posudku *6. Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení*). Z hlediska pozitivních vlivů pro Prahu jsou varianty Sc a Sd hodnoceny jako méně příznivé než varianta J. Pokud tedy dáme větší váhu vlivům přímo v trase, jsou příznivější jak varianta J, tak zejména varianta Ss. Pokud dáme větší váhu vlivům na území Prahy, je příznivější varianta J. Z těchto

skutečností vyplývá oprávněnost vyloučení variant Sc a Sd z dalšího podrobnějšího hodnocení.

9.1. Vyhodnocení variant J a Ss

V úvodu kapitoly zopakují základní charakteristiky variant J a Ss, které považují za důležité pro posouzení v procesu EIA:

Varianta J

Varianta J silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně – Březiněves představuje dlouhodobě připravované řešení na úrovni územního plánu hlavního města Prahy. Základní myšlenkou lokalizace silničního okruhu do polohy ve variantě J je snaha vyřešit jednou stavbou následující dopravní problémy:

1. odvedení tranzitní dopravy z centra Prahy
2. rozvedení dopravy, která má zdroje nebo cíle v Praze
3. dopravní spojení okrajových městských částí

Uvedeným cílům je přizpůsobena navazující silniční síť (na posuzovaném úseku silničního okruhu je navrženo 5 mimoúrovňových křižovatek) a urbanistické řešení území v okolí silničního okruhu. Lze předpokládat, že silniční okruh a celý dopravní systém bude po svém dokončení plnit výše uvedené funkce.

Varianta Ss

Varianta Ss silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně – Březiněves byla předložena Ministerstvem životního prostředí. Základní myšlenkou lokalizace silničního okruhu do polohy ve variantě Ss je:

1. oddálení okruhu a tím i tranzitní dopravy od Prahy
2. oddělení vnitroměstské dopravy od tranzitní dopravy.

Varianta Ss byla navržena v roce 2000. Nepodařilo se mi nalézt žádné informace, že by byla v minulosti nějakým způsobem prověřována na úrovni územního plánu hl.m. Prahy. Je tedy na místě otázka, zda silniční okruh ve variantě Ss tak, jak byl předložen do procesu EIA, může být skutečně funkční (především zda bude plnit funkce vyjmenované výše u varianty J). Svě pochybnosti jsem vyjádřil v *Úvodu* posudku. Oprávněnost mých pochybností potvrzují následující události z posledních měsíců (červen – srpen 2001):

1. Vyjádření MŽP, odboru strategií, ve kterém je uvedena pochybnost o schopnosti silničního okruhu ve variantě Ss zajistit rozvedení dopravy, která má zdroje nebo

cíle v Praze a dopravní spojení okrajových městských částí (Příloha posudku č. 42).

2. Návrh občanského sdružení EKOFORUM Praha na doplnění varianty Ss o most přes Vltavu v profilu Sedlec – Bohnice, který zajistí spojení Prahy 6 s Prahou 8 (Příloha posudku č. 77).
3. Aktivity pořizovatele územního plánu velkého územního celku Pražského regionu (Krajského úřadu Středočeského kraje), který zadal u pana ing. arch. M. Körnera v rámci prací na konceptu ÚP VÚC PR prověření možnosti vedení silničního okruhu ve variantě Ss v úseku 520 v přímé návaznosti na variantu Ss, tedy v trase Suchdol - Řež - Sedlec - Satalice s vyloučením peáže silničního okruhu s dálnicí D8 a dále prověřit možnosti připojení oblasti Suchdola na silniční okruh odpovídajícím přivaděčem (náhrada za přivaděče Kamýcká a Rybářka ve variantě J). V době dokončování posudku EIA nebylo doplnění ÚP VÚC PR dokončeno. Z konzultací se zpracovatelem nicméně vyplývá, že prověřuje řešení blízké návrhu občanského sdružení EKOFORUM Praha.

Lze tedy předpokládat, že varianta Ss představuje poměrně významně odlišné řešení dopravních vztahů (a nejen jich) minimálně v severozápadní části Prahy a přilehlém okolí ve srovnání s variantou J. Díky probíhajícímu procesu EIA jsou v současné době nejlépe prověřeny vlivy této varianty na životní prostředí. Ostatní dopady zařazení této varianty do zájmového území a dořešení všech vazeb do srovnatelně funkčního stavu jako ve variantě J musí být teprve provedeno. Vhodným procesem pro tuto práci a pro závěrečné vyhodnocení variant J a Ss je, podle mého názoru, v současnosti zpracováváný územní plán velkého územního celku Pražského regionu. Ve skutečnosti uvedený proces dopracování varianty Ss a jejího porovnání s variantou J už byl výše uvedenou prací pana ing.arch. M. Körnera zahájen. Závěry probíhajícího procesu EIA mohou být (a měly by být) v ÚP VÚC PR využity.

Závěry kapitoly 9. Varianty řešení

Veškeré údaje nezbytné k závěrečnému vyhodnocení variant a formulaci návrhu stanoviska jsou obsaženy v kapitole posudku 6. *Úplnost zjištěných veškerých kladných a záporných vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí, včetně jejich vzájemného působení.* Na základě všech dostupných podkladů v procesu EIA je možné formulovat následující závěr, který bude podkladem pro návrh stanoviska:

1. Varianta Ss vykazuje významně menší negativní vlivy na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí než varianta J.
2. Varianta J vykazuje významně větší negativní vlivy na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí než varianta Ss. Při splnění podmínek stanovených v posudku a uvedených v návrhu stanoviska lze však realizaci varianty J připustit.

3. Důvodem, proč se uvažuje o realizaci varianty J, když je ve vlivech na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí významně horší než varianta Ss, je skutečnost, že bude mít větší pozitivní přínos pro dopravní a imisní situaci v Praze.
4. Větší pozitivní přínos varianty J pro dopravní situaci a imisní charakteristiky v Praze byl prokázán pro dopravní zátěže v roce 2010, které zpracoval Ústav dopravního inženýrství hl.m. Prahy (ÚDI).
5. Trendy v rozdílu dopravních zátěží mezi variantami J a Ss potvrzují do určité míry hodnoty dopravních zátěží, které zpracoval v rámci územního plánu hl.m. Prahy Ústav rozvoje hl.m. Prahy (ÚRM) nezávisle na ÚDI Praha. Mezi modely dopravních zátěží ÚDI a ÚRM nicméně existují poměrně významné rozdíly. Nelze proto stanovit, jak velký rozdíl mezi variantami J a Ss skutečně je.
6. Nikdo není v současné době schopen potvrdit, že rozdíly v dopravních zátěžích mezi variantami J a Ss budou stejně významné i v delším časovém horizontu.

Na základě uvedených skutečností jsem dospěl k přesvědčení, že v procesu EIA nelze z hlediska vlivů na životní prostředí vyhodnotit jednu variantu jako jedinou možnou a druhou odmítnout. Obě varianty je třeba považovat za realizovatelné a doporučit jejich projednání v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu. Realizaci varianty J lze ovšem připustit pouze v případě, že bude prokázána její všestranná výhodnost pro Prahu v delším časovém horizontu než je rok 2010 nebo v případě, že se realizace varianty Ss v "rozumném" termínu ukáže jako nereálná. Na základě podkladů, které jsou k dispozici v procesu EIA nepovažuji výhodnost varianty J v dlouhodobém horizontu za prokázanou a za vhodnější proto považuji variantu Ss.

