

EKOLA group, spol. s r.o.

Držitel certifikátů:

ČSN EN ISO 9001:2009

ČSN EN ISO 14001:2005

ČSN OHSAS 18001:2008

Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1

**Dokumentace EIA dle přílohy č. 4 k zákonu
č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů**

Číslo zakázky: 16.0489-04

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

IČ: 63981378

DIČ: CZ63981378

Telefon: +420 274 784 927-9

Fax: +420 274 772 002

E-mail: ekola@ekolagroup.cz

www.ekolagroup.cz

Duben 2017



NÁZEV ZÁMĚRU: Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1
*Dokumentace EIA dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb.,
ve znění pozdějších předpisů*

ČÍSLO ZAKÁZKY: 16.0489-04

ZHOTOVITEL: EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
tel.: 274 784 927-9
fax.: 274 772 002

VEDOUCÍ ŘEŠITELSKÉHO TÝMU DOKUMENTACE EIA:

Ing. Libor Ládyš

Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993; prodloužení autorizace č. j. 3032/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011 a č. j. 70572/ENV/15 ze dne 4. 11. 2015

ŘEŠITELSKÝ TÝM DOKUMENTACE EIA:

Dokumentace EIA:	EKOLA group, spol. s r.o.:	Ing. Libor Ládyš
		Ing. Lucie Dalecká
		Ing. Zuzana Vošická
		Mgr. Jana Žlábková
		Ing. Jakub Černý
		Ing. Pavel Hudousek
		Ing. Jan Duřt
		Mgr. Michaela Plívová

Technické podklady a informace: Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o.: Ing. Jiří Lebeda

Dopravně inženýrské podklady: TSK hl. m. Prahy: Ing. Jiří Zeman

Ing. Jan Kreml

Bc. Jiří Dytrych

Ing. Rudolf Kisvetr

	IPR hl. m. Prahy:	Ing. Martin Čálek
Komplexní posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy:		
	ČVUT, Fakulta dopravní:	prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc. Ing. Martin Höfler a kolektiv
Akustické posouzení:	EKOLA group, spol. s r.o.:	Ing. Libor Ládyš Ing. Aleš Matoušek, Ph.D. Ing. Daniel Puš Ing. Petr Blahník Ing. Lucie Barcalová Ing. Ondřej Nedvěd
Modelové hodnocení kvality ovzduší, Vyhodnocení vlivu záměru na klimatický systém, Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví:		
	ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o.:	
		Mgr. Jan Karel Mgr. Radek Jareš Ing. Josef Martinovský Ing. Eva Smolová
Hodnocení zdravotních rizik – Hluk:		
	EKOLA group, spol. s r.o.:	RNDr. Libuše Bartošová
Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz:		
	EKOLA group, spol. s r.o.:	Ing. Jakub Černý Ing. Jan Duřt
Biologické hodnocení, Kumulace vlivů staveb SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Litožnice:		
		Doc. Dr. Jan Farkač, CSc.
Rámcová migrační studie:	EVERNIA s. r. o.:	Doc. RNDr. Petr Anděl, CSc. Ing. Helena Belková Ing. Ivana Gorčicová
Posouzení vlivu na vodní útvary:		
	GEOoffice, s.r.o.:	Ing. R. Ptáček, Ph.D. Ing. J. Holíš Ing. J. Nowak Ing. J. Morawetzová
Dendrologický průzkum:		
		Ing. F. Moravec

Koordinační činnost: EKOLA group, spol. s r.o.: Ing. Libor Ládyš
Ing. Zuzana Vošická

Datum zpracování dokumentace EIA: 13. 4. 2017

© EKOLA group, spol. s r.o.

Veškerá práva k využití si vyhrazuje EKOLA group společně s oznamovatelem.

Výsledky a postupy obsažené ve zprávě jsou duševním majetkem společnosti EKOLA group, spol. s r.o.,
a jsou chráněny autorskými právy ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Jakékoliv digitální šíření či zveřejňování a prezentace na internetových sítích, portálech, sociálních sítích či prezentace v ostatních médiích, a to jak celku, nebo jen dílčí části, je možné pouze se souhlasem EKOLA group, spol. s r.o. spolu se zadavatelem.

OBSAH

Přílohy dokumentace EIA	8
Přehled nejdůležitějších používaných zkratk	10
Seznam obrázků	12
Seznam tabulek	13
ÚVOD.....	17
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	30
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	31
B. I. Základní údaje	31
B. I. 1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	31
B. I. 2. Kapacita (rozsah) záměru	31
B. I. 3. Umístění záměru	33
B. I. 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	35
B. I. 5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, vč. přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí.....	42
B. I. 6. Popis technického a technologického řešení záměru	65
B. I. 7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....	90
B. I. 8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	91
B. I. 9. Výčet navazujících rozhodnutí dle § 9a odst. 3 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....	91
B. II. Údaje o vstupech	92
B. II. 1. Půda	92
B. II. 2. Voda.....	98
B. II. 3. Ostatní surovinové a energetické zdroje.....	99
B. II. 4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	100
B. III. Údaje o výstupech.....	110
B. III. 1. Ovzduší	110
B. III. 2. Odpadní vody	113
B. III. 3. Odpady	118
B. III. 4. Ostatní	126
B. III. 5. Doplnující údaje.....	130
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	131
C. I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	131

C. I. 1 Územní systém ekologické stability a celoměstský systém zeleně	131
C. I. 2 Zvláště chráněná území, památné stromy	134
PP Litožnice.....	135
C. I. 3 Přírodní parky	136
C. I. 4 NATURA 2000	137
C. I. 5 Významné krajinné prvky	137
C. I. 6 Území historického, kulturního nebo archeologického významu	138
C. I. 7 Území hustě zalidněná, obyvatelstvo.....	143
C. I. 8 Staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území.....	144
C. II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území	144
C. II. 1 Ovzduší a klima	144
C. II. 2 Počáteční akustická situace	146
C. II. 3 Voda.....	152
C. II. 4 Půda	154
C. II. 5 Horninové prostředí a přírodní zdroje.....	156
C. II. 6 Flóra, fauna, ekosystémy.....	162
C. II. 7 Krajina	172
C. II. 8 Obyvatelstvo.....	176
C. II. 9 Kulturní památky a hmotný majetek.....	176
C. III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí na dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení.....	179
D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	181
D. I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti	181
D. I. 1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů	181
D. I. 2. Vlivy na ovzduší a klima.....	189
D. I. 3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky.....	216
D. I. 4. Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	239
D. I. 5. Vlivy na půdu.....	250
D. I. 6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	254
D. I. 7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	255
D. I. 8. Vlivy na krajinu	268
D. I. 9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	294

D. II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů	296
D. III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech	300
D. IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné	301
D. V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů	311
D. VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace	315
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	318
F. ZÁVĚR.....	320
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	322
H. PŘÍLOHY.....	330

Přílohy dokumentace EIA

- Příloha č. 1** Dopravně inženýrské podklady pro stavbu Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 – Současný a střednědobý výhled (TSK hl. m. Prahy, leden 2017)
- Příloha č. 2** Dopravně inženýrské podklady pro stavbu Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 – Dlouhodobý výhled (IPR hl. m. Prahy, únor 2017)
- Příloha č. 3** Komplexní posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy (ČVUT, Fakulta dopravní, říjen 2016)
- Příloha č. 4** Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017)
- Příloha č. 5** Modelové hodnocení kvality ovzduší (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o., únor 2017)
- Příloha č. 6** Vyhodnocení vlivu záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o., březen 2017)
- Příloha č. 7** Hodnocení zdravotních rizik – Hluk (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017)
- Příloha č. 8** Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o., únor 2017)
- Příloha č. 9** Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016)
- Příloha č. 10** Biologické hodnocení (Doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016)
- Příloha č. 11** Kumulace vlivů staveb Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Litožnice (Doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016)
- Příloha č. 12** Rámcová migrační studie (EVERNIA s. r. o., listopad 2016)
- Příloha č. 13** Posouzení vlivu na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., listopad 2016)
- Příloha č. 14** Dendrologický průzkum (Ing. František Moravec, listopad 2016)
- Příloha č. 15** Projekt monitoringu životního prostředí (GeoTec-GS, a.s., listopad 2016)
- Příloha č. 16** Výkresová část
- Výkres č. 1 Přehledná situace (1 : 10 000)
- Výkres č. 2 Koordinační situace – díl A (1 : 2 000)
- Výkres č. 3 Koordinační situace – díl B (1 : 2 000)
- Výkres č. 4 Koordinační situace – díl C (1 : 2 000)
- Výkres č. 5 Podélný profil (1 : 5 000 / 1 : 500)
- Výkres č. 6 Charakteristické příčné řezy (1 : 250)
- Výkres č. 7 Vzorové řezy - tunely (1 : 50)
- Výkres č. 8 Výkres ZOV (1 : 10 000)

Příloha č. 17 Mapová část

Mapa č. 1 Přírodní hodnoty (1 : 20 000)

Mapa č. 2 ÚSES (1 : 20 000)

Mapa č. 3 Ochrana vod (1 : 20 000)

Přehled nejdůležitějších používaných zkratk

a. s.	Akciová společnost	LBK	Lokální biokoridor
AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky	LC	Druh málo dotčený
BaP	Benzo(a)pyren	MČ	Městská část
BPEJ	Bonitované půdně ekologické jednotky	MK	Místní kabel
CO	Oxid uhelnatý	MP	Migrační potenciál
CHOPAV	Chráněné oblast přirozené akumulace vod	MPE	Migrační potenciál ekologický
ČEZ	České energetické závody	MPT	Migrační potenciál technický
ČEPS	Česká energetická přenosová soustava	MO	Městský okruh
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	MOK	Místní optický kabel
ČR	Česká republika	MÚ	Městský úřad
ČSPHM	Čerpací stanice pohonných hmot	MÚK	Mimoúrovňové křížení
ČSN	Česká technická norma	MVÚ	Migračně významná území
ČSÚ	Český statistický úřad	MZe	Ministerstvo zemědělství
DK	Dálkový kabel	MZCHÚ	Maloplošné zvláště chráněné území
DOK	Dálkový optický kabel	MŽP	Ministerstvo životního prostředí
DOSS	Dotčené orgány státní správy	N	Odpady kategorie nebezpečné
DSP	Dokumentace pro stavební povolení	NEL	Nepolární extrahovatelné látky
DMK	Dálkové migrační koridory	NL	Nerozpuštěné látky
DN	Jmenovitá světlost	NO	Nebezpečné odpady
DUN	Dešťová usazovací nádrž	NO ₂	Oxid dusičitý
DÚR	Dokumentace pro územní řízení	NA	Nákladní vozidla
EIA	Hodnocení vlivů záměrů na životní prostředí	NPÚ	Národní památkový ústav
EVL	Evropsky významná lokalita	NT	Druh téměř ohrožený
hl. m.	Hlavní město	NV	Nákladní vozidla
JVD	Jihovýchodní dlouhá var. SOKP	O	Odpady kategorie ostatní
JVK	Jihovýchodní krátká var. SOKP	O	Druh ohrožený
k. ú.	Katastrální území	OPVZ	Ochranné pásmo vodního zdroje
KN	Katastr nemovitostí	PAS	Počáteční akustická situace
KO	Druh kriticky ohrožený	PDoKP	Potenciálně dotčený krajinný prostor
KÚSK	Krajský úřad Středočeského kraje	PHM	Pohonné hmoty
L _{Aeq}	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A	PHO	Protihlukové opatření
		PHS	Protihluková stěna
		PM ₁₀	Suspendované částice frakce PM ₁₀
		PO	Pražský okruh
		PPD	Pražská plynárenská, a.s.

PPk	Přírodní park	VN	Vysoké napětí
PRE	Pražská energetika, a. s.	VVN	Velmi vysoké napětí
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa	VTL	Vysokotlaký
p. t.	Pod terénem	VV	Všechna vozidla
R	Regionální varianta SOKP	VVTL	Velmi vysokotlaký
RBK	Regionální biokoridor	vZUR	Varianta SOKP stabilizovaná v ZUR
RD	Rodinný dům	WHO	Světová zdravotnická organizace
RN	Retenční nádrž	ZCHÚ	Zvláště chráněná území
RS	Rozpínací stanice	ZOV	Zásady organizace výstavby
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic	ZPF	Zemědělský půdní fond
Sb.	Sbírka	ZS	Zařízení staveniště
SDP	Střední dělicí pás	ZVN	Zvláště vysoké napětí
STE	Středočeská energetická a.s.	ŽP	Životní prostředí
STL	Středotlaký		
SEA	Hodnocení vlivů koncepcí na životní prostředí		
SO	Druh silně ohrožený		
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy		
SÚP	Směrný územní plán		
TEN-T	Trans-European Transport Networks		
TNA	Těžké nákladní automobily		
TSK	Technická správa komunikací hl. m. Prahy		
TR	Transformovna		
TÚDC	Technická ústředna dopravní cesty		
UAT	Unfragmented Areas by Traffic		
ÚP	Územní plán		
ÚP SÚ	Územní plán sídelního útvaru		
ÚSES	Územní systém ekologické stability		
ÚSOP	Ústřední seznam ochrany přírody		
VKP	Významný krajinný prvek		
VPS	Veřejně prospěšná stavba		
vREG	Varianta regionální SOKP		
VRT	Vysokorychlostní trať		
VU	Druh zranitelný		
VÚC	Velký územní celek		
VVURÚ	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území		

Seznam obrázků

Obrázek 1 Schematický zakres nadřazené komunikační sítě na území hl. m. Prahy	19
Obrázek 2 Rozsah řešeného území	29
Obrázek 3 Schematické umístění záměru	34
Obrázek 4 Výřez z ÚPn SÚ hl. m. Prahy s vyznačením záměru SOKP 511 a navazujících staveb	39
Obrázek 5 Varianta JV-K	45
Obrázek 6 Varianta JV-D	46
Obrázek 7 Varianta regionální	47
Obrázek 8 Zákes vedení nadřazených komunikací hl. m. Prahy dle ZÚR hl. m. Prahy (včetně aktualizace č. 1) a „Regionální varianty SOKP“	49
Obrázek 9 Zákes vedení nadřazených komunikací dle ZÚR Středočeského kraje	52
Obrázek 10 Zákes tras SOKP 511 ve variantách A – D posuzovaných v dokumentaci EIA (2000)	54
Obrázek 11 Vedení jihovýchodního a východního sektoru vREG a vZUR	58
Obrázek 12 Rozdílový kartogram intenzit mezi vREG a vZÚR	61
Obrázek 13 Protihluková stěna Běchovice	76
Obrázek 14 Vymezení ochranného pásma přírodní památky Lítožnice ve vztahu ke stavbě SOKP 511..	110
Obrázek 15 Mapa radonového indexu	128
Obrázek 16 Mapa světelného znečištění území	129
Obrázek 17 Situace umístění míst měření	147
Obrázek 18 Geologická mapa	160
Obrázek 19 Schematické vymezení PDoKP trasy silničního okruh kolem Prahy, stavby 511, Běchovice – dálnice D1 z hlediska vlivu na krajinný ráz	175
Obrázek 20 Protihluková stěna podél komunikace „nová Donátská“	223
Obrázek 21 Vymezení přírodní památky Lítožnice a jejího ochranného pásma ve vztahu ke stavbě SOKP 511	273
Obrázek 22 Most Dubeč (SO 203) – technické řešení - varianta A	274
Obrázek 23 Most Dubeč (SO 203) – technické řešení - varianta B	275
Obrázek 24 Průchod trasy SOKP 511 přírodním parkem Říčanka	281
Obrázek 25 Poloha registrovaného VKP vůči stavbě SOKP 511 (Hl. m. Praha)	287
Obrázek 26 Poloha registrovaných VKP vůči stavbě SOKP 511 (Středočeský kraj)	288
Obrázek 27 Most Kuří (SO 210) přes Pitkovický potok	289
Obrázek 28 Most Kolovraty (SO 208) přes Říčanský potok – technické řešení - varianta A	293
Obrázek 29 Most Kolovraty (SO 208) přes Říčanský potok – technické řešení - varianta A	293

Obrázek 30 Protihluková stěna podél komunikace „nová Donátská“	303
Obrázek 31 Lokalita MÚK Dubeč, v pozadí průhled na východní okraj Prahy	339
Obrázek 32 Rozlehlé lány zemědělské půdy mezi MČ Běchovice (Nová Dubeč) a MČ Praha - Dubeč	339
Obrázek 33 Vizualizace napojení trasy navrhovaného záměru na Štěrboholskou radiálu (MÚK Dubeč)	340
Obrázek 34 Pohled na Litožnické rybníky.....	340
Obrázek 35 Zelený koridor vázaný na Říčanský potok	340
Obrázek 36 Vizualizace mostu Dubeč a severního portálu tunelu Dubeč	341
Obrázek 37 Vizualizace mostu a tunelu Dubeč – pohled směrem na PP Litožnice	341
Obrázek 38 Pohled z vrchu Jankov směrem k PP Litožnice	341
Obrázek 39 Rozlehlé lány zemědělské půdy mezi Uhříněvsí a Hájkem, v pozadí zámecká obora Kolodějského zámku.....	342
Obrázek 40 Vizualizace MÚK Uhříněves.....	342
Obrázek 41 Kostel sv. Markéty.....	342
Obrázek 42 Monolitické plochy zemědělské půdy u Kolovrat, v pozadí silueta Říčan.....	343
Obrázek 43 Vizualizace MÚK Říčany	343
Obrázek 44 Koryto Říčanského potoka s břehovými porosty	343
Obrázek 45 Kompaktní vegetace nivy Říčanského potoka.....	344
Obrázek 46 Vizualizace mostu Kolovraty – pohled směrem od Lipan	344
Obrázek 47 Nečleněné plochy zemědělské půdy na jih od Lipan	344
Obrázek 48 Vizualizace MÚK Lipany – pohled směrem od Lipan.....	345
Obrázek 49 Pohled do údolí Pitkovického potoka směrem ke Cornovu mlýnu. Na horizontu silueta okolní urbanizované krajiny.	345
Obrázek 50 Údolí Pitkovického potoka	346
Obrázek 51 Vizualizace mostu Kuří a křížení se silnicí Kuří – Nupaky - pohled směrem od Kuří	346

Seznam tabulek

Tabulka 1 Shrnutí závěrů vyhodnocení vlivů Základního a Variantního řešení Aktivní varianty na jednotlivé složky životní prostředí.....	50
Tabulka 2 Rozsah vegetačních zelených pásů	73
Tabulka 3 Zaústění odvodňovacího systému do vodních toků	77
Tabulka 4 Seznam strojů používaných při stavební činnosti.....	84
Tabulka 5 Rozsah trvalých a dočasných záborů ZPF v jednotlivých k. ú.....	93
Tabulka 6 BPEJ a třídy ochrany zemědělského půdního fondu v dotčených k. ú.	93
Tabulka 7 Charakteristika klimatických regionů dotčených pozemků chráněných jako ZPF	95

Tabulka 8 Charakteristika hlavních půdních jednotek dotčených pozemků chráněných jako ZPF.....	95
Tabulka 9 Charakteristika sklonitosti a expozice půd dotčených pozemků chráněných jako ZPF.....	96
Tabulka 10 Charakteristika skeletovitosti a hloubky půd dotčených pozemků chráněných jako ZPF.....	96
Tabulka 11 Zábory půd podle tříd ochrany ZPF.....	96
Tabulka 12 Charakteristika jednotlivých tříd ochrany ZPF.....	96
Tabulka 13 Rozsah trvalých a dočasných záborů PUPFL v jednotlivých k. ú.	97
Tabulka 14 Obousměrné intenzity dopravy na vybraných významných komunikacích na území hl. m. Prahy za 24 h průměrného pracovního dne.....	103
Tabulka 15 Obousměrné intenzity dopravy na vybraných významných komunikacích na území Středočeského kraje za 24 h průměrného pracovního dne	104
Tabulka 16 Ochranné pásmo dráhy	109
Tabulka 17 Emise v průběhu zemních prací.....	111
Tabulka 18 Emise znečišťujících látek z dopravy.....	112
Tabulka 19 Emise znečišťujících látek z dopravy na vybraných úsecích na území Prahy (stav 2025 bez záměru)	112
Tabulka 20 Emise znečišťujících látek z dopravy na vybraných úsecích na území Prahy (stav 2025 se záměrem)	112
Tabulka 21 Emise znečišťujících látek z dopravy na vybraných úsecích na území Prahy (stav 2040+ se záměrem)	113
Tabulka 22 Soupis stok na komunikaci, retenčních a dešťových usazovacích nádrží a dotčených recipientů	115
Tabulka 23 Vypočtené hodnoty návrhu retenčních objektů.....	116
Tabulka 24 Výsledné hodnoty pravostranných, resp. levostranných přítoků do zářezu	117
Tabulka 25 Seznam druhů odpadů vznikajících při výstavbě	120
Tabulka 26 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících ve fázi provozu	124
Tabulka 27 Seznam strojů používaných při stavební činnosti SOKP 511 a jejich akustický tlak A	126
Tabulka 28 Porovnání emisní situace z provozu silniční dopravy na komunikacích mimo hodnocené území.....	127
Tabulka 29 Registrované VKP v blízkosti záměru SOKP 511 (Hl. m. Praha).....	137
Tabulka 30 Registrovaná VKP v blízkosti záměru SOKP 511 (Středočeský kraj).....	137
Tabulka 31 Tabelární podoba větrné růžice platné pro zájmové území (četnost proudění větru v %) ...	145
Tabulka 32 Průměrné hodnoty koncentrací za období 2011–2015	145
Tabulka 33 Naměřené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v daných místech měření	148
Tabulka 34 Zjištěné intenzity dopravy na sledovaných komunikacích.....	148
Tabulka 35 BPEJ a třídy ochrany zemědělského půdního fondu v dotčených k. ú.	155

Tabulka 36 Vymezení úseků trasy a migračních profilů	169
Tabulka 37 Typologické členění české krajiny.....	174
Tabulka 38 Počet obyvatel v dotčených městských částech na území Hl. m. Prahy a městech/obcích Středočeského kraje.....	176
Tabulka 39 Zásahy do hmotného majetku	177
Tabulka 40 Přiřazení výpočtových bodů a celkového počtu exponovaných obyvatel do 5dB pásem v denní době (6 - 22 h)	183
Tabulka 41 Přiřazení výpočtových bodů a celkového počtu exponovaných obyvatel do 5dB pásem v denní době (6 - 22 h)	183
Tabulka 42 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže IHr oxidu dusičitého (chronické účinky)	186
Tabulka 43 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže IHr oxidu dusičitého (akutní expozice)	186
Tabulka 44 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže IHr benzenu	187
Tabulka 45 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže IHr suspendovaných částic PM ₁₀	187
Tabulka 46 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže IHr suspendovaných částic PM _{2,5}	187
Tabulka 47 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže IHk oxidu uhelnatého	187
Tabulka 48 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže IHr benzo(a)pyrenu	187
Tabulka 49 Limitní hodnoty pro ochranu zdraví	189
Tabulka 50 Rozpětí imisní zátěže v oblastech s obytnou zástavbou – rok 2025 bez záměru a 2025 se záměrem.....	202
Tabulka 51 Rozpětí imisní zátěže v oblastech s obytnou zástavbou – rok 2040+ se záměrem	204
Tabulka 52 Významné úseky komunikací mimo rozsah hodnoceného území a intenzity dopravy na nich (voz/den)	205
Tabulka 53 Emise znečišťujících látek z dopravy (stav 2025 bez záměru)	206
Tabulka 54 Emise znečišťujících látek z dopravy (stav 2025 se záměrem)	206
Tabulka 55 Emise znečišťujících látek z dopravy (stav 2040+ se záměrem)	207
Tabulka 56 Posouzení nutnosti uložení kompenzačních opatření v souvislosti s hodnoceným záměrem	209
Tabulka 57 Emise znečišťujících látek z dopravy na SOKP 511 a I/12 Běchovice - Úvaly.....	210
Tabulka 58 Stanovení poměru výsadeb pro stavbu SOKP 511 a I/12 na základě jejich emisních příspěvků	212
Tabulka 59 Porovnání emisní bilance CO ₂ v roce 2025 ve stavu bez záměru a se záměrem SOKP 511 ..	214
Tabulka 60 Hygienické limity pro chráněný venkovní prostor staveb u pozemních komunikací	217
Tabulka 61 Příklad porovnání hlukových emisí při intenzitách dopravy RPDl vs. PPD.....	218
Tabulka 62 Výsledky výpočtu hluku ze stavební činnosti.....	219

Tabulka 63 Výsledky výpočtu emisí $L_{Aeq,16h}$ z provozu na pozemních komunikacích	221
Tabulka 64 Rozsah protihlukových valů v trase SOKP 511	222
Tabulka 65 Rozsah protihlukových stěn v trase SOKP 511.....	223
Tabulka 66 Popis kontrolních výpočtových bodů v okolí SOKP 511.....	225
Tabulka 67 Výsledky výpočtu $L_{Aeq,T}$ z provozu silniční dopravy na SOKP 511 a nových komunikacích přímo navazujících na SOKP 511	226
Tabulka 68 Seznam porovnávaných významných úseků komunikací mimo rozsah hodnoceného území	235
Tabulka 69 Porovnání akustické emisní situace z provozu silniční dopravy na komunikacích mimo hodnocené území.....	236
Tabulka 70 Vliv zimní údržby stavby SOKP 511 bez využití speciálních opatření pro eliminaci koncentrací chloridů ve vodních tocích	243
Tabulka 71 Kumulovaný vliv stavby SOKP 511 a I/12 na koncentraci chloridů bez využití speciálních opatření pro eliminaci koncentrací chloridů na stavbě SOKP 511	243
Tabulka 72 Výčet dotčených toků a popis způsobu jejich křížení v souvislosti s SOKP 511.....	245
Tabulka 73 Zábory půd podle tříd ochrany ZPF.....	250
Tabulka 74 Rozsah záborů PUPFL podle kategorie lesa	251
Tabulka 75 Přehled navržených migračních objektů.....	258
Tabulka 76 Kategorizace migračního potenciálu	259
Tabulka 77 Návrh opatření podporující migraci.....	259
Tabulka 78 Řešení migračních profilů	261
Tabulka 79 Rozsah zelených pásů podél SOKP 511.....	266
Tabulka 80 Tabulka vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu	272
Tabulka 81 Křížení trasy SOKP 511 s VKP „ze zákona“	290
Tabulka 82 Souhrnné hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.....	296
Tabulka 83 Seznam studní doporučených k monitoringu	306

ÚVOD

Dokumentace EIA se zabývá vymezením a posouzením vlivů na životní prostředí, které mohou být způsobeny výstavbou a provozem záměru **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1** (dále jen „SOKP 511“) umístěného na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, k. ú. Běchovice, Dubeč, Uhříněves, Hájek u Uhříněvsi, Královice, Nedvězí u Říčán, Kolovraty, Říčany u Prahy, Kuří u Říčán, Nupaky.

Navržený záměr je zařazen dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů do kategorie I (záměry vždy podléhající posouzení), sloupec A, 9.3 – “Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a pozemních komunikací, které mohou být označeny jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu”.

Pozn.: Silniční okruh kolem Prahy se označuje také jako Pražský okruh (PO), což je pojmenování tohoto okruhu používané hl. m. Prahou mj. v územně-plánovací dokumentaci. Oba dva pojmy (Silniční okruh kolem Prahy i Pražský okruh) jsou identické, s tím že řada dokumentů týkajících se okruhu v minulosti vykazovala nejednotnost v názvosloví. V předložené dokumentaci EIA je primárně používán pojem Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) tak, aby byla zachována kontinuita použitého názvosloví ve vztahu k původní dokumentaci EIA z roku 2000 i ke zpracované dokumentaci pro územní řízení stavby 511, Běchovice – dálnice D1.

V souvislosti s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, je s účinností od 1. 1. 2016 záměr zařazen do kategorie dálnice s označením D0.

Bez ohledu na výše uvedená pojmenování a zařazení se jedná stále o stejnou pozemní komunikaci, se stejnými technickými parametry.

Potřeba záměru

Hl. m. Praha je významnou křižovatkou dálniční a silniční sítě České republiky a středoevropského prostoru. Stále však postrádá ucelenou kapacitní komunikaci, která umožní realizaci dopravních vztahů mezi jednotlivými prvky dálniční a silniční sítě, která je radiálně směřována k hlavnímu městu.

Silniční okruh kolem Prahy (dále jen „SOKP“) představuje dopravně-urbanistický koncept radiálně-okružního systému, který je uplatněn i v řadě evropských i světových měst (např. Londýn, Berlín, Mnichov, Moskva aj.). Tento koncept, který se promítá i do územního plánování, je v území sledován již mnoho desítek let.

Růst dopravního zatížení v hustě obydlených částech hl. m. Prahy, doložený dlouhodobým sledováním, nutnost dokončení uceleného silničního okruhu kolem Prahy jen potvrzuje.

Silniční okruh kolem Prahy, který je součástí nadřazeného komunikačního systému hl. m. Prahy, má plnit tyto základní funkce:

- převedení tranzitních dopravních tahů na nadřazený komunikační systém,
- rozvedení radiální dopravy,
- převedení tangenciální dopravy ve vnějším koridoru města.

Po celkovém zprovoznění bude SOKP nejen převádět tranzitní automobilovou dopravu, ale také rozvádět vnější zdrojovou a cílovou dopravu a umožní rovněž realizaci některých částí vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi města.

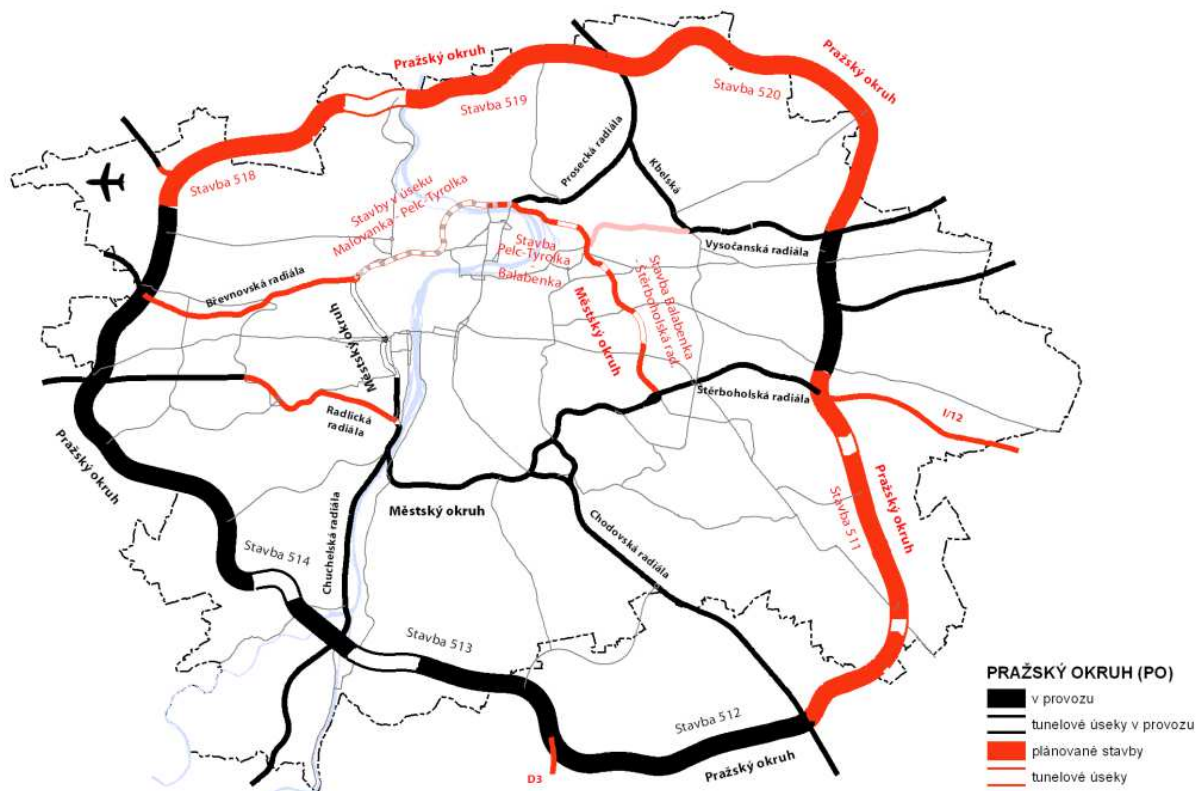
Silniční okruh kolem Prahy je zanesen v územně plánovacích dokumentech na národní, krajské i lokální úrovni. Dle Politiky územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 je Silniční okruh kolem Prahy (též Pražský okruh) součástí koridorů kapacitních silnic. Z Politiky územního rozvoje ČR následně vychází i v současné době platné Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy (ve stavu po aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, která byla schválena usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 41/1 a vydána formou opatření obecné povahy č. 43/2014 s účinností od 1. 10. 2014), ve kterých je Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh) implementován. V této souvislosti je nezbytné zmínit i Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, v nichž je trasa Silničního okruhu kolem Prahy beze změn také dlouhodobě zanesena, a to již od doby ÚP VÚC Pražského regionu.

Potřebu řešit problematiku přetížené komunikační sítě hlavního města automobilovou dopravou zdůrazňují mj. i Územně analytické podklady hl. m. Prahy (2014), které jsou podkladem pro Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy. Na základě doložených údajů o zatížení sledovaných úseků vybrané komunikační sítě v Praze, vyhodnocení situace na komunikačním systému, vývoje města i s poukazem na probíhající suburbánní proces v regionu kolem Prahy z ÚAP hl. m. Prahy vyplývá potřeba řešit problém tranzitní dopravy i vnější zdrojové a cílové dopravy s využitím Silničního okruhu kolem Prahy (Pražského okruhu).

Pro zlepšení již v dnešní době kritické dopravní situace v centrálních částech hlavního města je nutné dálniční a silniční síť na jeho okraji a v přilehlé části Pražského regionu propojit okruhem, ovšem v poloze, která bude pro dopravu dostatečně atraktivní jako nabídka alternativní trasy mimo intenzivně urbanizovaná území.

V současnosti je v provozu již sedm z celkového počtu jedenácti staveb. Jednotlivé úseky Silničního okruhu kolem Prahy byly uváděny do provozu mezi lety 1983–2010. Zbývající čtyři stavby, mezi nimiž je také stavba „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ (dále jen „SOKP 511“), jsou v různých fázích projektových příprav.

Z následujícího obrázku je patrný schematický zakres stávající a plánované nadřazené komunikační sítě na území hl. m. Prahy.

Obrázek 1 Schematický zakres nadřazené komunikační sítě na území hl. m. Prahy

Absence Silničního okruhu kolem Prahy, konkrétně posuzované stavby 511 v úseku Běchovice – dálnice D1 se velmi negativně projevuje především přetížením stávajících komunikací tranzitní automobilovou dopravou (vč. těžké automobilové dopravy) v silně urbanizovaných oblastech hlavního města Prahy, např. na území městské části Prahy 4 (zejména v oblasti Spořilova), na území městské části Prahy 11 (zejména v oblasti Jižního Města), na území Prahy 10 (zejména u Zahradního Města) a s tím souvisejícím negativním zatížením velkého množství obyvatelstva v těchto městských částech. Chybějící SOKP 511 se negativně projevuje i na zvýšeném automobilovém zatížení sběrných komunikací procházejících zástavbou Běchovic, Újezdu nad Lesy, Dubče, Kolodějí, Hájkou, Uhříněvsi, Křenic, Sibřiny, Sluštic, Škvorce a dalších pražských čtvrtí a středočeských obcí.

Proto je problematiku silničního okruhu kolem Prahy třeba řešit velice intenzivně. V průběhu roku 2016 nedeřešená problematika dostavby chybějících částí SOKP eskalovala snahou pražských politiků vymístit zákazem těžkou nákladní tranzitní dopravu (nad 12 t) z území hlavního města Prahy, kam je dnes nuceně v některých částech absencí SOKP navedena. To samozřejmě vyvolalo okamžitou reakci správců silnic nižší kategorie ve Středočeském kraji, kteří rovněž volají po regulaci těžké nákladní tranzitní dopravy.

Stručná charakteristika záměru

Posuzovaný záměr **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1** je posuzován v jedné variantě vedení trasy a v dílčích variantách technického řešení mostních objektů, které vychází z aktuální dokumentace pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014).

Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 je navržen jako šestipruhá komunikace s rozšířeným středním dělicím pásem a nouzovými pruhy se čtyřmi mimoúrovňovými křižovatkami (MÚK Dubeč, MÚK Uhříněves, MÚK Říčany, MÚK Lipany). Komunikace je navržena v kategorii D 34,5/100 a její délka bude 12 571 m.

Stavba bude napojena na stávající úsek silničního okruhu kolem Prahy, stavbu 510 Satalice – Běchovice novou mimoúrovňovou křižovatkou Dubeč se Štěrboholskou radiálou a nově plánovanou přeložkou silnice I/12 Běchovice - Úvaly, která je vedena jižně od obce Běchovice a Újezd nad Lesy. Projektová příprava a realizace obou staveb (Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a přeložky I/12 Běchovice – Úvaly) jsou spolu vzájemně koordinovány, přičemž obě stavby budou uvedeny do provozu současně. Zpracování dokumentací EIA je také pro obě stavby koordinováno a zpracovatelské týmy spolu úzce v průběhu zpracování spolupracovaly.

Stavba dále pokračuje jihovýchodním směrem mezi obcemi Běchovice a Dubeč. Nadjezdem ji kříží silnice III/00122 Běchovice – Dubeč a dále překračuje údolí Říčanského potoka 242 m dlouhou mostní estakádou. Následuje 275 m dlouhý tunelový úsek, po kterém je přes trasu silničního okruhu převeden regionální biokoridor spolu se silnicí Koloděje – Dubeč. Přibližně po dalších 500 m je další mostní objekt přes lokální biokoridor. Silniční okruh dále prochází otevřenou krajinou mezi obcemi Královice, Netluky a Uhříněves výškově nenáročným terénem. Následuje mimoúrovňová křižovatka Uhříněves, kde dochází k mimoúrovňovému křížení silnice III/33310 Koloděje – Uhříněves. Další mimoúrovňová křižovatka se silnicí I/2 Praha – Pardubice nazvaná MÚK Říčany je navržena jako deltovitá křižovatka s výraznou preferencí hlavních dopravních vztahů na bezkolizních rampách.

Silniční okruh následně vjíždí do 384 m dlouhého tunelu Na Vysoké. Nad jeho jižním portálem je převedena železniční trať Benešov u Prahy – Praha-Vršovice. Následuje mostní estakáda, kterou se podruhé překračuje Říčanský potok. Dále pokračuje trasa jižním směrem a dostává se do prostoru mezi obce Lipany, Nupaky na jedné straně a Kuří na straně druhé. V tomto úseku je navržena poslední mimoúrovňová křižovatka této stavby se silnicí III/03339 Říčany – Lipany a nejdelší 227,4 m dlouhý most Kuří přes Pitkovický potok. Úsek stavby 511 končí před mimoúrovňovou křižovatkou s dálnicí D1, kde bude napojen na stávající stavbu 512 D1 – Vestec silničního okruhu kolem Prahy.

Shrnutí dosavadního procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí

Záměr byl již v minulosti posouzen dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí pod názvem **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511: dálnice D1 - Běchovice**.

Dokumentaci EIA zpracovala dle § 9 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v prosinci 2000 Ing. Michaela Vrdlovcová. V rámci dokumentace byly hodnoceny celkem čtyři varianty trasování SOKP 511 a to varianty s označením A, B, C, D, přičemž varianta A a B byly vedeny ve stejné trase a lišily se především ve způsobu překonání údolí Říčanského potoka u městské části Praha – Kolovraty a výškovou úrovní nivelety komunikace ve vztahu k okolnímu terénu. Ve variantě A byl navržen dlouhý mostní objekt o délce 652 m, který překlenoval nejen Říčanský potok, ale i železniční trať č. 221 Benešov u Prahy – Praha-Vršovice. Ve variantě B byl navržen kratší mostní objekt o délce 174 m, na který navazoval hloubený tunel o délce 584 m a který podcházel železniční trať Benešov u Prahy – Praha-Vršovice.

V červnu 2002 následovalo odevzdání posudku podle zákona č. 244/1992 Sb. zpracovaného oprávněnou osobou RNDr. Vladimírem Ludvíkem.

Na základě doporučení dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, vyjádření příslušných obcí, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti, doplňujících informací, posudku a protokolu z veřejného projednání vydalo Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) v souladu s § 11 odst. 1 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, dne 26. 11. 2002 pod č. j. NM700/3225/5844/OPVŽP/02 **souhlasné stanovisko s podmínkami pro variantu B=A**. Realizace ostatních variant byla z hlediska vlivů na životní prostředí vyloučena.

Shrnutí navazujícího procesu územního řízení

První dokumentace k územnímu řízení (dále jen DÚR“) na stavbu 511 Běchovice – D1 silničního okruhu kolem Prahy byla zpracována v roce 2003, krátce po vydání souhlasného stanoviska MŽP dle zákona č. 244/1992 Sb. Základním podkladem pro její návrh byla právě tato EIA a Stanovisko MŽP ČR ze dne 26. 11. 2002. Dokumentace DÚR byla v letech 2004 až 2005 řádně projednána se všemi dotčenými orgány státní správy vč. orgánů ochrany životního prostředí a orgánů ochrany veřejného zdraví. V srpnu roku 2005 byl následně zpracován čistopis DÚR, ve kterém byly na základě samostatných jednání nebo vydaných písemných vyjádření zohledněny a zapracovány další požadavky a připomínky dotčených obcí (např. zelené pásy, tunelové úseky apod.).

Na konci roku 2006 tak byla předložena k územnímu řízení se všemi dotčenými orgány a organizacemi projednaná dokumentace pro územní řízení, která detailně rozpracovávala variantu B záměru, ke které bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP. Na základě této komplexně zpracované a projednané dokumentace k územnímu řízení vypsál stanovený stavební úřad hl. m. Prahy (Magistrát hlavního města Prahy, odbor stavební) oznámení o zahájení řízení a svolal na 20. 2. 2007 ústní jednání.

V sepsaném Protokolu z tohoto ústního jednání byly ze strany občanských sdružení a zástupců volených orgánů samospráv (obcí) vysloveny nesouhlasy se stavbou a současně byly vypsány podmínky a požadavky, které by mohly vést k udělení souhlasu. Tyto požadavky lze globálně shrnout do následujících bodů, které se týkají převážně ochrany životního prostředí:

- uložení trasy okruhu v úseku Kolovraty – Kuří do hlubokého zářezu,
- založení zelených pásů podél trasy silničního okruhu směrem k přilehlým obytným sídlům a jejich osázení zelení,
- maximální ochrana všech přilehlých obytných sídel proti hluku z hodnocené stavby.

V rámci nově zpracované dokumentace pro územní řízení bylo proto zpracováno nové řešení stavby SOKP 511, které reagovalo v maximální možné míře na výše popsané požadavky občanských sdružení a volených orgánů obcí.

Obecně lze toto řešení charakterizovat takto:

- Bylo upraveno výškové vedení nivelety trasy okruhu tam, kde to bylo možné (limitem byl maximální podélný spád 3,5 % okruhu či křížení s vodními toky apod.). Stavba byla uložena do zářezu tak, aby nedošlo k zásahu do hladiny podzemních vod (především v úseku Kolovraty – Kuří).
- Pomocí podélných zdí z přírodního materiálu (gabionů) byla vytvořena ochrana proti šíření hluku do přilehlého území, a to ať již v kombinaci zářezové či násypové, tj. nad úroveň současného terénu s cílem uložení přebytečných zemin z výkopů přímo v trase okruhu.
- Podél okruhu byly navrženy zelené pásy přiměřené šířky (do 30 m).

V návaznosti na výše uvedené body byly v roce 2007 v rámci nové dokumentace pro územní řízení navrženy následující změny a úpravy oproti původní DÚR z roku 2005 (úpravy jsou popsány ve směru staničení, tj. od Běchovic k dálnici D1):

- V prostoru východně od MÚK Dubeč bylo po dohodě s MÚ Běchovice navrženo oproti uvažovaným zeleným pásům v původní dokumentaci k územnímu rozhodnutí zřízení rozsáhlých zemních valů výšky až 10 m nad úroveň stávajícího terénu. Účelem valů bylo odstínění budoucí

křižovatky MÚK Dubeč od zástavby Nová Dubeč a tím i další zlepšení ochrany této zástavby před hlukem, exhalacemi a prachem z dopravy na SOKP 511. Valy bylo uvažováno následně ozelenit.

- Protihluková opatření v prostoru Dubče (přechodu údolí Říčanského potoka) byla navržena formou protihlukových stěn. Tyto stěny byly navrženy od tunelu Dubeč směrem k Běchovicím přes přemostění Říčanského potoka a byly pro ještě lepší ochranu obce protaženy (oproti DÚR z roku 2005) až k silnici Dubeč – Běchovice.
- Při východním okraji trasy SOKP 511 v km 67,0 – MÚK Uhříněves byl nově navržen zemní val, který se na straně přilehlé ke komunikaci opíral o gabionovou zeď. Tento val (stejně jako i všechny dále uvedené) bylo navrženo osadit stromy a keři. Val poskytl zvýšenou ochranu zejména severozápadní části zástavby obce Hájek.
- V oblasti od MÚK Uhříněves až k MÚK Říčany byl při východním kraji okruhu navržen další zemní val tak, aby jeho účinná výška v celém jeho průběhu dosahovala minimálně cca 3 m. Val bylo opět navrženo osázet stromy a keři. Val poskytl zvýšenou ochranu zejména pro obce Hájek, Královice a Nedvězí. V souvislosti s tímto návrhem bylo nutno upravit i polohy, orientaci a velikost některých retenčních nádrží.
- Při západní straně okruhu mezi km 71,5 a silnicí I/2 směrem k obci Kolovraty byl zvýšen rozsah zemních valů a vegetačních pasů tak, aby byla dle možností ještě zvýšena ochrana severní zástavby Kolovrat.
- K výrazným změnám návrhu došlo od km 73,0 až do konce úpravy (úsek Kolovraty – Kuří). Celý tento úsek byl zásadně přepracován z hlediska návrhu nivelety, jejíž vedení bylo na základě již zmíněných požadavků zástupců některých obcí a ekologických sdružení ještě sníženo.

Mezi cca km 73,5 až 75,5 vznikl výrazný zářez, jehož dno se nachází prakticky na předpokládané úrovni hladiny podzemní vody. Hloubka zářezu oproti okolnímu terénu se v nejhlubším místě přiblížila devíti metrům, v převážné části se pak pohybuje na hloubce cca 4 až 5,5 m. Aby byly požadované stínící účinky zářezu posíleny a byl zmenšen zábor zemědělské půdy, byly v návrhu oba zářezové svahy nahrazeny zárubními gabionovými zdmi výšky 6 metrů a terén za jejich rubem bylo navrženo dosypat na úroveň koruny zdi. Pásky za rubem zdí byly navrženy opět jako vegetační clony.

Uvedené řešení si mimo jiné vyžádalo návrh nového odvodňovacího koryta, které zachytí vodu z občasných vodotečí křižujících zářez a odvede ji do Říčanského potoka a přeřešení systému vyústění dešťových vod z navržených komunikací jímaných dešťovou kanalizací. Podle nového návrhu musela být většina těchto vod ze zářezu odvedena do Říčanského potoka u Kolovrat a musela být výrazně zvětšena plocha původně předpokládané retenční nádrže. Část dešťových vod bylo navrženo nově směřovat do Pitkovického potoka, kde byly nově na obou stranách potoka navrženy retenční nádrže.

- Na základě odporu zástupců obce Lipany bylo v návrhu vypuštěno propojení MÚK Lipany na silnici III/3339 do Lipan.
- Cca v km 75,412 kříží trasa okruhu stávající silnici III/00313 Kuří – Lipany. Navrženým snížením nivelety hlavní trasy pozbyla realizovatelnosti původní koncepce, kdy by tato silnice okruh mimoúrovňově vykřížila na spodní úrovni. Nově bylo navrženo křížení této silnice s okruhem pomocí nově navrženého nadjezdu.
- Údolí Pitkovického potoka u Kuří dle upraveného návrhu překračuje trasa okruhu již jen nízkým mostem (v maximu cca 11 m nade dnem údolí) délky cca 231 m.

- Od Pitkovického potoka niveleta okruhu stoupá maximálním dovoleným spádem 3,5 % do tečny nivelety navazující stavby 512 D1 - Vestec. Tím oproti původnímu návrhu v DÚR z roku 2005 dochází k výškové kolizi se stávající silnicí III/00312 Kuří – Nupaky, přičemž oba z možných způsobů mimoúrovňového vyklížení jsou poměrně komplikované. Poněkud lepší je však navržení podjezdu sil. III/003312 pod trasou okruhu tak, jak je to obsaženo v předložené DÚR.
- V celém úseku přechodu údolí Pitkovického potoka u obce Kuří, tj. mezi zářezem před i za údolím byly včetně vlastního přemostění navrženy oboustranné protihlukové stěny výšky 4 m.
- V závěrečném úseku od silnice III/00312 Kuří – Nupaky po konec úseku SOKP 511 byla nově navržena pro celou stavbu 511 charakteristická opatření, tj. oboustranné gabionové stěny výšky 6,0 m, doplněné za rubem zemními valy a vegetačními pásy.
- Pozn.: Obec Běchovice nesouhlasila se zrušením dvou ramp (ve směru k a ze Štěrboholské radiály) mimoúrovňové křižovatky SOKP se stávající silnicí I/12. Tomuto požadavku nebylo možné vyhovět z hlediska bezpečnosti dopravy. Zrušení ramp je v souladu s ÚPn SÚ hlavního města Prahy. Předpokladem je vždy současné zprovoznění přeložky silnice I/12 (vedené mimo obce Běchovice a Újezd nad Lesy) se silničním okruhem – stavbou 511. Tato přeložka pak převezme průjezdnou dopravu vedenou po silnici I/12 a dojde tím k výraznému odlehčení stávající trasy silnice I/12 (ulice Českobrodské), procházející obcí Běchovice. Není proto ani z tohoto hlediska žádoucí, aby připojení stávající trasy bylo ponecháno, neboť by opět vedlo k dopravnímu zatížení ulice Českobrodské.

Na základě takto upravené DÚR vydal dne 8. 12. 2008 ke stavbě 511 Běchovice – D1 stavební odbor Magistrátu hlavního města Prahy územní rozhodnutí (č. j. S-MHMP387742/2008OST a S-MHMP387758/2008OST), a to na vlastní stavbu i na v tu dobu orgánem ochrany veřejného zdraví vyžadované hlukové ochranné pásmo podél této stavby.

Proti tomuto rozhodnutí byla podána řada odvolání, která se však většinou netýkala vlastní stavby okruhu, ale převážně hlukové problematiky, a to zejména hlukového ochranného pásma a nedodržení stanoveného hygienického limitu 50 dB v chráněném venkovním prostoru staveb v noční době u obytné zástavby Běchovice 2. Dále byly vysloveny námitky proti souladu stavby s územním plánem platným v době vydání územního rozhodnutí (změna Z 1000/00 územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy byla v době vydání územního rozhodnutí soudně zrušena na základě rozsudku Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 2/2008 – 62 ze dne 30. 10. 2008 o zrušení Opatření obecné povahy č. 1/2008).

Odvolací orgán (Ministerstva pro místní rozvoj) dne 27. 1. 2010 rozhodl tak, že územní rozhodnutí zrušil a vrátil zpět stavebnímu odboru Magistrátu hl. m. Prahy k novému projednání.

V rámci Doplnku 2010 původní DÚR z roku 2007 byla precizována protihluková opatření tak, aby bylo možné dodržet hygienické limity i u uvedené obytné zástavby Běchovice 2. Jednalo se o:

- doplnění protihlukového valu až ke stávající východní rampě MÚK Českobrodská a dále podél této rampy až téměř k ulici Českobrodská (na hranici stávajícího parkoviště P+R),
- doplnění protihlukových stěn výšky 5 m u stavby 510 Satalice – Běchovice s protažením do stavby 511, a to po obou stranách komunikace i ve středním dělicím pásu,
- použití moderních tzv. „nízkohlučných“ povrchů na vozovkách staveb 511 a 510,
- doplnění protihlukové stěny výšky 5 m umístěné bezprostředně podél zástavby Běchovice 2, a to hlavně z důvodů snížení hluku při realizaci – výstavbě SOKP 511. (Pozn.: Tato protihluková stěna

bude připravována k realizaci jako samostatná stavba s podmínkou, že její realizace proběhne před zahájením stavebních prací na vlastní stavbě 511.)

- Výše uvedená navržená protihluková opatření si současně vyžádala změnu objektu SO 410.1 Úpravy vedení 22kV PRE – Běchovice.

Na základě vývoje legislativy a požadavků orgánu ochrany veřejného zdraví bylo od stanovení ochranného hlukového pásma upuštěno.

Trasa stavby SOKP 511 a její technické řešení zůstalo v rámci Doplnku 2010 původní DÚR z roku 2007 naprosto beze změny, kromě úprav uvedených v předcházejících odstavcích. Tyto úpravy neměly žádný vliv na umístění stavby oproti vydanému územnímu rozhodnutí z roku 2008. Současně bylo možné konstatovat, že stavba je v souladu s územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy, resp. s jeho již platnou změnou Z 1000/00, která byla vydána usnesením č. 30/86 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 22. 10. 2009 formou Opatření obecné povahy č. 6/2009 s účinností od 12. 11. 2009.

Dodržení stanovených hygienických limitů po celé stavbě i u obytné lokality Běchovice 2 bylo v dokumentaci pro územní řízení prokázáno v nové hlukové studii (Ing. Michaela Vrdlovcová, 2010), která zahrnuje veškerá nově navržená protihluková opatření.

Úpravy v Doplnku 2010 dokumentace k územnímu rozhodnutí z roku 2007 se v převážné míře vlastně dotýkaly pouze území Běchovice 2, tj. v důsledku pouze přílohy č. B. 2. A Koordinační situace díl A ze složky B Souhrnné řešení stavby předložené dokumentace DÚR. Proto tato situace byla nahrazena novou situací označenou jako Doplněk 2010. Ostatní díly B a C koordinační situace zůstávaly v platnosti beze změny s datem 2007.

Na základě upravené dokumentace pro územní rozhodnutí (Doplněk 2010) vydal 4. 10. 2010 stavební odbor MHMP již druhé územní rozhodnutí (č. j. S-MHMP 387742/2008/OST). Rovněž proti tomuto rozhodnutí byla podána řada odvolání. Odvolací orgán Ministerstvo pro místní rozvoj dne 18. 8. 2011 pod č. j. 3589/2011-83/265 vydal rozhodnutí, jehož obsahem bylo opět zrušení rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy, odboru stavebního podle § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu (č. j. S-MHMP 387742/2008/OST ze dne 4. 10. 2010). Věc byla vrácena Magistrátu hl. m. Prahy, odboru stavebnímu k novému projednání. Tento příslušný stavební úřad následně svou výzvou ze dne 29. 11. 2011 vyzvalo ŘSD ČR k doplnění dokumentace vč. dokladů o novém projednání.

Zásadní skutečností bylo především zrušení části ZÚR hl. m. Prahy (konkrétně koridoru Pražského okruhu v úseku Běchovice – D1) rozsudkem 7 Ao 7/2010-133 Nejvyššího správního soudu z 27. 1. 2011, a tudíž nesoulad mezi ZÚR hl. m. Prahy a ÚPn SÚ hl. m. Prahy.

Další vytýkanou vadou DÚR byl nesoulad se závaznou částí ÚPn SÚ hl. m. Prahy, a to v umístění některých vegetačních pásů (protihlukových valů) a retenčních nádrží v plochách, ve kterých by dle regulativů neměly být umístěny.

Aktualizace dokumentace pro územní rozhodnutí (2012) proto řeší odstranění výše zmíněných závad, a to následným způsobem:

- Protihlukové valy nejsou umístěny v plochách, kde podle regulativů ÚPn nemají být.
- Retenční nádrže jsou řešeny jako podzemní nádrže zasypané zeminou, takže funkční využití ploch dle ÚPn zůstává nenarušeno.

Rovněž i u této aktualizace dokumentace k územnímu rozhodnutí (dále jen „aktualizace DÚR 2012“) je nutné konstatovat základní fakta, že trasa stavby a její technické řešení zůstávají kromě výše uvedených úprav naprosto beze změny oproti předcházejícím verzím dokumentace pro územní

rozhodnutí. Navrhované úpravy v rámci aktualizace DÚR 2012 dokumentace k územnímu rozhodnutí nemají žádný vliv na umístění stavby oproti stavu, pro který bylo vydáno v roce 2010 původní územní rozhodnutí.

Z projednání aktualizace DÚR 2012 však vyplynuly některé další požadavky, které ovlivnily obsah DÚR, a to:

- Z nového vyjádření SŽDC k aktualizaci DÚR 2012 je jednoznačné, že není možný původní, dosud SŽDC schválený, návrh realizace přemostění SOKP dráhou Benešov u Prahy – Praha-Vršovice za provozu vždy po jedné koleji. SŽDC jednoznačně nově požaduje realizaci tohoto přemostění za provozu provizorní (dočasné) dvoukolejně objížďky. Tato úprava byla do aktualizované DÚR 2012 zahrnuta jako „Doplněk č. 1“.
- Protihluková stěna Běchovice, připravovaná dosud jako samostatná stavba, byla nově na základě požadavku MČ Běchovice zařazena do DÚR stavby 511 jako „Doplněk č. 2“.

Oba doplňky, které rovněž nemají žádný vliv na umístění vlastní stavby okruhu, byly samostatně veřejnoprávně projednány s dotčenými orgány a organizacemi a byly začleněny do aktualizace DÚR 2012.

Pro dodržení příslušných hygienických limitů u přilehlé obytné zástavby z hlediska hlukové zátěže byla v rámci DÚR v kritických místech navržena konstrukce vozovek hlavní trasy SOKP 511 z tzv. „nízkohlučných asfaltů“. Jedná se o následující úseky: km 60,7 – 65,0 pro ochranu obytných lokalit Běchovice 2 a Dolní Počernice „Na Vinici“ (z toho km 60,7 – 63,92 je v úseku stavby 510 Satalice – Běchovice), km 72,8 – 73,65 pro ochranu území Kolovraty – dům č. p. 347 a km 75,5 – 76,0 pro ochranu obce Kuří.

Do čístopisu aktualizace DÚR 2012, který byl předložen v roce 2014 k novému územnímu řízení, byly doplněny následující nové přílohy:

- Příloha č. A Souhrnná technická zpráva, zahrnující všechny výše uvedené skutečnosti a změny, resp. Doplnění.
- Přílohy č. B. 2A a B. 2B Koordinační situace A a Koordinační situace B, rovněž zahrnující všechny výše uvedené skutečnosti a změny, resp. doplnění (příloha č. B. 2C koordinační situace zůstává beze změn).
- Doplněk č. 1 – Přeložka dráhy Benešov-Praha Vršovice – kompletní DÚR
- Doplněk č. 2 – Protihluková stěna Běchovice – kompletní DÚR

Kromě uvedených úprav technického řešení dokumentace DÚR došlo rovněž k odstranění zásadního vytýkaného nedostatku, a to nesouladu předkládané DÚR se Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy. (Pozn.: ZÚR byly po aktualizaci č. 1 projednány a znovu schváleny Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 11. 9. 2014 (s účinností od 1. 10. 2014), čímž byl tento nedostatek odstraněn.) Po schválení Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy v podobě tzv. „právního stavu po aktualizaci č. 1“ tak bylo možné pokračovat v územním řízení.

Do konce roku 2014 doplnilo ŘSD ČR požadované doklady pro pokračování v územním řízení. V březnu 2015 se uskutečnilo veřejné projednání stavby 511 Pražského okruhu.

Územní řízení daného záměru, jehož podkladem je čístopis aktualizace DÚR 2012 ze září 2014, je v současné době přerušeno.

Aktuální proces posouzení vlivu stavby na životní prostředí

Ve vztahu k hodnocené stavbě z hlediska procesu EIA má zásadní význam hned několik novel zákona č. 100/2001 Sb., které nabýly účinnosti v průběhu let 2015 a 2016.

1. dubna 2015 nabyla účinnosti novela zákona č. 39/2015 Sb. Přijetím této novely zákona č. 100/2001 Sb. vznikla investorům, kteří připravují a chtějí realizovat záměry, které byly posouzené z hlediska vlivu na životní prostředí před nabytím účinnosti zmíněné novely, nové povinnosti. První povinnost spočívá v nutnosti zažádat o vydání tzv. ověřujícího stanoviska dle přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. Bez vydání ověřujícího závazného stanoviska dle přechodných ustanovení, resp. bez následného vydání závazného stanoviska k ověření vlivu změn záměru vydávaného dle §9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. nelze úspěšně získat rozhodnutí v navazujícím řízení.

V květnu roku 2015 byla ve vztahu k posuzované stavbě podána žádost na Ministerstvo životního prostředí o vydání tzv. ověřujícího stanoviska dle přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. (tzv. zezávaznění stanoviska k EIA) a o vydání závazného stanoviska k ověření vlivu změn záměru vydávaného dle §9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. (tzv. verifikační stanovisko k aktualizované DÚR stavby 511 (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014)). Ministerstvo životního prostředí nemohlo s ohledem na stále probíhající infringementové řízení č. 2048/2013 toto stanovisko ověřit s pozitivním výsledkem, neboť Evropská komise opakovaně zdůraznila, že v takovémto případě by postoupila infringementové řízení do fáze tzv. odůvodněného stanoviska, přičemž tato skutečnost by měla závažné celospolečenské dopady pro ČR (sankce, pozastavení čerpání všech zdrojů z fondů EU, pro které je nezbytný soulad projektů se směrnicí EIA). Předseda vlády ČR v rámci snahy o nalezení konsensuálního řešení alespoň ve vztahu k tzv. prioritním dopravním záměrům (viz dále) ujistil v červnu 2016 předsedu Evropské komise, že pozitivní ověřovací stanoviska ve vztahu k ostatním záměrům, původně posouzeným dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nebudou vydávána.

Další důležitou novelou zákona, kterou se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a kterou je třeba v souvislosti s hodnocenou stavbou zmínit, je novela č. 256/2016 Sb., která definuje prioritní dopravní záměry v § 23a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. S tím úzce souvisí nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, v jehož příloze č. 1 jsou jmenovány prioritní dopravní záměry. Nutno podotknout, že hodnocený záměr Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 nebyl mezi prioritní dopravní záměry ve smyslu § 23a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zařazen.

Jak již bylo zmíněno výše, jedná se o dopravní stavbu, která byla v minulosti posouzena dle zákona č. 244/1992 Sb. a získala souhlasné stanovisko dle tohoto zákona. Stanoviska EIA vydaná na základě procesu vedeného dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (tj. zákona platného před vstupem ČR do EU) nesplňují dle názoru Evropské komise požadavky směrnice 2011/92/EU a Evropská komise tak v rámci řešení infringementového řízení č. 2048/2013 odmítla, aby tato stanoviska byla nadále využívána jako podklad pro povolování záměrů bez zajištění nového zařazení dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a bez zajištění nového procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí, který tento zákon ve vztahu k jednotlivým kategoriím záměrů předjímá.

Zákon č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 39/2015 Sb. ve svých přechodných ustanoveních hovoří následovně: „Nelze-li vydat souhlasné závazné stanovisko podle věty první, musí být záměr předmětem nového posouzení podle § 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.“

Z výše uvedených důvodů a v souladu s Usnesením vlády ČR č. 430 ze dne 11. 5. 2016, kterým byl schválen postup v případě zajišťování opakovaného posuzování vlivů záměrů dopravních staveb na životní prostředí, původně posouzených dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, je nyní k posouzení předložena nová dokumentace EIA v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a jeho přílohou č. 4.

Navržený záměr je zařazen dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů do kategorie I (záměry vždy podléhající posouzení), sloupec A, bod 9.3 – *“Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a pozemních komunikací, které mohou být označeny jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu”*.

U záměrů vždy podléhajících posouzení EIA dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů je možné využít postupu dle § 6 odst. 5 zákona: *„U záměrů a změn záměrů podle § 4 odst. 1 písm. a), b) a c) může oznamovatel předložit místo oznámení dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen "dokumentace") podle přílohy č. 4 k tomuto zákonu; v tomto případě se dále postupuje podle § 8.”* V případě takového postupu pak neprobíhá zjišťovací řízení a dochází rovnou k předložení a následnému projednání dokumentace EIA.

Tento postup je využit i v případě posuzovaného záměru **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1**, kdy oznamovatel předkládá přímo **dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí** (dále jen „dokumentace EIA“).

V souladu s Usnesením vlády ČR č. 430 ze dne 11. 5. 2016 se při přípravě nové dokumentace EIA vychází z nejaktuálnějšího stupně projektové dokumentace, kterou má investor ve vztahu k záměru k dispozici. V tomto případě se jedná o poslední a nejaktuálnější verzi dokumentace pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014).

Záměr je z hlediska vedení trasy SOKP 511 posuzován v dokumentaci EIA dle předložené dokumentace DÚR v jedné variantě.

Zpracovatel dokumentace EIA si je plně vědom požadavků vyplývajících z přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, konkrétně pak v části B. I. 5 je požadavek na *„zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí”*. Tato část přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů transponuje článek 5) bod 1) písmene d) resp. bod 2) přílohy č. IV Směrnice EIA (2011/92/EU), který zní: *„nástin hlavních alternativních řešení uvažovaných oznamovatelem uvedení hlavních důvodů jeho výběru z hlediska vlivů na životní prostředí”*. Kapitola B. I. 5 předkládané dokumentace EIA je proto zpracována v takovém rozsahu, který poskytne maximum možných informací o variantách záměru sledovaných v minulosti tak, aby byly naplněny požadavky zákona č. 100/2001 Sb., resp. požadavky směrnice EIA.

Předkládaná dokumentace EIA je zpracována na základě průzkumů, podkladů a jednotlivých podrobných expertních posouzení, které byly zpracovány pro potřeby nové dokumentace EIA. Faktorům, které by mohly mít zásadní vliv z hlediska negativních dopadů záměru na okolí, byla věnována detailní pozornost přímo v přílohách (příloha č. 1-15), které jsou nedílnou součástí vlastní dokumentace EIA.

Text dokumentace EIA je pro snazší orientaci doplněn i výkresovou a mapovou částí (příloha č. 16-17), které poskytují přehled o dané situaci a o místních podmínkách. Údaje z mapových podkladů byly doplněny o informace získané na příslušných veřejných institucích. Množství informací bylo získáno rovněž průzkumem terénu.

V předložené dokumentaci EIA jsou hodnoceny následující stavy:

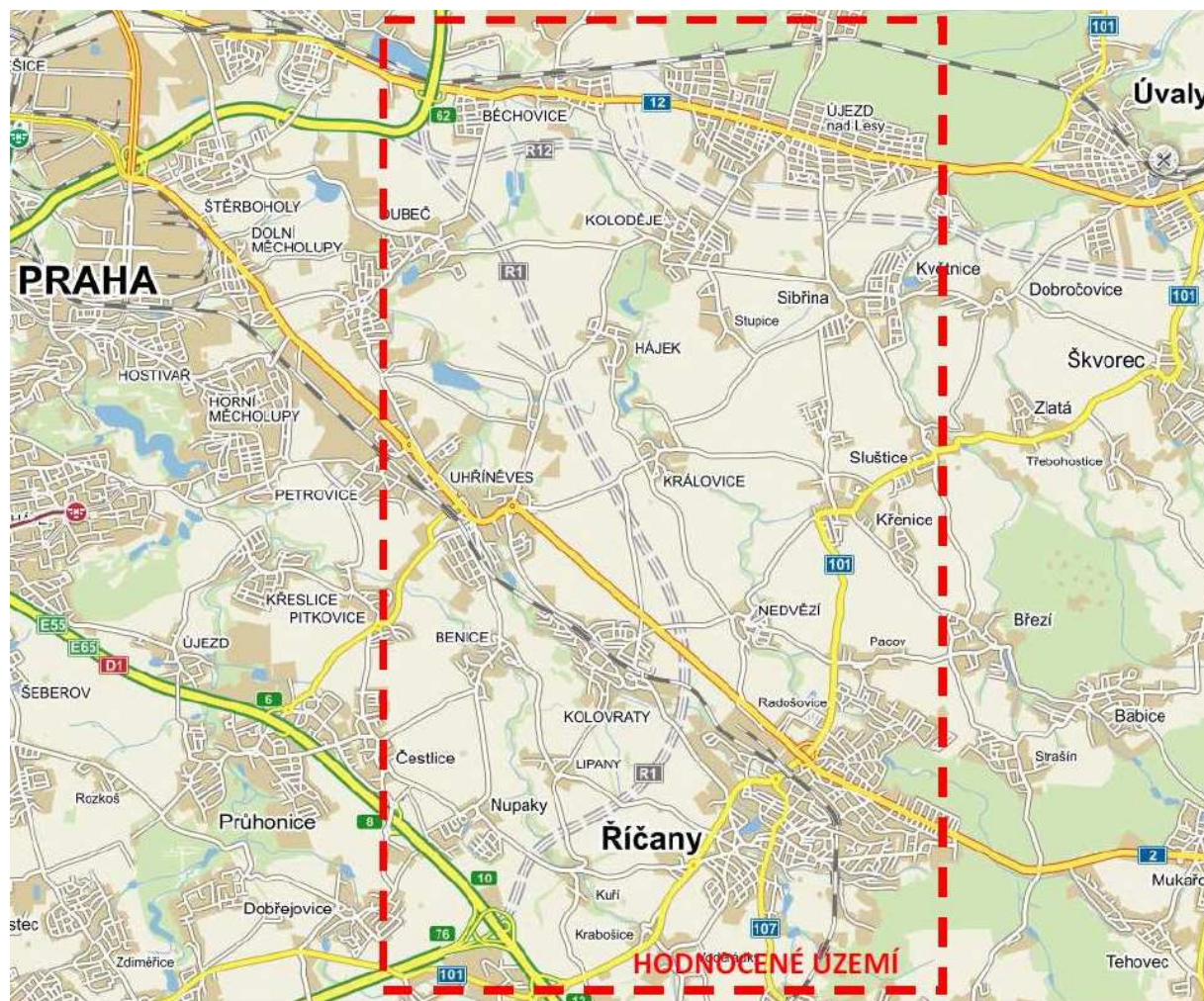
- **Stávající stav** **2016**
- **Fáze výstavby** **2021–2024**
- **Fáze provozu** **2025**
 - Výhledový stav v roce 2025 – stav bez záměru (bez realizace SOKP 511)
 - Výhledový stav v roce 2025 – stav se záměrem (s realizací SOKP 511)
- **Fáze provozu** **2040+**
 - Výhledový stav v roce 2040+ – stav se záměrem (s realizací SOKP 511)

Pozn.: Výhledový rok 2040+ vyjadřuje naplněnost platného ÚP hl. m. Prahy, tj. uvažuje s realizací kompletní dopravní sítě (včetně stavby SOKP 511) tak, jak je v ÚP hl. m. Prahy dlouhodobě stabilizována. Z tohoto důvodu není hodnocen výhledový stav 2040+ bez záměru.

Od výše uvedených stavů se mj. odvíjí posouzení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a hodnocení zdravotních rizik (příloha č. 4 Akustické posouzení, příloha č. 5 Modelové hodnocení kvality ovzduší, příloha č. 8 Hodnocení zdravotních rizik – Hluk, příloha č. 8 Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví).

Pro účely vyhodnocení vlivu stavby na řešené území je kromě stanovení posuzovaných variant, resp. stavů zásadní také definování rozsahu hodnoceného území, pro které bude posouzení vlivu stavby na životní prostředí zpracováno.

Rozsah řešeného území pro účely dokumentace EIA je patrný z následujícího obrázku. Jedná se o plochu cca 97 km².

Obrázek 2 Rozsah řešeného území

Podkladová mapa: <http://www.mapy.cz>

Větší rozsah řešeného území, než jen pás v okolí posuzovaného záměru tak jak se běžně bere v úvahu, byl vzat z důvodu posouzení případných kumulativních a vyvolaných vlivů, které by mohly vzniknout právě v souvislosti s vložením řešeného záměru SOKP 511 do území. Jedná se především o kumulativní vlivy na přivaděčích k SOKP 511, na křižujících komunikacích, ale i o kumulativní vlivy se železničními tratěmi, a to i výhledovými, např. vysokorychlostní tratí VRT Praha - Brno. Zrovna tak se bere v úvahu i možné vyvolané ovlivnění okolních obcí případnou změnou v organizaci dopravy. Rozsah území uvedený na obrázku 2 však není z hlediska vstupních dat o dopravě hraniční a je pouze vymezením pro jednotné grafické výstupy. Vstupní dopravní data pro výpočty imisního a hlukového zatížení byla vzata a generována z podstatně širšího zájmového území.

Pro doplnění posouzení vlivu SOKP 511 v širším zájmovém území hl. m. Prahy byly posouzeny v emisním porovnání i vybrané hlavní dopravní tahy hl. města Prahy.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A. I. Oznamovatel Ředitelství silnic a dálnic ČR

A. II. IČO 65993390

A. III. Sídlo Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4

A. IV. Jméno, příjmení, sídlo a telefon oprávněného zástupce oznamovatele

Ing. Jan Kroupa
Generální ředitel ŘSD ČR
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4
tel.: +420 241 084 528

Ing. Petr Kural
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Závod Praha
Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4
tel.: +420 284 009 191

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B. I. Základní údaje

B. I. 1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1

Kategorie:	kategorie I sloupec A
Bod:	9.3 – <i>“Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a pozemních komunikací, které mohou být označeny jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu”</i>

B. I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměr Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 je z hlediska vedení trasy hodnocené stavby posuzován v jedné variantě. Technické řešení stavby SOKP 511 je navrženo invariantně, s výjimkou technického řešení mostů Dubeč (SO 203) a Kolovraty (SO 208), které jsou řešeny variantě z hlediska typu konstrukce a počtu mostních pilířů. Délka, výška a volná šířka těchto mostních objektů je navržena vždy stejná.

Předmětná stavba Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – D1 (dále jen „SOKP 511“) je navržena v délce 12 571 m (začátek úseku je v km 64,000, konec úseku v km 76,571 trasy silničního okruhu kolem Prahy). Stavba 511 je navrhována v definitivním šířkovém uspořádání jako šestipruhová komunikace kategorie D 34,5/100 s rozšířeným středním dělicím pásem a nouzovými pruhy. Na začátku bude niveleta trasy SOKP 511 navazovat na stávající niveletu stavby 510 silničního okruhu kolem Prahy a na konci na stavbu 512 D1 - Vestec. Maximální podélný spád je navržen 3,5 %. Šířkové uspořádání navrhované komunikace je podrobně popsáno v kapitole B. I. 6. této dokumentace EIA.

Součástí stavby SOKP 511 je přeložka Šterboholské radiály v kategorii S 22,5/100 a délce 1 140 m, která dále přechází v přeložku I/12 Běchovice – Úvaly. Ta představuje navazující samostatnou stavbu vedenou v obchvatové jižní poloze mimo obce Běchovice, Újezd nad Lesy a Úvaly.

Technické řešení stavby SOKP 511 zahrnuje i velice krátký, úvodní cca 40 m napojovací úsek na Hostivařskou spojku. Vlastní Hostivařská spojka navazující na tento krátký napojovací úsek představuje navazující samostatnou stavbu, jejíž technické řešení není předmětem SOKP 511.

Na celé trase SOKP 511 jsou navrženy tyto čtyři mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“):

MÚK Dubeč - Jedná se o mimoúrovňové křížení SOKP 511 se Šterboholskou radiálou cca v km 64,400 – 65,200 a přeložkou silnice I/12. Tato křižovatka značného dopravního významu je navržena jako útvarová, hlavní dopravní vztahy z a na okruh ze Šterboholské radiály jsou vedeny po direktních rampách. Křižovatka obsahuje celkem 7 křižovatkových větví, jednu polní cestu s mimoúrovňovým vykřížením radiály a dva kolektorové pásy.

MÚK Uhříněves - MÚK je navržena v km 68,000 trasy silničního okruhu v místě křížení trasy okruhu se silnicí III/33310 (Uhříněves - Koloděje). Navržena je zde univerzální deltovitá křižovatka se dvěma podružnými okružními křižovatkami.

MÚK Říčany - Křižující komunikací je významná, silně zatížená dvoupruhová silnice I/2 v úseku Říčany – Uhříněves. Křižovatka v km 71,900 – 72,400 je navržena deltovitého tvaru, přičemž rampy této křižovatky jsou na silnici č. I/2 napojeny pomocí okružních křižovatek.

MÚK Lipany - Přibližně v km 74,600 trasy silničního okruhu dochází ke křížení okruhu se silnicí III/03339 Lipany - Říčany. Tato křižovatka bude osmičkového tvaru.

U všech mimoúrovňových křižovatek jsou navrženy příslušné odbočovací a připojovací pruhy ve smyslu ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“.

Kromě silnic, na kterých jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky, kříží SOKP 511 rovněž mimoúrovňově, ale bez připojení následující silnice a místní komunikace: silnice III/00122 Dubeč – Běchovice, silnice III/00123 Dubeč – Koloděje, silnice III/33313 Královice – Uhříněves, silnice III/10176 Nedvězí – Kolovraty, silnice III/33312 Kolovraty – Říčany, silnice III/00313 Lipany – Kuří, silnice III/00312 Nupaky – Kuří.

V rámci stavby SOKP 511 budou realizovány tyto mostní objekty:

Mostní objekty v MÚK Dubeč - realizace pěti mostních objektů (SO 201.1 – SO 201.5)

Mosty na SOKP

- Most na SOKP přes Říčanský potok (Dubeč) (SO 203) - délka přemostění 242,2 m
- Most na SOKP přes biokoridor v km 68,690 (SO 205) - délka přemostění 27,7 m
- Most na SOKP přes Říčanský potok (Kolovraty) (SO 208) - délka přemostění 233,4 m
- Most na SOKP přes údolí Pitkovického potoka (SO 210) - délka přemostění 227,4 m
- Most na SOKP přes silnici III/00312 (Nupaky – Kuří) v km 76,000 (SO 211) - délka přemostění 28,4 m

Mosty přes SOKP

- Most na silnici III/0122 (Běchovice - Dubeč) (SO 221) - délka přemostění 86,1 m
- Biomost přes SOKP v km 66,950 (SO 223) - délka přemostění 39 m
- Most na silnici III/33310 (Uhříněves - Koloděje) (SO 224) - délka přemostění 66,4 m
- Lávka přes SOKP v km 69,144 (SO 225) - délka přemostění 56,6 m
- Most na silnici III/33313 (Uhříněves - Královice) (SO 226) - délka přemostění 60,4 m
- Most na silnici III/10176 (Kolovraty - Nedvězí) (SO 227) - délka přemostění 123,4 m
- Most na silnici I/2 (Říčany - Uhříněves) (SO 228) - délka přemostění 40,3 m
- Železniční most přes SOKP (SO 229)
- Most na silnici III/3339 (Říčany - Lipany) (SO 230) - délka přemostění 58,4 m
- Most na silnici III/00313 v km 75,4 Kuří - Lipany (SO 231) - délka přemostění 58,4 m

Mosty na silnicích a rampách mimo silniční okruh

- Most na silnici III/0123 přes biokoridor (SO 242) - délka přemostění 4,8 m
- Most na okružní křižovatce západ v MÚK Říčany (SO 243) - délka přemostění 9,9 m

V rámci stavby SOKP 511 budou realizovány tyto dva tunely:

Tunel Na Vysoké - Tunel je situován v km 72,400 - 72,784 trasy silničního okruhu jihovýchodně od obce Kolovraty v lokalitě Na Vysoké. Poloha jižního portálu tunelu v km 72,784, který je vlastně tvořen samostatným mostním objektem (stavební objekt SO 229), je dána křížením s koridorem ČD. Celková délka tunelu vč. železničního mostu je 384 m.

Tunel Dubeč - Předmětný tunelový úsek je situován v km 66,355 – 66,630 trasy silničního okruhu jižně od obce Dubeč. Celková délka tunelu je 275 m. Tunel je tvořen dvěma jednosměrnými třípruhovými tunelovými troubami.

Stavba SOKP 511 dále zahrnuje realizaci propustků na SOKP i na silnicích a rampách mimo SOKP, zárubních zdí, objektů odvodnění komunikací, úprav vodotečí, přeložek, protihlukových opatření, oplocení, sadových úprav a dalších souvisejících provozních staveb. Řešení těchto objektů je podrobně popsáno v kapitole B. I. 6. této dokumentace EIA.

B. I. 3. Umístění záměru

Kraj: Hl. město Praha

Středočeský

Městská část/Obec: MČ Praha 22 (Uhříněves, Hájek u Uhříněvsi)

MČ Praha - Běchovice

MČ Praha - Dubeč

MČ Praha - Kolovraty

MČ Praha – Královice

MČ Praha - Nedvězí

Říčany

Nupaky

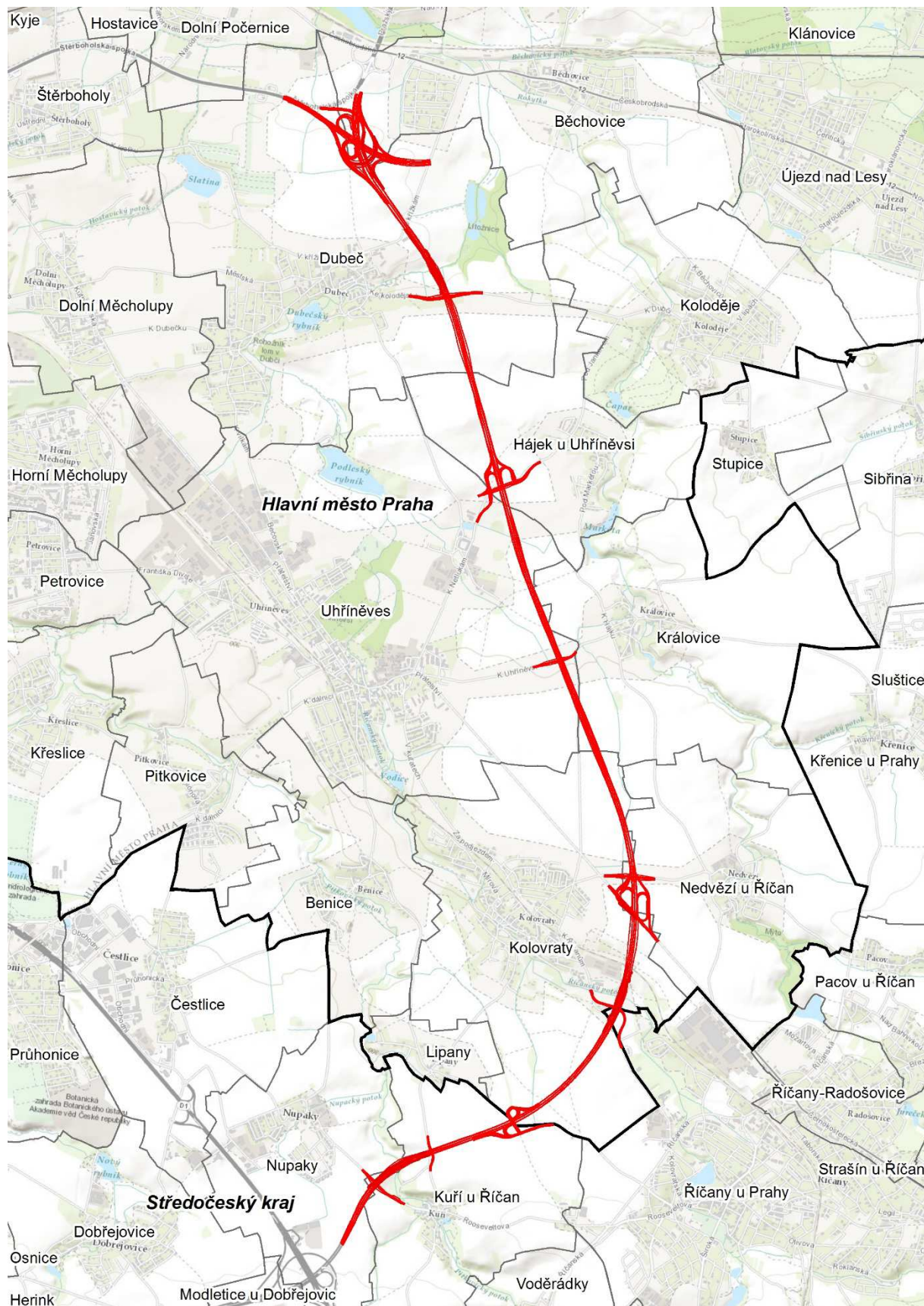
Katastrální území: Běchovice; Dubeč, Hájek u Uhříněvsi, Uhříněves, Královice, Nedvězí u Říčan, Kolovraty, Říčany u Prahy, Kuří u Říčan, Nupaky,

Stavba SOKP 511 v úseku Běchovice – dálnice D1 bude vedena na území Hl. m. Prahy, a to v úseku Běchovice – Říčany a dále na území Středočeského kraje v úseku Říčany – dálnice D1.

Začátek předmětného záměru je v křižovatce se Štěrboholskou radiálou (silnicí I/12), kde bude stavba navazovat na již realizovaný úsek SOKP (stavba 510). Stavba bude ukončena před křižovatkou s dálnicí D1, která je součástí SOKP, stavby 512, úseku D1 – Vestec.

Umístění záměru je patrné také z přílohy č. 16 Výkresová dokumentace (výkres č. 1 Přehledná situace).

Obrazek 3 Schematické umístění záměru



Zdroj: Podkladová mapa - WMS ARCDATA, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Umístění záměru ve vztahu k dotčeným územně-plánovacím dokumentacím

Dle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy se posuzovaný záměr nachází v k. ú. Běchovice, Dubeč, Uhříněves, Královice, Nedvězí u Říčany, Kolovraty, Říčany u Prahy, Kuří u Říčany, Nupaky, Hájek u Uhříněvsi na funkční ploše SD (vybraná komunikační síť).

Dle platného ÚP obce Říčany se předmětný záměr nachází na funkční ploše NZO (Plochy zemědělské – orná půda) s vymezením návrhu koridoru nadmístního významu pro silniční dopravu (ZÚR) a dle platného ÚP obce Nupaky se předmětný záměr nachází na funkční ploše „Expresní vnější okruh – stavba 511 a 512 celkový rozsah dopravní stavby včetně terénních úprav a izolační zeleně“.

Posuzovaný záměr, předkládaný k posouzení vlivu stavby na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je dle vyjádření Stavebního úřadu obce Říčany v souladu s platným územním plánem obce Říčany a Nupaky a dle vyjádření Odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy v souladu s platným ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Vyjádření příslušných stavebních úřadů k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace je součástí kap. H předkládané dokumentace EIA.

B. I. 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry**Charakter záměru**

- novostavba

Druh stavby

- dálnice (dříve rychlostní silnice)

Pozn.: Od 1. 1. 2016 je v platnosti zákon č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. V zákoně č. 268/2015 Sb. byl vypuštěn termín „rychlostní silnice I. třídy“, naopak nově bylo zavedeno rozdělení dálnic na dálnice I. a II. třídy. Z tohoto důvodu se i u stavby SOKP 511 v souladu s ustanovením čl. II odst. 2 zákona č. 268/2015 Sb. ruší označení „rychlostní silnice I. třídy“ (vč. funkčních tříd) a nahrazuje se označením „dálnice II. třídy“. Celý Pražský okruh (SOKP) tak byl zařazen do sítě dálnic, konkrétně jako dálnice D0. Tato změna nemá žádný vliv na technickou podobu připravovaného záměru ani na jeho předpokládané funkční využití.