10. Návrh opatření a podmínek pro vyloučení nebo snížení nepříznivých vlivů stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí

V kapitole C.IV. *Popis opatření navržených k prevenci, eliminaci popřípadě kompenzaci účinků na prostředí* dokumentace obsahuje seznam doporučených opatření, která byla v textu dokumentace navržena a zdůvodněna pro snížení nebo vyloučení negativních vlivů realizace a provozu posuzované stavby na životní prostředí. Navrhovaná opatření jsou dvojího druhu:

1. obecně formulovaná opatření, která jsou použitelná pro všechny posuzované varianty
2. specifická opatření pro jednotlivé varianty

Navržena jsou opatření pro všechny posuzované varianty J, Sc, Sd, Ss a T. Seznam obsahuje prakticky všechna opatření z textu dokumentace a z textu speciálních studií. To velmi usnadňuje práci autorů vyjádření k dokumentaci a práci zpracovatele posudku. Není nutné při hodnocení dostatečnosti navržených opatření procházet celý text dokumentace, případně speciálních studií a opatření pracně vyhledávat.

Připomínku mám k vymezení kompenzačních opatření, kam zpracovatelé dokumentace zařadili i ozelenění trasy silničního okruhu, konkrétně ozelenění svahů násypů a zářezů silničního tělesa. Za kompenzační opatření považuji taková opatření, která přímo nesouvisí s posuzovanou stavbou, většinou jsou realizována na pozemcích mimo vlastní staveniště. Typickými kompenzačními opatřeními jsou např. uváděná realizace nefunkčních částí ÚSES a management chráněných území. Za kompenzační opatření lze považovat ozelenění pozemků mimo vlastní těleso silnice např. jako náhradní výsadbu za pokácené dřeviny. Ozelenění svahů násypů a zářezů je však technické opatření, které je standardní součástí každé silniční stavby. Předmětem diskuse a doporučení v procesu EIA může být způsob realizace, např. počty, prostorové rozmístění a volba druhů vysazovaných dřevin v jednotlivých úsecích stavby.

V posudku je provedeno vyhodnocení variant posouzených v dokumentaci EIA a na základě údajů v dokumentaci a na základě doručených vyjádření je k realizaci doporučena varianta Ss a za určitých okolností je připuštěna i realizace varianty J. Pro tyto dvě varianty je formulován návrh stanoviska. Do návrhu stanoviska jsou zařazena prakticky všechna obecná doporučení a příslušná specifická doporučení pro tyto dvě varianty z dokumentace EIA. Některá opatření jsou upravena a některá doplněna na základě doručených vyjádření příslušných obcí, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti, na základě doplňujících podkladů od zpracovatelů dokumentace EIA, případně od oznamovatele a na základě vlastních zkušeností zpracovatele posudku s přípravou liniových dopravních staveb.

Návrh stanoviska o hodnocení vlivů

1. Identifikační údaje

Název stavby:	Stavba silničního okruhu kolem Prahy, stavby 518 a 519, Ruzyně - Březiněves
Stručný účel:	Stavba je součástí <i>Silničního okruhu kolem Prahy</i> , konkrétně jeho severozápadní části, která spojuje rychlostní komunikaci R7 Praha - Chomutov a dálnici D8 Praha - Ústí nad Labem. Silniční okruh je stavěn s očekáváním, že i) převezme prakticky veškerou tranzitní dopravu, která v současnosti projíždí hlavním městem ii) bude rozvádět zdrojovou a cílovou dopravu a iii) dopravně propojí okrajové části Prahy
Umístění stavby:	hlavní město Praha - obvod Praha 6, Praha 8, okres: Praha - západ Praha - východ Mělník katastrální území: J: Praha 6 - Liboc Praha 8 - Bohnice Praha 6 - Ruzyně Praha 8 - Čimice Praha - Přední Kopanina Praha - Dolní Chabry Praha - Nebušice Praha - Březiněves Horoměřice Praha - Ďáblice Praha - Suchdol Zdiby Praha - Suchdol - Sedlec Sc: Praha 6 - Liboc Velké Přílepy Praha 6 - Ruzyně Úholičky Praha - Přední Kopanina Roztoky - Žalov Praha - Nebušice Husinec u Řeže Horoměřice Klecany - Drasty Únětice Klecany Statenice Sedlec u Líbeznic Sd: Praha 6 - Liboc Velké Přílepy Praha 6 - Ruzyně Úholičky Praha - Přední Kopanina Únětice Tuchoměřice - Kněžívka Roztoky - Žalov Tuchoměřice Husinec u Řeže Lichoceves Klecany - Drasty Statenice Klecany Velké Přílepy - Kamýk Sedlec u Líbeznic Kněževes u Prahy Středokluky

Ss:	Praha 6 - Liboc	Tursko
	Praha 6 - Ruzyně	Úholičky
	Praha - Přední Kopanina	Libčice n. Vltavou - Letky
	Tuchoměřice - Kněžívka	Větrušice u Klecan
	Tuchoměřice	Klecany - Drasty
	Lichoceves	Klecany
	Velké Přílepy - Kamýk	Sedlec u Líbeznic
	Velké Přílepy - Svrkyně	Středokluky
	Kněževes u Prahy	
T:	Praha 6 - Liboc	Libčice n. Vltavou
	Praha 6 - Ruzyně	Dolany - Debrno
	Praha - Přední Kopanina	Dolany u Prahy
	Tuchoměřice - Kněžívka	Kralupy n. Vltavou
	Tuchoměřice	Chvatěruby
	Lichoceves	Zlončice
	Velké Přílepy - Kamýk	Kozomín
	Velké Přílepy - Svrkyně	Postřižín
	Tursko	Úžice
	Kněževes u Prahy	Středokluky

Termín zahájení: předpoklad: 2003
Termín dokončení: 2007

Žadatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR
 Na Pankráci 546/56
 145 05 Praha 4

Projektant: Pragoprojekt, a.s.
 K Ryšánce 16
 Praha 4

PUDIS a.s.
 Nad Vodovodem 2/169
 Praha 10

Celkové náklady:

investiční: varianta J	8,925 mld. Kč
varianta Sc	8,934 mld. Kč
varianta Sd	9,597 mld. Kč
varianta Ss	8,655 mld. Kč
varianta T	6,755 mld. Kč

**Zpracovatel dokumentace
 dle zákona č. 244/1992 Sb.:** Ing. Michaela Vrdlovcová
 Daškova 3089
 143 00 Praha 4

Datum zpracování**dokumentace:** září 2000**2. Popis průběhu hodnocení****Dokumentace**

Dokumentace o hodnocení vlivů stavby *"Silniční okruh kolem Prahy, stavba 518: Ruzyně - Suchdol"* na životní prostředí byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Bohumilem Sulkem CSc. (osvědčení odborné způsobilosti MŽP č.j. 11038/1710/OHRV/93) v lednu 1999. Dokumentace o hodnocení vlivů stavby *"Silniční okruh kolem Prahy, stavba 519: Suchdol - Březiněves"* na životní prostředí byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Michaelou Vrdlovcovou (osvědčení odborné způsobilosti MŽP č.j. 3155/484/OPV/93) v lednu 1999. 24.3.1999 byly obě dokumentace rozeslány společně k vyjádření podle §7 zákona č. 244/1992 Sb. Na základě připomínek a požadavků uplatněných ve vyjádřeních příslušných obcí, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti byla dokumentace dopisem MŽP ze dne 14.6. 1999 č.j. 800/474/80012/99 vrácena k dopracování s uvedením problémových okruhů, kterým měla být věnována zvýšená pozornost.