Předmětem záměru je novostavba další části silničního okruhu kolem Prahy, konkrétně stavba 511 v úseku Běchovice - dálnice D1. Jednou z hlavních funkcí této části silničního okruhu kolem Prahy je v součinnosti s ostatními již provozovanými stavbami SOKP vybudování uceleného tahu, který bude propojovat dálnice D1, D5, D6, D7, D10, D11 a budoucí D3, D4.

Součástí stavby je kromě hlavní trasy SOKP 511 v délce 12,571 km i pokračování Štěrboholské radiály v délce 1,140 km, výstavba krátkého cca 40 m napojovacího úseku na Hostivařskou spojku, dále realizace čtyř mimoúrovňových křižovatek (MÚK Dubeč, MÚK Uhříněves, MÚK Říčany, MÚK Lipany), dvou tunelových objektů („Na Vysoké“, „Dubeč“), řady mostních objektů, objektů odvodnění komunikací, protihlukových opatření, oplocení, sadových úprav a dalších souvisejících provozních staveb.

Možnost kumulace s jinými záměry

Z hlediska možných kumulací záměru je třeba věnovat pozornost kumulativním vlivům záměru jak ve fázi výstavby záměru, tak i ve fázi provozu záměru.

Fáze výstavby

V přímé návaznosti na Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – D1 je výstavba přeložky stavby I/12 Běchovice – Úvaly (dále jen „přeložka I/12“), která je navržena mimo zastavěné území Běchovic, Újezdu nad Lesy a Úval. Projektové práce na stavbě přeložky I/12 probíhají souběžně s projektovými přípravami záměru Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – D1 a jsou vzájemně spolu koordinovány. Zprovoznění obou staveb je plánováno ve stejném termínu. Harmonogramy výstavby obou záměrů se tak budou překrývat, z čehož vyplývá i potřeba posouzení možných kumulativních vlivů ve fázi výstavby obou záměrů.

Dokumentace EIA proto věnuje detailní pozornost kumulativním vlivům výstavby obou liniových komunikací na jednotlivé složky životního prostředí, které mohou být dotčeny. Jedná se především o vyhodnocení kumulativních vlivů výstavby obou staveb na ovzduší, akustickou situaci a zdraví obyvatel. Kumulativní vlivy na ostatní složky ŽP ve fázi výstavby se nepředpokládají v takové míře, že by došlo k jejich významnému negativnímu ovlivnění, a to s ohledem na citlivé technické řešení obou staveb, které možné negativní vlivy maximálně eliminuje (např. i návrhem řady opatření ve fázi výstavby ke snížení, eliminaci či kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí).

Kumulativní vlivy ve fázi výstavby je možné očekávat především v počátečním úseku obou staveb, tj. v úseku od MÚK Dubeč po Říčanský potok (resp. vodní tok Rokytky), kde jsou obě stavby vedeny v blízkosti těchto toků. S rostoucí vzdáleností obou staveb pak adekvátně slábnou i možné kumulativní vlivy ve fázi výstavby, a to z důvodu rostoucí vzdálenosti stavenišť obou staveb i z důvodu využití rozdílných tras obslužné staveništní dopravy v koncových úsecích obou staveb.

Z hlediska vlivů obou záměrů na akustickou situaci, ovzduší a zdraví obyvatel ve fázi výstavby je v předložené dokumentaci EIA věnována pozornost především kumulativním vlivům obslužné staveništní dopravy a případným kumulativním vlivům nasazené mechanizace na stavenišťích obou staveb.

Trasy obslužné dopravy záměru obou staveb jsou dle informací uvedených v Zásadách organizace výstavby obou záměrů primárně navrhovány vést v trase každé jednotlivé stavby s následnou návazností na nadřazenou komunikační síť tak, aby byla co nejméně dotčena chráněná zástavba. Pro zajištění přístupu na staveniště přeložky I/12 v úvodní fázi výstavby je nezbytné realizovat nejdříve MÚK Dubeč na stavbě SOKP 511.

V rámci akustického posouzení kumulativních vlivů ve fázi výstavby byl stanoven maximální možný počet nákladních automobilů, který lze během výstavby navést na nadřazenou komunikační síť (Štěrboholská spojka, SOKP 510, dálnice D1 a SOKP 512). Stanovení max. počtu nákladních vozidel bylo provedeno tak, aby na sledovaných komunikacích nadřazené komunikační sítě emisně nedocházelo k nárůstu $L_{Aeq,T}$ vlivem provozu nákladní staveništní dopravy oproti výhledovému stavu bez záměru. Tento počet aut sloužil následně jako jeden ze vstupů pro vyhodnocení kumulativních vlivů z hlediska znečištění ovzduší či hodnocení zdravotních rizik. Teoreticky jsou tak posouzeny možné kumulace obslužné staveništní dopravy záměru SOKP 511 i s dalšími stavbami dopravního či jiného charakteru.

Pozornost byla věnována i kumulativním vlivům souvisejícím s nasazením strojů a mechanizace na stavenišťích stavby 511 Běchovice – dálnice D1 a stavby přeložky I/12. Jedná se zejména o kumulaci výstavby MÚK Dubeč a navazujícího úseku SOKP 511 s výstavbou počáteční části přeložky I/12.

Podrobnost posouzení kumulativních vlivů ve fázi výstavby záměrů v procesu EIA je adekvátní podrobnosti dodaných vstupních podkladů (např. návrhu ZOV jednotlivých staveb). V rámci podrobnějších stupňů projektové dokumentace budou Zásady organizace výstavby obou staveb dále vzájemně koordinovány a zpřesňovány. S tím souvisí i následný proces detailnějšího posouzení vlivů výstavby záměrů na akustickou situaci či ovzduší.

Fáze provozu

Dokumentace EIA posuzuje dva výhledové časové horizonty, a to výhledový stav v roce 2025 (stav krátce po zprovoznění záměru) a výhledový stav v roce 2040+ (horizont naplnění ÚP hl. m. Prahy).

Automobilová doprava

Základní údaje o intenzitách automobilové dopravy na předmětném úseku stavby 511 a v širším zájmovém území pro výše uvedené stavy byly převzaty z dopravně-inženýrských podkladů (TSK hl. m. Prahy, leden 2017; IPR hl. m. Prahy, únor 2017), které jsou součástí přílohy č. 1 a 2 předkládané dokumentace EIA.

Akustické posouzení a Modelové hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 4 a 5 předkládané dokumentace EIA) vycházejí z dopravně-inženýrských podkladů (příloha č. 1 a 2 dokumentace EIA), které ve výhledovém roce 2025 a 2040+, zahrnují nejen posuzovaný záměr, ale i další připravované či plánované stavby na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.

Uspořádání nadřazených komunikací pro střednědobý výhled - horizont 2025 (stav bez záměru) předpokládá reálný scénář návazné výstavby komunikační sítě. Ve stavu bez záměru v roce 2025 byly v dopravním modelu vytvořeném TSK hl. m. Prahy zohledněny tyto stavby:

- zkapacitnění SOKP 510 v úseku Běchovice - Satalice na průběžné 3+3 jízdní pruhy,
- rozšíření dálnice D11, stavby 1101 v km 0,0 – Jirny na 3+3 jízdní pruhy, s doplněním MÚK Beranka a přeložky silnice II/611 k MÚK Beranka, spojky Klánovice-Šestajovice - MÚK Beranka a spojky MÚK Beranka – Ve Žlíbku,
- komunikace Ocelkova - Budovatelská (stavba č. 0211 Ocelkova - Lipnická),
- propojka Veselská - Toužimská (západní varianta vedená mimo park),
- komunikace Evropská - Svatovítská (stavba č. 8559),
- obchvat Písnice vč. zprovoznění MÚK Písnice na SOKP,
- přeložka silnice I/16 - severní obchvat města Slaného.

Je třeba konstatovat, že pouze první dvě zmíněné stavby mají významnější dopad z hlediska intenzit dopravy na řešenou oblast.

Stavby jako SOKP 518, 519, 520 (Ruzyně - Suchdol - Březiněves - Satalice), Vestecká spojka, východní část Městského okruhu (stavba č. 0081, 0094), přeložka II/101 v úseku Říčany – Úvaly – Jirny, dálnice D3 nebyly v modelu pro střednědobý výhled (výhledový rok 2025) zohledněny, neboť se k tomuto datu reálně nepředpokládá, že by mohly být v provozu.

V případě výhledového stavu v roce 2025 (stav se záměrem) byly oproti dopravnímu modelu pro stav bez záměru doplněny tyto stavby:

- **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1** (3+3 jízdní pruhy) – tj. záměr posuzovaný v rámci této dokumentace EIA,
- přeložka I/12 Běchovice – Úvaly (2+2 jízdní pruhy, varianta s 5 MÚK, tj. bez MÚK Květnice) – stavba úzce související s SOKP 511.

Poznámka: Dokumentace stavby přeložky silnice I/12 je zpracována ve dvou variantách: varianta 5 MÚK (bez MÚK Květnice) a varianta 6 MÚK (s MÚK Květnice). Na stavbě SOKP 511 a v jejím bezprostředním okolí je rozdíl v intenzitách dopravy mezi těmito variantami minimální, téměř neznatelný. V posouzení stavby SOKP 511 je hodnocena u stavby I/12 pouze varianta 5 MÚK.

V dopravním modelu výhledového stavu v roce 2025 (stav se záměrem), který zpracovala TSK hl. m. Prahy, je dále uvažováno i s dalšími stavbami, které mají dopravní návaznost na zprovoznění SOKP 511:

- Hostivařská spojka (MÚK Uhříněves na SOKP 511 – Kutnohorská ulice), v základním šířkovém uspořádání 1+1 jízdní pruh,
- obchvat Dolních Měcholup v základním šířkovém uspořádání 1+1 jízdní pruh,
- komunikace „nová Donátská“ v Kolovratech.

Na vlastní stavbu SOKP 511 bude navazovat výše uvedená výstavba Hostivařské spojky, která by měla odlehčit tranzitní nákladní dopravě především v obci Uhříněves, Dubeč a dalších okolních obcích a lokalitách.

Plánovaný obchvat Dolních Měcholup odlehčí provoz na komunikaci Kutnohorská protínající Dolní Měcholupy.

Součástí stavby SOKP 511 je i propojovací komunikace se silnicí I/2 (SO 126, tzv. komunikace „nová Donátská“). Tato komunikace vede mimo zastavěné území a propojuje MÚK Říčany s ul. K Říčánům v Kolovratech. Oproti původně zvažovanému řešení v dokumentaci DÚR (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014), kde je tato komunikace určena pouze pro neveřejný provoz, je nyní tato komunikace plánována pro veřejnou potřebu a jako jeden z přivaděčů na MÚK Říčany. Převedením „nové Donátské“ mezi veřejné komunikace bude umožněn snazší přístup do jižní a centrální části Kolovrat a odlehčí se tak významně stávající komunikaci K Říčánům situované uvnitř obytné zástavby.

V dopravním modelu je dále zohledněno dopravně-technické opatření vyplývající z projektové dokumentace SOKP, stavby 511, které předpokládá, že po vybudování MÚK Lipany nebude ul. Do Kopečka do této MÚK napojena, bude odkloněna na polní cestu a z dopravního hlediska se stane de-facto slepou.

Schematické znázornění hodnoceného záměru SOKP 511 a navazujících staveb, které byly mj. uvažovány v dopravním modelu pro rok 2025 (stav se záměrem) je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 4 Výřez z ÚPn SÚ hl. m. Prahy s vyznačením záměru SOKP 511 a navazujících staveb

Vysvětlivky: záměr SOKP 511 – plná červená čára, související stavby (I/12, Hostivařská spojka, obchvat Dolních Měcholup, komunikace „nová Donátská“ – čárkovaná červená čára)

Zdroj: Dopravně inženýrské podklady pro stavbu Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 – Současný a střednědobý výhled (TSK hl. m. Prahy, leden 2017)

K uvažovanému střednědobému výhledovému horizontu je nutno podotknout, že v tomto modelovém stavu je nadřazená komunikační síť v Praze a okolí uvažována jako značně nekompletní. Nepředpokládá se provoz na východní části Městského okruhu, severní části SOKP (stavby SOKP 518, SOKP 519, SOKP 520 Ruzyně – Suchdol – Březiněves – Satalice) ani na tzv. Aglomeračním okruhu – přeložkách silnice II/101 (zejména v úsecích Říčany – Úvaly – Jirny). Tímto způsobem se proto na SOKP 511 v uvažovaném roce 2025 (stav krátce po zprovoznění záměru) koncentruje značná intenzita dopravy, u těžkých vozidel ještě umocněná regulačními omezeními – postupné vymísťování těžké nákladní tranzitní dopravy z Městského okruhu a navazujících radiál, kdy na většině lokálních komunikací v Praze a okolí je již dnes nějakým způsobem omezena. Uvažovaný stav v roce 2025 tak představuje z hlediska dopravní zátěže v území přilehlém k záměru nejméně příznivý stav. Po zprovoznění dalších segmentů nadřazené komunikační sítě v dlouhodobém výhledu lze na SOKP 511 očekávat spíše snižování dopravní zátěže.

V případě výhledového stavu v roce 2040+ (stav se záměrem) se předpokládá, že bude kompletně dokončený skelet nadřazených komunikací na území hl. m. Prahy a další významné dopravní stavby na území Středočeského kraje. Konkrétně jsou v dopravním modelu stavu v roce 2040+ (stav se záměrem), který zpracoval IPR hl. m. Prahy, uvažovány tyto stavby:

- **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 (3+3 jízdní pruhy)** – tj. záměr posuzovaný v rámci této dokumentace EIA,
- přeložka I/12 Běchovice – Úvaly (2+2 jízdní pruhy, varianta s 5 MÚK, tj. bez MÚK Květnice) – stavba úzce související s SOKP 511.

V zájmové oblasti je ve stavu 2040+ (stav se záměrem) dále uvažováno s dokončením komunikační sítě, tj. s těmito stavbami:

- přeložky úseků II/101 (Pacov – Sluštice, Škvorec obchvat, Mstětice – Jirny - Úvaly),
- zkapacitnění SOKP 510 (3+3 jízdní pruhy),
- zkapacitnění D11, stavba 1101 (km 0,0 – MÚK Jirny), MÚK Beranka,
- úprava stávající MÚK Běchovice (Českobrodská),
- Hostivařská spojka - propojení Přátelství – Bečovská – Pražský okruh, východní obchvat Dolních Měcholup, propojení Průmyslová – Kutnohorská,
- Klánovická spojka – propojení Horní Počernice – Klánovice,
- soubor staveb JV XX (přeložka III/33312 K Říčánům – Přátelství, propojení I/2 s II/101, propojení Hornoměřolupská – Fr. Diviše – K Dálnici – K Lipanům, přeložka Novopetrovická, Mírová – Přátelství, východní obchvat Pitkovic),
- soubor staveb SV XX (přeložka II/611 k MÚK Beranka, propojení Ve Žlíbku – MÚK Beranka, Chlumecká – Božanovská, Ocelkova – Budovatelská, Ve Žlíbku – U Úlu),
- přeložky úseků II/107 (Všechromy – I/2),
- dokončení II/335 (Světlava – MÚK Lipany).

Mimo zájmovou oblast je ve stavu 2040+ (stav se záměrem) dále uvažováno s dokončením komunikační sítě, tj. s těmito stavbami:

- dokončení SOKP 518, 519 (Ruzyně – Suchdol - Březiněves), včetně přivaděče Rybářka a MÚK Aviatická/R7,
- dokončení SOKP 520 (Březiněves – R10), včetně přivaděčů Čimický přivaděč, propojení Toužimská – Semilská,
- dokončení východní části MO (MÚK Pelc-Tyrolka až MÚK Rybníčky), vč. návazných komunikací,
- dokončení Libeňské spojky,
- přestavba ulice Kbelské na MÚK s Kolbenova a Poděbradská,
- dokončení D3, včetně napojení na SOKP,
- dokončení Vestecké spojky (Vestec II/603 – Újezd D1),
- dokončení D35 v plné délce,
- přeložky úseků II/101 (dle ZÚR Středočeského kraje),
- dokončení D4, D6,
- přeložka I/16,
- zklidnění SJM (na 2+2 průběžné pruhy),

- soubor staveb C XX (Jarovská spojka, severní a jižní obchvat Libně, páteřní komunikace VRÚ Holešovice – Bubny Zátory, most Holešovice – Karlín, komunikační propojení Čiklova – Křesomyslova – Otakarova – U Plynárny aj.),
- soubor staveb JV XX (Nová Komořanská včetně MÚK s PO, propojení Českobrodská – Národních hrdinů, Počernická – Teplárenská, východní obchvat Písnice, Kunratická spojka – Dobronická, Dobronická – Vídeňská aj.),
- soubor staveb SV XX (propojení Toužimská – Veselská – SOKP, MÚK Bystrá, Veselská – Mladoboleslavská, Mladoboleslavská – Vysočanská radiála, Bohdanečská - Mladoboleslavská Kostecká – Veselská, podjezd Harfa, východní obchvat Březiněvsi aj.),
- soubory staveb JZ XX (Radlická radiála, zkapacitnění křižovatkového uzlu Rozvadovská spojka – Řevnická, MÚK Peluněk (R4), propojení Radlická – Klikatá – Jinonická, Strakonická – Mezichuchelská aj.),
- soubory staveb SZ XX (Břevnovská radiála (část), komunikační propojení Evropská - Svatovítská, Petřiny - Veleslavín, Drnovská - Dlouhá Míle, Dlouhá Míle – R6 aj.),
- ostatní stavby v rámci Středočeského kraje byly uvažovány dle seznamu VPS v platných ZÚR Středočeského kraje (bez rezerv), vč. aktualizací.

Výhledový stav rok 2040+ vyjadřuje naplněnost platného ÚP hl. m. Prahy, tj. uvažuje s realizací kompletní dopravní sítě (včetně stavby SOKP 511) tak, jak je v ÚP hl. m. Prahy dlouhodobě stabilizována. Z tohoto důvodu je nelogické hodnotit výhledový stav rok 2040+ (stav bez záměru).

Železniční doprava

Z důvodu potřeby komplexního (kumulativního) hodnocení na životní prostředí, byla v rámci předkládané dokumentace EIA hodnocena i železniční doprava. Ve výhledovém stavu v roce 2025 byla zohledněna železniční trať č. 010 Česká Třebová – Praha-Masarykovo nádraží, resp. její koridorový úsek Běchovice – Úvaly a v jižní části řešeného území železniční trať č. 221 Benešov u Prahy – Praha-Vršovice. Ve výhledovém stavu v roce 2040+ byla do posouzení zahrnuta také plánovaná stavba vysokorychlostní trati VRT Praha – Brno.

Počty průjezdů vlaků na výše uvedených železničních tratích byly převzaty z dat Správy železniční dopravní cesty, s. o. a jsou uvedeny v přílohách č. 5 a 6 Akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), které tvoří přílohu č. 4 dokumentace EIA.

Vyhodnocení kumulativních vlivů provozu záměrů SOKP 511 a přeložky I/12 Běchovice – Úvaly

Dokumentace EIA věnuje detailní pozornost kumulativním vlivům provozu SOKP 511 a přeložky I/12 Běchovice - Úvaly na jednotlivé složky životního prostředí, které mohou být dotčeny. Jedná se především o vyhodnocení kumulativních vlivů provozu obou staveb na ovzduší, akustickou situaci a zdraví obyvatel. Dále byly posuzovány kumulativní vlivy mj. i na odtokové poměry v území a na ochranu přírody a krajiny (zvláště chráněné území PP Litožnice, krajinný ráz, migrace živočichů).

Kumulativní vlivy na ostatní složky ŽP ve fázi provozu obou liniových staveb se nepředpokládají v takové míře, že by došlo k jejich významnému negativnímu ovlivnění, a to s ohledem na citlivé technické řešení obou staveb, které možné negativní vlivy maximálně eliminuje.

B. I. 5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, vč. přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Hl. m. Praha je významnou křižovatkou dálniční a silniční sítě České republiky a středoevropského prostoru. I přesto stále postrádá propojující ucelenou kapacitní komunikaci, která umožní realizaci dopravních vztahů mezi jednotlivými prvky dálniční a silniční sítě, která je radiálně směřována k hlavnímu městu.

Silniční okruh kolem Prahy (dále jen „SOKP“), jehož je posuzovaná stavba SOKP 511 součástí, představuje dopravně-urbanistický koncept radiálně-okružního systému, který se promítá i do územního plánování a v dotčeném území je sledován již mnoho desítek let.

Silniční okruh kolem Prahy, který je součástí nadřazeného komunikačního systému hl. m. Prahy, má plnit tyto základní funkce:

- převedení tranzitních dopravních tahů na nadřazený komunikační systém,
- rozvedení radiální dopravy,
- převedení tangenciální dopravy ve vnějším koridoru města.

Po celkovém zprovoznění bude SOKP nejen převádět tranzitní automobilovou dopravu, ale také rozvádět vnější zdrojovou a cílovou dopravu a umožní rovněž realizaci některých částí vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi města.

Předmětná stavba SOKP 511 je součástí silničního okruhu kolem Prahy, který zajistí výše zmíněné propojení. Silniční okruh kolem Prahy je zanesen v územně plánovacích dokumentech na národní, krajské i lokální úrovni. Dle Politiky územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (2015) je Silniční okruh kolem Prahy (též Pražský okruh) součástí koridorů kapacitních silnic. Z Politiky územního rozvoje ČR následně vychází v současné době platné Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy (ve stavu po Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, která byla schválena usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 41/1 a vydána formou opatření obecné povahy č. 43/2014 s účinností od 1. 10. 2014) i platné Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (ve stavu po Aktualizaci č. 1), ve kterých je Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh) implementován. Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh) je dále součástí závazné části platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy i ÚP dotčených středočeských obcí.

Nutnost dokončení uceleného silničního okruhu kolem Prahy, a tedy i potřeba stavby SOKP 511, vyplývá z dlouhodobého růstu dopravního zatížení hustě obydlených částí hl. m. Prahy i z potřeby celé řady středočeských obcí, které jsou negativně dotčeny tranzitní dopravou.

Absence SOKP 511 se velmi negativně projevuje především přetížením stávajících komunikací tranzitní automobilovou dopravou (především těžké automobilové dopravy) v intravilánu obytné zástavby na území městské části Prahy 4 (zejména v oblasti Spořilova), na území městské části Prahy 11 (zejména v oblasti Jižního Města), na území Prahy 10 (zejména u Zahradního Města). Chybějící SOKP 511 se negativně projevuje i na zvýšeném automobilovém zatížení sběrných komunikací procházejících zástavbou Běchovic, Újezdu nad Lesy, Dubče, Kolodějí, Hájkou, Uhřetěvesi, Křenic, Sibřiny, Sluštice, Škvorce a dalších pražských čtvrtí a středočeských obcí.

Pro zlepšení již v dnešní době kritické dopravní situace v centrálních částech hlavního města je nutné dálniční a silniční síť na jeho okraji a v přilehlé části Pražského regionu propojit okruhem v poloze,

kteřá bude pro tranzitní, radiální i tangenciální dopravu dostatečně atraktivní. Takové řešení nabízí právě posuzovaná stavba Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1.

Stavba bude napojena na stávající úsek silničního okruhu kolem Prahy, stavbu 510 Satalice – Běchovice novou mimoúrovňovou křižovatkou Dubeč se Štěrboholskou radiálou a nově plánovanou přeložkou silnice I/12 Běchovice – Úvaly. Úsek stavby 511 končí před mimoúrovňovou křižovatkou s dálnicí D1, kde bude napojen na stávající stavbu 512 D1 – Vestec silničního okruhu kolem Prahy.

Předmětný záměr spolu s provozovanou stavbou 510 Satalice – Běchovice propojí dálnice D1, D10 a D11. Realizací dalšího úseku silničního okruhu č. 520 Březiněves – Satalice severním směrem dojde následně k propojení i s dálnicí D8.

Přehled posuzovaných variant

Záměr Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 je z hlediska vedení trasy hodnocené stavby posuzován v jedné variantě. Technické řešení stavby SOKP 511 je navrženo invariantně, s výjimkou technického řešení mostů Dubeč (SO 203) a Kolovraty (SO 208), které jsou řešeny variantě z hlediska typu konstrukce a počtu mostních pilířů. Délka, výška a volná šířka je u těchto mostních objektů navržena vždy stejná.

V souladu s Usnesením vlády ČR č. 430 ze dne 11. 5. 2016 vychází nová dokumentace EIA z nejaktuálnějšího stupně projektové dokumentace, kterou má investor ve vztahu k záměru k dispozici. V tomto případě se jedná o zpracovanou poslední, nejaktuálnější verzi dokumentace pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014).

Varianta, která je předmětem aktuální dokumentace EIA, je výsledkem několikaletého posuzování a projednávání různých variant jak vlastního vedení trasy SOKP 511, tak i technického řešení záměru.

V rámci dokumentace EIA jsou hodnoceny následující časové horizonty, resp. stavy:

- **Stávající stav** **2016**
- **Fáze výstavby** **2021–2024**
- **Fáze provozu** **2025**
 - Stav bez záměru (tj. bez SOKP, stavba 511, Běchovice - dálnice D1)
 - Stav se záměrem (tj. se SOKP, stavba 511, Běchovice - dálnice D1)
- **Fáze provozu** **2040+ (horizont naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy)**
 - Stav se záměrem (tj. se SOKP, stavba 511, Běchovice - dálnice D1)

Pozn.: Výhledový rok 2040+ vyjadřuje naplněnost platného ÚP hl. m. Prahy, tj. uvažuje s realizací kompletní dopravní sítě (včetně hodnocené stavby SOKP 511) tak, jak je v ÚP hl. m. Prahy dlouhodobě stabilizována. Z tohoto důvodu není hodnocen výhledový stav 2040+ bez záměru.

Z výše uvedených stavů dále vychází posuzování hlukové zátěže, znečištění ovzduší a hodnocení zdravotních rizik (příloha č. 4 Akustické posouzení, příloha č. 5 Modelové hodnocení kvality ovzduší, příloha č. 7 Hodnocení zdravotních rizik – Hluk a příloha č. 8 Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví). Základní údaje o intenzitách automobilové dopravy v řešeném území, které jsou hlavním vstupem v jednotlivých odborných studiích, byly převzaty z dopravních podkladů (TSK hl. m. Prahy, leden 2017; IPR hl. m. Prahy, únor 2017), které jsou součástí přílohy č. 1 a č. 2 dokumentace EIA.

I přes to, že je záměr v rámci dokumentace EIA v konečné podobě posuzován invariantně, kapitola B. I. 5. se dále zabývá popisem možných variant záměru (vč. zevrubného popisu hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí), které byly prověřovány v minulosti. Tento postup tak naplňuje požadavky zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Stručný přehled variant silničního okruhu kolem Prahy, které byly v minulosti prověřovány

V úvodu této kapitoly je nutné podotknout, že trasování Silničního okruhu kolem Prahy (též Pražského okruhu) bylo v minulosti předmětem mnoha prověřování a posuzování, ať již v rámci procesů stavebního zákona (územně-plánovacích procesů) nebo procesů posuzování vlivů staveb na životní prostředí.

V dokumentaci EIA jsou proto popsány a shrnuty výsledky dosavadních procesů, aby bylo zřejmé, že řešení stavby SOKP 511 aktuálně předkládané k posouzení vlivů na životní prostředí kontinuálně navazuje na tyto procesy a je jejich výsledkem.

Historie trasování SOKP v územním plánu hl. m. Prahy

Za základ novodobé historie umístění silničního okruhu kolem Prahy do dopravního systému města lze považovat přijetí územního plánu v roce 1964. Jeho dopravní návrh byl postaven na roštovém systému pěti základních magistrál, doplněných tangenciálními propojeními okrajových městských částí, vytvářejícími neúplné polokruhy. Dodatečně, po období hledání optimální trasy, byl k roštovému systému přiřazen i vnější silniční okruh.

S koncem 60. let minulého století došlo k opuštění roštového systému a k formulaci systému „okružně-radiálního“, byť většina tras, zejména ve vnitřní oblasti města, zůstala prakticky ve stejné poloze.

V roce 1973 byl zpracován tzv. Plánovací podklad přípravy výstavby základního komunikačního systému v Praze. Podle tohoto podkladu bylo cílové řešení dopravní koncepce na území hl. m. Prahy tvořeno třemi okruhy – vnitřním, městským (středním) a vnějším a devíti hlavními radiálami, které tyto okruhy dostředně propojují. Radiálně okružní systém modifikoval ve vnitřním městě trasy původních magistrál a hledal rovněž optimální polohu vnějšího okruhu. Bylo tomu tak zejména v severní části, kde byla ověřována vzdálenější severní varianta mimo hranice města přes Roztoky (dle revize SÚP 1969 a SÚP 1975) a jižní varianta přes Suchdol (dle SÚP 1971). Po vyhodnocování řady variant byla nakonec v územním plánu hl. m. Prahy z roku 1986 potvrzena jižní poloha.

V roce 1994 vyhláška hl. m. Prahy č. 19/1994 o závazných částech územního plánu sídelního útvaru vymezila kromě závazných částí územního plánu také formou koridorů pro umístění vybraných dopravních staveb. Mezi nezpochybnitelnými dopravními stavbami byly uvedeny úseky expresního okruhu Slivenec – Cholutice, Třebonice – Řepy – Ruzyně a v severním sektoru města také úsek Ruzyně – Březiněves.

V následném období bylo v nestabilizovaných plochách prověřováno mnoho trasových a technických variant. Konečným podkladem stabilizujícím trasu SOKP byl koncept Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, zpracovaný v r. 1995 a projednaný v r. 1996.

Proces stabilizace SOKP završil územní plán sídelního útvaru (dále jen „ÚPn SÚ“) hl. m. Prahy z roku 1999. Závazná část územního plánu byla schválena usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 a následně Rada Zastupitelstva hl. m. Prahy vydala dne 26. 10. 1999 obecně závaznou vyhlášku hl. m. Prahy č. 32/1999 o závazné části ÚPSÚ hl. m. Prahy. Vyhláška nabyla účinnosti dne 1. 1. 2000.

Tento ÚPn SÚ hl. m. Prahy, v revidované podobě tzv. změny Z 1000/00 z roku 2006, vyhlášené opatřením obecné povahy v roce 2008, následně zrušené Nejvyšším správním soudem a opětovně schválené Zastupitelstvem hl. m. Prahy v roce 2009, je platný dodnes.

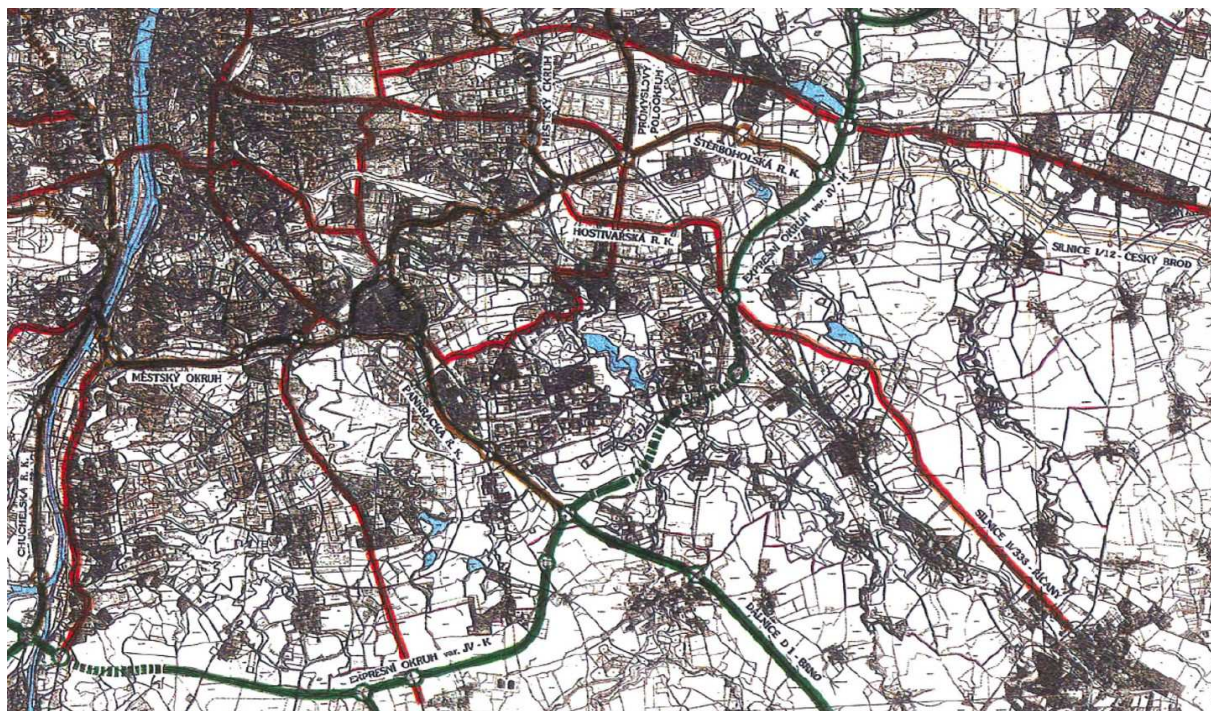
ÚPn SÚ hl. m. Prahy (1999)

Koridor pro vedení trasy celého silničního okruhu kolem Prahy byl stabilizován v ÚPn SÚ hl. m. Prahy z roku 1999. Během procesu zpracování ÚPn SÚ hl. m. Prahy bylo uvažováno s více variantami vedení okruhu.

V rámci přípravy platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy v roce 1995 byl zpracován koncept tohoto ÚP s následujícími třemi variantami trasování jihovýchodní části okruhu: varianta JV-K (jihovýchodní krátká), varianta JV-D (jihovýchodní dlouhá) a varianta R (regionální).

Varianta JV-K (varianta jihovýchodní krátká) vycházela z Cholupic (jižně od PP Cholupická bažantnice) a stáčela se severovýchodně. Vestec obcházela severně, silnici II/603 křížila mostním objektem a dále pokračovala jihovýchodním směrem a jižně kolem Hrnčíř. Zde byla vedena v zářezu a podcházela silnici III/0033 Hrnčíře – Zdiměřice. Dále pokračovala západně od Rozkoše úsekem s krátkými tunelovými úseky pod navrhovaným regionálním biokoridorem a silnicí III/0032 Hrnčíře – Rozkoš, a pak pokračovala jihovýchodně od Šeberova k MÚK s dálnicí D1, kterou podcházela. Trasa dále procházela územím přírodního parku Botič – Milíčov, kde vedla v zářezu s krátkými tunelovými úseky. Údolí Botiče přecházela varianta JV-K pomocí mostního objektu. Průchod Petrovicemi byl řešen tunelem, jehož východní portál byl přesunut za křížení s přeloženou ulicí Hornoměřcholupská. Dále trasa vedla v zářezu, kterým podcházela trať ČD Praha – Benešov a silnici I/2 a stáčela se směrem k Dubči. Tu obcházela západně a pomocí MÚK se Štěrboholskou radiálou se napojila na stávající silniční okruh u Dolních Počernic.

Obrázek 5 Varianta JV-K

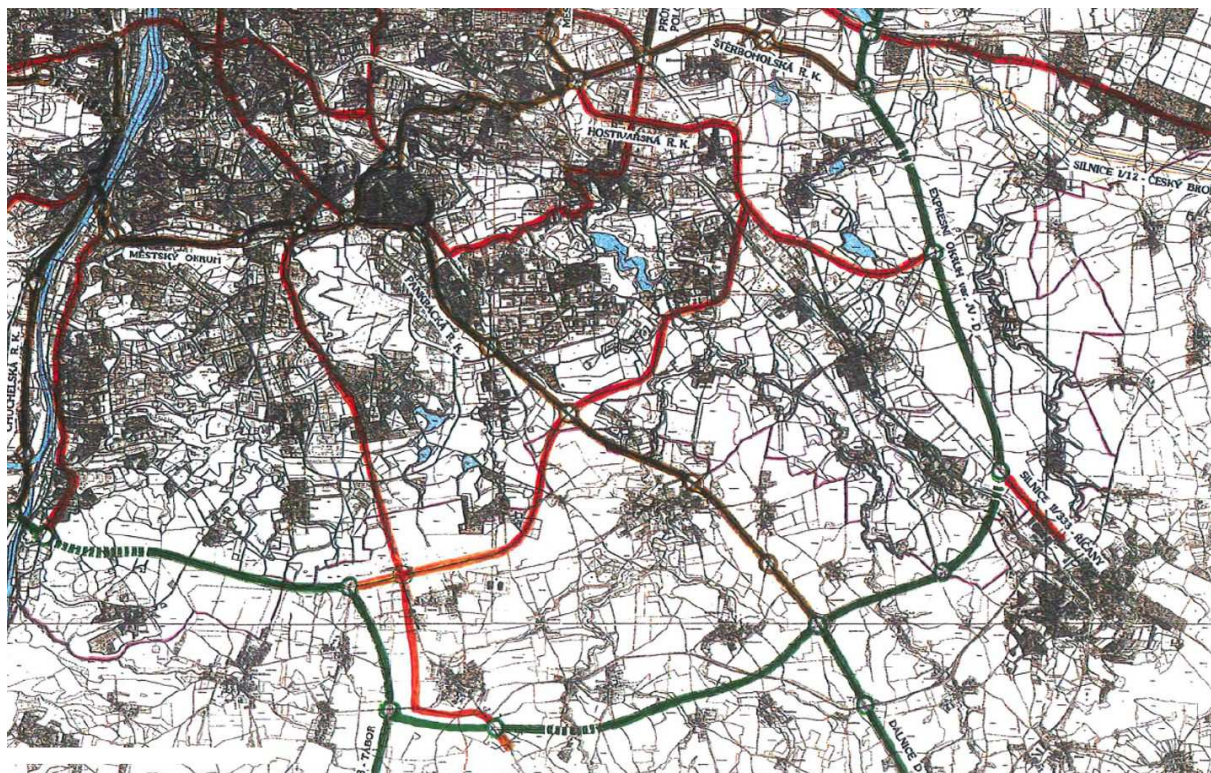


Zdroj: Koncept ÚPn SÚ hl. m. Prahy (1995); výřez z výkresu Komunikační síť – varianta JV-K

Varianta JV-D (varianta jihovýchodní dlouhá) začínala také u Cholupic, za MÚK se silnicí III/0031 Písnice – Dolní Břežany se stáčela na jihovýchod a v zářezu severně od Hodkovic pokračovala

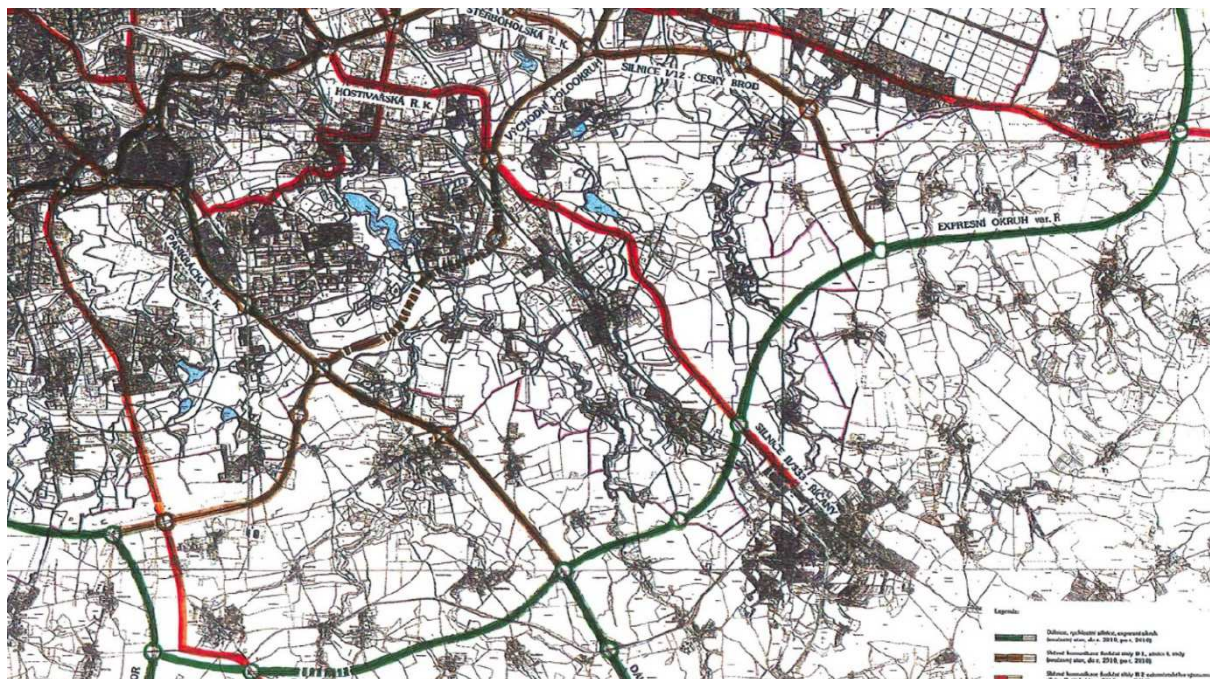
k Jesenici. Odtud pokračovala jižně od obcí Kocanda a Osnice přes rekreační oblast v okolí Botiče. Údolí Botiče překračovala krátkým mostním objektem a dále pokračovala hloubeným tunelem. V zářezu pak vedla mezi obcemi Dobřejovice a Herink a přes silnici II/101 mezi Dobřejovicemi a Modleticemi. Po vykřížení s D1, kterou trasa varianty JV-D podcházela, se trasa stále v zářezu stáčela severně od Kuří, mimoúrovňově křížila silnici III/00312 Kuří – Nupaky, mostem přecházela přes Pitkovický potok a pokračovala směrem na sever východně od Kolovrat. Údolí Říčanského potoka překonávala mostním objektem, podcházela trať ČD Praha – Benešov a hloubeným tunelem procházela východně od Kolovrat a podcházela silnici I/2, na které byla umístěna MÚK. Poté trasa pokračovala v zářezu západně od Nedvězí, Královic a Hájku k východnímu okraji Dubče. V prostoru mezi Dubčí a Kolodějemi procházela v hlubokém zářezu, který přešel do hloubeného tunelu a navazujícím mostním objektem podruhé překonávala Říčanský potok u PP Litožnice. Za MÚK se Štěrboholskou radiálou se trasa napojovala na stávající silniční okruh u Dolních Počernic.

Obrázek 6 Varianta JV-D



Zdroj: Koncept ÚPn SÚ hl. m. Prahy (1995); výřez z výkresu Komunikační síť – varianta JV-D

Varianta R (varianta regionální) byla v úseku Cholupice – Kolovraty vedena stejně jako varianta JV-D a byla též shodná i výškově. Od křižovatky se silnicí I/2 se od varianty JV-D odklápěla na severovýchod a vedla západně od Nedvězí. Mostním objektem překonávala údolí vodního toku Rokytky a pokračovala v zářezu až k MÚK u obce Křenice. Dále tato varianta pokračovala směrem k Úvalům a následně ke křížení s D11 u Jiren, přičemž v podstatě kopírovala trasu silnice II/101, tzv. aglomeračního okruhu.

Obrázek 7 Varianta regionální

Zdroj: Koncept ÚPn SÚ hl. m. Prahy (1995); výřez z výkresu Komunikační síť – varianta R

Všechny varianty okruhu byly podrobeny multikriteriálnímu a environmentálnímu hodnocení zadanému tehdy Ministerstvem hospodářství, s výsledkem doporučujícím variantu JV-D. Tato hodnocení byla zpracována nezávislými firmami Pragoprojekt a.s. (multikriteriální hodnocení) a UrbioProjekt (environmentální posouzení). Multikriteriální posouzení tehdy konstatovalo, že varianta R by byla nejméně vhodná, jako nejvhodnější tehdy doporučilo variantu JV-K, přičemž hodnocení variant JV-K a JV-D si bylo velmi blízké. V environmentálním posouzení byla doporučena jako nejvhodnější varianta JV-D a to z titulu relativně nejnižšího počtu kvalitativních a kvantitativních střetů. Ministerstvo hospodářství výsledek těchto porovnání převzalo do zpracování souborného stanoviska ke konceptu územní prognózy VÚC Pražského regionu, tedy navazující územně-plánovací dokumentace a informovalo i zpracovatele územního plánu hl. m. Prahy dopisem ze dne 3. 10. 1996. Tyto varianty byly hodnoceny i z hlediska dopravního zatížení, čímž byl též stanoven vliv jednotlivých variant z hlediska intenzit provozu na komunikační síť města.

Na základě projednávání tak byla vybrána varianta JV-D, která byla zahrnuta do návrhu ÚPn SÚ v roce 1998 a to na základě usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 22/19 ze dne 31. 10. 1996 k soubornému stanovisku ke konceptu ÚPn SÚ hl. m. Prahy. Po schválení Souborného stanoviska byla následně odborem územního rozhodování MHMP vyhlášena stavební uzávěra na nadřazenou komunikační síť pod č. j. 12303/97 ze dne 23. 4. 1997. Všechny etapy pořizování územně-plánovací dokumentace prošly veřejným projednáváním a podrobným vyhodnocováním, vč. výběru varianty SOKP. Výsledkem celého procesu bylo schválení ÚPn SÚ hl. m. Prahy usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 s trasou JV-D (byť ve výhledu čili v územní rezervě). Usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 22/18 ze dne 25. 11. 2004 byla schválena změna ÚPn SÚ hl. m. Prahy č. 950, která zařadila tuto část Pražského okruhu do návrhového horizontu ÚPn SÚ hl. m. Prahy a zároveň byla vyhlášena veřejně prospěšnou stavbou.

Stejnou trasu stabilizoval i ÚP VÚC Pražského regionu v roce 2006 a následně i v roce 2011 schválené ZÚR Středočeského kraje. Totožná trasa byla stabilizována i v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy.

Pozn.: V dubnu 2012 Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo záměr na ukončení pořízování nového ÚP hl. m. Prahy a následným usnesením schválilo záměr na pořízení tzv. Metropolitního plánu pro Prahu. V dubnu 2014 zveřejněný koncept odůvodnění Metropolitního plánu definuje hlavní komunikační síť, která zahrnuje dva okruhy, hlavní radiály nadměstského významu a východní tangentu Kbelská – Průmyslová. Koncept odůvodnění Metropolitního plánu tak potvrzuje dlouhodobě sledovanou koncepci nadřazené komunikační sítě města.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy a Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy

Trasa dosud nerealizované části jihovýchodního, severního a severozápadního vedení SOKP (stavby 511, 518, 519 a 520) byla stabilizována v podobě, která odpovídá platnému ÚP SÚ hl. m. Prahy v rámci ZÚR hl. m. Prahy, které byly vydány usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009 formou opatření obecné povahy č. 8/2009.

Na základě rozsudků Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) Ao 2/2010-644 ze dne 20. května 2010, Ao 6/2010-103 ze dne 2. února 2011, Ao 7/2010-133 ze dne 27. ledna 2011 a Ao 4/2011-77 ze dne 8. září 2011 k ZÚR hl. m. Prahy došlo ke zrušení územního vymezení následujících staveb:

- Mezinárodní letiště Praha – Ruzyně; Oblast zasažená provozem letiště Ruzyně (SL/1),
- Pražský okruh (SOKP), úsek Ruzyně – Březiněves (VPS Z/502),
- Pražský okruh (SOKP), úsek Běchovice – D1 (VPS Z/503),
- Pražský okruh (SOKP), úsek Březiněves – Horní Počernice (VPS Z/500),
- VRT Praha – Brno – Rakousko (VPS Z/507).

V platnosti tak zůstaly vydané ZÚR hl. m. Prahy bez výše uvedených staveb, které byly v textové i grafické části ZÚR hl. m. Prahy na základě rozsudků NSS zrušeny.

Vyhodnocení vlivů ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí a udržitelný rozvoj území bylo provedeno jak pro vydané ZÚR hl. m. Prahy, tak pro jejich aktualizaci č. 1. Vyhodnocení bylo provedeno pro stávající i výhledový stav.

ZÚR hl. m. Prahy byly jako celek řešeny v jedné variantě, ovšem pro potřeby vyhodnocení vlivů ZÚR hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území, které mj. zahrnuje i vyhodnocení vlivů na životní prostředí (tzv. SEA), byl SOKP posuzován variantně. Na základě požadavku městských částí (MČ Běchovice, MČ Ďáblice a MČ Dolní Chabry) byla prověřena alternativní trasa SOKP, tzv. Regionální varianta SOKP, která je vedena ve vzdálenější poloze od Prahy na území Středočeského kraje.

Ve výhledovém stavu byly v ZÚR hl. m. Prahy, resp. jejich aktualizaci č. 1 vyhodnoceny následující aktivní varianty (resp. subvarianty), které představují stav území v případě vydání a naplnění ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1:

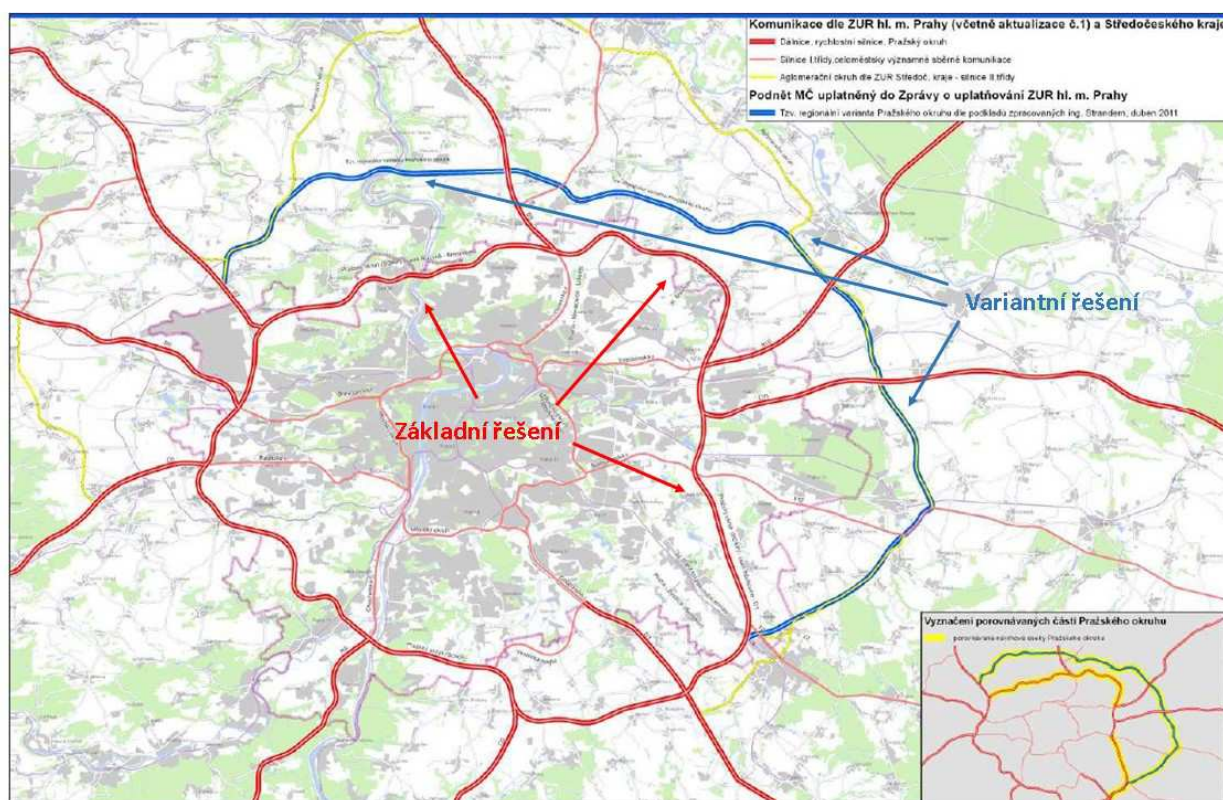
- Aktivní varianta - Základní řešení
- Aktivní varianta - Variantní řešení

V rámci Aktivní varianty - Základní řešení byla uvažována trasa SOKP, které je dlouhodobě stabilizovaná v rámci ÚPn SÚ hl. m. Prahy. Z hlediska nedokončených úseků silničního okruhu bylo uvažováno se stavbou 511 (v úseku Běchovice – dálnice D1), stavbou 518 (v úseku Ruzyně – Suchdol), stavbou 519 (v úseku Suchdol – Březiněves) a stavbou 520 (v úseku Březiněves – Satalice). Tyto úseky navazují na již stávající, dokončené úseky.

Variantní řešení uvažovalo s tzv. „Regionální variantou SOKP“ vedenou převážně na území Středočeského kraje.

Regionální varianta byla zpracována a navržena dle podkladů Ing. Milana Strnada (2011). Trasa regionální varianty je od dálnice D1 po železniční trať Benešov u Prahy – Praha-Vršovice vedena shodně s trasou SOKP 511 dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy. Poté se uhýbá východním směrem, kde východně obchází Nedvězí a u obce Zlatá se přiklání ke stávající silnici II/101 (tzv. Aglomerační okruh), jehož trasu v podstatě kopíruje až k Brandýsu nad Labem. Za Popovicemi se trasa prudce stáčí severozápadním až západním směrem, prochází jižně od obce Brázdim, kříží silnici Měšice – Hovorčovice a jižně od Líbeznic přechází silnice II/243 a I/9. Dále regionální varianta pokračuje severně od obcí Sedlec a Klecany, na úrovni Libčic nad Vltavou překonává mostním objektem údolí Vltavy a začíná se stáčet k jihu, kde se jižně od obce Svrkyně opět přiklání k trase Aglomeračního okruhu a pokračuje až k napojení na D7 u obce Kněževes.

Obrázek 8 Zákres vedení nadřazených komunikací hl. m. Prahy dle ZÚR hl. m. Prahy (včetně aktualizace č. 1) a „Regionální varianty SOKP“



Zdroj: VVURÚ Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2013)

— Základní řešení — Variantní řešení

Níže v textu jsou uvedeny pouze stručné závěry Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2013) (dále jen „VVURÚ“) týkající se vlivu jednotlivých hodnocených variant Silničního okruhu kolem Prahy na životní prostředí. Podrobné hodnocení variant ZÚR hl. m. Prahy je k dispozici v samotném Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, které není součástí této dokumentace a je veřejně přístupné na webových stránkách IPR hl. m. Prahy (<http://www.iprpraha.cz/clanek/233/aktualizace-zur>).

Tabulka 1 Shrnutí závěrů vyhodnocení vlivů Základního a Variantního řešení Aktivní varianty na jednotlivé složky životního prostředí

Porovnání Základního x Variantního řešení Aktivní varianty („Vedení trasy SOKP v trase dle ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1“ x „Regionální varianta SOKP“)	
Vlivy na horninové prostředí a terénní morfologii	Zpracovatelem VVURÚ doporučená varianta: Aktivní varianta - Základní řešení ZÚR hl. m. Prahy
Vlivy na hydrologii a kvalitu vody v tocích na území hl. m. Prahy	Zpracovatelem VVURÚ doporučená varianta: Aktivní varianta - Základní řešení ZÚR hl. m. Prahy
Vlivy na flóru, faunu	Zpracovatelem VVURÚ doporučená varianta: Aktivní varianta - Základní i Aktivní varianta - Variantní řešení jsou srovnatelné
Vlivy na využití krajiny a lesy	Zpracovatelem VVURÚ doporučená varianta: Aktivní varianta - Základní řešení ZÚR hl. m. Prahy
Vlivy na ochranu přírody	Zpracovatelem VVURÚ doporučená varianta: Aktivní varianta - Variantní řešení ZÚR hl. m. Prahy
Vlivy na sídelní strukturu a urbanismus/krajinný ráz	Zpracovatelem VVURÚ doporučená varianta: Aktivní varianta - Základní řešení ZÚR hl. m. Prahy
Vlivy na klima a znečištění ovzduší	Zpracovatelem VVURÚ doporučená varianta: Aktivní varianta - Základní řešení ZÚR hl. m. Prahy
Vlivy na fyzikální faktory životního prostředí	Zpracovatelem VVURÚ doporučená varianta: Aktivní varianta - Základní řešení ZÚR hl. m. Prahy
Vlivy na odpadové hospodářství, staré zátěže území a kontaminované plochy	Zpracovatelem VVURÚ doporučená varianta: Aktivní varianta - Základní řešení ZÚR hl. m. Prahy
Vlivy na zdraví obyvatel	Zpracovatelem VVURÚ doporučená varianta: Aktivní varianta - Základní řešení ZÚR hl. m. Prahy
Vlivy na kulturní hodnoty a památkovou ochranu města	Zpracovatelem VVURÚ doporučená varianta: Aktivní varianta - Základní řešení ZÚR hl. m. Prahy

Zdroj: VVURÚ Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2013)

Pro „Regionální variantu SOKP“ (Variantní řešení) byly v rámci ZÚR hl. m. Prahy (resp. jejich aktualizace č. 1) provedeny dopravně inženýrské analýzy v rámci dopravního modelu hl. m. Prahy spravovaného ÚRM hl. m. Prahy (nyní IPR hl. m. Prahy) s využitím software PTV, aby byla porovnána dopravní účinnost obou alternativ. Na základě zpracovaných dopravně-inženýrských analýz pro okruh v Základním a Variantním řešení lze dovodit, že oddálení SOKP od Prahy do koridoru „Regionální varianty SOKP“ na území Pražského regionu znamená nárůst automobilového zatížení na mnoha silně zatížených úsecích komunikační sítě uvnitř hlavního města v jeho intenzivně urbanizovaném území se stávající často kapacitní zástavbou, což je z provozního hlediska i z hlediska negativních vlivů dopravy na okolní území města nežádoucí.

Oddálení SOKP od Prahy vyvolává nepříznivé dopravní přetížení městského okruhu, který má omezenou kapacitu a velký rozsah tunelových úseků. Kapacitu městského okruhu není žádoucí

vyčerpat, protože by hrozila ztráta funkčnosti této významné dopravní stavby primárně určené pro ochranu vnitřního, historicky cenného a nejintenzivněji urbanizovaného území.

Z provozního hlediska je trasa v koridoru SOKP navrženém v aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy („Základní varianta“) v porovnání s „Regionální variantou SOKP“ příznivější, protože umožňuje převést po obvodě města některé dopravní vztahy, které by se oddálením okruhu od Prahy realizovaly po místní, dopravou značně přetížené komunikační síti ve vnitřní části Prahy. S oddalováním trasy atraktivita komunikace pro tyto vztahy rapidně klesá.

Koridor „Regionální varianty SOKP“ navíc není obsažen v žádné územně plánovací dokumentaci obcí na území Středočeského okraje ani v ZÚR Středočeského kraje (které převzaly trasu okruhu z dříve platného ÚP VÚC Pražského regionu), a je v rozporu s platným ÚP hl. m. Prahy.

Pro variantní řešení SOKP byla pořízena řada dokumentací s cílem porovnat dopady a přínosy jednotlivých variant, ze kterých zpracovatel ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1 vycházel. V drtivé většině případů byla v rámci variantního posouzení jednoznačně vyjádřena podpora stabilizovanému řešení, které je navrženo i v aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy.

Na základě porovnání Základního a Variantního řešení Aktivní varianty vychází z hlediska možných dopadů na životní prostředí v rámci provedeného vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jako lepší Základní varianta, tedy vedení SOKP v trase dle ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1, a to téměř u všech sledovaných charakteristik životního prostředí.

Závěrem vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1 bylo doporučení Aktivní varianty - Základního řešení, tj. trasy SOKP dlouhodobě stabilizované v rámci ÚPn SÚ hl. m. Prahy.

Zásady územního rozvoje ve znění po Aktualizaci č. 1 (schválené usnesením č. 41/1 Zastupitelstva hl. m. Prahy a vydané formou opatření obecné povahy č. 43/2014 s účinností od 1. 10. 2014) byly soudně napadeny. V případě SOKP byla podána žaloba městskými částmi Praha-Dolní Chabry, Praha-Řáblice, Praha-Lysolaje, Praha-Nebošice, Praha-Suchbát, Praha-Satalice, Praha 20, Praha-Vinoř, obcemi Jenštejn, Přezletice, Radonice, Podolanka a fyzickými osobami, které se domáhaly zrušení koridorů a ploch pro Pražský okruh (SOKP). Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A1592015-222 ze dne 26. 2. 2016 tento návrh zamítl. Navrhovatelé následně podali kasační stížnost, o které Nejvyšší správní soud ČR doposud nerozhodl. Aktuálně jsou tedy Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy platné ve své podobě po aktualizaci č. 1.

V této souvislosti je nutné podotknout, že ZÚR jsou základním a nezbytným předpokladem pro umístění liniové stavby v území. Bez souladu umísťované stavby se ZÚR (v grafické i textové části) není možné účelně postupovat v téměř žádných přípravných procesech, a veškeré zásadní správní akty, týkající se umístění a povolení stavby nemohou proběhnout.

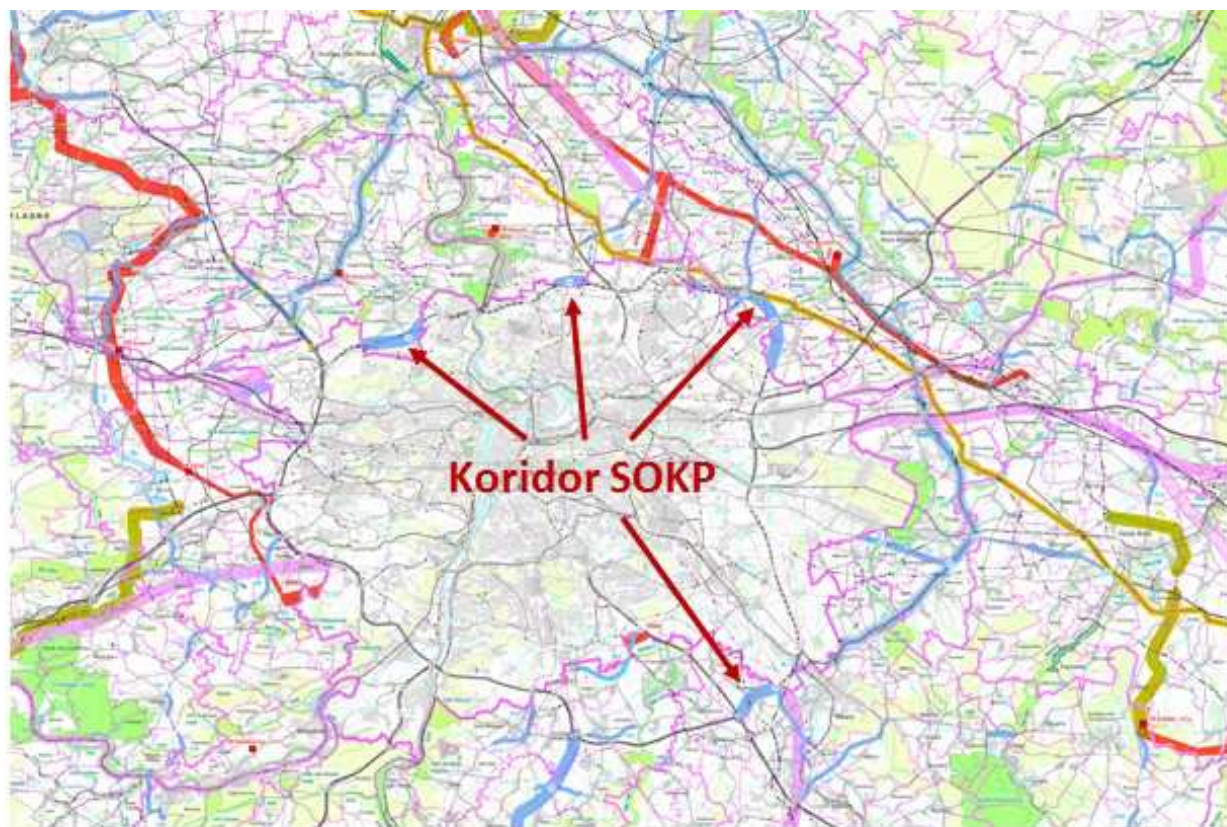
Trasa silničního okruhu kolem Prahy, stavba 511 v úseku Běchovice – D1 tak, jak je předložena a posuzována v této dokumentaci EIA odpovídá vymezení SOKP v platných Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění po aktualizaci č. 1.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Zastupitelstvo Středočeského kraje rozhodlo o vydání ZÚR Středočeského kraje dne 19. 12. 2011 usnesením č. 4-20/2011/ZK. Ty tak byly vydány formou opatření obecné povahy dne 7. 2. 2012 a nabýly účinnosti dne 22. 2. 2012.

Koridor SOKP vymezený v ZÚR Středočeského kraje navazuje na koridor SOKP vymezený v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění po aktualizaci č. 1.

Obrázek 9 Zákres vedení nadřazených komunikací dle ZÚR Středočeského kraje



Vysvětlivky: Koridor SOKP je vyznačen světle modrou barvou.

Zdroj: Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP (ČVUT, Fakulta stavební, říjen 2016)

Na vydané ZÚR Středočeského kraje byly v souvislosti s řešeným SOKP podány následující žaloby:

- Žaloba Městské části Praha – Křeslice na zrušení části grafického i textového vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby s označením D054 a popisem „Koridor propojení Vestec (11/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 14. 6. 2013, č. j. 50 A 9/2013–85 tuto veřejně prospěšnou stavbu zrušil.
- Žaloba Ing. A. Smejtkové, Ph.D. a V. Přády na zrušení části grafického i textového vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby s označením D001 a popisem „Koridor silničního okruhu kolem Prahy: úsek Ruzyně – Březiněves (+ 2x MÚK)“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 14. srpna 2013, č. j. 50 A 13/2013–85 veřejně prospěšnou stavbu zrušil.
- Žaloba obce Radonice na zrušení části grafického i textového vymezení koridorů veřejně prospěšných staveb s označením D003 a popisem „Koridor silničního okruhu kolem Prahy: úsek D1 – Nupaky – Říčany (- Běchovice) (+ 1x MÚK)“ a s označením D011 a popisem „Koridor silničního okruhu kolem Prahy: úsek Březiněves D8 – R10 (+ 1x MÚK)“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 13. srpna 2013, č. j. 50 A 12/2013-87 rozhodl tak, že v části ZÚR

Středočeského kraje vymezující koridor D003 byla žaloba zamítnuta; část ZÚR Středočeského kraje vymezující koridor D011 byla rozsudkem tato veřejně prospěšná stavba zrušena.

Předmětem 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje bylo řešení dálnice D3 (Praha – České Budějovice) a souvisejících staveb na území Středočeského kraje. O vydání 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje rozhodlo Zastupitelstvo Středočeského kraje usnesením č. 007-18/2015/ZK ze dne 27. 7. 2015.

O pořízení 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje rozhodlo Zastupitelstvo Středočeského kraje usnesením č. 054-12/2014/ZK ze dne 23. 6. 2014 a 27. 6. 2014. Předmětem 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je řešení výše uvedených soudně zrušených záměrů veřejně prospěšných staveb na území Středočeského kraje. Pořízení 2. aktualizace ZÚR v současné době probíhá.

Část municipalit, dotčených trasou SOKP ve variantě v ZUR, se domáhá, aby v rámci 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje byla hodnocena i tzv. varianta regionální SOKP (vREG).

Pozn.: Trasa SOKP, stavba 511 v úseku Běchovice – D1, konkrétně její část na území Středočeského kraje tak, jak je předložena a posuzována v této dokumentaci EIA, odpovídá platnému vymezení SOKP v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje.

Posuzování variant Silničního okruhu kolem Prahy, stavba č. 511: dálnice D1-Běchovice v procesu EIA

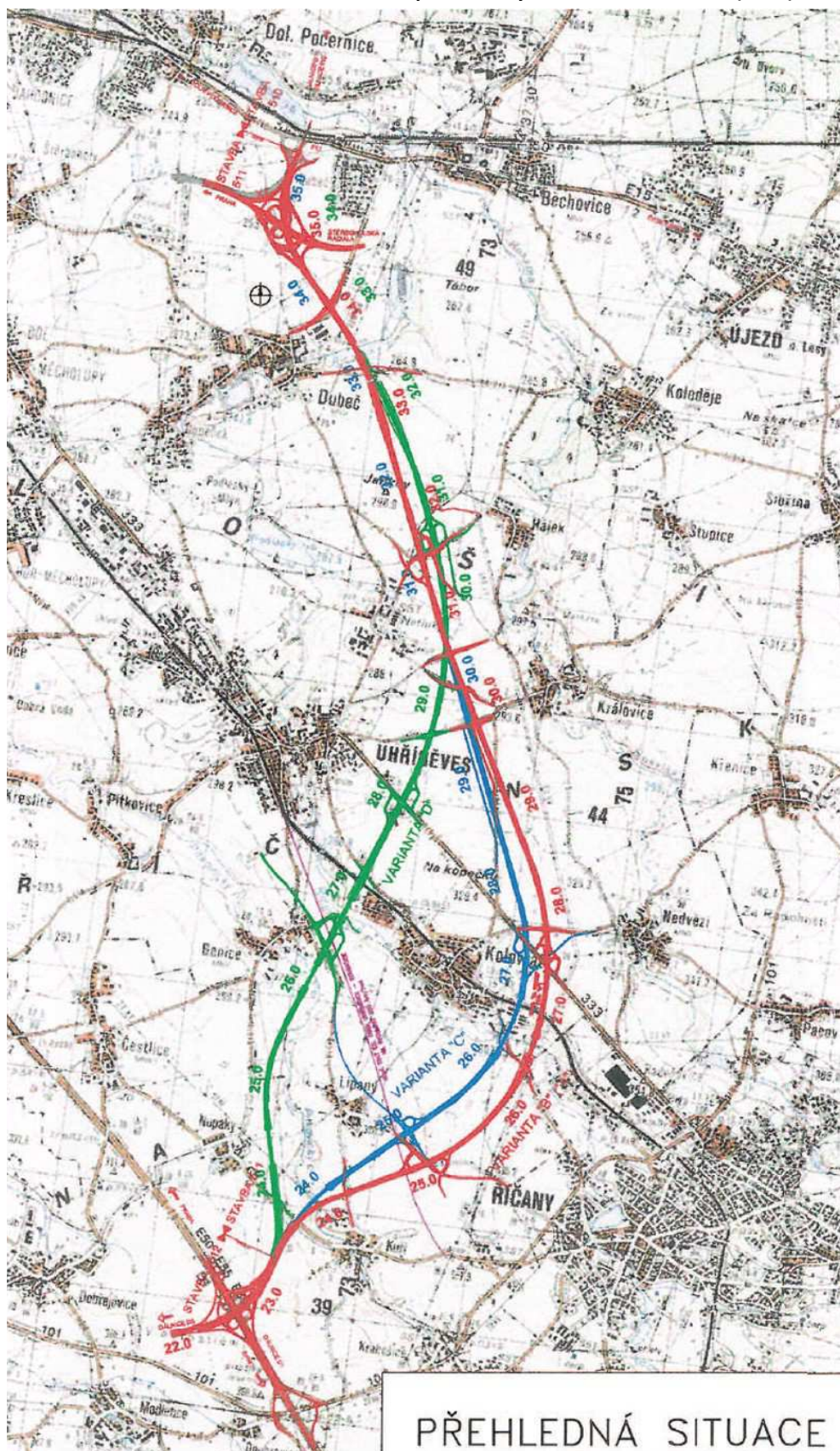
Jihovýchodní část Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v úseku mezi Běchovicemi a D1 pod názvem „Silniční okruh kolem Prahy, stavba č. 511: dálnice D1-Běchovice“ byla v roce 2000 podrobena procesu posouzení dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v rámci něhož byly prověřovány a posuzovány celkem čtyři varianty řešení tohoto úseku komunikace. Jednalo se o varianty B, C, D a A, která byla vedena ve stejné trase jako varianta B, pouze měla odlišnou úroveň nivelety (výškové vedení).

Varianta B byla navržena v souladu s platným ÚP hl. m. Prahy, varianta A pak ve stejné trase jako varianta B, ovšem s rozdílným výškovým vedením v prostoru křížení údolí Říčanského potoka mezi Říčany a Kolovraty, kde byl ve variantě A navržen most o délce 652 m a výšce cca 24 m, přecházející jak údolí Říčanského potoka, tak i trať ČD Praha – Benešov. Varianta B byla v tomto úseku vedena také po mostě, ovšem délky jen 174 m a s výškou cca 10 m a poté přecházela do zářezu a tunelu, kterým železniční trať č. 221 Benešov u Prahy – Praha-Vršovice podcházela. Jednalo se tedy o variantu s nižší niveletou a více zapuštěnou v okolním terénu.

Varianta C procházela v počátečním úseku souběžně s trasou varianty B (resp. A), byla však přikloněna blíže k zástavbě obcí Lipany a Kolovraty. Mezi Královicemi a Netluky se pak varianta C napojila na územní vedení varianty B (resp. A).

Varianta D se napojovala na stavbu SOKP 512 (MÚK Dobřejovice, křížení stavby SOKP 512 s D1), ale oproti předchozím variantám se prudce levostranným obloukem stáčela k obci Nupaky a dále pak k Benicím, kde se přímo dotýkala zástavby. Mostním objektem překonávala v těsné blízkosti zástavby Kolovrat trať ČD č. 221 Benešov u Prahy – Praha-Vršovice a pokračovala přes silnici I/2 v místě rekreační zástavby, kterou trasa varianty D přímo protínala. Za Uhříněvsí se varianta D přiblížila k trasám ostatních variant a u Dubče se na ní napojila.

Obrázek 10 Zákres tras SOKP 511 ve variantách A – D posuzovaných v dokumentaci EIA (2000)



Zdroj: Dokumentace EIA Silniční okruh kolem Prahy: stavba 511 dálnice D1 – Běchovice (Ing. Michaela Vrdlovcová, prosinec 2000)

Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí byly v rámci dokumentace EIA výše uvedené varianty podrobně posouzeny (i v porovnání s tzv. nulovou variantou) a k další projektové přípravě a realizaci byla doporučena varianta B=A.

V červnu 2002 následovalo odevzdání posudku podle zákona č. 244/1992 Sb. RNDr. Vladimírem Ludvíkem.

Na základě doporučení dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, vyjádření příslušných obcí, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti, doplňujících informací, posudku a protokolu z veřejného projednání vydalo Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) v souladu s § 11 odst. 1 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, dne 26. 11. 2002 pod č. j. NM700/3225/5844/OPVŽP/02 **souhlasné stanovisko s podmínkami pro variantu B=A**. Realizace ostatních variant byla z hlediska vlivů na životní prostředí vyloučena.

Pozn.: V rámci dalších projektových příprav byla následně do projektové dokumentace pro územní rozhodnutí zapracována varianta B (se sníženou niveletou trasy SOKP 511) a byly zohledněny podmínky výše uvedeného stanoviska Ministerstva životního prostředí.

Alternativní návrh silničního okruhu kolem Prahy, tzv. Regionální varianta

Na základě požadavku ŘSD ČR byl v letech 2014 a 2015 zpracován soubor studií proveditelnosti a účelnosti, které měly za cíl vyhledat možné alternativy vedení silničního okruhu kolem Prahy, včetně jejich popisu, hodnocení a predikcí časového vývoje realizace. Studie proveditelnosti a účelnosti měla podat informaci, zda stavba:

- je umístitelná do zájmového území,
- je realizovatelná s přijatelnými technickými parametry,
- může splnit požadovaný dopravní účel,
- bude mít průchodnost územím z hlediska ŽP,
- přispěje k rozvoji státu a/nebo regionu či obce,
- vyhovuje sociologickým hlediskům,
- bude ekonomicky přijatelná z hlediska nákladů a přínosů,
- má potřebné prioritní postavení,
- je realizovatelná z hlediska financování.

Výsledkem bylo územní nalezení, technické definování, dopravní a ekonomické zdůvodnění tzv. **regionální alternativy trasy SOKP** (dále jen „vREG“), tedy trasy polohově odlišné od té, která je v souladu s územními plány a Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy a Středočeského kraje (dále jen „vZUR“). Jednalo se de facto o podrobnější rozpracování myšlenky „Rozumný okruh“, tj. „Rozumný okruh Prahy za rozumnou cenu a v rozumném čase“ (viz www.rozumnyokruh.cz).

Nutno podotknout, že koridor Regionální varianty není obsažen v žádné územně-plánovací dokumentaci obcí na území Středočeského kraje ani v ZÚR Středočeského kraje.

Pro účely posouzení Regionální varianty SOKP byly zpracovány následující studie:

- **Vyhledávací studie trasy dokončení SOKP** (Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o., červenec 2014)

- **Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP** (Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o., červen 2015)
- **Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP (dopracovaná verze)** (Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o., prosinec 2015)

Tyto studie na sebe věcně navazují a vzájemně se doplňují, proto jsou vnímány jako celek a jako k celku je k nim přistupováno v rámci všech oblastí hodnocení.

Studie poukazují na to, že k dokončení SOKP se investorem prosazuje invariantně původní a zastaralé řešení z 60. let minulého století (tím je myšlena trasa SOKP ve variantě vZUR, která je v souladu s územními plány a Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy a Středočeského kraje) s tím, že ve většině kritérií a aspektů hodnotících trasu silničního okruhu kolem Prahy vykazuje Regionální varianta dokončení SOKP oproti alternativě vZUR lepší parametry, takže se doporučuje realizovat dokončení SOKP dle Regionální alternativy. Toto tvrzení je ve studiích podpořeno i tzv. „předběžnou multikriteriální analýzou“, která „prokazuje celospolečenskou výhodnost regionální varianty SOKP“.

Investorovi SOKP, kterým je ŘSD ČR, tak byla předložena informace, která ve velmi zjednodušeném zobrazení de facto konstatuje, že dosavadní příprava chybějících částí SOKP by měla být zcela zastavena, mělo by dojít ke znovuzadání všech projektových podkladů (od procesu EIA dále), mělo by dojít k přepracování veškerých strategických materiálů zpracovaných pro dané území a v neposlední řadě k vyvolání změny dotčených územně plánovacích dokumentací. Toto se týká jak územně plánovací dokumentace hl. m. Prahy (v úrovni ZÚR i v úrovni budoucího Metropolitního plánu), ZÚR Středočeského kraje, ale i územních plánů všech dotčených obcí v trase regionální varianty, kterých je několik desítek.

Investor (ŘSD ČR) se s ohledem na toto zásadní konstatování rozhodl nechat prozkoumat uvedené studie týmem renomovaných odborníků pod vedením akademických pracovníků Ústavu dopravních systémů Fakulty dopravní ČVUT v Praze, kteří pro tento úkol povolali ke spolupráci i firmy z praxe. Vzniklo tak aktuální **Komplexní posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy (České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů, říjen 2016)**, jehož hlavním úkolem bylo komplexně vyhodnotit technické řešení Regionální varianty SOKP, zvolenou metodiku a závěry plynoucí z výše uvedených studií zpracovaných autorským kolektivem sdružení „Ing. Milan Strnad a NÝDRLE projektová kancelář, spol. s r.o.“ v letech 2014 a 2015. Dalším cílem tohoto posouzení bylo dále zpracovat dopravní model zohledňující budoucí dopravní vztahy v síti, a to jak pro vREG, tak pro vZUR za stejných časových podmínek (tj. pro totožný výhledový rok). Z tohoto modelu je možné dovodit, jaké související vlivy by mohla mít realizace vREG proti vZUR, co by se stalo s intenzitami na stávající silniční síti ve výhledu a jaké by to mělo, resp. mohlo mít další dopravně technické okolnosti.

Zmíněný materiál je zásadního významu a poskytuje detailní posouzení regionální varianty SOKP včetně srovnání s variantou tzv. stabilizovanou (tj. variantou, která je v souladu se ZÚR). Proto byl tento materiál **začleněn v rámci předložené dokumentace EIA ve formě samostatné přílohy č. 3**. V následujícím textu je tak uvedeno pouze stručné resumé tohoto komplexního posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy.

Podrobné technické pojednání o variantě regionální vREG je uvedeno v kapitole 2.4 Komplexního posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy (příloha č. 3 dokumentace EIA).

Následující popis směrového vedení trasy SOKP vychází z materiálu Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP (dopracovaná verze) (Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová

kancelář s.r.o., prosinec 2015), konkrétně pak ze zevrubné analýzy přiložené přehledné situace v měřítku 1 : 100 000.

Trasa vREG začíná v MÚK Dlouhá míle (km 0,00) a vede souběžně se stávající D7 přes MÚK Ruzyně (km 2,550) do MÚK Kněževes (km 4,880). Zde se SOKP od D7 odděluje a trasa SOKP vREG se stáčí severně okolo Tuchoměřic, kde dle přiložené přehledné situace pravděpodobně koliduje s objekty výrobního areálu Mutt, k Velkým Přílepům. Ty míjí západně. Následuje MÚK Tursko se silnicí II/240 (km 11,66), která jako novostavba směřuje jihovýchodním obchvatem Kralup nad Vltavou až k D8 (MÚK Úžice).

SOKP vREG od MÚK Tursko pokračuje východním směrem, jižně od obce Libčice nad Vltavou, překračuje kaňon Vltavy, obchází severně obce Řež, Husinec a Klecany, kde je situována MÚK se silnicí III. třídy (km 17,4) a směřuje do MÚK s D8 (km 20,96). Následně pokračuje stále východním směrem tunelem délky cca 100 m pod lesním komplexem u obce Sedlec, stáčí se severovýchodně mezi obcemi Bašť a Líbeznice až k MÚK se silnicí I/9 (km 25,24).

Dlouhým pravotočivým obloukem trasa pokračuje vREG severně od obce Mratín, kde je situována další MÚK se silnicí II/244 (km 30,67), dále mezi obcemi Polerady a Brázdim až k obcím Popovice a Dřevčice. Ty míjí severovýchodně. Ihned následuje MÚK se silnicí II/610 (km 36,87) a v nenormové vzdálenosti MÚK s dálnicí D10 (km 39,55).

V oblasti MÚK s dálnicí D10 se trasa prudce stáčí levotočivým obloukem a následně pravotočivým obloukem severně od Mstětic. Trasa pak v tomto sektoru pokračuje jižně až jihovýchodně do místa křížení téměř souběžných II/611 a D11, které jsou pravděpodobně napojeny jednou složitější MÚK (km 46,05). Trasa dále těsně míjí Horoušany a zejména Horoušanky. Dále východně obíhá pravotočivým obloukem město Úvaly, a to téměř v souběhu (v peáži) s budoucím obchvatem města silnicí II/101. Zde by pravděpodobně také muselo dojít ke směrové optimalizaci s cílem vyhnout se prostorovému souběhu, který není možný. Jak SOKP, tak silnice II/101 v témže místě kříží stávající I/12, a zde je tak proponována další MÚK (km 52,5).

Z tohoto místa se trasa prudce stáčí doprava a jihozápadním směrem pokračuje poměrně problematicky již výrazně zastavěným územím mezi obcemi (či městysy) Škvorec, Dobročovice, Zlatá, Květnice, Sluštice, Křenice a Nedvězí. Zde se pak trasa vREG napojuje na trasu vZUR a dále pokračují již v souběhu (invariantně). Je zde umístěna další MÚK se silnicí I/2 (km 64,02). Následuje křížení s tratí ČD Praha – Benešov, které je realizováno pomocí kratšího tunelového úseku (cca 550 m), pravděpodobně ve shodě s trasou SOKP ve variantě vZUR.

Trasa vREG je ukončena na dálnici D1, a to ve stávající stavebně připravené MÚK Modletice. Staničení je zde uvedeno jako km 68,84 a v těchto místech trasa navazuje na stávající již provozovaný úsek SOKP 512 D1 - Vestec.

Následující obrázek předkládá schematické znázornění vedení jihovýchodního a východního sektoru SOKP ve variantě regionální (vREG) a variantě dle ZUR (vZUR).

[illegible]

– E K O L A group, spol. s r.o. –

Níže jsou uvedeny závěry Komplexního posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy (ČVUT, Fakulta stavební, říjen 2016) za jednotlivé hodnocené oblasti:

Technický návrh Regionální varianty SOKP

V posuzovaných materiálech autorského kolektivu sdružení „Ing. Milan Strnad a NÝDRLE projektová kancelář, spol. s r.o.“ z let 2014 až 2015 je postupně rozpracovávána trasa regionální varianty vREG, přičemž ani v jednom z těchto materiálů není tato trasa polohopisně a výškopisně zpracována do jedné situace a jednoho podélného řezu (byť ve více dílčích ale na sebe navazujících částech s ohledem na délku stavby). Výkresová část není zpracována ve vhodném měřítku, které by zajistilo přehlednost a technickou ověřitelnost předloženého návrhu. Z předložených podkladů je obtížné až nemožné ověřit polohu a délky mostních objektů, tunelů atp.

Technický návrh dále neobsahuje zakres přesného umístění mimoúrovňových křižovatek (MÚK), jejich druhů a typů ve vazbě na křižované komunikace.

Velmi nejednoznačné je také téměř plošné navržení protihlukové ochrany. Ve schématických příčných řezech se uvádí, že se uvažuje s šířkou tzv. izolační zeleně v šířce 100 m od osy jízdního pásu, ale není zřejmé, zda tento pás má být součástí silničního pozemku se všemi důsledky (výkupy pozemků, následná údržba apod.). Ty pak mají velmi zásadní finanční dopad na investiční (stavební) i na provozní náklady, nehledě na případné splnění podmínek pro vyvlastnění takových pozemků dle zákona č. 184/2006 Sb.

Obecně lze shrnout, že předložené technické řešení vREG neposkytuje dostatečnou jistotu v tom, zda je návrh vREG zpracován správně a korektně, v souladu se Směrnicí a dalšími současnými legislativními požadavky. Existuje tak důvodná obava, že by v následujících mnoha samostatných správních i technicko-konzultačních procesech, kterými příprava liniové stavby musí projít, nebyl předložený návrh všemi zúčastněnými stranami a účastníky akceptován, musel by být modifikován, a to by přineslo významné zpoždění v realizaci a současně s tím spojené výraznější zvýšení celkových investičních nákladů.

Posouzení územní připravenosti Regionální varianty SOKP

Zásadním podkladem pro přípravu jakékoliv liniové stavby je její soulad s územně plánovací dokumentací. Regionální varianta SOKP není v souladu s územními plány ani krajské, ani obecní úrovně.

Jelikož nadřazená územně-plánovací dokumentace ZÚR hl. m. Prahy a ZÚR Středočeského kraje nepočítá s trasou SOKP v tzv. Regionální variantě a tato trasa tak v těchto dokumentech není zakreslena ani v územní rezervě, nepočítají s vedením trasy vREG ani dotčené obce v jejich územních plánech. Z tohoto důvodu se řada ploch vymezených a určených v ÚP k obytné zástavbě dostává do přímé blízkosti či dokonce do střetu s trasou Regionální varianty SOKP.

Územně-plánovací dokumenty by v souvislosti s Regionální variantou musely být změněny. Existuje velké riziko, zda by se tak vůbec stalo. Pokud by zastupitelstva na tuto změnu přistoupila, pak je otázka při dnešní znalosti procesů projednávání takovýchto materiálů, jak dlouho by taková změna trvala a zda by její pořízení bylo v souladu s předpokládaným harmonogramem vREG uvedeným v posuzovaných materiálech autorského kolektivu sdružení „Ing. Milan Strnad a NÝDRLE projektová kancelář, spol. s r.o.“ z let 2014 až 2015.

Samotná změna územně plánovací dokumentace všech úrovní by s největší pravděpodobností trvala mnoho let. Není zde ani zaručeno, že by byla vůbec příslušnými zastupitelstvy akceptována a že by

nebyla následně napadána a soudně zkoumána přesně tak, jak je tomu v současnosti při pořizování ZÚR a jejich aktualizací.

Lze se také objektivně obávat žalob ze strany vlastníků nemovitostí, jejichž hodnota by mohla být takovou zásadní změnou územně plánovací dokumentace změněna, jelikož byly prokazatelně nalezeny střety vREG se zastavěným i zastavitelným územím.

Dopravní model území a jeho výstupy pro regionální variantu SOKP

Součástí Komplexního posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy (ČVUT, Fakulta stavební, říjen 2016) bylo také vyhotovení dopravního modelu výhledového stavu zohledňujícího budoucí dopravní vztahy v síti, a to jak pro vREG, tak pro vZUR za stejných časových podmínek (pro totožný výhledový rok, v daném případě rok 2040). Z tohoto modelu je možné dovodit, jaké související vlivy by mohla mít realizace vREG proti vZUR, co by se stalo s intenzitami na stávající silniční síti ve výhledu a jaké by to mohlo mít další dopravně technické okolnosti.

Modelování dopravy k horizontu 2040 bylo provedeno dopravně-plánovacími programy PTV-VISION®.

Varianta vREG silničního okruhu kolem Prahy je z hlediska dopravního modelu a výsledných intenzit porovnána s variantou vZUR na základě následujících kritérií:

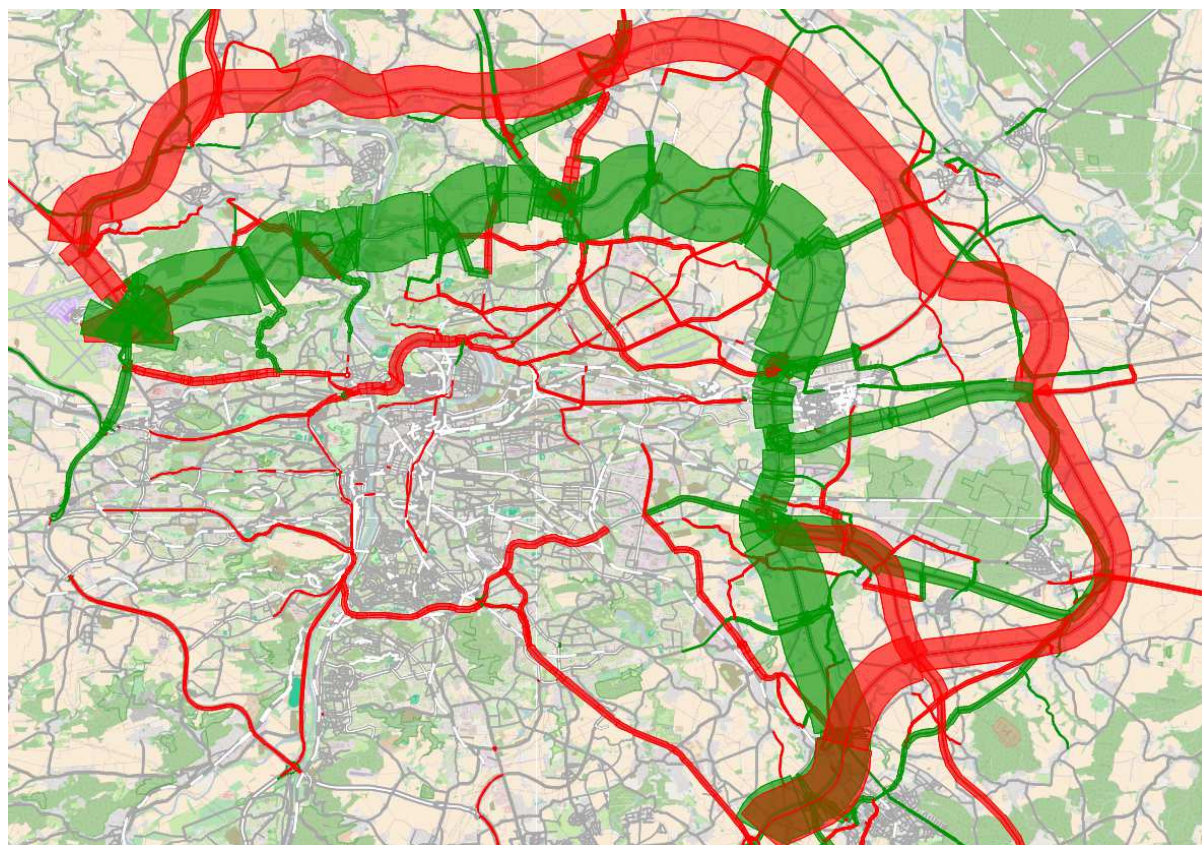
- profilové intenzity,
- složení dopravy na úsecích SOKP z hlediska zdrojů a cílů,
- délka trasy pro tranzitní dopravu,
- dopravní výkony.

Detailně je problematika použitého dopravního modelu a vstupů do něho popsána v kap. 1.9 výše citovaného materiálu, podrobné výsledky výpočtů jsou pak uvedeny v kapitole 3. Všechny zpracované kartogramy, které tvořily výstup, jsou zobrazeny v grafických přílohách 2-10.

V této souvislosti je nezbytné podotknout, že dopravní model pracuje s daty v podobě ročních průměrných denních intenzit, není tedy na místě přímé srovnání s intenzitami dopravy uváděnými v příloze č. 1 a 2 této dokumentace EIA (dopravně-inženýrské podklady TSK hl. m. Prahy a IPR hl. m. Prahy), které jsou ve formátu průměrného pracovního dne.

Porovnání profilových intenzit dopravy na sledované komunikační síti pro hodnocené varianty:

Kromě kartogramů, které zobrazují absolutní počty vozidel na všech úsecích sledované komunikační sítě, byl v rámci posouzení vytvořen i rozdílový kartogram, ve kterém jsou zobrazeny rozdíly v intenzitách mezi oběma posuzovanými variantami (vREG a vZÚR). Tento kartogram znázorněný na následujícím obrázku zobrazuje nárůsty, resp. poklesy počtu vozidel na celé komunikační síti v případě realizace SOKP ve variantě vREG oproti variantě vZUR. Červeně jsou zobrazeny úseky, na kterých je u vREG vyšší intenzita než u vZÚR a zeleně jsou zobrazeny úseky, kde je intenzita u vREG naopak intenzita nižší.

Obrázek 12 Rozdílový kartogram intenzit mezi vREG a vZÚR

Zdroj: Komplexní posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy (ČVUT, Fakulta stavební, říjen 2016)

V následujícím textu je pro variantu SOKP dle ZÚR a variantu regionální uvedeno souhrnné srovnání intenzit dopravy na vybraných profilech SOKP (umístění profilů na vREG odpovídá přibližně poloze profilu ve variantě vZÚR), dálnic a silnic I. třídy vstupujících do Prahy a hlavních komunikací na území Prahy. Detailní výstupy a hodnocení jsou uvedeny v kapitole 3.2 přílohy č. 3 dokumentace EIA.

Intenzity na profilech invariantních staveb SOKP 512 – 516 se v obou variantách liší pouze o několik tisíc vozidel za den (rozdíl do 7 %). Intenzity na profilu stavby 517 jsou ve variantě vREG nižší o cca 14 tis. vozidel za den (tj. o 12 %). Na ostatních profilech jsou intenzity na vREG výrazně nižší než na vZÚR. To je způsobeno větší vzdáleností vREG od Prahy, což má za následek nižší atraktivitu pro vztahy spojené s Prahou a tím pádem nižší intenzity. Rozdíl na profilu stavby 518 je cca 25 tis. vozidel za den, na stavbě 519 necelých 28 tis. vozidel za den a na stavbě 520 cca 40 tis. vozidel za den. Rozdíl u profilu stavby 510, při porovnání intenzit čistě na trase SOKP, je téměř 84 tis. vozidel za den. Avšak relativně vysoká zátěž zůstává na dnešním úseku u Černého Mostu (83 tis. vozidel za den). U stavby SOKP 511 byl modelově stanoven očekávaný rozdíl na cca 40 tis. vozidel za den. I v tomto případě platí, že nižší modelová intenzita dopravy je ve variantě regionální.

Intenzity na dálnicích a silnicích I. třídy směřujících radiálně k Praze se v obou porovnávaných variantách příliš neliší. Rozdíly jsou maximálně několik tisíc vozidel za den. Na dálnici D7 a na silnicích I/9 a I/12 se předpokládá intenzita u vREG variantě vyšší o cca 5 – 5,6 tis. vozidel za den, na dálnici D11 o cca 4,3 tis. vozidel za den a na dálnici D1 o cca 1,6 tis. vozidel za den. Naopak na dálnici D8 bude u vREG intenzita nižší o cca 3,8 tis. vozidel za den a na dálnicích D6 a D10 o cca 2,3 tis. vozidel za den.

Obě hodnocené varianty SOKP byly hodnoceny i z hlediska dopadu na intenzity dopravy na významné komunikace na území hlavního města Prahy. Kromě profilu na Štěrboholské radiále je na všech ostatních profilech na území Prahy počet vozidel vyšší při vREG, v některých případech i o více než 10 tis. vozidel za den. Největší rozdíl byl zjištěn na profilu Městského okruhu v Bubenečském tunelu, kde se předpokládá v případě realizace vREG místo v ZÚR intenzita vyšší o více než 16 tis. vozidel za den. Na Evropské bude tento rozdíl více než 11 tis. vozidel za den, na Jižní spojnici (Záběhlická – V Korytech) cca 9 tis. vozidel za den, na Kbelské cca 7,7 tis. vozidel za den, na Bělohorské a Kutnohorské cca 6,5 tis. vozidel za den. Na ostatních profilech budou rozdíly od 1 do 4,8 tis. vozidel za den.

Z výše uvedeného vyplývá, že realizace SOKP ve variantě vREG povede k výrazně menšímu odlehčení sítě místních komunikací na území Prahy než při realizaci SOKP dle vZÚR. To povede ke zhoršení plynulosti provozu, zvýšení znečištění ovzduší, snížení bezpečnosti a na komunikacích s úrovněnými křižovatkami jako Evropská, Bělohorská, Karlovarská, Kutnohorská nebo Poděbradská může docházet k častějším kapacitním problémům.

Podle výsledků dopravního modelu má větší vzdálenost vREG od hl. m. Prahy za následek jeho nižší atraktivitu pro přepravní vztahy spojené s Prahou, a tím pádem přenáší celkově nižší intenzity než vZÚR. To má za následek nárůst intenzit na komunikační síti hl. m. Prahy, především na Městském okruhu a radiálách, ale vede i k vyššímu zatížení další sítě významných komunikací Prahy.

Složení dopravy na SOKP:

Na jednotlivých profilech SOKP byly analyzovány intenzity z hlediska složení dopravy, a to pro obě hodnocené varianty SOKP. Byl sledován podíl tranzitní dopravy, která má zdroj i cíl mimo území Prahy, dále podíl vnější dopravy, která má buď zdroj mimo území Prahy a cíl v Praze nebo zdroj v Praze a cíl mimo Prahu a konečně i podíl vnitřní dopravy, která má zdroj i cíl na území Prahy.

Z výsledků vyplývá, že intenzita tranzitní dopravy na jednotlivých úsecích SOKP se v obou variantách (vREG a vZÚR) příliš neliší, protože objem této dopravy je v obou variantách téměř shodný. V invariantních úsecích SOKP (stavby 512 – 517) jsou v obou variantách podobné i intenzity vnější a vnitřní dopravy.

Výrazné rozdíly mezi oběma variantami jsou však v intenzitách vnější a vnitřní dopravy v úsecích staveb 518 – 520 a 510 – 511, a to v řádu desítek tisíc vozidel za den. U vREG je intenzita vnější dopravy nižší na stavbě 518 o 20 tis. vozidel za den, na stavbě 519 o 22 tis. vozidel za den, na stavbě 520 o 25 tis. vozidel za den, na stavbě 510 o 62 tis. vozidel za den a na stavbě 511 o 32 tis. vozidel za den.

Ve variantě vREG není SOKP pro vnitřní dopravu využíván téměř vůbec.

Úbytek vnější a vnitřní dopravy na SOKP u regionální dopravy je důsledkem větší vzdálenosti okruhu od Prahy a tedy nižší atraktivity právě pro vztahy spojené s Prahou, což má za následek nárůst intenzit na komunikační síti Prahy, především na Městském okruhu a radiálách.

Délka trasy pro tranzitní dopravu:

SOKP bude po dokončení propojovat všechny dálnice a silnice I. třídy směřující radiálně do Prahy. Na konkrétní podobě vedení SOKP tak bude záviset délka celkové trasy pro tranzitní dopravu.

U sedmi nejvýznamnějších tranzitních vztahů (D1 ↔ D5, D5 ↔ D11, D1 ↔ D8, D8 ↔ D11, D1 ↔ D6, D5 ↔ D10, D3 ↔ D11) je pouze ve dvou případech délka trasy ve variantě vREG kratší než ve variantě vZÚR. Ve dvou případech je délka trasy v obou variantách stejná. Ve zbývajících třech případech je délka trasy ve variantě vREG vyšší, u vztahu D5 ↔ D11 o 5,5 km a u vztahu D1 ↔ D8 dokonce o 13 km.

Dopravní výkony:

Dopravní výkon na komunikační síti se uvádí ve vozokilometrech a představuje celkovou vzdálenost ujetou všemi vozidly na určité části komunikační sítě. Pro účely porovnání variant SOKP byl zhodnocen dopravní výkon na části sítě ohraničené přibližně trasou SOKP a silnicí II/101.

Celková suma vozokilometrů ve variantě vREG bude o cca 334 tis. vozokilometrů za den vyšší než ve variantě vZUR. V součtu se tedy jedná o nárůst pouze o 1 %. Z podrobnější analýzy podle typu komunikací a druhu vozidel však vyplynuly následující závěry:

Procentuální nárůst vozokilometrů ve variantě vREG u osobních vozidel je nižší (pouze 0,6 %), avšak u nákladních vozidel činí 6,5 %. U nákladních vozidel je vyšší podíl tranzitujících vztahů, které využívají pouze SOKP, a tudíž ve variantě vREG jsou tato vozidla nucena jet delší trasou. Vyšší výkony jsou dosahovány nejen na dálnicích, ale s výjimkou silnic II. třídy i na ostatních komunikacích. Nejzávažnější je 15 % nárůst výkonů na sběrných komunikacích na území Prahy.

Obdobné je to i u lehkých nákladních vozidel, kde se u vREG očekává vyšší výkon na dálnicích o 8,5 % a na sběrných komunikacích o 6 %.

U osobních vozidel je rozdíl ve vozokilometrech zanedbatelný, dochází však k přesunu těchto výkonů z dálnic a silnic I. a II. třídy na síť místních komunikací na území Prahy.

Větší vzdálenost varianty vREG SOKP od Prahy bude mít za následek oproti variantě vZUR vyšší celkové dopravní výkony ve vozokilometrech i spotřeby času, a navíc způsobí přesuny výkonů z páteřní sítě na místní komunikace na území Prahy.

Riziková analýza Regionální varianty SOKP

Provedená riziková analýza vypověděla, že existence významných rizik v podobě zpoždění a časových průtahů při přípravě stavby, nesouladu se stávajícími územními plány obcí a krajů, nemožnosti kofinancování z evropských fondů a nedostatečné podrobnosti zpracované Studie proveditelnosti a účelnosti de facto znemožňuje plnohodnotnou přípravu a realizaci vREG.

Podobněji je vše komentováno v kapitole 4 Komplexního posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy (ČVUT, Fakulta stavební, říjen 2016) v příloze č. 3 dokumentace EIA.

Posouzení multikriteriální analýzy Regionální varianty SOKP zpracované autory regionální varianty

Komplexní posouzení multikriteriální analýzy varianty vREG je provedeno kapitole 5. Komplexního posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy (ČVUT, Fakulta stavební, říjen 2016) v příloze č. 3 dokumentace EIA. Souhrnně lze konstatovat, že deklarované „předběžné multikriteriální hodnocení“ alternativ SOKP v materiálech hodnotících vREG nemá dobrou vypovídací hodnotu.

Posouzení harmonogramu přípravy Regionální varianty SOKP

Harmonogram další přípravy SOKP ve variantě vREG je stručně zpracován v kapitole „Realizace záměru“ Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP (dopracovaná verze) (Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o., prosinec 2015). Hlavním výstupem této kapitoly je konstatování, že reálná doba přípravy a následné výstavby vREG v polovičním profilu kategorie R 33,5 (tj. čtyřpruhové uspořádání bez středního dělicího pásu) bude od politického rozhodnutí o výběru trasy do uvedení do provozu trvat cca 10-11 let.

Základním zjištěným nedostatkem předpokládaného harmonogramu přípravy trasy ve variantě vREG je, že neuvažuje délku procesu pořízení změn územně plánovacích podkladů dle reality a nezohledňuje riziko jakýchkoliv soudních sporů, které mohou nastat a je důvodná obava o to, že skutečně nastanou. Predikce jejich časové náročnosti je pak věcí zcela neuchopitelnou. Nastíněný harmonogram přípravy a realizace vREG se tak jeví jako poddimenzovaný a nereálný.

Závěry a doporučení Komplexního posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy (ČVUT, Fakulta stavební, říjen 2016)

Ze závěru Komplexního posouzení alternativního návrhu silničního okruhu kolem Prahy jednoznačně vyplývá, že v porovnání s navrhovanou alternativní trasou vREG se jako vhodnější jeví varianta stabilizovaná v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, tzn. varianta SOKP, resp. SOKP 511, která je už dlouhodobě stabilizována v územně plánovacích dokumentacích.

Podle výsledků posouzení informací obsažených ve všech třech studiích týkajících se Regionální varianty lze konstatovat, že byla pouze nalezena jiná varianta vedení trasy SOKP v jeho chybějícím severovýchodním segmentu, u které však není prokázáno, že plní lépe dopravní funkci, že je v území umístitelná, a že by ji bylo možno realizovat rychleji a levněji.

Na základě seznámení se studiemi Regionální varianty SOKP a na základě provedené analýzy situace a analýzy rizik doporučuje kolektiv zpracovatelů komplexního posouzení alternativního návrhu SOKP pod vedením akademických pracovníků Ústavu dopravních systémů Fakulty dopravní ČVUT v Praze následující:

- Připravovat dále intenzivně a kontinuálně SOKP v souladu s územními plány (vZUR), a to jak dle Územního plánu hl. m. Prahy, tak dle Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy i dle Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.
- Pro stavbu SOKP 511 Běchovice – D1 připravit podklady pro nový proces EIA v invariantním řešení, tj. dle zpracované DÚR, s případnými dílčími modifikacemi technického řešení za účelem bezkonfliktního umístění v území.
- Odmítnout soubor studií trasy vREG jako celek; především částí definujících směrové a výškové vedení trasy vREG a harmonogramu další přípravy. Důvodem je zásadní nesoulad zpracovaného materiálu s realitou v území a také z důvodu opakovaného použití technicky neověřitelných tvrzení a vstupů, které jsou dále používány v návazném hodnocení varianty vREG jejími autory.

Shrnutí

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že v minulosti byla výběru vhodné varianty územního umístění SOKP, resp. SOKP 511, věnována dostatečná pozornost. Variantní řešení SOKP, včetně posuzované stavby 511 bylo vyhodnoceno nejen v územně plánovacích dokumentacích různých úrovní, ale také v samotném procesu EIA v roce 2000, který byl zakončen vydáním souhlasného stanoviska MŽP, ve kterém byly vybrány nejvhodnější varianty řešení z hlediska vlivu na životní prostředí (varianta B=A) a kde byly jasně specifikovány podmínky realizace stavby.

V rámci studií a dokumentací, které byly v průběhu minulých let postupně zpracovávány, byly navrhované varianty vedení SOKP 511 posuzovány z různých hledisek. Opakovaně byly hodnoceny dopady na jednotlivé složky ŽP (zejména vlivy na hluk, ovzduší a lidské zdraví), dále účelnost a efektivnost stavby v té které variantě z hlediska dopravního využití tranzitní a zdrojovou a cílovou dopravou a v neposlední řadě také ekonomická a časová náročnost hodnocených variant SOKP.

Jako nejvhodnější varianta vedení SOKP 511 se dlouhodobě jeví varianta stabilizovaná v platných územně plánovacích dokumentacích (platný ÚPn SÚ hl. m. Prahy, ÚP města Říčany a ÚP obce Nupaky, ZÚR hl. m. Prahy a ZÚR Středočeského kraje, PÚR ČR včetně jejích aktualizací) a která je dlouhodobě sledována investorem stavby a projekčně připravována.

Na základě výše uvedených důvodů je dokumentace EIA a tedy i posouzení vlivu stavby na životní prostředí pro stavbu SOKP 511 zpracováváno invariantně, a to pro variantu vedení SOKP 511 stabilizovanou v platných územně plánovacích dokumentacích.

V souladu s Usnesením vlády ČR č. 430 ze dne 11. 5. 2016 se při přípravě nové dokumentace EIA vycházelo z nejaktuálnějšího stupně projektové dokumentace, kterou má investor ve vztahu k záměru k dispozici. V tomto případě se jedná o poslední a nejaktuálnější verzi dokumentace pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014).

B. I. 6. Popis technického a technologického řešení záměru

V kap. B. I. 6. byla věnována pozornost především těm parametrům záměru, které mají přímý vztah k problematice životního prostředí. Byl tedy kladen důraz především na uvedení environmentálně významných parametrů záměru. U ostatních parametrů nebylo zacházeno v dokumentaci EIA do přílišných podrobností.

V závěru kapitoly B. I. 6. je uvedena celá řada opatření na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví, která jsou již přímou součástí předloženého záměru a zpracované dokumentace pro ÚR a s jejichž realizací se tedy v projektu počítá. Tato opatření budou při další projektové přípravě projektu, realizaci i v provozu řádně plněna.

Technické řešení záměru vychází z nejaktuálnější verze dokumentace pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014). Z této dokumentace vychází i následující stručný popis hlavních stavebních objektů – hlavní trasa, mimoúrovňové křižovatky, mosty, tunely, doplňkové objekty (sadové úpravy, oplocení, protihluková opatření) a vodohospodářské úpravy.

Objekty na komunikacích

SO 101 Hlavní trasa silničního okruhu

Začátek hlavní trasy předmětného záměru je v km 64,000 ve stávající křižovatce Dubeč se silnicí I/12 za mostem přes Počernický rybník již provozovaného úseku SOKP (stavba 510 Satalice - Běchovice). Na konci úseku je stavba ukončena v km 76,571 před mimoúrovňovou křižovatkou s dálnicí D1, která je součástí SOKP (stavba 512 D1 - Vestec). Celková délka trasy činí 12,571 km.

Pozn.: Stavba SOKP 511 nemá začátek úseku v km 0,00, staničení stavby navazuje na staničení celého SOKP tak, jak bylo teoreticky stanoveno pro účely přípravy dalších staveb SOKP. Km 0,00 silničního okruhu kolem Prahy se nachází u MÚK Jesenice.

Výškové řešení:

- Na začátku bude niveleta trasy navazovat na stávající niveletu stavby 510 a na konci na stavbu 512 D1 – Vestec (s podjezdem dálnice D1).
- Maximální podélný sklon je navržen 3,5 %.

Šířkové uspořádání:

Těleso komunikace je navrženo tak, aby bylo možné dosáhnout šestipruhového uspořádání – kategorie D 34,5/100.

- Šířka jízdních pruhů 3,75 m
- Šířka vnitřních jízdních pruhů 3,5 m
- Šířka zpevnění krajnice 3,0 m
- Střední dělicí pás 4,0 m

U všech mimoúrovňových křižovatek jsou navrženy příslušné odbočovací a připojovací pruhy ve smyslu ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“.

V průběhu celé trasy je navrženo celkem devět přejezdů středního dělicího pásu pro převedení dopravy do jednoho jízdního pásu.

Konstrukce vozovky se předpokládá v úpravě těžká živičná vozovka třídy A.

Komunikace bude vybavena bezpečnostním záchytným zařízením v potřebném rozsahu, vodícími sloupky, nouzovými hláskami, protihlukovými clonami, dopravním značením a dopravními portály. V celém průběhu vč. křižovatek bude osvětlena.

SO 102 Štěrboholská radiála

Tento stavební objekt řeší přeložku Štěrboholské radiály v délce 1 140 m v souvislosti s realizací MÚK Dubeč. Tato komunikace bude dále navazovat na plánovanou přeložku I/12. Podrobněji je řešení pokračování Štěrboholské radiály popsáno v rámci stavebního objektu SO 110 MÚK Dubeč.

Výškové řešení vychází ze stávající nivelety Štěrboholské radiály. V rámci MÚK Dubeč tvoří průběh nivelety Štěrboholské radiály nejspodnější úroveň této křižovatky. Dále pak niveleta Štěrboholské radiály klesá, aby mohla podejít silnici III/0122 Běchovice – Dubeč.

Šířkové uspořádání je shodné s profilem již realizované Štěrboholské radiály v kategorii S 22,5/100.

SO 103 Hostivařská spojka

Jedná se o vybudování krátkého připojovacího úseku (cca 40 m) – příprava pro připojení Hostivařské spojky ve vazbě na MÚK Uhříněves (cca km 68,000). Podrobněji je dopravní řešení Hostivařské spojky popsáno v rámci stavebního objektu SO 111 MÚK Uhříněves.

SO 110 MÚK Dubeč

Tento stavební objekt řeší mimoúrovňové křížení SOKP se Štěrboholskou radiálou (km 64,500 – 65,000).

Realizace řešení křižovatky Dubeč znamená zásah i do stávající mimoúrovňové křižovatky Štěrboholské radiály se stávající silnicí I/12, neboť stávající i navrhovaná křižovatka leží ve své bezprostřední blízkosti. Navržené řešení ponechává funkční sjezd z SOKP 510 na silnici I/12 a nájezd v opačném směru. Větve umožňující sjezd ze stávající Štěrboholské radiály na silnici I/12 a nájezd ze silnice I/12 na radiálu ve směru na Štěrboholskou radiálu a Jižní spojku ve směru na centrum budou v rámci této křižovatky pro veřejnost uzavřeny, resp. budou ponechány jen pro potřeby správce komunikace.

Z prostorového hlediska je předmětná křižovatka navržena ve tvaru, který předpokládá schválený územní plán hl. m. Prahy. Vlastní uspořádání je řešeno s akcentem na předpokládané dopravě nejvíce zatížené směry. V rámci křižovatky je navrženo celkem sedm křižovatkových větví, jedna polní cesta

s mimoúrovňovým křížením Štěrboholské radiály a dva kolektorové pásy. Křižovatkové větve D, E, F a G budou dopravně využívány při zprovoznění navazujícího úseku pokračování přeložky silnice I/12. Protože však z hlediska technického řešení, stejně jako z hlediska výstavby díla a plánovaného spuštění obou staveb do provozu současně, tvoří křižovatka jedno integrované řešení a bude jejich realizace provedena v rámci stavby 511.

V rámci MÚK Dubeč je navrženo pět mostních objektů (SO 201.1 – SO 201.5). Mostní objekt SO 201.1 převádí trasu silničního okruhu a kolektoru přes větev „C“ MÚK. Mostní objekt SO 201.2 převádí trasu silničního okruhu a kolektoru přes Štěrboholskou radiálu. Mostní objekt SO 201.3 převádí větev „C“ přes Štěrboholskou radiálu. Mostní objekt SO 201.4 převádí větev „A“ estakádou přes silniční okruh a Štěrboholskou radiálu. Mostní objekt SO 201.5 převádí polní cestu (Dubeč – Dolní Počernice) přes Štěrboholskou radiálu. Mostní objekty v rámci MÚK Dubeč jsou podrobněji popsány v rámci stavebního objektu SO 201.

Pozn.: Jak je zmíněno výše navazuje na záměr SOKP 511 v místě MÚK Dubeč přeložka I/12 Běchovice – Úvaly, která tvoří samostatnou stavbu. Komunikace I/12 je tvořena čtyřpruhovou směrově rozdělenou komunikací I. třídy návrhové kategorie S 24,5/100 v délce 12,6 km s 5, resp. 6 MÚK, 5 mosty na hlavní trase a 17 mosty na ostatních komunikacích. Navržená trasa přeložky komunikace začíná napojením na MÚK Dubeč, pokračuje východním směrem mezi městskými částmi Praha – Běchovice a Praha – Dubeč, mezi Újezdem nad Lesy a městskou částí Praha – Koloděje, dále severně od obcí Sibřina a Květnice a do původní trasy komunikace I/12 se vrací za městem Úvaly, jehož hranice obchází z jihovýchodní strany.

SO 111 MÚK Uhříněves

Mimoúrovňová křižovatka bude zajišťovat křížení SOKP se silnicí III/33310 v úseku Uhříněves – Koloděje (cca km 68,0). Návrh této křižovatky zároveň předpokládá křížení s Hostivařskou spojkou, jejíž realizace je v souladu s platným ÚP SÚ hl. m. Prahy.

MÚK je navržena v místě, kde již dnes bez SOKP dochází k ne zcela obvyklému hvězdicovému extravilánovému křížení stávajících místních komunikací se silnicí III. třídy. Navržena je zde univerzální deltovitá křižovatka se dvěma podružnými okružními křižovatkami.

Toto technické řešení neznevýhodňuje žádný výhledový stav, který může nastat, tedy jak bez Hostivařské spojky, tak i s Hostivařskou spojkou.

SO 112 MÚK Říčany

Stavební objekt bude zajišťovat křížení s komunikací I/2 v úseku Říčany - Uhříněves (cca km 72,0).

Řešení MÚK Říčany je navrženo s ohledem na blízký portál silničního tunelu na SOKP, vyžadující možnost zachování plné funkce křižovatky i v okamžiku, kdy bude jeden tunelový profil uzavřen.

Křižovatka je navržena deltovitého tvaru, přičemž rampy této křižovatky jsou na silnici I/2 napojeny pomocí okružních křižovatek. Navrženým řešením bude výrazně podpořena plynulost dopravního vztahu mezi silnicí I/2 od Říčan a silničním okruhem na sever, a to bezkolizními rampami. Rovněž bude minimalizováno nebezpečí, že vzdutí vozidel odbočujících z okruhu (příjezd od D1) na silnici I/2 (na Uhříněves) dosáhne až na okruh.

SO 113 MÚK Lipany

Tato mimoúrovňová křižovatka bude zajišťovat křížení se silnicí III/33339 cca v km 74,600 trasy předmětného záměru. Řešení přístupu přes MÚK Lipany si vyžádá rekonstrukci přivaděče (silnice

III/33313) v úseku SOKP 511 – Říčany (aglomerační okruh II/101), která je řešena jako samostatná akce a není součástí stavby SOKP 511. Ulice Do Kopečka nebude ve směru od obce a k obci Lipany na MÚK Lipany připojena.

SO 116 - 119 Manipulační plochy před tunelovými portály

Jedná se o obvyklé provozní plochy, na kterých jsou umístěny stavební a technologické objekty vnější vybavenosti silničních tunelů. Jsou určeny zejména pro potřeby ŘSD a pro nouzové situace (např. odstavení kamionu před tunelem, nástup vozidel IZS apod.).

SO 120 až 123 Sjezdy, nájezdy a otáčení vozidel údržby, SO 124 Cesta k tunelovému portálu Dubeč sever, SO 125 Cesta k tunelovému portálu Dubeč jih, SO 126 Propojovací cesta se silnicí I/2

Výše uvedené stavební objekty SO 120 – SO 125, SO 126 nebudou určeny pro veřejný provoz, ale pouze pro správu a údržbu komunikací (např. zimní údržba komunikací).

SO 130 - 139 Křižující komunikace

Tyto stavební objekty zahrnují přeložky silnic III. tříd (a úpravu silnice I/2) v souvislosti s výstavbou SOKP 511. Přeložky a úpravy těchto komunikací jsou navrženy v kategorii S 7,5. U těchto komunikací, kde se předpokládá souběžné vedení cyklistických stezek, je základní kategorie v koruně rozšířena o 4,0 m, z čehož 1,0 m připadá na dělicí pás a 3,0 m na přidružený pruh pro cyklisty a pro pěší. V případě SO 135 „Úprava silnice I/2“ se řešení po úsecích mění.

Jedná se o tyto stavební objekty: přeložka silnice III/00122 Dubeč – Běchovice (SO 130), přeložka silnice III/00123 Dubeč – Koloděje (SO 131), přeložka silnice III/33310 Hájek – Netluky (SO 132), přeložka silnice III/33313 Královice – Uhřetěves (SO 133), přeložka silnice III/10176 Nedvězí – Kolovraty (SO 134), úprava silnice I/2 (SO 135), přeložka silnice III/33312 Kolovraty – Říčany (SO 136), přeložka silnice III/3339 Říčany- Lipany (SO 137), přeložka silnice III/00313 Lipany – Kuří (SO 138) a přeložka silnice III/00312 Kuří – Nupaky (SO 139).

SO 150 - 159 a 175 - 177 Polní cesty

Hlavní trasa okruhu přirozeně přetne celou řadu pozemků a polních cest. Cesty jsou v návrhu znovu propojeny tak, aby byl umožněn nejen přístup na jednotlivé pozemky, ale např. i k nově (na podnět obcí) navrženým zeleným vegetačním pásům a to tak, aby se zbytečně nezvyšoval počet mostních objektů.

Cesty budou vedeny po povrchu území s minimálními zemními úpravami, základní volná šířka bude 4,0 m a cesty budou opatřeny výhybnami. Konstrukce vozovek polních cest bude provedena výhradně z mechanicky zpevněného kameniva.

SO 185 - 189 Dočasné komunikace + Dopravně-inženýrská opatření

Tyto stavební objekty jsou navrženy v místech výstavby mimoúrovňových křižovatek pro dočasné převedení provozu v období stavebních prací. Jedná se o tyto stavební objekty: dočasná přeložka silnice I/2 (SO 185), dočasná přeložka silnice III/10176 (SO 186), dočasné přeložky Štěrboholské radiály (SO 187), provizorní přeložka silnice III/33310 (SO 189), dopravně – inženýrská opatření (SO 188).

Mostní objekty

Mostní objekty v MÚK Dubeč

SO 201.1 - Mostní objekt převádí trasu silničního okruhu a kolektoru přes větev „C“ MÚK Dubeč. Most o jednom mostním otvoru tři samostatné nosné konstrukce, monolitická deska z dodatečně předpjatého betonu, uložená na společné opěře. Délka přemostění 20,1 m, volná šířka mostu 16,0 m + 16,0 m + 9,5 m (kolektor).

SO 201.2 - Mostní objekt převádí trasu silničního okruhu a kolektoru přes Štěrboholskou radiálu. Most o dvou mostních otvorech, tři samostatné nosné konstrukce – plné monolitické trámy z dodatečně předpjatého betonu, uložené na střední podpěry a krajní společné opěry. Délka přemostění 63,7 m, volná šířka mostu 16,0 m + 16,0 m + 9,5 m (kolektor).

SO 201.3 - Mostní objekt převádí větev „C“ přes Štěrboholskou radiálu. Most o dvou mostních otvorech, monolitický trám z dodatečně předpjatého betonu. Délka přemostění 54,1 m, volná šířka mostu 9,5 m.

SO 201.4 - Mostní objekt převádí větev „A“ estakádou přes silniční okruh a Štěrboholskou radiálu. Most o 8 mostních otvorech, monolitický trám z dodatečně předpjatého betonu. Délka přemostění 259,4 m, volná šířka mostu 9,5 m.

SO 201.5 - Mostní objekt převádí polní cestu (Dubeč – Dolní Počernice) přes Štěrboholskou radiálu. Most o 3 mostních otvorech, monolitická železobetonová vzpěradlová konstrukce. Délka přemostění 51,0 m, volná šířka mostu 5,0 m.

Mosty na SOKP

SO 203 Most na SOKP přes Říčanský potok (Dubeč) - Tento mostní objekt převádí trasu SOKP 511 estakádou přes údolí Říčanského potoka (cca km 66,000 – km 66,250). Délka přemostění je uvažována 242,2 m a volná šířka mostu 2 x 16,0 m. V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014) je most řešen ve dvou variantách:

- dvoutrámová nosná konstrukce z monolitického dodatečně předpjatého betonu o 8 mostních otvorech,
- ocelobetonová konstrukce z podélných ocelových nosníků spřažených s monolitickou železobetonovou deskou o 6 mostních otvorech.

SO 205 Most na SOKP přes biokoridor v km 68,69 - Mostní objekt bude převádět trasu předmětného záměru přes potok, lokální biokoridor a polní cestu. Most je navržen o jednom mostním otvoru, dvě samostatné nosné konstrukce z předpjatých podélných nosníků se spřaženou železobetonovou deskou.

Délka přemostění bude 27,735 m, volná šířka mostu 2 x 16,0 m.

SO 208 Most na SOKP přes Říčanský potok (Kolovraty) - Mostní objekt převádí trasu silničního okruhu přes údolí Říčanského potoka a přes přeložku silnice III/00312 (Kolovraty - Říčany). Délka přemostění bude 233,4 m, volná šířka mostu 2 x 16,0 m. Most je navržen o více mostních otvorech a je v DÚR řešen ve dvou variantách:

- dvoutrámová nosná konstrukce z monolitického dodatečně předpjatého betonu o 8 mostních otvorech,
- ocelobetonová konstrukce z podélných ocelových nosníků spřažených s monolitickou ŽB deskou o 7 mostních otvorech.

SO 210 Most na SOKP přes údolí Pitkovického potoka - Mostní objekt převádí trasu SOKP 511 přes údolí Pitkovického potoka a přes lokální biokoridor (cca km 75,5 - 76,0). Délka přemostění je uvažována 227,4 m s volnou šířkou 2 × 16,0 m. Objekt je navržen z nosné konstrukce se spojitým nosníkem o sedmi polích z monolitického předpjatého betonu. Zakládání mostu se předpokládá hlubinné.

SO 211 Most na SOKP přes silnici III/00312 v km 76,000 - Tento stavební objekt převádí trasu SOKP 511 přes silnici III/00312 Kuří - Nupaky. Délka mostu je uvažována 28,4 m s volnou šířkou 2 × 16,0 m. Nosná konstrukce objektu je navržena o jednom mostním otvoru z monolitického předpjatého betonu. Zakládání objektu se předpokládá hlubinné.

Mosty přes SOKP

SO 221 Most na silnici III/0122 (Běchovice - Dubeč) - Mostní objekt převede silnici č. II/122 přes hlavní trasu předmětného záměru (cca km 65,5). Most je navržen o čtyřech mostních otvorech, jako spojitá monolitická trámová deska z dodatečně předpjatého betonu. Délka přemostění bude 86,15 m s volnou šířkou mostu 11,5 m.

SO 223 Biomost přes SOKP v km 66,950 - Tento stavební objekt umožní mimoúrovňové převedení trasy biokoridoru a souběžné polní cesty přes hlavní trasu SOKP 511. Délka přemostění je uvažována 39,0 m a volná šířka mostu bude min. 40,0 m. Most je navržen o dvou mostních otvorech z železobetonové rámové konstrukce.

SO 224 Most na silnici III/33310 (Uhříněves - Koloděje) - Mostní objekt převede silnici III/33310 v MÚK Uhříněves přes hlavní trasu SOKP (cca km 68,0). Délka mostu je uvažována 66,4 m a volná šířka mostu 11,5 m. Most je navržen o dvou mostních otvorech, s nízkou monolitickou trámovou konstrukcí z dodatečně předpjatého betonu.

SO 225 Lávka přes SOKP v km 69,144 - Tento stavební objekt zajistí převedení pěší a cyklistické trasy přes hlavní trasu SOKP. Mostní objekt je navržen o dvou mostních otvorech, z plné monolitické desky z dostatečně předpjatého betonu. Délka přemostění je uvažována 56,6 m o volné šířce mostu 4,0 m.

SO 226 Most na silnici III/33313 (Uhříněves - Královice) - Mostní objekt bude převádět silnici III/33313 přes hlavní trasu SOKP (cca km 70,0). Most je navržen o dvou mostních otvorech, s nízkou monolitickou trámovou konstrukcí s dodatečně předpjatého betonu. Délka přemostění je uvažována 64,0 m o volné šířce mostu 9,0 m.

SO 227 Most na silnici III/10176 (Kolovraty - Nedvězí) - Tento mostní objekt převede silnici III/10176 přes hlavní trasu SOKP a přes přípojnou odbočovací větev MÚK Říčany (cca km 72,0). Stavební objekt bude o šesti mostních otvorech jako plná monolitická deska z dodatečně předpjatého betonu. Délka přemostění je uvažována 123,4 m s volnou šířkou mostu 11,5 m.

SO 228 Most na silnici I/2 (Říčany - Uhříněves) - Tento stavební objekt zajistí převedení silnice I/2 přes hlavní trasu předmětného záměru (cca km 72,5). Most je navržen o jednom mostním otvoru jako rámová konstrukce z dodatečně předpjatého betonu. Délka přemostění je uvažována 40,3 m a šířka mostu min. 63,4 m.

SO 229 Železniční most přes SOKP - Tento mostní objekt zajistí mimoúrovňové křížení SOKP s koridorem železničního koridoru (optimalizovaný úsek dráhy Benešov u Prahy – Praha-Vršovice) v místě před silničním tunelem „Na Vysoké“ (km cca 73,0). Most je navržen jako dvoupólový, šikmý, půdorysně zakřivený, rámový železniční most, s horní mostovkou se zapuštěným průběžným kolejovým šterkovým ložem. Nosná konstrukce bude z monolitického železobetonu, integrovaná se spodní stavbou.

SO 230 Most na silnici III/3339 (Říčany - Lipany) - Stavební objekt převede silnici III/3339 v prostoru MÚK Lipany přes hlavní trasu SOKP (cca km 74,5). Objekt je navržen o dvou mostních otvorech, jako monolitická deska z dodatečně předpjatého betonu. Délka přemostění bude 58,40 m a volná šířka mostu 12,5 m.

SO 231 Most na silnici III/00313 v km 75,4 Kuří – Lipany - Mostní objekt převede silnici II/00313 přes hlavní trasu předmětného záměru v km 75,4. Most bude o dvou mostních otvorech, z monolitické desky z dodatečně předpjatého betonu. Délka přemostění je uvažována 58,4 m s volnou šířkou 7,0 m.

Mosty na silnicích a rampách mimo silniční okruh

SO 242 Most na silnici III/0123 přes biokoridor - Mostní objekt převede silnici III/0123 přes lokální biokoridor (cca km 64,390 stavby SOKP 511). Most je navržen o jednom mostním otvoru z přesýpané klenbové konstrukce ze železobetonu. Délka přemostění je uvažována 2 x 9,90 m, s volnou šířkou mostu 7,5 m.

SO 243 Most na okružní křižovatce západ v MÚK Říčany - Mostní objekt převede okružní křižovatku přes větev F MÚK Říčany. Most je navržen jako dvě desko-stěnové rámové konstrukce z monolitického železobetonu. Délka přemostění bude 2 x 9,90 m, volná šířka mostu 7,50 m.

Tunely

SO 611 - SO 620 Objekty tunelu „Dubeč“

Předmětný stavební objekt je situován v km 66,355 - 66,630 trasy SOKP jižně od obce Dubeč. Celková délka tunelu je 275 m. Tunel je tvořen dvěma jednosměrnými tří pruhovými tunelovými troubami, budovanými v otevřené stavební jámě. Niveleta v tunelu stoupá 3,3 %. Pravý jízdní pruh je navržen o šířce 3,75 m, další dva jízdní pruhy o šířce 3,5 m. Mezi oběma tunely je šířka 2,0 m. Pro zabezpečení spojení mezi tunelovými troubami je v polovině tunelu střední stěna prolomena pro únik osob. Konstrukci tunelu tvoří železobetonový rám o dvou polích s horní příčlím ve tvaru klenby s masivní střední dělicí stěnou.

Tunel bude větrán přirozeně. Pro podporu proudění vzduchu procházejícího tunelem a vycházejícího z daného tunelového portálu ven je zvoleno podélné větrání pomocí proudových axiálních ventilátorů umístěných u stropu tunelu. V každé tunelové troubě budou instalovány dvě dvojice proudových ventilátorů cca 80 m od obou portálů. Ventilátory budou zavěšeny pod klenbou tunelu.

S nuceným větráním tunelů, a tedy i umístěním výdechů z tunelů, se neuvažuje.

V provozním objektu u portálu tunelu bude umístěn záložní zdroj elektrické energie (dieselagregát), který bude sloužit pro provoz axiálních ventilátorů a pro osvětlení tunelů.

Odvodnění tunelu

Při mytí tunelu (cca 2x ročně) vzniknou splaškové vody, které budou stékat do šterbinového žlabu, uloženého do hrany vozovky. Tento žlab bude odvádět veškerou splaškovou vodu z celé délky tunelu. Před severním portálem budou oba šterbinové žlaby spojeny trubním vedením DN 300 a odvedeny do samostatné jímky (5 m³), umístěné poblíž provozního objektu.

Komunikace nad jižním portálem tunelu je ve spádu směrem do tunelu. Dešťové vody z povrchu komunikace nad tunelem jsou sváděny do dešťové kanalizace, vedené ve středním dělicím pásu. Tato kanalizace je před portálem rozvětvena do dvou větví DN 400, které musí projít tunelovými troubami. Za

severním portálem jsou tyto větve svedeny do uklidňovací nádrže v prostoru za mostem přes údolí Říčanského potoka.

Balastní vody jsou odváděny do drenáže DN 150 mm, která je propojena s dešťovou kanalizací příčnými pery v místě revizních šachet.

SO 601 - SO 610 Objekty tunelu „Na Vysoké“

Předmětný tunelový úsek je situován v km 72,400 - 72,784 trasy silničního okruhu jihovýchodně od obce Kolovraty v lokalitě Na Vysoké. Celková délka tunelu včetně železničního mostu je 384 m. Poloha jižního portálu tunelu v km 72,784, který je vlastně tvořen samostatným mostním objektem (SO 229), je dána křížením s koridorem Říčany - Uhřetěves železniční trati ČD č. 221. Objekt mostu má délku 12,0 m (ve směru staničení okruhu). Poloha severního portálu a tím i celková délka tunelu je dána polohou mimoúrovňového křížení se silnicí č. I/2 (dříve II/333).

Vlastní tunel má délku 372 m. Je dvěma jednosměrnými třípruhovými tunelovými rourami, budovanými v otevřené stavební jámě. Niveleta v tunelu bude klesat od severu 3,5 % až k mostu přes Říčanský potok. Pravý jízdní pruh je navržen šířky 3,75 m, další dva jízdní pruhy šířky 3,5 m. Obě tunelové trouby budou vzájemně propojeny v polovině své délky únikovou cestou pro osoby i vozidla. Oba boky tunelu budou lemovány o 20 cm zvýšeným chodníkem v šířce 1,0 m. Mezi oběma směry je šířka 2,0 m. Minimální výška průjezdného profilu je 4,8 m.

Vlastní konstrukce tunelu je tvořena železobetonovým rámem o dvou polích s horní příčlí ve tvaru klenby s masivní střední dělicí stěnou.

Tunel bude větrán přirozeně. Pro podporu proudění vzduchu procházejícího tunelem a vycházejícího z daného tunelového portálu ven je zvoleno podélné větrání pomocí proudových axiálních ventilátorů umístěných u stropu tunelu. V každé tunelové troubě budou instalovány dvě dvojice proudových ventilátorů cca 100 m od obou portálů. Ventilátory budou zavěšeny pod klenbou tunelu.

S nuceným větráním, a tedy i umístěním výduchů z tunelu, se neuvažuje.

V provozním objektu u portálu tunelu bude umístěn záložní zdroj elektrické energie (dieselagregát), který bude sloužit pro provoz axiálních ventilátorů a pro osvětlení tunelů.

Odvodnění tunelu

Při mytí tunelu (cca 2x ročně) vzniknou splaškové odpadní vody, které budou stékat do štěrbinového žlabu uloženého do hrany vozovky. Tento žlab bude odvádět veškerou splaškovou vodu z celého tunelu. Před jižním portálem budou oba štěrbinové žlaby spojeny trubním vedením DN 300 a odvedeny do samostatné jímky (5 m³). Příjezd k jímce a její čerpání bude umožňovat příjezdová a odstavná plocha k SO 602.

Komunikace nad severním portálem tunelu bude ve spádu směrem k tunelu. Dešťové vody budou sváděny do dešťové kanalizace. Tato kanalizace bude před portálem rozvětvena do dvou větví DN 400, které musí projít tunelovými troubami a budou za jižním portálem svedeny do spojně šachty, umístěné na ploše u provozního objektu SO 602. Odtud budou vody odvedeny v rámci odvodnění silničního okruhu.

Balastní vody budou odváděny do drenáže DN 150 mm, která bude propojena s dešťovou kanalizací příčnými pery v místě revizních šachet.

Doplňkové objekty (sadové úpravy, rekultivace, oplocení, protihluková opatření)**SO 801 Sadové úpravy**

Na plochách svahů zářezů a výkopů a na všech ostatních volných plochách, zejména uvnitř ramp mimoúrovňových křižovatek, je navržena výsadba stromů a keřů. Při výběru dřevin na ozelenění tělesa komunikace v rámci vegetačních úprav se vycházelo z potencionální vegetace v daném území, z dendrologického průzkumu a z charakteristiky stanoviště (mikroklima, zamokření apod.). Do vegetačních výsadeb na tělese komunikace jsou doporučeny pouze původní domácí dřeviny s vazbou na potencionální vegetaci území.

Zásadní význam na volbu dřevin má krajina v zájmovém území, která se vyznačuje převahou zemědělské půdy. Z tohoto důvodu jsou do návrhu vegetačních úprav voleny především dřeviny nižšího vzrůstu a keřového charakteru.

Při výsadbách na svazích, u mostních objektů přecházejících vodoteč a při ozelenování migračních profilů jsou navrženy zejména dřeviny nižšího vzrůstu a keřového charakteru. Z hlediska druhového zastoupení jsou navrženy autochtonní dřeviny. Z keřů se jedná např. o hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*), střemcha obecná (*Prunus padus*), bez černý (*Sambucus nigra*) nebo brslen evropský (*Euonymus europeus*), ze stromů pak o borovici lesní (*Pinus sylvestris*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), javor mléč (*Acer platanoides*) nebo vrba bílá (*Salix alba*).

Do vnitřních ploch mimoúrovňových křižovatek je celoplošná výsadba dřevin navržena pouze v místech, kde to umožňují rozhledové poměry na křižovatkách. Střední dělicí pásy budou z důvodu umístění různých technických zařízení (např. inženýrské sítě, drenáž) pouze zatravněny.

SO 802 Vegetační zelené pásy

Mimo vlastní ozelenění tělesa komunikace jsou v trase stavby 511 navrženy vegetační zelené pásy, jejichž cílem je odclonění komunikace od obytné zástavby, začlenění stavby do okolní krajiny, tj. snížení vlivu na krajinný ráz a návaznost na prvky ÚSES. Rozsah zelených pásů je patrný z následující tabulky.

Tabulka 2 Rozsah vegetačních zelených pásů

	Staničení v km	Šířka veg. pásu (m)	Lokalizace	Popis
pás 1	64,000 - 64,300	15 - 80	Západně od obytné zástavby Nová Dubeč.	Jednostranný zelený pás.
pás 2	64,300 - 65,600	56 - 156	Pás nacházející se západně až jižně od obytné zástavby Nová Dubeč.	Soubor na sebe navazujících vegetačních pásů na zemních valech.
pás 3	64,100 - 64,500	38	Západně od obytné zástavby Nová Dubeč na západní straně mimoúrovňové křižovatky Dubeč, podél Štěrboholské radiály.	Jednostranný pás složený z šesti na sebe navazujících částí.
pás 4	65,600 - 65,800	20 - 28	U křížení trasy SOKP 511 s přeložkou komunikace Ke Křížkám.	Jednostranný pás.
pás 5	66,150 - 66,350	18 - 54	Údolí říčanského potoka východně od obce Dubeč. Pás mezi Říčanským potokem a komunikací Dubeč - Koloděje.	Oboustranný zelený pás.

	Staničení v km	Šířka veg. pásu (m)	Lokalizace	Popis
pás 6	66,400 - 66,630	80	Jižně od komunikace Dubeč - Koloděje, na východním okraji lesního komplexu v prostoru tunelu Dubeč.	Ozelenění prostoru nad tunelem Dubeč.
pás 7	66,950 - 67,000	26	Jižně od lesního pásu na zemědělských pozemcích na vyvýšeném hřebetu směr (východ - západ).	Zelený pás přes migrační objekt.
pás 8	67,000 - 68,030	22 - 30	Východně od vrchu Jankov.	Jednostranný zelený pás složený ze 2 částí.
pás 9	68,200 - 68,750	24	Severovýchodně od obce Netluky.	Jednostranný zelený pás.
pás 10	68,750 - 69,850	26	Jihovýchodně od obce Netluky.	Převážně jednostranný zelený pás dělený na 2 hlavní části.
pás 11	69,850 - 71,500	22	Jihozápadně od městské části Praha - Královice.	Jednostranný zelený pás složený ze 2 částí.
pás 12	71,500 - 71,900	26	Úsek před mimoúrovňovou křižovatkou Říčany, severovýchodně od městské části Praha - Kolovraty.	Oboustranný zelený pás.
pás 13	71,900 - 72,400	23	Mimoúrovňová křižovatka Říčany, severovýchodně od městské části Praha - Kolovraty.	Jednostranný zelený pás podél MÚK Říčany.
pás 14	72,250 - 72,500	20 - 36	Jižní okraj MÚK Říčany.	Členitý vegetační pás, který se skládá ze 2 částí.
pás 15	71,950 - 72,200	20 - 90	Mimoúrovňová křižovatka Říčany, severovýchodně od městské části Praha - Kolovraty.	Zelený pás rozdělený na 2 části.
pás 16	73,200 - 74,640	22	Jihozápadně od Kolovrat.	Oboustranný zelený pás.
pás 17	74,640 - 75,600	22	Úsek komunikace mezi mimoúrovňovou křižovatkou Lipany a mostem Kuří.	Oboustranný zelený pás.
pás 18	75,950 - 76,570	24	Jihozápadně od zástavby obce Kuří.	Oboustranný zelený pás složený z 5 částí.

Zdroj: Dokumentace pro územní řízení „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“, Koordinační situace, měřítko 1 : 2 000 (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014)

Stejně jako u sadových úprav je myšlenkou zelených pásů vytvoření porostu tvořeného keři v kombinaci s dřevinami. Pro výsadbu na zelených pásech budou opět využity autochtonní dřeviny, z keřů např. růže šípková (*Rosa canina*), trnka obecná (*Prunus spinosa*), vrba jíva (*Salix caprea*) nebo hloh obecný (*Crataegus laevigata*), ze stromů pak např. bříza bělokorá (*Betula pendula*), javor mléč (*Acer platanooides*) nebo topol černý (*Populus nigra*). Do výsadeb cca v km 68,750 – 70,750, kde stavba SOKP 511 prochází tzv. barokní krajinou, budou navrženy také zplnělé ovocné dřeviny - hrušeň polníčka (*Pyrus pyraeaster*), třešeň ptačí (*Prunus avium*), jabloň lesní (*Malus sylvestris*) nebo *Prunus mahaleb*).

SO 803 Biokoridory

V rámci stavby jsou navrženy následující mosty pro převedení biokoridorů:

- V km cca 66,4 je navrhováno v místě tunelu převedení regionálního biokoridoru přes SO 101. V rámci této stavby bude v délce cca 200 m a šířce 40 m založena první část tohoto biokoridoru.
- V km cca 66,95 je navrhován biomost, který má přes SO 101 převést nefunkční lokální biokoridor. K realizaci v rámci této stavby je navržen biokoridor v délce 80 m a šířce 30 m.

SO 830 Rekultivace silnice III/0122, SO 831 Rekultivace silnice III/0123, SO 832 Rekultivace komunikací v MÚK Uhřetěves, SO 833 Rekultivace silnice III/0312, SO 834 Rekultivace silnice III/3339

U těchto objektů dojde k odstranění konstrukce vozovky rušených částí komunikací, urovnání plochy, ohumusování a osetí, resp. k výsadbě stromů a keřů ve vazbě na SO 801 Sadové úpravy.

SO 850 Oplocení

Pro zabezpečení SOKP proti přebíhání zvěře a zamezení úrazů osob je v celé délce této komunikace navrženo oplocení z drátěného pletiva a ocelových sloupků.

SO 851 Protihluková opatření

Rozsah protihlukových opatření byl pro účely dokumentace EIA převzat z aktuální projektové dokumentace pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014) a je uveden v kapitole 5.3 Akustického posouzení (příloha č. 4 dokumentace EIA), resp. kapitole D. I. 3. 1 dokumentace EIA.

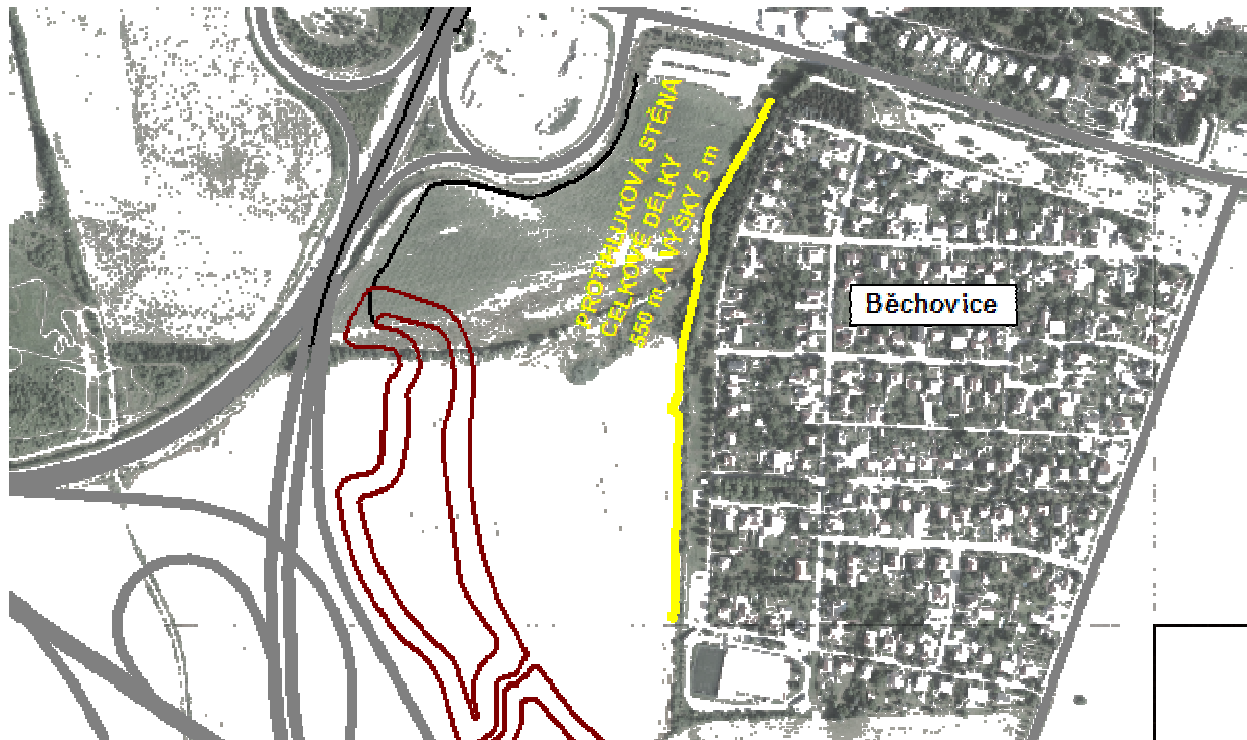
V rámci akustického posouzení (příloha č. 4 dokumentace EIA) byl na základě aktuálních dopravně-inženýrských podkladů tento rozsah protihlukových opatření znovu prověřen, přičemž zůstal oproti projektové dokumentaci pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., červen 2012) téměř beze změn. Byla doplněna pouze nová protihluková stěna podél komunikace „nová Donátská“.

Podrobnější popis PHS „nová Donátská“ je uveden v kapitole D. I. 3., případně v Akustickém posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), které je součástí přílohy č. 4 dokumentace EIA.

SO 852 Protihluková stěna Běchovice

Tato 5 m vysoká protihluková stěna tvoří samostatný stavební objekt mimo ostatní protihluková opatření budovaná u SOKP 511 a bude realizována v předstihu před zahájením výstavby podél celé západní hrany obytného území Běchovice 2. Stěna bude eliminovat hlukovou zátěž přilehlého území především již v době výstavby.

Stěna je navržena před stávající periodickou bezejmennou vodotečí a za stávajícím ozeleněním a je navržena v délce 550 m. Stěna bude z venkovního líce (vzhledem k zástavbě) opatřena vrstvou akusticky pohltivého mezerovitého betonu, z vnitřního líce pak bude opatřena dřevěným obkladem.

Obrázek 13 Protihluková stěna Běchovice

Zdroj: Dokumentace EIA Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1, Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017)

Vodohospodářské objekty

Odvodnění

V rámci stavby je navrženo odvedení dešťových vod ze zpevněné části komunikace a z přilehlého nezpevněného terénu (svahy zářezu) do dešťové kanalizace a dále přes uklidňovací jímku, předčisticí zařízení (DUN) a retenční nádrž do recipientu.

Základním principem odvodnění silničního tělesa je podchytit veškerou vodu z povrchu komunikace a odvést do nejbližšího vhodného recipientu. Za účelem odvodnění je v trase komunikací navržena gravitační dešťová kanalizace. Jsou navrženy stoky A – K, které jsou obsaženy ve stavebních objektech 301 – 307. Stoky budou vodotěsné, jako materiály přichází v úvahu potrubí kameninové, železobetonové, sklolaminátové nebo plastové. V místě vedení kanalizace na mostech je možné použít potrubí sklolaminátové nebo litinové.

Před každým vyústěním kanalizace do recipientu je navržena havarijní jímka, dešťová usazovací nádrž s koalescenčním odlučovačem ropných látek a retenční nádrž. Navrženým řešením budou ochráněny vodní toky před znečištěním (předčisticím zařízením - DUN) i před zvýšením průtoků vlivem zpevnění povodí (retenční nádrže).

Z důvodů vedení nivelety komunikace na úrovni, resp. pod úrovní hladiny podzemní vody bylo nutné v úseku km 73,500 – 75,300 navrhnout jednostranné drenážní řady. Drenážní řady tvoří stavební objekt SO 310.

Odvodňovací systém silničního okruhu je zaústěn do následujících vodních toků:

Tabulka 3 Zaústění odvodňovacího systému do vodních toků

Povodí stoky	Název a popis vodního toku	Stavební objekt
A1	Bezejmenná vodoteč - levostranný přítok Říčanského potoka	SO 301.1
A2	Bezejmenná vodoteč - levostranný přítok Říčanského potoka	SO 301.2
A3	Přítok Rokytky - vtok do Počernického rybníka	SO 301.3
B	Říčanský potok	SO 302.1
C	Říčanský potok	SO 302.2
D	Bezejmenná vodoteč - pravostranný přítok Říčanského potoka	SO 303.1
E	Bezejmenná vodoteč - pravostranný přítok Říčanského potoka	SO 303.2
F	Bezejmenná vodoteč - levostranný přítok Rokytky	SO 304
G	Bezejmenná vodoteč - levostranný přítok Rokytky	SO 305
H	Říčanský potok	SO 306.1
I	Říčanský potok	SO 306.2
J	Pitkovický potok	SO 307.1
K	Pitkovický potok	SO 307.2

Zdroj: Dokumentace pro územní řízení „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“ (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014)

Retenční nádrže (RN) a dešťové usazovací nádrže (DUN)

Pro zajištění ochrany stávajících vodních toků proti zvýšenému odtoku dešťových vod je navrženo vybudování retenčních otevřených zemních nádrží nebo nádrží podzemních. Retenční nádrže budou umístěny v blízkosti navržené komunikace před zaústěním dešťové kanalizace do vodního toku. Po technické stránce budou nadzemní RN realizovány jako rybníky se sypanou zemní hrází. RN budou vybaveny odtokovými objekty, jejichž součástí bude regulace odtoku např. vírovým ventilem. Dále bude součástí nádrží bezpečnostní přeliv. Pro příjezd k RN bude využito polních cest, navržených pro potřebu obsluhy okolních zemědělských pozemků. Otevřené retenční zemní nádrže budou realizovány v povodí stok H, J a K.

Vzhledem k nutnosti zajištění souladu stavby s ÚP SÚ hl. m. Prahy jsou v případě stok A1, A3, D – G a I navrženy podzemní retenční nádrže. Podzemní RN jsou navrženy z retenčních bloků Nidaplast, které umožňují pro retenci vody využít 95 % objemu bloku.

V koncových úsecích stok B a C, kde není možné z důvodu vyhovění požadavkům ÚP SÚ hl. m. Prahy navrhnout standardní nadzemní RN, byla navržena kaskáda podzemních nádrží. Jednotlivé nádrže budou umístěny v polích mezi podporami mostu Dubeč. Nádrže budou z železobetonové konstrukce. Přetok mezi nádržemi na povodí stoky C bude zajištěn přelivem umístěným vždy na horní nádrži. V případě nádrží v povodí stoky B budou nádrže provedeny jako spojené. Bezpečnostní obtok bude zajištěn potrubím převýšeným v rozdělovací šachtě.

Nakládání s vodami kontaminovanými ionty Cl předpokládá na stoce B a C realizaci rozdělovacího objektu, který bude v závislosti na typu srážek v zimním období (vody neznečištěné ionty Cl / vody znečištěné ionty Cl) odtok směřovat buďto do retenční nádrže nebo přes DUN přímo do recipientu. Směrování průtoku je možné automatizovat, např. na základě sledování okamžité teploty. Jako lepší se však jeví alternativa dálkového řízení pomocí GSM.

Vybudováním retenčních nádrží bude na odtoku do vodotečí zaručeno stejné množství dešťových vod jako z příslušného území před výstavbou okruhu.

Areály retenčních nádrží a jejich okolí budou opatřeny sadovými úpravami (vysázení stromů a keřů) pro začlenění do krajiny.

Jako DUN nádrže jsou navrženy prefabrikované nádrže Dywidag. Jedná se o podélné železobetonové zakryté podzemní nádrže. V nádržích budou instalovány koalescenční filtry pro zachycení NEL.

Retenční a dešťové usazovací nádrže jsou umístěny vždy na jednotlivých stokách A-J před zaústěním do vodního toku.

Úpravy vodotečí

Stavební objekty SO 320 – 326 Úpravy vodotečí zahrnují výškové a směrové úpravy převážně melioračních kanálů svodnic nebo občasných vodotečí a příkopů od stávajících polních cest. Přechod stavby SOKP 511 přes větší vodoteče (Pitkovický potok, Říčanský potok) je řešen přemostěním.

SO 320 Zatrubnění vodoteče v km 64,890 - Bezejmenná vodoteč u křižovatky Dubeč je v kolizi s navrhovanou trasou silničního okruhu a křižovatkovými větvemi MÚK Dubeč. Vzhledem k navrhovanému výškovému řešení navrhovaných komunikací není možné provést přeložku vodoteče v otevřeném korytu. Proto je navrženo zatrubnění se spadištěm v délce 842 m z betonových trub DN 1000.

SO 321 Úpravy vodotečí v prostoru mimoúrovňového křížení se Štěrboholskou radiálou

SO 321.1 Úprava vodoteče v km 0,650 Štěrboholské radiály - Pod stávající Štěrboholskou radiálou podtéká propustem vodoteč. V návaznosti na tento propustek budou provedeny propustky pod novým tělesem Štěrboholské radiály a bude dále nutné provést směrovou a výškovou úpravu koryta vodoteče v navazujících úsecích v délce 47 m.

SO 321.2 Úprava vodoteče v km 1,39 Štěrboholské radiály a v km 64,9 silničního okruhu - V tomto úseku se nachází vodoteč. Z důvodů výškových je tato vodoteč zatrubněna (SO 320), tzn. že stávající vodoteč bude nefunkční a bude na ní provedena úprava ze zasypaného drenážního potrubí. Toto potrubí bude zaústěno do odvodňovacího systému křižovatky.

SO 321.3 Úprava vodoteče v km 65,50 okruhu - V tomto místě křižuje přirozené úžlabí trasu okruhu, a proto bude pod okruhem vybudován nový propust, od něž bude vedeno koryto k dalšímu propustku pod přeložkou silnice Běchovice - Dubeč a dalším propustem pod obslužnou komunikací. Za tímto propustem bude ponechána stávající úprava. Délka úpravy koryta je 110 m.

SO 322 Úprava vodoteče v km 67,92 okruhu - Silniční těleso zde přechází nad stávající bezejmennou vodotečí. Je navrženo zatrubnění (pod trasou okruhu) a zahloubení stávajícího koryta o 30 cm, což vyvolá úpravu koryta na obě strany od propustku. Délka úpravy bude celkem 83 m.

SO 323 Úprava vodoteče v km 69,07 okruhu - V tomto úseku poblíž lávky pro pěší Královice - Netluky se nachází začátek bezejmenné vodoteče. Tato vodoteč bude nadále sloužit k zachycení povrchových vod z terénu podél okruhu a jejich převedení na druhou stranu. Délka úprav bude 50 m.

SO 324 Úprava vodoteče v km 71,5 okruhu – přeložení přítoku Rokytky - V tomto místě dochází k šikmému křížení s okruhem. Podchod je navržen kolmým propustem s nutnou směrovou i výškovou úpravou vodoteče. Celková délka přeložky bude 452 m.

SO 325 Úprava vodoteče v km 73,06 – 74,56 - V km 74,40 a v km 74,56 jsou navrženým zářezem komunikace přerušeny stávající občasné vodoteče. V km 74,4 se jedná o bezejmennou vodoteč podél polní cesty, zajišťující odvedení povrchových vod z přilehlého okolí. V km 74,56 bezejmenný pravobřežní přítok Říčanského potoka křížuje těleso silničního okruhu. Vzhledem k navržené niveletě silničního okruhu není možné převedení obou vodotečí na druhou stranu komunikace a napojení na stávající koryta. Proto je navrženo nové koryto, vedené souběžně s trasou silničního okruhu. Pod mostem přes údolí Říčanského potoka je provedeno napojení na koryto Říčanského potoka.

SO 370 Úpravy meliorací - Předpokládá se, že stavbou budou narušeny stávající meliorace. Jejich případné úpravy budou součástí tohoto objektu.

Zásady organizace výstavby

Pro účely dokumentace EIA byly jako podklad zpracovány základní zásady organizace výstavby, čemuž odpovídá i jejich podrobnost. V dalším stupni projektové dokumentace budou zpracovány podrobnější ZOV, na základě kterých dojde k upřesnění vyhodnocení vlivu na akustickou situaci a znečištění ovzduší a které budou respektovat doporučení a požadavky vzešlé z procesu EIA.

Stručný popis jednotlivých úseků výstavby a jejich dopravního napojení na okolní komunikační síť

Stavba Pražského okruhu D0 511 Běchovice – D1 je liniovou stavbou délky přes 12 km. Přirozeně, při této délce musí stavba překonat např. křížení s vodními toky či další liniové překážky. V případě stavby SOKP 511 jsou to Pitkovický a Říčanský potok (trasa stavby SOKP 511 jej kříží 2x) a železniční dráha Benešov u Prahy – Praha-Vršovice.

Tyto „překážky“ rozdělují tuto stavbu do doby, než stavebně dojde k jejich překonání a tím i k propojení staveniště na téměř samostatné úseky, samostatná staveniště. Ve skutečnosti se jedná o následující úseky:

- 1. úsek - MÚK Dubeč – tunel Dubeč - V tomto úseku se nachází rozsáhlá mimoúrovňová křižovatka se Štěrboholskou radiálou, resp. přeložkou silnice I/12 (stavba 511 zde navazuje na již provozovanou část silničního okruhu kolem Prahy, stavbu 510) a 242 m dlouhá estakáda přes údolí Říčanského potoka.
- 2. úsek - tunel Dubeč – tunel Na Vysoké - V tomto úseku je navržen tunel Dubeč délky 275 m a MÚK Říčany se silnicí I/2. Tunel bude realizován v otevřené jámě s následným zasypáním.
- 3. úsek - tunel Na Vysoké – Pitkovický potok - Od MÚK Říčany je úsek 511 veden tunelem délky 384 m, na severním portálu podchází stávající železniční dráhu Benešov u Prahy – Praha-Vršovice a dále překračuje podruhé údolí Říčanského potoka 233 m dlouhou estakádou. V dalším průběhu až k údolí Pitkovického potoka probíhá okruh v hlubokém zářezu s postranními zemními protihlukovými valy uloženými směrem k vozovce okruhu do (pro stavbu 511 tak charakteristických) gabionových opěrných zdí. Tunel Na Vysoké bude stejně jako tunel Dubeč budován v otevřené jámě.
- 4. úsek - Pitkovický potok – MÚK na dálnici D1 - V tomto úseku je hlavním stavebním objektem přemostění Pitkovického potoka mostní estakádou délky 227 m a napojení komunikace okruhu 511 v MÚK s dálnicí D1 na již provozovanou stavbu SOKP 512.

Přirozené terénní a situační rozdělení stavby popsané výše, předurčuje počáteční postup výstavby. V 1. fázi bude nutné k těmto úsekům a k plochám zařízení stavenišť popsaným dále v textu vybudovat příjezdy vedené mimo zastavěné části přilehlých obcí s využitím stávajících silnic, po kterých těžká

nákladní stavební doprava může být vedena. Samozřejmým předpokladem a snahou bude provozovat stavební dopravu co nejvíce v trase realizované stavby 511, což bude možné a bude realizováno v okamžiku vybudování propojovacích prvků, či objízdných pomocných komunikací.

Pro jednotlivé úseky jsou počáteční příjezdy na staveniště uvažovány následující:

- 1. úsek - MÚK Dubeč – tunel Dubeč - Staveniště MÚK Dubeč je na severu a západě ohraničené komunikacemi SOKP 510 a Štěrboholské spojky. Na východě probíhá stávající silnice Běchovice – Dubeč, která je však nevyužitelná pro příjezd ke staveništi MÚK Dubeč.

Nabízí se tedy možnost příjezdu pomocí připojovacích a odpojovacích pruhů ke stávajícím ČSPHM na Štěrboholské spojnici. Avšak předpokladem je realizace nadjezdu polních cest přes Štěrboholskou radiálu (spojku) v absolutním začátku realizace stavby 511. Ulice Do Říčany nebude pro staveništní dopravu využívána.

Rovněž příjezd k přemostění Říčanského potoka na pravém břehu u Dubče ze silnice Koloděje – Dubeč není příliš vhodný. Proto je navrhováno propojení od jihu z trasy budovaného okruhu na východě kolem staveniště tunelu Dubeč. Citlivě a s maximální ochranou a kontrolní činností – ekologickým dozorem musí být řešeno i provizorní možné propojení staveniště přes Říčanský potok, neboť tento úsek Říčanského potoka je již zahrnut do přírodní památky Litožnice.

Realizace MÚK Dubeč a vlastního připojení na provozovaný SOKP, stavba 510 a Štěrboholskou spojku bude značně složitá. V rámci staveniště bude nutné vybudovat dočasné komunikace k umožnění napojení na tyto komunikace s podmínkou zachování provozu na těchto komunikacích v rozsahu 2 x 2 jízdní pruhy.

- 2. úsek - tunel Dubeč – tunel Na Vysoké - Tento úsek má cca uprostřed své délky příjezd na staveniště ze silnice Kolovraty – Uhřetěves a před tunelem Na Vysoké pak také ze silnice I/2 Říčany – Uhřetěves.

Realizace MÚK Říčany, tj. MÚK silničního okruhu se silnicí I/2 si rovněž vyžádá realizaci dočasného vedení silnice I/2 prostorem staveniště, které bude s přihlédnutím k dobrému příjezdu právě ze silnice I/2 s největší pravděpodobností současně i hlavním zařízením staveniště celé stavby.

- 3. úsek - tunel Na Vysoké – Pitkovický potok - Propojení staveniště, které bude přerušeno jednak realizací hloubeného tunelu Na Vysoké a jednak přemostěním okruhu železniční dráhou Benešov u Prahy – Praha-Vršovice s následným pokračováním estakády nad údolím Říčanského potoka, je navrženo novou komunikací, která propojuje silnici I/2 k mimoúrovňovému vykřížení s uvedenou dráhou na jihu Kolovrat, vlastně silnicí Říčany – Kolovraty. Tato silnice je současně příjezdovou silnicí k tomuto úseku stavěného okruhu.

Křížení staveništní dopravy v tomto místě s Říčanským potokem bude řešeno dočasným přemostěním s maximální ekologickou ochranou zakrytím potoka a s ekologickým dozorem.

Hlavní příjezd na staveniště této etapy je pak uvažován ze stávající silnice spojující obce Říčany a Kuří (ve vazbě na aglomerační okruh II/101).

Realizace mostního nadjezdu železniční tratě nad komunikací okruhu v místě portálu tunelu bude mít svůj samostatný režim postupu dopravních a provozních výluk na této trati. Po dobu výstavby tohoto přemostění bude trať dočasně převedena na dvousměrnou přeložku dráhy pouze s krátkodobou výlukou provozu na této dráze při přepojování na a z dočasné přeložky.

- 4. úsek - Pitkovický potok – MÚK na dálnici D1 – Dominantním objektem tohoto úseku je mostní estakáda přes údolí Pitkovického potoka. Současně tímto údolím prochází silnice mezi obcemi Kuří a Nupaky, která bude mimoúrovňově křížit bez připojení trasy okruhu. Tato silnice se pro příjezd ke staveništi nebude používat, neboť by došlo ke značnému zhoršení životního prostředí obou obcí hlavně z hlediska hlukové zátěže od pojezdu těžké nákladové stavební dopravy. Současně však po detailním rozpracování postupu a možnostech realizace bude nutné definitivně rozhodnout vůbec o zachování průjezdnosti po této silnici po dobu výstavby.

Příjezdové a odjezdové trasy, intenzita obslužné staveništní dopravy

Přístup na staveniště je plánován po stávající silniční síti, a to primárně:

- od Štěrboholské radiály,
- ze silnice I/2 Říčany – Kolovraty,
- z MÚK na dálnici D1.

Doplňkově je přístup na staveniště plánován:

- ze silnice Dubeč – Koloděje – pouze pro obec Koloděje s napojením na obslužnou cestu kolem tunelu Dubeč,
- ze silnice Koloděje – Uhřetěves,
- ze silnice Říčany – Kolovraty ve vazbě na nově vybudovanou komunikaci mezi silnicí I/2 a mostem nad železniční dráhou v Kolovratech,
- ze silnice Lipany – Říčany – pouze ve směru od Říčan.

Využití těchto silnic pro přístup na staveniště musí definitivně schválit a určit podmínky příslušný silniční správní orgán.

Samozřejmým předpokladem a snahou budoucího zhotovitele stavby bude provozovat stavební dopravu co nejvíce v trase realizované stavby 511, tj. bez průjezdu okolními obcemi, a to i za cenu realizace provizorních cest a provizorních přemostění křižujících potoků.

Předpokládaná intenzita obslužné staveništní dopravy je detailně popsána v kap. B. II. 4. 1. Nároky na dopravní infrastrukturu.

Objízdné trasy ve fázi výstavby

Objízdné trasy ve fázi výstavby v souvislosti s případnými uzavírkami stávajících komunikací nejsou v tomto stupni projektových příprav záměru definovány. Tyto budou stanoveny a prověřeny v rámci podrobnějších Zásad organizace výstavby v dalším stupni projektové dokumentace, kdy budou také prověřovány paspory, únosnosti jednotlivých komunikací, mostů a jejich technický stav a různá omezení na těchto komunikacích a další nutné parametry.

Charakter staveniště

Obvod staveniště je dán hranicí trvalých a dočasných záborů stavby, které jsou zřejmé ze situace ZOV, která je součástí přílohy č. 16 jako výkres č. 8 předkládané dokumentace EIA.

V projektu jsou vytipovány plochy zařízení staveniště ZS 1 – ZS 10, příjezdové trasy ke staveništi a hlavní staveništní komunikace (viz příloha č. 17, výkres č. 8 předkládané dokumentace EIA).

Plochy určené k využití pro zařízení stavenišť jsou umístěny do míst maximálního soustředění stavebních prací s dobrým příjezdem z veřejných, k provozování nákladní dopravy určených (převážně nadřazených) komunikací.

Vzhledem k délce této liniové stavby (cca 12 km) jsou na trase stavby navržena 2 hlavní zařízení stavenišť. Jako hlavní plochy zařízení stavenišť (dále jen „ZS“) jsou vymezeny plochy ZS 1 a ZS 5, které budou umístěny v ploše trvalého záboru stavby a budou využívány po celou dobu realizace předmětného záměru. Plocha ZS 1 (výměra cca 10 000 m²) bude umístěna v prostoru MÚK Dubeč. Příjezd k ní je navržen ze Štěrboholské radiály ve směru od čerpacích stanic MOL. Plocha ZS 5 (výměra cca 10 000 m²) bude umístěna v prostoru MÚK Říčany. Příjezd k této ploše ZS bude buď ze stávající nebo dočasně přeložené silnice I/2 Uhřetěves – Říčany.

Z těchto dvou zařízení stavenišť, jejichž provoz je plánován po celou dobu výstavby, by měly být realizovány nejsložitější uzly této stavby, a to: MÚK Dubeč (ze ZS 1) a MÚK Říčany včetně návazného tunelového úseku (ze ZS 5). Na těchto ZS 1 a ZS 5 bude umístěno sociální zařízení, kanceláře stavby a investora a celkové technické zázemí zhotovitele stavby, jako je parkování stavebních strojů, dílčí meziklárky venkovní i v objektech a mytí vozidel.

Ostatní navrhované plochy zařízení stavenišť (ZS 2, ZS 3, ZS 4, ZS 6, ZS 7, ZS 8, ZS 9, ZS 10) jsou navrženy poblíž stavenišť mostních objektů. Tato zařízení stavenišť jsou navrhována v trase silničního okruhu (na pláni komunikace) nebo uvnitř ramp mimoúrovňových křižovatek nebo opět na ostatních plochách trvalého záboru. Jedná se o tato zařízení stavenišť:

Zařízení staveniště ZS 2 je navrženo pro realizaci mostního objektu přes údolí Říčanského potoka a tunelu Dubeč. Příjezd k tomuto ZS je ze silnice Dubeč-Koloděje. Současně je z této silnice navrženo propojení s trasou okruhu směrem jižním (mimo staveniště tunelu) samostatnou staveništní komunikací.

Zařízení staveniště ZS 3 je umístěno na ploše MÚK Uhřetěves. Bude sloužit k realizaci této křižovatky vč. mostního objektu uvnitř této křižovatky a menších mostních objektů, nacházejících se poblíž. Příjezd k tomuto zařízení staveniště je ze silnice Koloděje – Uhřetěves.

Zařízení staveniště ZS 4 je umístěno na ploše trvalého záboru bezprostředně u navrhovaného mostního nadjezdu silnice Uhřetěves-Královice nad silničním okruhem. Toto ZS bude sloužit k realizaci uvedeného mostního objektu a dalších objektů nacházejících se poblíž tohoto ZS (retenční a usazovací nádrže, menší mosty a propustky, gabionové zdi apod.). Příjezd k tomuto ZS je ze silnice Uhřetěves-Královice.

Zařízení staveniště ZS 6 je navrženo u jižního portálu tunelu Na Vysoké, resp. mostního nadjezdu trati ČD Uhřetěves-Říčany. Příjezd k tomuto ZS je navrženou příjezdovou účelovou komunikací z Kolovrat ze silnice Kolovraty-Říčany. Z toho ZS budou realizovány uvedené objekty tunelu a železničního mostního nadjezdu a s nimi související celá řada dalších stavebních objektů. Z části může toto ZS sloužit i při realizaci mostní estakády přes údolí Říčanského potoka. I zde v místě tunelu Na Vysoké je navrženo propojení stavenišť obou portálů, a to propojovací komunikací mezi silnicí I/2 a stávajícím železničním nadjezdem trati ČD, kde je již dále napojení na silnici Kolovraty – Říčany.

Zařízení staveniště ZS 7 je určeno pro realizaci mostního objektu přes údolí Říčanského potoka. Je umístěno na pláni komunikace silničního okruhu a příjezd k němu je ze silnice Kolovraty-Říčany ve směru od Říčan.

Zařízení staveniště ZS 8 je umístěno na ploše MÚK Lipany. Bude určeno pro realizaci této mimoúrovňové křižovatky vč. mostních objektů a propustků uvnitř této křižovatky a dalších objektů nacházejících se poblíž tohoto ZS. Příjezd k tomuto ZS je ze silnice Lipany – Říčany ve směru od Říčan.

Zařízení staveniště ZS 9 a ZS 10 jsou zařízení staveniště, ze kterých je navrženo realizovat mostní objekt této stavby – estakáda přes údolí Pitkovického potoka. Obě ZS jsou umístěna na pláni komunikace silničního okruhu. Příjezd k ZS 9 je po trase okruhu ve směru od silnice Lipany – Říčany (od Říčan). K ploše ZS 10 je navrhován příjezd dočasnou komunikací ze silnice Nupaky – Kuří. Vzhledem ke stavu této silnice a hlavně průjezdu obcí Kuří je současně rovněž uvažováno s příjezdem ve směru od dálnice D1, resp. mimoúrovňové křižovatky silničního okruhu s dálnicí D1, a to z neprovozovaných ramp této MÚK.

Na rozdíl od hlavních zařízení stavenišť ZS 1 a ZS 5, které budou využívány po celou dobu realizace této stavby, jsou ZS 2, ZS 3, ZS 4, ZS 6, ZS 7, ZS 8, ZS 9, ZS 10 dočasná a jsou určena pouze k realizaci objektů, ke kterým byla zřízena. Tyto plochy bude nutné již během výstavby zrušit, neboť na jejich plochách musí proběhnout výstavba konečných úprav stavby dálnice, sadové úpravy apod.

V převážné většině míst navržených zařízení stavenišť jsou dostatečně velké plochy trvalého záboru a budou moci být na nich umístěny dočasné skládky. Jedná se hlavně o dočasné uložení sejmuté svrchní kulturní vrstvy půdy, resp. hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin z dočasných a trvalých ploch záboru pro definitivní ohumusování ploch.

Technologie výstavby a technologické etapy stavby

Termín zahájení výstavby se předpokládá cca v lednu roku 2021. Termín dokončení výstavby se předpokládá cca v prosinci roku 2024. Celková doba trvání výstavby se předpokládá cca 48 měsíců.

Veškeré stavební materiály budou na stavbu dováženy. Na stavbě nebude zřizována betonárka ani obalovna.

V rámci výstavby jsou navrženy tři základní etapy výstavby:

1. etapa – přípravné práce

Tato etapa zahrnuje následující práce:

- vybudování příjezdu k MÚK Dubeč od Štěrboholské radiály vč. přemostění Štěrboholské radiály a zařízení staveniště,
- vybudování zařízení staveniště ZS 5 - hlavní stavební dvůr, dočasná přeložka silnice I/2, propojení I/2 – Kolovraty (mimo tunel a nad stávající dráhou od silnice I/2 přes stávající nadjezd dráhy na silnici Kolovraty – Říčany),
- dočasné přemostění vodotečí (2x Říčanský potok a 1x Pitkovický potok),
- uzavírka silnice Kuří – Nupaky,
- zahájení pozemních prací – skryvka svrchních kulturních vrstev půdy, případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin.

Předpokládaná doba trvání této fáze výstavby je cca 12 měsíců.