Dne 23.10.2000 obdrželo MŽP odbor posuzování vlivů na ŽP oznámení a společnou dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí pro obě stavby silničního okruhu č. 518 a 519 *"Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně - Březiněves, stavby 518 a 519"*. Dokumentace byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Michaelou Vrdlovcovou (osvědčení odborné způsobilosti MŽP č.j. 3155/484/OPV/93) v září 2000.

Závěry dokumentace

V dokumentaci je vyhodnoceno pět variant směrového vedení posuzovaného úseku silničního okruhu kolem Prahy označovaných jako J, Sc, Sd, Ss a T. Varianta J obsahuje dvě podvarianty mostního objektu přes údolí Vltavy označované jako Jr a Jn. Součástí varianty J je přivaděč Rybářka v oblasti Suchdola. V závěru dokumentace se konstatuje, že z hlediska ochrany životního prostředí v okolí posuzovaná stavba silničního okruhu je vhodnější vedení trasy ve variantě Ss. Dále se v závěru konstatuje, že největší pozitivní ovlivnění životního prostředí území centrální části Prahy přinese realizace stavby ve variantě J. Proto je doporučena k dalšímu zpracování varianta J silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně - Březiněves.

Vyjádření příslušných obcí, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti

K dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí bylo doručeno 32 vyjádření příslušných obcí, 15 vyjádření dotčených orgánů státní správy a 20 vyjádření veřejnosti. Jednoznačnou preferenci nebo odmítnutí jednotlivých variant ukazují

následující tabulky. Pokud je políčko prázdné, nelze z vyjádření vyčíst jednoznačnou preferenci nebo odmítnutí alespoň jedné varianty.

<i>obce</i>	<i>souhlas s variantou</i>	<i>nesouhlas s variantou</i>
hl. město Praha	J nebo Jr	
Praha 6	Jr	
Praha 8	J	Sc, Sd, Ss, T
Praha 9	J	
Praha Suchdol	Ss	J
Praha Dolní Chabry	S (blíže neurčena)	J
Praha Březiněves	J	
Praha - Ďáblice		
MČ Přední Kopanina	J	
MČ Praha - Nebušice	J	
MČ Praha - Lysolaje	Ss	J
Horoměřice	J	Sc, Sd, Ss, T
Tuchoměřice	J (Sc)	Sd, Ss, T
Roztoky	J nebo Jr	Sc, Sd, Ss, T
Úholičky	J	
Únětice	J	S(?), Sd
Statenice	J	Sc, Sd
Lichoceves		Ss, T
Kněževes u Prahy	J	
Středokluky	J	Ss, T
Svrkyně	J	
Tursko		Ss, T
Libčice nad Vltavou	J	Ss, T
Velké Přílepy	J	Sc, Sd, Ss, T
Dolany	Ss	
Kralupy nad Vltavou	T, J	
Chvatěruby		
Kozomín	T (?)	
Úžice		T
Klečany		
Husinec		Sc, Sd
Klíčany		-
Větrušice		
Zdiby	J	
Sedlec		

<i>dotčené orgány státní správy</i>	<i>souhlas s variantou</i>	<i>nesouhlas s variantou</i>
MŽP - odbor ekologie krajiny	J	
MŽP - odbor ochrany ovzduší	Ss, T	J
MŽP - odbor strategií	J	Sc, Sd, Ss, T
Ministerstvo zemědělství		
KÚ Středočeského kraje	Ss	
Magistrát hl. m. Prahy - odbor životního prostředí		
ZPF		Sc - J - Ss - T - Sd
lesní hospodářství		T - Ss - Sd - Sc - J
odpadové hospodářství		
ovzduší	Ss	
příroda - krajinný ráz		Ss - J - (Sc, Sd, T)
příroda - biologický průzkum		T - Sc - Sd - Ss - J
příroda - ÚSES		
příroda - povrchové vody		T - Sc - Sd - Ss - J
chemické látky		
Magistrát hl. m. Prahy - odbor výstavby		
Magistrát hl. m. Prahy - odbor dopravy	J	
Magistrát hl. m. Prahy - odbor památkové péče		
Krajský hygienik	Ss	
Městský hygienik		
Česká inspekce životního prostředí	Ss	J
Ok. úřad Praha - východ, RŽP	J	
Ok. úřad Praha - západ, RŽP	J	
Ok. úřad Mělník, RŽP		
Obvodní báňský úřad v Kladně		Sc
Povodí Vltavy		

<i>veřejnost</i>	<i>souhlas s variantou</i>	<i>nesouhlas s variantou</i>
Archeologický ústav AVČR		
T. Gremlica (Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.)		
OS PŘISO	Ss	J
EKOFORUM	Ss	J
OS Společnost Šáreckého údolí	T (Ss)	J, Sc
OS Padesátník	T, Ss, Sd	
OS Hnutí DUHA	-	
"METROPOLITNÍ REGION" regionální sdružení ČSOP 10/RS	T, J (Jr)	S, Sc, Sd
Český zahrádkářský svaz - organizace na území MČ Suchdol - Sedlec	Ss (?)	J
ČZU Praha	Ss	J
RNDr. J. Sádlo, CSc. (Botanický ústav AV ČR)	S	J
Spolek pro ochranu a rozvoj obce Turska		Ss, T
Myslivecké sdružení Zemědělského družstva Velké Přílepy honidba Libčice		T
RNDr. P. Hofmann		
Doc. RNDr. J. Flegr, CSc. a Mgr. M Flegrová	S	J
Mgr. K. Čapounová	Ss	J
Mgr. J. Rázga a Mgr. E. Rázgová	Ss	J
pí Prokešová - komise ŽP Prahy Ďáblice	Sc	
ing. D. a J. Kuchařovi (Tursko)		T
Ing. Z. Smrčka	S	J
občanská iniciativa z Tuchoměřic (510)	J (Sc)	Sd, Ss, T

podpisů)		
podpisové archy doručené na obecní úřad Statenice (111 podpisů)		Sc, Sd

Posudek

Posudek byl zpracován oprávněnou osobou RNDr. Vojtěchem Vyhnálkem, CSc. (osvědčení odborné způsobilosti MŽP č.j. 2721/4692/OEP/92/93) v říjnu 2001.