2. etapa – realizace základních objektů stavby

V této etapě výstavby budou provedeny zemní práce, výstavba zemního silničního tělesa, proběhne realizace zářezů, gabionů, menších mostů na křižovatkách a ve volné trase, tunelů, MÚK a dále budou provedeny vyvolané přeložky inženýrských sítí.

Předpokládaná doba realizace této etapy je cca 31 měsíců, přičemž se předpokládá částečný časový souběh této etapy již s etapou č. 1.

3. etapa – dokončovací práce

V rámci třetí etapy výstavby bude provedena definitivní úprava vlastního tělesa SOKP 511, přeložek a křižujících silnic, ohumusování, ozelenění, vybavení tunelu, definitivní přeložky inženýrských sítí a instalace skříní SOS a DIS (dálniční informační systém).

Předpokládaná doba této etapy je cca 12 měsíců.

Technologie stavby

Předpokládá se, že stavební a montážní práce budou prováděny běžnými technologiemi, za použití běžných dopravních a stavebních strojů a zařízení. V jednotlivých fázích budou podle potřeby a druhu prováděných prací nasazeny běžně používané dopravní a stavební stroje, tj. nákladní automobily, silniční fréza, nakladače, rypadla, pneumatická sbíjecí a bourací kladiva, kompresory, autojeřáby, čerpadlo na beton, zemní válec, míchačky, elektrické pily, vrtačky, brusky, malé mechanizmy na zemní práce (Bobcat) či jiné malé mechanizmy.

Předpokládané nasazení a četnost stavebních strojů při jednotlivých stavebních činnostech je uvedeno v následující tabulce.

Tabulka 4 Seznam strojů používaných při stavební činnosti

Charakteristika činnosti na staveništi	Zdroje hluku	Počet kusů	Hladina akustického výkonu [dB]	Doba provozu strojů a zařízení
Zemní práce a odhumusování	grejdr	2	107	10 h
	buldozer	2	112	
	kolové rýpadlo	4	101	
	kolový nakladač	4	105	
	nákladní vozidlo	20 jízd/1 h (jedním směrem)		
Ukládání gabionů	autojeřáb	1	102	10 h
	nákladní vozidlo	3 jízdy/1 h (jedním směrem)		
Betonové konstrukce vč. PHS a tunelů	autojeřáb	2	102	10 h
	čerpadlo na beton	2	94	
	pilotovací souprava	3	112	
	nákladní vozidlo	2 jízdy/1 h (jedním směrem)		
Pokládka vozovky	grejdr	2	107	10 h
	finišer	1	107	
	nákladní vozidlo	3 jízdy/1 h (jedním směrem)		

Předpokládaná pracovní doba a počet pracovníků na stavbě

Pracovní doba bude pouze přes den, a to mezi 7 – 21 h.

Předpokládá se, že počet stálých pracovníků bude v prostoru staveniště kolísat ve vazbě na prováděné práce a roční období v rozmezí 30 – 60 pracovníků.

Zemní práce

Ve fázi výstavby je očekávána následující bilance zeminy:

Vytěžený materiál v místě komunikace	cca 1 200 000 m ³
Vytěžený materiál v místě tunelů	cca 200 000 m ³
Potřebný materiál do násypů	cca 1 190 000 m ³

Bilance zemin se předpokládá téměř vyrovnaná, zeminy z výkopů budou v maximálně možné míře využity pro tvorbu násypů stavby SOKP 511. Rozvoz zeminy tedy bude prováděn převážně v prostoru stavby SOKP 511, resp. v její trase. Odvoz zemin, které nebude možné využít pro účely výstavby SOKP 511, se předpokládá v rozsahu cca 210 000 m³. Tyto zeminy budou ze stavby odváženy především po nadřazené komunikační síti. Finální způsob nakládání s nimi bude upřesněn v dalších stupních projektové dokumentace v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů. Předpokládá se však přednostně jejich využití před uložením na skládku.

Skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy (tj. ornice) z trvalého záboru – mocnost cca 25-30 cm:

cca 429 000 – 515 000 m³

Skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy (tj. ornice) z dočasného záboru – mocnost cca 25-30 cm

cca 66 000 – 79 400 m³

Skrývka hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (tj. podorničí) z trvalého záboru – mocnost cca 15 cm: cca 260 000 m³

Skrývka hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (tj. podorničí) z dočasného záboru – mocnost cca 15 cm: cca 40 000 m³

Po skryvce svrchní kulturní vrstvy půdy, případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin zůstane deponováno na stavbě jen takové množství skryvky, které bude zpětně použito pro ohumusování ploch stavby. Bude se jednat hlavně o plochy uvnitř mimoúrovňových křižovatek, eventuálně v místech souběžných zelených pásů či na protihlukových valech.

Uspořádání a bezpečnost staveniště z hlediska ochrany veřejných zájmů

Staveniště bude zřízeno, uspořádáno a vybaveno přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavby mohly řádně a bezpečně provádět, upravovat nebo odstraňovat. Nesmí přitom docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí staveb, ohrožování bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích, ke znečišťování komunikací, ovzduší a vod, k zamezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k zastávkám městských hromadných prostředků, k vodovodním sítím, požárními zařízeními a k porušování podmínek ochranných pásem.

Staveniště bude vhodným způsobem oploceno nebo jinak zajištěno. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích. Jestliže oplocení bude zasahovat do veřejné komunikace, bude označeno také reflexními značkami a za snížené viditelnosti i osvětleno výstražnými světly.

Stavební hmoty a výrobky budou na staveništi bezpečně ukládány. Budou-li uloženy na volných prostranstvích, nesmí narušovat vzhled místa nebo jinak zhoršovat životní prostředí. Zásobníky sypkých hmot budou případně zakryty, aby nedocházelo k víření a šíření prachu větrem.

Odvádění srážkových vod ze staveniště bude zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště, zejména vozovek a bude řešeno v souladu s platnou legislativou.

Veřejná prostranství a pozemní komunikace se pro staveniště použijí jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Před ukončením jejich užívání budou uvedeny do původního stavu.

Staveniště a všechny dočasné stavby a zařízení na staveništi budou upraveny a udržovány tak, aby nenarušovaly špatným vzhledem pracovní a životní prostředí.

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

Níže uvedená opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů jsou přímou součástí vlastního záměru, s jejich plněním se v další fázi projektových příprav, fázi výstavby i provozu záměru přímo počítá.

Je nutné poukázat na fakt, že vlastní technické řešení stavby SOKP 511 tak, jak je rozpracováno v rámci dokumentace pro územní řízení, již obsahuje celou řadu významných opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů stavby na životní prostředí např. v podobě protihlukových stěn, valů či návrhu „nízkohlučného“ povrchu v části hlavní trasy SOKP 511. Velká část trasy SOKP 511 je navíc vedena v zářezu, 2 dílčí úseky trasy SOKP 511 jsou vedeny v tunelech. Podél stavby jsou dále vyčleněny rozsáhlé vegetační pásy pro ozelenění.

V následujícím výčtu opatření, která jsou přímou součástí projektu SOKP 511 je uvedena i řada opatření vyplývajících z platné legislativy v oblasti životního prostředí. Tato opatření musí být záměrem automaticky plněna, i přes to zpracovatel dokumentace EIA považoval za účelné některá opatření vyplývající přímo z platné legislativy, vzhledem k jejich důležitosti ve vztahu k posuzované stavbě SOKP 511, zmínit.

Fáze projektových příprav

- V rámci projektové dokumentace pro ÚR bude řešení odvodnění záměru SOKP 511 projednáno s dotčenými správci vodních toků.
- V rámci projektové dokumentace pro ÚR budou zásahy do pozemků, kde se nacházejí vodní toky (např. v souvislosti s vyústěním odvodnění SOKP 511 do recipientů) a do záplavových území projednány s příslušnými správci toků a příslušným vodoprávním úřadem dle § 17 odst. 1 písm. a) a c) zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) bude zpracován návrh plánu rekultivace ploch dočasných záborů ZPF a PUPFL, který bude předložen ke schválení příslušnému orgánu ochrany ZPF, resp. PUPFL.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) bude zpracován havarijní plán stavby podle § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Náležitosti havarijního plánu budou v souladu s vyhláškou č. 450/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) bude zpracován povodňový plán dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, neboť stavba prochází aktivní zónou záplavového území a záplavovým územím Říčanského potoka.
- V dostatečném předstihu před zahájením výstavby bude uzavřena smlouva s oprávněnou archeologickou organizací. Ve smyslu ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., ve znění zákona

č. 242/1992 Sb. bude následně proveden základní výzkum odbornou archeologickou organizací. Písemné potvrzení o provedení výzkumu bude součástí kolaudačního rozhodnutí.

Fáze výstavby

Obecná opatření

- Obyvatelé dotčení výstavbou SOKP 511 budou předem seznámeni s harmonogramem výstavby. Současně bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou se budou občané moci obrátit a řešit případné problémy vzniklé v době výstavby.

Opatření na ochranu ovzduší

- V průběhu celé výstavby bude prováděno důsledné čištění a v případě potřeby oplach aut před výjezdem na komunikace, pravidelné čištění povrchu příjezdových a odjezdových tras v blízkosti stavenišť (okamžitě po znečištění). V době déle trvajících sucha bude zajištěno pravidelné skrápění stavenišť, čištění staveništních ploch a komunikací.
- Zbytečné pojezdy nákladních vozidel po nezpevněné ploše stavenišť budou minimalizovány, ideálně budou nejvíce poježděné úseky na staveništi co nejdříve zpevněny, rychlost vozidel na staveništi bude omezena na 20 - 30 km.h⁻¹ a v době déletrvajících sucha bude prováděno pravidelné čištění pojezdné plochy a její skrápění.
- Pravidelně bude kontrolován technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření).
- Automobily, které budou odvážet surovinu s frakcí menší než 4 mm, budou při přepravě po veřejných komunikacích zaplachtovány.
- Volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi bude minimalizováno nebo zcela vyloučeno. Dlouhodoběji ukládaný materiál bude shromažďován v boxech, jednotlivé materiály budou ohrazeny a bude zamezeno vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení stavenišť).
- Potenciální lokální zdroje prašnosti (deponie jemnozrnného materiálu) budou umísťovány co nejdále od obytné zástavby.
- Při vrtání pilot nebo kotev bude používáno skrápění nebo odsávání.
- Mimostaveništní komunikace využívané obslužnou staveništní dopravou budou v nejbližším okolí výjezdů ze stavenišť pravidelně čištěny, resp. skrápěny.
- Staveništní komunikace budou pravidelně čištěny a skrápěny.
- V době nepříznivých rozptylových podmínek bude zamezeno souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem a budou redukovány volnoběhy nákladních automobilů a dalších strojů na minimum.
- Při zvýšené rychlosti větru (cca od stupně „silný vítr“ dle Beaufortovy stupnice, tj. od rychlosti větru 10 – 13 m.s⁻¹) budou omezeny činnosti na stavbě emitující vysokou prašnost.
- V maximální možné míře bude využíváno zpevněných staveništních komunikací nebo budou trasy dočasně zpevněny pomocí betonových panelů či pryžových bloků, případně šterku, strusky či recyklovaného asfaltu.

Opatření na ochranu před hlukem

- Limitní pracovní doba pro provádění hlučných operací a pro dopravu materiálu po komunikační síti bude od 7 do 21 h a tato doba nebude překročena.
- Staveništní doprava nebude provozována v noční době.
- Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu.
- Motory dopravních prostředků budou vypínány okamžitě po ukončení operace, zároveň budou používány zvukově izolační kryty příslušného stroje.
- Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě budou vypínat motory.
- V předstihu před zahájením výstavby SOKP 511 bude realizována protihluková clona Běchovice podél západní zástavby Běchovice II (viz obr. 13 v kapitole B. I. 6. dokumentace EIA). Stěna bude realizována v délce 550 m a výšce 5 m. Stěna bude z venkovní strany (směrem od zástavby) provedena z akusticky pohltivého materiálu, z vnitřní strany (směrem k zástavbě) pak bude opatřena dřevěným obkladem.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Ve fázi výstavby budou prováděny zásahy do krajinných prvků v co nejmenší míře a v maximální možné míře budou zachovány porosty zeleně vázané na koridory vodotečí.
- Kácení dřevin proběhne v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1. 11. až 31. 3.) a mimo hlavní dobu hnízdění ptactva (tj. mimo 20. 3. až 30. 6.).
- Kácení dřevin rostoucích mimo les bude v souvislosti se stavbou SOKP 511 provedeno pouze v nezbytně nutném rozsahu.
- Zeleň, která bude v rámci výstavby záměru SOKP 511 odstraněna bude nahrazena novými výsadbami tak, aby byl zachován liniový charakter zeleně podél vodních toků.
- V rámci výsadeb bude brána zřetel nejen na technické podmínky a technické kvalitativní podmínky (TP 99, TP 99 dodatek 1, TKP 13), ale i na estetické hledisko výsadeb.
- Provádění stavebních prací bude probíhat tak, aby nedocházelo k nadměrnému ničení biotopů.
- Ostatní zeleň na plochách zařízení stavenišť bude zachována a v případě možného poškození ošetřena dle ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“ a dle arboristického standardu „Řez stromů“.
- Po vytýčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s výše zmíněnou ČSN 83 9061. Nutné bude chránit stromy před mechanickým poškozením vozidly a stavebními stroji. Ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m. Pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2 m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypodložena vhodným materiálem.
- Při výsadbě dřevin budou dodržovány následující technické normy: ČSN 83 9021 „Technologie vegetačních úprav v krajině“, ČSN 83 9031 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání“, ČSN 83 9041 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu – Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi ze živých a neživých

materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce“, ČSN 83 9051 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy“.

- Na všech dotčených lesních pozemcích budou stavební práce prováděny co nejšetrněji k okolním ponechaným lesním porostům, nezbytné je vyhnout se zbytečnému kácení v okolí tělesa záměru.
- Na území všech významných krajinných prvků dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nebudou v průběhu stavby zřizovány žádné mezideponie výkopové zeminy, stavebního materiálu nebo odpadních materiálů. Nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky (např. PHM, oleje).
- Prostor všech významných krajinných prvků dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nebude narušen pojižděním stavebních mechanismů mimo trasu stavby SOKP 511.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- V aktivní zóně záplavového území a záplavovém území Říčanského potoka nebude skladován odplavitelný materiál či předměty.
- Případné napadávky a znečištění bude z koryt vodních toků neprodleně odstraněno.
- Na staveništi nebude prováděna údržba stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků s výjimkou běžné denní údržby.
- Před výjezdem vozidel ze staveniště budou vozidla řádně očištěna.
- Mytí aut bude prováděno před výjezdem na veřejné komunikace, a to buď pomocí mobilních myček, nebo bude prováděno na zpevněné ploše zařízení stavenišť, odkud budou vody svedeny přes lapoly do bezodtoké jímky, odkud budou pravidelně vyváženy a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.
- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly ohrozit jakost povrchových a podzemních vod. Speciální pozornost bude věnována především těm částem trasy, kde se výkopy dotknou, příp. budou realizovány pod úrovní hladiny podzemní vody.
- Pod odstavenou techniku umístěnou na odstavných plochách budou instalovány úkapové vany k zachytu ropných úkapů, případně bude technika parkována na zpevněných plochách, které budou odvodněny přes lapol do bezodtoké jímky.
- Materiál potřebný při výstavbě bude ukládán na vyhrazených deponiích, které nebudou zřizovány v blízkosti vodních toků ani v inundačních a záplavových územích.
- V prostoru stavby nebudou skladovány pohonné hmoty, maziva a další závadné a velmi závadné látky. Nutná manipulace s nimi bude omezena na minimum a do prostoru v dostatečné vzdálenosti od koryta vodního toku.
- Na staveništi budou zajištěny vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.
- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou vodou bude zacházeno podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů a souvisejících prováděcích předpisů.

- Pro ochranu povrchových vod bude zamezeno odtoku splachů ze staveniště. Odtékající vody budou svedeny do provizorních sedimentačních jímek. S těmito vodami bude dále nakládáno dle platné legislativy.
- Přitoky podzemní vody do stavební jámy budou čerpány (např. do bezodtokých jímek) a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.

Opatření na ochranu půd

- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly způsobit znečištění půdního, resp. horninového prostředí.
- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou zemínou bude zacházeno podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů a souvisejících prováděcích předpisů.
- Protihlukové valy budou sesvahovány a ozeleněny tak, aby byly eliminovány účinky eroze.

Další opatření

- Upotřebené oleje budou shromažďovány ve speciálních kontejnerech a v záchytných vanách na určeném místě zařízení staveniště a budou odevzdávány k recyklaci oprávněné osobě. Nejpravděpodobněji však bude údržba techniky prováděna u specializované firmy mimo staveniště.
- Odpady vzniklé při realizaci stavby budou tříděny na jednotlivé druhy a předávány oprávněné osobě k dalšímu využití nebo odstranění v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.
- Všechny zemní práce budou dostatečně včas před jejich zahájením ohlášeny příslušnému orgánu památkové péče.

Fáze provozu

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Veškeré dešťové odpadní vody vypouštěné do dotčených recipientů budou splňovat podmínky předepsané zákonem č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- Bude kladen důraz na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů (vodné roztoky posypových solí).
- Odpady vzniklé při provozu záměru budou předávány oprávněné osobě k dalšímu využití nebo odstranění v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

B. I. 7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Termín zahájení stavby: 01/2021

Termín dokončení stavby: 12/2024

Určení konkrétních termínů realizace stavby je závislé na termínech kladného projednání dokumentace k územnímu a ke stavebnímu řízení. Stavba bude zahájena na základě oprávnění k výstavbě a po ukončení výběru zhotovitele stavby.

B. I. 8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Dotčené územně samosprávné celky:

Hl. město Praha

Městská část: Praha – Běchovice, Praha – Dubeč, Praha – Kolovraty, Praha – Královice, Praha – Nedvězí, Praha 22 (Uhříněves, Hájek u Uhříněvsi), Praha – Dolní Počernice*

Katastrální území: Běchovice, Dubeč, Uhříněves, Hájek u Uhříněvsi, Královice, Nedvězí u Říčany, Kolovraty

Středočeský kraj

Obec/město: Říčany u Prahy, Nupaky, Modletice*

Katastrální území: Říčany u Prahy, Kuří u Říčany, Nupaky

** Stavba na území MČ/obce přímo nezasahuje, může však mít na toto území vliv.*

Pozn.: V období výstavby záměru mohou být vlivem přepravy materiálů zasažena území dalších katastrálních území, resp. dotčeny další územně samosprávní celky. Konkrétní výčet není v této fázi přípravy projektu k dispozici. Zdroje materiálů a přepravní trasy budou vymezeny dodavatelem stavby a lze je případně korigovat z hlediska možných dopadů na životní prostředí.

B. I. 9. Výčet navazujících rozhodnutí dle § 9a odst. 3 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Výčet hlavních navazujících rozhodnutí je následující:

- Rozhodnutí o umístění stavby dle § 79 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, ve smyslu přílohy č. 1 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. – vydává pověřený stavební úřad (Odbor stavebního řádu Magistrátu hl. m. Prahy).
- Stavební povolení dle § 115 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, ve smyslu přílohy č. 6 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. – vydává pověřený stavební úřad

Další nutná povolení, souhlasy či závazná stanoviska, která je třeba získat pro konečné povolení či provoz záměru:

- Závazné stanovisko k ověření vlivu změn záměru dle §9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Ministerstvo životního prostředí
- Kácení dřevin rostoucích mimo les – rozhodnutí dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů ve smyslu § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 189/2013 Sb. - vydává Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy, Odbor životního prostředí Městského úřadu Říčany, obecní úřad Nupaky
- Odstranění staveb – rozhodnutí dle zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu přílohy č. 8 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. - vydává příslušný stavební úřad
- Stanovisko k odnětí pozemků k plnění funkcí lesa dle zákona č. 289/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor životního prostředí Magistrátu hl. m. Prahy a Odbor životního prostředí Městského úřadu Říčany

- Souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF – souhlas podle § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu – vydává Ministerstvo životního prostředí
- Stanovisko k zásahu do významného krajinného prvku dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy a Odbor životního prostředí Městského úřadu Říčany
- Stanovisko k zásahu do prvků územního systému ekologické stability dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy a Odbor životního prostředí Městského úřadu Říčany
- Stanovisko k zásahu do krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy a Odbor životního prostředí Městského úřadu Říčany
- Vodoprávní řízení – stavební povolení, povolení k nakládání s podzemními nebo povrchovými vodami, souhlasy a rozhodnutí dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů - vydává Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy a Odbor životního prostředí Městského úřadu Říčany, resp. vodoprávní úřad stanovený nadřízeným správním orgánem, kterým je v případě zásahu stavby na území dvou krajů Ministerstvo zemědělství
- Výjimka z ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – vydává Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy a Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje
- Výjimka ze zákazů ve zvláště chráněných územích dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů související se zásahem do přírodní památky Litoznice – výjimku vydává Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy
- Souhlasy správců silnic a inženýrských sítí s dočasnými i trvalými přeložkami jednotlivých objektů a se stavbou v jejich ochranném pásmu

B. II. Údaje o vstupech

B. II. 1. Půda

Předmětný záměr je situován na území kraje hl. m. Prahy a Středočeského kraje, v katastrálních územích Běchovice, Dubeč, Uhříněves, Hájek u Uhříněvsi, Královice, Nedvězí u Říčan, Kolovraty, Říčany u Prahy, Kuří u Říčan a Nupaky.

Pro předmětnou stavbu byl pro účely územního řízení vypracován aktuálně platný Záborový elaborát (RIGES s.r.o., listopad 2012) a následný Doplněk záborového elaborátu (RIGES s.r.o., září 2014).

Dle výše uvedených materiálů bude stavba SOKP 511 v převážné míře realizována na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích chráněných jako zemědělský půdní fond (ZPF). Záměrem budou rovněž dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL).

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Posuzovaný záměr si vyžádá zábor ZPF o celkové výměře trvalého záboru 171,6 ha a 26,4 ha dočasného záboru. V následující tabulce jsou uvedeny zábory pozemků chráněných jako ZPF v jednotlivých katastrálních územích. Dočasný zábor v následující tabulce uvádí zábor do pěti let a do jednoho roku trvání.

Tabulka 5 Rozsah trvalých a dočasných záborů ZPF v jednotlivých k. ú.

Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)	Dočasný zábor do pěti let (m ²)	Dočasný zábor do jednoho roku trvání (m ²)
Běchovice	121 258	1 306	269
Kolovraty	375 823	63 101	19 329
Říčany u Prahy	31 067	2 038	3 912
Dubeč	384 632	41 525	19 664
Hájek u Uhřetěvsi	148 174	11 267	26 166
Královice	59 477	6 639	910
Kuří u Říčan	179 742	20 952	4 036
Nedvězí u Říčan	112 045	10 314	8 151
Nupaky	81 482	7 126	26
Uhřetěves	222 065	13 096	4 540
Celkem	1 715 765	177 364	87 003

Zdroj: Záborový elaborát (RIGES s.r.o., listopad 2012); Doplněk záborového elaborátu (RIGES s.r.o., září 2014), upraveno EKOLA group, spol. s r.o.

Následující tabulka uvádí výčet jednotlivých bonitovaných půdně ekologických jednotek (dále jen „BPEJ“) v dotčených katastrálních území stavbou SOKP 511, včetně specifikace třídy ochrany ZPF.

BPEJ je základní mapovací a oceňovací jednotka bonitační soustavy. Základem je pětimístný kód BPEJ. První číslice udává klimatický region (0-9), kde 0-5 jsou spíše teplejší a sušší místa, 6-9 jsou regiony chladnější a vlhčí. Druhá a třetí číslice znamená zařazení do hlavní půdní jednotky klasifikační soustavy (01-78), čtvrtá číslice znázorňuje kombinaci stupně sklonitosti a expozice ke světovým stranám (0-9). Pátá číslice stanovuje vzájemnou kombinaci skeletovitosti půdního profilu a hloubku půdy (0-9). Tato soustava tak zobrazuje všechny charakteristické kombinace základních a v relativně dlouhodobém časovém horizontu poměrně stabilních vlastností určitých úseků zemědělského území, které se vzájemně liší a dávají rozdílné produkční a výnosové efekty.

Tabulka 6 BPEJ a třídy ochrany zemědělského půdního fondu v dotčených k. ú.

Katastrální území	BPEJ	Třída ochrany
Běchovice	2.26.01	III.
	2.26.11	III.
	2.48.11	IV.
Kolovraty	2.09.00	I.
	2.10.10	II.
	2.11.10	I.
	2.12.00	II.
	2.26.14	IV.
	2.50.11	IV.
	2.58.00	II.
	2.68.11	V.
	2.70.01	V.

Katastrální území	BPEJ	Třída ochrany
	5.09.00	I.
	5.10.00	I.
	5.10.10	I.
	5.11.00	I.
	5.11.10	I.
	5.26.04	IV.
	5.26.41	IV.
	5.42.00	II.
	5.44.00	III.
	5.44.10	III.
	5.50.11	III.
Říčany u Prahy	5.11.00	I.
	5.11.10	I.
Dubeč	2.26.01	III.
	2.26.11	III.
	2.26.14	IV.
	2.48.11	IV.
	2.60.00	I.
	2.70.01	V.
Hájek u Uhříněvsi	2.14.00	II.
	2.15.00	II.
	2.26.01	III.
	2.48.11	IV.
Královice	2.09.00	I.
	2.10.00	I.
Kuří u Říčan	5.11.00	I.
	5.11.10	I.
	5.26.01	III.
	5.26.04	IV.
	5.42.00	II.
	5.58.00	II.
Nedvězí u Říčan	2.09.00	I.
	2.10.00	I.
	5.10.00	I.
Nupaky	5.11.00	I.
	5.11.10	I.
	5.26.01	III.
	5.26.14	IV.
	5.58.00	II.
Uhříněves	2.10.00	I.
	2.14.00	II.
	2.26.01	III.
	2.37.16	V.

Zdroj: Záborový elaborát (RIGES s.r.o., listopad 2012); Doplněk záborového elaborátu (RIGES s.r.o., září 2014), upraveno EKOLA group, spol. s r.o.

Klimatický region (první číslice kódu BPEJ) zahrnuje území s přibližně shodnými klimatickými podmínkami pro růst a vývoj zemědělských plodin. Výčet klimatických regionů dotčených záměrem SOKP 511 a jejich charakteristika je uvedena v tabulce níže.

Tabulka 7 Charakteristika klimatických regionů dotčených pozemků chráněných jako ZPF

Kód regionu	Symbol regionu	Charakteristika regionů	Suma teplot nad 10 °C	Průměrná roční teplota °C	Průměrný roční úhrn srážek (mm)	Pravděpodobnost suchých vegetačních období (%)	Vláhová jistota
2	T 2	teplý, mírně suchý	2 600–2 800	8–9	500–600	20–30	2–4
5	M 2	mírně teplý, mírně vlhký	2 200–2 500	7–8	550–650(700)	15–30	4–10

Hlavní půdní jednotka (druhá a třetí číslice kódu BPEJ) je účelové seskupení půdních forem, příbuzných ekologickými vlastnostmi. Výčet hlavních půdních jednotek dotčených záměrem SOKP 511 a jejich charakteristika je uvedena níže.

Tabulka 8 Charakteristika hlavních půdních jednotek dotčených pozemků chráněných jako ZPF

HPJ	Charakteristika
09	Šedozemě modální včetně slabě oglejených a šedozemě luvické na spraších, středně těžké, bezskeletovitě, s příznivými vláhovými poměry
10	Hnědozemě modální včetně slabě oglejených na spraších, středně těžké s mírně těžší spodinou, bez skeletu, s příznivými vláhovými poměry až sušší
11	Hnědozemě modální včetně slabě oglejených na sprašových a soliflukčních hlínách (prachovicích), středně těžké s těžší spodinou, bez skeletu, s příznivými vlhkostními poměry
12	Hnědozemě modální, kambizemě modální a kambizemě luvické, všechny včetně slabě oglejených forem na svahových (polygenetických) hlínách, středně těžké s těžkou spodinou, až středně skeletovitě, vododržné, ve spodině s místním převlhčením
14	Luvizemě modální, hnědozemě luvické včetně slabě oglejených na sprašových hlínách (prachovicích) nebo svahových (polygenetických) hlínách s výraznou eolickou příměsí, středně těžké s těžkou spodinou, s příznivými vláhovými poměry
15	Luvizemě modální a hnědozemě luvické, včetně oglejených variet na svahových hlínách s eolickou příměsí, středně těžké až těžké, až středně skeletovitě, vláhově příznivé pouze s krátkodobým převlhčením
26	Kambizemě modální eubazické a mezobazické na břidlicích, převážně středně těžké, až středně skeletovitě, s příznivými vláhovými poměry
37	Kambizemě litické, kambizemě modální, kambizemě rankerové a rankery modální na pevných substrátech bez rozlišení, v podornici od 30 cm silně skeletovitě nebo s pevnou horninou, slabě až středně skeletovitě, v ornici středně těžké lehčí až lehké, převážně výsušné, závislé na srážkách
42	Hnědozemě oglejené na sprašových hlínách (prachovicích), spraších, středně těžké, bez skeletu, se sklonem k dočasnému převlhčení
44	Pseudogleje modální, pseudogleje luvické, na sprašových hlínách (prachovicích), středně těžké, těžší ve spodině, bez skeletu nebo s příměsí, se sklonem k dočasnému zamokření
48	Kambizemě oglejené, rendziny kambické oglejené, pararendziny kambické oglejené a pseudogleje modální na opukách, břidlicích, permokarbonu nebo flyši, středně těžké lehčí až středně těžké, bez skeletu až středně skeletovitě, se sklonem k dočasnému, převážně jarnímu zamokření
50	Kambizemě oglejené a pseudogleje modální na žulách, rulách a jiných pevných horninách (které nejsou v HPJ 48,49), středně těžké lehčí až středně těžké, slabě až středně skeletovitě, se sklonem k dočasnému zamokření
58	Fluvizemě glejové na nivních uloženinách, popřípadě s podloží teras, středně těžké nebo středně těžké lehčí, pouze slabě skeletovitě, hladina vody níže 1 m, vláhové poměry po odvodnění příznivé
60	Černice modální i černice modální karbonátové a černice arenické na nivních uloženinách, spraši i sprašových hlínách, středně těžké, bez skeletu, příznivé vláhové podmínky až mírně vlhčí
68	Gleje modální i modální zrašelinělé, gleje histické, černice glejové zrašelinělé na nivních uloženinách v okolí menších vodních toků, půdy úzkých depresí včetně svahů, obtížně vymezitelné, středně těžké až velmi těžké, nepříznivý vodní režim
70	Gleje modální, gleje fluvické a fluvizemě glejové na nivních uloženinách, popřípadě s podloží teras, při terasových částech širokých niv, středně těžké až velmi těžké, při zvýšené hladině vody v toku trpí záplavami

Čtvrtá číslice kódu BPEJ určuje kombinaci sklonitosti a expozice ke světovým stranám. Charakteristika sklonitosti a expozice půd dotčených záměrem SOKP 511 je uvedena v následující tabulce.

Tabulka 9 Charakteristika sklonitosti a expozice půd dotčených pozemků chráněných jako ZPF

Kód	Sklonitost		Expozice	
	Kategorie	Charakteristika	Kategorie	Charakteristika
0	0	0–1° úplná rovina	0	všesměrná
	1	1–3° rovina		
1	2	3–7° mírný sklon	0	všesměrná
4	3	7–12° střední sklon	1	jih (jihozápad až východ)

Pátá číslice kódu BPEJ, charakterizuje kombinaci skeletovitosti a hloubku půdy. Jednotlivé charakteristiky skeletovitosti a hloubky půd dotčených záměrem SOKP 511 jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 10 Charakteristika skeletovitosti a hloubky půd dotčených pozemků chráněných jako ZPF

Kód	Skeletovitost		Hloubka	
	Kategorie	Charakteristika	Kategorie	Charakteristika
0	0	Bezskeletovitá, s příměsí (s celkovým obsahem skeletu do 10 %)	0	Hluboká (>60 cm)
1	0	Bezskeletovitá, s příměsí (s celkovým obsahem skeletu do 10 %)	0	Hluboká (>60 cm)
	1	Slabě skeletovitá (s celkovým obsahem skeletu 10–25 %)	1	Středně hluboká (30–60 cm)
4	2	Středně skeletovitá (s celkovým obsahem skeletu 25–50 %)	0	Hluboká (>60 cm)
			1	Středně hluboká (30–60 cm)
6	2	Středně skeletovitá (s celkovým obsahem skeletu 25–50 %)	2	Mělká (<30 cm)

Následující tabulky uvádějí souhrnný zábor půd podle tříd ochrany ZPF včetně charakteristiky jednotlivých tříd ochrany ZPF.

Tabulka 11 Zábory půd podle tříd ochrany ZPF

Třída ochrany	Trvalý zábor (m ²)	Dočasný zábor do pěti let (m ²)	Trvalý zábor jednotlivých tříd ochrany ZPF (%)
I.	824 920	101 361	48,07
II.	179 957	14 576	10,49
III.	576 861	33 630	33,63
IV.	120 818	25 231	7,04
V.	13 209	2 566	0,77
Celkem	1 715 765	177 364	100

Zdroj: Záborový elaborát (RIGES s.r.o., listopad 2012); Doplněk záborového elaborátu (RIGES s.r.o., září 2014), upraveno EKOLA group, spol. s r.o.

Tabulka 12 Charakteristika jednotlivých tříd ochrany ZPF

I.	Bonitně nejceněnější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu
II.	Zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné
III.	Půdy s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno v územním plánování využít event. pro výstavbu
IV.	Půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů s jen omezenou ochranou, využitelné pro výstavbu

V.	Půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany s výjimkou ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí
-----------	--

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Navrhovaný záměr bude podle aktuálního záborového elaborátu (RIGES s.r.o., listopad 2012 a RIGES s.r.o., září 2014) vyžadovat zábor PUPFL o celkové výměře trvalého záboru 1,25 ha a 0,03 ha dočasného záboru do 5 let trvání. V následující tabulce jsou uvedeny zábory pozemků chráněných jako PUPFL v jednotlivých katastrálních územích.

Tabulka 13 Rozsah trvalých a dočasných záborů PUPFL v jednotlivých k. ú.

Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)	Dočasný zábor do pěti let trvání (m ²)
Běchovice	-	-
Kolovraty	1 190	99
Říčany u Prahy	-	-
Dubeč	11 043	-
Hájek u Uhříněvsi	-	-
Královice	-	-
Kuří u Říčan	221	206
Nedvězí u Říčan	-	-
Nupaky	-	-
Uhříněves	-	-
Celkem	12 454	305

Zdroj: Záborový elaborát (RIGES s.r.o., listopad 2012); Doplněk záborového elaborátu (RIGES s.r.o., září 2014), upraveno EKOLA group, spol. s r.o.

Bilance zeminy

Celkově bude při stavební činnosti v souvislosti s výstavbou SOKP 511 vytěženo celkem cca 1 200 000 m³ zeminy v místě komunikace a cca 200 000 m³ v místě tunelů. Do násypů bude potřeba cca 1 190 000 m³. Bilance zemin tak bude téměř vyrovnaná, rozvoz zeminy bude prováděn převážně v prostoru stavby SOKP 511 a tedy v její trase. Odvoz zemin, které nebude možné využít pro účely výstavby SOKP 511 se předpokládá v rozsahu cca 210 000 m³. Tyto zemin budou ze stavby odváženy především po nadřazené komunikační síti. Finální způsob nakládání s nimi bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace, v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., zákon o odpadech, ve znění pozdějších předpisů. Předpokládá se však přednostně jejich využití před uložením na skládku.

Skrývka svrchních kulturních vrstev půdy z trvalého záboru bude činit cca 429 000 – 515 000 m³ a z dočasného záboru cca 66 000 – 79 400 m³. Skrývka hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (tj. podorníčí) z trvalého záboru bude cca 260 000 m³ a z dočasného záboru cca 40 000 m³.

Ornice a podorníčí budou prioritně použity na zpětné ohumusování stavby SOKP 511. Bude se jednat hlavně o plochy uvnitř mimoúrovňových křižovatek, eventuálně v místech souběžných zelených pásů a valů. Zbytek svrchních kulturních vrstev půdy, resp. hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin bude odvezen mimo staveniště a využit např. pro zemědělské účely.

B. II. 2. Voda

Fáze výstavby

S odběrem vody se počítá především po dobu výstavby komunikace.

Předpokládá se, že zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno dovážením vody k provozním účelům v cisternách.

V tomto stupni projektové přípravy nejsou známy bilance odběru ani spotřeby vody. Předpokladem je, že se nebude jednat o nadměrně velké odběry vody a že tyto odběry budou pouze dočasné. Skutečná spotřeba vody bude určena na základě způsobu realizace stavby, který navrhne vybraný dodavatel.

Pitná voda

Voda bude spotřebována v prostoru zařízení staveniště a objem bude závislý na počtu pracovníků činných při výstavbě komunikace, velikosti a vybavení sociálního zařízení. Pitná voda bude do prostoru stavenišť dovážena v plastových lahvích nebo barelech.

Konkrétní spotřebu lze v tomto stupni projektových příprav pouze odhadovat a konstatovat obecné údaje o předpokládané spotřebě vody na jednoho pracovníka:

- | | |
|---|---------------------|
| • pouze pro pití, příp. mytí nádobí | 5 l/osobu a směnu |
| • pro mytí a sprchování, WC (pro prašný a špinavý provoz) | 120 l/osobu a směnu |

Technologická voda

Technologická voda bude spotřebována pro:

- klopení betonu během tuhnutí,
- klopení rozestavěných částí stavby, ploch deponií zemin, komunikací apod. jako ochrana proti nadměrnému prášení,
- očištění vozidel a stavebních strojů.

Odběr vody pro výrobu betonových směsí se v rámci stavby SOKP 511 se nepředpokládá. Beton bude na stavbu dovážen z betonárny umístěné mimo prostor stavby.

Požární voda

Případná potřeba by mohla vzniknout v areálu stavebního dvora a bude pokryta ze zdrojů provozní vody.

Fáze provozu

Pitná voda

Po uvedení stavby do provozu se spotřeba pitné vody nepředpokládá.

Oplachová voda

V souvislosti s provozem stavby se předpokládá potřeba vody pouze na údržbu a mytí vozovek, které jsou součástí stavby. Potřeba technologické vody bude pokryta dovozem cisternami či bude součástí technologie čištění povrchu komunikace.

Požární voda

Pro zabezpečení požárního zásahu v tunelech bude v celé délce tunelové trouby vedeno požární potrubí DN 150 (suchovod) s výústky pro připojení hadice. Potrubí bude uloženo v chodníku. Potrubí suchovodu bude nezavodněné a bude přes napouštěcí ventily propojeno s požárním vodovodem. Požární vodovod bude přivedený k oběma portálům tunelů a bude zásobovat požární hydranty a přípojná místa umístěná na portálech tunelů.

B. II. 3. Ostatní surovinové a energetické zdroje**Nároky na surovinové zdroje****Fáze výstavby**

Ve fázi výstavby vzniknou nároky na suroviny v rozsahu odpovídajícím danému typu a rozsahu stavby (liniová stavba délky 12,57 km). Pro výstavbu komunikace budou jednorázově zapotřebí následující hlavní suroviny a materiály především do konstrukčních vrstev vozovky:

- kamenivo a šterkopísky pro konstrukci vozovky a násypů a pro betonové konstrukce,
- materiál pro kryt vozovky (asfalty, modifikační přísady, cement apod.),
- ocel (výztuž do betonů, svodidla, sloupy apod.).

Předpokládá se následující celková potřeba konstrukcí pro stavbu SOKP 511:

- cca 60 000 m³ gabionových zdí,
- cca 50 000 m³ železobetonu na hlavní mostní objekty (3 estakády dlouhé po cca 250 m),
- cca 300 000 m³ konstrukcí vozovek.

Dále budou ve fázi výstavby spotřebovávány izolační materiály, kabely, nátěrové hmoty apod.

Bilance zemin (nároky na potřebu zemin pro násypy, ohumusování) je uvedena v kap. B. II. 1. Půda.

Další významnou surovinou užívanou ve fázi výstavby budou pohonné hmoty (benzín, nafta), oleje a maziva využívané pro provoz staveništní mechanizace a obslužné staveništní dopravy.

Ve stávající fázi projektové přípravy stavby nelze odpovědně stanovit zdroje surovin a materiálů ve fázi výstavby ani jejich přesná množství. Přesná množství a zdroje surovin a materiálů budou upřesněna po vybrání zhotovitele stavby.

Fáze provozu

Provoz záměru neklade zvláštní nároky na spotřebu materiálů či surovinové zdroje mimo potřebnou údržbu.

Při provozu komunikace se předpokládá spotřeba pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanismy údržby dálnice, dále spotřeba posypového materiálu pro zimní údržbu (drcené kamenivo, chlorid sodný – cca 1 kg/m² vozovky).

Spotřeba pohonných hmot ve fázi provozu stavby bude úměrná intenzitě dopravy na dotčené komunikaci.

Spotřeba pohonných hmot pro provoz záložních dieselagregátů pro zajištění funkčnosti osvětlení a větrání v tunelech Dubeč a Na Vysoké (provozní soubory PS 120 a PS 036) při výpadku elektrického napájení bude úměrná četnosti a délce těchto výpadků.

Nároky na energetické zdroje

Fáze výstavby

Jako zdroj elektrické energie pro staveništní účely bude možné využít vedení, která probíhají v těsné blízkosti stavby. Podmínky připojení odběrného místa budou projednány se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa. Připojení bude možné přes staveništní rozvaděč s měřením, který zrealizuje zhotovitel stavby.

V místech vzdálených od jednotlivých zařízení stavenišť budou použity mobilní dieselagregáty. Jejich parametry budou známy až po určení zhotovitele stavby.

Nároky stavby na energetické zdroje budou vycházet z množství a požadavků vybraného zhotovitele stavby.

Fáze provozu

Provoz záměru bude vyžadovat spotřebu elektrické energie na provoz osvětlení komunikace, systémů SOS a DIS, protipožárního systému, mýtného portálu, měření maximální povolení rychlosti v tunelech a automatického sčítání dopravy. Spotřeba elektrické energie bude odpovídat nárokům těchto zařízení, nebude se jednat o nadměrně velkou spotřebu el. energie, která by významně zatěžovala životní prostředí.

Spotřeba elektrické energie bude stanovena v navazujícím stupni projektové dokumentace.

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

B. II. 4. 1 Nároky na dopravní infrastrukturu

Dokumentace EIA posuzuje stávající a dva výhledové časové horizonty, a to stávající stav v roce 2016, výhledový stav v roce 2025 (stav krátce po zprovoznění záměru) a výhledový stav v roce 2040+ (horizont naplnění ÚP hl. m. Prahy).

Dopravně-inženýrské podklady byly zpracovány spol. TSK hl. m. Prahy a IPR hl. m. Prahy (příloha č. 1 a 2 dokumentace EIA). Dopravní data jsou v obou studiích shodně uvedena pro celé řešené území pro *průměrný pracovní den*.

Stávající komunikační síť

Nadřazená komunikační síť v řešeném území je tvořena komunikacemi Štěrboholská radiála a stavba 510 silničního okruhu kolem Prahy na severu a dálnicí D1 na jihu území. Jako hlavní přívaděče na tyto komunikace slouží silnice I. třídy (I/12 a I/2 – napojení na Štěrboholskou radiálu) a silnice II. třídy (II/101 s napojením na D1 u Modletic).

V řešené oblasti jsou vyznačena rozsáhlá omezení pro těžká nákladní vozidla. Bez omezení se mohou těžká nákladní vozidla v řešeném území pohybovat prakticky pouze po těchto komunikacích:

- Silniční okruh kolem Prahy,
- Štěrboholská radiála,
- ul. Kutnohorská, Přátelství a silnice I/2 směrem na Kutnou Horu,
- ul. Podleská,
- silnice II/101 v úseku Modletice – Říčany,
- dálnice D1.

Mimo tyto komunikace je celoplošně rozmístěna řada různorodých omezení, vyznačená dopravními značkami B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“, B4 + E5 „Největší povolená hmotnost“, případně ještě v kombinaci se značkou E13 mimo zásobování, dopravní obsluhu apod., dále též B13 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez“. Mezi bodová omezení patří málo únosné mosty přes Rokytku v Kolodějích a přes Výmolu a Škvorecký potok na silnici II/101.

Absence SOKP 511 v kombinaci s výše uvedenými opatřeními mají za důsledek, že v řešeném území ve stávajícím stavu dochází k přetížení zmíněných komunikací I. a II. třídy a navazujících nadřazených komunikací, které slouží jako alternativní trasy a které z velké části procházejí hustě obydlenými zónami a centrálními částmi jednotlivých obcí.

Chybějící část SOKP, stavba 511 se velmi negativně projevuje i mimo řešené území jihovýchodního sektoru hl. m. Prahy přetížením stávajících nadřazených komunikací tranzitní automobilovou dopravou (především těžké nákladní dopravy) v intravilánu obytné zástavby na území městské části Prahy 4 (zejména v oblasti Spořilova), na území městské části Prahy 11 (zejména v oblasti Jižního Města), na území Prahy 10 (zejména v oblasti Zahradního Města).

Základní údaje o stávajících intenzitách automobilové dopravy na dotčené dopravní síti a uspořádání komunikační sítě v širším zájmovém území jsou uvedeny v dopravně-inženýrských podkladech (TSK hl. m. Prahy, leden 2017), které tvoří přílohu č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Výhledová komunikační síť – 2025 a 2040+

Základní údaje o výhledových intenzitách automobilové dopravy na dotčené dopravní síti a uspořádání komunikační sítě v širším zájmovém území jsou uvedeny v dopravně-inženýrských podkladech (TSK hl. m. Prahy, leden 2017; IPR hl. m. Prahy, únor 2017), které tvoří přílohu č. 1 a 2 předkládané dokumentace EIA.

Uspořádání nadřazených komunikací pro střednědobý výhled - horizont 2025 (stav bez záměru) předpokládá reálný scénář návazné výstavby komunikační sítě. Ve stavu bez záměru v roce 2025 byly v dopravním modelu vytvořeném TSK hl. m. Prahy zohledněny tyto stavby:

- zkapacitnění SOKP 510 v úseku Běchovice - Satalice na průběžné 3+3 jízdní pruhy,
- rozšíření dálnice D11, stavby 1101 v km 0,0 – Jirny na 3+3 jízdní pruhy, s doplněním MÚK Beranka a přeložky silnice II/611 k MÚK Beranka, spojky Klánovice-Šestajovice - MÚK Beranka a spojky MÚK Beranka – Ve Žlíbku,
- komunikace Ocelkova - Budovatelská (stavba č. 0211 Ocelkova - Lipnická),
- propojka Veselská - Toužimská (západní varianta vedená mimo park),
- komunikace Evropská - Svatovítská (stavba č. 8559),
- obchvat Písnice vč. zprovoznění MÚK Písnice na SOKP,

- přeložka silnice I/16 - severní obchvat města Slaného.

Je třeba konstatovat, že pouze první dvě zmíněné stavby mají významnější dopad z hlediska intenzit dopravy na řešenou oblast.

Stavby jako SOKP 518, 519, 520 (Ruzyně - Suchdol - Březiněves - Satalice), Vestecká spojka, východní část Městského okruhu (stavba č. 0081, 0094), přeložka II/101 v úseku Říčany – Úvaly – Jirny, dálnice D3 nebyly v modelu pro střednědobý výhled (výhledový rok 2025) zohledněny, neboť se k tomuto datu vzhledem k jejich projektové připravenosti reálně nepředpokládá, že by mohly být v provozu.

V případě výhledového stavu v roce 2025 (stav se záměrem) byly oproti dopravnímu modelu pro stav bez záměru doplněny tyto stavby:

- **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1** (3+3 jízdní pruhy) – tj. záměr posuzovaný v rámci této dokumentace EIA,
- přeložka I/12 Běchovice – Úvaly (2+2 jízdní pruhy, varianta s 5 MÚK, tj. bez MÚK Květnice) – stavba úzce související s SOKP 511.

Pozn.: Dokumentace EIA stavby přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly je zpracována ve dvou variantách: varianta 5 MÚK (bez MÚK Květnice) a varianta 6 MÚK (s MÚK Květnice). Na stavbě SOKP 511 a v jejím bezprostředním okolí je rozdíl v intenzitách dopravy mezi těmito variantami minimální, téměř neznatelný. Proto v předloženém posouzení stavby SOKP 511 je hodnocena u stavby I/12 pouze varianta 5 MÚK.

V dopravním modelu výhledového stavu v roce 2025 (stav se záměrem), který zpracovala TSK hl. m. Prahy, je dále uvažováno i s dalšími stavbami, které mají dopravní návaznost na zprovoznění SOKP 511:

- Hostivařská spojka (MÚK Uhřetěves na SOKP 511 – Kutnohorská ul.), v základním šířkovém uspořádání 1+1 jízdní pruh,
- obchvat Dolních Měcholup v základním šířkovém uspořádání 1+1 jízdní pruh,
- komunikace „nová Donátská“ v Kolovratech.

V dopravním modelu je dále zohledněno dopravně-technické opatření vyplývající z projektové dokumentace SOKP, stavby 511, které předpokládá, že po vybudování MÚK Lipany nebude ul. Do Kopečka do této MÚK napojena, bude odkloněna na polní cestu a z dopravního hlediska se stane de-facto slepou.

K uvažovanému střednědobému výhledovému horizontu je nutno podotknout, že v tomto modelovém stavu je nadřazená komunikační síť v Praze a okolí uvažována jako značně nekompletní. Nepředpokládá se provoz na východní části Městského okruhu, severní části SOKP (stavby 518, 519, 520 Ruzyně – Suchdol – Březiněves – Satalice) ani na tzv. Aglomeračním okruhu – přeložkách silnice II/101 (zejména v úsecích Říčany – Úvaly – Jirny). Tímto způsobem se na SOKP 511 v uvažovaném roce 2025 (stav krátce po zprovoznění záměru) koncentruje značná intenzita dopravy, u těžkých nákladních vozidel ještě umocněná regulačními omezeními – postupné vymísťování těžké nákladní tranzitní dopravy z Městského okruhu a navazujících radiál, kdy na většině lokálních komunikací v Praze a okolí je již dnes nějakým způsobem doprava těžkých nákladních vozidel omezena. Uvažovaný stav v roce 2025 tak představuje z hlediska dopravní zátěže v území přilehlém k záměru nejméně příznivý stav. Po zprovoznění dalších segmentů nadřazené komunikační sítě v dlouhodobém výhledu lze tedy na SOKP 511 očekávat spíše snižování dopravní zátěže.

V případě výhledového stavu v roce 2040+ (stav se záměrem) se předpokládá, že bude kompletně dokončený skelet nadřazených komunikací na území hl. m. Prahy a další významné dopravní stavby na území Středočeského kraje. Výčet staveb nadřazených komunikací, které jsou zohledněny v dopravním modelu stavu v roce 2040+ (stav se záměrem) je uveden v kapitole 4.1.2 přílohy č. 2 dokumentace EIA Dopravně inženýrské podklady pro stavbu Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1, dlouhodobý výhled (IPR hl. m. Prahy, únor 2017).

Výhledový stav rok 2040+ vyjadřuje naplněnost platného ÚP hl. m. Prahy, tj. uvažuje s realizací kompletní dopravní sítě (včetně stavby SOKP 511) tak, jak je v ÚP hl. m. Prahy dlouhodobě stabilizována.

V následujících tabulkách jsou uvedeny intenzity dopravy na vybraných významných komunikacích na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, které budou dotčeny záměrem realizace SOKP 511 a jsou mimo řešené území.

Tabulka 14 Obousměrné intenzity dopravy na vybraných významných komunikacích na území hl. m. Prahy za 24 h průměrného pracovního dne

Komunikace (úsek)	Stávající stav 2016		Stav 2025 bez záměru		Stav 2025 se záměrem		Stav 2040+ se záměrem	
	VV / NV (mimo BUS PID)		VV / NV (mimo BUS PID)		VV / NV (mimo BUS PID)		VV / NV (mimo BUS PID)	
5. května (Kongresová – Lounských)	67 200	1990	69 300	1 940	67 900	1 940	45 200	1 880
5. května (Vyskočilova – Jižní spojka)	73 800	1970	79 900	1 980	82 400	2 100	67 200	1 970
Spořilovská (Severovýchodní I – Türkova)	55 800	6 950	56 300	7 550	47 500	1 960	48 000	1 990
Brněnská (Spořilovská – Chlilská)	103 000	13 600	104 900	14 730	94 200	4 380	93 200	4 410
Türkova (Pod Chodovem – Květnového vítězství)	20 200	470	22 700	510	18 700	400	20 600	440
Jižní spojka (Spořilovská – V Korytech)	119 600	14 740	125 700	16 140	119 600	5 800	126 300	6 480
SOKP 510 (Chlumecká – D11)	59 000	11 910	73 900	14 560	96 300	16 670	111 100	19 020
SOKP 512 (MÚK Vestec – II/603)	45 800	13 360	52 100	14 610	57 400	16 500	46 200	13 670
SOKP 513 (Libušská – Komořanská)	54 900	14 090	62 300	15 270	65 000	16 420	64 100	15 130
Strakonická (Dostihová – Výpadev)	51 000	2 400	57 500	2 600	52 600	2 550	58 900	2 490
MO Bubenečský tunel (Letná – Trója)	73 000	2 760	83 600	2 260	81 100	2 140	76 600	3 390
V Holešovičkách (Pelc Tyrolka – Vychovatelna)	84 500	2 930	91 600	2 650	87 500	2 570	69 040	1 900
Vysočanská radiála (Kbelská – Budovatelská)	43 700	8 150	49 700	9 730	58 700	9 970	60 200	3 230

Tabulka 15 Obousměrné intenzity dopravy na vybraných významných komunikacích na území Středočeského kraje za 24 h průměrného pracovního dne

Komunikace	Úsek	Stávající stav 2016		Stav 2025 bez záměru	Stav 2025 se záměrem	Stav 2040+ se záměrem
		VV / NV (mimo BUS PID)	BUS PID	VV / NV (mimo BUS PID)	VV / NV (mimo BUS PID)	VV / NV (mimo BUS PID)
II/101 (ulice Říčanská v Říčanech)	Přátelství – Mírová	12 600 / 960	59	14 000 / 1040	8 200 / 280	5 900 / 490 **
II/101	Křenice – Sluštice	7 900 / 660	14	9 000 / 730	3 800 / 200	300 / 20 ***
I/2 (ulice Černokostelecká v Říčanech)	Smiřických – Olivova	13 400 / 1 730	193	14 500 / 1 950	14 900 / 1 340	13 900 / 1 440
II/107 (ulice Široká v Říčanech)	Říčany – Světlá	7 800 / 370	23	9 000 / 400	9 100 / 470	2 500 / 180
SOKP 512	D1 – EXIT 82 (Jesenice)	43 900 / 12 990	0	46 200 / 13 530	58 300 / 15 930	50 800 / 14 090
D1	EXIT 12 – EXIT 15	88 100 / 13 550	0	91 600 / 15 010	94 500 / 15 180	81 200 / 16 940
D1	EXIT 10 – EXIT 8	88 500 / 14 100	20	90 300 / 15 570	77 400 / 5 290	69 600 / 5 200

* VV – všechna vozidla (mimo BUS PID), NV – nákladní vozidla nad 3,5 t (mimo BUS PID)

** Severně od Říčan je ve stavu 2040+ se záměrem dle dopravně-inženýrských podkladů (příloha č. 2 dokumentace EIA) převedeno 7 800/1 030 VV/NV na plánované propojení I/2 s II/101.

*** Jižně od stávající II/101 je ve stavu 2040+ se záměrem dle dopravně-inženýrských podkladů (příloha č. 2 dokumentace EIA) převedeno 11 000/1 500 VV/NV na plánovanou přeložku II/101.

Železniční doprava

Ve stávajícím stavu v roce 2016 a výhledovém stavu v roce 2025 prochází řešeným územím železniční trať č. 010 Česká Třebová – Praha - Masarykovo nádraží, resp. její koridorový úsek Běchovice – Úvaly a v jižní části řešeného území železniční trať č. 221 Benešov u Prahy – Praha-Vršovice. Ve výhledovém stavu v roce 2040+ byla do posouzení zahrnuta také plánovaná stavba vysokorychlostní trati VRT Praha – Brno.

Počty průjezdů vlaků na výše uvedených železničních tratích byly převzaty z dat Správy železniční dopravní cesty, s. o. a jsou uvedeny v přílohách č. 5 a 6 Akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), které tvoří přílohu č. 4 dokumentace EIA.

Cyklotrasy

V území dotčeném stavbou SOKP 511 se nachází poměrně velké množství cyklotras. V řešeném území je vede cyklotrasa A248 na stávající silnici III/00123, cyklotrasa 8100 na silnici III/10176 Kolovraty – Nedvězí (cca v km 71,730), cyklotrasa 0026 a 8100 na stávající silnici III/33312 Kolovraty – Říčany a cyklotrasa 0027 a 8100 na stávající silnici III/00312 Nupaky – Kuří (cca v km 76,000). Další cyklotrasy jsou vedeny po stávajících polních cestách. Jedná se o cyklotrasu A24 (v km 68,330), cyklotrasu A50 (cca v km 69,150) a cyklotrasu A0026 (cca v km 69,500).

Vedení cyklotras nebude záměrem významně dotčeno. Cyklotrasy vedené po silnicích III. třídy zůstanou zachovány, protože stavba uvažuje s převedením všech výše uvedených komunikací přes SOKP 511. Pro cyklotrasy vedené po polních cestách bude realizace SOKP 511 znamenat výraznější zásah, jelikož v rámci stavby dojde k úpravám jejich tras. Nové polní cesty budou na vhodných místech převedeny přes nebo pod SOKP 511. Propojení cyklotras zůstane v souvislosti s realizací SOKP 511 zachováno.

Fáze výstavby

Nároky na silniční síť v blízkém okolí ve fázi výstavby budou vznikat především v důsledku přepravy stavebních materiálů či zeminy. Lze očekávat, že největší objem přepravy bude představovat doprava materiálu na stavbu.

Příjezdové a odjezdové trasy

Přístup na staveniště je plánován po stávající silniční síti, a to primárně:

- od Štěrboholské radiály,
- ze silnice I/2 Říčany – Kolovraty,
- z MÚK na dálnici D1.

Doplňkově je přístup na staveniště plánován:

- ze silnice Dubeč – Koloděje – pouze pro obec Koloděje s napojením na obslužnou cestu kolem tunelu Dubeč,
- ze silnice Koloděje – Uhříněves,
- ze silnice Říčany – Kolovraty ve vazbě na nově vybudovanou komunikaci mezi silnicí I/2 a mostem nad železniční dráhou v Kolovratech,
- ze silnice Lipany – Říčany – pouze ve směru od Říčan.

Využití těchto silnic pro přístup na staveniště musí definitivně schválit a určit podmínky příslušný silniční správní orgán.

Samozřejmým předpokladem a snahou budoucího zhotovitele stavby bude provozovat stavební dopravu co nejvíce v trase realizované stavby 511, tj. bez průjezdu okolními obcemi, a to i za cenu realizace provizorních cest a provizorních přemostění křižujících toků.

Intenzita obslužné staveništní dopravy

Ve fázi výstavby bude stavba SOKP 511 obsluhována těžkými nákladními automobily. Stavba je rozdělena na čtyři úseky, jejichž realizace může být prováděna souběžně.

V tomto stupni projektových příprav se na základě zpracovaného ZOV stavby SOKP 511 předpokládají následující intenzity staveništní dopravy na těchto dotčených komunikacích:

- Štěrboholská radiála – Jižní spojka

V době hlavních stavebních prací se předpokládá intenzita staveništní dopravy max. 40 NA/den v jednom směru (při realizaci po dobu 300 dní).

- Silnice I/2 – Říčany – Kolovraty event. Koloděje – Uhříněves

V době hlavních stavebních prací se předpokládá intenzita staveništní dopravy max. 42 NA/den v jednom směru (při realizaci po dobu 700 dní).

- Silnice Lipany – Říčany (III/101) event. Říčany – Kolovraty (II/101)

V době hlavních stavebních prací se předpokládá intenzita staveništní dopravy max. 26 NA/den v jednom směru (při realizaci po dobu 700 dní).

- Dálnice D1

V době hlavních stavebních prací se předpokládá intenzita staveništní dopravy max. 25 NA/den v jednom směru (při realizaci po dobu 300 dní).

Podrobněji bude intenzita staveništní dopravy SOKP 511 řešena v podrobnějších ZOV v dalším stupni projektové dokumentace.

Pozn.: V přímé návaznosti na Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – D1 bude výstavba přeložky stavby I/12 Běchovice – Úvaly. V předložené dokumentaci EIA tak byla věnována pozornost i kumulativním vlivům obslužné staveništní dopravy obou staveb.

V rámci Akustického posouzení (příloha č. 4 dokumentace EIA) kumulativních vlivů ve fázi výstavby byl stanoven maximální možný počet nákladních automobilů, který lze během výstavby provozovat na nadřazené komunikační síti (Štěrboholská spojka, SOKP 510, dálnice D1 a SOKP 512). Stanovení max. počtu nákladních vozidel bylo provedeno tak, aby na sledovaných komunikacích emisně nedocházelo k nárůstu $L_{Aeq,T}$ vlivem provozu nákladní staveništní dopravy oproti výhledovému stavu bez záměru. Tento počet aut sloužil následně jako jeden ze vstupů pro vyhodnocení kumulativních vlivů s ostatními stavbami v okolí z hlediska znečištění ovzduší či hodnocení zdravotních rizik.

Nasazení a četnost stavebních strojů

Nasazení a četnost stavebních strojů je uvedeno v kap. B. I. 6. Popis technického a technologického řešení záměru.

Objízdné trasy ve fázi výstavby

Objízdné trasy ve fázi výstavby v souvislosti s případnými uzavírkami stávajících komunikací nejsou v tomto stupni projektových příprav záměru definovány. Tyto budou stanoveny a prověřeny v rámci podrobnějších Zásad organizace výstavby v dalším stupni projektové dokumentace.

Fáze provozu

Jednou z hlavních funkcí stavby 511 silničního okruhu kolem Prahy je v součinnosti s ostatními již provozovanými stavbami SOKP vybudování uceleného tahu, který bude do vybudování celého SOKP zatím propojovat dálnice D1, D5, D6, D7, D10, D11 a budoucí D3, D4.

Po celkovém zprovoznění bude SOKP nejen převádět tranzitní automobilovou dopravu, ale také rozvádět vnější zdrojovou a cílovou dopravu a umožní rovněž realizaci některých částí vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi města.

Nutnost dokončení uceleného silničního okruhu kolem Prahy, a tedy i potřeba stavby SOKP 511, vyplývá z dlouhodobého růstu dopravního zatížení v hustě obydlených částí hl. m. Prahy.

Z provedených modelových výpočtů (TSK hl. m. Prahy, leden 2017 a IPR hl. m. Prahy, únor 2017) vyplývá, že se SOKP 511 prakticky ihned po svém zprovoznění stane významnou a využívanou dopravní stavbou. V prvé řadě je to dáno tím, že se jedná o chybějící segment mezi již provozovanými stavbami SOKP 510 (Satalice – Běchovice) a SOKP 512 (Vestec – Modletice).

V místním měřítku je řešené území v současném stavu celoplošně zahlceno značným objemem průjezdné dopravy, protože nadřazená komunikace v požadovaném směru buď vůbec neexistuje, nebo je vedena delší a neefektivní trasou. Posuzovaný záměr dokáže na sebe tuto dopravu převzít a zajistit tak snížení dopravní zátěže v ulicích lokalit Běchovic, Újezdu nad Lesy, Dubče, Kolodějí, Hájků, Uhříněvsi, Křenic, Sibřiny, Sluštic, Škvorce a dalších pražských čtvrtí a středočeských obcí.

U nákladní dopravy, zvláště u těžkých vozidel, přináší záměr snížení dopravní zátěže zejména v Uhříněvsi a v Říčanech. Mimo řešené území pak především v ul. Brněnské, Spořilovské a na Jižní spojce (v lokalitě Spořilova a Zahradního Města). Právě vymístění tranzitní těžké nákladní dopravy z těchto městských komunikací je jedním z dalších hlavních cílů záměru.

B. II. 4. 2 Nároky na ostatní infrastrukturu

Přeložky a rušení inženýrských sítí/zásah do hmotného majetku

Realizace záměru si vyžádá dočasné i trvalé přeložky stávajících komunikací I. až III. třídy, polních cest, vodovodních řadů, dálkových i místních sdělovacích kabelů, plynovodů, úpravy venkovních vedení.

Nároky záměru na demolice budou minimální. Předpokládá se demolice stávající ČSPHM MOL na Štěrboholské radiále a jednoho rodinného domu v městské části Kolovraty.

Významným zásahem v rámci realizace stavby SOKP 511 bude dočasná dvoukolejná přeložka (pro obousměrný provoz) a navazující trvalá přeložka železniční trati č. 221 Benešov u Prahy – Praha-Vršovice na nově postavený železniční most přes SOKP 511 (SO 229). Součástí stavby dočasné přeložky železniční trati jsou i nezbytné související úpravy, jako např. provizorní prodloužení propustky, provizorní přeložka odvodňovacího příkopu a provizorní úprava trakčního vedení, provizorní přeložky sdělovacích zařízení TÚDC a zabezpečovacích zařízení SŽDC. V souvislosti s přeložkou železniční trati dojde k odstranění stávajícího železničního svršku a spodku.

Výčet stavebních objektů zahrnujících zásahy do hmotného majetku, vč. inženýrských sítí, je uveden v kapitole C. II. 9.

Veškeré stávající inženýrské sítě budou před zahájením stavebních prací vytyčeny. Inženýrské sítě budou předepsaným způsobem ochráněny před poškozením nebo budou přeloženy v rámci jednotlivých stavebních objektů stavby. Stavební práce a činnosti prováděné v ochranném pásmu inženýrských sítí budou prováděny po předchozím souhlasu správce sítě a podle jeho podmínek.

Ochranná pásma

Záměrem SOKP 511 budou dotčena ochranná pásma silnic I. a III. třídy dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a ochranné pásmo dráhy dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

Dále budou stavbou SOKP 511 dotčena celá řada ochranných pásem inženýrských sítí, např. ochranné pásmo vodovodů, a to jak do průměru 500 mm včetně, tak nad průměr 500 mm. Mezi dotčenými budou také ochranná pásma elektrického silnoproudého vedení, a to vysokého napětí, velmi vysokého napětí, zvláště vysokého napětí a objektů slaboproudého vedení. Z objektů plynovodů budou dotčena ochranná pásma středotlakého, vysokotlakého a velmi vysokotlakého plynovodu. Dotčeno bude také ochranné pásmo zvláště chráněného území, dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, kterým je ochranné pásmo přírodní památky Lítožnice.

V následujícím textu je pro přehled uvedeno obecné vymezení ochranných pásem tak, jak je definuje příslušná legislativa.

Ochranné pásmo elektrického vedení

Ochranné pásmo je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů, tedy svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

- | | |
|---------------------------------|------|
| • U napětí nad 1 kV do 35 kV | 7 m |
| • U napětí nad 35 kV do 110 kV | 12 m |
| • U napětí nad 110 kV do 220 kV | 15 m |
| • U napětí nad 220 kV do 400 kV | 20 m |

Ochranné pásmo telekomunikací

Při křížení nebo souběhu s vedením bude nutné dodržet ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

Ochranné pásmo plynovodů

Dle zákona č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů, je ochranné pásmo vymezeno vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- | | |
|--|-----|
| • U nízkotlakých a středotlakých plynovodů | 1 m |
| • U ostatních plynovodů a zařízení | 4 m |

Bezpečnostní pásma plynovodů

- | | |
|--|-------|
| • U vysokotlakých plynovodů nad DN 700 | 65 m |
| • U velmi vysokotlakých plynovodů nad DN 500 | 160 m |

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), ve znění pozdějších předpisů:

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| • U vodovodů do průměru 500 mm včetně | 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí |
| • U vodovodů nad průměr 500 mm | 2,5 m |

Ochranné pásmo silnic

Ochranné pásmo silnic se pro účely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, rozumí prostor ohraničený svými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací,

- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy a místní komunikaci I. třídy,
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo dráhy je vymezeno zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

Tabulka 16 Ochranné pásmo dráhy

Typ dráhy	Vzdálenosti (m)	
	Od osy krajní koleje	Od hranice obvodu dráhy
Dráhy celostátní, regionální nad rychlost 160 km/h	100	30
Dráhy celostátní, regionální ostatní	60	–
Vlečky	30	–

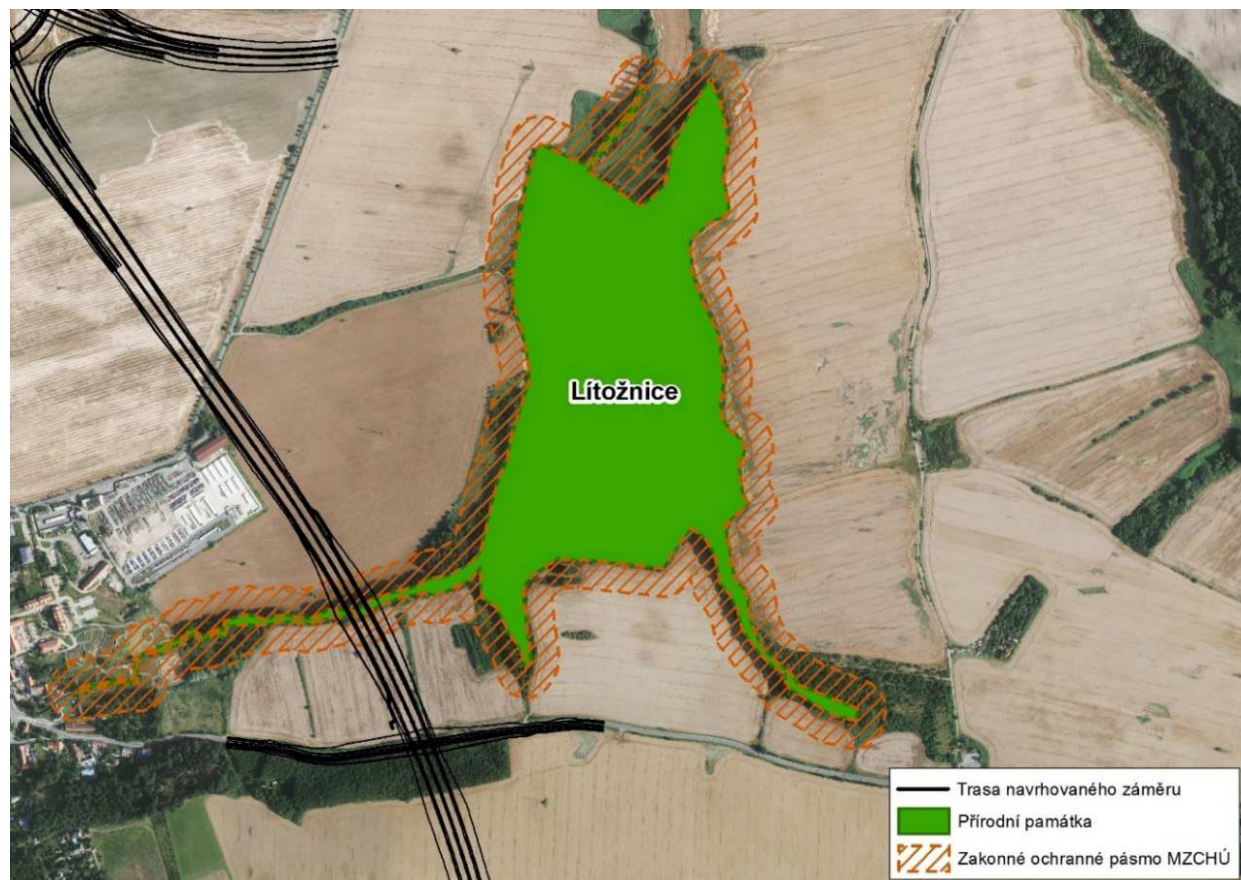
Ochranné pásmo lesa

Ochranné pásmo lesa je stanoveno zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve vzdálenosti 50 m.

Ochranná pásma zvláště chráněných území

Pro zvláště chráněná území může být dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášeno ochranné pásmo buď může být pro ně vyhlášeno ochranné pásmo orgánem ochrany přírody, který zvláště chráněné území vyhlásil. Pokud se ochranné pásmo zvláště chráněného území nevyhlásí, je jím území do vzdálenosti 50 m od hranic zvláště chráněného území.

V případě přírodní památky Lítoznice je ochranné pásmo 50 m od hranic zvláště chráněného území.

Obrázek 14 Vymezení ochranného pásma přírodní památky Lítožnice ve vztahu ke stavbě SOKP 511

Zdroj: WMS AOPK ČR, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Podkladová mapa: © TopGis, s.r.o.

Ochranné pásmo vodního zdroje

Záměrem nebude dotčeno ochranné pásmo vodního zdroje (OPVZ).

B. III. Údaje o výstupech

B. III. 1. Ovzduší

Pro zhodnocení stavu ovzduší bylo zpracováno Modelové hodnocení kvality ovzduší (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., únor 2017), které tvoří samostatnou přílohu č. 5 předkládané dokumentace EIA. Jako charakteristický údaj pro vyjádření výstupního parametru, resp. množství emitovaného polutantu (emise) do životního prostředí ze zdrojů znečištění je bráno hmotnostní množství sledovaného polutantu za časový údaj, např. kg/den, g/rok, t/rok apod.

Fáze výstavby

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru je možné definovat následující bodové, liniové a plošné zdroje znečištění ovzduší:

Bodové zdroje

Bodové zdroje znečištění ovzduší nejsou ve fázi výstavby záměru předpokládány.

Liniové zdroje, plošné zdroje

V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek jak z provozu stavebních strojů, tak dochází ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály. Dalším zdrojem znečištění budou pohyby nákladních aut po okolních komunikacích. Tyto zdroje budou po časově omezenou dobu působit na své nejbližší okolí.

V Modelovém hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 5 předkládané dokumentace EIA) byly vypočteny emise z prostoru staveniště a ze staveništní dopravy na navazujících komunikacích v průběhu zemních prací.

Tabulka 17 Emise v průběhu zemních prací

Zdroj znečišťování	Částice PM ₁₀ *	Benzen	Oxidy dusíku
	(kg.den ⁻¹)		
Stavební stroje, primární emise z pojezdu vozidel po staveništi	4,3	0,2	57,9
Staveništní komunikace a prašnost z nakládání se zeminou	85,1	–	–
Staveniště celkem	89,4	0,2	57,9
Doprava na navazujících komunikacích**	5,16	0,008	1,31

* včetně sekundární prašnosti

** emise z části trasy o délce 1 km při zohlednění stávající dopravní zátěži na komunikacích

Z tabulky je patrné, že nejvyšší objem emisí suspendovaných částic frakce PM₁₀ pochází z pojezdu po stavbě a z nakládání se zeminou, v případě benzenu a oxidů dusíku pak z provozu stavebních strojů.

Emise benzenu budou v průběhu výstavby velmi nízké, protože obsah této látky v naftě a tedy i výfukových plynech dieselových motorů, je v porovnání s benzinovými motory několikanásobně nižší.

Fáze provozu**Bodové zdroje**

Ve fázi provozu záměru SOKP 511 se neočekávají žádné významné bodové zdroje trvalého znečištění ovzduší.

Liniové zdroje

Jako liniové zdroje znečišťování ovzduší byly uvažovány všechny dotčené komunikace v zájmovém území ve všech hodnocených stavech.

Z hlediska příspěvků k imisní zátěži byly v Modelovém hodnocení kvality ovzduší, které tvoří přílohu č. 5 dokumentace EIA, hodnoceny následující stavy: stávající stav 2016, výhledový stav 2025 bez provozu záměru, výhledový stav 2025 s provozem záměru a výhledový stav 2040+ s provozem záměru.

Ve výpočtu byla zohledněna dynamická skladba vozového parku, tj. podíly vozidel bez katalyzátoru a automobilů splňujících jednotlivé limity EURO.

V případě hodnocení suspendovaných prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu byly vedle sazí, emitovaných přímo spalovacími motory do ovzduší (tzv. primární prašnost), vypočteny také emise částic zvířených projíždějícími automobily (sekundární prašnost).

Následující tabulka uvádí přehled o objemu produkovaných emisí na předmětné trase SOKP 511 a na ostatních komunikacích v zájmovém území ve všech hodnocených stavech.

Tabulka 18 Emise znečišťujících látek z dopravy

Úsek	Délka (km)	Emise					
		Částice PM ₁₀ **	Částice PM _{2,5} **	Oxidy dusíku*	Oxid uhelnatý	Benzen	Benzo[a]pyren**
		(t.rok ⁻¹)					(g.rok ⁻¹)
Stávající stav 2016							
Ostatní komunikace	180,7	571,89	165,85	578,15	678,28	5,73	9 147,00
Rok 2025 – bez záměru							
Ostatní komunikace	180,0	582,41	158,55	310,08	523,58	3,82	10 051,81
Rok 2025 – se záměrem							
Ostatní komunikace	194,7	478,52	128,63	238,88	391,50	2,97	6 719,55
Trasa SOKP 511	16,3	631,84	164,55	221,62	298,94	1,83	12 984,07
Rok 2040+ – se záměrem							
Ostatní komunikace	219,0	537,27	141,48	189,42	350,69	2,48	6 687,17
Trasa SOKP 511	16,3	479,48	124,12	147,38	228,85	1,35	9 475,43

*produkce NO₂ představuje 3 – 10 % NO_x

**zahrnuje primární a sekundární prašnost z dopravy

V následujících tabulkách je uvedeno emisní vyhodnocení pro výhledové stavy 2025 (bez záměru, se záměrem) a 2040+ na vybraných úsecích, resp. významných komunikacích na území hl. m. Prahy, u kterých se může výrazněji projevit realizace SOKP 511 mimo rozsah vyznačeného řešeného území.

Tabulka 19 Emise znečišťujících látek z dopravy na vybraných úsecích na území Prahy (stav 2025 bez záměru)

Úsek	Emise (t.rok ⁻¹)					
	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	CO	Benzen	B(a)P*
5. května (Kongresová – Lounských)	2,29	0,72	2,75	6,79	0,04	0,09
5. května (Vyskočilova – Jižní spojka)	12,85	3,90	15,02	30,86	0,23	0,53
Spořilovská (Severovýchodní I – Türkova)	23,30	6,50	15,15	28,13	0,18	0,58
Brněnská (Spořilovská – Chluská)	132,29	34,35	44,60	73,87	0,41	2,98
Türkova (Pod Chodovem – Květnového vítězství)	1,52	0,46	1,70	2,93	0,03	0,04
Jižní spojka (Spořilovská – V Korytech)	57,78	16,50	43,05	76,31	0,43	1,86
SOKP 510 (Chlumecká – D11)	72,93	18,79	22,92	32,70	0,20	1,51
SOKP 512 (MÚK Vestec – II/603)	88,57	23,96	41,41	72,19	0,32	1,97
SOKP 513 (Libušská – Komořanská)	41,40	11,25	21,42	35,24	0,17	0,98
Strakonická (Dostihová – Výpadohá)	90,70	26,25	72,77	129,20	0,57	2,69
MO Bubenečský tunel (Letná – Trója)	20,55	5,55	11,62	17,55	0,14	0,41
V Holešovičkách (Pelc Tyrolka – Vychovatelna)	9,80	3,67	27,17	42,56	0,37	0,71
Vysočanská radiála (Kbelská – Budovatelská)	16,13	4,94	19,38	47,80	0,31	0,77
Celkem	570,11	156,84	338,96	596,13	3,40	15,12

Tabulka 20 Emise znečišťujících látek z dopravy na vybraných úsecích na území Prahy (stav 2025 se záměrem)

Úsek	Emise (t.rok ⁻¹)					
	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	CO	Benzen	B(a)P*
5. května (Kongresová – Lounských)	2,26	0,70	2,71	6,68	0,04	0,09
5. května (Vyskočilova – Jižní spojka)	13,34	4,05	15,55	31,95	0,24	0,55
Spořilovská (Severovýchodní I – Türkova)	11,21	3,15	8,38	17,42	0,14	0,29
Brněnská (Spořilovská – Chluská)	64,78	16,94	28,78	47,20	0,33	1,35
Türkova (Pod Chodovem – Květnového vítězství)	1,40	0,42	1,45	2,48	0,02	0,03
Jižní spojka (Spořilovská – V Korytech)	33,18	9,54	29,46	52,05	0,36	1,14
SOKP 510 (Chlumecká – D11)	85,43	22,04	27,96	40,04	0,26	1,91
SOKP 512 (MÚK Vestec – II/603)	99,89	27,01	46,28	80,75	0,35	2,30
SOKP 513 (Libušská – Komořanská)	46,69	12,68	23,96	39,40	0,18	1,14

Úsek	Emise (t.rok ⁻¹)					
	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	CO	Benzen	B(a)P*
Strakonická (Dostihová – Výpadová)	97,25	28,12	77,25	137,12	0,60	2,91
MO Bubenečský tunel (Letná – Trója)	19,29	5,21	10,78	16,35	0,13	0,37
V Holešovičkách (Pelc Tyrolka – Vychovatelna)	9,47	3,55	26,30	41,22	0,36	0,69
Vysočanská radiála (Kbelská – Budovatelská)	15,47	4,74	18,57	45,74	0,30	0,73
Celkem	499,66	138,15	317,43	558,40	3,31	13,50

Tabulka 21 Emise znečišťujících látek z dopravy na vybraných úsecích na území Prahy (stav 2040+ se záměrem)

Úsek	Emise (t.rok ⁻¹)					
	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	CO	Benzen	B(a)P*
5. května (Kongresová – Lounských)	1,64	0,50	1,59	4,43	0,03	0,06
5. května (Vyskočilova – Jižní spojka)	11,07	3,26	10,50	24,64	0,17	0,44
Spořilovská (Severovýchodní I – Türkova)	11,23	3,10	6,88	16,22	0,12	0,29
Brněnská (Spořilovská – Chlilská)	64,15	16,56	23,19	43,84	0,28	1,34
Türkova (Pod Chodovem – Květnového vítězství)	1,43	0,43	1,18	2,49	0,02	0,04
Jižní spojka (Spořilovská – V Korytech)	35,39	9,94	25,45	51,51	0,34	1,23
SOKP 510 (Chlumecká – D11)	97,29	24,87	25,60	42,09	0,25	2,28
SOKP 512 (MÚK Vestec – II/603)	82,09	21,86	29,81	60,22	0,23	1,77
SOKP 513 (Libušská – Komořanská)	43,65	11,73	19,56	37,22	0,17	1,12
Strakonická (Dostihová – Výpadová)	89,15	25,23	57,89	118,94	0,48	2,69
MO Bubenečský tunel (Letná – Trója)	20,42	5,43	9,52	16,41	0,12	0,41
V Holešovičkách (Pelc Tyrolka – Vychovatelna)	10,00	3,59	21,65	39,47	0,31	0,70
Vysočanská radiála (Kbelská – Budovatelská)	11,79	3,49	11,70	33,04	0,21	0,55
Celkem	479,30	129,99	244,52	490,52	2,73	12,92

Z výše uvedených vyhodnocení emisní na vybraných úsecích na území Prahy, je možné ve výhledu k roku 2025 očekávat vlivem uvedení záměru do provozu celkové snížení emisí všech sledovaných znečišťujících látek. V širším systému města lze očekávat snížení intenzit zejména nákladní automobilové dopravy a s tím související pokles množství emisí.

V porovnání mezi roky 2025 a 2040+ lze zaznamenat také celkové snížení emisí z dopravy, na kterém se podílí jak převažující pokles intenzit dopravy, tak probíhající obměna vozového parku.

Plošné zdroje

Ve fázi provozu záměru SOKP 511 se neočekávají žádné plošné zdroje znečišťování ovzduší.

B. III. 2. Odpadní vody

Fáze výstavby

Způsob nakládání s odpadními vodami (splaškovými, dešťovými či technologickými) ve fázi výstavby bude proveden v souladu s platnou legislativou, konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Přesné množství produkovaných odpadních vod bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Splaškové vody

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť (např. z mytí). Množství splaškových odpadních vod bude adekvátní počtu pracovníků. Předpokládá se, že vzniklé splaškové vody budou zachyceny v bezodtoké jímce a následně odvezeny na ČOV. Množství těchto vod nebude významné.

Vznik splaškových vod z hygienického zařízení (toalet) se nepředpokládá. Na staveništi budou umístěny chemické toalety, nebudou tedy vznikat běžné splaškové vody, ale odpady se kterými bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů odbornou firmou zajišťující i běžný provoz těchto zařízení.

Dešťové vody

Dešťové vody ze staveniště budou zachytávány příkopy a svedeny do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých budou před dalším nakládáním předčištěny. Tyto jímky budou dle potřeby vyváženy a s vodou bude nakládáno dle platné legislativy. Usazené kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou. Voda ze staveništní jámy při realizaci tunelů (SO 611 tunel Dubeč, SO 600 tunel Na Vysoké), zářezu u Kuří (cca v km 73,500 – 75,580) a železničního mostu (SO 648) bude odčerpávána.

Podzemní vody

V souvislosti s výstavbou SOKP 511 se předpokládá zasažení hladiny podzemní vody, a to konkrétně cca v km 73,300 – 75,600. V této souvislosti bude nutné počítat s nutností snižování úrovně hladiny podzemní vody jejím čerpáním či odvodem po spádnicí. Podzemní vody budou čerpány do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých budou před dalším nakládáním předčištěny. Tyto jímky budou dle potřeby vyváženy a s vodou bude nakládáno dle platné legislativy.

Usazené kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou.

Technologické odpadní vody

Produkce těchto vod při výstavbě SOKP nebude významná, odpadní vody budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod. V průběhu výstavby budou důsledně realizována opatření zabraňující kontaminaci povrchových či podzemních vod, půdního a horninového prostředí. Tato opatření jsou součástí projektové dokumentace stavby a jsou uvedena v závěru kap. B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Fáze provozu

Splaškové vody

Během provozu SOKP 511 se nepředpokládá vznik splaškových odpadních vod.

Dešťové vody

Základním principem odvodnění silničního tělesa SOKP 511 je odvedení dešťových vod ze zpevněné části komunikace a z přilehlého nezpevněného terénu (svahy zářezu) do dešťové gravitační kanalizace a dále přes havarijní jímku, předčisticí zařízení (dešťová usazovací nádrž s koalescenčním odlučovačem ropných látek) a retenční nádrž do recipientu.

Retenční nádrže jsou navrženy otevřené zemní nebo podzemní a budou umístěny v blízkosti navržené komunikace před zaústěním dešťové kanalizace do příslušného vodního toku.

Nadzemní retenční nádrže (SO 306.1, SO 307.1 a SO 307.2) budou realizovány jako rybníky se sypanou zemní hrází a budou vybaveny odtokovým objektem, jehož součástí bude regulace odtoku, např. vírovým ventilem. Dále bude součástí nádrže bezpečnostní přeliv.

Podzemní retenční nádrže jsou navrženy v rámci SO 341.1, SO 341.3, SO 343.1, SO 343.2, SO 344 a SO 345. Před vtokem do podzemní retenční nádrže bude realizována usazovací šachta s odtokem z perforovaného potrubí do distribučního potrubí retence.

V rámci SO 342.1 a SO 342.2 je navržena kaskáda nádrží, které budou umístěny v polích mezi podporami mostu Dubeč. Tento návrh byl proveden jako opatření na ochranu přírodní památky Litožnice k zachytávání kontaminovaných vod chloridovými ionty. Vody budou v retenčních nádržích zachytávány v průběhu celého zimního období. V období, kdy je možné předpokládat průtoky nekontaminované ionty Cl z ploch komunikace, bude následně zahájeno kontinuální řízené vypouštění. Pro možné vypouštění dešťových srážek v zimním období, bude před retenčními nádržemi B a C osazen rozdělovací objekt, který bude v závislosti na typu srážek v zimním období (znečištěné ionty Cl/ neznečištěné ionty Cl) odtok směřovat buď do retenčních nádrží nebo obtokem přímo do recipientu.

V případě, že průtoky v Říčanském potoce budou nízké a dlouhodobě neumožní vypouštění vod znečištěných chloridy z kaskády retenčních nádrží a bude tak v případě extrémních sněhových srážek hrozit úplné naplnění navržených retenčních nádrží, bude pro vytvoření rezervního objemu část znečištěných vod z kaskády retenčních nádrží odčerpána a zneškodněna v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Případně je při riziku úplného naplnění nádrží možné za přítomnosti správce toku zjištění okamžitého průtoku v toku hydrometrováním, zjištění obsahu chloridů a následné stanovení přípustného prázdního průtoku.

V následující tabulce je uveden soupis stok s retenčními a dešťovými usazovacími nádržemi a jejich recipienty.

Tabulka 22 Soupis stok na komunikaci, retenčních a dešťových usazovacích nádrží a dotčených recipientů

Odvodňovací systém (stoka)	Stavební objekt retenční a dešťové usazovací nádrže	Recipient
A1 (SO 301.1)	DUN A1, RN A1 (SO 341.1)	Bezejmenná vodoteč – levostranný přítok Říčanského potoka
A2 (SO 301.2)	DUN A2, RN A2 (SO 341.2)	Bezejmenná vodoteč – levostranný přítok Říčanského potoka
A3 (SO 301.3)	DUN A3, RN A3 (SO 341.3)	Přítok Rokytky – vtok do Počernického rybníka
B (SO 302.1)	DUN B, RN B (SO 342.1)	Říčanský potok
C (SO 302.2)	DUN C, RN C (SO 342.2)	Říčanský potok
D (SO 303.1)	DUN D, RN D (SO 343.1)	Bezejmenná vodoteč – pravostranný přítok Říčanského potoka
E (SO 303.2)	DUN E, RN E (SO 343.2)	Bezejmenná vodoteč – pravostranný přítok Říčanského potoka
F (SO 304)	DUN F, RN F (SO 344)	Bezejmenná vodoteč – levostranný přítok Rokytky
G (SO 305)	DUN G, RN G (SO 345)	Bezejmenná vodoteč – levostranný přítok Rokytky
H (SO 306.1)	DUN H, RN H (SO 346.1)	Říčanský potok
I (SO 306.2)	DUN I, RN I (SO 346.2)	Říčanský potok
J (SO 307.1)	DUN J, RN J (SO 347.1)	Pitkovický potok
K (SO 307.2)	DUN K, RN K (SO 347.2)	Pitkovický potok

Samostatně je řešeno nakládání s dešťovými vodami z tunelů na předmětném úseku stavby. Dešťové vody z tunelu „Na Vysoké“ budou sváděny do dešťové kanalizace, která bude před portálem tunelu

rozvětvena do dvou větví DN 400 a za jižním portálem tunelu budou po napojení stoky H svedeny do ukladňovací nádrže. Z ukladňovací nádrže voda je dále odváděna přes DUN do nadzemní RN.

Nakládání s dešťovými vodami z tunelu „Dubeč“ je řešeno podobně jako v tunelu „Na Vysoké“. Za severním portálem jsou však větve dešťové kanalizace svedeny do ukladňovací nádrže v prostoru za mostem přes údolí Říčanského potoka. Z ukladňovací nádrže voda je dále odváděna přes DUN a kaskádu RN do Říčanského potoka.

Balastní odpadní vody z tunelů budou odváděny do drenáže DN 150 mm, která bude propojena s dešťovou kanalizací příčnými pery v místě revizních šachet.

Výpočet odvodnění pro navrhovaný stav

Podrobný popis způsobu odvodnění komunikace je uveden v kapitole B. I. 6. dokumentace EIA.

V podrobné hydrotechnické studii odvodnění SOKP 511 (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., říjen 2007) byl proveden výpočet množství dešťových vod, které bude nutné odvést z nově vzniklé zpevněné plochy SOKP 511 a na základě kterého je navržena kapacita trubního systému kanalizace a retenčních nádrží.

K odvádění dešťových vod z komunikace SOKP 511 je navržena dešťová kanalizace. Řešené území bylo rozděleno na dílčí povodí odvodňované kmenovými stokami. V návrhu povodí kmenových stok byla velká pozornost věnována rozdělení odtoku ze zájmového území do co největšího počtu recipientů z důvodu decentralizace odtoku. Jednotlivá povodí kmenových stok jsou navržena tak, aby v maximální možné míře odpovídala povodím jednotlivých vodotečí.

Optimalizace trubní sítě byla provedena dynamickým výpočtem odtoku ze zájmového území na základě sestavení matematického modelu neustáleného povrchového odtoku a neustáleného proudění trubní sítě. Vytvoření dynamického výpočtu bylo provedeno ve dvou krocích – výpočet povrchového odtoku z dílčích zvolených částí území do odpovídajícího uzlového bodu a následné modelování průtoku kanalizační sítě (součástí výpočtu trubní sítě byl i výpočet plnění a prázdnění RN).

Pro optimalizaci návrhu dešťové kanalizace komunikace byl proveden výpočet pro 15ti minutovou srážku o intenzitě 93,3 l/s/ha. Chování optimalizované kanalizační sítě pak bylo prověřeno výpočtem pro 15ti minutovou srážku o vyšší intenzitě, a to 164 l/s/ha.

Na základě těchto modelových výpočtů byly stanoveny objemy retenčních nádrží, které jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 23 Vypočtené hodnoty návrhu retenčních objektů

Retenční nádrž na stoce		Objem (m ³)	Plocha (m ²)	Výška plnění (m)	T / rok
RN A1		4 302	1 800	2,39	500
RN A2		808	808	1	10
RN A3		1 500	1 500	1	10
RN B	RN Ba	1 621	675,6	2,40	20
	RN Bb	2 511	1 068	2,00	20
RN C	RN Ca	1 975	633	3,33	500
	RN Cb	1 912	633	3,02	500
	RN Cc	1 772	633	2,80	500
RN D		3 426	1 914	1,79	20
RN E		2 968	2 690	1,12	20
RN F		14 511	4 194	3,46	500
RN G		4 081	1 308	3,12	20
RN H		1 830	732	2,50	500

Retenční nádrž na stoce	Objem (m ³)	Plocha (m ²)	Výška plnění (m)	T / rok
RN I	19 402	7 669	2,53	500
RN J	2 736	1 824	1,50	100
RN K	3 666	1 824	2,01	500

Pozn. k tabulce: T = doba opakování bezpečně zachytitelné srážky za rok

Umístění navržených dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží je patrné z výkresů č. 2 – 4 v příloze č. 16 dokumentace EIA (Koordinační situace – díl A až C).

Podzemní vody

Úroveň hladiny podzemní vody ve vybraných existujících hydrogeologických vrtech v blízkosti trasy předmětného záměru byla ověřena v rámci studie vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), čl. 4, odst. 7 (GEOoffice, s.r.o., listopad 2016), která tvoří přílohu č. 14 dokumentace EIA. Zaznamenaná úroveň hladiny podzemní vody se pohybuje v úrovni 1,05 – 11,86 m pod terénem.

Stavba SOKP je vedena v násypch, zářezích a dvou tunelech. Hladinu podzemní vody tak mohou ovlivnit pouze zářezy a tunely v částech, kdy bude založení stavby zasahovat pod hladinu podzemní vody. Jako nejzásadnější zásahy v rámci stavby SOKP 511 se v tomto ohledu jeví tunel Dubeč, tunel Na Vysoké a zářez v km 73,500 – 75,580.

V úseku km 73,500 – 75,580 i v tunelových komplexech jsou z důvodu vedení nivelety komunikace na úrovni, resp. těsně pod úrovní hladiny podzemní vody navrženy drenážní řady (SO 310). Tyto drenáže jsou zaústěny do dešťové kanalizace přes ukliďovací jímku do DUN, následně do RN a dále do vodních toků Říčanského a Pitkovického potoka.

Z důvodu navržení vhodného a kapacitního systému drenáží a pro odhad přítoku podzemní vody do drenáží byly provedeny hydrotechnické výpočty (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., říjen 2007) a zpracovány studie Hydrogeologický a hydrologický průzkum zářezu v km 73,400 – 75,350 (Stavební geologie – GEOTECHNIKA, a.s., říjen 2006) a Hydromonitoring v km 73,4 – 75,500 (Samson Praha, spol. s r.o., prosinec 2009).

Výpočet přítoků do drenáží byl proveden pro následující předpokládané vzdálenosti dosahu ovlivnění drenáží (R), a to 30 a 40 m. V rámci hydrogeologického a hydrologického průzkumu bylo upozorněno na pravděpodobnost nárůstu hladin podzemní vody. Proto byla pro výpočty stanovena dostatečná a bezpečná hranice nárůstu HPV max. 2 m a ve výpočtech se uvažovalo s třemi variantami nárůstu hladiny podzemní vody (N) 0 m, 1 m a 2 m. Uvedené varianty byly dále řešeny pro pravostranný i levostranný přítok (P a L) do zářezu.

V následující tabulce jsou uvedeny výsledné hodnoty výpočtu.

Tabulka 24 Výsledné hodnoty pravostranných, resp. levostranných přítoků do zářezu

N	Q _x			
	X~P30 (l.s ⁻¹)	X~L30 (l.s ⁻¹)	X~P40 (l.s ⁻¹)	X~L40 (l.s ⁻¹)
0 m	0,26	2,30	0,21	1,99
1 m	0,80	4,08	0,59	3,41
2 m	3,48	9,45	2,54	7,61

Zdroj: Hydrotechnická studie, příloha č. 3. 1. Výpočet přítoku do drenáže, Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., říjen 2007

Na základě provedených hydrotechnických výpočtů bylo doporučeno uvažovat s přítoky podzemních vod do zářezu v ustálených podmínkách s průměrnou hodnotou 15 l.s⁻¹.

S těmito přítoky bylo následně uvažováno při návrhu dimenzování kapacity kanalizace stavby SOKP 511, dešťových usazovacích a retenčních nádrží.

Oplachové odpadní vody

Oplachové odpadní vody budou vznikat pouze v minimálním množství, a to v souvislosti s údržbou komunikace.

Při mytí tunelů (cca 2x ročně) vzniknou odpadní vody, které budou stékat do šterbinového žlabu, uloženého do hrany vozovky. Tento žlab bude odvádět veškerou odpadní vodu z celé délky tunelu a bude napojen na trubní vedení DN 300, kterým budou tyto vody odvedeny do samostatné jímky (5 m³) umístěné poblíž provozního objektu tunelu. K této jímce bude umožněn příjezd za účelem jejího čerpání.

B. III. 3. Odpady

Nakládání s odpady se řídí zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“) a navazujícími a upřesňujícími právními předpisy. Zařazování odpadu se provádí dle vyhlášky č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

V následující kapitole jsou uvedeny předpokládané kategorie a druhy odpadů vznikající ve fázi výstavby a provozu záměru a způsob nakládání s jednotlivými druhy odpadů. Původce odpadů je povinen vznikající odpady třídit na jednotlivé druhy a kategorie odpadů a takto utříděné druhy odpadů předávat do vlastnictví pouze osobám k tomu oprávněným.

Odpady vznikající ve fázi výstavby

Podskupiny 08 01, 08 02 a 08 04: Zbytky barev, lepidel a těsnících materiálů, které budou vznikat převážně v průběhu výstavby. V této skupině mohou vznikat jak nebezpečné, tak ostatní odpady podle použité technologie a materiálů. Pokud již nebudou použité materiály jinak využitelné, budou shromažďovány v uzavíratelných nádobách a podle potřeby a skutečných vlastností budou odváženy k odstranění. Ostatní odpady 12 01 01, 12 01 02, 12 01 03, 12 01 13 lze ukládat na skládkách S – OO. Nebezpečný odpad bude ukládán na skládku NO.

Skupina 12: Při zpracování a použití kovových materiálů mohou vznikat piliny a třísky železných i neželezných kovů a odpady ze svařování, řezání, broušení apod. V případě vzniku většího množství budou tyto odpady řazeny do druhu 12 01 01, 12 01 02, 12 01 03, 12 01 13. Kovový materiál bude odvážen do sběrných surovin.

Skupina 13: Použitím stavebních strojů mohou vznikat „vyjeté“ a upotřebené oleje. Z provozu kompresorů mohou vznikat olejové chlorované nebo nechlorované emulze. Jedná se převážně o nebezpečné odpady podskupiny 13 01 – Odpadní hydraulické oleje a podskupiny 13 02 – Odpadní motorové, převodové a mazací oleje. Konkrétní zařazení do druhu je závislé na výběru uživatele stavební techniky. Odpadní oleje patří podle zákon o odpadech mezi „vybrané výrobky“, kdy po jejich využití se stávají odpady. Nakládání s nimi je v zákoně upraveno speciálními podmínkami. Původci těchto odpadů jsou vázáni podmínkami uvedenými zejména v § 29 odst. 1 zákona o odpadech.

Upotřebené oleje budou shromažďovány ve speciálních kontejnerech a v záchytných vanách na určeném místě a budou odevzdávány k recyklaci oprávněné osobě. Nejpravděpodobněji však bude údržba techniky prováděna u specializované firmy mimo staveniště.

Podskupina 14 06: Zbytky organických rozpouštědel a ředidel budou vznikat při ředění barev, popř. čistění materiálů. Může se jednat rovněž o pevné látky znečištěné rozpouštědly. Jde o odpad 14 06 02 N, 14 06 03 N. Vzhledem k tomu, že se jedná o nebezpečný odpad, budou nevyužitelné zbytky shromažďovány v uzavíratelné nádobě na zachytých vanách a následně odváženy k recyklaci či odstranění některé z oprávněných osob, popř. odstraněny ve spalovně nebezpečných odpadů.

Podskupina 15 01: Zahrnuje obaly, které mohou vznikat v souvislosti se zásobováním v průběhu výstavby. Jedná se o papírové a lepenkové obaly, plastové, dřevěné, kovové, kompozitní, směsné, skleněné a textilní obaly patřící do kategorie „ostatní“.

Kromě toho mohou vznikat obaly znečištěné nebezpečnými látkami, popř. prázdné kovové tlakové nádoby (15 01 10 N, 15 01 11 N), které patří do nebezpečných obalů. Kvalitativní i kvantitativní specifikace převažujících druhů odpadů této podskupiny je velmi obtížná, protože bude závislá na výběru konkrétního dodavatele. Po vyprázdnění budou nevratné obaly tříděny a předávány přednostně k následnému využití, recyklaci nebo odstranění. Obaly znečištěné nebezpečnými látkami budou předány oprávněné osobě.

Podskupina 15 02: Tyto odpady budou vznikat zejména v rámci realizace stavby. Jedná se o absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy, a to buď znečištěné nebezpečnými látkami – kategorie 15 02 02 N nebo neznečištěné nebezpečnými látkami – kategorie 15 02 03. Místem shromažďování tohoto nebezpečného odpadu budou sběrné nádoby, které budou současně transportním obalem. Odpad bude skladován na zabezpečeném místě, a dále bude podle potřeby odvážen k odstranění do spalovny nebezpečných odpadů. Ostatní odpad by měl být přednostně využíván jako vytríděný odpad textilního materiálu.

Podskupina 16 01: Tato podskupina zahrnuje opotřebované pneumatiky – druh 16 01 03. Ty mohou vznikat v souvislosti s provozem dopravních stavebních strojů. Odpad bude předáván oprávněné osobě. Kromě toho vhodné odstranění (recyklaci) tohoto odpadu musí zajistit podle § 38 zákona o odpadech „povinná osoba“, která výrobek vyrábí, popř. dováží. Tato činnost bude zajišťována dodavateli, obměna pneumatik bude probíhat mimo staveniště.

Podskupina 16 06: V rámci provozu stavebních strojů mohou vznikat upotřebené nefunkční autobaterie (olověný akumulátor, 16 06 01 N). Původcem tohoto odpadu budou pravděpodobně převážně dodavatelské firmy. Přesto v případě vzniku tohoto odpadu na staveništi budou akumulátory shromažďovány v normalizované nádobě v místě určeném pro shromažďování odpadu. Povinností výrobce, popř. dovozce je podle § 38 zákon o odpadech zpětný odběr použitých akumulátorů.

Skupina 17: Jedná se o stavební odpad, který bude v největší míře obsahovat asfaltové směsi obsahující dehet (17 03 01 N) a asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 – živičný kryt – asfalt bez dehtu (17 03 02 N). Je vhodné zajistit recyklaci daného odpadu a následně jej využít při dalších stavebních činnostech nebo jej pak případně uložit na příslušnou skládku.

Větší kusy využitelných materiálů by měly být vytríděny a zařazeny do jednotlivých druhů stavebního odpadu skupiny 17. Vytríděny by měly být rovněž možné nebezpečné odpady. Zbytková část za předpokladu, že neobsahuje nebezpečné látky, může být zařazena jako směsný stavební odpad (17 09 04), který bude shromažďován na staveništi, např. ve vanových kontejnerech a následně odvážen na skládky.

Ve fázi výstavby bude vznikat odpad kategorie 17 01 01 – beton, který bude uložen na skládku a 17 01 07 – Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06. Za nebezpečný odpad jsou považovány odpady znečištěné nebezpečnými látkami, které se řadí

např. do kategorie 17 01 06 N. Odpady budou předány oprávněné osobě k recyklaci, popř. k jinému způsobu odstranění.

Z nebezpečných odpadů se ve stavebním odpadu mohou dále vyskytovat zbytky izolačních materiálů obsahující dehet (17 03 03 N), popř. jiné nebezpečné látky (17 06 01 N, 17 06 03 N, 17 06 05 N). Odpady budou předány oprávněné osobě a uloženy na skládce nebezpečných odpadů.

V případě znečištění zeminy nebezpečnými látkami (např. vyteklý olej či palivo ze stavebních mechanismů) půjde o nebezpečný odpad 17 05 03 N, který by měl být přednostně dekontaminován v zařízeních k tomu určených, jinak bude uložen na skládku nebezpečných odpadů.

V rámci realizace stavby bude vznikat směsný stavební odpad 17 09 03 N (Jiné stavební a demoliční odpady, včetně směsných stavebních a demoličních odpadů obsahující nebezpečné látky) a 17 09 04 (Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03), který bude shromažďován na staveništi, např. ve vanových kontejnerech a následně recyklován či ukládán na skládku.

Stavba si možná vyžádá přeložky inženýrských sítí. Předpokládá se tak vznik malého množství odpadů z kabelů (17 04 11) a odpadních kovů. Odpadní kovy budou předány k recyklaci do výkupu barevných kovů.

Podskupina 19 13: Při čerpání odpadní vody ze stavební jámy bude docházet k předčištění pomocí usazovacích jímek, ve kterých bude voda zbavena nečistot. Bude tak vznikat druh odpadu 19 13 06 Kaly ze sanace podzemní vody neuvedené pod číslem 19 13 05. Kaly budou následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou.

Skupina 20: Jedná se o komunální odpady, včetně složek z odděleného sběru. V rámci realizace stavby bude vznikat v její závěrečné fázi v rámci sadových úprav menší množství dalšího odpadu z podskupiny 20 02, který může být použit do zásypu, popř. bude využit jinde nebo bude uložen podobně jako výkopová zemina (20 02 02) nebo kompostován (20 02 01).

Z provozu zařízení staveniště bude vznikat drobný odpad s katalogovým číslem 20 03 01 – směsný komunální odpad. Jeho množství bude závislé především na počtu pracovníků činných na stavbě. Vzniklý směsný komunální odpad bude tříděn, zejména papír a lepenka (20 01 01), sklo (20 01 02), plasty (20 01 39).

Odpad z chemických toalet 20 03 04 bude smluvně odstraňován podle použité technologie.

Nebezpečné odpady vznikající v souvislosti s výstavbou budou shromažďovány na vyhrazených místech odděleně, ve speciálních nepropustných kontejnerech a nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Uvedené odpady budou předávány k odstranění oprávněné osobě, která má povolení k nakládání s tímto druhem odpadů dle § 4 a 12 zákona o odpadech.

Tabulka 25 Seznam druhů odpadů vznikajících při výstavbě

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
08	Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání nátěrových hmot (barev, laků a smaltů), lepidel, těsnicích materiálů a tiskařských barev	
<i>08 01</i>	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce, používání a odstraňování barev a laků</i>	
<i>08 02</i>	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání ostatních nátěrových hmot (včetně keramických materiálů)</i>	
<i>08 04</i>	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání lepidel a těsnicích materiálů</i>	

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
	<i>(včetně vodotěsnících výrobků)</i>	
12	Odpady z tváření a z fyzikální a mechanické povrchové úpravy kovů a plastů	
<i>12 01</i>	<i>Odpady z tváření a z fyzikální a mechanické povrchové úpravy kovů a plastů</i>	
12 01 01	Piliny a třísky železných kovů	O
12 01 02	Úlet železných kovů	O
12 01 03	Piliny a třísky neželezných kovů	O
12 01 13	Odpady ze svařování	O
13	Odpady olejů a odpady kapalných paliv (kromě jedlých olejů a odpadů uvedených ve skupinách 05, 12 a 19)	
<i>13 01</i>	<i>Odpadní hydraulické oleje</i>	
<i>13 02</i>	<i>Odpadní motorové, převodové a mazací oleje</i>	
14	Odpadní organická rozpouštědla, chladicí a hnací média (kromě odpadů uvedených ve skupinách 07 a 08)	
<i>14 06</i>	<i>Odpadní organická rozpouštědla, chladicí média a hnací média rozprašovačů pěn a aerosolů</i>	
14 06 02	Jiná halogenovaná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	N
14 06 03	Jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	N
15	Odpadní obaly; absorpční činidla, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené	
<i>15 01</i>	<i>Obaly (včetně odděleně sbíraného komunálního obalového odpadu)</i>	
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
15 01 05	Kompozitní obaly	O
15 01 06	Směsné obaly	O
15 01 07	Skleněné obaly	O
15 01 09	Textilní obaly	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N
15 01 11	Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlakových nádob	N
<i>15 02</i>	<i>Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy</i>	
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
16	Odpady v tomto katalogu jinak neurčené	
<i>16 01</i>	<i>Vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (včetně stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby (kromě odpadů uvedených ve skupinách 13, 14 a v podskupinách 16 06 a 16 08)</i>	
16 01 03	Pneumatiky	O
<i>16 06</i>	<i>Baterie a akumulátory</i>	
16 06 01	Olověné akumulátory	N
17	Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)	
<i>17 01</i>	<i>Beton, cihly, tašky a keramika</i>	
17 01 01	Beton	O
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02	<i>Dřevo, sklo a plasty</i>	
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N
17 03	<i>Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu</i>	
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04	<i>Kovy (včetně jejich slitin)</i>	
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 04	Zinek	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N
17 04 10	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	N
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05	<i>Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení, vytěžená jalová hornina a hlušina</i>	
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 06	<i>Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu</i>	
17 06 03	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	N
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O
17 08	<i>Stavební materiály na bázi sádry</i>	
17 08 02	Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod č. 17 08 01	O
17 09	<i>Jiné stavební a demoliční odpady</i>	
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
19	Odpady ze zařízení na zpracování (využívání a odstraňování) odpadu, z čistíren odpadních vod pro čištění těchto vod mimo místo jejich vzniku a z výroby vody pro spotřebu lidí a vody pro průmyslové účely	
19 13	<i>Odpady ze sanace zeminy a podzemní vody</i>	
19 13 06	Kaly ze sanace podzemní vody neuvedené pod číslem 19 13 05	O
20	Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů), včetně složek z odděleného sběru	
20 01	<i>Složky z odděleného sběru (kromě odpadů uvedených v podskupině 15 01)</i>	
20 01 01	Papír a lepenka	O
20 01 02	Sklo	O
20 01 10	Oděvy	O
20 01 11	Textilní materiály	O
20 01 39	Plasty	O
20 02	<i>Odpady ze zahrad a parků (včetně hřbitovního odpadu)</i>	
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
20 02 02	Zemina a kameny	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03	<i>Ostatní komunální odpady</i>	
20 03 01	Směsný komunální odpad	O
20 03 04	Odpad ze septiků a žump	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

Je žádoucí, aby při stavební činnosti byly používány postupy, které jsou plně v souladu zejména s požadavky § 10 a § 9a zákona o odpadech zaměřené na předcházení vzniku odpadů a přednostní využívání odpadů.

Provozovatel stavby je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39 odst. 1 zákona o odpadech a v případě produkce více než 100 kg nebezpečného nebo 100 t ostatního odpadu posílat každoročně hlášení o produkci odpadů dle § 39, odst. 2 zákona.

S veškerými stavebními odpady bude nakládáno dle Metodického návodu odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi, který byl zveřejněn ve Věstníku Ministerstva životního prostředí (ročník XVIII, částka 3) v březnu roku 2008.

Odpad bude na staveništi tříděn. Dále bude ukládán buď přímo na transportní vozidla, nebo do kontejnerů umístěných na ploše staveniště pro následný odvoz. Přednostně budou odpady dále využity (stavební recyklát, dřevní hmota, železo). Materiálové využití bude mít přednost před jejich uložením na skládku nebo jiným využitím odpadů. Odpady budou předány pouze osobám, které jsou dle zákona o odpadech k jejich převzetí oprávněny.

Ke shromažďování jednotlivých druhů odpadů vytvoří dodavatel stavby potřebné podmínky. Nebezpečné odpady budou shromažďovány na vyhrazených místech odděleně, ve speciálních nepropustných kontejnerech a nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Uvedené odpady budou předávány firmě, která má oprávnění k nakládání s tímto druhem odpadů dle § 4 a 12 zákona o odpadech.

Ke kolaudaci stavby budou následně předloženy doklady o způsobu odstranění odpadů ze stavební činnosti, pokud jejich další využití na stavbě není možné a evidence odpadů ze stavby.

Odpady vznikající ve fázi provozu

Při provozu záměru budou odpady vznikat v omezené míře při úklidu a údržbě dálnice, a to především při těchto činnostech:

- úklid vozovek,
- úklid a údržba tunelů,
- zimní údržba,
- sekání trávy na krajnicích a kolem příkopů,
- seřezávání dřevin,
- čištění stok a dešťových vpustí,
- drobné úpravy vozovky a svahů silnice,
- odstraňování následků havárií apod.

Skupina 06: Posypové soli používané na údržbu silnic v zimním období se řadí do druhu 06 03 14 Pevné soli a roztoky neuvedené pod čísly 06 03 11 a 06 03 13. Doporučené koncové zařízení k odstranění - zabezpečená skládka odpadů typu S-OO.

Skupina 13: Z obslužné dopravy údržby mohou vznikat „vyjeté“ a upotřebené oleje. Jedná se převážně o nebezpečné odpady podskupiny 13 01 – Odpadní hydraulické oleje a podskupiny 13 02 – Odpadní motorové, převodové a mazací oleje. Odpadní oleje patří podle zákona o odpadech mezi „vybrané výrobky“, po využití se stávají odpady. Nakládání s nimi je v zákoně upraveno speciálními podmínkami. Původci těchto odpadů jsou vázáni podmínkami uvedenými zejména v odst. 1 § 29 zákona o odpadech.

Podskupina 15 02: Tyto odpady budou vznikat částečně také v rámci údržby. Jedná se o absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy, a to buď znečištěné nebezpečnými látkami – kategorie 15 02 02 N nebo neznečištěné nebezpečnými látkami – kategorie 15 02 03. Místem shromažďování tohoto nebezpečného odpadu budou sběrné nádoby, které budou současně transportním obalem. Odpad bude skladován na zabezpečeném místě, a dále bude podle potřeby odvážen k odstranění do spalovny nebezpečných odpadů. Ostatní odpad by měl být přednostně využíván jako vytríděný odpad textilního materiálu.

Podskupina 16 01: Tato podskupina zahrnuje opotřebované pneumatiky – kategorie 16 01 03. Odpad bude předáván oprávněné osobě. Kromě toho vhodné odstranění (recyklaci) tohoto odpadu musí zajistit podle § 38, zákona o odpadech „povinná osoba“, která výrobek vyrábí, popř. dováží.

Skupina 20: Při údržbě zeleně za provozu bude vznikat biologicky rozložitelný odpad (20 02 01 Biologicky rozložitelný odpad), příp. jiný biologicky nerozložitelný odpad (20 02 03). Předpokládá se prořez dřevin, opad listů atd. Odpad by měl být předáván oprávněné osobě k biodegradaci (kompostování). Tento odpad je možno umisťovat do jednorázově umístěného velkoobjemového kontejneru.

Odpad z čištění a úklidu komunikací po uvedení stavby do provozu se obvykle řadí do druhu 20 03 03 Uliční smetky. Stanou se součástí směsného komunálního odpadu.

Odpady charakteru „N“ (nebezpečný) se běžně při provozu záměru nebudou vyskytovat, případný odpad tohoto charakteru (z údržby a servisu dálnice) bude odstraněn smluvně, přímo firmou zajišťující servis a údržbu, která odpad okamžitě v rámci servisu odveze. Všechny odpady budou na základě smluv odstraněny oprávněnými osobami, které mají povolení k nakládání s odpady.

Tabulka 26 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících ve fázi provozu

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
06	Odpady z anorganických chemických procesů	
06 03	Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání solí a jejich roztoků a oxidy kovů	
06 03 14	Pevné soli a roztoky neuvedené pod čísly 06 03 11 a 06 03 13	O
13	Odpady olejů a odpady kapalných paliv (kromě jedlých olejů a odpadů uvedených ve skupinách 05, 12 a 19)	
13 01	Odpadní hydraulické oleje	
13 02	Odpadní motorové, převodové a mazací oleje	
15	Odpadní obaly; absorpční činidla, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené	
15 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy	
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
16	Odpady v tomto katalogu jinak neurčené	
16 01	<i>Vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (včetně stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby (kromě odpadů uvedených ve skupinách 13, 14 a v podskupinách 16 06 a 16 08)</i>	
16 01 03	Pneumatiky	O
16 01 04	Autovraky	N
17	Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)	
17 04	<i>Kovy (včetně jejich slitin)</i>	
17 04 05	Železo a ocel	O
17 05	<i>Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení, vytěžená jalová hornina a hlšina</i>	
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
20	Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů), včetně složek z odděleného sběru	
20 02	<i>Odpad ze zahrad a parků (včetně hřbitovního odpadu)</i>	
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03	<i>Ostatní komunální odpady</i>	
20 03 03	Uliční smetky	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

Provozovatel záměru bude nakládat se vznikajícím odpadem v souladu se schváleným Plánem odpadového hospodářství hl. m. Prahy a Středočeského kraje tak, aby splnil všechny relevantní cíle a opatření v těchto dokumentech obsažené.

Ve fázi provozu budou odpady předány do vlastnictví pouze právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu nebo využití nebo odstranění určeného druhu odpadu, nebo osobě, která je provozovatelem zařízení podle § 14 odstavce 1 zákona č. 185/2001 S., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

Ve fázi provozu SOKP 511 bude zajišťován úklid vozovky a přilehlých prostor (údržba zeleně).

Zvýšený důraz bude kladen především na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů, údržbu sjízdnosti.

V případě úniku ropných látek do okolí budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou bude zacházeno podle zákona o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů. Dále budou zajištěny vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.

Shrnutí

Produkci odpadů lze očekávat především ve fázi výstavby záměru. Přesné množství některých druhů odpadů vznikajících při výstavbě není možné v současné fázi projektových příprav specifikovat. Většina těchto údajů bude známa až po určení zhotovitele stavby a po podrobném určení technologie výstavby.

Lze konstatovat, že celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neohroží životní prostředí.

B. III. 4. Ostatní

B. III. 4. 1. Hluk

Zdroje hluku lze v souvislosti s navrženým záměrem SOKP 511 očekávat ve fázi výstavby i provozu.

Pro vyhodnocení zdrojů hluku bylo zpracováno Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), které tvoří samostatnou přílohu č. 4 předkládané dokumentace EIA. Cílem akustického posouzení bylo vyhodnocení vlivu výstavby a provozu plánovaného záměru SOKP 511 na akustickou situaci.

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru je možné definovat následující zdroje hluku.

Fáze výstavby

Zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby záměru. Jde tedy o bodové a liniové zdroje hluku. Dopravní prostředky pro dovoz a odvoz materiálů vytvářejí svým provozem liniové typy zdrojů hluku, ostatní zařízení rozmístěná po stavbě tvoří bodové zdroje hluku.

Následující tabulka uvádí stroje typické pracovní skupiny, která bude nasazena v trase liniové stavby. Níže uvedené nasazení stavebních strojů bylo v rámci provedeného výpočtu v Akustickém posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), které je přílohou č. 4 předkládané dokumentace EIA, uvažováno u každé z nejbližších hodnocených obcí.

Tabulka 27 Seznam strojů používaných při stavební činnosti SOKP 511 a jejich akustický tlak A

Charakteristika činnosti na staveništi	Zdroje hluku	Počet kusů	Hladina akustického výkonu [dB]	Doba provozu strojů a zařízení
Zemní práce a odhumusování	grejdr	2	107	10 h
	buldozer	2	112	
	kolové rýpadlo	4	101	
	kolový nakladač	4	105	
	nákladní vozidlo	20 jízd/1 h (jedním směrem)		
Ukládání gabionů	autojeřáb	1	102	10 h
	nákladní vozidlo	3 jízdy/1 h (jedním směrem)		
Betonové konstrukce vč. PHS a tunelů	autojeřáb	2	102	10 h
	čerpadlo na beton	2	94	
	pilotovací souprava	3	112	
	nákladní vozidlo	2 jízdy/1 h (jedním směrem)		
Pokládka vozovky	grejdr	2	107	10 h
	finišer	1	107	
	nákladní vozidlo	3 jízdy/1 h (jedním směrem)		

Intenzity obslužné staveništní dopravy jsou uvedeny v kapitole B. II. 4 předkládané dokumentace EIA.

Opatření pro minimalizaci vlivu hluku ze stavební činnosti jsou uvedena v kapitole B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Fáze provozu

Liniové zdroje

Provoz na komunikacích v řešeném území (viz obrázek 1 v Úvodu dokumentace EIA) je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován vozidly pohybujícími se po těchto komunikacích. Emisní charakteristikou a tedy akustickým výstupem z liniového zdroje hluku (komunikace) jsou zdrojové funkce, které charakterizují akustickou situaci v referenční vzdálenosti od komunikace ($L_{Aeq,T}$ ve vzdálenosti 7,5 m od osy krajního jízdního pruhu komunikace).

Z důvodu vyhodnocení vlivu záměru na akustickou situaci v širším zájmovém okolí byl v Akustickém posouzení (příloha č. 4 dokumentace EIA) proveden též výpočet a porovnání hlukových emisí u významných pozemních komunikací mimo rozsah hodnoceného území (např. ulice 5. května, Spořilovská, Brněnská, Jižní spojka, SOKP 510 atd.), kde provoz na těchto komunikacích může být významněji ovlivněn realizací SOKP 511. Výsledky výpočtu a porovnání hlukových emisí u významných pozemních komunikací ve výhledovém stavu v roce 2025 bez záměru, v roce 2025 se záměrem a v roce 2040+ se záměrem uvádí následující tabulka.

Tabulka 28 Porovnání emisní situace z provozu silniční dopravy na komunikacích mimo hodnocené území

Komunikace	Úsek	L _{Aeq,T} ve vzdálenosti 7,5 m od osy krajního jízdního pruhu komunikace [dB]						Příspěvek vlivem zprovoznění záměru v roce 2025	
		Stav v roce 2025 bez záměru		Stav v roce 2025 se záměrem		Stav v roce 2040+ se záměrem			
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
5. května	Kongresová - Lounských	69,2	62,5	69,1	62,5	67,8	61,4	-0,1	0,0
5. května	Vyskočilova - Jižní spojka	72,4	65,3	72,5	65,4	71,7	64,7	0,1	0,1
Spořilovská	Severovýchodní I - Türkova	74,0	68,3	71,0	64,5	71,0	64,5	-3,0	-3,8
Brněnská	Spořilovská - Chilská	79,9	73,5	78,6	71,5	78,5	71,5	-1,3	-2,0
Türkova	Pod Chodovem – Květnového vítězství	69,3	62,3	68,6	61,8	68,9	62,1	-0,7	-0,5
Jižní spojka	Spořilovská - V Korytech	79,4	73,3	78,0	71,2	78,3	71,5	-1,4	-2,1
SOKP 510	Chlumecká - D11	77,3	72,6	78,2	73,3	78,8	73,9	0,9	0,7
SOKP 512	MUK Vestec - II/603	78,0	73,5	78,5	74,0	77,6*	73,1*	0,5	0,5
						78,8*	74,0*		
SOKP 513	Libušská - Komořanská	79,1	73,9	79,3	74,2	79,2	73,9	0,2	0,3
Strakonická	Dostihová - Výpadová	72,3	66,0	72,0	65,8	72,3	66,0	-0,3	-0,2
Městský okruh (Bubenečský tunel)	Letná - Troja	78,6	71,4	78,4	71,2	78,6	71,3	-0,2	-0,2
V Holešovičkách	Pelc Tyrolka - Vychovatelna	72,1	65,0	71,9	64,8	70,8	63,8	-0,2	-0,2
Vysočanská radiála	Kbelská - Budovatelská	77,0	71,8	77,5	72,2	76,6	70,1	0,5	0,4

* v dlouhodobém výhledu 2 úseky (nová MÚK s D3)

Plošné, bodové zdroje

Posuzovaný záměr nezahrnuje žádné trvalé bodové ani plošné zdroje hluku.

B. III. 4. 2 Vibrace

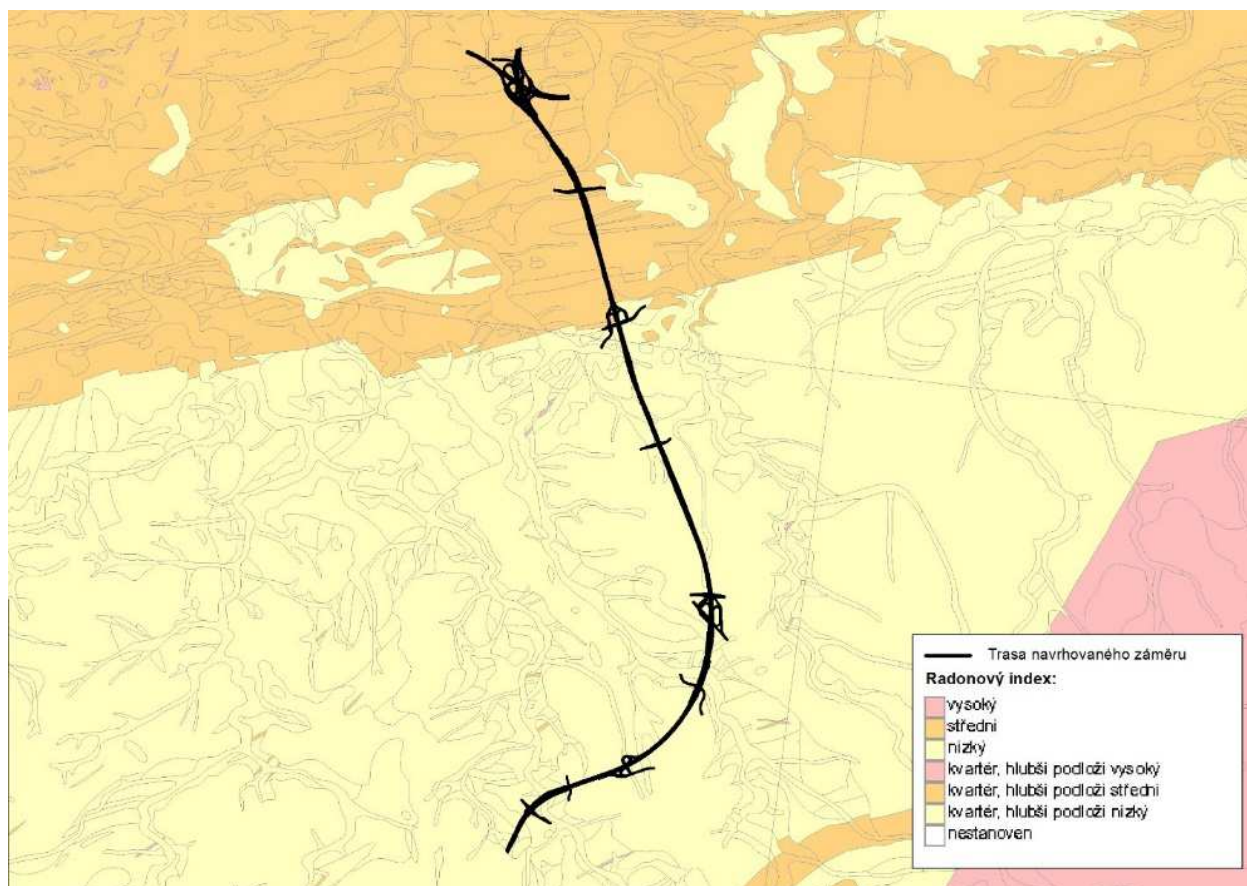
K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (kompresory, sbíjecí kladiva, pěchy, vibrační válce apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Vzhledem ke vzdálenosti zdrojů od nejbližší zástavby se přenos vibrací do chráněné zástavby nepředpokládá.

Vlastní provoz záměru nebude zdrojem vibrací, které by mohly mít nepříznivý vliv na okolí.

B. III. 4. 3 Záření radioaktivní, elektromagnetické

Podle map radonového indexu České geologické služby je plocha pro výstavbu záměru hodnocena jako území s nízkým a místy se střením radonovým indexem.

Obrázek 15 Mapa radonového indexu



Zdroj: WMS Česká geologická služba, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Samotná stavba nebude zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

B. III. 4. 4 Seismicita

Ve smyslu „mapy seismických oblastí ČR“ zájmové území nepatří mezi oblasti zemětřesení s prokázanou intenzitou nejméně 6° M.C.S., a proto záměru nebezpečí poškození staveb silnějšími seismickými otřesy nehrozí.

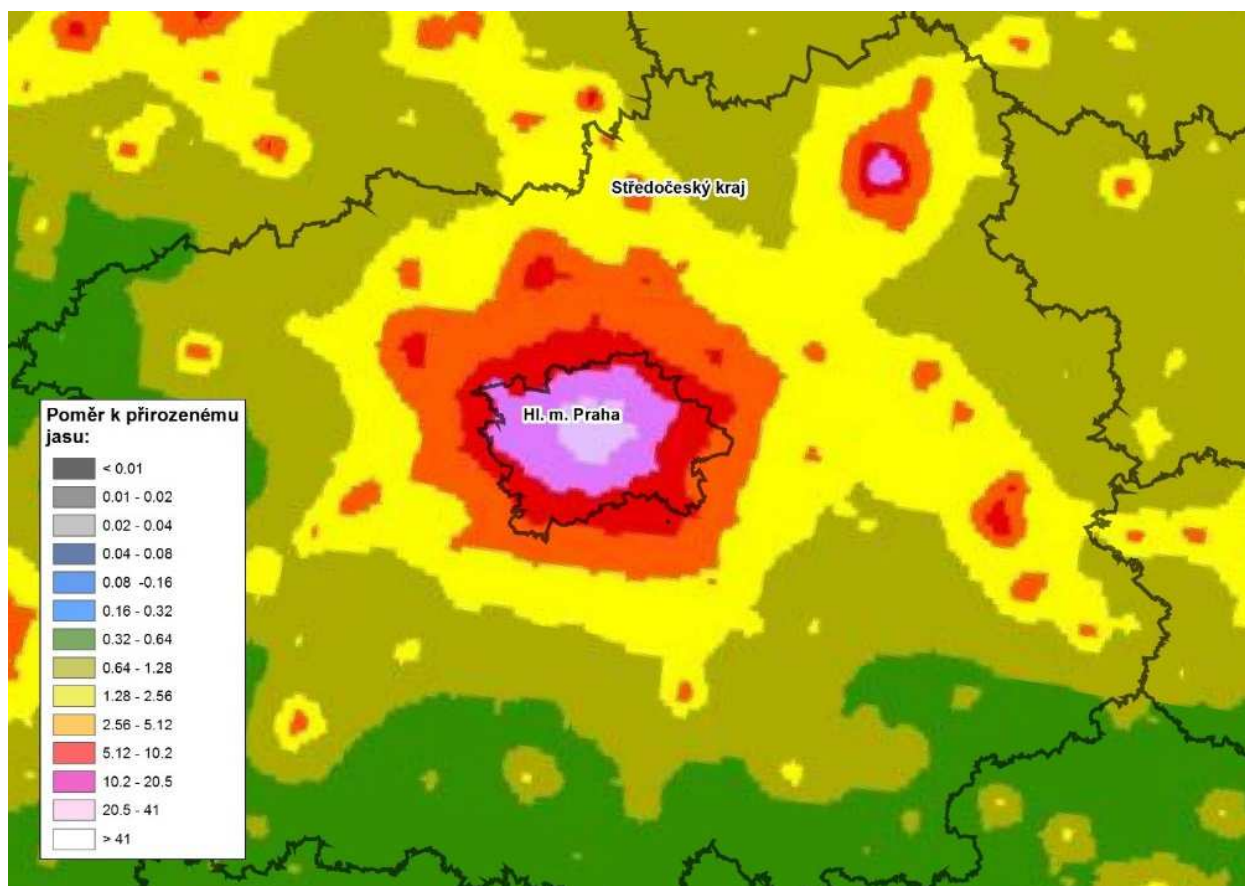
B. III. 4. 5 Zápach

Posuzovaný záměr nebude zdrojem obtěžujícího zápachu. Záměr nebude obsahovat žádné potenciální zdroje zápachu.

B. III. 4. 6 Světelné znečištění

Stávající stav světelného znečištění v oblasti hl. m. Prahy a Středočeského kraje je patrný z následujícího obrázku.

Obrázek 16 Mapa světelného znečištění území



Zdroj: The new world atlas of artificial night sky brightness (Falchi a kol. 2016)

Esri Artificial Sky 3D, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Posuzovaný záměr může být zdrojem tzv. světelného znečištění především u okrajové zástavby nejbližších sídel, a to v místě osvětlení komunikace SOKP 511, vstupů a výstupů do portálů tunelů či při průjezdech vozidel na ramenech MÚK, které nejsou vedeny pod úroveň terénu.

Příspěvek záměru SOKP 511 ke stávající míře světelného znečištění území lze s ohledem na zvolené technické řešení osvětlení SOKP 511 (osazení směrových světelných zdrojů) pokládat za přijatelný, i přes to však bude třeba v dalším stupni projektové dokumentace věnovat této problematice dostatečnou pozornost.

B. III. 5 Doplnující údaje

B. III. 5. 1 Významné terénní úpravy a zásahy do krajiny

Trasa posuzovaného záměru je vedena převážně v mírném zářezu především po plochách zemědělské půdy. Výraznější násypy budou realizovány v prostoru mimoúrovňových křižovatek a přemostění. V souvislosti s výstavbou navrhovaného záměru lze předpokládat především níže uvedené významné terénní úpravy. Jedná se o dva hloubené tunely, konkrétně tunel Dubeč (km 66,355 - 66,630) a tunel Na Vysoké (km 72,400 – 72,784). Tyto tunely budou procházet ve vztahu k niveletě trasy SOKP 511 zářezem o hloubce 9 m (tunel Dubeč) a 11 m (tunel Na Vysoké). Terénní úpravy lze předpokládat také ve vztahu k realizaci mostních objektů. Konkrétně se bude jednat především o mosty přes Říčanský potok (km 66,000 – 66,243 a km 72,950 – 73,180) a Pitkovický potok (km 75,600 – 75,830). Významnou roli hraje také realizace zářezů. Nejvýznamnější zářezy o dimenzi 8 a více metrů jsou situovány v souvislosti s realizací tunelu Dubeč, tunelu Na Vysoké a zářezu u obce Kuří.

V souvislosti s výstavbou SOKP 511 bude vytěženo celkem cca 1 200 000 m³ zeminy v místě komunikace a cca 200 000 m³ v místě tunelů. Do násypů bude potřeba cca 1 190 000 m³. Bilance zemin tak bude téměř vyrovnaná. Rozvoz zeminy bude prováděn převážně v trase stavby SOKP 511.

Trasy dálnic se zářezy, násypy, mosty, tunely a nezbytnými doprovodnými stavbami mají vzhledem ke své dimenzi vždy vliv na podobu dotčené krajiny. Nejvýraznějším zásah do krajiny lze předpokládat ve vztahu k realizaci mostních objektů na křižích s vodními toky. Problematika možného ovlivnění krajiny je z tohoto důvodu podrobně řešena v kapitolách D. I. 12. předkládané dokumentace EIA.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C. I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C. I. 1 Územní systém ekologické stability a celoměstský systém zeleně

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

V zájmovém území posuzované stavby se nachází několik prvků ÚSES dle odst. 1a, § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které budou v souvislosti s posuzovanou stavbou SOKP 511 dotčeny. Zmíněná křížení s prvky ÚSES jsou řešena mostními objekty nebo biomosty tak, aby funkčnost a provázanost těchto prvků byla v maximálně možné míře zachována.

Níže je uveden soupis dotčených prvků ÚSES, který je řazen ve směru staničení stavby, tedy od severu (Běchovice) k jihu (dálnice D1) trasy navrhovaného záměru. Přehled dotčených prvků ÚSES, včetně prvků ÚSES, které se nacházejí v blízkosti navrhovaného záměru je zobrazen v mapě č. 2 ÚSES, která je součástí přílohy č. 17 dokumentace EIA.

Interakční prvek (nefunkční) - I6/340 „U Lítožnice“

Popis: Jedná se o drobné vodní toky (pravděpodobně bývalé meliorační strouhy u Lítožnice). Součástí interakčního prvku je i doprovodná zeleň podél této strouhy.

Konflikt s trasou: Do okrajové části nefunkčního interakčního prvku zasahuje navrhovaný stavební objekt účelové komunikace ŘSD pro správu a údržbu komunikace (SO 121) a propustek na silnici III/0122 (SO 241). Jedná se o neveřejnou komunikaci, která bude sloužit zejména pro otáčení vozidel údržby a jako napojení na stávající a navrženou polní cestu (SO 175).

LBK (funkční) - L3/265 „Říčanka II“

Popis: Vodní tok, který je (kromě krátkých úseků v Dubči) v relativně přírodě blízké úpravě. Úsek mezi Lítožnicí a soutokem s Rokytkou doprovázejí zapojené břehové porosty, kde dominují topol černý, vrba bílá, dub letní a dále jasan a vrba křehká. Tento funkční lokální biokoridor je součástí přírodního parku Říčanka.

Konflikt s trasou: Trasa posuzovaného záměru protíná daný biokoridor. Průchodnost biokoridoru bude zajištěna dostatečně kapacitním mostním objektem přes Říčanský potok (km 66,100).

RBK (funkční) - R3,4/39 „Vidrholec – Uhříněveská Obora“

Popis: Jedná se o regionální biokoridor, spojující nadregionální biocentrum Vidrholec s regionálním biocentrem Uhříněveská obora. Část je vymezena v polích mezi Běchovickým potokem a Rokytkou, část v nivě Rokytky a další část v polích mezi Rokytkou a Říčanským potokem. Pokračování jižně od Lítožnice je v zalesněných svazích nad obcí Dubeč a závěrečný úsek je zakončen v nivě potoka Říčanka. V nivách se

vyskytuje vrba, jasan, topol černý atd. V lesích má zastoupení dub, jasan, akát, mléč atd. Část biokoridoru prochází v přírodních parcích Říčanka, resp. Klánovice-Čihadla.

Konflikt s trasou:

Trasa záměru protíná daný biokoridor. Regionální biokoridor bude převeden přes trasu navrhovaného záměru díky zahloubení trasy navrhovaného záměru do tunelu (km 66,350 – 66,630 - tunel Dubeč). Migrace pro živočichy tak bude zajištěna bez problémů po povrchu přes navrhovaný tunel.

LBK (nefunkční) - L4/263 „Říčanka – Rokytka“

Popis:

Lokální biokoridor tvoří tři příčná propojení mezi nivami Říčanky a Rokytky vymezená ve stávajících polích. Část koridoru je vázána na meliorační strouhu, v ostatních úsecích se jedná pouze o ornou půdu s absencí trvalých porostů. Část tohoto nefunkčního lokálního biokoridoru je součástí přírodního parku Říčanka.

Konflikt s trasou:

Trasa záměru protíná daný navržený biokoridor ve dvou místech, a to v km 67,100, kde je LBK vymezen na orné půdě a v km 68,600, kde LBK vede podél periodické vodoteče.

V rámci tohoto křížení je nutné řešit změnu vedení lokálního biokoridoru na km 67,100. Změna spočívá v posunutí biokoridoru do prostoru, kde je možné realizovat ekodukt (km 66,900). Vzhledem k tomu, že se jedná o navržený biokoridor vedený středem pole bez vymezujících přírodních prvků, je toto posunutí možné bezproblémově realizovat. Průchodnost biokoridoru je řešena realizací mostního objektu – ekoduktu, umožňujícího mimoúrovňové převedení trasy biokoridoru a souběžné polní cesty přes trasu navrhovaného záměru. Šířka ekoduktu je uvažována 40 m, aby byla zajištěna funkčnost tohoto migračního profilu. Biomost je navrhován pro migraci zvěře především typu středních a drobných savců.

V km 68,600 je navržen mostní objekt přes vodoteč. Bude se jednat o trvalý silniční most o jednom mostním otvoru, půdorysně šikmý. Technické řešení bude zajišťovat průchodnost lokálního biokoridoru. Tento mostní objekt je hlavním migračním profilem, který zajistí pohyb drobných a středních savců i obojživelníků.

Interakční prvek (nefunkční) - I6/351 „Jankov“

Popis:

Tento nefunkční interakční prvek je v místě křížení reprezentován především terénní mezí situovanou mezi dvěma rozlehlými lány orné půdy doplněnou sporadickou krajinnou zelení.

Konflikt s trasou:

Dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy je v místě křížení s trasou SOKP 511 daný nefunkční interakční prvek přerušen, tzn. nefunkční interakční prvek není v přímém střetu s trasou komunikace.

LBK (nefunkční) - L4/264 „Říčanka I“

- Popis:** Jedná se o vodní tok mezi Uhříněveskou oborou a Říčany. Pouze místně jsou zachovány břehové porosty. V Kolovratech a především v Uhříněvsi jsou okolní plochy urbanizovány často až na okraj toku, čímž je znemožněn rozvoj plnohodnotné doprovodné vegetace. Nachází se zde místně nevhodné úpravy toku.
- Konflikt s trasou:** Trasa záměru protíná daný nefunkční biokoridor. Průchodnost biokoridoru bude zajištěna dostatečně kapacitním mostním objektem přes tok Říčanky (km 73,100).

LBK (funkční) - L3/279 „Pitkovický potok“

- Popis:** Úsek Pitkovického potoka severozápadně od Kuří a jeho doprovodné porosty (vrba, olše, dub, akát, klen, jasan, topol, bez černý, rákos) je jako biokoridor součástí přírodního parku Botič – Milíčov.
- Konflikt s trasou:** Trasa záměru protíná daný biokoridor. Průchodnost biokoridoru bude zajištěna dostatečně kapacitním mostním objektem přes Pitkovický potok (km 75,700).

Interakční prvek (nefunkční) - I6/353 „V olšínách“

- Popis:** Tento nefunkční interakční prvek tvoří drobná vodoteč v polích a ruderalizovaný mokřad. Dřeviny vyskytující se v těchto místech jsou především vrba a rákos.
- Poloha vůči trase:** Interakční prvek je v těsném kontaktu s úpravou nadzemního vedení 22 kV PRE Uhříněves (SO 410.4).

Dále se vyskytuje několik prvků ÚSES v širším okolí zájmového území, které však již nejsou v přímém střetu se stavbou SOKP 511. Konkrétně se jedná o:

RBC (funkční) - R1/13 „Lítožnice“

- Popis:** Regionální biocentrum tvoří komplex tří rybníků navazujících luk a rákosin. Ve svahu nad rybníky je les s výrazným podílem nepůvodních dřevin. Rybníky jsou využívány pro chov ryb. RBC má také ornitologický význam. Zastoupení dřevin – vrba, olše, akát, dub letní, dub červený, jasan, mléč, lípa, bříza, borovice lesní, modřín. RBC je součástí přírodní památky a přírodního parku Říčanka.
- Poloha vůči trase:** Trasa SOKP 511 se nachází ve vzdálenosti cca 200 m od biocentra. Jedním ze základních opatření pro minimalizaci vlivu projektované stavby na dané biocentrum je výsadba ochranného pásu zeleně podél navržené stavby. V současné době je v území podobný pás již založen.

LBC (nefunkční) - L2/106 „Nad Dubčí“

- Popis:** Lokální nefunkční biocentrum - pole jižně od Dubče. V tomto LBC je absence trvalých porostů.
- Poloha vůči trase:** Trasa posuzovaného záměru prochází cca 200 m východně od tohoto biocentra.

LBC (nefunkční) - L2/112 „U Říčán“

- Popis: Nefunkční lokální biocentrum je tvořeno vodním tokem Říčanka s břehovými porosty a lesem ve svahu mezi potokem a železniční tratí. U vodního toku se vyskytují převážně následující druhy dřevin: vrba, jasan, topol. Lesní porosty tvoří dub, akát, borovice lesní a modřín.
- Poloha vůči trase: Trasa záměru prochází cca 200 m západně od biocentra.

Interakční prvek (funkční) - I5/358 „U Lipan“

- Popis: Tento funkční interakční prvek tvoří cesty v polích s občasným doprovodem keřů.
- Poloha vůči trase: Trasa záměru prochází cca 100 m jižně od tohoto interakčního prvku.

Interakční prvek (nefunkční) - I6/357 „V olšínách“

- Popis: Tento nefunkční interakční prvek je vymezen na rozhraní dvou polí. Dle současného stavu v místě křížení s SOKP 511 ani blízkém okolí není jeho součástí žádná vzrostlá zeleň, ani jiný ekologicky cenný prvek.
- Poloha vůči trase: Trasa záměru prochází cca 325 m západně od interakčního prvku.

Celoměstský systém zeleně

V platném ÚPn SÚ hl. m. Prahy je dále vymezen návrh tzv. „Celoměstského systému zeleně“. Z velké části je tento systém veden v překryvu s prvky systému ÚSES a stavba SOKP 511 jej v několika místech kříží. Ve směru staničení dochází ke křížení SOKP 511 s Celoměstským systémem zeleně v oblasti tunelu Dubeč, cca v km 67,700 u nefunkčního interakčního prvku I6/351, cca v km 68,700 u nefunkčního lokálního biokoridoru L4/263 a cca v km 71,000 v oblasti mostu Kolovraty u nefunkčního lokálního biokoridoru L4/264.

Vztah celoměstského systému zeleně ve vztahu k trase navrhovaného záměru SOKP 511 je patrný z mapy č. 1 Přírodní hodnoty, která je součástí přílohy č. 17 dokumentace EIA.

C. I. 2 Zvláště chráněná území, památné stromy**Zvláště chráněná území**

Dle mapového portálu AOPK ČR trasa navrhovaného záměru zasahuje do maloplošného zvláště chráněného území (MZCHÚ) – Přírodní památky Lítožnice (dále jen „PP Lítožnice“), kterou kříží v jejím západním výběžku překročením údolí Říčanského potoka. Vodní tok bude záměr přecházet mostním objektem o délce přemostění 242,2 m.

Pozn.: Podle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy z roku 1999 je plocha PP Lítožnice vymezena odlišně. Výše zmíněný západní výběžek v údolí Říčanského potoka není její součástí. Záměr v tomto případě leží mimo toto maloplošné zvláště chráněné území.

Výše uvedená nesrovnalost ve vyznačení PP Lítožnice v různých mapových podkladech je podle informací AOPK ČR založena na revizi MZCHÚ na území hl. m. Prahy, která proběhla v roce 2009 a při které byly zpřesněny zákresy MZCHÚ do aktuální katastrální mapy dle parcelních čísel uvedených ve vyhlášovacích dokumentech jednotlivých MZCHÚ.

Do připravovaného Metropolitního plánu, který by měl v budoucnu nahradit platný ÚP hl. m. Prahy, jsou již převzaty zpřesněné zákresy MZCHÚ.

Zpracovatel dokumentace EIA ve svém vyhodnocení vychází z údajů uvedených na mapovém portálu AOPK ČR a uvažuje se střetem stavby SOKP 511 s uvedenou přírodní památkou Litožnice.

Pozn.: Severně od PP Litožnice je připravována další liniová stavba – přeložka I/12 Běchovice – Úvaly, která prochází v blízkosti hranice ochranného pásma PP Litožnice, ale není s ním ani se samotnou přírodní památkou v přímém střetu. Pro účely posouzení případných kumulativních vlivů obou plánovaných liniových staveb (SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly) byla zpracována samostatná studie Kumulace vlivů staveb Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Litožnice (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016), která tvoří přílohu č. 12 dokumentace EIA.

PP Litožnice byla vyhlášena dne 4. 7. 1988. Rozloha přírodní památky je 27,99 ha a nachází se v k. ú. Dubeč. Předmětem ochrany je soustava rybníků a přilehlých luk, svahů údolí Říčanského potoka, hnízdiště ptactva a významné krajinářské prvky. Přírodní památka se zároveň ve většině svojí rozlohy překrývá s přírodním parkem Říčanka.

PP Litožnice leží v nadmořské výšce 236–260 m. Z hlediska biogeografie je území součástí Českobrodského bioregionu a zaujímá východní výběžek Pražské plošiny s mírně teplomilnou biotou bukovo-dubového vegetačního stupně. Geologická struktura je tvořena ordovickým souvrstvím paleozoika s břidlicemi, křemenci a pískovci.

Dle plánu péče o přírodní památku Litožnice na období 2010-2022 (RNDr. Petr Petřík, Ph.D., listopad 2008) nejsou společenstva, která se v PP Litožnice vyskytují sama o sobě vzácná, vesměs jsou druhotná, ovlivněná činností člověka. Jako komplex však představují hodnotný biotop pro ptactvo i další druhy živočichů. Značnou část plochy zvláště chráněného území zabírá volná vodní hladina rybníků. Makrofytní vegetace se v současné době v rybnících nevyskytuje, její obnova by však byla žádoucí. Les je druhotný a je zahrnut do zvláště chráněného území spíše z důvodu arondace, představuje však rovněž důležitý biotop pro obratlovce i hmyz.

Plán péče o přírodní památku Litožnice na období 2010-2022 (RNDr. Petr Petřík, Ph.D., listopad 2008) také uvádí, že současná vegetace zahrnuje zejména typická litorální a mokřadní společenstva, která mají význam jako biotop ptactva i dalších živočichů, zejména obojživelníků. Jsou to společenstva rákosin a vysokých ostřic, mokřých luk a vysokobylinná společenstva nivy, křoviny zarůstající hráze a zčásti i břehy rybníků a lemující koryto Říčanského potoka spolu s vrbami i dalšími dřevinami typickými pro údolní luhy. Fragmentárně je zastoupen lužní les lemující potok, který přitéká od jihovýchodu, a olšina při zátoce rybníka. Les na svahu nad rybníky je druhotného charakteru, prolínají se v něm prvky dubohabřin s nepůvodními dřevinami (smrk, borovice, dub červený) a pozůstatky ovocných sadů (třešně, hrušně).

Z hlediska fauny je dle údajů uvedených v Plánu péče o přírodní památku Litožnice na období 2010-2022 (RNDr. Petr Petřík, Ph.D., listopad 2008) přírodní památka především ornitologickou lokalitou. Zároveň představuje důležitý biotop pro řadu dalších živočichů jako bohatá lokalita obojživelníků i pro výskyt vzácnějších druhů hmyzu a měkkýšů.

V relativní blízkosti záměru se dále nachází přírodní památka Počernický rybník (cca 500 m od navrhovaného záměru), jejímž předmětem ochrany je samotný rybník a přilehlá část zámeckého parku s rozsáhlými rákosinami a vrbami, významné hnízdiště mnoha druhů vodních a bahenních ptáků. PP Počernický rybník byla vyhlášena roku 1988. Rozloha přírodní památky je 41,7 ha a nachází se v k. ú. Dolní Počernice. Přes rybník je mostním objektem převedena stávající část SOKP, stavba 510, na kterou by se stavba 511 měla v budoucnu napojit.

V blízkosti navrhovaného záměru se dále nachází PP Obora v Uhříněvsi (cca 980 m od navrhovaného záměru), PP Rohožník – lom v Dubči (cca 930 m od navrhovaného záměru) a přírodní rezervace (PR) Mýto (cca 750 m od navrhovaného záměru). Tato maloplošná zvláště chráněná území leží v dostatečné vzdálenosti od navrhované trasy komunikace a realizací záměru nedojde k jejich ovlivnění.

Památné stromy

K dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nedojde, jelikož se v zájmovém území dotčeném stavbou SOKP 511 nenachází. V širším zájmovém území stavby SOKP 511 se nachází tyto registrované památné stromy: Dub letní v Kolovratech, dva duby letní (Nedvězí), Lípa v Nedvězí, dva duby letní a skupina šesti stromů na území Uhříněvsi, památný dub Karel v Kolodějích, jasan ztepilý v Dubči a duby u hráze Podleského rybníka.

Přehled zvláště chráněných území a památných stromů, které se nachází v řešeném území, je zobrazen v mapě Přírodních hodnot, která je součástí přílohy č. 17 dokumentace EIA.

C. I. 3 Přírodní parky

Přírodní parky podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů jsou zřizovány k ochraně krajinného rázu lokalit s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, které nejsou zvláště chráněny podle části třetí výše uvedeného zákona. Přírodní parky jsou zřizovány orgánem ochrany přírody obecně závazným předpisem, ve kterém je možno stanovit omezení využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

Řešené území zasahuje do vyhlášeného přírodního parku dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o přírodní park Říčanka (dále jen „PPk Říčanka“). V blízkosti navrhovaného záměru se dále nachází PPk Botič – Milíčov (cca 650 m od navrhovaného záměru) a PPk Rokytka (cca 550 m od navrhovaného záměru).

PPk Botič – Milíčov byl dle portálu životního prostředí hl. m. Prahy vyhlášen především za účelem ochrany údolní nivy přirozeně meandrujícího Botiče, jeho přítoků a Pitkovického potoka. Součástí PPk jsou také zvláště chráněná území PP Pitkovická stráň a PP Milíčovský les a rybníky.

PPk Rokytka byl dle portálu životního prostředí hl. m. Prahy vyhlášen především za účelem ochrany přirozeně meandrující řeky Rokytky, která představuje v rámci okolní, po staletí zemědělsky využívané zemědělské krajiny důležitý zpestřující prvek. Mělké potoční údolí má zachovaný původní charakter s černýšovou dubohabřinou a habrovou javořinou. Součástí je také řada menších rybníků, které zlepšují mikroklima okolní krajiny.

PPk Říčanka byl dle portálu životního prostředí hl. m. Prahy vyhlášen v roce 1984 na ploše 408 ha. Přírodní park se rozkládá podél Říčanského potoka mezi Uhříněvsi a Běchovicemi. Park si dosud uchoval ráz venkovské krajiny, kde se střídají pole, louky a rybníky s většími i menšími lesními porosty. Součástí přírodního parku jsou také tři maloplošná zvláště chráněná území, konkrétně se jedná o PP Litožnice, PP Rohožník – lom v Dubči a PP Obora v Uhříněvsi. Do severní části přírodního parku je zahrnuta také část zástavby Dubče a na její hranici se nachází také areál odtahového parkoviště Dubeč o rozloze cca 5 ha.

Přehled přírodních parků, které se nachází v řešeném území, je zobrazen v mapě č. 1 Přírodní hodnoty, která je součástí přílohy č. 17 dokumentace EIA.

C. I. 4 NATURA 2000

V řešeném území se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast. Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Blatov a Xaverovský háj (kód NATURA: CZ0110142). Uvedená lokalita je vzdálena cca 4 km severozápadně od trasy SOKP 511.

EVL Blatov a Xaverovský háj je vymezena v západní části velkého lesního celku na východním okraji Prahy, mezi městskými částmi Klánovice a Horní Počernice (k.ú. Běchovice, k.ú. Dolní Počernice, k.ú. Horní Počernice, k.ú. Klánovice). EVL tvoří lesní komplex s dominantními acidofilními doubravami a chudými dubohabřinami s reliktem bezkolencové louky na pramenném horizontu na ploše cca 214 ha.

Přehled evropsky významných lokalit, které se nachází v řešeném území, je zobrazen v mapě Přírodních hodnot, která je součástí přílohy č. 17 dokumentace EIA.

C. I. 5 Významné krajinné prvky

V zájmovém území posuzovaného záměru se nachází několik významných krajinných prvků (dále jen „VKP“) daných § 3 písm. b) a § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Na území hl. m. Prahy nezasahuje záměr SOKP 511 do žádného registrovaného VKP podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V těsné blízkosti stavby SOKP 511, konkrétně stavebního objektu SO 136 (přeložka silnice III/33312 Kolovraty – Říčany), se nachází registrovaný významný krajinný prvek Kolovratské vlhké louky.

Tabulka 29 Registrované VKP v blízkosti záměru SOKP 511 (Hl. m. Praha)

Název	Popis	Rozloha (ha)	Poloha vůči záměru
Kolovratské vlhké louky	Rozlehlé podmáčené louky svazu <i>Alopecurion pratensis</i> , rákosiny svazu <i>Phragmition</i> a potoční ptačincové olšiny svazu <i>Alnion incanae</i> v nivě Říčanského potoka na jižním okraji obce, jižně ulice V Haltýři.	8,2515	Hranice VKP se nachází cca 8 m od hrany komunikace III/33312.

Zdroj: MHMP, http://www.wmap.cz/opk/vmp/htm/mapa_vkp.htm, upraveno EKOLA group, spol. s r.o.

Na území Středočeského kraje zasahuje stavba SOKP 511 svým tělesem (SO 101) do registrovaného VKP Údolí Pitkovického potoka – břehové porosty, louky, porosty na stráních (uznaná bažantnice). Dále se stavba svými částmi dotýká registrovaného VKP Protierozní mez – dub, šípek, ovocné stromy a registrovaného VKP Údolí Pitkovického (Vinného) potoka – břehové porosty, louky, porosty na stráních (uznaná bažantnice).

Tabulka 30 Registrovaná VKP v blízkosti záměru SOKP 511 (Středočeský kraj)

Název	Popis	Rozloha (ha)	Poloha vůči záměru
Údolí Pitkovického potoka – břehové porosty, louky, porosty na stráních (uznaná bažantnice)	Břehové porosty, louky, porosty na stráních (uznaná bažantnice)	8,56	Těleso SOKP 511 (SO 101) do registrovaného VKP zasahuje v rozsahu cca 0,5465 ha z celkové plochy registrovaného VKP.
Protierozní mez – dub, šípek, ovocné stromy aj.	Meze a remízy	0,17	Záměr se registrovaného VKP dotýká pouze velmi nepatrně.
Údolí Pitkovického (Vinného) potoka – břehové porosty,	Břehové porosty, louky, porosty na stráních (uznaná	0,17	Záměr se částečně dotkne registrovaného VKP v

Název	Popis	Rozloha (ha)	Poloha vůči záměru
louky, porosty na stráních (uznaná bažantnice)	bažantnice)		souvislosti s přeložkou silnice III/00312 Kuří – Nupaky (SO 139) a dálkového optického kabelu (SO 470).

Zdroj: Mapová aplikace odboru ŽP a zemědělství KÚSK, upraveno EKOLA group, spol. s r.o.

Stavba SOKP 511 současně zasahuje do šesti VKP dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně se jedná o:

- Říčanský potok a údolní niva (východně od Dubče, km 66,1 trasy),
- lesní pás (východně od Dubče, km 66,4 trasy),
- pravostranný přítok Říčanského potoka (východně od Netluk, km 68,7 trasy),
- Říčanský potok a údolní niva (východně od Kolovrat, km 72,9 trasy),
- levostranný přítok Říčanského potoka (jihovýchodně od Lipan, km 74,4 trasy),
- lesní pás podél Solné stezky (jihovýchodně od Lipan, km 74,5 trasy).

Zásahy do těchto VKP jsou v souvislosti s předloženým technickým řešením stavby minimalizovány technickými opatřeními, mezi která patří: dostatečně dimenzované mostní objekty, tunely, retenční a dešťové usazovací nádrže s řízeným odtokem a předčištění vod, minimalizace záborů lesních ploch či zásahů do doprovodných porostů toků a realizace vegetačních úprav.

Přehled registrovaných významných krajinných prvků, které se nachází v řešeném území, je zobrazen v mapě č. 1 Přírodních hodnot, která je součástí přílohy č. 17 dokumentace EIA.

C. I. 6 Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Území historického a kulturního významu

Trasa stavby SOKP 511 se dotýká osmi katastrálních území - Běchovice, Dubeč, Uhříněves, Královice, Nedvězí u Říčan, Kolovraty, Říčany u Prahy a Nupaky.

Běchovice

První písemná známka o Běchovicích se zachovala v listině z roku 1228 potvrzené papežem Řehořem IX. ze dne 2. června roku 1229, v níž je uvedena mezi dvanácti vesnicemi náležejícím ke statkům jeptišek řádu sv. Benedikta na Pražském hradě.

V roce 1353 se stal majitelem staroměstský měšťan Jan Litoměřický, později Jindřich, syn Kramáře Seidla, který tento poplužní dvůr směnil za dvůr na Sobíně s klášterem svaté Kateřiny na Novém Městě pražském.

Po sekularizaci na počátku husitských válek se zde vystřídalo několik držitelů a v té době byla patrně i vystavěna tvrz. První tvrz, doložená v novoměstském manuálu pro období před rokem 1413, stávala pravděpodobně na místě dnešního hostince Na Staré poště (č.p. 1).

Do roku 1437 byli Běchovickými držiteli Šimon z Knína, Jan Surový z Královic a také Tůma Penízek, který tuto část Běchovic vrátil v roce 1439 klášteru sv. Kateřiny. Tvrz pak v roce 1508 Jiřík Kopidlanský z Kopidlna vypálil a ta zůstala od té doby pustá.

V roce 1584 daroval část Běchovic, která byla dosud v držení kláštera sv. Kateřiny císař Rudolf II Janu Skalskému z Dubu, který byl císařským radou a prokurátorem království českého.

Původně samostatná obec byla připojena k Praze roku 1974 a začleněna do městského obvodu Praha 9. Od 24. listopadu 1990 zde existuje samostatná městská část Praha-Běchovice. 1. července 2001 vzniká zcela samostatný správní obvod Praha 21, pod který Běchovice spadají společně s městskými částmi Újezd nad Lesy, Klánovice a Koloděje.

Nupaky

Existence vesnice je doložena k roku 1380. V předhusitském období náležela zčásti vyšehradské kapitule, zčásti majitelům zdejšího dvora.

Za husitské revoluce držel celou osadu Jan Dubeč z Nupak, po něm asi od roku 1429 jeho synové Matěj a Prokop. Patrně někdy v té době byla vybudována nupacká tvrz. Nupacká tvrz stávala pravděpodobně na skále u potoka směrem k Lipanům. Naposledy je připomínána v roce 1651.

Od roku 1514 náležely Nupaky ke Kolodějím. Při dělení kolodějského panství připadla vesnice Albrechtovi Rousovi z Vražkova, jehož rod se na zdejší tvrzi udržel až do stavovského povstání. V roce 1623 byly Nupaky i s tvrzí a se dvěma dalšími osadami zkonfiskovány Václavovi Štastnému Rousovi z Vražkova a prodány knížeti Karlu Eusebiovi z Lichtenštejna. Ten připojil Nupaky ke svému uhříněveskému statku. Součástí lichtenštejské Uhříněvsi zůstaly Nupaky až do zániku patrimoniálního zřízení v roce 1848.

Dubeč

Snad první zmínka o Dubči ve starých písemných památkách je z r. 1088, kdy za vlády knížete Vratislava byla založena kollegiální kapitola vyšehradská. První obyvatelé Dubče jsou rolníci. Dubeč fungovala jako převážně dřevařská osada, zásobující touto významnou surovinou Prahu. Dubeček vznikl o něco později než Dubeč. Na rozlišení od Dubče Velkého byl označován jako Malý Dubeč.

V r. 1502 za vlády Jana Dubečského z Dubče byl Dubeč povýšen králem Vladislavem II. Jagellonským na městečko. Před r. 1508 se provdala jeho dcera Žofka za Zikmunda Zapského ze starobylého vladyckého rodu Zapských ze Zap. Posledním držitelem dubečské tvrzi byl Adam Zapský. V roce 1974 byla obec připojena k Praze.

Mezi kulturní dominanty obce náleží původně gotický kostel sv. Petra, zachovaný pouze v obvodovém zdivu lodi a presbytáři. Jeho nynější úprava je pseudogotická, z roku 1867. Současná podoba kostela je z roku 1952, kdy byla provedena jeho rozsáhlá oprava. Další významnou stavbou v obci byla tvrz, po níž jsou v současnosti zachovány pouze její stopy.

Uhříněves

Nejstarší písemné dochované záznamy pocházejí z roku 1227 pod názvem Vgrinewez. Druhá zmínka je v listině z roku 1228, kdy je Uhříněves zapsána ve vlastnictví kláštera sv. Jiří na Pražském hradě. Tehdy se o ní píše jako o Ugrina ves. Svůj název dostala patrně po svém zakladateli, jakémisi Ugrim, který se zde usadil a založil osadu.

Kolem roku 1293 patřila Uhříněves templářům, kteří zde měli svoji komendu. Po zrušení řádu v roce 1312 přešla vesnice do majetku malostranských johanitů u kostela Panny Marie pod řetězem. Jejich zásluhou zde byl vystavěn malý kostelík a později i tvrz, která pravděpodobně vznikla přestavbou templářské komendy. V držení se vystřídali další majitelé, až v roce 1579 tvrz Uhříněves s poplužním

dvorem a přilehlé vesnice koupil Jaroslav Smiřický ze Smiřic. Ten zde postavil roku 1591 zámek. V majetku Smiřických byla Uhříněves do 21. ledna 1623, kdy ji s celým černokosteleckým panstvím prodal poslední příbuzný Albrecht z Valdštejna knížeti Karlu z Lichtenštejna.

Roku 1639 vypálili Švédové zámek a velkou část vsi a zcela zničili blízkou ves Netluky, která nebyla již nikdy obnovena.

Významnou osobností z rodu Lichtenštejnů byla Marie Terezie Felicitas. V Uhříněvsi založila v roce 1763 farní jednotřídní školu. Její zásluhou byl obnoven kostel Všech svatých, který byl postaven v letech 1740 - 1743 podle plánů říčanského stavitele T. V. Budila ve stylu vrcholného baroka s interiérovou výzdobou malíře Jana P. Molitora. Barokní sochy před kostelem, přenesené sem kolem roku 1905, ale pocházejí ze zrušeného mariánského sloupu z Kostelce nad Černými lesy. Lichtenštejnové na zámku sídlili do roku 1919.

Uhříněves se postupně stala významným průmyslovým centrem říčanského okresu. Vzniklo zde nejvíce továren a podniků na celém okrese. Z městečka, kde v roce 1843 stálo 64 domů, v nichž žilo 590 obyvatel, se v roce 1866 stává městys.

Rozvíjí se zemědělství i průmysl. Počátkem 19. století zde stál pivovar a lihovar. Roku 1868 byla postavena „Spolková rolnická továrna na cukr“ – cukrovar. Čeněk Valenta a Karel Šimon postavili cihelny. V dubnu 1869 bylo započato se stavbou tratě z Českých Velenic do Tábora, Benešova, Říčan, Uhříněvsi a kolem Hostivaře do Prahy. V srpnu 1871 se konala první slavnostní jízda. Pravidelná doprava až do Prahy byla zahájena 14. prosince téhož roku. V roce 1913 byl městys Uhříněves povýšen na město. O rok později byl schválen i městský znak, navržený akademickým malířem Jindřichem Bubeníčkem, který se používá dodnes.

V parku na náměstí je dále umístěna socha sv. Jana Nepomuckého z dílny sochaře M.V. Jackela z doby kolem roku 1730. Významnou stavební památkou je také bývalý mlýn a barokní pivovar postavený před rokem 1712 Kristiánem Menedim.

Královice

Na konci prvního tisíciletí n. l. se v okolí dnešního kostela sv. Markéty nacházelo slovanské hradiště. Hradiště bylo dvoudílné, opevněné valy s příkopy a dřevěnými hradbami. Dnes jsou patrné pouze zbytky dvou příčných zpevněných valů. Podle starých kronikářů zde později stál královský hrad neznámého jména, jehož zbytky jsou možná zazděny do kostela sv. Markéty. Historické osídlení potvrzuje také nález nádob s popelem a bronzového křížku v roce 1860. Nález je důležitým dokladem toho, že v těchto místech bylo staré slovanské pohřebiště již od 9. stol.

Nejčastějším uváděným rokem první písemné zmínky o Královicích je rok 1207, ale u několika důvěryhodných zdrojů se objevuje rok 1205 (např. u historika A. Sedláčka). Do počátku 14. stol. patřila část Královic českému králi (od toho je také jméno Královice odvozeno). Dalších sto let vlastní Královice a okolní vesnice církev (nejdříve vyšehradská kapitula, pak řád johanitů). Mezi další historicky doložené vlastníky dvorů v Královicích patří mimo jiné Velfovicové, Mistr Jakub ze Sušice, Prokop z Lomnice, Jan Umrlý ze Suché.

Důležitými a dlouholetými pány byl rod Pechanců. S největší pravděpodobností drželi v Královicích bývalý majetek církve, mj. gotickou tvrz, kterou nechali r. 1562 renesančně upravit. Dalším z vlastníků královických dvorů je Mikuláš Skalský z Dubu a od roku 1596 Lukrécie Bohdanecká z Nečtin. Jiná část Královic patřila Tomášovi ze Závořice a od roku 1555 Rousům z Vrážova.

V roce 1623 bylo území na východ od Prahy odebráno původním vlastníkům a Karel z Liechtensteinu dostal od krále Ferdinanda II. možnost skoupit tyto vsi. Královice připojil k panství Uhřetěves a tímto aktem se Královice dostaly pod správu Liechtensteinů na dalších 300 let. Do roku 1919 sídlili Liechtensteinové na zámku v Uhřetěvesi. V roce 1945 jim byl majetek zkonfiskován.

Významnou postavou v liechtensteinské rodině byla Marie Terezie, vévodkyně Savojská. Spravovala uhřetěveské panství a s ním i Královice od roku 1712 šedesát let. Vévodkyně byla známou dobrodějkou a mimo jiné financovala úpravu královického kostela sv. Markéty.

Ze 70. let 19. stol. pochází boží muka - kříž s pozlaceným Kristem před hostincem pí. Veselý. Byl postaven r. 1857. Neogotická pískovcová zvonice se sochou Panny Marie před č.p. 10 byla postavena r. 1887 p. Františkem Jedličkou.

Od poloviny 19. stol. k obci patřily politicky přičleněné osady Hájek a Stupice. Stupice se odloučily r. 1920, Hájek r. 1923.

Nedvězí u Říčan

Podle historických pramenů se zde osídlení ustálilo až ve 14. století. První zmínka o Nedvězí je již v roce 1313, kdy se uvádí v majetku kapituly vyšehradské. Skutečné založení obce spadá pravděpodobně do období vlády Přemyslovců, kteří vlastnili veškerý majetek na východ od Prahy k Říčanům.

Název Nedvězí (Medwes, Nedwiesz, Nedwěz) byl odvozen z tzv. přírodního jména medvěd. Odtud pochází znak Nedvězí - "Medvěd na zeleném poli".

V průběhu staletí se zde vystřídalo mnoho majitelů. K župě říčanské náleželo Nedvězí jen krátkou dobu. Celé jmění bylo navráceno kapitule vyšehradské v roce 1326. V roce 1364 vlastní Nedvězí Václav, Linhart a Mikuláš, synové staroměstského konšela Mikuláše Planera. Vzhledem k nákladnému udržování, přebírá majetek královská koruna. Teprve v roce 1419 jej Václav IV. znovu prodává Litmírovi ze Lhotky. V roce 1436 zapsal císař Zikmund Nedvězí Janovi ze Suché. Král Vladislav II. postoupil Nedvězí v roce 1514 vlivnému a bohatému mincmistrovi království českého Vilému Kostkovi z Postupic. Po čtyřech letech dochází k prodeji Nedvězí a během dalších let byla obec prodávána nebo přenechána různým majitelům. Ve vlastnictví rytíře Albrechta Rause z Vražkova se znovu objevuje v roce 1589. Jeho syn Václav Šťastný Raus z Vražkova zdědil majetek v roce 1614. Po vojenské porážce českých stavů jsou podporovatelé povstání proti Ferdinandovi II. potrestáni a jejich majetek zkonfiskován. Majetek Václava Šťastného Rause připadá knížeti Karlu Lichtenštejnovi.

Kolovraty

První doklad o Kolovratech se nachází na údajné listině krále Přemysla Otakara I. pro klášter Ostrov s datem 1205. Je to sice pozdější falsum, ale prokazuje, že pan Mladota věnoval klášteru v Kolovratech 4 poddanské usedlosti spolu s vlastním dvorcem a tvrzí již mezi léty 1109-1140. Tvrz byla původním sídlem slavného a rozvětveného rodu pánů z Kolowrat. Mniši založili vinice a počátkem 14. století u tvrze vystavěli gotický jednolodní kostel sv. Ondřeje s farou.

V letech 1344-46 ves patřila staroměstským kupcům Rokycanským, roku 1363 byla v majetku rytíře Jan ze Zruče řečeného Kolowrat, vzdáleného příbuzného pánů z Kolowrat. Od roku 1380 byly Kolovraty spolu s Tehovicemi a částí Lipan v držení církevní johanitské komendy v Uhřetěvesi. Roku 1416 seděl na tvrzi Jan z Kolowrat, zakladatel krakovské linie pánů z Kolowrat. Roku 1420 zabrali ves staroměstští kupci Kbelští, jejichž majetek převzali roku 1449 staroměstští konšelé. Roku 1578 byla ves s panstvím Uhřetěves přikoupena k dominiu Smiřických. Po Bílé hoře byl konfiskát prodán Lichtenštejnům.

K Praze byly připojeny roku 1974. Uprostřed bývalého hřbitova je kostel sv. Ondřeje, který byl původně gotický a první zpráva o něm je z roku 1363. V roce 1768 byl barokně upraven stavitelem Václavem Budilem.

Říčany u Prahy

Podle Hájkovy kroniky se první zmínka o Říčanech vztahuje k roku 748, kdy byla svedena bitva o říčanský dvůr. Nejstarší osídlení dokládají archeologické nálezy - osady neolitických zemědělců, střepy keltské keramiky, zbytky železářských pecí doby římské i hroby prvních Slovanů. Strategické místo na křižovatce dvou významných zemských cest, jižní - linecké solné stezky z Halstadtu a východní, směřující do Moravy, Polska a Uher, posloužilo v době šíření křesťanství za sídlo církevní správy: jednoho z prvních děkanátů v Čechách.