Závěry posudku

Dokumentace byla zpracována dostatečným způsobem a přinesla nezbytné podklady pro vyhodnocení variant, identifikaci variant vhodných pro další přípravu, zpracování posudku a formulaci návrhu stanoviska. Chybějící podklady pro zpracování posudku zajistil oznamovatel nebo je doplnil přímo kolektiv zpracovatelů dokumentace.

Jako akceptovatelné jsou v závěru posudku vyhodnoceny varianty J a Ss. Mezi těmito variantami jsou z hlediska vlivů na životní prostředí následující významné rozdíly:

1. Varianta Ss vykazuje významně menší negativní vlivy na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí než varianta J.
2. Varianta J vykazuje významně větší negativní vlivy na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí než varianta Ss. Při splnění podmínek stanovených v posudku a uvedených v návrhu stanoviska však lze realizaci varianty J připustit.
3. Důvodem, proč se uvažuje o realizaci varianty J, když je ve vlivech na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí významně horší než varianta Ss, je skutečnost, že bude mít větší pozitivní přínos pro dopravní a imisní situaci v Praze.
4. Větší pozitivní přínos varianty J pro dopravní situaci a imisní charakteristiky v Praze byl prokázán pro dopravní zátěže v roce 2010, které zpracoval Ústav dopravního inženýrství hl.m. Prahy (ÚDI).
5. Trendy v rozdílu dopravních zátěží mezi variantami J a Ss potvrzují do určité míry hodnoty dopravních zátěží, které zpracoval v rámci územního plánu hl.m. Prahy Ústav rozvoje hl.m. Prahy (ÚRM) nezávisle na ÚDI. Rozdíly v dopravních zátěžích mezi variantou J a Ss jsou však dle ÚRM menší než v dopravně inženýrských podkladech ÚDI.

Na základě těchto skutečností je doporučeno dopracování varianty Ss do funkčního stavu a porovnání s variantou J v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu. Z hlediska vlivů na životní prostředí je doporučeno preferovat realizaci varianty Ss, která je vyhodnocena v dlouhodobém horizontu jako vhodnější.

Realizaci varianty J lze připustit pouze v případě, že bude prokázána její všestranná a dlouhodobá výhodnost pro hl. m. Prahu.

Veřejné projednání posudku

3. Závěry

Stanovisko:

Na základě doporučení dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, vyjádření příslušných obcí, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a protokolu z veřejného projednání vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán podle § 11 zákona ČNR č. 244/1992 Sb., z hlediska posuzované stavby na životní prostředí, ve znění zákona č. 132/2000 Sb.

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru stavby

”Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně - Březiněves”

Doporučená varianta:

Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J. Pro tyto varianty jsou v návrhu stanoviska uvedeny podmínky pro realizaci. Doporučujeme preferovat realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější.

A) Podmínky souhlasného stanoviska pro variantu Ss

3.1. Pro fázi přípravy

1) Územně plánovací opatření

- Varianta Ss nebyla na odpovídající úrovni zpracována v konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu. Je proto nutné zpracovat variantu Ss do územního plánu velkého územního celku Pražského regionu a prověřit možnosti její realizace.
- Varianta Ss není v souladu se schváleným územním plánem hlavního města Prahy. V případě schválení varianty Ss v územním plánu velkého územního celku

Pražského regionu bude proto nutné projednat a schválit změnu územního plánu hlavního města Prahy.

- Variantu Ss nemá v územním plánu žádná obec, jejímž správním územím silniční okruh ve variantě Ss prochází. Bude proto nutné variantu Ss zahrnout do územně plánovací dokumentace dotčených obcí.
- Dořešit křížení silničního okruhu ve variantě Ss s dálnicí D8 a napojení na navazující stavební úsek č. 520 D8 (Březiněves) - Satalice.
- Do územních plánů dotčených obcí a hlavního města Prahy bude nutné zahrnout i navazující dopravní stavby, které si realizace silničního okruhu ve variantě Ss vyžádá.

2) Ovzduší

Nejsou navržena žádná opatření.

3) Voda

- Zpracovat technické řešení odvádění dešťových vod z vozovky dle základních parametrů uvedených v dokumentaci EIA ve vodohospodářské studii (počet a objem dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží). Navržené technické řešení musí zajistit bezpečné odvádění dešťových vod, které neohrozí koryta recipientů. Dále musí minimalizovat odtok z povodí a zatížení recipientu. Technické řešení bude doloženo hydrotechnickým posouzením.
- Umístění dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží v předstihu konzultovat s orgány ochrany přírody.
- Zajistit zpracování hydrogeologického průzkumu. Na základě výsledků navrhnout opatření pro minimalizaci vlivů výstavby silničního okruhu na podzemní vody. V případě prokazatelného ovlivnění vodních zdrojů zajistit v předstihu náhradní zdroje.
- Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu stanovit zdroje vody, které mohou být výstavbou a provozem silničního okruhu ovlivněny. Pro tyto zdroje zpracovat program monitorování úrovně hladiny vody a kvality vody před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po uvedení silničního okruhu do provozu. Program monitorování konzultovat s vodohospodářským orgánem.
- Zpracovat program monitorování povrchových vod. Rozsah monitorování konzultovat s vodohospodářským orgánem, případně s orgánem ochrany přírody. Doporučujeme sledovat kvalitu vody v Únětickém a Podmoráňském potoce. Analýzy chemických parametrů provádět minimálně 1x za dva měsíce. Dále doporučujeme do monitorování povrchových vod zařadit analýzu společenstva makrozoobentosu 1x ročně. Monitorování povrchových vod začít provádět 2 roky před zahájením stavby.
- V úsecích silnice, kde by mohlo dojít k nežádoucímu průniku znečištěných vod z vozovky do podzemních vod, realizovat příkopy v nepropustném provedení. Tyto úseky stanovit na základě výsledků hydrogeologického průzkumu.

4) Půda a geofaktory

- Zpracovat podrobný inženýrsko-geologický průzkum staveniště, zvláštní pozornost věnovat úseku přechodu přes Vltavu.
- Vyřešit průchod komunikace ložisky nerostných surovin:

- ložisko stavebního kamene Klecany - Husinec
- ložisko cihlářské suroviny Libčice nad Vltavou – Na zabitém
- Upřesnit zábor ZPF na základě zaměření stavby. Zpracovat bilanci skryvky svrchních kulturních vrstev půdy a plán na jejich využití. Odděleně deponovat ornici a podorniční vrstvy.
- Při definitivním technickém návrhu komunikace minimalizovat zábory zemědělské a lesní půdy a to jak trvalé tak i dočasné.
- Vyřešit přístup na pozemky podél posuzované komunikace.
- Zpracovat program monitorování půd se zaměřením na obsah cizorodých látek. Rozsah monitorování konzultovat s orgánem ochrany ZPF.