Ve 13. století věnoval Přemysl Otakar II. Říčany Pánům ze Všechrom, kteří zastávali v království vysoké úřady. Kolem r. 1270 vybudoval pan Ondřej, komoří království českého, prostřednictvím královské stavební hutě honosný gotický hrad. V děkanském kostele sv. Petra a Pavla na náměstí jsou zachovány v nenápadné kapli, která byla podnožím jedné z věží gotického kostela, zajímavé fresky přibližně z roku 1400. Pro návštěvníka zůstává prakticky neviditelný půdorys nejstarší části města, jehož ranně gotická parcelace je předmětem památkové ochrany.

Za povšimnutí rozhodně stojí kostel sv. Václava v Jažlovicích, který vznikl ve 13. století přistavěním obdélníkové lodi k původní románské rotundě. Později byl barokně upraven a při asanaci Prahy sem byl přenesen oltář z kostela sv. Michala v Podskalí.

Po husitských válkách vystřídal říčanské panství řadu majitelů. Nejprve to snad bylo město Praha a po ní rod Popelů z Vestce; od roku 1486 Trčkové z Lípy, kteří panství vrátili hospodářskou prosperitu; po nich 1551 Ostrovci z Královic a roku 1572 koupili Říčany Smiřičtí ze Smiřic. Jaroslav Smiřický sice po sedmi letech své sídlo přenesl do nově vystavěného zámku v Uhříněvsi, ale vymohl Říčanům od císaře Maxmiliána II. roku 1575 potvrzení městských práv, nový znak a pečeť. Po stavovském povstání opět mění městečko i celé panství majitele a hrad je již uváděn jako pustý.

Během třicetileté války byly Říčany téměř úplně zničeny, řada obcí v okolí zcela zanikla. Již ve druhé polovině 17. století měšťané říčanští obnovili městskou radu s hejtmanem v čele a úřad dvanácti konšelů. Význam starých zemských cest se znovu projevil při stavbě železnice roku 1869. Říčany se za přispění nové dráhy stávají opět hospodářským centrem oblasti. Výhodná komunikace podnítila i rozvoj nových podnikatelských činností. Blízkost Prahy, podpořila stavební rozvoj Říčan a nedalekých Radošovic, které později s městem splynuly.

Od roku 1896, je součástí Říčan i Oliveum - Olivovna. Za účasti Pražské obce jí založili manželé Olivovi jako "vychovatelnu pro mravně ohrožené děti". Světové války ji proměnily nejprve na ozdravovnu, druhá pak na tuberkulosní sanatorium. Vychovatelna, dnes léčebna dětských respiračních chorob, se řadí mezi nejstarší ústavy sloužící dětem a současně je prvním nestátním zdravotnickým zařízením v ČR.

Kuří u Říčan

První písemné záznamy o Kuří pocházejí z roku 1309 ohledně svědectví vладыky Ojře z Kuří. Část Kuří s pěti dvory a dvorem poplužním vlastnila kapitula sv. Víta. Majetek byl v roce 1349 prebendou scholastika Zdeslava a posléze připadl výměnou za jiný majetek kapitule u Všech svatých na Pražském hradě. U poplužního dvora v Kuří byla tvrz, která zmizela beze stopy. Po roce 1420 drželi majetek Pražané a posléze dlouhou dobu nejvyšší purkrabství Hradu pražského.

Není známo, kdo získal majetek po Ojířovi z Kuří. Až v 15. století náležel Buzicům, pánům z Valdeka a roku 1546 prodal zboží kuřské Václav Valkoun z Adlaru Jiříkovi Dlaskovi ml. V držení Kuří následovali Hynek Kostelák z Kostelce, Diviš Božínský z Božejova a Jan Ostrovec z Královic na Říčanech. Ten postoupil kuřské zboží roku 1577 Jaroslavu ze Smiřic a z Kostelce nad Černými lesy, který je roku 1579 připojil k panství Uhříněves. Od té doby sdílela panská část obce Kuří osudy panství Uhříněves a připadla roku 1623 místodržícímu Karlu z Lichtensteinu.

Roku 1751 prodali stavové purkrabské díly vsí Popoviček, Kuřího a Lipan za 6000 zlatých Marii Terezii, vévodkyni savojské z Uhříněvsi, čímž byla sloučena celá ves pod jedno panství.

Dvůr byl po roce 1780 rozprodán a stal se rustikálním statkem v rodu Prachtově a Pistlově. Roku 1904 koupil dvůr J. Širlo a potom Charvát. Po něm následoval R. O. Bondy – Charvát, který počátkem 20. století obhospodařoval 110 ha půdy.

Území archeologického významu

Zájmové území se nachází v II. a III. kategorii území s archeologickými nálezy, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 – 100 %.

Navrhovaná trasa SOKP 511 prochází přes katastrální území, kde byly v minulosti zaznamenány archeologické nálezy. Podle Státního archeologického seznamu ČR se v blízkosti záměru nachází lokality s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů. Jedná se o lokalitu Dubeč - jádro obce (nález z období neolitu a doby římské) (karta UAN č. 12-24-25/11) a lokalitu Litožnice (nález z období pravěku, doby římské a vrcholného středověku) (karta UAN č. 12-24-25/4).

Území dotčené realizací záměru je typickým územím s možným výskytem archeologických nálezů, ale relativně nízkou stavební a jinou aktivitou spojenou se zásahy pod povrch terénu. Proto je tedy toto území archeologicky poměrně málo známé. Jedná se o oblast Praha – jihovýchod, která je osídlena již od období prvních zemědělců (kultura s lineární keramikou).

Obecně lze definovat potenciální místa kontaktu stavby a archeologických nálezů. Jedná se především o prostory v blízkosti a podél současných i bývalých vodotečí, kde lze očekávat sídlištní pravěké a raně středověké aktivity. Podle dosavadních zkušeností na bezvodých úsecích nelze vyloučit pravěká nebo raně středověká pohřebiště.

C. 1. 7 Území hustě zalidněná, obyvatelstvo

Zájmové území se nachází na území hl. města Prahy a Středočeského kraje. Konkrétně zasahuje městské části Praha 21, Praha 15 a Praha 22, a dále obce Říčany a Nupaky. Dotčena budou k. ú. Běchovice, Dubeč, Uhříněves, Hájek u Uhříněvsi, Královice, Nedvězí u Říčan, Kolovraty, Říčany u Prahy, Kuří u Říčan a Nupaky. Dle Českého statistického úřadu byly počty obyvatel a výměry v předmětných katastrálních územích k 31. 12. 2015 pro Prahu a k 1. 1. 2016 pro Středočeský kraj následující:

- Běchovice – 2 611 obyvatel, výměra 6,835 km², hustota zalidnění 382 obyvatel/km²
- Dubeč – 3 665 obyvatel, výměra 8,6 km², hustota zalidnění 426 obyvatel/km²
- Uhříněves – 8 389 obyvatel, výměra 10,279 km², hustota zalidnění 816 obyvatel/km²
- Hájek u Uhříněvsi – 618 obyvatel, výměra 2,945 km², hustota zalidnění 210 obyvatel/km²
- Královice - 350 obyvatel, výměra 4,959 km², hustota zalidnění 71 obyvatel/km²

- Nedvězí u Říčan - 307 obyvatel, výměra 3,809 km², hustota zalidnění 81 obyvatel/km²
- Kolovraty – 3 606 obyvatel, výměra 5,922 km², hustota zalidnění 609 obyvatel/km²
- Říčany (včetně k. ú. Kuří u Říčan) – 15 027 obyvatel, výměra 25,8 km², hustota zalidnění 582 obyvatel/km²
- Nupaky – 1 572 obyvatel, výměra 3,18 km², hustota zalidnění 494 obyvatel/km²

C. I. 8 Staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území

Dle Národní inventarizace kontaminovaných míst (CENIA) a Systému evidence kontaminovaných míst (MŽP ČR) není v zájmovém území evidováno žádné kontaminované místo.

V území posuzovaného záměru nebyly zjištěny žádné skládky ani jiné staré ekologické zátěže.

C. II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

C. II. 1 Ovzduší a klima

Klimatické a rozptylové podmínky

Podle atlasu klimatických oblastí (Quitt, 1971) spadá zájmové území do oblasti T2, tj. oblast mírně teplá, podoblast mírně suchá a okresek mírně teplý, mírně suchý, převážně s mírnou zimou. Vyznačuje se dlouhým, teplým a suchým létem, velmi krátkým přechodným obdobím a teplým až mírně teplým jarem a podzimem, krátkou, mírně teplou a suchou až velmi suchou zimou.

Z hlediska klimatické rajonizace leží zájmové území v okrsku B1 - mírně teplé oblasti (Atlas podnebí ČSR, 1958).

Základním meteorologickým podkladem pro modelové výpočty imisních rozptylů jednotlivých polutantů a charakteristikou pro rozptylové podmínky jsou terénní poměry a tomu odpovídající větrné růžice charakteristické pro danou oblast, které byly zpracovány na území hl. m. Prahy pro model ATEM pracovníky Ústavu fyziky atmosféry AV ČR. Růžice popisují proudění ve vybrané lokalitě za různých rozptylových podmínek. Větrná růžice, použitá v modelu, byla rozdělena na šestnáct základních směrů proudění (S, SSV, SV, VSV, ...), tři třídy rychlosti větru (1,7; 5,0 a 11,0 m.s⁻¹) a pět tříd stability.

V následující tabulce jsou patrné charakteristické převládající směry větrů pro jednotlivé lokality podél záměru SOKP 511 v zájmovém území.

Tabulka 31 Tabelární podoba větrné růžice platné pro zájmové území (četnost proudění větru v %)

TR*	Běchovice																Calm	Součet
m.s. ⁻¹	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	3,83	3,30	2,77	2,82	2,89	2,77	2,65	1,91	1,20	1,23	1,28	1,41	1,54	1,51	1,51	2,67	3,92	39,21
5,0	4,52	2,63	0,72	1,21	1,66	1,91	2,17	3,67	5,17	5,38	5,57	5,58	5,59	4,02	2,44	3,47	0,00	55,71
11,0	0,66	0,34	0,03	0,01	0,00	0,02	0,05	0,14	0,23	0,31	0,40	0,56	0,73	0,59	0,46	0,55	0,00	5,08
Σ	9,01	6,27	3,52	4,04	4,55	4,70	4,87	5,72	6,60	6,92	7,25	7,55	7,86	6,12	4,41	6,69	3,92	100,00
TR*	Dubeč																Calm	Součet
m.s. ⁻¹	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	4,70	3,40	2,09	2,35	2,64	2,66	2,68	2,68	2,68	3,01	3,33	2,75	2,16	1,98	1,81	3,25	3,67	47,84
5,0	3,67	1,91	0,12	0,86	1,60	2,06	2,50	2,55	2,60	3,26	3,92	4,62	5,32	4,33	3,37	3,51	0,00	46,20
11,0	0,36	0,19	0,02	0,05	0,09	0,16	0,21	0,11	0,01	0,08	0,14	0,40	0,67	1,07	1,48	0,92	0,00	5,96
Σ	8,73	5,50	2,23	3,26	4,33	4,88	5,39	5,34	5,29	6,35	7,39	7,77	8,15	7,38	6,66	7,68	3,67	100,00
TR*	Uhřetěves																Calm	Součet
m.s. ⁻¹	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	4,36	3,18	1,99	2,23	2,48	3,06	3,63	3,06	2,46	2,24	2,02	1,79	1,55	1,50	1,47	2,92	1,24	41,18
5,0	3,99	2,09	0,15	1,08	2,01	2,19	2,38	2,61	2,86	3,75	4,65	5,36	6,04	4,70	3,35	3,67	0,00	50,88
11,0	0,39	0,21	0,03	0,10	0,18	0,29	0,41	0,23	0,04	0,15	0,25	0,64	1,02	1,33	1,65	1,02	0,00	7,94
Σ	8,74	5,48	2,17	3,41	4,67	5,54	6,42	5,90	5,36	6,14	6,92	7,79	8,61	7,53	6,47	7,61	1,24	100,00
TR*	Královice – Modletice																Calm	Součet
m.s. ⁻¹	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	3,40	3,10	2,79	2,44	2,09	2,48	2,89	2,37	1,86	1,46	1,07	1,27	1,46	1,49	1,51	2,46	1,19	35,33
5,0	4,21	2,79	1,37	1,79	2,18	1,86	1,53	2,75	3,96	5,31	6,64	5,86	5,08	3,66	2,26	3,21	0,00	54,46
11,0	1,98	1,08	0,19	0,10	0,01	0,02	0,03	0,11	0,19	0,54	0,89	1,03	1,16	0,91	0,65	1,32	0,00	10,21
Σ	9,59	6,97	4,35	4,33	4,28	4,36	4,45	5,23	6,01	7,31	8,60	8,16	7,70	6,06	4,42	6,99	1,19	100,00

*TR – třídní rychlost větru, Calm – podíl výskytu bezvětrí

Kvalita ovzduší

Současnou kvalitu ovzduší je možné vyhodnotit též na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2011 do roku 2015) publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Tato data jsou uváděna pro čtverce 1 × 1 km. Hodnocený záměr (těleso stavby SOKP 511) se dotýká celkem 26 čtverců. Následující přehled přibližuje průměrné hodnoty imisní zátěže v hodnocené lokalitě a jejich porovnání s hodnotami imisních limitů.

Tabulka 32 Průměrné hodnoty koncentrací za období 2011–2015

Znečišťující látka	Veličina	Jednotka	Zájmové území	Imisní limit	Podíl na imis. limitu (%)
oxid dusičitý	roční průměr	μg.m ⁻³	13,5 - 28,6	40	33,8 - 71,5
oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	μg.m ⁻³	16,5 - 18,7	125	13,2 - 15,0
částice PM ₁₀	roční průměr	μg.m ⁻³	23,7 - 25,4	40	59,3 - 63,5
částice PM ₁₀	36. nejvyšší denní průměr	μg.m ⁻³	40,5 - 44,4	50	81,0 - 88,8
částice PM _{2,5}	roční průměr	μg.m ⁻³	16,8 - 17,3	25	67,2 - 69,2
benzen	roční průměr	μg.m ⁻³	1,2 - 1,4	5	24,0 - 28,0
benzo(a)pyren	roční průměr	ng.m ⁻³	0,90 - 1,16	1	90,0 - 116,0
arsen	roční průměr	ng.m ⁻³	1,72 - 1,84	6	28,7 - 30,7
kadmium	roční průměr	ng.m ⁻³	0,28 - 0,59	5	5,6 - 11,8

Znečišťující látka	Veličina	Jednotka	Zájmové území	Imisní limit	Podíl na imis. limitu (%)
olovo	roční průměr	ng.m ⁻³	5,3 - 6,7	500	1,1 - 1,3
nikl	roční průměr	ng.m ⁻³	1,2 - 1,4	20	6,0 - 7,0

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty překračující daný imisní limit.

Jak je z tabulky patrné, podle ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. V části území je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, k němuž se však pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů), koncentrace se pohybují v rozmezí 90 – 116 %. Tato situace je typická pro většinu území hl. m. Prahy i v mnoha dalších městech v ČR.

Vyhodnocení pouze na základě podkladů ČHMÚ, které pokrývají celé hodnocené území, bylo zvoleno z důvodu absence měřicích stanic v hodnoceném území. Nejbližší v okolí se nachází stanice Praha-Průmyslová, která je však dopravní stanicí a výsledky nemohou být dostatečně reprezentativní pro hodnocenou lokalitu. Na území Středočeského kraje se pak nejbližší nacházejí dvě stanice, a to Brandýs nad Labem a Ondřejov. Obě stanice jsou však od hodnoceného záměru vzdáleny nejméně cca 15 km.

C. II. 2 Počáteční akustická situace

Dne 4. – 5. 10. 2016 bylo v rámci zpracovávané dokumentace záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů provedeno přehledové měření počáteční akustické situace včetně dopravně-inženýrského průzkumu v pěti kontrolních místech měření. Výsledky měření sloužily pro zjištění akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb v blízkosti předpokládaného budoucího umístění záměru a k následnému ověření výpočtového modelu.

Protokol z měření je přílohou Akustického posouzení, které tvoří přílohu č. 4 dokumentace EIA.

Měření probíhalo synchronně po dobu 24 hodin od 13:00 do 13:00 hodin v pěti měřicích místech (M1, M2, M3, M4 a M5). Výsledky měření byly použity i pro ověření a kalibraci výpočtového 3D modelu.

Místo měření M1 bylo zvoleno v chráněném venkovním prostoru stavby rodinného domu č. p. 39/14 v ul. Ke Kolodějskému zámku, Praha - Dubeč. Měřicí mikrofon byl umístěn před středem okna (v 1. NP) 2 m od fasády, ve výšce $v = 4,5$ m nad terénem, ve vzdálenosti 30,0 m od osy nejbližšího jízdního pruhu s orientací k ulici Ke Kolodějskému zámku.

Místo měření M2 bylo zvoleno ve venkovním prostoru stavby pro administrativu č. p. 144 v ul. U Mezníku, Praha - Hájek. Měřicí mikrofon byl umístěn na balkoně (ve 2. NP) 2 m od fasády s orientací ke komunikaci Pod Jankovem, ve výšce $v = 4,3$ m nad terénem, ve vzdálenosti 50,0 m od osy nejbližšího jízdního pruhu.

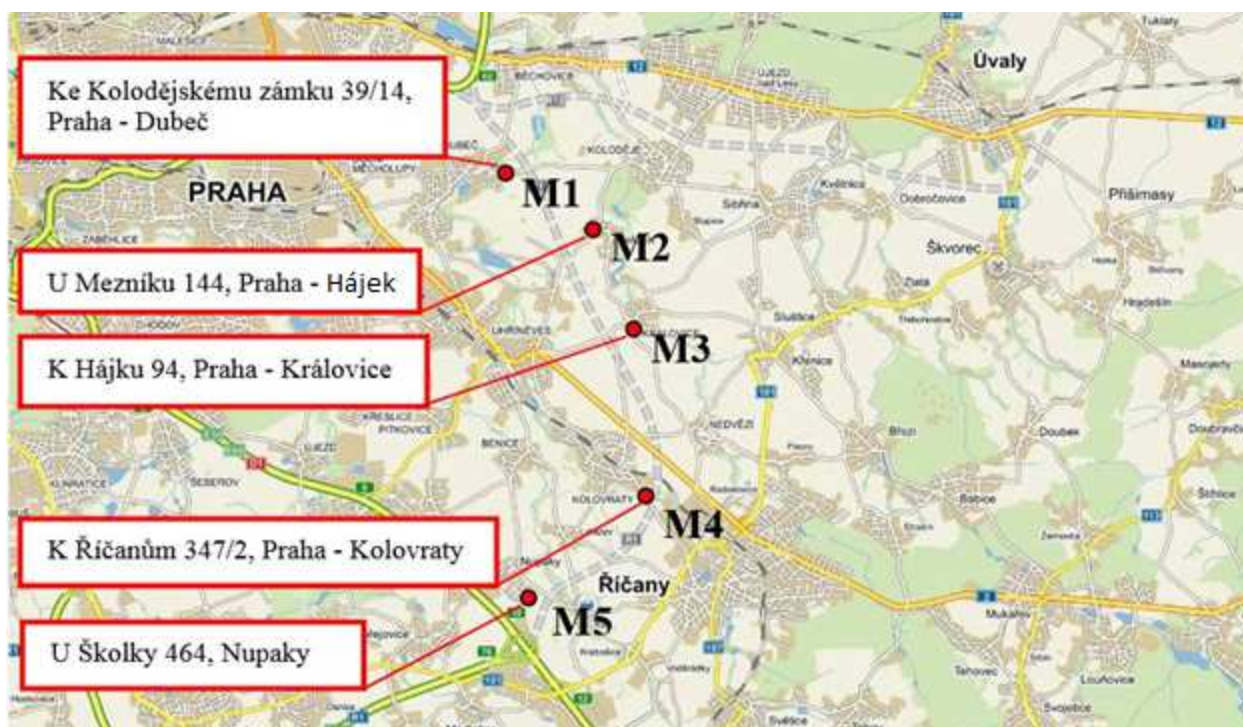
Místo měření M3 bylo zvoleno v chráněném venkovním prostoru stavby rodinného domu č. p. 94 v ul. K Hájků, Praha - Královice. Měřicí mikrofon byl umístěn před středem okna (v 1. NP) 2 m od fasády s orientací k ulici K Hájků, ve výšce $v = 3,0$ m nad terénem, ve vzdálenosti 7,0 m od osy nejbližšího jízdního pruhu.

Místo měření M4 bylo zvoleno v chráněném venkovním prostoru stavby objektu k bydlení č. p. 347/2 v ul. K Říčánům, Praha - Kolovraty. Měřicí mikrofon byl umístěn před středem okna (v 1. NP) 2 m od fasády s orientací k ulici Kolovratská, ve výšce $v = 3,0$ m nad terénem, ve vzdálenosti 20,0 m od osy nejbližšího jízdního pruhu.

Místo měření M5 bylo zvoleno v chráněném venkovním prostoru stavby bytového domu č. p. 464 v ul. U Školky, Nupaky. Měřicí mikrofón byl umístěn před středem okna (ve 2. NP) 2 m od fasády s orientací k ulicím Nupacká a Rooseveltova, ve výšce $v = 4,5$ m nad terénem, ve vzdálenosti 220 m od osy nejbližšího jízdního pruhu ul. Nupacká a 620 m od osy nejbližšího jízdního pruhu dálnice D1.

Současně s probíhajícím měření bylo prováděno sčítání intenzit dopravy na komunikacích, v jejichž blízkosti byla místa měření situována, tj. ul. Ke Kolodějskému zámku, Pod Jankovem, K Hájků, Kolovratská, Nupacká – Rooseveltova a na dálnici D1. Situace s místy měření je patrná z následujícího obrázku. Obrázky se zákresem profilů sčítání intenzit dopravy jsou součástí protokolu z měření, který je součástí Akustického posouzení (příloha č. 4 dokumentace EIA).

Obrázek 17 Situace umístění míst měření



Podkladová mapa: <http://www.mapy.cz>

Legenda: M1, M2, M3, M4 a M5 – místa měření

Naměřené hodnoty vyjadřují celkovou ekvivalentní hladinu akustického tlaku A na daném místě, v danou dobu a za konkrétních podmínek. Uvedené hodnoty jsou tedy včetně akustických odrazů od fasád nacházejících se za místy měření a vyjadřují celkovou akustickou situaci vlivu provozu silniční dopravy.

Uváděné hodnoty $L_{Aeq,T}$ sloužily především pro ověření výpočtového modelu a tím, že jsou uváděné včetně odrazu akustické energie od struktur fasád nacházejících se za měřicími body, nemohou tedy sloužit dle platné legislativy pro přímé porovnání s hygienickými limity, neboť nejsou korigovány pro účely hodnocení a stanovení výsledné hodnocené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A.

Tabulka 33 Naměřené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v daných místech měření

Místo měření	Adresa místa měření, posuzované místo	Naměřená hodnota	
		DEN $L_{Aeq,16h}$ [dB]	NOC $L_{Aeq,8h}$ [dB]
M1	Ke Kolodějskému zámku, RD č. p. 39/14, Praha - Dubeč	55,0 ± 2,0	44,1 ± 2,0
M2	U Mezníku, RD č. p. 144, Praha - Hájek	50,7 ± 2,0	42,1 ± 2,0
M3	K Hájku, RD č. p. 94, Praha - Královice	56,8 ± 2,0	43,5 ± 2,0
M4	K Říčanům RD, č. p. 347/2, Praha - Kolovraty	58,9 ± 2,0	51,3 ± 2,0
M5	U Školky, BD č. p. 464, Nupaky	46,6 ± 2,0	37,4 ± 2,0

Tabulka 34 Zjištěné intenzity dopravy na sledovaných komunikacích

	Interval měření (hh:mm–hh:mm)	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
Profil A: komunikace Ke Kolodějskému zámku	06:00–22:00 h	7 810	48	0	64
	22:00–06:00 h	173	1	0	13
	00:00–24:00 h	7 983	49	0	77
Profil B: komunikace Pod Jankovem	06:00–22:00 h	3 227	75	0	112
	22:00–06:00 h	127	6	0	17
	00:00–24:00 h	3 354	81	0	129
Profil C: komunikace K Hájku	06:00–22:00 h	766	12	0	12
	22:00–06:00 h	15	0	0	4
	00:00–24:00 h	781	12	0	16
Profil D: komunikace Kolovratská	06:00–22:00 h	2 439	96	15	2
	22:00–06:00 h	154	3	0	0
	00:00–24:00 h	2 593	99	15	2
Profil E: komunikace Nupacká	06:00–22:00 h	4 327	71	3	34
	22:00–06:00 h	76	0	5	0
	00:00–24:00 h	4 403	71	8	34
Profil F: dálnice D1	06:00–22:00 h	70 391	10 925	-	-
	22:00–06:00 h	5 040	2 816	-	-
	00:00–24:00 h	75 431	13 741	-	-

Pro posouzení počáteční akustické situace byl použit program CadnaA, verze 2017.

Na základě naměřených hodnot bylo provedeno v kontrolních měřicích bodech i ověření a případné nastavení výpočtového modelu. Rozdíl mezi hodnotou $L_{Aeq,T}$ zjištěnou měřením a vypočtenou modelem byl v rozmezí do ±2,0 dB. Tato hodnota zaručuje dostatečnou přesnost výpočtu.

Celková počáteční akustická situace z provozu silniční dopravy

Celková akustická situace je detailně vyhodnocena v rámci přílohy č. 4 dokumentace EIA (Akustické posouzení, EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017). Následující text uvádí pouze souhrnné hodnocení

počáteční akustické situace v městských částech na území hl. m. Prahy a obcích nacházejících se v okolí plánovaného záměru SOKP 511:

Dolní Počernice, Běchovice

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 39,3$ dB do $L_{Aeq,16h} = 68,2$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 31,2$ dB do $L_{Aeq,8h} = 62,6$ dB.

U stávající komunikace I/12 (ulice Českobrodská, výpočtový bod Bech_07) je překračován limit staré hlukové zátěže v nočním období $L_{Aeq,8h} = 60$ dB.

Dubeč

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 37,1$ dB do $L_{Aeq,16h} = 65,5$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 28,5$ dB do $L_{Aeq,8h} = 58,4$ dB.

Výpočet akustické situace prokázal, že v MČ Praha-Dubeč je u některých chráněných staveb překračován hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době. Např. v ulici Ke Kolodějskému zámku (Dub_02) a v ulici Starodubečská (Dub_03).

Praha 22, Královice

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 37,5$ dB do $L_{Aeq,16h} = 73,2$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 29,2$ dB do $L_{Aeq,8h} = 65,9$ dB.

Výpočet akustické situace prokázal, že v MČ Praha 22 je u některých chráněných staveb překračován hygienický limit staré hlukové zátěže z provozu dopravy 70/60 dB v denní/noční době. Např. v ulici Přátelství (P22_06).

Výpočet akustické situace prokázal, že v MČ Praha-Královice je u některých chráněných staveb překračován hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době. Např. v ulici K Uhříněvsi (Kra_02).

Benice, Kolovraty, Nedvězí

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 41,5$ dB do $L_{Aeq,16h} = 62,5$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 32,5$ dB do $L_{Aeq,8h} = 55,1$ dB.

Výpočet akustické situace prokázal, že v MČ Praha-Benice je u některých chráněných staveb překračován hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době. Např. v ulici Květnového povstání (Ben_01).

Říčany, Nupaky

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 40,7$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,9$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 32,1$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,2$ dB.

Výpočet akustické situace prokázal, že v obci Nupaky je u některých chráněných staveb překračován hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době. Např. v ulici Nupacká (Nup_02).

Výpočet akustické situace prokázal, že v obci Říčany je u některých chráněných staveb překračován hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích III. třídy 55/45 dB v denní/noční době. Např. v ulici Lipanská (Ric_06). U některých chráněných staveb je překračován hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době. Např. v ulici V Řešetě (Ric_01). U některých chráněných staveb je překračován hygienický limit staré hlukové zátěže z provozu dopravy v denní/noční době. Např. v ulici Černokostelecká (Ric_05).

Klánovice, Praha 21

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 37,7$ dB do $L_{Aeq,16h} = 67,6$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 29,4$ dB do $L_{Aeq,8h} = 62,0$ dB.

Koloděje, Květnice, Sibřina

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 37,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 63,9$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 28,9$ dB do $L_{Aeq,8h} = 55,0$ dB.

Křenice, Sluštice

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 57,6$ dB do $L_{Aeq,16h} = 69,4$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 48,9$ dB do $L_{Aeq,8h} = 61,4$ dB.

Shrnutí počáteční akustické situace způsobené pouze provozem na komunikacích v jednotlivých lokalitách

Jak je patrné z výsledků a z rozmístění charakteristických výpočtových bodů v jednotlivých lokalitách (viz příloha č. 4 dokumentace EIA - Akustické posouzení, EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), tak k případnému překročení limitních hodnot v denní či noční době dochází pouze u zástavby rozmístěné podél a v těsné blízkosti stávajících komunikačních průtahů přes jednotlivé obce, kdy tyto průtahy zajišťují spojení jednotlivých obcí a návaznosti na vyšší komunikační síť. Ostatní charakteristické body rozmístěné ve větší vzdálenosti od těchto tahů a nebo na vedlejších komunikacích již vykazují logicky splnění limitních hodnot.

Výběr charakteristických bodů byl proveden s ohledem na předpokládaný silniční provoz jak na stávajících, tak i výhledových komunikacích. Tyto body byly vybrány tak, aby charakterizovaly případné změny akustické situace v souvislosti s provozem záměru SOKP 511.

Celková počáteční akustická situace – kumulativní vliv provozu silniční a železniční dopravy

V rámci Akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), které tvoří přílohu č. 4 dokumentace EIA, byla vyhodnocena celková (kumulativní) akustická situace z provozu silniční a železniční dopravy. V následujícím textu jsou uvedeny souhrnně výsledky vyhodnocení. Je však nezbytné konstatovat, že pro kumulativní posouzení provozu silniční a železniční dopravy nejsou dle platné legislativy stanoveny žádné hygienické limity hluku, a proto nelze vypočtené ekvivalentní

hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu železniční a silniční dopravy porovnat s hygienickým limitem. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v jednotlivých zvolených kontrolních bodech z kumulace provozu železniční a silniční dopravy tedy slouží pouze ke znázornění celkové akustické situace v dotčených lokalitách.

Dolní Počernice, Běchovice

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 39,4$ dB do $L_{Aeq,16h} = 68,2$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 31,6$ dB do $L_{Aeq,8h} = 62,6$ dB.

Dubeč

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 37,1$ dB do $L_{Aeq,16h} = 65,5$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 28,5$ dB do $L_{Aeq,8h} = 58,4$ dB.

Praha 22, Královice

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 37,5$ dB do $L_{Aeq,16h} = 73,2$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 29,2$ dB do $L_{Aeq,8h} = 65,9$ dB.

Benice, Kolovraty, Nedvězí

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 41,5$ dB do $L_{Aeq,16h} = 62,5$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 32,5$ dB do $L_{Aeq,8h} = 55,1$ dB.

Říčany, Nupaky

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 42,9$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,9$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 36,1$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,2$ dB.

Klánovice, Praha 21

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 37,7$ dB do $L_{Aeq,16h} = 67,6$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 29,4$ dB do $L_{Aeq,8h} = 62,0$ dB.

Koloděje, Květnice, Sibřina

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 37,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 63,9$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 28,9$ dB do $L_{Aeq,8h} = 55,0$ dB.

Křenice, Sluštice

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stávajícím stavu v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 57,6$ dB do $L_{Aeq,16h} = 69,4$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 48,9$ dB do $L_{Aeq,8h} = 61,4$ dB.

Shrnutí počáteční akustické situace způsobeného kumulativním působením provozu na komunikacích a železničním provozem v jednotlivých lokalitách

Z uvedených souhrnných výsledků v charakteristických výpočtových bodech v jednotlivých lokalitách (viz příloha č. 4 dokumentace EIA - Akustické posouzení, EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017) vyplývá, že ve sledovaných kontrolních bodech se železniční hluk projevuje pouze minimálně, a to pouze v nižších hlukových úrovních a případně spíše pouze v noční době, kdy železniční hluk vytváří v dotčených lokalitách v kontrolních bodech hlukové pozadí.

Při porovnání výsledků akustické situace z provozu silniční dopravy s výsledky akustické situace kumulativního provozu silniční a železniční dopravy jsou ve většině posuzovaných míst (výpočtových bodech) shodné nebo velmi podobné výsledky. Je to způsobeno především tím, že v kumulaci železniční a silniční dopravy je většinou v posuzovaných místech dominantním zdrojem hluku právě silniční doprava, takže železniční doprava na výslednou hodnotu $L_{Aeq,T}$ nemá významný vliv.

Výše uvedené neplatí např. v lokalitě Běchovice (výpočtový bod Bech_05). Zde je $L_{Aeq,T}$ z kumulativního provozu silniční a železniční dopravy vyšší než $L_{Aeq,T}$ z provozu jen silniční dopravy o 1,3 dB ve dne a o 3,3 dB v noci.

C. II. 3 Voda***Povrchová voda******Hydrologické zařazení***

Hydrologicky náleží zájmové území do povodí Labe (1), Vltavy od Berounky po Rokytku (1-12-01) a hydrologických povodí 4. řádu - povodí Rokytky (1-12-01-0300-0-00 a 1-12-01-0260-0-00), Říčanského potoka (1-12-01-0290-0-00) a Pitkovického potoka (1-12-01-0190-0-00).

Záplavové a zátopové území

Posuzovaný záměr kříží Říčanský potok, na kterém je na území hl. m. Prahy vyhlášena dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vodách“), aktivní zóna záplavového území Q_{akt} a stanoveno záplavové území Q_5 , Q_{20} a Q_{100} . Konkrétně se jedná o dvě křížení stavby SOKP 511, a to v km 66,100 a 73,080. Přejech stavby přes vodní toky je v obou případech řešen přemostěním.

Dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy jsou v území dále stanovena tzv. zátopová území. Na vodním toku Říčanský potok jsou zátopová území v překryvu s aktivní zónou záplavového území a záplavovým územím. Další zátopová území byla v minulosti stanovena na melioračních příkopech, které odváděly vodu z rozsáhlých polí do vodních toků. Konkrétně se jedná o tři zátopové oblasti pod MÚK Dubeč a v blízkosti MÚK Uhříněves a MÚK Lipany. Vzhledem ke stáří meliorací je však jejich funkčnost i účelnost vymezení zátopových oblastí diskutabilní.

Vymezení záplavových území v řešeném území je patrné z mapy č. 3 Ochrany vod, která je součástí přílohy č. 17 dokumentace EIA.

Zranitelná oblast

Trasa navrhovaného záměru leží v celé své délce v tzv. zranitelné oblasti specifikované § 33 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Zranitelné oblasti jsou vymezeny nařízením

vlády č. 235/2016 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, ve znění pozdějších předpisů.

Dle § 2 nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, ve znění pozdějších předpisů jsou zranitelné oblasti územně vymezeny katastrálními územími, jejichž seznam je uveden v příloze č. 1 k tomuto nařízení. Z hlediska navrhovaného záměru jsou všechna katastrální území dotčená záměrem evidována ve výše uvedeném seznamu zranitelných oblastí. Mapovou podobu zranitelných oblastí lze zobrazit na národním geoportálu INSPIRE. Jedná se o území, kde se vyskytují povrchové nebo podzemní vody, využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

V těchto oblastech jsou příslušnými závaznými dokumenty (např. Nitrátová směrnice, Akční program, a další) upraveny druh, způsob a množství používání hnojiv s ohledem na půdně-klimatické podmínky území, svažitosti pozemku apod.

Podzemní voda

Hydrogeologické poměry zájmového území jsou podmíněny řadou faktorů, z nichž rozhodující jsou geologická stavba území a propustnost jednotlivých geologických prostředí, morfologie terénu, potenciální zdroje podzemních vod a antropogenní vlivy spojené s urbanizací širší oblasti.

Posuzované území náleží do hydrogeologického rajónu 6250 - Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy, tvořeného horninami krystalinika, proterozoika a paleozoika.

Hladina a vydatnost podzemní vody

Dle podrobného hydrogeologického průzkumu (AQH s.r.o., březen 2008), který tvoří přílohu podrobného geologického průzkumu dané lokality (MOTT MACDONALD Praha, spol. s r. o., duben 2008) se podzemní voda v místech trasy vyskytuje mělce pod povrchem. Výjimečně je zakleslá více než 5 m pod terén. Podle rozdílů mezi hladinami naraženými a ustálenými lze odvodit, že hladina bývá často napjatá, kdy vzestup dosahuje i několika metrů. Ve většině případů je hladina naražena v eluvii břidlic.

Při srovnání současného stavu hladin podzemních vod, které je uvedeno ve studii posouzení vlivu na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., listopad 2016; příloha č. 13 dokumentace EIA) s výsledky podrobného geologického průzkumu dané lokality (MOTT MACDONALD Praha, spol. s r. o., duben 2008), byl v zájmovém území ve většině vrtů zaznamenán mírný vzestup hladiny podzemní vody. Průměrná hodnota vzestupu hladiny podzemní vody ze současné rekognoskace vůči hodnotám z dřívějšího podrobného geologického průzkumu činí cca 1 m. Je však nutno podotknout, že se jedná spíše o krátkodobý stav, dlouhodobý trend z hlediska úrovně hladin podzemních vod je celorepublikově spíše opačný.

Podrobný popis stavů podzemní vody v jednotlivých vrtech je součástí studie posouzení vlivu na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., listopad 2016), která je přílohou č. 13 dokumentace EIA.

Území je z hlediska zásob podzemní vody velmi chudé, studny dosahují vydatnosti maximálně v řádu desetin l.s⁻¹. Archivní zdroje uvádějí propustnost přípovrchové zóny v hodnotách hydraulické vodivosti $K = 7,8 \cdot 10^{-6} \text{ m.s}^{-1}$ a průtočnost $T = 7,0 \cdot 10^{-5} \text{ m}^2.\text{s}^{-1}$. Prostředí lze charakterizovat jako „dosti slabě propustné“. Mírně propustné prostředí se nachází u kvartérních fluvialních sedimentů v údolí

Pitkovického a Říčanského potoka. V archivních pracích je uváděna průměrná hodnota $K = 8 \cdot 10^{-5} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$ a $T = 4 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$.

Odtok podzemní vody závisí na sklonu skalního podloží a to je ve většině případů konformní s terénem.

V rámci Posouzení vlivu stavby na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., listopad 2016; příloha č. 13 dokumentace EIA) byla ověřena úroveň hladiny podzemní vody ve vybraných existujících hydrogeologických vrtech v blízkosti trasy SOKP 511. Zjištěná úroveň hladiny podzemní vody současného stavu z listopadu 2016 byla následně srovnána se záměry uskutečněnými v rámci podrobného geologického průzkumu provedeného společností MOTT MACDONALD Praha, spol. s r.o. na přelomu roku 2007/2008 a byl zjištěn vzestup hladiny podzemních vod o cca 1 m.

Chemismus podzemní vody

Podél celé trasy jsou vody do určité míry antropogenně ovlivněny, což vede k zastření původního hydrogeochemického typu vody. Nejvýznamnějším typem zůstávají vody kalciumhydrogenuhličitanové s výrazně převládajícím Ca mezi kationty. Tento typ místy přechází až do vod kalcium-síranových. Na počátku trasy v prostoru MÚK Dubeč obsahy síranů mnohonásobně převyšují obsahy ostatních aniontů (koncentrace nad $1,5 \text{ g} \cdot \text{l}^{-1}$). Toto navýšení je způsobeno obsahem rozptýleného pyritu v ordovických břidlicích.

Ojediněle se vyskytují vody se zvýšenými obsahy chloridů (typ $\text{Cl-HCO}_3\text{-Ca}$). Tento geochemický typ vody byl zastižen v okolí Kolovrat v místech, kde v minulosti byl velkokapacitní chov hospodářských zvířat. V těchto aktivitách spatřujeme příčinu současné kontaminace. Zastížené podzemní vody z hlediska obsahu rozpuštěných látek řadíme k vodám se zvýšenou a velmi vysokou mineralizací.

Podzemní vody v úseku projektované stavby vykazují až na ojedinělé výjimky zvýšenou agresivitu k betonovým konstrukcím. Vody v ordovických horninách vykazují vyšší agresivitu než vody cirkulující v břidlicích a drobách proterozoika. V jednotlivých ordovických souvrstvích se stupeň agresivity liší. Vysoce agresivní jsou vody od počátku trasy po staničení 65,7 km (souvrství zahožanské a bohdalecké). Vysoká agresivita je způsobena obsahy agresivního CO_2 a SO_4^{2-} . Střední stupeň způsobený opět agresivním CO_2 mají vody v úseku 65,7 – 66,3 km (letenské souvrství) a v okolí staničení 69,0 km (proterozoické břidlice). V ostatních částech trasy je podzemní voda vzhledem k obsahům CO_2 slabě agresivní.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod

Zájmové území neleží v žádné chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

Ochranné pásmo vodního zdroje

Záměrem nebude dotčeno žádné ochranné pásmo vodního zdroje.

C. II. 4 Půda

Reliéf dotčeného území je zvlněný s většími terénními depresemi pouze u vodotečí (Říčanský a Pitkovický potok). Podkladem jsou kvalitní půdní substráty spraše a sprašové hlíny, severněji pak zpevněné horniny z břidlic a drob České vysočiny, případně nevápnitých pískovců České vysočiny.

Zájmové území leží na následujících půdních regionech:

- region hnědozemí ze spraší a prachovic se subregiony, ve kterých mezi doprovodnými jednotkami převažují černozemě,
- region hnědozemí z prachovic a polygenetických hlín,
- region kambiozemí pelických z jílu.

V území převažují půdy středně těžké, na severu se nacházejí jíly, v údolních nivách vodotečí a v terénních depresích na nivních sedimentech pak těžší bezskeletové půdy. Fyzikální vlastnosti těchto půd závisí na množství humusu v povrchovém horizontu. Půdy jsou převážně středně až silně humózní se středně kvalitním humusem. Potenciální půdní reakce je většinou neutrální, na některých lokalitách ojediněle slabě kyselá.

Genetickým půdním typem je hnědozem a kambizem, v údolní nivě vodotečí pak fluvizem.

Krajina je vysoce antropogenní, intenzivně zemědělsky i průmyslově využívána. V návaznosti na sídla je částečně využívána i pro rekreační účely.

V trase vedení SOKP 511 převažují zemědělsky obhospodařované pozemky, které mají v krajině značnou převahu nad lesními plochami. Podle zastoupení pozemků navrhovaný záměr zasahuje z cca 95 % na zemědělské půdy, z cca 2 % na lesní půdy a z cca 3 % na ostatní plochy, čímž si vynutí trvalý a dočasný zábor ZPF i PUPFL.

V následující tabulce je uveden výčet jednotlivých BPEJ v dotčených katastrálních území stavbou SOKP 511, včetně specifikace třídy ochrany ZPF.

Tabulka 35 BPEJ a třídy ochrany zemědělského půdního fondu v dotčených k. ú.

Katastrální území	BPEJ	Třída ochrany ZPF
Běchovice	2.26.01	III.
	2.26.11	III.
	2.48.11	IV.
Kolovraty	2.09.00	I.
	2.10.10	II.
	2.11.10	I.
	2.12.00	II.
	2.26.14	IV.
	2.50.11	IV.
	2.58.00	II.
	2.68.11	V.
	2.70.01	V.
	5.09.00	I.
	5.10.00	I.
	5.10.10	I.
	5.11.00	I.
	5.11.10	I.
	5.26.04	IV.
	5.26.41	IV.
	5.42.00	II.
	5.44.00	III.
	5.44.10	III.
	5.50.11	III.
Říčany u Prahy	5.11.00	I.
	5.11.10	I.
Dubeč	2.26.01	III.
	2.26.11	III.

Katastrální území	BPEJ	Třída ochrany ZPF
	2.26.14	IV.
	2.48.11	IV.
	2.60.00	I.
	2.70.01	V.
Hájek u Uhříněvsi	2.14.00	II.
	2.15.00	II.
	2.26.01	III.
	2.48.11	IV.
Královice	2.09.00	I.
	2.10.00	I.
Kuří u Říčan	5.11.00	I.
	5.11.10	I.
	5.26.01	III.
	5.26.04	IV.
	5.42.00	II.
	5.58.00	II.
Nedvězí u Říčan	2.09.00	I.
	2.10.00	I.
	5.10.00	I.
Nupaky	5.11.00	I.
	5.11.10	I.
	5.26.01	III.
	5.26.14	IV.
	5.58.00	II.
Uhříněves	2.10.00	I.
	2.14.00	II.
	2.26.01	III.
	2.37.16	V.

Zdroj: Záborový elaborát (RIGES s.r.o., listopad 2012); Doplněk záborového elaborátu (RIGES s.r.o., září 2014), upraveno EKOLA group, spol. s r.o.

C. II. 5 Horninové prostředí a přírodní zdroje

Geomorfologie území

Zájmové území lze rozdělit do následujících vyšších geomorfologických celků:

Systém	Hercynský
Provincie	Česká vysočina
Soustava (subprovincie)	Poberounská soustava
Oblast	Brdská oblast
Celek	Pražská plošina
Podcelek	Říčanská plošina
Okrsek	Úvalská plošina / Uhříněveská plošina

Na začátku trasy patří ještě část zájmového území do okrsku Úvalská plošina, dále pak již do Uhříněveské plošiny.

Pražská plošina je členitou pahorkatinou ležící ve středních Čechách, převážně v povodí Vltavy. Je budována proterozoickými a staropaleozoickými horninami Barrandienu, permokarbonskými

a svrchnokřídovými sedimenty s lokalitami neogenních a pleistocenních sedimentů. Má rozčleněný erozně denudační reliéf s neogenními zarovnanými povrchy a exhumovaným předkřídovým zarovnaným povrchem, se strukturními hřbety a suky, epigenticky založenou údolní sítí a neogenními a pleistocenními říčními terasami Vltavy a sprašovými pokryvy a závějemi.

Uhříněveská plošina tvoří pruh území při jižní hranici Říčanské plošiny při styku se Středočeskou pahorkatinou, a to mezi údolím Sázavy a západním okolím Českého Brodu. Je to plochá pahorkatina (maximální výška terénu jihozápadně od Zvole je 392 m n. m.) na proterozoických drobách a břidlicích, se slabě rozčleněným reliéfem poměrně rozsáhlých zarovnaných povrchů (přemodelovaného křídového podloží).

Úvalská plošina se vyznačuje středně rozčleněným pahorkatinným erozně denudačním povrchem na staropaleozoických horninách (břidlicích, drobách, pískovcích, křemencích) s denudačními zbytky svrchnokřídových sedimentů s maximálními výškami jihovýchodně od Chodova (318 m n. m.). Reliéf místy výrazně zpestřují suky a strukturní hřbety.

Celkový reliéf má charakter plošin s nejnižší nadmořskou výškou 242 m n. m. po nejvyšší místo s 340 m n. m. s převládajícím sklonem k severu. Plošiny jsou rozbrázděny údolními jednotlivých vodotečí.

Geologické poměry

Geologické poměry zájmového území jsou popsány na základě podrobného geologického průzkumu dané lokality (MOTT MACDONALD Praha, spol. s r. o., duben 2008).

Podle regionálně-geologického dělení oblasti Českého masívu náleží zájmová oblast k jednotce Proterozoikum Barrandienu středočeské oblasti.

Předkvartérní podloží

Trasa nejprve prochází jihovýchodním křídlem barrandienské synklinály a od km 68,22 stavby již zasahuje do štěchovické skupiny svrchního proterozoika. V začátku trasy je skalní podklad tvořen zvrásněnými peliticko-psamitickými sedimenty stratigraficky náležející do ordoviku.

Ordovické horniny jsou zastoupeny převážně jílovitými břidlicemi bohdaleckého, vinického a libeňského souvrství. Dále jsou zastoupeny siltové břidlice dobrotivských vrstev, písčité a drobové břidlice vrstev záhořanských, šareckých a letenských a nepříliš mocné polohy řevnických a skaleckých křemenců. Tyto horniny budují elevace v počáteční části trasy.

V počátku trasy jsou hojně zastoupeny jílovité a jíloprachovité břidlice dobrotivského souvrství. Ve zdravém stavu jsou černošedé, jemně slídnaté s kolísající prachovitou příměsí. Horniny jsou převážně deskovitě vrstevnaté, částečně provrásněné a lokálně značně tektonicky porušené. Svrchu s velmi vysokou hustotou diskontinuit, která hlouběji přechází do střední. Sekundárně jsou vyhojeny křemenem a uhličitany. Lokálně se vyskytují vložky s výrazně vyšším podílem prachovité a písčité složky.

V oblasti Dubečského tunelu byly ověřeny polohy křemenců a křemenných pískovců. Jedná se o křemence stratigraficky náležející k řevnickým vrstvám libeňského souvrství. Ve zdravém stavu jsou bělošedé, jemnozrné, deskovitě až lavicovitě vrstevnaté, příčně rozpukané. Při povrchu jsou na elevacích rozložena na kamenitopísčité eluvia o mocnosti 1 - 2 m. Hranice mezi křemenci a břidlicemi nemusí být ostrá, ale charakterizována přechodem z břidlic s vložkami křemenců do křemenců s vložkami břidlic a naopak.

Proterozoické horniny představují klastické sedimenty mořského původu, stratigraficky náležející štěchovické skupině, která je nejvyšším členem barrandienské proterozoika.

Převažujícím horninovým typem v celé délce trasy jsou prachovité břidlice v různém stupni zvětrání (místa tektonicky rozrušené). Dále se vyskytují břidlice písčité a drobové břidlice. Na vrstevnatých plochách limonitizované, pukliny a tektonické zóny mohou být impregnovány křemenem. V plánované trase nevystupují na povrch. Břidlice jsou obecně podél puklin a tektonických zón nepravidelně zvětralé. Hloubkový dosah výrazného rozvolnění masívu je velice proměnlivý a pohybuje se od cca 2 m až do hloubek přesahujících 15 m pod úroveň terénu. Horninový komplex postižený fosilním zvětráváním je charakterizován nepravidelným přechodem ze zcela zvětralých hornin charakteru pestrébarevných jílu s proměnlivým obsahem střípků do navětralých hornin. V proterozoických horninách bývají zastoupeny vulkanické horniny, které se střídají se sedimentárními horninami, nebo jimi pronikají.

V podstatně menší míře, než břidlice jsou v podloží zastoupeny jemně a středně zrnité droby, šedé i nazelenalé šedé barvy. Ty tvoří v břidlicích podružné vločky, jsou relativně pevnější a často morfologicky aktivní.

Přechod mezi oběma stratigrafickými celky (jihovýchodním křídlem barrandienské synklinály, charakterizovaným ordovickými břidlicemi a předkvartérním skalním podkladem, který je tvořen sedimenty svrchního proterozoika) je tektonický. Došlo k násunu proterozoických hornin směrem k severu přes ordovické horniny. Jedná se o Chodovský přesmyk (skupina zlomů záviského přesmyku), je ukloněn k jihu se sklonem 50-60°. V místě došlo k překocení ordovických vrstev (směr sklonu k JJV s úhlem 70-80°).

Zastižené horniny jsou při svém povrchu rozložené na jílovitá eluvia, převážně charakteru středně plastických jílu či písčitých jílu tuhé až pevné konzistence s různým procentem úlomků silně až mírně zvětralých břidlic. Místa se v povrchové zóně předkvartérního podkladu vyskytují vločky zcela zvětralých hornin.

Absence eluvií byla zjištěna zejména na jižních svazích údolí potoků Pitkovického i Říčanského a dále od km 76,1 až do konce stavby 511, Běchovice – dálnice D1.

Kvartérní pokryv

Předkvartérní podklad je v celé trase překryt různě mocnou vrstvou kvartérních sedimentů, která nepravidelně kolísá nejčastěji od 0,5 m – 2,0 m, ojediněle až 5,0 m. Nejmladší sedimenty představují holocenní náplavy a splachy. Nejrozšířenějším genetickým typem v trase jsou deluvioeolické sprašové hlíny, podstatně menší zastoupení mají hlíny deluviální.

Kromě výše uvedených zemin tvoří nejsvrchnější vrstvu kvartérního pokryvu humózní vrstva, která má mocnost 0,2 - 0,5 m. Jen okrajově byly zastiženy i navážky. Většinou se jedná o navážky stávajících či bývalých komunikací, zásypy liniových inženýrských sítí, násypy železniční tratě ČD, případně zbytky demolic.

Holocenní fluvialní náplavy a deluviofluvialní splachy vyplňují údolní nivy a mělké terénní deprese. Jedná se o údolí Rokytky, Říčanského potoka a Pitkovického potoka. Nejčastěji jsou ve svrchní poloze tvořeny jíly se střední až vysokou plasticitou, případně jílem písčitým, měkké až tuhé konzistence, černošedé, s častou organickou příměsí a výrazným hnilobným zápachem. V holocenních náplavech byly dokumentovány vedle zemin jemnozrnných i zeminy hrubozrnné, které jsou většinou na bázi náplavových sedimentů. Jsou charakterizovány převážně hlinitými i jílovitými písky se šterkem a jílovitými šterky. V rámci náplavů tvoří jak vertikálně, tak horizontálně nepravidelné polohy v převažujících jemnozrnných sedimentech.

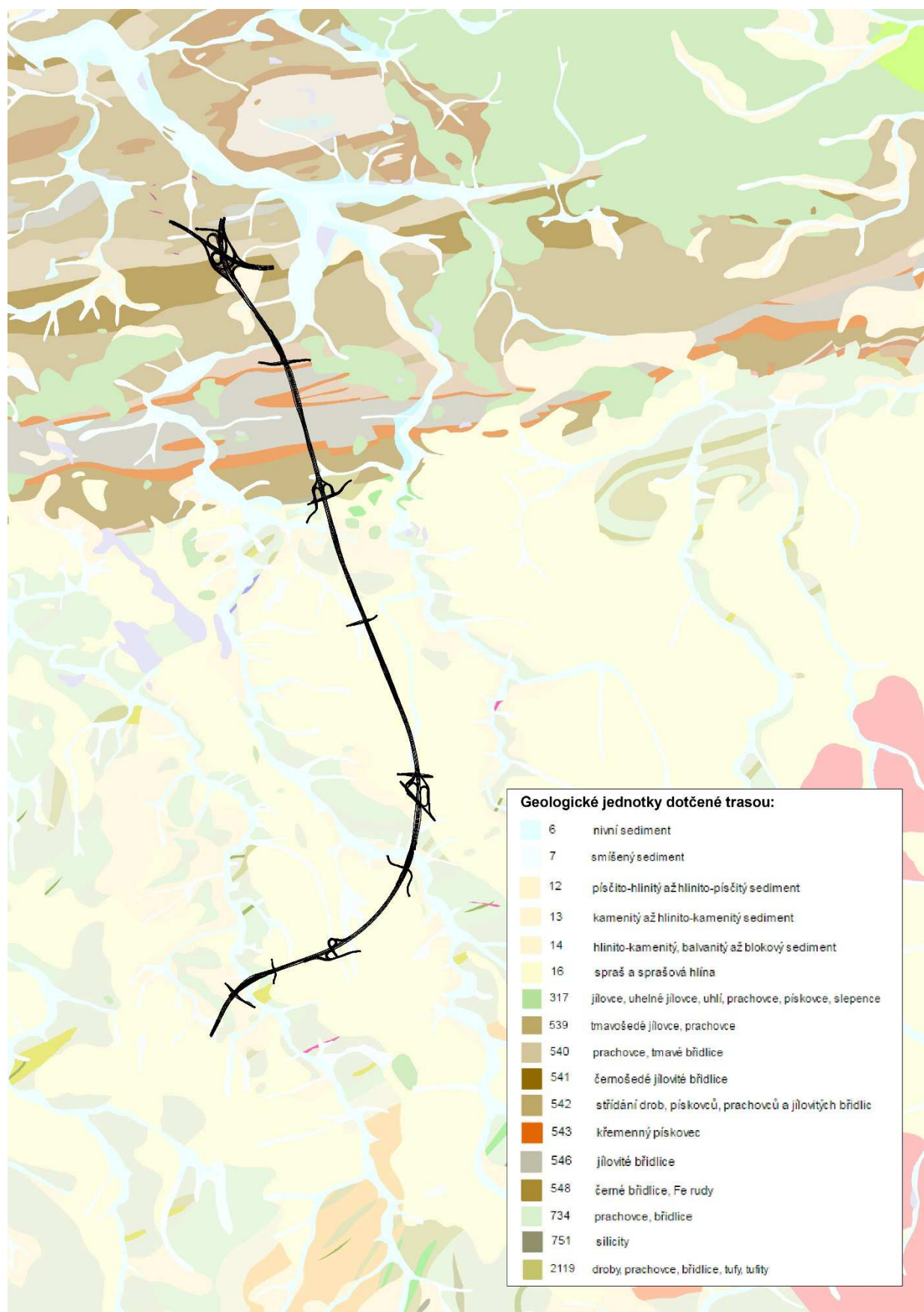
Deluvioeolické sprašové hlíny a eolické spraše představují nejrozšířenější typ kvartérního pokryvu a vyskytují se v převážné části trasy. Přejít mezi sprašemi a sprašovými hlínami je nezřetelný a často jsou tyto přechody reprezentovány střídáním těchto typů. Pokrývají rozlehlé plošiny, kde mají mocnost nejčastěji mezi 2 – 6 m, maximální mocnosti dosahují na severních údolních svazích, kde byly dokumentovány v hloubce až 9,1 m pod povrchem terénu. Na jižních údolních svazích s obecně výrazně menší mocností kvartérních sedimentů sprašové hlíny naopak zcela nebo téměř chybí.

Sprašové hlíny mají převážně charakter šedohnědých, případně okrově hnědých středně a vysoko plastických jílů, případně jílů slabě písčitých tuhé až pevné konzistence. Většinou jsou odvápněné, místy v polohách slabě vápnité, ojediněle s drobnými bělavými cicváry do 2 cm. Bývají nevýrazně horizontálně zvrstvené, místy s písčitou příměsí a obsahují ve vrstvách kolísající příměs drobných valounků, úlomků i tmavých mangan-limonitových konkrécií. Ve spodních partiích obsahují zvýšený podíl poloopracovaných úlomků podložních břidlic velikosti až 4 cm, ojediněle i více, a geneticky se blíží až deluviím. Celková mocnost sprašových hlín je na plošinách většinou 3 – 6 m a severních údolních svazích 6 – 9 m.

Deluviální sedimenty mají v zájmovém území značné plošné rozšíření. Vyskytují se v nadloží písčitéjších břidlic, pískovců. Mají charakter šedohnědých jílovitých a jílovitopísčitých hlín až jílů, které mohou být charakterizovány jako štěrkovitý jíl. Jejich mocnost se pohybuje většinou od 0,5 do 4,0 m. Místy nejsou vyvinuty a místy je jejich mocnost vyšší (až 6 m). Směrem k bázi nezřetelně přecházejí do eluvií. V místě nejvyšších partií zmiňované drobné elevace tvořené pevnými horninami mají charakter štěrkovitých jílů až jílovitých štěrků.

Geologické jednotky dotčené trasou navrhovaného záměru SOKP 511 jsou zobrazeny na níže uvedeném obrázku.

Obrázek 18 Geologická mapa



Podkladová mapa: WMS Česká geologická služba, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Hydrogeologické poměry

Hydrogeologické poměry zájmového území jsou popsány na základě podrobného hydrogeologického průzkumu (AQH s.r.o., březen 2008), který je přílohou podrobného geologického průzkumu dané lokality (MOTT MACDONALD Praha, spol. s r. o., duben 2008).

Z hydrogeologického hlediska se chovají zastižené skalní horniny proterozoika a paleozoika obdobně, a proto jsou společně řazeny do hydrogeologického rajónu 625 Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy (ID 6250). Erozní bází řešeného území jsou koryta Pitkovického a Říčanského potoka a Rokytky, jejichž povodími je trasa vedena.

Skalní podloží trasy nemá průlinovou propustnost, a proto síť diskontinuit je ve většině případů pro vodu utěsněna produkty rozpadu jílových hornin. Výjimku tvoří pouze polohy křemenců v ordoviku, které místy vykazují puklinové zvodnění. Na většině území není vyvinuto spojitě průlinové zvodnění. Pouze lokálně v kvartérním pokryvu a v zóně přípovrchového zvětrání a rozvolnění podložních hornin. Toto zvodnění sahá do hloubek max. 20 m.

Území je z hlediska zásob podzemní vody velmi chudé, studny dosahují vydatnosti maximálně v řádu desetin l.s⁻¹. Prostředí lze charakterizovat jako „dosti slabě propustné“. Mírně propustné prostředí se nachází u kvartérních fluvialních sedimentů v údolí Pitkovického a Říčanského potoka.

Chodovský přesmyk jako tlaková tektonická linie by neměl znamenat výraznou preferenční cestu pro pohyb podzemních vod. Průzkumem pro stavbu SOKP 513 bylo u Komořan zjištěno přirozené proudění podzemní vody podél této struktury v hloubce 60 m.

Podzemní voda se v místech trasy vyskytuje mělce pod povrchem. Výjimečně je zakleslá více než 5 m pod terénem. Podle rozdílů mezi hladinami naraženými a ustálenými lze odvodit, že hladina bývá často napjatá, kdy vzestup dosahuje i několika metrů. Ve většině případů je hladina naražena v eluviu břidlic. Vzhledem k velmi malým vydatnostem a technologii vrtání však nelze vyloučit, že významný podíl vzestupů je dán pomalým plněním vrtů, nebo při vrtání nejsou velmi malé přítoky zaznamenány.

Odtok podzemní vody závisí na sklonu skalního podloží a to je ve většině případů konformní s terénem. Hladina podzemní vody může kolísat v závislosti na srážkách až v řádu metrů.

Přírodní zdroje

Podle údajů z informačního serveru České geologické služby se v zájmovém území hodnocené stavby nenacházejí žádná výhradní ani nevyhrazená ložiska nerostných surovin, dobývací prostory (těžené, netěžené), chráněná ložisková území ani prognózní zdroje.

V blízkosti řešeného území se nacházejí dosud netěžená chráněná ložisková území Kolovraty a Kolovraty I. (cihlářská surovina). Ložiska jsou tvořena sprašovými hlínami se zvětralými algonkickými břidlicemi v podloží. Trasa navrhovaného záměru je navržena ve vzdálenosti cca 370 metrů od chráněného ložiskového území Kolovraty a 280 metrů od chráněného ložiskového území Kolovraty I.

Podle evidence informačního serveru České geologické služby nejsou v zájmovém území evidována žádná registrovaná poddolovaná či sesuvná území.

C. II. 6 Flóra, fauna, ekosystémy

Flóra

Biogeografické a fytogeografické členění

Zájmové území se z hlediska biogeografického členění ČR nachází v Českobrodském bioregionu (Culek, 1996).

Z hlediska fytogeografického členění ČR se území nalézá v Českém termofytiku a Českomoravském mezofytiku, ve fytogeografickém okrsku Pražská kotlina a Průhonická plošina.

Potenciální přirozená vegetace

Dle mapy potenciální přirozené vegetace ČR představuje v severní části zájmového území potenciální přirozenou vegetaci lipová doubrava (*Tilio-Betuletum*) a ve východní a jižní části zájmového území černýšová dubohabřina (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*).

Kategorizace území podle Katalogu biotopů ČR

Dle Katalogu biotopů ČR (editor Chytrý a kol., 2000) lze plochy dotčené záměrem zařadit do kategorie X2 – Intenzivně obhospodařovaná pole definovaná jako kultury obilovin a okopanin, zpravidla v rozsáhlých lánech nebo i na menších polích pravidelně ošetřovaných herbicidy.

Aktuální vegetace zájmového území

V minulosti byla v řešeném území provedena celá řada biologických průzkumů (např. Aquatest – Stavební geologie, a.s., 2000; Bejček, Farkač, Linhart, Šťastný, 2003; Farkač, 2016).

V rámci biologického průzkumu silničního okruhu kolem Prahy (Aquatest – Stavební geologie, a.s., 2000), který byl proveden pro účely dříve zpracované dokumentace EIA k tomuto záměru (Ing. Michaela Vrdlovcová, 2000) nebyl identifikován žádný zvláště chráněný druh rostlin. To potvrdila následně také Studie vlivu stavby na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů – kategorie kriticky a silně ohrožené (EVERNIA s. r. o., 2007), která byla zpracována jako příloha k žádosti o udělení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Tato studie v zájmovém území neidentifikovala žádné kriticky ani silně ohrožené druhy rostlin. Absenci zvláště chráněných druhů rostlin potvrdily taktéž aktuální celoroční přírodovědné průzkumy realizované pro účely biologického hodnocení (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016).

Nejaktuálněji bylo provedeno biologické hodnocení na základě celoročního přírodovědného průzkumu v letech 2015 a 2016 (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016), jehož plné znění je uvedeno v příloze č. 10 dokumentace EIA. Z hlediska flóry bylo cílem průzkumu zjištění aktuální druhové pestrosti v zájmovém území. Zkoumány byly druhy cévnatých rostlin.

Zájmové území bylo pro účely zpracování biologického hodnocení rozděleno do devíti sledovaných lokalit, které lze dle charakteru rozčlenit do tří typů různých skupin biotopů odlišných především způsobem využití:

- orná půda (polní plochy) – lokalita č. 1
- hospodářsky nevyužívané lemy polí a remízů, příkopy, meze, lada – lokality č. 3, 4, 5, 6 a 7
- stromová uskupení (remízy, aleje, liniový doprovod příkopů a vodotečí) – lokality č. 2, 8 a 9

V následujícím textu je uveden pro jednotlivé lokality stručný popis zastižených společenstev. Podrobný seznam rostlinných druhů identifikovaný na jednotlivých lokalitách je uveden v příloze č. 10 dokumentace EIA (Biologické hodnocení, doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016).

Lokalita 1 - Pole a jiné zemědělské kultury v rámci celé trasy SOKP 511 (mimo další lokality 2–9)

Ve všech polních kulturách byla zastižena pouze běžná segetální společenstva svazů *Veronico-Euphorbion*, *Spergulo arvensis-Erodion cicutariae*, lokálně též *Oxalidion fontanae*. Při okrajích polí je podle místních podmínek vyvinuta ruderalní vegetace svazů *Coronopodo-Polygonion*, *Atriplicion*, *Sisymbriion*, *Dauco-Melilotion*, místy také *Malvion neglectae*. Tyto pronikají i do kontaktních trávníků (především podél přítomných cest).

Lokalita 2 - km 65,6: křížení s lokálními biokoridory v blízkosti ochranného pásma a ochranné pásmo západně od Přírodní památky Lítožnice

Charakteristické pro tento úsek jsou zemědělské kultury a pásové formace dřevin. Interakční prvek I6/340 – pás ořešáků (*Juglans regia*) mezi poli a ochranné pásmo PP Lítožnice. Vegetace je chudá, dřevinná a přirozeně nevyvinutá – příkladem mohou být nitrofilní lemy svazů *Convolvulo-Elytrigion repentis* a *Geo-Alliarion* s přimíšenými druhy svazu *Atriplicion*.

Lokalita 3 - km 66,0-66,1: most Dubeč (křížení s Říčanským potokem)

Jedná se o lokalitu, kde trasa překonává Říčanský potok před jeho vtokem do PP Lítožnice. Nachází se zde lesní a křovinná společenstva poměrně blízka přirozenému stavu, avšak v podrostu značně ruderalizovaná a obohacená o četné nitrofilní druhy (vlivem splachů ze sousedního pole). Podél potoka jsou v úzkém pásu vyvinuty mokřadní vrbiny svazu *Salicion albae* s přechodem k olšinám svazu *Alnion incanae* a bylinné jejich lemy svazů *Geo-Alliarion* a *Aegopodion*. Vlivem terénních úprav koryta dynamika toku neodpovídá přirozeným poměrům.

Lokalita 4 - km 66,2-66,4: bažantnice při východním okraji Dubče u ulice Ke kolodějskému zámku (regionální biokoridor funkční R3/39)

V lokalitě se nachází druhotný mladší kulturní les (směs *Pinus sylvestris*, *Acer platanoides*, *Acer pseudoplatanus* a *Fraxinus excelsior*) pouze s chudým nitrofilním bylinným podrostem; bez výrazné ekologické hodnoty.

Lokalita 5 - km 67,9: pás ovocných stromů a křovin v polích (interakční prvek nefunkční I6/351)

Jedná se o starou výsadbu v poli – pás *Prunus cerasifera* s druhově chudým nitrofilním podrostem a lemy (svazy *Geo-Alliarion*, *Sisymbriion*).

Lokalita 6 - km 68,2: alej ovocných stromů mezi poli při komunikaci mezi Hájkem a Netluky (lokální biokoridor nefunkční L4/263)

Jedná se o alej *Malus domestica* a *Pyrus communis* s nitrofilním trávníkem v podrostu. Biokoridor funguje jen jako větrolam, pro biotu je nevýznamný.

Lokalita 7 - km 69,8: pás křovin v poli při silnici z Uhříněvsi do Královic

Jedná se o biokoridor fungující spíše jako větrolam v polích. Vegetace křovin svazu *Aegopodio-Sambucion*.

Lokalita 8 - km 72,6-73,4: most Kolovraty (křížení s Říčanským potokem v km 73,0)

Charakteristické pro tento úsek jsou náletové dřeviny v různém stupni vývoje a zemědělské kultury. V okolí Říčanského potoka jsou vyvinuté příbřežní porosty dřevin.

Byla identifikována poměrně pestrá směs společenstev s vazbou na podmáčené půdy v nivě Říčanského potoka, obohacená o nitrofilní bylinná a křovinná společenstva. Vrbiny svazu *Salicion albae* (spíše fragmentární), s navazujícími vrbovými křovinami svazu *Salicion cinereae*. Někdejší vysokostébelné podmáčené louky (svaz *Calthion*) postupně zarůstají monodominantními porosty *Urtica dioica*, místy velmi rozsáhlými. Vlhčí místa obsadily druhově chudé rákosiny (svaz *Phragmition*), porosty chrastice (*Phalaridion*) a jejich lemy (svaz *Senecion fluviatilis*). Na ně místy navazují nitrofilní křoviny svazu *Aegopodio-Sambucion*, v mírném svahu nad nivou pak akátina (svaz *Chelidonio-Robinion*). Všechna uvedená společenstva dokumentují v podstatě degradovaný stav současné nivy a nejsou ochránářsky hodnotná. Jejich existence a plnění ekologických funkcí v krajině je však podmíněno přiměřenou čistotou a dynamikou Říčanského potoka.

Lokalita 9 - km 75,5-76,2: most Kuří (křížení s Pitkovickým potokem v km 75,7)

Pro okolí mostu Kuří je charakteristická převaha polních kultur, pouze v okolí Pitkovického potoka jsou vyvinuté příbřežní porosty dřevin. Vegetaci zde tvoří smíšený listnatý les, jehož struktura i složení jsou silně podmíněné lesnickou kulturou (v kontaktu s dotčeným úsekem je např. liniová výsadba buku lesního a jiná stanovištně nepůvodních dřevin). Vegetační doprovod potoka tvoří směs *Alnus glutinosa*, *Populus × canadensis*, *Padus avium* a *Robinia pseudoacacia*, která nahradila někdejší mokřadní vrbiny potočního luhu. Bohatě je vyvinuto nitrofilní patro a navazující bylinné a křovinné lemy (svazy *Geo-Alliarion*, *Aegopodion* a *Aegopodio-Sambucion*).

Shrnutí

V rámci biologického průzkumu silničního okruhu kolem Prahy (Aquatest – Stavební geologie, a.s., 2000), který byl proveden pro účely dříve zpracované dokumentace EIA k tomuto záměru (Ing. Michaela Vrdlovcová, 2000) nebyl identifikován žádný zvláště chráněný druh rostlin. To potvrdila následně také studie vlivu stavby na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů – kategorie kriticky a silně ohrožené (EVERNIA s. r. o., 2007). Tato studie v zájmovém území neidentifikovala žádné kriticky ani silně ohrožené druhy rostlin. Absenci zvláště chráněných druhů rostlin potvrdily také aktuální celoroční přírodovědné průzkumy realizované pro účely biologického hodnocení (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016).

Ve zkoumaném území se vyskytují převážně ruderalní a segetální rostlinná společenstva, pouze podél drobných vodních toků je vyvinuta lesní a křovinná vegetace, která je však také bez vzácnějších a ohrožených syntaxonů. Spektrum zjištěných taxonů odpovídá charakteru jednotlivých lokalit a způsobům a míře využívání území, místy také poměrně častému narušování prostředí. Jedná se o běžné luční, mokřadní, ruderalní druhy, druhy typické pro agrocenózy, méně pak i lesní a křovinné druhy.

Výskyt zvláště chráněných druhů rostlin dle Přílohy II vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů nebyl v zájmové lokalitě na základě aktuálních průzkumů v průběhu roku 2015 a 2016 potvrzen a ani vzhledem k charakteru dané lokality se nepředpokládá. Žádný ze zjištěných taxonů není evidován ani v Červeném seznamu cévnatých rostlin České republiky (Grulich, 2012).

Fauna

Biogeografické členění

Zájmové území se z hlediska biogeografického členění ČR nachází v Českobrodském bioregionu (Culek, 1996).

Fauna Českobrodského bioregionu hercynského původu je silně ochuzená, se západními vlivy (ježek západní, ropucha krátkonohá), s ojedinělými zástupci xerothermní fauny (ještěrka zelená).

Aktuální fauna

V minulosti byla v řešeném území provedena celá řada biologických průzkumů (např. Aquatest – Stavební geologie, a.s., 2000; Bejček, Farkač, Linhart, Šťastný, 2003; Farkač, 2015).

Nejaktuálněji byl proveden pro účely zpracování biologického hodnocení celoroční přírodovědný průzkum v letech 2015 a 2016 (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016), jehož plné znění je uvedeno v příloze č. 10 dokumentace EIA. Cílem průzkumu bylo zjištění aktuální druhové pestrosti vybraných skupin živočichů (obojživelníci, ptáci, plazi, savci atd.). Zjišťována byla také možná přítomnost zvláště chráněných druhů bezobratlých živočichů.

Cílem ornitologického průzkumu bylo zaznamenat v pruhu cca 80-100 m na každou stranu od plánovaného silničního tělesa výskyt ptáků a rozlišit, zda jde o hnízdní výskyt či jen zálet (potrava, úkryt atd.). U každého druhu je uveden výše zmíněný typ výskytu: hnízdní (B) či zálet (M).

Výskyt živočišných druhů byl zjišťován přímou metodou a podle pobytových stop – stopy, trus, zbytky potravy, srst. Hmyz byl detekován především metodou smýkání vegetace, popřípadě pomocí zemních pastí.

Zájmové území bylo pro účely zpracování biologického hodnocení rozděleno do devíti sledovaných lokalit, které lze dle charakteru rozčlenit do tří typů různých skupin biotopů odlišných především způsobem využití:

- orná půda (polní plochy) – lokalita č. 1
- hospodářsky nevyužívané lemy polí a remízů, příkopy, meze, lada – lokality č. 3, 4, 5, 6 a 7
- stromová uskupení (remízy, aleje, liniový doprovod příkopů a vodotečí) – lokality č. 2, 8 a 9

V následujícím textu je uveden pro jednotlivé lokality výčet zaznamenaných zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a druhů zařazených do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (editoři Plesník a kol., 2003). Podrobný seznam živočišných druhů identifikovaný na jednotlivých lokalitách v rámci aktuálních průzkumů v roce 2015 a 2016 je uveden v příloze č. 10 dokumentace EIA (Biologické hodnocení, doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016).

U zvláště chráněných druhů jsou v níže uváděných seznamech použity následující zkratky:

- [ČR/§...] - druhy chráněné vyhláškou MŽP ČR č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů
 - o [ČR/§KO] - druh kriticky ohrožený
 - o [ČR/§SO] - druh silně ohrožený
 - o [ČR/§O] - druh ohrožený
- [ČS/...] – zařazení do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (editoři Plesník a kol., 2003)
 - o [ČS/NT] - near threatened, druh téměř ohrožený
 - o [ČS/VU] – vulnerable, druh zranitelný

- o [ČS/LC] – least concern, druh málo dotčený

Lokalita 1 - Pole aj. zemědělské kultury v rámci celé trasy (mimo další lokality 2–9)

Na lokalitě nebyl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a druhů zařazených do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (Plesník a kol., 2003).

Lokalita 2 - km 65,6: křížení s lokálními biokoridory v blízkosti ochranného pásma a ochranné pásmo západně od Přírodní památky Lítožnice

Na lokalitě byl zaznamenán výskyt následujících zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., resp. druhů zařazených do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (Plesník a kol., 2003):

Bezobratlí:

Iphiclides podalirius (otakárek ovocný) [ČR/ŠO]

Bombus sp. (čmeláci) [ČR/ŠO]

Formica sp. (mravenci) [ČR/ŠO]

Obojživelníci:

Bufo bufo (ropucha obecná) [ČR/ŠO] [ČS/NT]

Paprskoploutví:

Anguila anguila (úhoř říční) [ČS/NT]

Cottus gobio (vranka obecná) [ČR/ŠO] [ČS/VU]

Leuciscus idus (jelec jesen) [ČR/ŠO] [ČS/VU]

Plazi:

Anguis fragilis (slepýš křehký) [ČR/ŠSO]

Lacerta agilis (ještěrka obecná) [ČR/ŠSO] [ČS/NT]

Natrix natrix (užovka obojková) [ČR/ŠO] [ČS/LC]

Ptáci

Circus aeruginosus (moták pochop) M; [ČR/ŠO]

Hirundo rustica (vlaštovka obecná) M; [ČR/ŠO]

Lokalita 3 - km 66,0 - 66,1: most Dubeč (křížení s Říčanským potokem)

Na lokalitě byl zaznamenán výskyt následujícího zvláště chráněného druhu dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., resp. druhu zařazeného do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (Plesník a kol., 2003):

Obojživelníci:

Bufo bufo (ropucha obecná) [ČR/ŠO] [ČS/NT]

Lokalita 4 - km 66,2 - 66,4: bažantnice při východním okraji Dubče u ulice Ke kolodějskému zámku (regionální biokoridor funkční R3/39)

Na lokalitě byl zaznamenán výskyt následujících zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., resp. druhů zařazených do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (Plesník a kol., 2003):

Bezobratlí:*Bombus* sp. (čmeláci) [ČR/ŠO]*Formica* sp. (mravenci) [ČR/ŠO]Obojživelníci:*Bufo bufo* (ropucha obecná) [ČR/ŠO] [ČS/NT]Plazi:*Anguis fragilis* (slepýš křehký) [ČR/ŠSO]*Lacerta agilis* (ještěrka obecná) [ČR/ŠSO] [ČS/NT]**Lokalita 5 - km 67,9: pás ovocných stromů a křovin v polích (interakční prvek nefunkční I6/351)**

Na lokalitě nebyl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a druhů zařazených do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (Plesník a kol., 2003).

Lokalita 6 - km 68,2: alej ovocných stromů mezi poli při komunikaci mezi Hájkem a Netluky (lokální biokoridor nefunkční L4/263)

Na lokalitě nebyl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a druhů zařazených do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (Plesník a kol., 2003).

Lokalita 7 - km 69,8: pás křovin v poli při silnici z Uhříněvsi do Královic

Na lokalitě nebyl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a druhů zařazených do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (Plesník a kol., 2003).

Lokalita 8 - km 72,6 - 73,4: most Kolovraty (křížení s Říčanským potokem v km 73,0)

Na lokalitě byl zaznamenán výskyt následujících zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., resp. druhů zařazených do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (Plesník a kol., 2003):

Bezobratlí:*Bombus* sp. (čmeláci) [ČR/ŠO]*Formica* sp. (mravenci) [ČR/ŠO]Obojživelníci:*Bufo bufo* (ropucha obecná) [ČR/ŠO] [ČS/NT]Plazi:*Anguis fragilis* (slepýš křehký) [ČR/ŠSO]*Lacerta agilis* (ještěrka obecná) [ČR/ŠSO] [ČS/NT]Ptáci:*Apus apus* (rorýs obecný) M; [ČR/ŠO]*Hirundo rustica* (vlaštovka obecná) M; [ČR/ŠO]

Lokalita 9 - km 75,5 - 76,2: most Kuří (křížení s Pitkovickým potokem v km 75,7)

Na lokalitě byl zaznamenán výskyt následujících zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., resp. druhů zařazených do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (Plesník a kol., 2003):

Bezobratlí:

Bombus sp. (čmeláci) [ČR/ŠO]

Formica sp. (mravenci) [ČR/ŠO]

Obojživelníci:

Bufo bufo (ropucha obecná) [ČR/ŠO] [ČS/NT]

Plazi:

Anguis fragilis (slepýš křehký) [ČR/ŠSO]

Lacerta agilis (ještěrka obecná) [ČR/ŠSO] [ČS/NT]

Ptáci:

Apus apus (rorýs obecný) M; [ČR/ŠO]

Hirundo rustica (vlaštovka obecná) M; [ČR/ŠO]

Shrnutí

V rámci přírodovědného průzkumu (Aquatest – Stavební geologie, a.s., 2000), který byl proveden pro účely dříve zpracované dokumentace EIA (Ing. Michaela Vrdlovcová, prosinec 2000) k tomuto záměru byly identifikovány následující druhy silně ohrožených živočichů: *Alcedo atthis* (ledňáček říční), *Coturnix coturnix* (křepelka obecná) a *Accipiter nisus* (krahujec obecný). V rámci aktuálního přírodovědného průzkumu, který proběhl v letech 2015 a 2016 (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016) však nebyl žádný z těchto druhů potvrzen.

Studie vlivu stavby na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů – kategorie kriticky a silně ohrožené (EVERNIA s. r. o., 2007) identifikovala v zájmovém území jeden silně ohrožený druh, kterým byla *Lacerta agilis* (ještěrka obecná). Výskyt tohoto druhu potvrdil i aktuální přírodovědný průzkum (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016).

Na území stavby byly celoročním přírodovědným průzkumem v letech 2015 a 2016 (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016) zjištěny 2 druhy živočichů spadající do kategorie silně ohrožené druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (slepýš křehký, ještěrka obecná) a 8 druhů živočichů spadajících do kategorie ohrožené druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (vlaštovka obecná, rorýs obecný, ropucha obecná, mravenci, čmeláci, moták pochop, otakárek ovocný a užovka obojková).

Identifikováni byli také tři živočichové (ještěrka obecná, ropucha obecná, úhoř říční) zařazení do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (Plesník a kol., 2003), kteří jsou klasifikováni jako druh téměř ohrožený (near threatened – NT).

Ve všech případech výskytu zvláště chráněných druhů živočichů se jednalo o občasný a nepravidelný výskyt při hledání potravy nebo jen náhodný výskyt při pohybu širším územím. Žádný ze zvláště chráněných druhů se přímo v území stavby a plánovaných stavebních prací nerozmnožuje (žádný

zvláště chráněný druh ptáka v území dotčeném stavbou nehnízdí) a zájmové území tak není pro tyto druhy výhradním biotopem.

Migrace

Pro potřeby aktuální dokumentace EIA byla zpracována Rámcová migrační studie (EVERNIA s. r. o., prosinec 2016), ve které byla zhodnoceno aktuální projektové řešení záměru (na základě aktuálního znění dokumentace pro územní řízení, Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014) a zhodnocen aktuální stav dotčeného území. Tato studie je uvedena v příloze č. 12 a je nedílnou součástí dokumentace EIA.

Na základě rámcové migrační studie (EVERNIA s. r. o., prosinec 2016) je patrné, že v hodnocené oblasti záměru se nenachází žádné migračně významné území, ani zde neprochází dálkový migrační koridor. Nejbližší dálkový migrační koridor vede cca 12 km východním směrem v lesích kolem Vyžlovky. Jedná se tedy o území migračně nevýznamné.

Z hlediska migrační významnosti a celkového přírodního charakteru je možné zájmové území rozdělit na tři úseky. Místa, kde dochází ke křížení migrační cesty s pozemní komunikací, se nazývají migrační profily. V rámci celého úseku byly vymezeny 3 migrační profily, jejichž optimální převedení je prioritou. Přehled migračních úseků a profilů je zobrazen v následující tabulce.

Tabulka 36 Vymezení úseků trasy a migračních profilů

Úsek	km	Charakteristika	Migrační profil
1	64-67,5	První část trasy, kde je umístěna Štěrboholská magistrála, vede v krajině nečleněných polí. Na ní navazuje údolí Říčanského potoka, od nějž stoupá terén až k vrcholu Jankova (297 m).	č. 1: km 66,0 - převedení Říčanského potoka. č. 2: km 66,4 - převedení lesního pásu podél silnice Dubeč – Koloděje.
2	67,5– 72,5	Záměr vede mírně zvlněnou zemědělskou krajinou, která je propojena soustavou cest s ovocnými alejemi. Migrace živočichů je podél liniové zeleně cest a odvodňovacích kanálů.	č. 3: km 68,7 – převedení kanálu od Netluckého rybníka a lesíků k Markétě.
3	72,5-76,5	Od silnice Říčany – Uhřetěves klesá trasa do údolí podél Říčanského potoka. V prostoru se nachází objekty zemědělských areálů a neudržované sady. Trasa pokračuje zemědělskou krajinou k údolí Pitkovického potoka.	č. 4: km 75,5 - 75,8 - převedení Pitkovického potoka a doprovodné vegetace.

Zdroj: Rámcová migrační studie, EVERNIA s. r. o., prosinec 2016

Lesy, dřeviny rostoucí mimo les

Lesy

Trasa SOKP 511 vede z převážné většiny po zemědělské půdě, částečně však zasahuje i do lesních pozemků. Převážná část lesních pozemků je zasažena zejména v k. ú. Dubeč (88,67 % záborů PUPFL), dále pak v k. ú. Kolovraty (9,5 % záborů PUPFL) a k. ú. Kuří u Říčan (1,77 % záborů PUPFL).

Jak je uvedeno v kapitole B. II. 1 navrhovaný záměr si dle aktuální záborového elaborátu vyžádá zábor PUPFL o celkové výměře trvalého záboru 1,25 ha a 0,03 ha dočasného záboru do 5 let trvání.

Z hlediska zařazení lesů do jednotlivých kategorií se trasa SOKP 511 dotýká v převážné míře lesů zvláštního určení (98 % trvalého záboru PUPFL) a okrajově i lesů hospodářských (2 % trvalého záboru PUPFL).

Podle porostní mapy Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů jsou trasou komunikace dotčeny lesy smíšené až listnaté různého druhového složení. V k. ú. Dubeč se jedná o lesy smíšené se základní borovicí (*Pinus* sp.) a modřínem (*Larix decidua* L.) a příměsí jasanu (*Fraxinus* sp.), dále pak o lesy s naopak majoritním jasanem, základním zastoupením modřínu (*Larix decidua* L.) a příměsí buku (*Fagus sylvatica* L.), javoru (*Acer* sp.) a třešně (*Prunus* sp.). V k. ú. Kolovraty jsou zastoupeny porosty se základním topolem (*Populus* sp.) a vrbou (*Salix* sp.) s příměsí smrku (*Picea* sp.), borovice, buku, javoru, třešně, jasanu a dalších listnáčů. V k. ú. Kuří u Říčan se na druhovém složení lesního porostu projevuje blízkost Pitkovického potoka. Les je v místě křížení SOKP 511 s vodním tokem tvořen listnatým porostem olše (*Alnus* sp.), který přechází do buku, s javorem, třešní a příměsí smrku a jasanu.