5) Příroda, ÚSES a krajinný ráz

- Před zahájením stavby provést ve vegetačním období botanický a zoologický průzkum v úseku přemostění Vltavy a v úseku průchodu silničního okruhu ochranným pásmem NPR Větrušické rokle. V případě výskytu zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů navrhnout a realizovat odpovídající opatření (např. záchranný přenos, stanovení podmínek pro způsob výstavby atd.).
- Konkrétní stavební řešení mostu přes Vltavu stanovit v územním a stavebním řízení. Preferovat takové řešení, které bude minimalizovat zásah do obou vltavských břehů.
- Zpracovat technické řešení pro křížení silničního okruhu s biokoridory ÚSES v km cca 3,5 (LBK 24, K 21), 9,0 (RBK 6), 17,9 (LBK, K 29) a 19,3 (LBK, K 32).
- Zpracovat detailní zmapování migračních cest větších živočichů (zejména savců) a na základě získaných výsledků provést optimalizaci parametrů jednotlivých objektů pro migraci (podchodů, nadchodů), případně změnu lokalizace nebo zařazení dalších objektů.
- V případě potřeby upravit vymezení prvků ÚSES v zájmovém území vyvolané výstavbou silničního okruhu a změny zahrnout do územních plánů příslušných obcí.
- Zpracovat projekt sadových úprav v trase silničního tělesa včetně návrhu kompenzační výsadby. Pro výsadbu použít výhradně domácí dřeviny, výsadbu zahájit co nejdříve v průběhu výstavby silničního okruhu.
- Zpracovat projekt náhradního zalesnění na nelesních půdách v rozsahu navrženého trvalého záboru lesních pozemků. Výběr vhodné lokality konzultovat s orgánem ochrany přírody.
- Zpracovat program monitorování pro vybrané zástupce fauny a flóry v jižní části NPR Větrušické rokle. Rozsah a časové období monitorování stanovit po dohodě s orgánem ochrany přírody.
- Zpracovat program monitorování rozvoje antropogenní vegetace na stavbou narušených plochách za účelem její včasné likvidace. Rozsah sledování doporučuji upřesnit s orgánem ochrany přírody.

6) Antropogenní systémy

- Konkretizovat rozsah demolic, demolice omezit na nezbytnou míru úpravou směrového vedení a podélného profilu v dalších stupních projektové dokumentace.

7) Archeologie

- Zajistit zpracování archeologického vyhodnocení koridoru posuzované komunikace odborným archeologickým pracovištěm. Další podmínky pro přípravu stavby a pro provádění stavebních prací stanoví na základě výsledků archeologického vyhodnocení příslušný orgán památkové péče (odbor památkové péče magistrátu hl. m. Prahy, referát regionálního rozvoje OkÚ Praha-západ a Praha-východ).

8) Hluk

- V další fázi přípravy záměru (v dokumentaci pro územní rozhodnutí - DÚR a v dokumentaci pro stavební povolení - DSP) upřesnit protihluková opatření (délku, výšku a stavební provedení) navržená v hlukové studii v dokumentaci EIA v souladu s nařízením vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Jedná se o následující protihlukové stěny:

Lokalita	Umístění	Délka (m)	Výška (m)
Na Padesátníku	km 0,35-0,85 po obou stranách	500	2,5 - 3,0
Tuchoměřice	km 3,40-3,85 vpravo	450	3,0 - 3,5
Velké Přílepy	km 9,00-9,60 vpravo	600	4,5 - 5,0
Svrkyně	km 10,20-10,70 vlevo	500	1,5 - 2,0
Řež – most přes Vltavu	km 14,80-15,70 vlevo	900	3,0

- Prověřit hlukovou zátěž objektů v chatové osadě Červená skála (Husinec) a v případě potřeby navrhnout odpovídající protihluková opatření.
- V hlukové studii identifikovat objekty u kterých nebude možné splnit hlukové limity dle nařízení vlády č. 502/2000 Sb. pro venkovní prostor a stanovit způsob jejich ochrany (ochrana vnitřního prostoru, změna užívání stavby, výkup a demolice).
- Zpracovat hlukovou studii pro fázi výstavby silničního okruhu.

9) Organizace výstavby a další

- V předstihu před zahájením územního řízení vyřešit uložení přebytku výkopového materiálu včetně způsobu jeho přepravy, do bilance výkopového materiálu zahrnout i případnou stavbu tunelu na komunikaci Sedlec - Bohnice.
- Zpracovat plán organizace výstavby (POV). Do POV zahrnout řešení následujících problémů:
 1. Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit a do lesních porostů. Zařízení staveniště

- vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.).
2. Plochy pro zařízení staveniště nezřizovat v zátopovém území vodotečí (především Vltavy). V zátopovém území doporučujeme neskladovat nebezpečné látky, veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou z těchto míst neprodleně odváženy, na těchto místech budou stavební mechanismy odstavovány v minimálním počtu a budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek, pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné plechové nádoby.
 3. Vymezit plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit a do lesních porostů.
 4. Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu silničního okruhu. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.
 5. Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie. Přednostně využívat plochu staveniště budoucí silnice, minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, vyloučit poježdění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
 6. Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. V blízkosti obytné zástavby vyloučit provádění hlučných prací v noční době, během nedělí a státem uznaných svátků.
 7. Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jímek v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze staveniště.
 8. Zpracovat návrh opatření na minimalizaci prašnosti při výstavbě kropením prašných ploch na staveništi a očištěnou příjezdových komunikací.
 9. Zpracovat návrh ochrany dřevin (stromů i keřových porostů) v okolí staveniště a přepravních tras před poškozením při výstavbě silničního okruhu dle ČSN DIN 18920.
 10. Stanovit rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les. Kácení provádět mimo vegetační sezónu.
 11. Zpracovat návrh preventivních a kontrolních opatření proti úniku ropných látek na staveništi - pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů, nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolu staveniště.
 12. Zpracovat havarijný plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek (případně jiných nebezpečných látek) na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování hygienické služby (MěHS, OHS) a orgánů ochrany životního prostředí (magistrát hl. m. Prahy), případně správců vodních toků (zejména Povodí Vltavy).
 13. V dalším stupni projektové dokumentace na základě konzultací s hygienickou službou a orgány ochrany životního prostředí zpracovat v zájmovém území program monitoringu .