Dřeviny rostoucí mimo les

Pro posouzení dřevin rostoucích mimo les byl proveden dendrologický průzkum dřevin (Ing. Moravec, listopad 2016), který tvoří samostatnou přílohu č. 14 dokumentace EIA.

Na celém úseku silničního okruhu kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 bylo prozkoumáno celkem 49 dendrologických lokalit s výskytem mimolesní zeleně. Největší střety stavby s dřevinami rostoucími mimo les jsou očekávány na křížení s cestami a komunikacemi s výsadbami starých ovocných alejí, které mají zhoršenou vitalitu i zdravotní stav. Více méně přirozený charakter má doprovodná zeleň Říčanského a Pitkovického potoka se zapojeným stromovým a keřovým patrem. Hodnotná zeleň se vyskytuje i na části tzv. solné stezky, kde ale část záboru nebude představovat mimolesní zeleň ale PUPFL. Dále jsou hodnotné a perspektivní nové výsadby podél nových cest a doplnění, resp. nahrazování původních alejí.

V rámci dendrologického průzkumu byly sledovány následující lokality:

Lokalita 1 - vzrostlý remíz v blízkosti polní cesty. Různověký, zapojený porost tvořený smrky, jasanu a švestkami, v keřovém patru se objevuje bez černý, růže šípková a pámelník bílý, průměrná sadovnická hodnota.

Lokalita 2 - menší jasanový remíz u drobné periodické vodoteče. Zapojený jasanový náletový porost s převahou stromů do obvodu 80 cm, průměrná až podprůměrná sadovnická hodnota.

Lokalita 3 - břehový porost u drobné periodické vodoteče. Rozptýlené keřové porosty bez významné dendrologické hodnoty.

Lokalita 4 - keřový porost podél periodické vodoteče. Periodický tok hustě zarostlý keřovou vegetací s dominancí ovocných dřevin ve špatném zdravotním stavu.

Lokalita 5 - mez na zemědělských pozemcích. Hustý keřový pás v polích.

Lokalita 6 - skupina osik na březích periodické vodoteče. Nálet osik a samostatně stojící hrušeň.

Lokalita 7 - ovocné stromořadí podél komunikace. Komunikace Praha Běchovice – Praha Dubeč. Oboustranná ovocná alej převážně hrušní. Neudržované dřeviny, výrazné prosychání větví, zhoršený zdravotní stav.

Lokalita 8 - Říčanský potok. Břehový zapojený porost na obou březích vodoteče, stromové patro tvoří 90 %. Významný liniový ekologicky stabilní prvek.

Lokalita 9 - alej tvořená topoly černými. Jednostranná alej podél komunikace Dubeč – Koloděje.

Lokalita 10 - třešňová alej na vyvýšené polní mezi. Mez v polích se vzrostlými stromy.

Lokalita 11 - keřový pás podél periodické vodoteče. Hustý, dobře zapojený keřový porost s převážně ovocnými dřevinami.

Lokalita 12 - asfaltová cesta se stromořadím. Oboustranné ovocné stromořadí s převažující hrušní.

Lokalita 13 - okraj aleje u křižovatky. Oboustranné ovocné stromořadí s převažující hrušní.

Lokalita 14 - jabloňová alej podél komunikace. Alej ovocných dřevin po obou stranách komunikace. Převládají jabloně.

Lokalita 15 - jabloňová alej podél komunikace. Alej ovocných dřevin po jedné straně komunikace. Převládají jabloně.

Lokalita 16 - jednostranné stromořadí ovocných dřevin. Jednostranná alej jabloní.

Lokalita 17 - oboustranná alej ovocných dřevin. Oboustranná alej z jabloní a hrušní.

Lokalita 18 - ovocné stromořadí. Staré stromořadí podél komunikace, značně mezernatá alej doplněná výsadbou třešní.

Lokalita 19 - jednostranné stromořadí ovocných dřevin. Jednostranná jabloňová alej.

Lokalita 20 - břehový doprovod periodické vodoteče. Na obou březích vodoteče zapojené stromové i keřové patro

Lokalita 21 - zarostlá polní mez. Mez s dominující keřovou vegetací.

Lokalita 22 - ovocná alej podél komunikace. Jednostranná ovocná alej tvořená hrušněmi a jabloněmi.

Lokalita 23 - ovocná oboustranná alej. Oboustranná alej tvořená jabloněmi a hrušněmi, místy mezernatá.

Lokalita 24 - oboustranná alej s novou výsadbou dřevin. Alej tvořená novou výsadbou jilmů, jeřábů, a klenů.

Lokalita 25 - jednostranná alej ovocných dřevin. Alej jabloní, na druhé straně dva topoly.

Lokalita 26 - zarostlá mez keři. Nepravidelně zarostlá mez keři.

Lokalita 27 - zarostlá mez kolem občasné vodoteče. Polní remíz tvořený převážně keřovou vegetací

Lokalita 28 - topolová jednostranná alej. Jednostranná alej topolů vlašských, mladší výsadby.

Lokalita 29 - alej podél hlavní komunikace. Nepravidelná, oboustranná alej podél hlavní komunikace. Levá strana je tvořena novými výsadbami topolů, pravá je porostlá vzrostlými hrušněmi, ojediněle se vyskytují ořešák a jabloně.

Lokalita 30 - nově založená cesta s výsadbou. Polní cesta se založeným oboustranným stromořadím.

Lokalita 31 - zarostlá polní cesta. Polní cesta rovnoběžně s železniční tratí s vyvýšenými břehy zarostlými stromovým i keřovým patrem s dominancí ovocných dřevin.

Lokalita 32 - nově založená cesta. Lokalita s novými výsadbami podél cesty a se zarostlou mezí podél vodoteče.

Lokalita 33 - břehový doprovod Říčanského potoka. Břehový porost podél toku v místě křížení rozvolněný, keřová vegetace se nachází na dvou přítokových ramenech.

Lokalita 34 - nově založená polní cesta s výsadbou. Nově založená jednostranná alej s lískou tureckou.

Lokalita 35 - cíp zarostlé neudržované zahrady. Značně zarostlá a neudržovaná zahrada.

Lokalita 36 - alejové stromořadí u komunikace. Ovocná, oboustranná alej, mezernatá, tvořená vzrostlými jabloněmi a hrušněmi.

Lokalita 37 - oboustranný porost podél cesty a periodické vodoteče. Na jedné straně cesty keřová vegetace, která prorůstá břeh vodoteče, na druhé straně jsou vzrostlé ovocné dřeviny.

Lokalita 38 - nově založená polní cesta s výsadbou. Nově založená cesta s oboustrannou výsadbou.

Lokalita 39 - břehový doprovod podél vodoteče. Drobná periodická vodoteč s nesouvislým břehovým porostem.

Lokalita 40 - stromořadí podél komunikace. Oboustranná alej ovocných stromů.

Lokalita 41 - stromořadí podél komunikace. Oboustranná alej ovocných stromů. V místě křížení spíše jednostranná.

Lokalita 42 - zarostlá tzv. solná stezka. Vzrostlý hustý porost stromů s hustým keřovým podrostem.

Lokalita 43 - zarostlá tzv. solná stezka. Část stezky podél komunikace na zamokřených stanovištích s výraznou dominancí vrb.

Lokalita 44 - zarostlá tzv. solná stezka. Vzrostlý stromový a keřový pás.

Lokalita 45 - alej ořešáků. Oboustranné stromořadí z ořešáků královských.

Lokalita 46 - zarostlá mez mokřadní vegetací. Polní mez oddělující nivu Pitkovického potoka a zemědělské pozemky.

Lokalita 47 - břehové porosty Pitkovického potoka. Zapojený břehový porost s charakterem lužního lesa.

Lokalita 48 - zarostlá mez vzrostlými dřevinami. Polní mez zarostlá převážně ovocnými dřevinami.

Lokalita 49 - stromořadí podél komunikace. Oboustranná ovocná alej převážně jabloní a hrušní. Alej doplněna výsadbou jeřábů.

Na každé lokalitě byly druhově určeny všechny dřeviny a byly změřeny základní dendrometrické veličiny (obvod kmene ve výšce 1,3 m nad zemí a výška) a dále byl posouzen jejich zdravotní stav a zhodnocena fyziologická vitalita a sadovnická hodnota. Tyto podrobné výstupy dendrologického hodnocení jsou uvedeny v příloze č. 14 dokumentace EIA.

C. II. 7 Krajina

Charakter městské části/města/obce

Běchovice

Běchovice jsou dynamicky se rozvíjející městskou částí hl. m. Prahy ležící na trase dvou významných dopravních koridorů – komunikace Českobrodské a železniční trati Praha – Kolín. Dle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy je jádro Běchovic evidováno jako památková zóna – navržená.

Dubeč

Městská část Praha – Dubeč leží v lokalitě s řadou přírodních a kulturně historických prvků v rámci zástavby. Jedná se například o rybník V Rohožníku, rekonstrukci Panské zahrady, sýpku č. p. 1675, která je nemovitou kulturní památkou nebo zříceninu tvrze Dubeč. Dle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy je jádro Dubeče evidováno jako památková zóna – navržená.

Uhřetěves

Uhřetěves je významným urbanistickým celkem na rozvojové ose směrem na Říčany. Prostředí urbánní struktury nevyniká vysokými hodnotami a to i přes to, že je v obci přítomno několik architektonických hodnot. Rozvoj zástavby obce podél silnice na Říčany a od roku 1871 i podél paralelně vedené železniční trati zapříčinil rozrůstání výrobních a skladových ploch uprostřed území obce. Hodnota zástavby je tímto vlivem významně snižována.

Královice

Městská část Praha - Královice leží v krajinářsky a rekreačně hodnotném území, které je dle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy evidováno jako památková zóna - vyhlášená. Mezi nejvýznamnější prvky této památkové zóny patří raně gotická jednolodní stavba kostela sv. Markéty s hranolovou věží, která byla barokně přestavěná do současné podoby v roce 1739. Dále se zde nachází výšinné opevněné sídliště - hradiště Šance s archeologickými stopami a věžovitá třípatrová stavba Královické tvrze. Královice jsou sídlem s výborným rekreačním potenciálem.

Hájek u Uhřetěvsi

Hájek u Uhřetěvsi je sídlem v příměstské krajině s významným přírodním a rekreačním potenciálem. Ze severu sousedí Hájek s významnými zelenými plochami zámeckého parku v Kolodějích. Na jižní hranici Hájků se nachází vesnická památková zóna - vyhlášená městské části Praha – Královice, která se dále rozprostírá směrem na jih od Hájků.

Nedvězí u Říčan

Nedvězí je obcí ležící v příměstské krajině s vysokým rekreačním a krajinným potenciálem. Historické jádro Nedvězí je dle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy evidováno jako památková zóna – navržená.

Kolovraty (včetně k. ú. Lipany)

Kolovraty jsou rychle se rozvíjející městskou částí, která leží na významné urbanizační ose. Jedná se o typické sídlo Pražské příměstské krajiny obklopené z velké části rozlehlými polnostmi. Dle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy je historické jádro Kolovrat vedeno jako městská památková zóna – navržená.

Lipany jsou jedním ze dvou katastrálních území městské části Praha – Kolovraty. Lipany se vyznačují kompaktní zástavbou s vysokým podílem zeleně. Východní část Lipan se nachází v přírodním parku Botič – Milíčův.

Říčany (včetně k. ú. Kuří u Říčan)

Leží mimo hranice Prahy a tvoří východní těžiště urbanizační osy Uhřetěves – Kolovraty – Říčany. Říčany se nachází v poloze na konci velmi dobře dopravně obsluženého sídelního pásu v kontaktu s rekreačním zázemím Prahy. Město Říčany má velmi dobré železniční spojení s Prahou, které je využitelné pro příměstskou osobní dopravu.

Nupaky

Vzhledem k poloze obce Nupaky v blízkosti dálnice D1 došlo v obci v minulém desetiletí k velkému plošnému rozvoji zastavěných ploch. Zástavba obce je typickým představitelem zástavby předměstského charakteru, který je navíc ještě umocněn blízkostí koridoru dálnice D1. V obci můžeme pozorovat výrazné stopy tlaku na rozvoj ploch rodinné obytné zástavby a expedičně logistických areálů.

Krajinný ráz

Krajinný ráz byl na území dotčeném stavbou silničního okruhu kolem Prahy, stavby 511, Běchovice – dálnice D1 posouzen na základě samostatné studie posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016), které je samostatnou přílohou č. 9 předkládané dokumentace EIA.

Charakteristickým rysem prostorových vztahů příměstské zemědělské krajiny, kterou trasa stavby 511 prochází, je kontrast zemědělského využití krajiny se zřetelným vlivem hlavního města Prahy. Jedná se o typický obraz příměstské krajiny.

V dálkových průhledech, které tato otevřená krajina umožňuje, se objevuje silueta města, v níž se uplatňuje zejména jeho východní průmyslový okraj (lze identifikovat např. spalovnu v Malešicích nebo okraj sídliště Černý Most). U obcí v blízkosti koridoru navrhovaného záměru lze pozorovat stopy tlaku na rozvoj ploch rodinné obytné zástavby městského a předměstského charakteru.

Významným prvkem je blízkost Říčán, jakožto důležitého sídelního celku na východním okraji Prahy, ukončujícího radiální urbanizační osu a zprostředkujícího přechod do rekreačního zázemí města. Ve vizuálních vazbách se objevují průmyslové a skladové objekty Říčán a poměrně soustředěná obytná zástavba.

V krajinné scéně se v rámci celé trasy objevují zemědělské stavby a areály svědčící o udržující se zemědělské funkci území. Pozorovat můžeme také rozrůstající se plochy administrativně/expedičně/průmyslového odvětví, a to především v prostorech v blízkosti významných dopravních tepen (především dálnice D1).

Estetické hodnoty vznikají v rámci území v dílčích sceneriích, především v krajinných segmentech, ve kterých se ztrácí přehlednost prostoru. Jsou to zejména prostory koridorů vodotečí a dále pak prostor mezi Kralovicemi a Uhřetěvesí, členěný soustavou cest a alejí.

Měřítko krajiny je převážně velké, dané velkými dimenzemi viditelných částí krajiny, často nezřetelným prostorovým vymezením a uplatněním velkých staveb v krajinné scéně. Harmonické měřítko lze částečně pozorovat v dílčích prostorech koridorů vodotečí, které nejsou zasaženy stavbami zemědělských areálů nebo vedení VVN.

Z hlediska typologického členění české krajiny lze zájmovou lokalitu dle posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016) začlenit následovně:

Tabulka 37 Typologické členění české krajiny

Rámcový typ sídelní krajiny	Rámcový typ krajiny dle využití území	Rámcový typ krajiny dle reliéfu
(1) stará sídelní krajina Hercynika a Polonika	(Z) zemědělská krajina	(1) krajina plošin a plochých pahorkatin
	(U) urbanizované krajiny	(0) krajiny bez vylišeného terénu

Zdroj: Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016)

Důležitým podkladem pro vyhodnocení stávajícího stavu krajiny jsou tzv. oblasti krajinného rázu, které reprezentují určitý charakter utváření krajiny z hlediska geomorfologie, vegetačního krytu, z hlediska charakteru a forem osídlení a hospodářského využití. V rámci území navrhovaného záměru, byly vymezeny oblasti krajinného rázu jak pro území hlavního města Prahy (LÖW & spol., s.r.o., ÚAP hl. města

Prahy, jev 17 – Oblast krajinného rázu a její charakteristika, jev 18 – Místo krajinného rázu a jeho charakteristika), tak pro území Středočeského kraje (Atelier V – I. Vorel, Studie vyhodnocení krajinného rázu Středočeského kraje - 2. část).

V rámci hl. města Prahy spadá řešené území do sedmi oblastí krajinného rázu: 31 – Počernické údolí Rokytky; 33 – Běchovické údolí Rokytky; 34 – Dubečské údolí Říčanského potoka; 35 – Sníženina Slatiny (marginální část); 43 – Říčanské údolí; 44 – Královické údolí Rokytky; 45 – Údolí Pitkovického potoka.

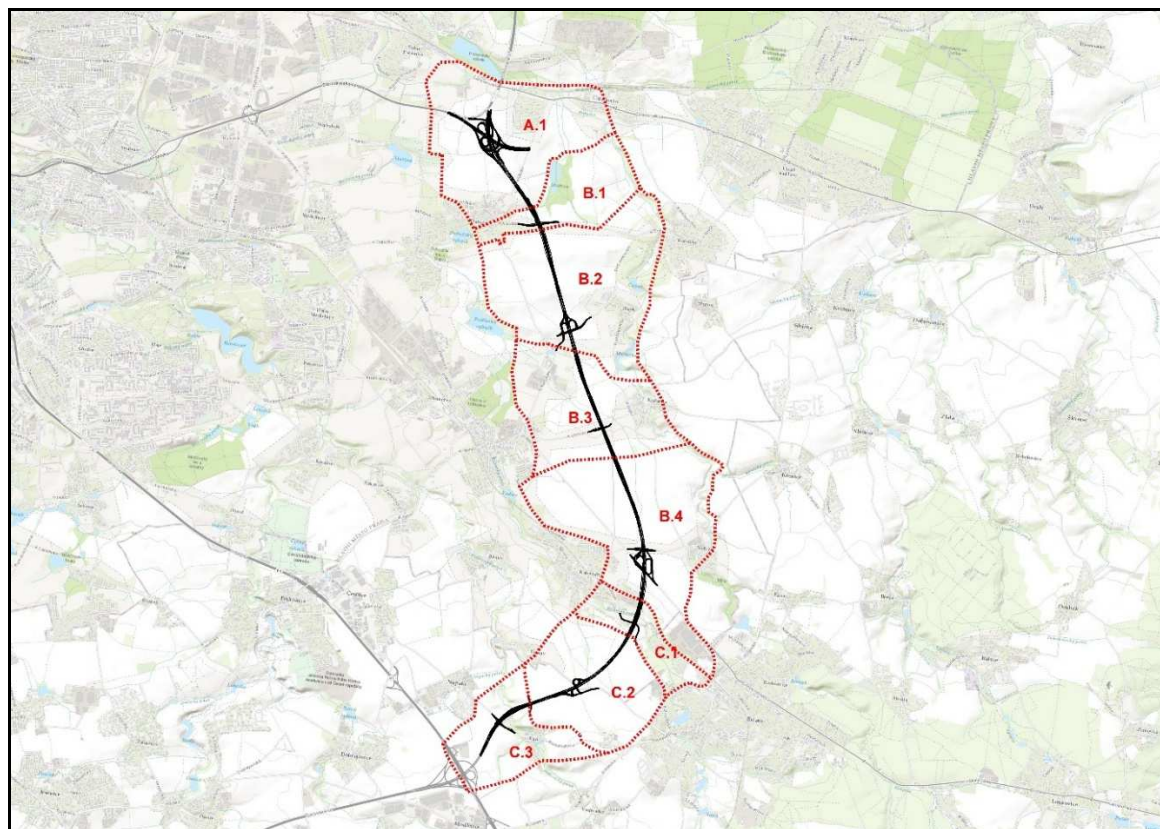
Na území Středočeského kraje spadá řešené území do jedné oblasti krajinného rázu: 36 – Říčansko.

Podrobný popis jednotlivých charakteristik oblastí krajinného rázu je uveden v samostatné příloze č. 9 předkládané dokumentace EIA.

V rámci výše uváděného posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz byla vymezena soustava tří krajinných celků A – C a osmi potenciálně dotčených krajinných prostorů (dále jen „PDoKP“) A.1. – C.3., ve kterých byly identifikovány znaky a hodnoty jednotlivých charakteristik krajinného rázu. Jedná se o: A.1. – Nová Dubeč, B.1. – Lítožnice, B.2. – Jankov, B.3. – Královice – Netluky, B.4. – Nedvězí – Kolovraty, C.1. – Údolí Říčanského potoka, C.2. – Lipany a C.3. – Údolí Pitkovického potoka.

Podrobný popis dotčených krajinných prostorů včetně fotodokumentace a vizualizací jednotlivých segmentů trasy je uveden v samostatné příloze č. 9 předkládané dokumentace EIA. Schematické vymezení PDoKP je zobrazeno na následujícím obrázku.

Obrázek 19 Schematické vymezení PDoKP trasy silničního okruhu kolem Prahy, stavby 511, Běchovice – dálnice D1 z hlediska vlivu na krajinný ráz



Zdroj: Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016)

Podkladová mapa: WMS ARCDATA



Hranice PDoKP



Trasa záměru

C. II. 8 Obyvatelstvo

V tabulce níže jsou zobrazeny stávající počty obyvatel v dotčených městských částech/městech/obcích v řešeném území. Uvedené údaje jsou jedním ze základních vstupních údajů pro hodnocení zdravotních rizik obyvatel jak z hlediska hluku, tak z hlediska ovzduší.

Tabulka 38 Počet obyvatel v dotčených městských částech na území Hl. m. Prahy a městech/obcích Středočeského kraje

Kraj	Obec/Městská část	Počet obyvatel
Středočeský kraj (údaje k 1. 1. 2016)	Květnice	1 465
	Sibřina	827
	Sluštice	429
	Křenice	700
	Březí	505
	Říčany	15 027
	Tehov	879
	Světlava	1 144
	Modletice	581
	Nupaky	1 572
	Dobřešovice	1 110
Celkem:		24 239
Praha (údaje k 31. 12. 2015)	Dolní Počernice	2 382
	Běchovice	2 611
	Klánovice	3 440
	Praha 21	10 758
	Dubeč	3 665
	Koloděje	1 468
	Praha 22	10 549
	Královice	350
	Benice	641
	Kolovraty	3 606
	Nedvězí u Říčan	307
Celkem:		39 777

Zdroj: Český statistický úřad – městská a obecní statistika (Středočeský kraj); Český statistický úřad – krajská správa ČSÚ v hlavním městě Praze (Praha)

C. II. 9 Kulturní památky a hmotný majetek

Kulturní památky

Dle Národního památkového ústavu jsou v okolí navrhovaného záměru vyhlášeny následující kulturní památky:

- k. ú. Běchovice - zájezdní hostinec Na Staré poště,
- k. ú. Dubeč - kostel sv. Petra, výšinné neopevněné sídliště (archeologické stopy) a sýpka (čp. 1675),
- k. ú. Uhřetěves – kostel Věch svatých, židovský hřbitov, železniční most, vodní mlýn, děkanství a vila - správcovský dům Lichtensteinského panství,

- k. ú. Královice – kostel sv. Markéty, zvonička, výšinné opevněné sídliště - hradiště Šance (archeologické stopy) a tvrz,
- k. ú. Nedvězí u Říčan – trafostanice,
- k. ú. Kolovraty – kostel sv. Ondřeje, socha sv. Donáta,
- k. ú. Říčany u Prahy – hrad (zřícenina), kostel sv. Petra a Pavla, sloup se sochou P. Marie, měšťanský dům a celnice – tzv. Mýto.

Hmotný majetek

V trase plánované silnice i jejím bezprostředním okolí se nachází velké množství staveb, které budou realizací záměru dotčeny. S tím souvisí zásahy do hmotného majetku.

Tabulka 39 Zásahy do hmotného majetku

Označení	Objekt
Demolice	
SO 001	Demolice obytného domu v ul. K Říčanům č. p. 347/2 (k. ú. Kolovraty)
SO 002	Demolice čerpací stanice pohonných hmot MOL na Štěrboholské radiále
Přeložky křižujících silnic III. třídy a úprava silnice I/2	
SO 130	Přeložka sil. III/00122 Dubeč – Běchovice
SO 131	Přeložka sil. III/00123 Dubeč – Koloděje
SO 132	Přeložka sil. III/33310 Hájek – Netluky
SO 133	Přeložka sil. III/33313 Královice – Uhříněves
SO 134	Přeložka sil. III/10176 Nedvězí – Kolovraty
SO 135	Úprava sil. I/2
SO 136	Přeložka sil. III/33312 Kolovraty – Říčany
SO 137	Přeložka sil. III/3339 Říčany – Lipany
SO 138	Přeložka sil. III/00313 Lipany – Kuří
SO 139	Přeložka sil. III/00312 Kuří – Nupaky
Přeložky a úpravy polních cest	
SO 150	Přeložka polní cesty v MÚK Dubeč
SO 151	Polní cesty v k. ú. Dubeč
SO 152	Polní cesty v k. ú. Běchovice
SO 153	Polní cesty v k. ú. Hájek
SO 154	Polní cesty v k. ú. Královice
SO 155	Polní cesty v k. ú. Uhříněves
SO 156	Polní cesty v k. ú. Nedvězí
SO 157	Polní cesty v k. ú. Kolovraty
SO 158	Polní cesty v k. ú. Lipany
SO 159	Polní cesty v k. ú. Kuří
Objekty odvodnění	
SO 370	Úpravy meliorací
Vodovody	
SO 330	Přeložka vodovodu Uhříněves-Královice
SO 331	Přeložka vodovodu Kolovraty-Nedvězí
SO 331.1	Provizorní přeložka vodovodu DN 200
SO 331.2	Definitivní přeložka vodovodu DN 200

Označení	Objekt
SO 332	Přívod vody pro tunel – severní portál
SO 333	Přeložka vodovodu DN 500 Uhřetěves – Říčany
SO 334	Přívod vody pro tunel – jižní portál
SO 335	Přívod vody pro tunel „Dubeč“
Objekty silnoproudu	
SO 401	Úpravy venkovního vedení 400 kV ČEPS
SO 402	Úpravy venkovního vedení 220 kV STE
SO 410.1	Úprava venkovního vedení 22 kV PRE - Běchovice
SO 410.2	Úpravy venkovního vedení 22 kV PRE – Dubeč
SO 410.3	Úpravy venkovního vedení 22 kV PRE – MÚK Uhřetěves
SO 410.4	Úpravy venkovního vedení 22 kV PRE – Uhřetěves
SO 410.5	Úpravy venkovního vedení 22 kV PRE – Říčany
SO 410.6	Úpravy venkovního vedení 22 kV PRE - Kolovraty
SO 411.3	Přeložka kabelového vedení 22 kV PRE Kolovraty – TS3
SO 412	Přeložka venkovního vedení 22 kV ČEZ - Kuří
SO 413	Kabelové vedení 22 kV ČEZ TR 110 Říčany – RS Tunel – RS Kuří
Objekty slaboproudu	
SO 460	Přeložka DOK a MOK Telefonica O2 – Dubeč
SO 461.2	Přeložka DK č. 63 Telefonica O2 – Dubeč – definitivní
SO 462	Přeložka MK Telefonica O2 – MÚK Uhřetěves
SO 463	Přeložka DK č. 34 Telefonica O2 – km 69,65 – 70,50
SO 464.2	Přeložka MK Telefonica O2 – MÚK Říčany – definitivní
SO 465.2	Přeložka DK č. 19 a 20 Telefonica O2 – MÚK Říčany – definitivní
SO 466	Přeložka DOK a DK TRANSGAS – MÚK Uhřetěves
SO 467	Ochrana DOK a DK TRANSGAS – MÚK Říčany
SO 468	Přeložka DOK a DK TRANSGAS – km 72,22 – 74,02
SO 469	Přeložka trubek Sitel – MÚK Uhřetěves
SO 470	Přeložka DOK č. 239 Telefonica O2 – km 76,0
SO 471	Přeložka trubky spol. T-Systems – MÚK Uhřetěves
SO 472	Přeložka trubek spol. T-Systems – Dubeč
SO 461.1	Přeložka DK č. 63 Telefonica O2 – Dubeč – provizorní
SO 464.1	Přeložka MK Telefonica O2 – MÚK Říčany – provizorní
SO 465.1	Přeložka DK č. 19 a 20 Telefonica O2 – MÚK Říčany – provizorní
Objekty plynovodů	
SO 510	Přeložka VVTL plynovodu DN 700 – Transgas a.s. – č. 1
SO 511	Dodatečně osazená chránička na VVTL plynovod DN 700
SO 512	Přeložka VVTL plynovodu DN 700 – Transgas a.s. – č. 2
SO 513	Dodatečně osazená chránička na VVTL plynovod DN 500
SO 514	Přeložka VTL plynovodu DN 500 č. 13 – PPD a.s.
SO 520	Přeložka STL plynovodu D 110 – PPD a.s.
SO 521	Přeložka STL plynovodu D 160 – PPD a.s.
Objekty související s realizací železničního mostu	
SO 670	Definitivní úprava trakčního vedení pro železniční most přes SOKP

Označení	Objekt
SO 671	Definitivní přeložka sdělovacích zařízení TÚDC
Dočasné přeložky silnic	
SO 185	Dočasná přeložka silnice I/2
SO 186	Dočasná přeložka silnice III/10176
SO 187	Dočasná přeložka Štěrboholské radiály
SO 188	Dopravně inženýrská opatření
SO 189	Provizorní přeložka silnice III/33310
Objekty související s realizací železničního mostu	
SO 640	Železniční spodek pro přeložku trati
SO 641	Železniční svršek pro přeložku trati
SO 643	Provizorní prodloužení propustku SO 04-21-05
SO 644	Odstranění žel. spodku přeložky
SO 645	Odstranění žel. svršku přeložky
SO 646	Odstranění prodloužení propustku SO 04-21-05
SO 647	Provizorní přeložka odvodňovacího příkopu u kol. č. 2
SO 650	Provizorní úprava trakčního vedení pro železniční most přes SOKP
SO 651	Provizorní přeložka sdělovacích zařízení TÚDC
SO 652	Provizorní přeložka zabezpečovacích zařízení SŽDC

C. III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí na dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

Posuzovaný záměr SOKP 511 se nachází na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje v katastrálních územích Běchovice, Dubeč, Uhříněves, Královice, Nedvězí u Říčan, Kolovraty, Říčany u Prahy, Kuří u Říčan, Nupaky, Hájek u Uhříněvsi. Řešený záměr je vymezen v nezastavěném území, převážně na zemědělsky využívané půdě, částečně také zasahuje do lesních porostů. Stavba začíná na Štěrboholské radiále napojením přes plánovanou MÚK Dubeč a končí napojením na stávající MÚK Dobřejovice, která je součástí stavby SOKP 512.

Posuzovaný záměr je situován do ploch s funkčním využitím SD (dálnice, rychlostní komunikace, Pražský (silniční) okruh) dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy. Dle platného ÚP města Říčany je splněno využití vymezeného koridoru a návrhové plochy dopravní infrastruktury v rámci veřejně prospěšných staveb. Dle platného ÚP z r. 2002 obce Nupaky je záměr v souladu s vymezenou návrhovou plochou pro stavbu 511 a 512 (v ÚP nazvána Expresní vnější okruh).

Vypočtené hodnoty $L_{Aeq,T}$ z provozu silniční dopravy v charakteristických výpočtových bodech se ve stávajícím stavu v denní době pohybují v intervalu 37,0 - 73,2 dB, v noční době 28,5 - 65,9 dB. Vypočtené hodnoty $L_{Aeq,T}$ z provozu silniční a železniční dopravy se ve stávajícím stavu v denní době pohybují v intervalu 37,0 - 73,2 dB, v noční době 28,5 - 65,9 dB. Při porovnání výsledků akustické situace z provozu silniční dopravy s výsledky akustické situace kumulativního provozu silniční a železniční dopravy jsou ve většině posuzovaných míst (výpočtových bodů) shodné nebo velmi podobné výsledky. Je to způsobeno především tím, že v kumulaci železniční a silniční dopravy je většinou v posuzovaných místech dominantním zdrojem hluku právě silniční doprava, takže železniční doprava na výslednou hodnotu $L_{Aeq,T}$ nemá významný vliv. Toto však neplatí pro lokalitu Běchovice (výpočtový bod Bech_05), kde je $L_{Aeq,T}$ z kumulativního provozu silniční a železniční dopravy vyšší než $L_{Aeq,T}$ z provozu jen silniční

dopravy o 1,3 dB ve dne a o 3,3 dB v noci. Takže kumulativní vliv v této oblasti významně ovlivňuje železniční doprava. Ve výše uvedeném ostatním souhrnném hodnocení, kde jsou uvedeny rozsahy akustické zátěže z hlediska minimálních a maximálních zjištěných hodnot v území, se již neprojevuje v těchto hodnotách dominance železniční dopravy, a proto jsou uváděné minimální i maximální hodnoty stejné jak pro silniční, tak pro kumulativní vliv.

Z vyhodnocení stávající kvality ovzduší provedeného na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2011 do 2015) publikovaných ČHMÚ lze v zájmovém území očekávat překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Hodnoty se zde pohybují v rozmezí 0,9 – 1,16 ng.m⁻³, což je 90 % - 116 % imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Tento stav je však charakteristický na naprosté většině území hl. m. Prahy.

V řešeném území nebyly zjištěny žádné staré ekologické zátěže. Nenacházejí se zde žádná výhradní ani nevyhrazená ložiska nerostných surovin, dobývací prostory (těžené, netěžené), chráněná ložisková území ani prognózní zdroje a nejsou zde evidována žádná registrovaná poddolovaná či sesuvná území.

Zájmové území leží v tzv. zranitelné oblasti, která se však především týká požadavků na používání chemických hnojiv a látek k hubení škůdců a plevelů. Nezasahuje však do žádné chráněné oblasti přirozené akumulace vod a ochranného pásma vodních zdrojů.

Posuzovaný záměr si vyžádá cca 171,6 ha trvalého záboru ZPF, resp. 26,4 ha dočasného záboru ZPF. Trvalým zábohem budou dotčeny především půdy I., III. a II. třídy ochrany ZPF.

Navrhovaný záměr si dále vyžádá trvalý zábor 1,25 ha PUPFL, resp. 0,03 ha dočasného záboru do 5 let trvání. Trvalým zábohem budou dotčeny především lesy zvláštního určení, okrajově pak i lesy hospodářské.

V zájmovém území nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů rostlin, ze zvláště chráněných druhů živočichů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, byly aktuálně pozorovány 2 druhy živočichů silně ohrožené (slepýš křehký, ještěrka obecná) a 8 druhů kategorie ohrožené (vlaštovka obecná, rorýs obecný, ropucha obecná, mravenci, čmeláci, moták pochop, otakárek ovocný a užovka obojková). Žádný ze zvláště chráněných druhů se přímo v území stavby a plánovaných stavebních prací nerozmnožuje (žádný zvláště chráněný druh ptáka v území dotčeném stavbou nehnízdí) a zájmové území tak není pro tyto druhy výhradním biotopem. Jednalo se pouze o občasný a nepravidelný výskyt při hledání potravy nebo jen náhodný výskyt při pohybu širším územím.

V hodnoceném území bylo prozkoumáno celkem 49 dendrologických lokalit s výskytem mimolesní zeleně. Největší střety stavby SOKP 511 s touto zelení jsou na křížení s cestami a komunikacemi s výsadbami starých ovocných alejí, které mají zhoršenou vitalitu i zdravotní stav. Více méně přirozený charakter má doprovodná zeleň Říčanského a Pitkovického potoka se zapojeným stromovým a keřovým patrem. Hodnotná zeleň se vyskytuje i na části tzv. solné stezky, kde ale část záboru nebude představovat mimolesní zeleň, ale PUPFL. Dále jsou v území hodnotné a perspektivní nové výsadby podél nových cest a jako doplnění, resp. nahrazování původních alejí.

Realizací záměru nedojde k ovlivnění soustavy NATURA 2000, velkoplošných zvláště chráněných území ani památných stromů. Záměr zasahuje okrajově do vyhlášené přírodní památky Litožnice, do přírodního parku Říčanka. Dále se v území nachází prvky ÚSES a VKP, které budou záměrem dotčeny.

Závěrem je možné konstatovat, že zatížení dotčeného území je úměrné jeho charakteru a způsobu využití.

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

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

D. I. 1. 1 Sociální a ekonomické vlivy

Během výstavby záměru SOKP 511 vznikne řada pracovních příležitostí. Výstavba záměru bude zdrojem práce pro stavební, projekční a dopravní firmy. Počet volných pracovních míst bude záviset na dodavateli stavby, který bude určen ve výběrovém řízení.

Současně se zvýší poptávka po různých druzích stavebních materiálů, čímž bude podpořen obchod s tímto druhem zboží, přičemž zvýšená poptávka pozitivně ovlivní i výrobce potřebných materiálů.

Přínosem záměru pro širokou veřejnost – řidiče ve fázi provozu SOKP 511 je realizace a zprovoznění úseku moderní komunikace, splňující veškeré současné požadavky na plynulost a bezpečnost silničního provozu. Tato modernizace se týká rozvoje systémů ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy, systémů ke zvýšení plynulosti silniční dopravy a inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě.

Realizací stavby SOKP 511 bude doplněna chybějící kapacitní komunikace v jihovýchodním segmentu hl. m. Prahy, která optimálně rozvede vztahy vnější zdrojové a cílové dopravy na příslušné radiály a uspokojí tangenciální dopravní vztahy v okrajových částech města, čímž výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na komunikační síti hlavního města Prahy.

Jednou z hlavních funkcí této části silničního okruhu kolem Prahy je v součinnosti s ostatními již provozovanými stavbami SOKP vybudování uceleného tahu, který bude propojovat dálnice D1, D5, D6, D7, D10, D11 a budoucí D3, D4.

D. I. 1. 2 Narušení faktoru pohody obyvatel

Období výstavby záměru může být z hlediska faktoru pohody obyvatelstva po přechodnou dobu zatěžující. Narušení faktoru pohody ve fázi výstavby je možné očekávat především v souvislosti s dopravou materiálu na stavbu, či v souvislosti s hlukem ze stavební činnosti. Ojedinele tak může docházet i k vyššímu výskytu a pocitům rozmrzelosti místního obyvatelstva, a to především v době nejhlučnějších fází výstavby, např. v etapě zemních prací.

Obyvatelé nejbližších situovaných obytných domů budou seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Budou-li občané ovlivněni hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk bude příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda. Současně bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou se budou občané moci obrátit.

D. I. 1. 3 Vlivy na zdraví obyvatel

Podrobné posouzení zdravotních rizik, resp. vlivů záměru na veřejné zdraví ve spojitosti s realizací posuzovaného záměru SOKP 511 je provedeno v rámci samostatných studií, které jsou součástí přílohy č. 7 a 8 předkládané dokumentace EIA.

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru SOKP 511 může dojít k potenciálnímu ovlivnění především těchto faktorů:

- zvýšení hladiny akustického tlaku,
- zvýšení znečištění ovzduší.

Posouzení vlivu záměru na akustickou situaci a znečištění ovzduší na základě zpracovaných samostatných odborných studií je podrobně rozebráno v kapitolách D. I. 2, D. I. 3 dokumentace EIA.

Z hlediska potenciálních zdravotních rizik jsou stěžejní výsledky akustického posouzení (příloha č. 4 dokumentace EIA) a modelového hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 5 dokumentace EIA), které pro jednotlivé hodnocené stavy (viz kap. B. I. 5. dokumentace EIA) uvádí předpokládanou hlukovou zátěž ze související dopravy a imisní příspěvek oxidu dusičitého, prašného aerosolu frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo(a)pyrenu.

Hodnocení zdravotních rizik – hluk

Pro vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel z hlediska hluku bylo zpracováno Hodnocení zdravotních rizik – hluk (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), které je přílohou č. 8 předkládané dokumentace EIA.

Základním vstupním údajem pro hodnocení zdravotních rizik byl počet obytných objektů v řešeném území (viz obrázek 2 v Úvodu dokumentace EIA) a počet obyvatel v řešeném území. V hodnocené oblasti byly analýzy prováděny pro 12 502 obytných objektů, soubor s počtem 49 454 obyvatel.

Hodnocení zdravotního rizika (Risk Assessment) bylo provedeno v následujících krocích:

Identifikace nebezpečnosti – zjišťování jakým způsobem a za jakých podmínek může daný faktor nepříznivě ovlivnit lidské zdraví (podrobněji viz kap. 3 přílohy č. 7 předkládané dokumentace EIA),

Charakterizace nebezpečnosti - určení vztahu „dávka – odpověď“, – kvantitativní popis vztahů mezi dávkou a rozsahem poškození, škodlivého účinku (podrobněji viz kap. 4 přílohy č. 7 předkládané dokumentace EIA),

Hodnocení expozice – na základě znalosti situace stanovení expozičního scénáře, podmínky expozice (podrobněji viz kap. 5 přílohy č. 7 předkládané dokumentace EIA),

Charakterizace rizika – integrace (syntéza) dat získaných v předcházejících krocích, kvantitativní vyjádření míry reálného zdravotního rizika v posuzované situaci (podrobněji viz kap. 6 přílohy č. 7 předkládané dokumentace EIA).

Charakterizace rizika

Pro prvotní posouzení akustické zátěže jednotlivých posuzovaných objektů a porovnání jednotlivých výpočtových stavů z hlediska nepříznivých účinků hluku v denní a noční době jsou v následujících tabulkách přiřazeny k jednotlivým 5 dB pásmům pro denní a noční dobu jednotlivé výpočtové body zvolené ve sledované lokalitě. Objekty jsou vždy posuzovány podle nejvyšší zjištěné hodnoty na fasádě dle Akustického posouzení (příloha č. 4 předkládané dokumentace EIA). Pro posouzení příspěvku záměru bylo posouzeno 21 výpočtových bodů (objektů), pro posouzení celkové akustické situace bylo hodnoceno 69 výpočtových bodů. Současně jsou pro přehled uvedeny hladiny prahových hodnot prokázaných nepříznivých účinků hluku. Dále jsou uvedeny i celkové počty exponovaných osob v 5 dB pásmech v hodnoceném území.

Tabulka 40 Přiřazení výpočtových bodů a celkového počtu exponovaných obyvatel do 5dB pásem v denní době (6 - 22 h)

Denní doba: 6,00 – 22,00 h						
	L _{Aeq,16h} [dB]					
Prokázaný nepříznivý účinek	≤ 50	50-55	55-60	60-65	65-70	70+
Ischemická choroba srdeční včetně IM						
Zhoršená komunikace řečí						
Silné obtěžování						
Mírné obtěžování						
Silniční doprava na SOKP 511 a na nových komunikacích přímo navazujících na SOKP 511 – hodnocení dle výpočtových bodů (21 VB)						
Stav v r. 2025 se záměrem	6	15	0	0	0	0
Stav v r. 2040+ se záměrem	7	14	0	0	0	0
Celková akustická situace – silniční doprava – hodnocení dle výpočtových bodů (69 VB)						
Stav v r. 2016 (PAS)	22	8	15	14	8	2
Stav v r. 2025 bez záměru	22	8	11	18	8	2
Stav v r. 2025 se záměrem	6	26	21	11	4	1
Rozdíl v r. 2025 se záměrem a bez záměru	-16	18	10	-7	-4	-1
Stav v r. 2040+ se záměrem	5	27	22	10	4	1
Celková akustická situace – silniční doprava – hodnocení dle počtu obyvatel v posuzovaném území						
Stav v r. 2016 (PAS)	30 374	8 189	4 077	4 001	2 173	641
Stav v r. 2025 bez záměru	29 657	8 571	4 046	3 893	2 583	704
Stav v r. 2025 se záměrem	32 026	8 465	3 766	3 421	1 618	159
Rozdíl v r. 2025 se záměrem a bez záměru	2 369	-106	-280	-472	-965	-545
Stav v r. 2040+ se záměrem	32 146	7 953	4 482	3 394	1 319	160
Celková akustická situace – silniční + železniční doprava – hodnocení dle výpočtových bodů (69 VB)						
Stav v r. 2016 (PAS)	21	8	16	14	8	2
Stav v r. 2025 bez záměru	21	8	12	18	8	2
Stav v r. 2025 se záměrem	6	26	20	12	4	1
Rozdíl v r. 2025 se záměrem a bez záměru	-15	18	8	-6	-4	-1
Stav v r. 2040+ se záměrem	5	24	23	12	4	1
Celková akustická situace – silniční + železniční doprava – hodnocení dle počtu obyvatel v posuzovaném území						
Stav v r. 2016 (PAS)	27 448	10 051	4 792	4 309	2 205	650
Stav v r. 2025 bez záměru	26 218	10 524	5 062	4 263	2 669	719
Stav v r. 2025 se záměrem	28 561	10 542	4 739	3 760	1 679	174
Rozdíl v r. 2025 se záměrem a bez záměru	2 343	18	-323	-503	-990	-545
Stav v r. 2040+ se záměrem	28 431	9 952	5 549	3 932	1 416	175

Tabulka 41 Přiřazení výpočtových bodů a celkového počtu exponovaných obyvatel do 5dB pásem v denní době (6 - 22 h)

Noční doba: 22,00 – 06,00 h	L _{Aeq,8h} [dB]					
	≤40	40-45	45-50	50-55	55-60	60+
Psychické poruchy ^{1/}						
Hypertenze a IM ^{1/}						
Subjektivně hodnocená horší kvalita spánku						
Zvýšené užívání sedativ						
Silniční doprava na SOKP 511 a na nových komunikacích přímo navazujících na SOKP 511 - hodnocení dle výpočtových bodů (21 VB)						
Stav v r. 2025 se záměrem	0	6	15	0	0	0
Stav v r. 2040+ se záměrem	0	9	12	0	0	0
Celková akustická situace – silniční doprava – hodnocení dle výpočtových bodů (69 VB)						

Noční doba: 22,00 – 06,00 h	L _{Aeq,8h} [dB]					
	≤40	40-45	45-50	50-55	55-60	60+
Psychické poruchy ^{1/}						
Hypertenze a IM ^{1/}						
Subjektivně hodnocená horší kvalita spánku						
Zvýšené užívání sedativ						
Stav v r. 2016 (PAS)	17	12	8	17	8	7
Stav v r. 2025 bez záměru	17	10	8	18	8	8
Stav v r. 2025 se záměrem	1	8	36	14	7	3
Rozdíl v r. 2025 se záměrem a bez záměru	-16	-2	28	-4	-1	-5
Stav v r. 2040+ se záměrem	0	10	33	17	7	2
Celková akustická situace – silniční doprava – hodnocení dle počtu obyvatel v posuzovaném území						
Stav v r. 2016 (PAS)	23 789	10 124	6 909	4 253	2 752	1 627
Stav v r. 2025 bez záměru	23 240	10 269	7 003	4 252	2 840	1 851
Stav v r. 2025 se záměrem	22 452	12 772	6 976	4 027	2 325	902
Rozdíl v r. 2025 se záměrem a bez záměru	-788	2 503	-27	-225	-515	-949
Stav v r. 2040+ se záměrem	24 037	11 611	6 813	3 899	2 323	772
Celková akustická situace – silniční + železniční doprava – hodnocení dle výpočtových bodů (69 VB)						
Stav v r. 2016 (PAS)	15	12	10	16	9	7
Stav v r. 2025 bez záměru	15	10	10	16	10	8
Stav v r. 2025 se záměrem	1	8	33	15	9	3
Rozdíl v r. 2025 se záměrem a bez záměru	-14	-2	23	-1	-1	-5
Stav v r. 2040+ se záměrem	0	10	30	18	9	2
Celková akustická situace – silniční + železniční doprava – hodnocení dle počtu obyvatel v posuzovaném území						
Stav v r. 2016 (PAS)	15 529	11 807	10 532	6 096	3 543	1 947
Stav v r. 2025 bez záměru	14 504	12 006	10 833	6 236	3 775	2 100
Stav v r. 2025 se záměrem	12 756	15 362	10 909	6 081	3 203	1 144
Rozdíl v r. 2025 se záměrem a bez záměru	-1 748	3 356	76	-155	-572	-956
Stav v r. 2040+ se záměrem	13 480	15 080	10 629	5 984	3 255	1026

Na základě předloženého posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví lze konstatovat, že v důsledku realizace záměru SOKP 511 v obou výhledových stavech se záměrem (v roce 2025 a v roce 2040+) lze očekávat u části obyvatel nejbližších objektů podél záměru navýšení míry obtěžování hlukem a subjektivního rušení hlukem ze silniční dopravy. S přihlédnutím k úrovni hladin akustického tlaku z provozu silniční dopravy na plánované stavbě SOKP 511 jsou ve všech posuzovaných bodech, které byly zvoleny u nejexponovanějších objektů v okolí, dodrženy hygienické limity 60 dB pro den a 50 dB pro noc. Porovnáním snížení počtu exponovaných obyvatel v nejvyšších hlukových pásmech a navýšením počtu exponovaných obyvatel v nižších hlukových pásmech, porovnáním podílu silně obtěžovaných a vysoce rušených obyvatel ve spánku v jednotlivých hlukových pásmech, lze toto navýšení hodnotit jako akceptovatelné navýšení v důsledku realizace záměru. Navíc je nutné konstatovat, že obtěžování hlukem je v současné době dle WHO spíše otázkou komfortu nežli zdravotní ukazatel a hodnocení obtěžování je bráno pouze za pomocný a doplňkový faktor.

Při hodnocení je nutné dále také přihlídnout ke skutečnosti, že stavba nové komunikace umožňuje, na rozdíl od stávajících tras dotčených komunikací procházejících zpravidla intravilány obcí a městských částí, přijetí takových protihlukových opatření, která zajišťují nejen splnění hygienických limitů, ale právě i minimalizaci negativních dopadů na dotčené obyvatelstvo.

Zprovozněním záměru SOKP 511 dojde k významnému snížení dopravního zatížení na stávajících dotčených komunikacích, které často procházejí intravilány dotčených obcí a městských částí hl. m. Praha. Na základě provedených analýz lze konstatovat, že realizací záměru SOKP 511 dochází

vlivem snížení hladin akustického tlaku k významnému poklesu podílu obyvatel obtěžovaných hlukem a subjektivně rušených ve spánku hlukem z dopravy ve všech stupních obtěžování a rušení včetně významného snížení podílu obyvatel silně obtěžovaných a vysoce rušených u objektů podél těchto komunikací.

Na základě analýzy expozice obyvatel v celé posuzované oblasti lze konstatovat významný vliv realizace záměru SOKP 511 na snížení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem a subjektivně rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy. Realizací záměru lze v posuzované oblasti očekávat snížení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem oproti nulové variantě r. 2025 (bez záměru) až o 853, z toho silně obtěžovaných až o 359 ve variantě v r. 2025 se záměrem a snížení až o 1 132 obyvatel obtěžovaných hlukem, z toho silně obtěžovaných až o 422 v roce 2040+ se záměrem. Snížení počtu obyvatel udávajících subjektivní rušení ve spánku oproti variantě v roce 2025 bez záměru činí až 237 obyvatel udávajících minimálně slabé rušení, z toho snížení vysoce rušených je až o 121 ve variantě v roce 2025 se záměrem. Ve variantě 2040+ se záměrem lze očekávat snížení počtu exponovaných obyvatel minimálně lehce rušených až o 579 obyvatel, z toho vysoce rušených až o 189.

Realizací záměru v důsledku dlouhodobého působení hluku z dopravy nedochází u obyvatel v posuzované oblasti podél trasy záměru k navýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění, resp. rizika infarktu myokardu. Na základě celkového zhodnocení expozice obyvatel v posuzované oblasti lze naopak konstatovat významný příspěvek záměru ke snížení míry rizika kardiovaskulárních onemocnění včetně infarktu myokardu.

Na základě provedených analýz vlivu hluku z dopravy na veřejné zdraví, a to jak na základě výsledků získaných pro jednotlivé výpočtové body, tak i na základě expozice chráněných staveb a v nich žijících obyvatel ovlivněných hlukem z dopravy lze vyvodit závěr, že výhledové stavy pro r. 2025 a r. 2040+ s navrhovanou stavbou jsou z hlediska míry negativních účinků hluku z dopravy na předmětných komunikacích příznivější než stávající stav a výhledový stav v r. 2025 bez záměru. Ve vyšších hlukových pásmech je v aktivní variantě se záměrem vždy nižší počet ovlivněných obyvatel než v ostatních posuzovaných stavech. Uvedená skutečnost je způsobena vlivem zprovoznění SOKP 511 na snížení dopravního zatížení u okolních stávajících komunikací.

D. I. 1. 4 Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví

Pro vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel z hlediska ovzduší byla zpracována studie Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., únor 2017), která je přílohou č. 8 předkládané dokumentace EIA.

Základním vstupním údajem pro vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví byl počet obytných objektů v řešeném území (viz. obrázek 2 v Úvodu dokumentace EIA) a počet obyvatel v řešeném území. V hodnocené oblasti byly analýzy prováděny pro soubor s počtem 49 454 obyvatel.

Hodnocení zdravotního rizika (Risk Assessment) bylo provedeno v následujících krocích:

Identifikace nebezpečnosti – zjišťování jakým způsobem a za jakých podmínek může daný faktor nepříznivě ovlivnit lidské zdraví (podrobněji viz kap. 3.1 přílohy č. 8 předkládané dokumentace EIA),

Charakterizace nebezpečnosti – určení vztahu „dávka – odpověď“, – kvantitativní popis vztahů mezi dávkou a rozsahem poškození, škodlivého účinku (podrobněji viz kap. 3.1 přílohy č. 8 předkládané dokumentace EIA),

Hodnocení expozice – na základě znalosti situace stanovení expozičního scénáře, podmínky expozice (podrobněji viz kap. 3.2 přílohy č. 8 předkládané dokumentace EIA),

Charakterizace rizika – integrace (syntéza) dat získaných v předcházejících krocích, kvantitativní vyjádření míry reálného zdravotního rizika v posuzované situaci (podrobněji viz kap. 3.2 přílohy č. 8 předkládané dokumentace EIA).

Hodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví je zpracováno v souladu s Autorizačním návodem AN 17/15.

Hodnocení vlivů změn v kvalitě ovzduší, vyvolaných v souvislosti s realizací záměru SOKP 511 v úseku Běchovice - dálnice D1, na zdraví obyvatel vychází ze zpracovaného Modelového hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 5 dokumentace EIA). Tato studie je základním podkladem pro hodnocení expozice obyvatel, a to včetně imisního pozadí.

Ve studii a následně i v předkládaném hodnocení jsou posuzovány změny koncentrací celkem šesti znečišťujících látek: oxidu dusičitého, suspendovaných částic frakcí PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo(a)pyrenu. Výběr látek tak respektuje doporučení autorizačního návodu SZÚ pro hodnocení vlivů dopravy, přičemž proti tomuto doporučení rozsah sledovaných polutantů dále rozšiřuje o CO.

Podkladová rozptylová studie hodnotí znečištění ovzduší pomocí modelových výpočtů ve třech výpočetních stavech, z nichž dva jsou vztaženy k časovému horizontu roku 2025 a jeden k roku 2040+. Modelové výpočty byly zpracovány se zahrnutím všech zdrojů působících v řešené oblasti včetně přenosu znečištění z okolních a vzdálenějších oblastí. Zohledňují tedy i vliv tzv. imisního pozadí – jako imisní pozadí je označována ta část koncentrace znečišťující látky, která není výpočtem zohledněna a musí být tedy přičtena. V daném případě však byly v rámci Modelového hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 5 dokumentace EIA) modelovány celkové koncentrace a další hodnota se k nim tedy již nepřičítá.

Hodnocení expozice a charakterizace rizika

V následujících tabulkách jsou uvedeny počty obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže pro posuzované znečišťující látky, a to ve všech hodnocených stavech (stav v roce 2025 bez záměru, stav v roce 2025 se záměrem, stav v roce 2040+ se záměrem). Vyhodnocení počtu obyvatel je uvedeno pro expozici oxidu dusičitého (chronická a akutní), benzenu, suspendovaných částic (PM₁₀ a PM_{2,5}), oxidu uhelnatého a benzo(a)pyrenu.

Tabulka 42 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže 1Hr oxidu dusičitého (chronické účinky)

Pásmo imisní zátěže (µg.m ⁻³)	Podíl směrné hodnoty WHO	Počet obyvatel		
		2025 bez záměru	2025 se záměrem	2040+ se záměrem
14 – 16	0,35 – 0,40	30 960	28 737	33 327
16 – 18	0,40 – 0,45	16 658	17 383	13 342
18 – 20	0,45 – 0,50	1 836	3 157	2 785
20 – 22	0,50 – 0,55	0	177	0
Celkem		49 454	49 454	49 454

Tabulka 43 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže 1Hr oxidu dusičitého (akutní expozice)

Pásmo imisní zátěže (µg.m ⁻³)	Podíl směrné hodnoty WHO	Počet obyvatel		
		2025 bez záměru	2025 se záměrem	2040+ se záměrem
20 – 40	0,10 – 0,20	17 598	13 613	20 008
40 – 60	0,20 – 0,30	27 086	30 125	25 982

Pásmo imisní zátěže ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	Podíl směrné hodnoty WHO	Počet obyvatel		
		2025 bez záměru	2025 se záměrem	2040+ se záměrem
60 – 80	0,30 – 0,40	3 862	4 367	2 723
80 – 100	0,40 – 0,50	764	1 195	617
100 – 120	0,50 – 0,60	144	154	124
Celkem		49 454	49 454	49 454

Tabulka 44 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže I Hr benzenu

Pásmo imisní zátěže ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	Míra karcinogenního rizika	Počet obyvatel		
		2025 bez záměru	2025 se záměrem	2040+ se záměrem
0,15 – 0,20	$0,9 - 1,2 \times 10^{-6}$	25 420	25 565	26 846
0,20 – 0,25	$1,2 - 1,5 \times 10^{-6}$	16 257	16 622	15 466
0,25 – 0,30	$1,5 - 1,8 \times 10^{-6}$	4 512	4 026	3 999
0,30 – 0,35	$1,8 - 2,1 \times 10^{-6}$	3 213	3 185	3 091
0,35 – 0,40	$2,1 - 2,4 \times 10^{-6}$	52	56	52
Celkem		49 454	49 454	49 454

Tabulka 45 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže I Hr suspendovaných částic PM_{10}

Pásmo imisní zátěže ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	Podíl směrné hodnoty WHO	Počet obyvatel		
		2025 bez záměru	2025 se záměrem	2040+ se záměrem
15 – 20	0,75 – 1,00	40 633	27 019	29 147
20 – 25	1,00 – 1,25	8 821	21 548	19 820
25 – 30	1,25 – 1,50	0	887	487
Celkem		49 454	49 454	49 454

Tabulka 46 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže I Hr suspendovaných částic $\text{PM}_{2,5}$

Pásmo imisní zátěže ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	Podíl směrné hodnoty WHO	Počet obyvatel		
		2025 bez záměru	2025 se záměrem	2040+ se záměrem
12 – 13	1,20 – 1,30	3 591	1 849	1 892
13 – 14	1,30 – 1,40	39 594	32 897	34 853
14 – 16	1,40 – 1,60	6 269	14 708	12 709
Celkem		49 454	49 454	49 454

Tabulka 47 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže I Hk oxidu uhelnatého

Pásmo imisní zátěže ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	Podíl směrné hodnoty WHO	Počet obyvatel		
		2025 bez záměru	2025 se záměrem	2040+ se záměrem
550 – 600	0,018 – 0,020	1 120	1 025	1 788
600 – 650	0,020 – 0,022	25 893	27 705	30 157
650 – 700	0,022 – 0,023	20 147	18 841	16 357
700 – 900	0,023 – 0,030	2 294	1 882	1 152
Celkem		49 454	49 454	49 454

Tabulka 48 Počet obyvatel v jednotlivých pásmech imisní zátěže I Hr benzo(a)pyrenu

Pásmo imisní zátěže ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	Míra karcinogenního rizika	Počet obyvatel		
		2025 bez záměru	2025 se záměrem	2040+ se záměrem
0,4 – 0,6	$3,48 \times 10^{-5}$ až $5,22 \times 10^{-5}$	19 838	19 784	19 860
0,6 – 0,8	$5,22 \times 10^{-5}$ až $6,96 \times 10^{-5}$	6 993	5 735	5 974

Pásmo imisní zátěže ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	Míra karcinogenního rizika	Počet obyvatel		
		2025 bez záměru	2025 se záměrem	2040+ se záměrem
0,8 – 1,0	$6,96 \times 10^{-5}$ až $8,70 \times 10^{-5}$	19 336	20 055	20 186
1,0 – 1,2	$8,70 \times 10^{-5}$ až $10,44 \times 10^{-5}$	1 715	2 248	1 820
1,2 – 1,5	$10,44 \times 10^{-5}$ až $13,05 \times 10^{-5}$	1 571	1 631	1 615
Celkem		49 454	49 454	49 454

Pozn. k tabulkám: První sloupec v tabulce vždy vymezuje pásmo imisní zátěže pro danou imisní charakteristiku, a to dle grafických výstupů Modelového hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 5 dokumentace EIA). Druhý sloupec pak pro dané pásmo uvádí podíl směrné hodnoty WHO nebo míru karcinogenního rizika (dle charakteru působení dané znečišťující látky). Směrná hodnota WHO uvádí koncentraci dané znečišťující látky, nad kterou vzniká zdravotní riziko. Pokud je tedy směrná hodnota méně než 1, není zdravotní riziko zvýšené. V případě karcinogenního rizika je působení bezprahové, tudíž neexistuje žádná koncentrace, u které by nebylo určité riziko. Míra rizika pak vyjadřuje pravděpodobnost výskytu nového případu rakoviny. Jedná se o bezrozměrné číslo.

Z vyhodnocení je zřejmé, že v zájmovém území je nutné očekávat již ve výchozích stavech zvýšené riziko z expozice částicím $\text{PM}_{2,5}$ a benzo(a)pyrenu a v části území i částicím PM_{10} . Koncentrace benzenu se pohybují na hranici přijatelné míry rizika, v případě ročních i hodinových koncentrací oxidu dusičitého a krátkodobých koncentrací CO byly zaznamenány koncentrace poměrně výrazně pod hranicí směrné hodnoty WHO.

Vlivem realizace navrženého záměru je možno očekávat zvýšení imisní zátěže, které v případě chronických ani akutních účinků oxidu dusičitého ani akutních účinků oxidu uhelnatého nezpůsobí žádnou změnu v míře zdravotního rizika, neboť nezpůsobí překročení směrných hodnot WHO.

V případě nárůstu koncentrací benzenu a benzo(a)pyrenu je možné zaznamenat nárůst míry rizika, avšak jedná se o statistické hodnoty, které se vzhledem k počtu zasažených obyvatel v praxi neprojeví.

V případě nárůstu koncentrací suspendovaných částic (PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$) bylo zvýšení zdravotního rizika vyjádřené jako ztracená doba života. Toto zvýšení bude pro nejvíce ovlivněnou obytnou zástavbu činit cca 18 hodin na osobu a rok. Jedná se o hodnotu, která je ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace málo významná, a která bude převážena jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalšími zdroji znečišťování. Nárůst výskytu lehčích respiračních příznaků včetně kašle se bude pohybovat v nejvíce dotčené populaci nejvýše na úrovni cca 5 hodin na osobu a rok. I v tomto případě se tedy jedná spíše o teoretické výpočtové hodnoty, které se v praxi příliš neprojeví.

Z provedení vyhodnocení také vyplývá, že během výstavby záměru nelze zcela vyloučit možný zvýšený počet případů výskytu dýchacích obtíží (kašel) mezi dotčenou populací. Uvedené výpočtové hodnoty se však týkají pouze souběhu suchých dnů s nasazením všech uvažovaných strojů. Tyto podmínky tak pravděpodobně mohou nastat jen v některých dnech. Vzhledem k možnému ovlivnění okolní zástavby během fáze výstavby je třeba důsledně zajistit minimalizaci prašnosti ze staveniště i z příjezdových a odjezdových tras staveništní dopravy, a to dle návrhu opatření uvedených v dokumentaci EIA.

Závěr

Na základě provedení vyhodnocení zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací záměru nedojde při dodržení doporučení uvedených v odborných studiích (Akustické posouzení a Modelového hodnocení kvality ovzduší) ke zvýšení rizika pro lidské zdraví.

D. I. 2. Vlivy na ovzduší a klima

D. I. 2. 1 Vlivy na ovzduší

Hodnocení vlivů záměru SOKP 511 na ovzduší bylo provedeno na základě vypracovaného Modelového hodnocení kvality ovzduší, které tvoří samostatnou přílohu č. 5 předkládané dokumentace EIA.

Provedeno bylo posouzení příspěvků k imisní zátěži ve stávajícím stavu v roce 2016, ve výhledovém roce 2025 (stav bez záměru SOKP 511, stav se záměrem SOKP 511) a v roce 2040+ (stav se záměrem). Dále bylo provedeno vyhodnocení vlivu fáze výstavby předmětného záměru na ovzduší.

Referenční (výpočtové) body pro účely posouzení imisní situace v zájmovém území byly umístěny u stávající obytné zástavby (viz příloha č. 5 dokumentace EIA). Výhledová obytná zástavba (funkční plochy dle ÚP umožňující potenciální umístění obytné zástavby) nebyla v Modelovém hodnocení kvality ovzduší samostatně pomocí referenčních bodů hodnocena, a to i z toho důvodu, že v době zpracování posouzení nebylo na těchto plochách jasné situování možné zástavby. Z předložených imisních map je však možné jednoznačně vyčíst, jaká je předpokládaná imisní situace v místech, kde je možné např. z hlediska ÚP umístit v budoucnu obytnou zástavbu.

Imisní limity

Výsledky modelových výpočtů jsou vyhodnoceny ve vztahu k imisním limitům, které určují přípustnou úroveň znečištění ovzduší. Jejich hodnoty jsou pro jednotlivé znečišťující látky stanoveny přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

V případě krátkodobých (hodinových či denních) koncentrací je vedle výše limitu stanoven i tolerovaný počet překročení limitní hodnoty v průběhu kalendářního roku.

Tabulka 49 Limitní hodnoty pro ochranu zdraví

Látka	Časový interval	Imisní limit	Maximální tolerovaný počet překročení za rok
Oxid dusičitý	1 rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
	1 h	200 $\mu\text{g.m}^{-3}$	18
Benzen	1 rok	5 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
Suspendované částice PM ₁₀	1 rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
	1 den	50 $\mu\text{g.m}^{-3}$	35
Suspendované částice PM _{2,5} *	1 rok	25 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
Oxid uhelnatý	8 hodin	10 000 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
Benzo(a)pyren**	1 rok	1 ng.m^{-3}	–

* od roku 2020 je v platnosti imisní limit ve výši 20 $\mu\text{g.m}^{-3}$

** imisní limit dle bodu 3 přílohy č. 1, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (k úrovni znečištění se přihlíží)

Hodnocené polutanty

S ohledem na stanovené imisní limity dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a charakter posuzovaného záměru byly v rámci modelového hodnocení kvality ovzduší hodnoceny průměrné roční a maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého, průměrné roční koncentrace benzenu, průměrné roční a maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀, průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5}, maximální hodinové koncentrace oxidu uhelnatého a průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu.

Referenční body

Modelové hodnocení kvality ovzduší v posuzovaném území bylo provedeno v pravidelné trojúhelníkové síti referenčních bodů s krokem sítě 250 m. V modelových výpočtech bylo zohledněno širší okolí posuzovaného záměru, a to dle rozsahu podkladových údajů o intenzitách dopravy. Referenční body pokrývají plochu o rozloze cca 130 km². Do výpočtu bylo zahrnuto celkově 2 502 referenčních výpočtových bodů.

Umístění referenčních bodů (v pravidelné výpočtové síti - 2502 VB i mimo ní – 12 VB) je patrné z přílohy č. 5 předkládané dokumentace EIA.

Výpočtový program

Pro výpočet byl použit model ATEM, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích, v platném znění, uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Vyhodnocení vlivů fáze výstavby SOKP 511 na ovzduší

V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů, nákladních vozidel a při nakládání se sypkými materiály. Dalším zdrojem znečištění budou i pohyby nákladních vozidel – stavební doprava po okolních komunikacích.

Vyhodnocení vlivu stavební činnosti na kvalitu ovzduší bylo provedeno pro modelové hodnoty nárůstu průměrných denních koncentrací suspendovaných prachových částic PM₁₀ a maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého. Jedná se o nejvhodnější imisní charakteristiky pro popis a charakterizaci vlivu výstavby záměru na kvalitu ovzduší s ohledem na platné imisní limity.

Vyhodnocení vlivu zemních prací

Vyhodnocení vlivu stavebních prací záměru SOKP 511 je provedeno zvlášť pro 12 oblastí, v rámci nichž jsou umístěny jednotlivé referenční výpočtové body. Seznam a popis umístění referenčních bodů je zřejmý z kap. 5.2 Modelového hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 5 předkládané dokumentace EIA).

Vyhodnocení imisních příspěvků v průběhu zemních prací, jako kritické fáze výstavby z hlediska možného znečištění ovzduší v jednotlivých oblastech je uvedeno níže.

Oxid dusičitý – maximální hodinové koncentrace

Hodnota imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace NO₂ je stanovena na 200 µg.m⁻³. Nejvyšší příspěvky stavebních prací nelze sčítat s nejvyššími výchozími hodnotami v území. Dané hodnoty představují nejvyšší možné koncentrace, kterých může být dosahováno jen výjimečně. Maxima emisí ze stavební činnosti se v naprosté většině případů míjejí s maximy emisí z ostatních zdrojů.

Oblast 1 (Nová Dubeč) – Příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby 62,6 µg.m⁻³. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace v území pohybují do 72 µg.m⁻³. Lze tedy předpokládat, že k překročení hranice 200 µg.m⁻³ v průběhu stavebních prací nedojde.

Oblast 2 (Dubeč) – Příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby 61,5 µg.m⁻³. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace v

území pohybují do $47 \mu\text{g.m}^{-3}$. Lze tedy předpokládat, že k překročení hranice $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v průběhu stavebních prací nedojde.

Oblast 3 (Hájek u Uhřetěvsi) – Příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby $54,8 \mu\text{g.m}^{-3}$. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace v území pohybují do $36 \mu\text{g.m}^{-3}$. Lze tedy předpokládat, že k překročení hranice $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v průběhu stavebních prací nedojde.

Oblast 4 (Hájek u Uhřetěvsi) – Příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby $63,7 \mu\text{g.m}^{-3}$. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace v území pohybují do $34 \mu\text{g.m}^{-3}$. Lze tedy předpokládat, že k překročení hranice $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v průběhu stavebních prací nedojde.

Oblast 5 (Netluky) – Příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby $75,4 \mu\text{g.m}^{-3}$. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace v území pohybují do $43 \mu\text{g.m}^{-3}$. Lze tedy předpokládat, že k překročení hranice $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v průběhu stavebních prací nedojde.

Oblast 6 (Královice) – Příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby $55,1 \mu\text{g.m}^{-3}$. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace v území pohybují do $38 \mu\text{g.m}^{-3}$. Lze tedy předpokládat, že k překročení hranice $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v průběhu stavebních prací nedojde.

Oblast 7 (Kolovraty) – Příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby $62,5 \mu\text{g.m}^{-3}$. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace v území pohybují do $42 \mu\text{g.m}^{-3}$. Lze tedy předpokládat, že k překročení hranice $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v průběhu stavebních prací nedojde.

Oblast 8 (Kolovraty, Říčany) – Příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby $86,3 \mu\text{g.m}^{-3}$. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace v území pohybují do $41 \mu\text{g.m}^{-3}$. Lze tedy předpokládat, že k překročení hranice $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v průběhu stavebních prací nedojde.

Oblast 9 (Říčany) – Příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby $71,0 \mu\text{g.m}^{-3}$. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace v území pohybují do $36 \mu\text{g.m}^{-3}$. Lze tedy předpokládat, že k překročení hranice $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v průběhu stavebních prací nedojde.

Oblast 10 (Lipany) – Příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby $55,8 \mu\text{g.m}^{-3}$. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace v území pohybují do $39 \mu\text{g.m}^{-3}$. Lze tedy předpokládat, že k překročení hranice $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v průběhu stavebních prací nedojde.

Oblast 11 (Kuří) – Příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby $147,3 \mu\text{g.m}^{-3}$. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace v území pohybují do $48 \mu\text{g.m}^{-3}$. Lze tedy předpokládat, že k překročení hranice $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v průběhu stavebních prací nedojde.

Oblast 12 (Nupaky, Kuří) – Příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby $130,4 \mu\text{g.m}^{-3}$. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace v území pohybují do $53 \mu\text{g.m}^{-3}$. Lze tedy předpokládat, že k překročení hranice $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v průběhu stavebních prací nedojde.

I přesto, že v souvislosti s fází výstavby záměru SOKP 511 se nepředpokládá překročení imisních limitů maximálních hodinových koncentrací NO_2 , lze doporučit v průběhu hodnocení stavební činnosti základní opatření pro redukci imisních příspěvků z provozu mechanismů na staveništi. Tato opatření jsou podrobně specifikována v kapitole B. I. 6. dokumentace EIA.

PM₁₀ – průměrné denní koncentrace

Imisní limit pro 24hodinové koncentrace PM₁₀ je stanoven na $50 \mu\text{g.m}^{-3}$ pro 36. nejvyšší hodnotu. Počet překročení imisního limitu v době výstavby však nelze modelově stanovit, bude záviset na aktuálních meteorologických podmínkách. Imisní příspěvky jsou dále stanoveny na základě konkrétních vstupních údajů, kdy se jedná zejména o vlhkost zeminy, která může při nevhodném nakládání s ní rychle vysychat a tím může docházet k významnému nárůstu prašnosti. Také pojezdové plochy představují při déletrvajícím suchu významné riziko pro růst prašnosti.

Pro omezení vlivů stavby na kvalitu ovzduší je proto nutné realizovat řadu doprovodných ochranných opatření, která jsou uvedena v kapitole B. I. 6., resp. D. IV. Navržená opatření jsou plně v souladu s Programy zlepšování kvality ovzduší - aglomerace Praha a Středočeský kraj, resp. jejich bodem BD3 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti. Při dodržování opatření uvedených v kapitole B. I. 6., resp. D. IV. bude u zástavby v blízkosti navrhované silnice v průběhu výstavby imisní limit splněn. Výpočet byl proveden především pro stavební mechanismy, jejich pohyb a jejich práci.

Oblast 1 (Nová Dubeč) – Příspěvky k denním koncentracím částic PM₁₀ ze stavebních prací lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat na úrovni do $4,3 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v této oblasti nejvíce $43,1 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Oblast 2 (Dubeč) – Příspěvky k denním koncentracím částic PM₁₀ ze stavebních prací lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat na úrovni do $4,0 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v této oblasti nejvíce $42,7 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Oblast 3 (Hájek u Uhřetěvsi) – Příspěvky k denním koncentracím částic PM₁₀ ze stavebních prací lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat na úrovni do $3,8 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v této oblasti nejvíce $42,5 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Oblast 4 (Hájek u Uhřetěvsi) – Příspěvky k denním koncentracím částic PM₁₀ ze stavebních prací lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat na úrovni do $3,0 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v této oblasti nejvíce $42,5 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Oblast 5 (Netluky) – Příspěvky k denním koncentracím částic PM₁₀ ze stavebních prací lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat na úrovni do $3,7 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v této oblasti nejvíce $42,4 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Oblast 6 (Královice) – Příspěvky k denním koncentracím částic PM₁₀ ze stavebních prací lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat na úrovni do $4,1 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v této oblasti nejvíce $42,4 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Oblast 7 (Kolovraty) – Příspěvky k denním koncentracím částic PM₁₀ ze stavebních prací lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat na úrovni do $3,7 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v této oblasti nejvíce $42,3 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Oblast 8 (Kolovraty, Říčany) – Příspěvky k denním koncentracím částic PM₁₀ ze stavebních prací lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat na úrovni do $3,4 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v této oblasti nejvíce $42,3 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Oblast 9 (Říčany) – Příspěvky k denním koncentracím částic PM_{10} ze stavebních prací lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat na úrovni do $4,8 \mu g \cdot m^{-3}$. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v této oblasti nejvíce $40,6 \mu g \cdot m^{-3}$.

Oblast 10 (Lipany) – Příspěvky k denním koncentracím částic PM_{10} ze stavebních prací lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat na úrovni do $3,2 \mu g \cdot m^{-3}$. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v této oblasti nejvíce $41,5 \mu g \cdot m^{-3}$.

Oblast 11 (Kuří) – Příspěvky k denním koncentracím částic PM_{10} ze stavebních prací lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat na úrovni do $9,8 \mu g \cdot m^{-3}$. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v této oblasti nejvíce $41,4 \mu g \cdot m^{-3}$.

Oblast 12 (Nupaky, Kuří) – Příspěvky k denním koncentracím částic PM_{10} ze stavebních prací lze u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat do $14,9 \mu g \cdot m^{-3}$. Nejvyšší hodnota pětiletých průměrů publikovaná ČHMÚ dosahuje v této oblasti nejvíce $43,8 \mu g \cdot m^{-3}$.

Pro omezení vlivů stavby na kvalitu ovzduší je nutné realizovat řadu doprovodných ochranných opatření. Tato opatření jsou součástí kap. B. I. 6., resp. D. IV. dokumentace EIA.

Další stavební procesy na staveništi SOKP 511

V průběhu stavebních činností navazujících na zemní práce již lze očekávat výrazně nižší imisní příspěvky jak ke krátkodobým koncentracím oxidu dusičitého, tak u denních koncentrací prachových částic PM_{10} . U prachových částic je však na celém úseku stavby nutné dbát na snížení prašnosti z pojezdu po nezpevněných, ale také po zpevněných komunikacích. Neudržované komunikace a zvýšená pojízdná rychlost představují rizikové faktory, které při zanedbání představují významné riziko navýšení prašnosti z výstavby.

Z výsledků Modelové hodnocení kvality ovzduší je patrné, že nejvyšší imisní příspěvky lze očekávat do vzdálenosti cca 200 m od prostoru stavby. Ve větších vzdálenostech od stavby lze již při dodržování základních opatření očekávat imisní příspěvky, které nezpůsobí výrazný nárůst a překročení imisních limitů u nejbližší zástavby.

Kumulativní vlivy výstavby SOKP 511 a přeložky I/12 Běchovice - Úvaly

Součástí Modelového hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 5 předkládané dokumentace EIA) je i posouzení kumulativních vlivů z výstavby předmětného záměru SOKP 511 a přeložky I/12 Běchovice - Úvaly. Vyhodnocen byl předpokládaný nejméně příznivý možný souběh prací z hlediska vlivu na ovzduší, kdy budou u SOKP 511 realizovány betonové konstrukce a u přeložky I/12 budou prováděny zemní práce.

Nejvýznamnější kumulativní vlivy lze očekávat u západní hranice souvislé obytné zástavby Běchovic, kudy obě posuzované stavby procházejí.

PM_{10} – průměrné denní koncentrace

U zástavby budou převládat imisní příspěvky z výstavby přeložky I/12, které budou dle předpokladu dosahovat až $10 \mu g \cdot m^{-3}$ u denních koncentrací prachových částic frakce PM_{10} . Příspěvky z výstavby SOKP 511 budou v době betonáží dosahovat u denních koncentrací prachových částic PM_{10} pouze minimálních hodnot. Nebude již nakládáno s velkým množstvím zeminy a trasy na staveništi budou zpevněny a čištěny.

Oxid dusičitý – maximální hodinové koncentrace

U krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého lze při výstavbě přeložky I/12 očekávat u nejvíce ovlivněné zástavby v západní části Běchovic imisní příspěvky do $82 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní příspěvky z výstavby SOKP 511 při realizaci betonových konstrukcí nepřekročí vzhledem ke vzdálenosti od zástavby (přes 400 metrů) $35 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Ve stávající situaci se zde maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého u dotčené zástavby pohybují okolo $60 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. I při sečtení imisního pozadí a imisních příspěvků z obou posuzovaných staveb nepřekročí celkové hodnoty hranici $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, imisní limit tak nebude překročen.

Na základě výsledků modelového hodnocení kvality ovzduší lze konstatovat, že ani kumulativní vlivy s výstavbou přeložky silnice I/12 nezpůsobí nadlimitní zatížení území za předpokladu dodržování základních opatření pro redukci prašnosti, a to také v průběhu realizace dotčené přeložky silnice I/12.

Vyhodnocení vlivu staveništní dopravy na ovzduší

V Modelovém hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 5 předkládané dokumentace EIA) bylo provedeno posouzení imisních příspěvků ze staveništní dopravy. Hodnocení počítá s nejméně příznivou variantou, tj. s kumulativním posouzením vlivu obslužné staveništní dopravy obou liniových staveb (SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly).

Stanovení max. počtu nákladních vozidel bylo provedeno v rámci Akustického posouzení (příloha č. 4 dokumentace EIA) a to tak, aby na sledovaných komunikacích emisně nedocházelo k nárůstu $L_{Aeq,T}$ vlivem provozu nákladní staveništní dopravy oproti výhledovému stavu bez záměru. Tento počet aut sloužil následně jako vstup pro vyhodnocení kumulativních vlivů z hlediska znečištění ovzduší.

Z vyhodnocení je zřejmé, že imisní příspěvky budou dosahovat jen minimálních hodnot, u krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého nepřekročí $1,8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u denních koncentrací prachových částic PM_{10} poté $0,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. To je dáno jednak emisní třídou nákladních vozidel (uvažováno minimálně EURO4) a dále výchozím dopravním zatížením území, které je určující pro stanovení celkové emise částic zvířených projíždějícími automobily (sekundární prašnost).

Vyhodnocení vlivů fáze provozu SOKP 511 na ovzduší

Oxid dusičitý – průměrné roční koncentrace

Stávající stav

Průměrné roční koncentrace (IHR) jsou z vypočtených imisních hodnot nejvhodnější pro hodnocení vlivu posuzovaného záměru, neboť zohledňují jak vliv emisí, tak i průběh meteorologických parametrů během celého roku.

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v prostoru napojení Štěrboholské spojky na SOKP stavba 510 a dále v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP stavba 512. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty nejčastěji v rozmezí $24 - 26 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, zcela lokálně do $30 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to pod hranicí $16 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého stanovený ve výši $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ je splněn na celém zájmovém území.

Stav v roce 2025 bez záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v blízkosti napojení Štěrboholské spojky na SOKP a dále v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty nejvýše na úrovni

24 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to okolo 15 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého stanovený ve výši 40 $\mu\text{g.m}^{-3}$ bude splněn na celém zájmovém území.

Stav v roce 2025 se záměrem

V nejbližším okolí komunikace v částech Běchovice a Dubeč byl vypočten nárůst do 7,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$, v prostoru obytné zástavby Běchovic a Dubče pak nejvýše do 3,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Podél ostatních částí záměru byl vypočten nárůst koncentrací menší, a to i v těsné blízkosti komunikace zpravidla okolo 4 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Mírný pokles koncentrací byl zaznamenán podél úseku dálnice D1 severně od napojení na hodnocený úsek 511, a to okolo 2 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, není třeba očekávat vlivem uvedení záměru do provozu překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého v žádném výpočtovém bodě.

Stav v roce 2040+ se záměrem

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v blízkosti napojení Štěrboholské spojky na SOKP stavba 510, a to do 22 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Podél hodnocené komunikace byly vypočteny hodnoty zpravidla okolo 16 – 20 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to okolo 15 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého stanovený ve výši 40 $\mu\text{g.m}^{-3}$ bude splněn na celém zájmovém území.

Oxid dusičitý – maximální hodinové koncentrace

Stávající stav

Maximální krátkodobé (hodinové) koncentrace (I_{H_k}) představují hodnotu vypočtenou za předpokladu nejhorších emisních a rozptylových podmínek. To znamená mj. předpoklad, že zdroje jsou v provozu současně a dále jsou pro každé místo (referenční bod) samostatně modelovány nejhorší meteorologické podmínky (ze všech kombinací je uvažována vždy ta, která je spojena s nejvyšší koncentrací v daném bodě). Daná kombinace emisních a meteorologických podmínek nemusí během roku (či několika let) vůbec nastat. Stejně tak se ale může jednat o kombinaci, která se v daném místě vyskytuje opakovaně.

Ačkoli jsou hodnoty I_{H_k} prezentovány pro celé území na jednom grafickém výstupu, jsou často vypočteny pro každý bod při jiných podmínkách, které nenastanou v celém území najednou. Výkresy I_{H_k} tedy ukazují nejvyšší vypočtené hodnoty v jednotlivých místech, nikoli souvislé pole, jako je tomu u ročních hodnot.

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v prostoru napojení Štěrboholské spojky na SOKP stavba 510 a dále v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP stavba 512. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty nejčastěji v rozmezí 100 – 120 $\mu\text{g.m}^{-3}$, zcela lokálně do 160 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat ve východní části výpočtové oblasti, a to pod hranicí 40 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého stanovený ve výši 200 $\mu\text{g.m}^{-3}$ je splněn na celém zájmovém území.

Stav v roce 2025 bez záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v blízkosti napojení Štěrboholské spojky na SOKP (stavba 510) a dále v prostoru Říčán. Koncentrace se zde budou pohybovat na úrovni nejvýše okolo $120 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat ve východní části výpočtové oblasti, a to pod hranicí $40 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro hodinové koncentrace oxidu dusičitého je stanovený ve výši $200 \mu\text{g.m}^{-3}$. Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, v žádné části výpočtové oblasti není třeba očekávat jeho překračování.

Stav v roce 2025 se záměrem

Podél navrhované komunikace byly vypočteny hodnoty zpravidla do $80 \mu\text{g.m}^{-3}$, jen v prostoru napojení na Štěrboholskou spojku a na dálnici D1 lze očekávat zcela lokálně hodnoty do $120 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Vlivem provozu záměru nebylo vypočteno zvýšení koncentrací nad hranici $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v žádné části výpočtové oblasti.

Stav v roce 2040+ se záměrem

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v blízkosti napojení Štěrboholské spojky na SOKP stavba 510 a dále v prostoru Říčán. Koncentrace se zde budou pohybovat na úrovni nejvýše okolo $120 \mu\text{g.m}^{-3}$. Podél trasy posuzované komunikace byly vypočteny koncentrace v rozmezí $40 - 80 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat ve východní části výpočtové oblasti, a to pod hranicí $40 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro hodinové koncentrace oxidu dusičitého je stanovený ve výši $200 \mu\text{g.m}^{-3}$. Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, v žádné části výpočtové oblasti není třeba očekávat jeho překračování.

Benzen – průměrné roční koncentrace

Stávající stav

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v prostoru kolem Štěrboholské spojky a v okolí jejího napojení na SOKP 510. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty v rozmezí $0,4 - 0,5 \mu\text{g.m}^{-3}$. Podél úseku dálnice D1 na jihozápadě zájmového území byly vypočteny hodnoty okolo $0,3 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to okolo $0,2 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzenu stanovený ve výši $5 \mu\text{g.m}^{-3}$ je splněn na celém zájmovém území.

Stav v roce 2025 bez záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v prostoru kolem Štěrboholské spojky a v okolí jejího napojení na SOKP 510. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty v rozmezí $0,4 - 0,5 \mu\text{g.m}^{-3}$. Podél úseku dálnice D1 na jihozápadě zájmového území byly vypočteny hodnoty pod $0,3 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to okolo $0,2 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzenu stanovený ve výši $5 \mu\text{g.m}^{-3}$ bude splněn v celém zájmovém území.

Stav v roce 2025 se záměrem

Podél hodnocené komunikace SOKP 511 v prostoru Běchovic byl vypočten nárůst koncentrací do $0,10 \mu\text{g.m}^{-3}$. Podél ostatních částí záměru byl vypočten nárůst zpravidla okolo $0,05 \mu\text{g.m}^{-3}$. V prostoru obytné zástavby byl vypočten nejvyšší nárůst do $0,03 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, nedojde vlivem uvedení záměru do provozu v žádné části výpočtové oblasti k překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzenu.

Stav v roce 2040+ se záměrem

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v prostoru kolem Štěrboholské spojky a v okolí jejího napojení na SOKP 510. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty okolo $0,4 \mu\text{g.m}^{-3}$. Podél úseku dálnice D1 na jihozápadě zájmového území byly vypočteny hodnoty do $0,25 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to okolo $0,2 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzenu stanovený ve výši $5 \mu\text{g.m}^{-3}$ bude splněn v celém zájmovém území.