3.2 Pro fázi výstavby

- 1) Při výstavbě postupovat v souladu s plánem organizace výstavby. Realizovat stavbu s maximálním ohledem na okolí, zábor omezit jen na nezbytnou minimální plochu.
- 2) Zajistit ochranu podzemních a povrchových vod, půdy a horninového prostředí před únikem ropných látek na staveništi a příjezdových trasách pravidelnou kontrolou stavebních mechanismů a nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolou staveniště. V případě zjištění úniku ropných látek do prostředí postupovat podle havarijního plánu, neprodleně informovat orgány a organizace uvedené v havarijním plánu. Sanaci havárie zajistit u odborné firmy.
- 3) Zajistit monitorování podzemních vod dle schváleného programu monitorování před zahájením výstavby a v průběhu výstavby silničního okruhu.
- 4) Zajistit monitorování povrchových vod dle schváleného programu monitorování před zahájením výstavby a v průběhu výstavby silničního okruhu.
- 5) Zajistit monitorování půdy dle schváleného programu monitorování před zahájením výstavby a v průběhu výstavby silničního okruhu.
- 6) Zamezit odtoku splachů ze staveniště do povrchových vod provizorními sedimentačními jímkami. Rozsah jejich umístění konzultovat s orgány ochrany přírody.
- 7) Provést analýzu přebytečného výkopového materiálu a na základě výsledků rozhodnout o odpovídajícím využití nebo uložení na odpovídající skládku.
- 8) Při výstavbě dodržet stanovené podmínky na ochranu archeologických památek. V případě požadavku zajistit při provádění zemních prací odborný archeologický dozor dle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. V případě odkrytí archeologických nálezů tuto skutečnost oznámit a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.
- 9) Zajistit údržbu úseků silniční sítě, které budou používány jako příjezdové komunikace na staveništi, v případě poškození zajistit jejich opravu. Po dokončení výstavby uvést příjezdové komunikace alespoň do původního stavu.
- 10) Provést měření hluku u obytné zástavby u přístupových komunikací na staveništi a dle potřeby vybudovat protihlukové stěny.
- 11) Po dokončení výstavby uvést plochy dočasného záboru do původního stavu.
- 12) V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
- 13) V případě úniku nebezpečných látek postupovat podle havarijního plánu.

3.3 Pro fázi provozu

- 1) Po uvedení stavby do provozu provést kontrolní měření hluku u objektů, pro které hluková studie zpracovaná v rámci dokumentace pro stavební povolení (DSP) stanovila překročení hygienických limitů nebo dosažení hodnot blízko hygienických. Dle hlukové studie zpracované pro proces EIA se kontrolní měření hluku bude týkat následujících lokalit: Na Padesátníku, Tuchoměřice, Velké Přílepy, Svrkyně, Řež. V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření.
- 2) Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.

- 3) Při zimní údržbě optimalizovat množství aplikovaných posypových solí a způsob jejich aplikace. V případě potřeby nahradit posypové sole inertními materiály.
- 4) Zajistit monitorování podzemních vod v rozsahu a časovém období dle schváleného programu monitorování.
- 5) Sledovat kvalitu povrchových vod v rozsahu a časovém období dle schváleného programu monitorování.
- 6) Zajistit monitorování půd v rozsahu a časovém období dle schváleného programu monitorování.
- 7) Zajistit monitorování fauny a flóry na území národní přírodní rezervace Větrušické rokle dle schváleného programu monitorování.
- 8) Zajistit monitorování rozvoje antropogenní vegetace na stavbou narušených plochách dle schváleného programu monitorování. Zajistit včasnou likvidaci nežádoucích druhů.

B) Podmínky souhlasného stanoviska pro variantu J

3.1. Pro fázi přípravy

1) Územně plánovací opatření

- Varianta J je v souladu se schváleným územním plánem hlavního města Prahy a s konceptem územního plánu velkého územního celku Pražského regionu, s výjimkou malé změny směrového vedení v úseku mezi MÚK Čimice a MÚK II/608. Bude proto nutné zajistit soulad trasy v územně plánovací dokumentaci s trasou v projektové přípravě stavby.

2) Ovzduší

- Upravit řešení vzduchotechniky tunelu Suchdol dle studie *"Silniční okruh Ruzyně – Březiněves. Vyhodnocení navržených opatření v okolí Suchdola"* (zpracovatel ATEM Praha, ing. V. Píša, CSc., září 2001). V další fázi přípravy stavby prověřit další možnosti optimalizace tunelů Suchdol a Rybářka z hlediska vlivů na ovzduší a obyvatele.
- Zpracovat provozní řád vzduchotechniky tunelu tak, aby byl zajištěn dostatečný rozptyl znečišťujících látek produkovaných v tunelu za všech meteorologických podmínek.

3) Voda

- Zpracovat technické řešení odvádění dešťových vod z vozovky dle základních parametrů uvedených v dokumentaci EIA ve vodohospodářské studii (počet a objem dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží). Navržené technické řešení musí zajistit bezpečné odvádění dešťových vod, které neohrozí koryta recipientů. Dále musí minimalizovat odtok z povodí a zatížení recipientu. Technické řešení bude doloženo hydrotechnickým posouzením. Respektovat závěry studie odtokových poměrů v povodí Únětického potoka.
- Dešťové vody z povrchu vozovky v úseku km 0,0 – 5,7 odvádět v zimním období do Vltavy a v letním období do Horoměřického potoka.
- Umístění dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží v předstihu konzultovat s orgány ochrany přírody a se zástupci samosprávy.
- Kanalizace pro odvádění dešťových vod do Vltavy nesmí být vedena přes přírodní památky Sedlecké skály a Zámky.
- Zajistit zpracování hydrogeologického průzkumu. Na základě výsledků navrhnout opatření pro minimalizaci vlivů výstavby silničního okruhu na podzemní vody.
- Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu stanovit zdroje vody, u kterých nastane vlivem výstavby silničního okruhu pokles hladiny vody nebo ztráta vody. Pro postižené parcely a objekty zajistit v předstihu náhradní zdroj.
- Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu stanovit zdroje vody, které mohou být výstavbou a provozem silničního okruhu ovlivněny. Pro tyto zdroje zpracovat program monitorování úrovně hladiny vody a kvality vody před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po uvedení silničního okruhu do provozu. Program monitorování konzultovat s vodohospodářským orgánem.

- V rámci hydrogeologického průzkumu vyhodnotit vliv výstavby tunelu Suchdol na průtoky v Suchdolském potoce a v případě potřeby zpracovat návrh na posílení průtoků v této vodoteči.
- Zpracovat program monitorování povrchových vod. Rozsah monitorování konzultovat s vodohospodářským orgánem, případně s orgánem ochrany přírody. Doporučujeme sledovat kvalitu vody v Horoměřickém, Čimickém a Drahanském potoce. Analýzy chemických parametrů provádět minimálně 1x za dva měsíce. Dále doporučujeme do monitorování povrchových vod zařadit analýzu společenstva makrozoobentosu 1x ročně. Monitorování povrchových vod začít provádět 2 roky před zahájením stavby.
- V úsecích silnice, kde by mohlo dojít k nežádoucímu průniku znečištěných vod z vozovky do podzemních vod realizovat příkopy v nepropustném provedení. Tyto úseky stanovit na základě výsledků hydrogeologického průzkumu.

4) Půda a geofaktory

- Zpracovat podrobný inženýrsko-geologický průzkum staveniště, zvláštní pozornost věnovat tunelům Suchdol a Rybářka a úseku přechodu přes Vltavu.
- Upřesnit zábor ZPF na základě zaměření stavby. Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a plán na jejich využití. Odděleně deponovat ornici a podorniční vrstvy.
- Při definitivním technickém návrhu komunikace minimalizovat zábory zemědělské a lesní půdy a to jak trvalé tak i dočasné.
- Vyřešit přístup na pozemky podél posuzované komunikace.
- Navrhnout optimální tunelovací metodu pro ražení tunelu Rybářka s případným použitím prvků, omezujících poklesy povrchu území.
- Zpracovat program monitorování půd se zaměřením na obsah cizorodých látek. Rozsah monitorování konzultovat s orgánem ochrany ZPF.

5) Příroda, ÚSES a krajinný ráz

- Před zahájením stavby provést ve vegetačním období botanický a zoologický průzkum v úseku přemostění Vltavy (zejména v PP Sedlecké skály v PP Zámky), přemostění Čimického údolí a přemostění Drahanského údolí. V případě výskytu zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů navrhnout a realizovat odpovídající opatření (např. záchranný přenos, stanovení podmínek pro způsob výstavby atd.).
- Konkrétní stavební řešení mostu přes Vltavu stanovit v územním a stavebním řízení. Při výběru stavebního řešení mostního objektu respektovat následující podmínky:
 1. Mostní objekt bude navržen tak, že předpolí mostu (místo, kde se most odpojuje od terénu) bude ležet nad hranicí PP Sedlecké skály na levém břehu a PP Zámky na pravém břehu Vltavy.
 2. Pilíře mostu budou umístěny na obou březích těsně u Vltavy.
 3. Mezi předpolím mostu a pilířem mostu těsně u Vltavy nebude na zemském povrchu žádná další stavební část mostního objektu (pilíře, kanalizace odvodnění mostu včetně spadišťových šachet atd.)

4. Výstavba mostu a další stavební činnosti (např. odvoz materiálu z hloubeného tunelu Suchdol do nákladních člunů na Vltavě) nebude zasahovat do PP Sedlecké skály a PP Zámky.
- Konkrétní stavební řešení mostních objektů přes Čimické a Dražanské údolí navrhnout tak, aby byl minimalizován nárok na zábor lesních pozemků a nutnost smýcení lesních porostů.
 - Zpracovat projekt sadových úprav v trase silničního tělesa včetně návrhu kompenzační výsadby. Pozornost věnovat zejména působení stavby v pohledovém horizontu obytných sídel Čimic a Dolních Chaber (km cca 11,0 - 14,0). Pro výsadbu použít výhradně domácí dřeviny, výsadbu zahájit co nejdříve v průběhu výstavby silničního okruhu.
 - Zpracovat technické řešení pro křížení silničního okruhu s biokoridory ÚSES v km cca 3,0 (LBK 31, K22), 4,9 (LBK 30, K 23), 13,5 (LBK, K 34 a LBC 35) a 15,1 (LBK, K 12).
 - Zpracovat detailní zmapování migračních cest větších živočichů (zejména savců) a na základě získaných výsledků provést optimalizaci parametrů jednotlivých objektů pro migraci (podchodů, nadchodů), případně změnu lokalizace nebo zařazení dalších objektů.
 - V případě potřeby upravit vymezení prvků ÚSES v zájmovém území vyvolané výstavbou silničního okruhu a změny zahrnout do územních plánů příslušných obcí.
 - Zpracovat projekt náhradního zalesnění na nelesních půdách v rozsahu navrženého trvalého záboru lesních pozemků. Výběr vhodné lokality konzultovat s orgánem ochrany přírody.
 - Zpracovat program monitorování pro vybrané zástupce fauny a flóry na území PP Sedlecké skály a PP Zámky. Rozsah a časové období monitorování stanovit po dohodě s orgánem ochrany přírody.
 - Zpracovat projekt managementu PP Sedlecké skály a PP Zámky.
 - Zpracovat program monitorování rozvoje antropogenní vegetace na stavbou narušených plochách za účelem její včasné likvidace. Rozsah sledování doporučuji upřesnit s orgánem ochrany přírody.

6) Antropogenní systémy

- Konkretizovat rozsah demolic, demolice omezit na nezbytnou míru úprav směrového vedení a podélného profilu v dalších stupních projektové dokumentace.
- Zajistit možnost využívání mostu přes Vltavu autobusy MHD.
- Provéřít možnost oddálení trasy silničního okruhu v úseku MÚK Čimice - MÚK II/608 severním směrem na hřeben (horizont) mezi Dolními Chabry a Zdiby.
- Při výběru mostního objektu přes údolí Vltavy preferovat řešení, které obsahuje oddělený pruh pro pěší a cyklisty.
- Dořešit dopravní napojení Přední Kopaniny a Nebušic na silniční okruh.
- V úseku u Čimického a Dražanského údolí (km cca 10,0 - 13,0) prověřit možnost doplnění přechodů přes silniční okruh pro pěší a cyklisty, pozornost věnovat zejména propojení v místě přerušené cesty s alejí v km cca 11,9.

7) Archeologie

- Zajistit zpracování archeologického vyhodnocení koridoru posuzované komunikace odborným archeologickým pracovištěm. Další podmínky pro přípravu stavby a pro provádění stavebních prací stanoví na základě výsledků archeologického vyhodnocení příslušný orgán památkové péče (odbor památkové péče magistrátu hl. m. Prahy, referát regionálního rozvoje OkÚ Praha-východ).

8) Hluk

- V další fázi přípravy záměru (v dokumentaci pro územní rozhodnutí - DÚR a v dokumentaci pro stavební povolení - DSP) upřesnit protihluková opatření (délku, výšku a stavební provedení) navržená v hlukové studii v dokumentaci EIA a doplněná v posudku EIA v souladu s nařízením vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Jedná se o následující protihlukové stěny:

Lokalita	Umístění	Délka (m)	Výška (m)
Na Padesátníku	km 0,30-0,50 vlevo	200	3,0
Na Padesátníku	km 0,50-0,80 vlevo	300	5,0
Na Padesátníku	km 0,37-0,50 vpravo	130	3,0
Na Padesátníku	km 0,50-0,60 vpravo	100	6,0
Na Padesátníku	km 0,60-0,70 vpravo	100	5,0
Na Padesátníku	km 0,70-0,80 vpravo	100	6,0
Na Padesátníku	km 0,80-0,90 vpravo	100	5,0
Suchdol - Výhledy	km 7,23-7,33 vpravo + čelo tunelu	100	5,0
Suchdol - Zámky most přes Vltavu	km 9,30-10,0 vlevo	700	3,0
Suchdol - Zámky most přes Vltavu	km 9,20-10,0 vpravo	800	3,0
Čimice	km 11,0-11,80 vpravo	800	4,0 - 5,0
Drahanské údolí	km 12,0-12,70 vlevo a vpravo	700	3,0
Dolní Chabry	km 12,0-12,80 vpravo	800	3,0
přivaděč Rybářka	km 1,33-1,48 vpravo	150	5,0
přivaděč Rybářka	km 1,61-1,98 vlevo	370	5,0
přivaděč Čimice	0,00-0,49 vlevo	490	3,0
přivaděč Čimice	0,00-0,39 vpravo	390	3,0
Březiněves, stavba 520	zemní val	900	6,0 - 8,0

- V hlukové studii identifikovat objekty u kterých nebude možné splnit hlukové limity dle nařízení vlády č. 502/2000 Sb. pro venkovní prostor a stanovit způsob jejich ochrany (ochrana vnitřního prostoru, změna užívání stavby, výkup a demolice).
- Mostní objekt přes Drahanské údolí navrhnout a realizovat v „nehlučném“ provedení.
- Zpracovat hlukovou studii pro fázi výstavby silničního okruhu.