Suspendované částice PM_{10} – průměrné roční koncentrace

Stávající stav

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v prostoru napojení Štěrboholské spojky na SOKP 510 a dále v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP stavba 512. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty nejčastěji v rozmezí $30 - 35 \mu\text{g.m}^{-3}$, zcela lokálně do $42 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to pod hranicí $20 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} stanovený ve výši $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ je splněn na prakticky celém zájmovém území, velmi mírné překročení bylo zaznamenáno jen v několika referenčních bodech v blízkém okolí nejvíce zatížených komunikací zájmového území.

Stav v roce 2025 bez záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v prostoru napojení Štěrboholské spojky na SOKP 510 a dále v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP stavba 512. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty nejčastěji v rozmezí $30 - 35 \mu\text{g.m}^{-3}$, zcela lokálně do $42 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to pod hranicí $20 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} stanovený ve výši $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ bude splněn na prakticky celém zájmovém území, velmi mírné překročení bylo zaznamenáno jen v několika referenčních bodech v blízkém okolí nejvíce zatížených komunikací zájmového území.

Stav v roce 2025 se záměrem

Nejvyšší nárůst koncentrací byl vypočten podél navrhované komunikace, a to zpravidla v rozmezí $10 - 20 \mu\text{g.m}^{-3}$, jen zcela lokálně okolo $30 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v prostoru napojení na Štěrboholskou radiálu. U obytné zástavby v prostoru Běchovic byl vypočten nárůst nejvýše do $8 \mu\text{g.m}^{-3}$. U obytné zástavby podél ostatních částí záměru byl vypočten nárůst koncentrací menší, nejvýše $4 - 5 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Pokles koncentrací byl zaznamenán podél části úseku dálnice D1 severně od napojení stavby 511, a to až okolo $10 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, může vlivem provozu záměru dojít k překročení imisního limitu, a to pouze v nejbližším okolí samotné komunikace, a tedy mimo nejbližší zástavbu. Zvýšení koncentrací nad hranici $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ vlivem uvedení komunikace do provozu nebylo vypočteno nikde v prostoru obytné zástavby.

Stav v roce 2040+ se záměrem

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél posuzované komunikace, a to zpravidla v rozmezí $35 - 40 \mu\text{g.m}^{-3}$, jen zcela lokálně byly v nejbližším okolí stavby 511 vypočteny hodnoty v rozmezí $40 - 45 \mu\text{g.m}^{-3}$. V prostoru obytné zástavby však nebyly zaznamenány hodnoty vyšší, než cca $27 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to pod hranicí $20 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} stanovený ve výši $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ nebude překročen v žádné části s obytnou zástavbou, jen pouze zcela lokálně v nejbližším okolí posuzované komunikace.

Suspendované částice PM_{10} – maximální denní koncentrace

Stávající stav

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP 512 (zcela lokálně v rozmezí $150 - 170 \mu\text{g.m}^{-3}$) a dále v prostoru napojení Štěrboholské spojky na SOKP 510 (do $150 \mu\text{g.m}^{-3}$). Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to pod hranicí $20 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro denní koncentrace suspendovaných částic frakce PM_{10} je stanoven ve výši $50 \mu\text{g.m}^{-3}$. Tyto hodnoty nelze s hodnotou limitu přímo porovnávat, pro splnění limitu je určující počet překročení limitní hodnoty během roku. Tolerováno je 35 překročení, což je 9,6 % roční doby. To znamená, že dle platné legislativy je limit pro 24hodinové koncentrace překročen tam, kde se hodnoty vyšší než $50 \mu\text{g.m}^{-3}$ vyskytují více než 35× za rok.

Jak vyplývá z výsledků modelových výpočtů, hodnoty nad $50 \mu\text{g.m}^{-3}$ byly vypočteny pouze v části zájmového území, přičemž četnost překročení nad hranici 35 případů za rok byla zaznamenána pouze podél úseku dálnice D1 na jihozápadním okraji zájmového území a v těsné blízkosti křížení Štěrboholské spojky s SOKP 510.

Imisní limit bude splněn v naprosté většině výpočtové oblasti, jeho překročení bylo zaznamenáno pouze zcela ojediněle, a to pouze v těsném okolí dopravně zatížených komunikací D1 a napojení Štěrboholské radiály na SOKP 510.

Stav v roce 2025 bez záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP 512 (zcela lokálně v rozmezí $150 - 170 \mu\text{g.m}^{-3}$) a dále v prostoru napojení Štěrboholské spojky na SOKP 510 (do $150 \mu\text{g.m}^{-3}$). Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to pod hranicí $20 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro denní koncentrace suspendovaných částic frakce PM_{10} je stanoven ve výši $50 \mu\text{g.m}^{-3}$. Tyto hodnoty nelze s hodnotou limitu přímo porovnávat, pro splnění limitu je určující počet překročení limitní hodnoty během roku. Tolerováno je 35 překročení, což je 9,6 % roční doby. To znamená, že dle platné legislativy je limit pro 24hodinové koncentrace překročen tam, kde se hodnoty vyšší než $50 \mu\text{g.m}^{-3}$ vyskytují více než 35× za rok.

Jak vyplývá z výsledků modelových výpočtů, hodnoty nad $50 \mu\text{g.m}^{-3}$ byly vypočteny pouze v části zájmového území, přičemž četnost překročení nad hranici 35 případů za rok byla zaznamenána pouze podél úseku dálnice D1 na jihozápadním okraji zájmového území a v těsné blízkosti křížení Štěrboholské spojky s SOKP 510.

Imisní limit bude splněn v naprosté většině výpočtové oblasti, jeho překročení bylo zaznamenáno pouze zcela ojediněle.

Stav v roce 2025 se záměrem

Podél navrhované komunikace byly vypočteny hodnoty zpravidla v rozmezí $150 - 200 \mu\text{g.m}^{-3}$, jen v prostoru napojení na Štěrboholskou spojku a na dálnici D1 lze očekávat zcela lokálně hodnoty okolo $250 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Jak je zřejmé, že v nejbližším okolí komunikace, kde se však nenachází žádná obytná zástavba, může být nejvyšší počet překročení na úrovni okolo 55 případů za rok. V prostoru nejvíce ovlivněné obytné zástavby to bude do 31 případů za rok. Imisní limit tedy může být překročen pouze v nejbližším okolí komunikace, v žádné části obytné zástavby k překročení limitu nedojde.

Stav v roce 2040+ se záměrem

Podél navrhované komunikace byly vypočteny hodnoty zpravidla do $150 \mu\text{g.m}^{-3}$, jen v prostoru napojení na Štěrboholskou spojku a na dálnici D1 lze očekávat zcela lokálně hodnoty okolo $200 \mu\text{g.m}^{-3}$.

V nejbližším okolí komunikace může být nejvyšší počet překročení na úrovni okolo 50 případů za rok, v prostoru nejvíce ovlivněné obytné zástavby to bude do 27 případů za rok. Imisní limit tedy může být překročen pouze v nejbližším okolí komunikace, v žádné části obytné zástavby však k překročení limitu nedojde.

Suspendované částice $\text{PM}_{2,5}$ – průměrné roční koncentrace

Stávající stav

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v prostoru napojení Štěrboholské spojky na SOKP 510 a dále v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP 512. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty nejvýše v rozmezí $20 - 22 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat především v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to okolo $13 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} stanovený ve výši $25 \mu\text{g.m}^{-3}$ je splněn v celém zájmovém území.

Stav v roce 2025 bez záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v prostoru napojení Štěrboholské spojky na SOKP 510 a dále v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP 512. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty nejvýše v rozmezí $18 - 20 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat především v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to okolo $13 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce $\text{PM}_{2,5}$ stanovený pro období od roku 2020 ve výši $20 \mu\text{g.m}^{-3}$ nebude překročen v žádné části výpočtové oblasti.

Stav v roce 2025 se záměrem

Nejvyšší nárůst koncentrací byl vypočten podél navrhované komunikace, a to zpravidla okolo $5 \mu\text{g.m}^{-3}$, jen zcela lokálně do $8,5 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v prostoru napojení na Štěrboholskou radiálu. V místě obytné zástavby v prostoru Běchovic byl vypočten nárůst nejvýše do $2,1 \mu\text{g.m}^{-3}$. U obytné zástavby nacházející se podél ostatních částí záměru byl vypočten nárůst koncentrací nižší, nejvýše do $1,2 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Pokles koncentrací byl vypočten podél části úseku dálnice D1 severně od napojení stavby 511, a to až okolo $2 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, nedojde vlivem uvedení záměru do provozu v žádné části výpočtové oblasti k překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace částic $\text{PM}_{2,5}$.

Stav v roce 2040+ se záměrem

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v prostoru napojení Štěrboholské spojky na SOKP 510 a dále v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP 512. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty nejvýše do $20 \mu\text{g.m}^{-3}$, podél ostatních úseků posuzované komunikace pak zpravidla do $18 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší hodnoty pak byly vypočteny v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to okolo $13 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce $\text{PM}_{2,5}$ stanovený pro období od roku 2020 ve výši $20 \mu\text{g.m}^{-3}$ nebude překročen v žádné části výpočtové oblasti.

Oxid uhelnatý – maximální hodinové koncentrace

Stávající stav

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v jižní části zájmového území, v prostoru Říčan (do $900 \mu\text{g.m}^{-3}$) a dále v oblasti Kolodějí, Stupic a v prostoru napojení Štěrboholské spojky na SOKP stavba 510 a v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP 512. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty nejčastěji v rozmezí $700 - 800 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jižní části výpočtové oblasti, a to okolo $600 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro osmihodinové koncentrace oxidu uhelnatého je stanoven na úrovni $10\,000 \mu\text{g.m}^{-3}$. Výše uvedené hodnoty jsou maximální hodinové koncentrace, které jsou oproti osmihodinovým koncentracím ještě vyšší. Z toho plyne, že v celém zájmovém území je imisní limit splněn se značnou rezervou.

Stav v roce 2025 bez záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v jižní části zájmového území, v prostoru Říčan (do $900 \mu\text{g.m}^{-3}$) a dále v oblasti Kolodějí, Stupic a v prostoru napojení Štěrboholské spojky na SOKP 510 a v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP 512. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty nejčastěji v rozmezí $700 - 800 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jižní části výpočtové oblasti, a to okolo $600 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro osmihodinové koncentrace oxidu uhelnatého je stanoven na úrovni $10\,000 \mu\text{g.m}^{-3}$. Výše uvedené hodnoty jsou maximální hodinové koncentrace, které jsou oproti osmihodinovým koncentracím ještě vyšší. Z toho plyne, že v celém zájmovém území je imisní limit splněn se značnou rezervou.

Stav v roce 2025 se záměrem

Podél navrhované komunikace byly vypočteny hodnoty zpravidla v rozmezí $650 - 750 \mu\text{g.m}^{-3}$, jen v prostoru napojení na Štěrboholskou spojku a na dálnici D1 lze očekávat zcela lokálně hodnoty okolo $800 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Vlivem provozu záměru nebylo vypočteno zvýšení koncentrací nad hranici imisního limitu v žádné části výpočtové oblasti.

Stav v roce 2040+ se záměrem

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v jižní části zájmového území, v prostoru Říčan (do $900 \mu\text{g.m}^{-3}$) a dále v oblasti Koloděj, Stupic a v prostoru napojení Štěrboholské spojky na SOKP 510 a v okolí křížení dálnice D1 s jihozápadním úsekem SOKP. V těchto lokalitách byly vypočteny hodnoty nejčastěji v rozmezí $700 - 800 \mu\text{g.m}^{-3}$. Podél posuzované komunikace byly vypočteny hodnoty zpravidla v rozmezí $650 - 750 \mu\text{g.m}^{-3}$. Nejnižší koncentrace pak lze očekávat v jižní části výpočtové oblasti, a to okolo $600 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro osmihodinové koncentrace oxidu uhelnatého je stanoven na úrovni $10\,000 \mu\text{g.m}^{-3}$. Výše uvedené hodnoty jsou maximální hodinové koncentrace, které jsou oproti osmihodinovým koncentracím ještě vyšší. Z toho plyne, že v celém zájmovém území je imisní limit splněn se značnou rezervou.

Benzo(a)pyren – průměrné roční koncentrace

Stávající stav

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny na úrovni $1,2 - 1,5 \text{ ng.m}^{-3}$, a to v lokalitách Dolní Počernice, Koloděje a Královice. V tomto případě jsou hlavním zdrojem stacionární zdroje (lokální topeniště). Nejnižší hodnoty byly vypočteny v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to okolo $0,4 \text{ ng.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu stanovený ve výši 1 ng.m^{-3} je dle výsledků imisního modelu splněn na většině zájmového území, jeho překračování bylo zaznamenáno ve výše uvedených lokalitách a dále lokálně v oblastech Hájek u Uhříněvsi či Újezd nad Lesy.

Stav v roce 2025 bez záměru

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny na úrovni $1,2 - 1,5 \text{ ng.m}^{-3}$, a to v lokalitách Dolní Počernice, Koloděje a Královice. V tomto případě jsou hlavním zdrojem stacionární zdroje. Nejnižší hodnoty byly vypočteny v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to okolo $0,4 \text{ ng.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu stanovený ve výši 1 ng.m^{-3} bude splněn na většině zájmového území, jeho překračování bylo zaznamenáno ve výše uvedených lokalitách a dále lokálně v oblastech Hájek u Uhříněvsi či Újezd nad Lesy.

Stav v roce 2025 se záměrem

Podél hodnocené komunikace SOKP 511 byl vypočten nárůst hodnot zpravidla okolo $0,40 \text{ ng.m}^{-3}$, lokálně nejvýše okolo $0,60 \text{ ng.m}^{-3}$. U nejvíce ovlivněné obytné zástavby byl zaznamenán nárůst okolo $0,12 \text{ ng.m}^{-3}$.

U obytné zástavby podél ostatních částí záměru byl vypočten nárůst koncentrací menší, a to pod hranicí $0,10 \text{ ng.m}^{-3}$.

Pokles koncentrací byl vypočten podél úseku dálnice D1 severně od napojení stavby 511, a to okolo $0,20 \text{ ng.m}^{-3}$.

Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, v malé části zájmového území se mohou koncentrace vlivem uvedení záměru do provozu zvýšit nad hranici imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Jedná se o lokality, kde se ve výchozím stavu hodnoty budou pohybovat těsně pod jeho hranicí, celkově se jedná cca o 6 % území výpočtové oblasti, většinou v těsné blízkosti komunikace (bez obytné zástavby), ale lokálně také v části zástavby Hájk u Uhříněvsi a Kolovrat.

Stav v roce 2040+ se záměrem

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny na úrovni $1,2 - 1,5 \text{ ng.m}^{-3}$, a to v lokalitách Dolní Počernice, Koloděje a Královice. V tomto případě jsou hlavním zdrojem stacionární zdroje. Podél posuzované komunikace byly vypočteny hodnoty nejčastěji v rozmezí $0,9 - 1,1 \text{ ng.m}^{-3}$. Nejnížší hodnoty byly vypočteny v jihovýchodní části výpočtové oblasti, a to okolo $0,4 \text{ ng.m}^{-3}$.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu stanovený ve výši 1 ng.m^{-3} bude splněn na většině zájmového území, jeho překračování bylo zaznamenáno ve výše uvedených lokalitách a dále lokálně v oblastech Hájek u Uhříněvsi, či Újezd nad Lesy.

Souhrnné vyhodnocení vlivu záměru v zastavěných oblastech na ovzduší

Pro zastavěné oblasti bylo provedeno souhrnné vyhodnocení imisní zátěže v roce 2025 (bez záměru), v roce 2025 (se záměrem) a v roce 2040+ se záměrem. Následující tabulky ukazují minimální, maximální a průměrné hodnoty v referenčních bodech v oblastech s hodnocenou obytnou zástavbou. Hodnoty jsou rozděleny dle dotčených obcí a městských částí na území hl. m. Prahy.

Tabulka 50 Rozpětí imisní zátěže v oblastech s obytnou zástavbou – rok 2025 bez záměru a 2025 se záměrem

MČ / Obec	Hodnota	IH _r NO ₂ ($\mu\text{g.m}^{-3}$)		IH _r Benzen ($\mu\text{g.m}^{-3}$)		IH _r PM ₁₀ ($\mu\text{g.m}^{-3}$)		IH _r PM _{2,5} ($\mu\text{g.m}^{-3}$)		IH _r B[a]P (ng.m^{-3})	
		2025 BZ	2025 SZ	2025 BZ	2025 SZ	2025 BZ	2025 SZ	2025 BZ	2025 SZ	2025 BZ	2025 SZ
Praha-Běchovice	Min	15.9	16.4	0.23	0.23	19.3	20.5	13.5	14.0	0.67	0.73
	Max	18.5	20.2	0.34	0.34	22.5	27.2	14.5	15.6	0.94	0.99
	Prům	17.3	18.2	0.29	0.29	20.5	23.1	13.9	14.6	0.83	0.87
Praha-Benice	Min	14.6	14.6	0.17	0.17	18.1	17.9	12.6	12.5	0.50	0.49
	Max	15.5	15.3	0.20	0.20	19.9	19.6	13.4	13.4	0.76	0.76
	Prům	15.2	15.2	0.19	0.19	19.0	19.1	12.9	12.9	0.65	0.65
Praha-Dolní Počernice	Min	16.4	17.5	0.31	0.31	20.0	20.5	13.7	13.8	0.84	0.87
	Max	19.3	19.6	0.36	0.36	25.9	29.6	15.2	16.2	1.06	1.16
	Prům	17.6	18.5	0.33	0.34	22.2	24.8	14.2	14.9	0.97	1.03
Praha-Dubeč	Min	16.8	18.1	0.29	0.29	18.4	20.3	13.2	13.8	0.70	0.76
	Max	18.8	19.9	0.35	0.35	20.8	26.9	14.0	15.5	0.99	1.04
	Prům	17.9	18.7	0.32	0.32	19.3	21.8	13.6	14.2	0.87	0.91
Praha-Klánovice	Min	15.8	15.6	0.19	0.18	15.8	15.8	12.9	12.8	0.68	0.68
	Max	16.2	16.0	0.21	0.21	17.4	17.4	13.3	13.3	0.79	0.78
	Prům	16.0	15.9	0.20	0.19	16.6	16.6	13.1	13.1	0.74	0.74
Praha-	Min	15.0	15.1	0.22	0.22	17.6	19.1	13.3	13.6	0.67	0.72

MČ / Obec	Hodnota	IH, NO ₂ (μg.m ⁻³)		IH, Benzen (μg.m ⁻³)		IH, PM ₁₀ (μg.m ⁻³)		IH, PM _{2,5} (μg.m ⁻³)		IH, B[a]P (ng.m ⁻³)	
		2025 BZ	2025 SZ	2025 BZ	2025 SZ	2025 BZ	2025 SZ	2025 BZ	2025 SZ	2025 BZ	2025 SZ
Koloděje	Max	16.2	16.8	0.26	0.26	20.9	23.6	14.6	15.0	1.50	1.50
	Prům	15.6	15.9	0.24	0.23	19.7	20.8	14.0	14.3	1.20	1.21
Praha- Kolovraty	Min	13.8	14.9	0.14	0.14	17.4	18.5	12.3	12.6	0.49	0.52
	Max	14.9	16.1	0.19	0.20	20.4	26.2	13.4	14.9	0.97	1.02
	Prům	14.4	15.3	0.16	0.16	18.9	21.5	12.9	13.5	0.74	0.79
Praha- Královice	Min	13.8	14.9	0.19	0.19	19.2	22.1	13.6	14.4	0.84	0.93
	Max	14.7	16.3	0.22	0.22	21.3	25.6	14.3	15.4	1.39	1.46
	Prům	14.2	15.5	0.20	0.21	20.1	23.7	13.9	14.8	1.19	1.27
Praha- Nedvězí	Min	12.8	13.2	0.12	0.13	19.0	20.0	13.2	13.5	0.42	0.44
	Max	13.8	14.1	0.14	0.15	21.7	24.0	13.9	14.5	0.85	0.89
	Prům	13.1	13.7	0.13	0.14	19.6	21.0	13.4	13.8	0.72	0.75
Praha 21	Min	14.8	15.0	0.18	0.18	15.5	15.6	12.8	12.8	0.56	0.57
	Max	17.0	16.8	0.25	0.24	21.3	21.8	14.5	14.5	1.03	1.03
	Prům	16.0	16.1	0.22	0.21	18.8	19.3	13.7	13.8	0.86	0.87
Praha 22	Min	14.7	15.6	0.20	0.20	18.3	18.2	12.8	12.8	0.51	0.50
	Max	18.6	18.4	0.32	0.31	22.9	25.6	14.4	15.2	1.12	1.18
	Prům	16.7	16.8	0.25	0.25	19.6	20.6	13.4	13.6	0.83	0.85
Dobřejovice	Min	15.5	15.5	0.19	0.19	21.3	21.3	13.9	13.9	0.48	0.48
	Max	15.8	16.0	0.19	0.19	22.7	23.5	14.4	14.5	0.50	0.51
	Prům	15.6	15.7	0.19	0.19	21.8	22.2	14.1	14.2	0.49	0.49
Křenice	Min	13.6	13.5	0.17	0.17	17.7	17.5	13.0	12.9	0.42	0.42
	Max	14.6	14.0	0.19	0.18	20.0	19.1	14.2	13.9	0.46	0.46
	Prům	13.9	13.7	0.18	0.17	18.5	18.1	13.4	13.3	0.44	0.43
Květnice	Min	13.7	13.7	0.17	0.17	17.6	17.7	13.0	13.0	0.42	0.42
	Max	14.4	14.9	0.19	0.19	18.5	20.4	13.5	13.7	0.47	0.48
	Prům	14.0	14.1	0.18	0.18	18.0	18.6	13.2	13.4	0.44	0.44
Modletice	Min	15.2	15.3	0.18	0.18	20.8	21.2	13.9	13.9	0.47	0.47
	Max	15.3	15.4	0.18	0.18	21.4	21.5	14.0	14.1	0.47	0.48
	Prům	15.3	15.3	0.18	0.18	21.1	21.3	13.9	14.0	0.47	0.47
Nupaky	Min	15.3	15.5	0.19	0.19	20.8	20.6	13.8	13.7	0.48	0.48
	Max	17.2	17.0	0.20	0.20	25.0	23.9	14.9	14.6	0.57	0.53
	Prům	16.1	16.3	0.19	0.19	22.2	22.1	14.1	14.1	0.51	0.50
Říčany	Min	12.7	12.7	0.12	0.12	17.7	17.7	13.1	13.1	0.41	0.41
	Max	17.4	18.9	0.24	0.25	22.9	35.0	14.8	17.4	0.55	0.77
	Prům	14.8	14.8	0.18	0.18	18.8	19.1	13.6	13.6	0.44	0.44
Sibřina	Min	13.7	13.5	0.18	0.17	17.8	17.5	13.1	13.0	0.44	0.44
	Max	14.4	14.5	0.19	0.19	19.6	19.6	14.2	14.1	0.74	0.74
	Prům	14.1	14.1	0.18	0.18	18.8	18.8	13.6	13.6	0.51	0.52
Sluštice	Min	13.7	13.5	0.17	0.17	17.8	17.6	13.1	13.0	0.42	0.41
	Max	14.1	13.7	0.19	0.18	19.7	19.0	14.0	13.8	0.44	0.42

MČ / Obec	Hodnota	IH, NO ₂ (μg.m ⁻³)		IH, Benzen (μg.m ⁻³)		IH, PM ₁₀ (μg.m ⁻³)		IH, PM _{2,5} (μg.m ⁻³)		IH, B[a]P (ng.m ⁻³)	
		2025	2025	2025	2025	2025	2025	2025	2025	2025	2025
		BZ	SZ	BZ	SZ	BZ	SZ	BZ	SZ	BZ	SZ
	Prům	13.9	13.6	0.18	0.17	18.4	18.1	13.5	13.4	0.42	0.41
Světlce	Min	14.1	14.0	0.18	0.18	19.8	19.8	15.1	15.1	0.42	0.42
	Max	14.1	14.0	0.18	0.18	19.8	19.8	15.1	15.1	0.42	0.42
	Prům	14.1	14.0	0.18	0.18	19.8	19.8	15.1	15.1	0.42	0.42
	Prům	14.1	14.0	0.18	0.18	19.8	19.8	15.1	15.1	0.42	0.42
Tehov	Min	13.6	13.6	0.17	0.17	17.8	17.7	13.3	13.2	0.41	0.41
	Max	13.6	13.6	0.17	0.17	17.8	17.7	13.3	13.2	0.41	0.41
	Prům	13.6	13.6	0.17	0.17	17.8	17.7	13.3	13.2	0.41	0.41
	Prům	13.6	13.6	0.17	0.17	17.8	17.7	13.3	13.2	0.41	0.41

2025_BZ – stav v roce 2025 (bez záměru)

2025_SZ – stav v roce 2025 (se záměrem)

Tabulka 51 Rozpětí imisní zátěže v oblastech s obytnou zástavbou – rok 2040+ se záměrem

MČ / Obec	Hodnota	IH, NO ₂ (μg.m ⁻³)	IH, Benzen (μg.m ⁻³)	IH, PM ₁₀ (μg.m ⁻³)	IH, PM _{2,5} (μg.m ⁻³)	IH, B[a]P (ng.m ⁻³)
Praha-Běchovice	Min	16,1	0,23	20,3	13,9	0,72
	Max	19,0	0,34	25,7	15,2	0,97
	Prům	17,6	0,29	22,5	14,4	0,86
Praha-Benice	Min	14,9	0,17	18,0	12,6	0,56
	Max	15,2	0,20	19,6	13,0	0,76
	Prům	15,1	0,19	19,0	12,8	0,66
Praha-Dolní Počernice	Min	16,0	0,31	20,5	13,8	0,86
	Max	18,9	0,36	27,3	15,5	1,10
	Prům	17,5	0,34	23,8	14,6	1,00
Praha-Dubeč	Min	17,6	0,29	19,9	13,7	0,75
	Max	18,8	0,34	25,4	15,1	1,02
	Prům	18,3	0,32	21,2	14,1	0,90
Praha-Klánovice	Min	15,6	0,18	15,8	12,9	0,68
	Max	16,0	0,21	17,4	13,3	0,78
	Prům	15,8	0,19	16,6	13,1	0,74
Praha-Koloděje	Min	15,0	0,22	18,8	13,6	0,70
	Max	16,4	0,25	23,0	14,8	1,49
	Prům	15,6	0,23	20,6	14,2	1,21
Praha-Kolovraty	Min	14,5	0,14	18,2	12,5	0,51
	Max	15,4	0,19	24,8	14,5	1,01
	Prům	14,9	0,16	20,9	13,4	0,78
Praha-Královice	Min	14,5	0,19	21,4	14,2	0,90
	Max	15,7	0,22	25,0	15,2	1,44
	Prům	15,1	0,21	22,9	14,6	1,25
Praha-Nedvězí	Min	12,8	0,12	20,3	13,5	0,43
	Max	13,9	0,15	23,2	14,3	0,88
	Prům	13,4	0,13	20,9	13,7	0,70
Praha 21	Min	14,8	0,18	15,6	12,8	0,57
	Max	16,6	0,24	21,5	14,4	1,03
	Prům	15,9	0,21	19,2	13,8	0,86
Praha 22	Min	15,3	0,20	18,3	12,8	0,50
	Max	18,0	0,31	24,6	14,9	1,16
	Prům	16,5	0,25	20,5	13,6	0,84
Dobřejovice	Min	15,0	0,18	21,2	13,9	0,47

MČ / Obec	Hodnota	IH _r NO ₂ (μg.m ⁻³)	IH _r Benzen (μg.m ⁻³)	IH _r PM ₁₀ (μg.m ⁻³)	IH _r PM _{2,5} (μg.m ⁻³)	IH _r B[a]P (ng.m ⁻³)
	Max	15,4	0,19	23,7	14,6	0,50
	Prům	15,2	0,18	22,2	14,2	0,48
	Min	13,5	0,17	17,6	13,0	0,42
Křenice	Max	13,9	0,18	19,1	13,8	0,45
	Prům	13,7	0,17	18,2	13,3	0,43
	Min	13,6	0,17	17,7	13,0	0,42
Květnice	Max	14,6	0,19	20,0	13,6	0,47
	Prům	14,0	0,18	18,5	13,3	0,44
	Min	14,8	0,18	21,2	13,9	0,46
Modletice	Max	14,9	0,18	21,9	14,1	0,47
	Prům	14,9	0,18	21,5	14,0	0,47
	Min	15,0	0,18	20,5	13,6	0,47
Nupaky	Max	16,1	0,19	23,9	14,5	0,51
	Prům	15,6	0,19	22,0	14,0	0,49
	Min	13,7	0,17	17,8	13,1	0,41
Říčany	Max	17,2	0,22	31,9	16,6	0,69
	Prům	14,5	0,18	19,2	13,7	0,44
	Min	13,5	0,17	17,5	13,0	0,44
Sibřina	Max	14,3	0,19	19,6	14,1	0,74
	Prům	14,0	0,18	18,7	13,6	0,51
	Min	13,6	0,17	17,8	13,1	0,41
Sluštice	Max	13,6	0,17	18,4	13,7	0,42
	Prům	13,6	0,17	18,0	13,4	0,41
	Min	14,0	0,18	19,9	15,1	0,42
Světlce	Max	14,0	0,18	19,9	15,1	0,42
	Prům	14,0	0,18	19,9	15,1	0,42
	Min	13,6	0,17	17,9	13,3	0,41
Tehov	Max	13,6	0,17	17,9	13,3	0,41
	Prům	13,6	0,17	17,9	13,3	0,41
	Min	13,6	0,17	17,9	13,3	0,41

Porovnání emisní situace z provozu silniční dopravy na komunikacích mimo hodnocené území

Z důvodu vyhodnocení vlivu záměru na situaci znečištění ovzduší v širším okolí (mimo řešené území – viz obrázek 2 v Úvodu dokumentace EIA) byl proveden výpočet a porovnání emisí u významných pozemních komunikací mimo rozsah hodnoceného území, kde posuzovaný záměr SOKP 511 může do provozu na těchto komunikacích vnést relevantní změny. Jedná se o následující komunikace:

Tabulka 52 Významné úseky komunikací mimo rozsah hodnoceného území a intenzity dopravy na nich (voz/den)

Úsek	Stav 2025 bez záměru		Stav 2025 se záměrem		Stav 2040+ se záměrem	
	VV	> 3,5 t	VV	> 3,5 t	VV	> 3,5 t
5. května (Kongresová – Lounských)	69 300	1 940	67 900	1 940	45 200	1 880
5. května (Vyskočilova – Jižní spojka)	79 900	1 980	82 400	2 100	67 200	1 970
Spořilovská (Severovýchodní I – Türkova)	56 300	7 550	47 500	1 960	48 000	1 990
Brněnská (Spořilovská – Chluská)	104 900	14 730	94 200	4 380	93 200	4 410
Türkova (Pod Chodovem – Květnového vítězství)	22 700	510	18 700	400	20 600	440
Jižní spojka (Spořilovská – V Korytech)	125 700	16 140	119 600	5 800	126 300	6 480

Úsek	Stav 2025 bez záměru		Stav 2025 se záměrem		Stav 2040+ se záměrem	
	VV	> 3,5 t	VV	> 3,5 t	VV	> 3,5 t
SOKP 510 (Chlumecká – D11)	73 900	14 560	96 300	16 670	111 100	19 020
SOKP 512 (MÚK Vestec – II/603)	52 100	14 610	57 400	16 500	46 200	13 670
SOKP 513 (Libušská – Komořanská)	62 300	15 270	65 000	16 420	64 100	15 130
Strakonická (Dostihová – Výpadevová)	57 500	2 600	52 600	2 550	58 900	2 490
MO Bubenečský tunel (Letná – Trója)	83 600	2 260	81 100	2 140	76 600	3 390
V Holešovičkách (Pelc Tyrolka – Vychovatelna)	91 600	2 650	87 500	2 570	69 040	1 900
Vysočanská radiála (Kbelská – Budovatelská)	49 700	9 730	58 700	9 970	60 200	3 230

Pozn.: Data VV jsou mimo BUS PID

Jak je patrné, nejvýraznější změny vlivem provozu hodnoceného úseku SOKP 511 je možné zaznamenat na úsecích Spořilovská, Brněnská a Jižní spojka, kde dojde k významnému poklesu intenzit nákladní automobilové dopravy. Snížení se zde bude pohybovat v rozmezí 65 – 75 %. Na úsecích s nárůstem intenzit nákladní dopravy se změny budou pohybovat nejvýše do 15 %.

V následujících tabulkách je uvedeno množství emisí znečišťujících látek pro jednotlivé stavy.

Tabulka 53 Emise znečišťujících látek z dopravy (stav 2025 bez záměru)

Úsek	Emise (t.rok ⁻¹)					
	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	CO	Benzen	B[a]P
5. května (Kongresová – Lounských)	2,29	0,72	2,75	6,79	0,04	0,09
5. května (Vyskočilova – Jižní spojka)	12,85	3,90	15,02	30,86	0,23	0,53
Spořilovská (Severovýchodní I – Türkova)	23,30	6,50	15,15	28,13	0,18	0,58
Brněnská (Spořilovská – Chlumská)	132,29	34,35	44,60	73,87	0,41	2,98
Türkova (Pod Chodovem – Květnového vítězství)	1,52	0,46	1,70	2,93	0,03	0,04
Jižní spojka (Spořilovská – V Korytech)	57,78	16,50	43,05	76,31	0,43	1,86
SOKP 510 (Chlumecká – D11)	72,93	18,79	22,92	32,70	0,20	1,51
SOKP 512 (MÚK Vestec – II/603)	88,57	23,96	41,41	72,19	0,32	1,97
SOKP 513 (Libušská – Komořanská)	41,40	11,25	21,42	35,24	0,17	0,98
Strakonická (Dostihová – Výpadevová)	90,70	26,25	72,77	129,20	0,57	2,69
MO Bubenečský tunel (Letná – Trója)	20,55	5,55	11,62	17,55	0,14	0,41
V Holešovičkách (Pelc Tyrolka – Vychovatelna)	9,80	3,67	27,17	42,56	0,37	0,71
Vysočanská radiála (Kbelská – Budovatelská)	16,13	4,94	19,38	47,80	0,31	0,77
Celkem	570,11	156,84	338,96	596,13	3,40	15,12

Tabulka 54 Emise znečišťujících látek z dopravy (stav 2025 se záměrem)

Úsek	Emise (t.rok ⁻¹)					
	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	CO	Benzen	B[a]P
5. května (Kongresová – Lounských)	2,26	0,70	2,71	6,68	0,04	0,09
5. května (Vyskočilova – Jižní spojka)	13,34	4,05	15,55	31,95	0,24	0,55
Spořilovská (Severovýchodní I – Türkova)	11,21	3,15	8,38	17,42	0,14	0,29

Brněnská (Spořilovská – Chilská)	64,78	16,94	28,78	47,20	0,33	1,35
Türkova (Pod Chodovem – Květnového vítězství)	1,40	0,42	1,45	2,48	0,02	0,03
Jižní spojka (Spořilovská – V Korytech)	33,18	9,54	29,46	52,05	0,36	1,14
SOKP 510 (Chlumecká – D11)	85,43	22,04	27,96	40,04	0,26	1,91
SOKP 512 (MÚK Vestec – II/603)	99,89	27,01	46,28	80,75	0,35	2,30
SOKP 513 (Libušská – Komořanská)	46,69	12,68	23,96	39,40	0,18	1,14
Strakonická (Dostihová – Výpadová)	97,25	28,12	77,25	137,12	0,60	2,91
MO Bubenečský tunel (Letná – Trója)	19,29	5,21	10,78	16,35	0,13	0,37
V Holešovičkách (Pelc Tyrolka – Vychovatelna)	9,47	3,55	26,30	41,22	0,36	0,69
Vysočanská radiála (Kbelská – Budovatelská)	15,47	4,74	18,57	45,74	0,30	0,73
Celkem	499,66	138,15	317,43	558,40	3,31	13,50

Tabulka 55 Emise znečišťujících látek z dopravy (stav 2040+ se záměrem)

Úsek	Emise (t.rok ⁻¹)					
	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	CO	Benzen	B[a]P
5. května (Kongresová – Lounských)	1,64	0,50	1,59	4,43	0,03	0,06
5. května (Vyskočilova – Jižní spojka)	11,07	3,26	10,50	24,64	0,17	0,44
Spořilovská (Severovýchodní I – Türkova)	11,23	3,10	6,88	16,22	0,12	0,29
Brněnská (Spořilovská – Chilská)	64,15	16,56	23,19	43,84	0,28	1,34
Türkova (Pod Chodovem – Květnového vítězství)	1,43	0,43	1,18	2,49	0,02	0,04
Jižní spojka (Spořilovská – V Korytech)	35,39	9,94	25,45	51,51	0,34	1,23
SOKP 510 (Chlumecká – D11)	97,29	24,87	25,60	42,09	0,25	2,28
SOKP 512 (MÚK Vestec – II/603)	82,09	21,86	29,81	60,22	0,23	1,77
SOKP 513 (Libušská – Komořanská)	43,65	11,73	19,56	37,22	0,17	1,12
Strakonická (Dostihová – Výpadová)	89,15	25,23	57,89	118,94	0,48	2,69
MO Bubenečský tunel (Letná – Trója)	20,42	5,43	9,52	16,41	0,12	0,41
V Holešovičkách (Pelc Tyrolka – Vychovatelna)	10,00	3,59	21,65	39,47	0,31	0,70
Vysočanská radiála (Kbelská – Budovatelská)	11,79	3,49	11,70	33,04	0,21	0,55
Celkem	479,30	129,99	244,52	490,52	2,73	12,92

Jak je patrné z uvedených výsledků, je možné ve výhledu k roku 2025 očekávat vlivem uvedení záměru SOKP 511 do provozu celkové snížení emisí všech sledovaných znečišťujících látek. V širším systému města lze očekávat snížení intenzit zejména nákladní automobilové dopravy a s tím související pokles množství emisí.

V porovnání mezi roky 2025 a 2040+ lze rovněž zaznamenat celkové snížení emisí z dopravy, na kterém se podílí jak převažující pokles intenzit dopravy, tak probíhající obměna vozového parku.

Národní program snižování emisí ČR ve vztahu k hodnocenému záměru

Článek 18 Národního programu snižování emisí ČR (prosinec 2015) definuje konkrétní opatření z Programu zlepšování kvality ovzduší s celonárodním dopadem, u kterých je očekáván významný příspěvek ke zlepšení kvality ovzduší. Jako jedna z prioritních staveb je uvedena právě stavba SOKP 511, označená v programu jako R1 Pražský okruh Běchovice - D1. Z tohoto pohledu je tedy možné označit samotnou stavbu SOKP 511 jako opatření naplňující cíle zmíněného programu zlepšování kvality ovzduší.

Program zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha ve vztahu k hodnocenému záměru

Jedním z cílů Programu zlepšování kvality ovzduší - Aglomerace Praha (květen 2016) je stanovení takových opatření, která povedou ke zlepšení kvality ovzduší a dosažení přípustné úrovně znečištění ovzduší. Opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší jsou definována v kap. E. 3 tohoto programu.

Vztah k hodnocenému záměru SOKP 511 mají především následující opatření:

- opatření AB1 – Realizace pátevní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu,
- opatření AB15 – Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu,
- opatření AB16 – Úklid a údržba komunikací,
- opatření AB17 – Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně,
- opatření BD3 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

Nejvýznamnějším opatřením, které je třeba ve vztahu k posuzovanému záměru zmínit, je opatření *AB1 – Realizace pátevní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu*. V popisu opatření je mj. uvedeno následující:

- Pro zásadní omezení vlivu provozu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v aglomeraci Praha je dále nezbytné zprovoznění nadřazené komunikační sítě. Tato síť nejen převede značnou část dopravní zátěže na komunikace, které jsou svým stavebním uspořádáním, vybavením a polohou k tomu určeny, ale především umožní aplikovat regulační opatření pro omezení dopravy v ostatních částech města a potřebné telematické systémy řízení dopravy.
- Z hlediska ochrany ovzduší je prioritní dokončení podstatných částí Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v co nejkratší době. Proto je nutné soustavně a aktivně podporovat urychlení realizace Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy).

Jako klíčová stavba dopravní infrastruktury nadregionálního významu je v souvislosti s opatřením *AB1 – Realizace pátevní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu* identifikován Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy), jehož je posuzovaná stavba 511 součástí. Realizace záměru SOKP 511 tak dojde k dílčímu naplnění opatření *AB1 – Realizace pátevní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu* definovaného v Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha.

Realizace stavby SOKP 511 bude mít nepřímý pozitivní vliv i na opatření *AB15 – Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu*, kdy stavby 511 bude mít pozitivní dopad na snížení dopravní zátěže na řadě významných komunikací v intravilánu hl. m. Prahy a tím i pozitivní dopad na zvýšení plynulosti dopravy.

Samozřejmou součástí provozu SOKP 511 bude i pravidelný úklid a péče o technický stav komunikace a kvalitu jejího povrchu. Bude tak naplněno opatření *AB16 – Úklid a údržba komunikací* definované v Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha.

Přímou součástí stavby SOKP 511, resp. její projektové dokumentace je návrh sadových úprav podél komunikace a na ně navazujících rozsáhlých vegetačních pásů o rozloze cca 477 000 m². Bude tak naplněno další z opatření Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha, konkrétně opatření *AB17 – Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně*.

V souvislosti s výstavbou záměru SOKP 511 bude realizována celá řada opatření k omezení negativních vlivů výstavby na kvalitu ovzduší. Tato opatření jsou podrobně popsána v kapitole B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA a plně korespondují s opatřením *BD3 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti* uvedeným v Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha.

Program zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy ve vztahu k hodnocenému záměru

Jedním z cílů Programu zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy (květen 2016) je stanovení takových opatření, která povedou ke zlepšení kvality ovzduší a dosažení přípustné úrovně znečištění ovzduší. Opatření ke snížení emisí a k požadovanému zlepšení kvality ovzduší jsou definována v kap. E. 4 tohoto programu.

Vztah k hodnocenému záměru SOKP 511 mají především následující opatření:

- opatření AB1 – Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu,
- opatření AB15 – Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu,
- opatření AB16 – Úklid a údržba komunikací,
- opatření AB17 – Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně,
- opatření BD3 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

Výše uvedená opatření jsou identická s opatřeními v Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha. Z tohoto důvodu je zpracovatel dokumentace EIA podrobněji nekommentuje.

Kompenzační opatření ke snížení vlivu provozu záměru na kvalitu ovzduší

V následujícím textu je provedeno posouzení nutnosti aplikace kompenzačních opatření podle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů ve vztahu k hodnocenému záměru SOKP 511.

Tabulka 56 Posouzení nutnosti uložení kompenzačních opatření v souvislosti s hodnoceným záměrem

	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	benzen	B(a)P
Záměr je umístěn v oblasti s překročením imisních limitů pro průměrné roční koncentrace zneč. látek (dle 5letých průměrů ve čtvercové síti 1×1 km, vydávané ČHMÚ, za období let 2011 – 2015)	ne	ne	ne	ne	ano
Provozem záměru dojde k překročení některého z imisních limitů nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena	ne	ne	ne	ne	ano
Imisní příspěvky ze záměru překračují 1 % stanovených imisních limitů	ano	ano	ano	ano	ano

Jak vyplývá z § 11, odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, vydává ministerstvo závazné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce. Vzhledem ke skutečnosti, že hodnocený záměr nebude procházet zastavěným územím obce,

nebude vydáno ani závazné stanovisko. Z pohledu zákona o ochraně ovzduší tedy nejsou vyžadována kompenzační opatření, jejichž návrhem je dle odstavce 5 podmíněno právě vydání souhlasného závazného stanoviska.

Návrh kompenzačních opatření je tedy dále v dokumentaci EIA řešen nikoliv z pohledu zákona o ochraně ovzduší, ale z pohledu vlivu záměru na životní prostředí a na obyvatelstvo.

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že v souvislosti s provozem záměru lze u B(a)P očekávat imisní příspěvky záměru v rozsahu nad 1 % imisního limitu v území, kde dochází k překračování imisního limitu pro tento polutant. Z tohoto důvodu byl proveden výpočet potřebného rozsahu kompenzačních opatření. Hodnocení je provedeno ve vztahu k produkci emisí benzo(a)pyrenu. Podkladem pro výpočet jsou údaje o vypočtených emisích a koncentracích uvedené znečišťující látky dle Modelového hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 5 dokumentace EIA).

Uvažovaným kompenzačním opatřením je výsadba dřevin se schopností zachytu prachových částic, jakož i látek na ně navázaných, včetně benzo(a)pyrenu.

Pro výpočet celkového ročního množství částic, zachycených na porostech dřevin, byly použity údaje o schopnosti listnatých stromů vázat prach dle typového projektu, publikovaného SFŽP (Typový projekt - Projekt výstavby izolační zeleně. http://www.opzp.cz/soubor-ke-stazeni/17/5339-typovy_projekt_izolacni_zelen.pdf).

Na základě výše uvedené metodiky byl kvantifikován objem korun porostu a následně počet dřevin, potřebný pro zachycení srovnatelného množství emisí benzo(a)pyrenu, jaké bude emitováno po realizaci záměru SOKP 511.

Porovnání produkce emisí dle Modelového hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 5 dokumentace EIA) uvádí následující tabulka. Použity byly údaje pro rok 2025, pro nějž jsou v rozptylové studii kvantifikovány emise pro stav bez realizace SOKP 511 (i bez související přeložky I/12 Běchovice – Úvaly) a po jeho zprovoznění (tj. s SOKP 511 a přeložkou I/12 Běchovice – Úvaly).

Tabulka 57 Emise znečišťujících látek z dopravy na SOKP 511 a I/12 Běchovice - Úvaly

Úsek	Emise					
	částice PM ₁₀ **	částice PM _{2,5} **	oxidy dusíku*	oxid uhelnatý	benzen	benzo[a] pyren**
	(t.rok ⁻¹)					(g.rok ⁻¹)
Rok 2025 – bez záměru						
Ostatní komunikace	625,72	170,16	329,48	558,57	4,09	10 521,35
Rok 2025 – se záměrem (var. 5 MUK)						
Ostatní komunikace	430,27	115,9	214,26	363,46	2,78	5 911,37
SOKP 511	631,84	164,55	221,62	298,93	1,83	12 984,07
I/12	122,49	31,97	48,59	65,75	0,47	1 506,88
Celkem	1 184,60	312,42	484,47	728,14	5,08	20 402,32
Rok 2025 – se záměrem (var. 6 MUK)						
Ostatní komunikace	429,89	115,79	213,85	362,99	2,77	5 899,51
SOKP 511	631,47	164,48	221,99	299,42	1,84	12 988,30

Úsek	Emise					
	částice PM ₁₀ **	částice PM _{2,5} **	oxidy dusíku *	oxid uhelnatý	benzen	benzo[a] pyren **
	(t.rok ⁻¹)					(g.rok ⁻¹)
I/12	124,08	32,47	51,9	69,87	0,51	1 600,49
Celkem	1 185,44	312,74	487,74	732,28	5,12	20 488,30

* produkce NO₂ představuje 3 – 10 % NO_x ** zahrnuje primární prašnost a sekundární prašnost z dopravy

Celkový nárůst emisí benzo(a)pyrenu je celkem 9 881 g.rok⁻¹ ve variantě 5 MÚK na komunikaci I/12 a 9 967 g.rok⁻¹ ve variantě 6 MÚK na komunikaci I/12. Jak je patrné, výše emisí B(a)P je v obou variantách téměř shodná. Pro další vyhodnocení a výpočet kompenzačních opatření je na straně bezpečnosti proto uvažováno s variantou 6 MÚK na komunikaci I/12, která je z obou variant emisně méně příznivá.

Přepočet koeficientem významnosti podle přílohy č. 16 vyhlášky č. 415/2012 Sb. pro výšku do 1,5 m nad terénem: $9\,967 \times 50 = 498\,350$. Je tedy nutno kompenzovat nárůst emisí ve výši 498 350 efektivních gramů B(a)P.

Výpočet zachytu benzo(a)pyrenu:

objem koruny jednoho stromu: 4 m³

zachyt prachu pro jeden strom: $2,4458 \times 4 + 60,634 = 70,4172$ kg částic za rok

podíl částic PM₁₀ v celkovém prachu: 60 %

zachyt částic PM₁₀ pro jeden strom: $70,4172 \times 0,6 = 42,25$ kg PM₁₀ za rok

podíl benzo(a)pyrenu v PM₁₀ v imisích dle výsledků rozptylové studie - průměr za referenční body do vzdálenosti 500 m od obou komunikací: 0,028 ng.m⁻³/μg.m⁻³

zachyt benzo(a)pyrenu pro jeden strom: $42,25 \times 0,028 / 1000 = 0,001183$ kg za rok, tj. 1,183 g.rok⁻¹

přepočet koeficientem významnosti podle přílohy č. 16 vyhlášky č. 415/2012 Sb. pro střední výšku koruny stromů 3 m nad terénem: $1,183 \times 44 = 52,05$

Jeden strom tedy kompenzuje emise B(a)P ve výši 52,05 efektivních gramů.

Nárůst emisí pro stavbu SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly ve výši 498 350 gramů je tedy možné kompenzovat počtem: $498\,350 / 52,05 = 9\,574$ stromů.

Výše uvedený příspěvek záměrů SOKP 511 a I/12 Běchovice - Úvaly je tedy možné kompenzovat vysazením minimálního množství 9 574 stromů.

Rozdělení výsadeb pro obě uvedené stavby (SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly) bylo provedeno na základě poměru produkovaných emisí. Obě stavby jsou zdrojem emisí B(a)P, současně však dojde vlivem jejich realizace ke snížení emisí z ostatních komunikací v okolí, a to o 4 622 g/rok. Vzhledem k tomu, že rozhodující stavbou pro zlepšení situace ve stávající zástavbě je bezpochyby SOKP 511, je uvedené snížení vztaženo právě k této stavbě. Produkce emisí z SOKP 511 je tedy pro účely stanovení poměru výsadeb redukována o toto snížení. Uvedená úprava má význam jen pro výpočet procentuálního rozdělení výsadeb mezi SOKP 511 a I/12, celkový počet stromů tím není nijak dotčen.

Výsledná tabulka pro určení poměrů výsadeb je následující:

Tabulka 58 Stanovení poměru výsadeb pro stavbu SOKP 511 a I/12 na základě jejich emisních příspěvků

	g/rok	%	Počet stromů
SOKP 511 – snížená emise (12 988 – 4622 g/rok)	8 366	83,94	8 037
I/12	1 600	16,06	1 537
Celkem	9 967	100,00	9 574

Doporučený minimální rozsah výsadeb pro stavbu SOKP 511 v souvislosti s kompenzacemi emisních příspěvků benzo(a)pyrenu činí tedy 8 037 stromů.

Záměr SOKP 511 s kompenzačními opatřeními počítá, resp. jsou jeho přímou součástí. Projektová dokumentace pro ÚR vymezuje nejen plochy pro realizaci sadových úprav stavby SOKP 511, ale především plochy pro realizaci rozsáhlých vegetačních pásů podél celé trasy SOKP 511. Podrobněji je problematika řešení vegetačních úprav SOKP 511 komentována v kapitole D. I. 7. dokumentace EIA. V rámci ozelenění trasy SOKP 511 je navrženo celkem 18 vegetačních pásů o celkovém rozsahu cca 477 000 m².

Navržený rozsah vegetačních úprav podél komunikace SOKP 511 je možné označit jako nadstandardní. Z pohledu realizace kompenzačních opatření v souvislosti s příspěvkem benzo(a)pyrenu je přijatelný, neboť poskytne dostatečný prostor pro výsadbu minimálně 8 037 stromů.

Shrnutí

Z výpočtů pro stávající stav vyplývá, že je možné v zájmovém území očekávat lokální překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM₁₀ (avšak jen v oblastech bez obytné zástavby) a pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu.

Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší byl v části dotčené oblasti v průměru za období 2011–2015 překročen limit pro roční průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu. Jedná se o imisní limit, k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů). Tato situace je typická pro většinu území hl. m. Prahy i mnoha dalších měst v ČR.

Z provedených modelových výpočtů pro výhledový stav v roce 2025 vyplývá, že ve stavu bez záměru je možné v zájmovém území očekávat lokální překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM₁₀ (avšak jen v oblastech bez obytné zástavby) a pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Ostatní sledované imisní limity budou splněny.

Vlivem provozu záměru byl vypočten nárůst průměrných ročních koncentrací na úrovni nejvýše (nejvyšší nárůst v území / nejvyšší nárůst v prostoru obytné zástavby):

- oxid dusičitý – 7,5 µg.m⁻³ / 3,5 µg.m⁻³, tj. 18,75 % / 8,75 % imisního limitu
- benzen – 0,10 µg.m⁻³ / 0,03 µg.m⁻³, tj. 2 % / 0,6 % imisního limitu
- částice PM₁₀ – 30 µg.m⁻³ / 8 µg.m⁻³, tj. 75 % / 20 % imisního limitu
- částice PM_{2,5} – 8,5 µg.m⁻³ / 2,1 µg.m⁻³, tj. 42,5 % / 10,5 % imisního limitu
- benzo(a)pyren – 0,60 ng.m⁻³ / 0,12 ng.m⁻³, tj. 60 % / 12 % imisního limitu

Naopak snížení koncentrací bylo zaznamenáno lokálně v blízkosti úseku dálnice D1 severně od napojení stavby 511.

V případě krátkodobých koncentrací nebyly ve stavu s provozem záměru v roce 2025 v případě oxidu dusičitého a oxidu uhelnatého vypočteny nadlimitní hodnoty v žádné části zájmového území, v případě denních koncentrací PM₁₀ jen lokálně v nejbližším okolí tělesa komunikace SOKP 511. V prostoru obytné zástavby nebylo zaznamenáno častější překračování imisního limitu než v povolených 35 případech za rok.

Ve stavu po roce 2040 s provozem hodnoceného záměru bylo vypočteno možné překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM₁₀ (jen v oblastech bez obytné zástavby) a pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Pro tento časový horizont již nejsou samostatně hodnoceny příspěvky záměru, ale pouze celková imisní situace v zájmovém území.

V rámci Modelového hodnocení kvality ovzduší (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., únor 2017; příloha č. 5 dokumentace EIA) byl také hodnocen vliv stavebních prací, a to z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší v průběhu zemních prací. Pro redukci imisních dopadů v průběhu stavebních prací byl doporučen výčet opatření, při jejichž dodržování budou imisní limity v průběhu výstavby záměru splněny.

Doporučený minimální rozsah výsadeb jako kompenzačního opatření v souvislosti s emisními příspěvky BaP ve vztahu k hodnocenému záměru SOKP 511 činí 8 037 stromů. Záměr SOKP 511 s kompenzačními opatřeními počítá, resp. jsou jeho přímou součástí. Jedná se nejen o realizaci vlastních sadových úprav stavby SOKP 511, ale především o realizaci navržených rozsáhlých vegetačních pásů podél celé trasy SOKP 511 v rámci kterých budou realizovány výsadby jako kompenzační opatření za emisní příspěvky záměru SOKP 511 z hlediska BaP i náhradní výsadby za kácené dřeviny rostoucí mimo les.

Závěr

Z hlediska znečištění ovzduší je záměr SOKP 511 při respektování opatření uvedených v dokumentaci EIA (B. I. 6. a D. IV.) akceptovatelný.

D. I. 2. 2 Vlivy na klima

Pro vyhodnocení vlivů provozu předmětného záměru SOKP 511 na klimatický systém Země a rovněž zhodnocení rizik, spojených s klimatickými změnami, z hlediska jejich vlivu na uvedený záměr byla vypracována studie Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., březen 2017), která tvoří přílohu č. 6 předkládané dokumentace EIA.

Vyhodnocení souladu záměru se strategickými dokumenty

Ve studii, která je přílohou č. 6 předkládané dokumentace EIA, byl vyhodnocen vztah záměru SOKP 511 k cílům a opatřením, obsaženým v národních strategických dokumentech, reagujících na změnu klimatu. Jedná se o Národní program na zmírnění dopadů klimatu v České republice (2004), návrh Politiky ochrany klimatu v České republice (2016), Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015) a Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (2017).

Vyhodnocení bylo provedeno zvláště pro tzv. mitigační strategie, které si kladou za cíl zmírnění příčin zesilování přirozeného skleníkového efektu atmosféry, a to především snižováním emisí skleníkových plynů. Dále byl ve výše uvedené studii vyhodnocen vztah k tzv. adaptačním strategiím, které sledují postupné přizpůsobování se nadcházejícím dopadům změn klimatu.

Vztah hodnoceného záměru k redukčním cílům a opatřením mitigačních strategií je celkově hodnocen jako neutrální, což je dáno zejména vyrovnanou bilancí emisí skleníkových plynů (viz Vyhodnocení vlivu záměru na klimatické změny níže). Dílčí odchylky představují mírné přínosy či nevýhody v obou směrech – např. pozitivní vliv na průjezdnost silničních komunikací v těch částech města, odkud bude převedena část dopravy právě na SOKP 511, podpora rozvoje mýtného systému vs. posilování atraktivity silniční dopravy. Lze však konstatovat, že se však jedná o málo významné efekty.

Podrobné vyhodnocení ve vztahu k adaptačním opatřením je uvedeno v kap. č. 2.2. přílohy č. 6 předkládané dokumentace EIA. Obdobně jako u mitigační strategie, je i v případě adaptační strategie sledován vztah záměru k opatřením v sektoru dopravy.

Ve vztahu k adaptačním opatřením definovaným ve Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015) má záměr SOKP 511 vztah částečně neutrální (u těch opatření, které se jej netýkají), částečně pozitivní. Negativní vztah nebyl identifikován. To je dáno skutečností, že se jedná o nově připravovanou, moderní silniční stavbu, projektovanou v souladu s moderními trendy, mezi něž patří využití telematických systémů, zohlednění rizika povodní, zajištění odvodu přívalových vod, požární bezpečnosti, ozelenění tělesa komunikace atd. Z principu pak SOKP 511 přispívá k segregaci tranzitní dopravy od dopravy městské a k odstranění „bottlenecks“ na stávající komunikační síti.

Vyhodnocení záměru SOKP 511 ve vztahu ke specifickým cílům Národního akčního plánu na adaptace na změnu klimatu je ovšem celkově spíše neutrální. Pozitivní vztah má záměr k cíli v oblasti dopravy (zajištění flexibility a spolehlivosti dopravního sektoru), pozitivně je hodnoceno též odvedení dopravy z urbanizovaného území a je zohledněna skutečnost, že záměr je sám o sobě stavbou adaptovanou na změnu klimatu. Rozpory lze nalézt u těch oblastí, v nichž se záměr projevuje jako stavba zasahující do krajiny (ekologická stabilita, prostupnost krajiny), na druhé straně je součástí projektu rozsáhlá výsadba dřevin na stávajících plochách orné půdy, která naopak ekologickou stabilitu území částečně posílí.

Vyhodnocení vlivu záměru na klimatický systém

Vyhodnocení vlivu záměru na klimatický systém bylo v příloze č. 6 předkládané dokumentace EIA samostatně provedeno pro emise skleníkových plynů a dále pro ostatní potenciálně negativní vlivy záměru, které jsou uvedeny níže.

Emise skleníkových plynů

Výpočet emisí skleníkových plynů byl zpracován pro rok 2025 ve stavu bez záměru SOKP 511 a se záměrem SOKP 511. Porovnání emisní bilance CO₂ je uvedeno v následující tabulce.

Tabulka 59 Porovnání emisní bilance CO₂ v roce 2025 ve stavu bez záměru a se záměrem SOKP 511

Stav	Osobní automobily	Lehké nákladní automobily	Těžké nákladní automobily	Autobusy	Celkem
Bez SOKP 511	360,45	47,86	200,15	25,57	634,04
Se SOKP 511	377,61	41,17	176,83	25,83	621,43
Rozdíl	17,16	-6,70	-23,32	0,26	-12,60
Změna (%)	4,8	-14,0	-11,7	1,0	-2,0

Dle výpočtu dojde v řešené oblasti celkově k mírnému poklesu emisí skleníkových plynů, a to o 2 %, kdy nárůst emisí v kategorii osobních automobilů (+ 4,8 %) bude převážen poklesem emisí z nákladní dopravy (-14 % u LNA a -12 % u TNA). Výpočet je přirozeně zatížen určitou nejistotou, proto je vhodnější uvažovat bilanci obou stavů spíše jako vzájemně neutrální.

Vlivy záměru stavby SOKP 511 na klimatický systém jako celek, ve smyslu navýšení či snížení emisí skleníkových plynů, tedy budou mírné až prakticky zanedbatelné.

Ovlivnění lokálních klimatických podmínek

Kromě působení emisí skleníkových plynů bude nová komunikace působit zejména na lokální klimatické jevy (mikroklima), a to v souvislosti se zpevněním ploch, ovlivněním odtokových poměrů, realizací vegetačních úprav atd.

Výstavba silničního okruhu bude znamenat nárůst zpevněných ploch v prostoru, kde se nyní nachází volná krajina. Tato změna ve využití ploch mírně ovlivní mikroklima v dané oblasti. Hlavní změny lze očekávat v teplotních charakteristikách bezprostředního okolí komunikace a ve zvýšeném povrchovém odtoku dešťových vod ze zpevněných ploch, dále může dojít i k místnímu ovlivnění proudění vzduchu. Závažnost uvedených vlivů však bude nízká, ve větší vzdálenosti od silničního tělesa již bude ovlivnění nerozpoznatelné.

Na teplotní charakteristiky bude mít vliv především vlastní zpevněný povrch vozovky, který bude v porovnání se stávajícím krajinným pokryvem schopen pojmout a následně vyzářit větší množství tepla. Uvedený efekt však bude zmírněn vegetačními úpravami bezprostředního okolí komunikace, vysazené dřeviny dokáží nárůst teploty vzduchu naopak omezit vlivem vyššího výparu.

Zpevnění povrchu se projeví rovněž zvýšením povrchového odtoku srážkových vod. Vzhledem k tomu, že projekt předpokládá umístění dešťových usazovacích nádrží pro přečištění srážkových vod z povrchu komunikace a dále retenčních nádrží pro regulovaný odtok, není ani tento vliv považován za významný.

Součástí komunikace bude několik mostů, pod nimiž vzniknou úzké srážkové stíny, které mohou zcela lokálně ovlivnit stanovištní podmínky pod mostními objekty. Vzhledem k rozměrům komunikace je i tento vliv prakticky zanedbatelný.

K lokálnímu ovlivnění proudění vzduchu může dojít v místech výrazných terénních úprav. Jedná se zejména o úseky, kde je komunikace vedena v dlouhých a hlubokých zářezech. Při určitých podmínkách zde může docházet k stáčení proudění ve směru vedení silnice, tento efekt však nebude mít prakticky žádné dopady na okolí.

Vlivy záměru na výskyt rizik souvisejících se změnou klimatu (mimo vliv produkce emisí CO₂) jsou dále hodnoceny z pohledu vlivů na:

- Rostoucí průměrná teplota vzduchu
- Extrémní nárůsty teplot a vlny veder
- Nestabilita půdy/sesuvy půdy/laviny
- Salinita půdy
- Vlhkost
- Kvalita vzduchu

Vyhodnocení výše uvedených vlivů záměru na klima je součástí tab. 4.4 kap. 4.2. přílohy č. 6 předkládané dokumentace EIA.

Rovněž i tyto vlivy záměru na klima jsou hodnoceny převážně mírně. Co se týče lokálního působení, rozhodujícími faktory jsou zpevnění ploch na jedné straně a současně rozsáhlé vegetační úpravy okolí komunikace a přilehlých zemědělských ploch, které jsou též součástí projektu. Z tohoto důvodu je

působení projektu hodnoceno v některých aspektech jako ambivalentní: vlivem zpevnění ploch lze očekávat mírné zvýšení průměrné teploty i extrémních teplot v bezprostředním okolí záměru, avšak na druhé straně i snížení v širším okolí (rovněž mírné) díky ozelenění tělesa komunikace a zemědělských ploch. Obdobně je tomu i u dalších faktorů. Pozitivní vlivy lze díky vegetačním bariérám očekávat u faktorů spojených s poryvy větru a přenosem prachu. Vliv na kvalitu ovzduší je ambivalentní – odvedením dopravy dojde ke snížení imisní zátěže v části území a naopak k nárůstu zátěže v okolí SOKP 511. Tento vliv je hodnocen v samostatné rozptylové studii. Jako pozitivní je hodnocen vliv na efekt městského tepelného ostrova, neboť SOKP 511 přispěje k vyvedení dopravy ze soustředěné městské zástavby do otevřeného prostoru.

Závěr

Z hlediska vlivu záměru na klimatický systém lze konstatovat, že záměr SOKP 511 nebude představovat riziko a je akceptovatelný.

D. I. 3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

D. I. 3. 1 Vlivy na hlukovou situaci

Pro předkládaný záměr SOKP 511 bylo pro účely vyhodnocení akustické situace zpracováno Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), které tvoří přílohu č. 4 předkládané dokumentace EIA.

Posouzení akustické situace v zájmovém území je provedeno v souladu s § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, pro stávající chráněnou zástavbu. Výhledová chráněná zástavba (funkční plochy dle ÚP umožňující potenciální umístění chráněné zástavby) není v akustickém posouzení hodnocena ve výpočtových bodech, a to i z toho důvodu, že v době zpracování akustického posouzení nebylo na těchto plochách jasné rozmístění a hmoty chráněné zástavby. Z předložených hlukových map je však možné bezproblémově vyčíst, jaká je předpokládaná akustická situace v místech, kde je možné např. z hlediska ÚP umístit v budoucnu chráněnou zástavbu.

K vyhodnocení akustické situace v řešeném území byl použit program CadnaA, verze 2017 a 3D model zájmového území.

Hygienické limity a hodnotící deskriptory

Zjištěný stav akustické situace v zájmovém území se posuzuje dle platné legislativy:

- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Na základě nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů jsou stanoveny hygienické limity v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru staveb.

Tabulka 60 Hygienické limity pro chráněný venkovní prostor staveb u pozemních komunikací

Silniční doprava		Den 6–22 h	Noc 22–6 h
hluk z dopravy na pozemních komunikacích v případě staré hlukové zátěže a pro krátkodobé objížděné trasy		$L_{Aeq,16h}$ 70 dB	$L_{Aeq,8h}$ 60 dB
hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy		$L_{Aeq,16h}$ 60 dB	$L_{Aeq,8h}$ 50 dB
hluk z dopravy na dálnicích, silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy		$L_{Aeq,16h}$ 55 dB	$L_{Aeq,8h}$ 45 dB
hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy podle § 12 odst. 6 věty třetí.		$L_{Aeq,16h}$ 65 dB	$L_{Aeq,8h}$ 55 dB
hluk z dopravy na dálnicích, silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy podle § 12 odst. 6 věty třetí.		$L_{Aeq,16h}$ 60 dB	$L_{Aeq,8h}$ 50 dB
Stavební činnost		7–21 h	6–7 h 21–22 h
Hluk z výstavby		$L_{Aeq,s}$ 65 dB	$L_{Aeq,s}$ 60 dB
			$L_{Aeq,s}$ 45 dB

Pozn. 1 k tabulce: Pro stanovení hygienických limitů z provozu na pozemních komunikacích bylo nutné na základě provedeného výpočtu vyhodnotit akustickou situaci v roce 2000.

Pozn. 2 k tabulce: Na objekty, které slouží ke vzdělávání a výchově dětí (školy, mateřské školy) se hygienické limity vztahují pouze po dobu užívání těchto objektů.

Na základě legislativních požadavků byly pro hodnocení stávající a výhledové akustické situace posuzovaného území použity následující deskriptory:

- $L_{Aeq,16h}$ – ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v denní době (6–22 h),
- $L_{Aeq,8h}$ – ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v noční době (22–6 h).

Jako vstupní údaj pro hodnocení zdravotních rizik byl použit i deskriptor L_{dn} specifikující jednočíslnou hodnotou akustickou situaci za 24 hodin.

- L_{dn} – časově vážený součet L_d a L_n , kdy hodnota pro noční dobu je korigována hodnotou +10 dB. Deskriptor L_{dn} vyjadřuje tzv. celodenní akustické zatížení.

Dopravně-inženýrské vstupy pro vyhodnocení akustické situace

Intenzity dopravy jsou v dopravně-inženýrských podkladech (TSK hl. m. Prahy, leden 2017; IPR hl. m. Prahy, únor 2017) uváděny v celém rozsahu hodnoceného území pro průměrný pracovní den (dále jen „PPD“). Pro území mimo Prahu se běžně intenzity dopravy dle celostátní metodiky uvádí v podobě ročních průměrných intenzit dopravy (dále jen „RPDI“).

Dle dopravně-inženýrské studie (TSK hl. m. Prahy, IPR hl. m. Prahy, únor 2017) je přepočtový koeficient mezi těmito veličinami následující: $RPDI = PPD \times 0,865$.

Z důvodu posouzení akustické situace na straně bezpečnosti a z důvodu kontinuity použitých dat pro posouzení akustické situace stavby SOKP 511 v minulosti byla pro řešené území (hl. m. Prahy i Středočeského kraje) použita předložená dopravní data pro průměrný pracovní den (namísto dat v podobě ročních průměrných intenzit dopravy).

Pro názornou ukázkou jsou v následující tabulce uvedeny hodnoty intenzit dopravy pro „PPD“ i „RPDI“ pro komunikaci SOKP 511 (úsek mezi MÚK Dubeč a most Dubeč) a stav v roce 2025 se záměrem. V tabulce je provedeno porovnání hlukových emisí.

Tabulka 61 Příklad porovnání hlukových emisí při intenzitách dopravy RPDI vs. PPD

Komunikace	Úsek	24h intenzita dopravy (všechna vozidla / z toho nad 3,5 t)		$L_{Aeq,T}$ ve vzdálenosti 7,5 m od osy krajního jízdního pruhu komunikace (dB)				Rozdíl PPD- RPDI	
				Stav v roce 2025 Bez záměru (RPDI)		Stav v roce 2025 Bez záměru (PPD)			
		RPDI	PPD	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
SOKP 511	MÚK Dubeč – most Dubeč	71103/15319	82200/17710	79,1	73,9	79,8	74,5	0,7	0,6

Z výsledků výpočtu je patrné, že intenzity pro „RPDI“ jsou nižší než pro „PPD“, stejně tak jsou nižší i hlukové emise. Předložené Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017; příloha č. 4 dokumentace EIA) pracovalo s daty PPD, je tedy zcela na straně bezpečnosti výpočtu.

Fáze výstavby

Pro fázi výstavby bylo provedeno vyhodnocení hluku ze stavební činnosti na staveništi a z provozu staveništní dopravy na okolní komunikační síti.

Informace o rozsahu a zařízení staveniště, harmonogramu výstavby, nasazení strojů a staveništní mechanizace jsou uvedeny v kapitole B. I. 6. předkládané dokumentace EIA.

Při posouzení akustické situace ve fázi výstavby byla zohledněna předpokládaná kumulace výstavby předmětného záměru SOKP 511 s plánovanou stavbou I/12 Běchovice – Úvaly. Jde zejména o kumulaci výstavby MÚK Dubeč a navazujícího úseku SOKP 511 s výstavbou přeložky I/12, což je teoreticky nehorší možný stav, který může z hlediska kumulací výstavby těchto dvou liniových staveb nastat.

V lokalitě Běchovice 2 je plánována před zahájením výstavby záměru SOKP 511 realizace protihlukové clony podél ulice Do Dubče. S touto stěnou je ve výpočtech v rámci akustického posouzení fáze výstavby záměru počítáno. Detailní parametry této stěny včetně obrázku se zákresem jejího umístění jsou uvedeny v kapitole B. I. 6. této dokumentace EIA.

Hluk ze stavební činnosti na staveništi

Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v kontrolních výpočtových bodech z provozu stavebních strojů a staveništní dopravy provozované na staveništi a v hlavní trase SOKP 511 a přeložky I/12 uvádí následující tabulka. Vypočtené hodnoty jsou uváděny vždy pro nejnepříznivější rozmístění a kumulaci hlučných strojů (operací) a jsou vyhodnoceny vždy předpokládané nejhluchnější fáze výstavby. Popis a grafické znázornění umístění jednotlivých výpočtových bodů je uvedeno v kapitole 6.1 Akustického posouzení, které tvoří přílohu č. 4 předkládané dokumentace EIA.

Tabulka 62 Výsledky výpočtu hluku ze stavební činnosti

Výp. bod	Výška nad terénem (m)	Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A		
		Den $L_{Aeq,s}$ (dB)		
		Zemní práce, ukládání gabionů	Betonové konstrukce	Pokládka vozovky
Bech_01	3,0	45,1	51,7	45,7
Bech_01	6,0	47,5	52,6	47,3
Bech_02	3,0	51,7	52,8	47,4
Bech_02	6,0	51,6	53,4	48,7
Bech_03	3,0	52,9	53,5	48,2
Bech_03	6,0	53,5	54,2	48,4
Bech_04	3,0	48,7	50,4	45,4
Bech_04	6,0	51,1	51,2	45,5
Bech_05	3,0	44,5	45,4	39,8
Bech_05	6,0	46,0	45,5	39,8
Dub_01	3,0	43,8	42,9	38,8
Dub_01	6,0	45,7	43,2	40,2
Dub_02	3,0	49,9	48,9	45,5
Dub_02	6,0	51,6	50,2	46,4
Kol_01	3,0	48,2	47,4	42,6
Kol_01	6,0	48,4	48,2	42,8
Kol_02	2,5	45,0	44,6	40,0
Kol_02	5,5	47,1	46,8	41,4
Kol_03	3,0	45,9	46,5	40,8
Kol_03	6,0	46,8	46,8	41,8
Kol_04	2,0	45,9	46,2	41,1
Kol_04	5,0	46,1	46,3	41,1
Kol_05	3,0	47,6	47,1	42,9
Kol_05	6,0	50,2	49,4	45,9
Kra_01	3,0	45,5	46,4	43,2
Kra_01	6,0	47,2	47,6	43,5
Ned_01	3,0	41,8	39,9	36,7
Ned_01	6,0	41,8	40,0	36,7
Nup_01	3,0	50,1	44,7	43,7
Nup_01	6,0	50,2	47,0	45,2
P22_01	3,0	51,4	50,1	46,6
P22_01	6,0	51,8	50,0	46,5
P22_02	3,0	51,7	49,9	46,0
P22_02	6,0	52,2	49,8	45,9
P22_03	6,0	43,0	42,7	37,9
P22_03	3,0	43,0	42,6	37,9
P22_04	6,0	39,4	39,7	39,9
P22_04	3,0	38,8	39,3	39,9
Ric_02	3,0	51,3	51,1	46,8

Výp. bod	Výška nad terénem (m)	Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A		
		Den $L_{Aeq,s}$ (dB)		
		Zemní práce, ukládání gabionů	Betonové konstrukce	Pokládka vozovky
Ric_02	6,0	51,4	51,1	47,6
Ric_03	3,0	51,2	51,3	47,6
Ric_03	6,0	51,1	51,3	47,4
Ric_08	3,0	57,4	58,1	49,0
Ric_09	2,0	57,0	59,9	49,0
Ric_10	3,0	43,6	40,1	41,1
Ric_10	6,0	45,0	42,4	42,0

Pozn.: V posuzované etapě betonových konstrukcí je předpokládán souběh prací na MÚK Dubeč se zemními pracemi na stavbě přeložky I/12. V posuzované etapě pokládky vozovky je předpokládán souběh prací na MÚK Dubeč s pracemi na I/12.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ze stavební činnosti se v kontrolních výpočtových bodech pohybují v intervalu 36,7–59,9 dB.

Hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB pro dobu 7 – 21 h bude dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech pro všechny etapy výstavby. V lokalitě Běchovice 2 bylo při výpočtu počítáno s navrženou protihlukovou clonou podél ulice Do Dubče (PHS 03).

Hluk z provozu staveništní dopravy na okolní komunikační síti

Stanovení maximálních intenzit staveništní dopravy na nadřazených komunikacích

Přesné počty nákladních vozidel na jednotlivých vytipovaných příjezdových a odvozových trasách nejsou v této fázi projektové přípravy známy. Proto byl zvolen opačný přístup a byly na základě posouzení akustické situace v okolí, resp. emisních příspěvků podle předem zvolených kritérií a ve smyslu platné legislativy určeny maximální intenzity staveništní dopravy na okolních stávajících komunikacích pro příjezd/odjezd.

Stanovení maximálního počtu nákladních vozidel bylo provedeno tak, aby na sledovaných komunikacích emisně nedocházelo k nárůstu $L_{Aeq,T}$ vlivem provozu nákladní staveništní dopravy oproti výhledovému stavu bez zprovoznění SOKP 511.

Výsledky výpočtu jsou uvedeny v následující tabulce. Stanovené maximální intenzity staveništní dopravy na dotčených komunikacích jsou zřejmé z obrázku č. 27 v kap. 8.2 Akustického posouzení (příloha č. 4 předkládané dokumentace EIA).

Tabulka 63 Výsledky výpočtu emisí $L_{Aeq,16h}$ z provozu na pozemních komunikacích

Pozemní komunikace	Úsek	Intenzita ostatní veřejné dopravy (VV/NA) v denním období	Max. obousměrná intenzita staveništní dopravy (NA) v denním období	$L_{Aeq,16h}$ ve vzdálenosti 7,5 m od osy krajního jízdního pruhu komunikace (dB)		Příspěvek vlivem provozu staveništní nákladní dopravy
				Výhledový stav bez zprovoznění SOKP 511, bez staveništní dopravy	Výhledový stav bez zprovoznění SOKP 511, se staveništní dopravou	
Štěrboholská spojka	Běchovice–Štěrboholy	79300/15020	300	78,0	78,0	0,0
SOKP 510	Běchovice–Černý Most	91700/15560	400	76,1	76,1	0,0
SOKP 512	D1 – EXIT 82 (Jesenice)	46200/13530	300	77,1	77,1	0,0
D1	EXIT 10 – EXIT 8	90300/15570	400	79,1	79,1	0,0
D1	EXIT 12 – EXIT 15	91600/15010	450	79,1	79,1	0,0

VV – všechna vozidla, NA – nákladní vozidla

Stanovení maximálních intenzit staveništní dopravy v blízkém okolí stavby SOKP 511

Výpočet max. intenzit staveništní dopravy na silnicích v blízkém okolí stavby SOKP 511 byl proveden na základě výpočtu akustické situace ze silniční dopravy v referenčních místech u jednotlivých ucelených úseků pozemních komunikací. Kontrolní výpočtové body pro posouzení hluku z provozu staveništní obslužné dopravy jsou uvedeny na obrázku č. 26 a popis výpočtových bodů je uveden v tabulce č. 45 kap. 8.2 Akustického posouzení (příloha č. 4 předkládané dokumentace EIA).

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A včetně provozu staveništní dopravy $L_{Aeq,16h}$ se v denní době pohybují od 54,9 dB do 69,2 dB. Výsledky v jednotlivých výpočtových bodech jsou zřejmé z tabulky č. 46 kap. 8.2 Akustického posouzení (příloha č. 4 předkládané dokumentace EIA).

Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A včetně provozu staveništní dopravy splňují hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na pozemních komunikacích s korekcí na starou hlukovou zátěž pro krátkodobé objížděné trasy 70 dB v denním období.

Opatření pro omezení vlivů stavebních prací na akustickou situaci

Obecná opatření pro minimalizaci hluku v souvislosti s výstavbou posuzovaného záměru jsou uvedena v kapitole B. I. 6. dokumentace EIA.

Fáze provozu

Hodnocené stavy

Pro posouzení fáze provozu byly uvažovány následující stavy:

- Stav v roce 2025 – bez záměru
- Stav v roce 2025 – se záměrem
- Stav v roce 2040+ – se záměrem

Protihluková opatření

Návrh protihlukových opatření v okolí plánovaného SOKP 511 a na samotném tělese komunikace je proveden protihlukovými valy, protihlukovými stěnami a formou tzv. „nízkohlučných asfaltů“ a vychází z aktuální verze projektové dokumentace pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014). Rozsah protihlukových opatření je zřejmý z obrázku 9 v kapitole 5.3 Akustického posouzení (příloha č. 4 předkládané dokumentace EIA). Rozsah je proto i uváděný přímo zde, neboť výpočet s nimi přímo počítá a kontroluje jejich účinnost a rozsah z pohledu požadavků současně platné legislativy.

Nízkohlučné povrchy

Použití této úpravy vozovky je navrženo v následujících úsecích:

- km 64,000–65,000 na hlavní trase SOKP (není navržen na větvích MÚK, Štěrboholské radiále a ostatních komunikacích v okolí). Navržený nízkohlučný povrch navazuje na stávající nízkohlučný povrch realizovaný na trase SOKP 510,
- km 75,500–76,000 (úsek u obce Kuří).

Protihlukové valy

Rozsah navržených protihlukových valů vycházejících z aktuální verze projektové dokumentace pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014) je uveden v následující tabulce.

Tabulka 64 Rozsah protihlukových valů v trase SOKP 511

Označení	Staničení (km)	Pozice	Výška nad niveletou komunikace (m)	Lokalita
VAL 01	64,200–65,229	Vlevo – MÚK Štěrboholská	10*	Běchovice II
VAL 02	67,030–67,370	Vlevo	3	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 03	67,370–67,660	Vlevo	6	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 04	67,660–67,760	Vlevo	3	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 05	67,780–68,030	Vlevo	3	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 06	68,200–68,680	Vlevo	3	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 07	68,730–69,140	Vlevo	3	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 08	69,150–69,720	Vlevo	6	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 09	69,720–69,860	Vlevo	3	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 10	69,860–70,850	Vlevo	6	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL11	70,850–72,390	Vlevo	3	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 12	71,500–71,900	Vpravo	6	Uhřetěves, Kolovraty
VAL 13	-	Vpravo	4	Kolovraty
VAL 14	73,320–75,530	Oboustranné	6	Kolovraty, Říčany, Lipany
VAL 15	76,070–KÚ	Oboustranné	6	Kuří, Nupaky

* uvedená výška je nad stávajícím terénem

Protihlukové stěny

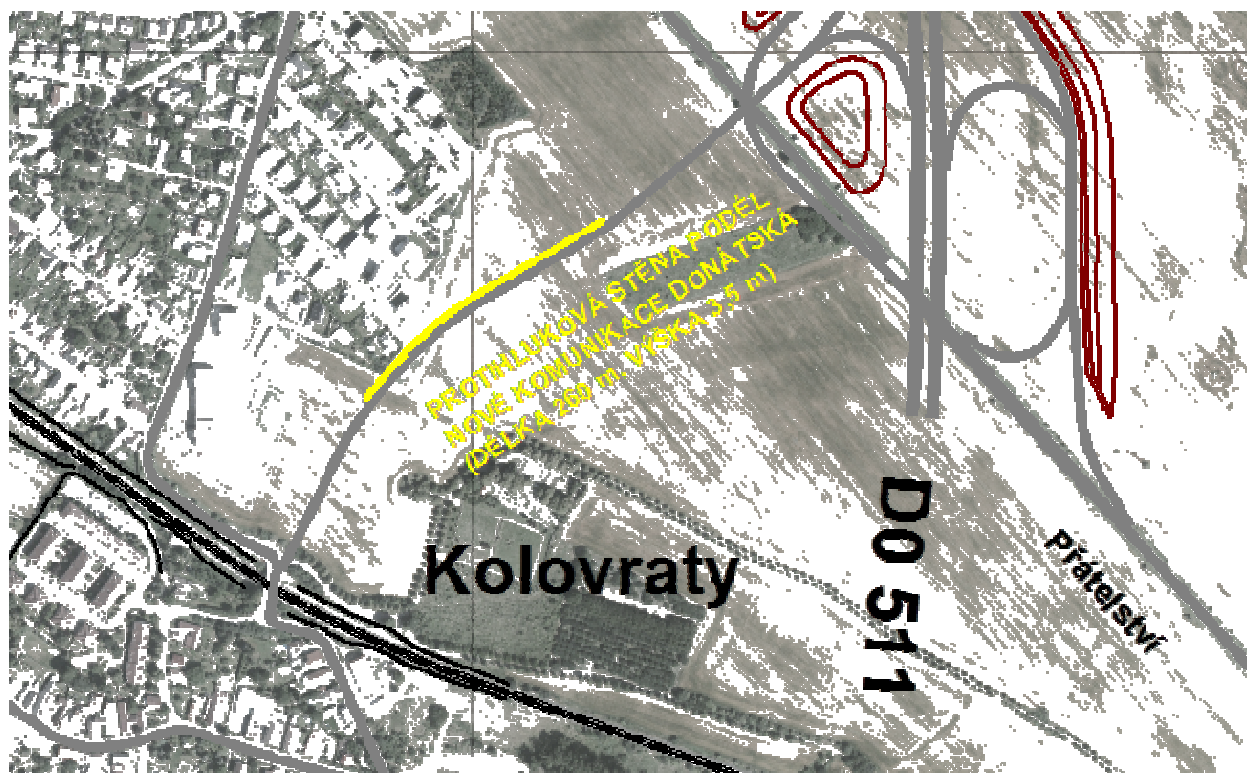
Rozsah návrhu protihlukových stěn vychází z aktuální verze projektové dokumentace pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014). Oproti zmíněnému podkladu byla na základě aktuálního posouzení (Akustické posouzení, EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017; příloha č. 4 dokumentace EIA) doplněna protihluková stěna podél komunikace „nová Donátská“ (PHS 12, délka 260 m, výška 3,5 m). Navržený rozsah navržených protihlukových stěn je uveden v následující tabulce.

Tabulka 65 Rozsah protihlukových stěn v trase SOKP 511

Označení	Staničení (km)	Pozice	Výška nad niveletou komunikace (m)	Umístění	Lokalita
PHS 01	63,500–64,300	Uprostřed	5	Most přes Počernický rybník a v dělicím pásu komunikace SOKP 511	MÚK Dubeč
PHS 02	63,900	Vlevo	5	Navazuje na PHS na mostě a pokračuje na nájezdnou větev	MÚK Dubeč
PHS 03	-	Vlevo	5*	Podél ul. Do Dubče v pravé krajnici k SOKP (délka 550 m)	MÚK Dubeč
PHS 04	63,500–63,930	Vpravo	5	Most přes Počernický rybník	MÚK Dubeč
PHS 05	63,500–63,900	Vlevo	5	Most přes Počernický rybník	MÚK Dubeč
PHS 06	-	Vpravo	5	Podél větve MÚK Českobrodská	MÚK Dubeč
PHS 07	-	MUK	5	Podél větve na mostě	MÚK Dubeč
PHS 08	65,250–66,328	Vpravo	5	Pravý jízdní pás – násyp, most	Dubeč
PHS 09	65,910–66,300	Vlevo	5	Levý jízdní pás – násyp, most	Dubeč
PHS 10	68,200–70,400	Vpravo	3,5	Pravý jízdní pás	Netluky, Uhříněves
PHS 11	68,670–68,735	Vlevo	3	Levý jízdní pás – násyp, most	Hájek
PHS 12	-	Vpravo	3,5	Podél nové komunikace Donátská (délka cca 260 m)	MÚK Říčany
PHS 13	72,822–73,349	Vpravo	5	Pravý jízdní pás – most, násyp	Kolovraty
PHS 14	72,873–73,330	Vlevo	5	Levý jízdní pás – most, násyp	Kolovraty
PHS