9) Organizace výstavby a další

- V předstihu před zahájením územního řízení vyřešit uložení přebytku výkopového materiálu včetně způsobu jeho přepravy. V maximální možné míře využívat lodní, případně železniční dopravu. Při dopravě vyloučit zásah do zvláště chráněných území a do dalších cenných lokalit.
- Sanaci a rekultivaci bývalé skládky v údolí souběžném severně s Kamýckou ul. ve směru na Sedlec provádět dle ČSN 83 80 35 skladování odpadů - uzavírání a rekultivace skládek.
- Zpracovat plán organizace výstavby (POV). Do POV zahrnout řešení následujících problémů:
 1. Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit a do lesních porostů. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.)
 2. Plochy pro zařízení staveniště nezřizovat v zátopovém území vodotečí (především Vltavy). V zátopovém území doporučujeme neskladovat nebezpečné látky, veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou z těchto míst neprodleně odváženy, na těchto místech budou stavební mechanismy odstavovány v minimálním počtu a budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek, pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné plechové nádoby.
 3. Vymezit plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit a do lesních porostů.
 4. Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu silničního okruhu. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.
 5. Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie. Přednostně využívat plochu staveniště budoucí silnice, minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, vyloučit poježdění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
 6. Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. V blízkosti obytné zástavby vyloučit provádění hlučných prací v noční době, během nedělí a státem uznaných svátků.
 7. Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jímek v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze staveniště.
 8. Zpracovat návrh opatření na minimalizaci prašnosti při výstavbě kropením prašných ploch na staveništi a očistou příjezdových komunikací. Nadstandardní pozornost věnovat ochraně ovzduší v úseku výstavby hloubeného tunelu Suchdol a hloubených úseků tunelů Rybářka.
 9. Zpracovat návrh ochrany dřevin (stromů i keřových porostů) v okolí staveniště a přepravních tras před poškozením při výstavbě silničního okruhu dle ČSN DIN 18920.

10. Stanovit rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les. Kácení provádět mimo vegetační sezónu.
11. Zpracovat návrh preventivních a kontrolních opatření proti úniku ropných látek na staveništi – pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů, nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolu staveniště.
12. Zpracovat havarijný plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování hygienické služby (MěHS, OHS) a orgánů ochrany životního prostředí (magistrát hl. m. Prahy), případně správců vodních toků (zejména Povodí Vltavy).
13. V dalším stupni projektové dokumentace na základě konzultací s hygienickou službou a orgány ochrany životního prostředí zpracovat v zájmovém území program monitoringu .

3.2 Pro fázi výstavby

- 1) Při výstavbě postupovat v souladu s plánem organizace výstavby. Realizovat stavbu s maximálním ohledem na okolí, zábor omezit jen na nezbytnou minimální plochu.
- 2) Vyloučit zásah do přírodních památek Sedlecké skály a Zámky během výstavby. Území přírodních památek doporučujeme pro období výstavby oddělit od staveniště plotem.
- 3) Zajistit ochranu podzemních a povrchových vod, půdy a horninového prostředí před únikem ropných látek na staveništi a příjezdových trasách pravidelnou kontrolou stavebních mechanismů a nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolou staveniště. V případě zjištění úniku ropných látek do prostředí postupovat podle havarijního plánu, neprodleně informovat orgány a organizace uvedené v havarijním plánu. Sanaci havárie zajistit u odborné firmy.
- 4) Zajistit monitorování podzemních vod dle schváleného programu monitorování před zahájením výstavby a v průběhu výstavby silničního okruhu.
- 5) Zajistit monitorování povrchových vod dle schváleného programu monitorování před zahájením výstavby a v průběhu výstavby silničního okruhu.
- 6) Zajistit monitorování půdy dle schváleného programu monitorování před zahájením výstavby a v průběhu výstavby silničního okruhu.
- 7) Zamezit odtoku splachů ze staveniště do povrchových vod provizorními sedimentačními jímkami. Rozsah jejich umístění konzultovat s orgány ochrany přírody.
- 8) Při výstavbě dodržet podmínky na ochranu archeologických památek, které stanoví odbor památkové péče magistrátu hl. m. Prahy. V případě požadavku zajistit při provádění zemních prací odborný archeologický dozor dle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. V případě odkrytí archeologických nálezů tuto skutečnost oznámit a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.
- 9) Zajistit údržbu úseků silniční sítě, které budou používány jako příjezdové komunikace na staveništi, v případě poškození zajistit jejich opravu. Po dokončení výstavby uvést příjezdové komunikace alespoň do původního stavu.

- 10) Provést měření hluku u obytné zástavby u přístupových komunikací na stavenišťe a dle potřeby vybudovat protihlukové stěny.
- 11) Po dokončení výstavby uvést plochy dočasného záboru do původního stavu.
- 12) V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
- 13) V případě úniku nebezpečných látek postupovat podle havarijního plánu.

3.3. Pro fázi provozu

- 1) Po uvedení stavby do provozu provést kontrolní měření hluku u objektů, pro které hluková studie zpracovaná v rámci dokumentace pro stavební povolení (DSP) stanovila překročení hygienických limitů nebo dosažení hodnot blízko hygienických limitů. Dle hlukové studie zpracované pro proces se kontrolní měření hluku bude týkat následujících lokalit: Na Padesátníku, Suchdol – Výhledy, údolí Vltavy, Dražanské údolí, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves (po dokončení navazující stavby 520). V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření.
- 2) Zařadit Suchdol - lokalitu Výhledy do monitorovací sítě kvality ovzduší na území hl.m. Prahy.
- 3) Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
- 4) V zimním období odvádět vody z vozovky silničního okruhu na levém břehu do Vltavy (ne do Horoměřického potoka). Při zimní údržbě optimalizovat množství aplikovaných posypových solí a způsob jejich aplikace. V případě potřeby nahradit posypové sole inertními materiály.
- 5) Provozovat vzduchotechnická zařízení tunelů Suchdol a Rybářka optimálním způsobem v souladu s provozním řádem.
- 6) Zajistit monitorování podzemních vod v rozsahu a časovém období dle schváleného programu monitorování.
- 7) Zajistit monitorování povrchových vod v rozsahu a časovém období dle schváleného programu monitorování.
- 8) Zajistit monitorování půd v rozsahu a časovém období dle schváleného programu monitorování.
- 9) Zajistit monitorování fauny a flóry na území přírodních památek Sedlecké skály a Zámky dle schváleného programu monitorování.
- 10) Zajistit monitorování rozvoje antropogenní vegetace na stavbou narušených plochách dle schváleného programu monitorování. Zajistit včasnou likvidaci nežádoucích druhů.

V Českých Budějovicích

15. října 2001

EIA SERVIS s.r.o.

RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc.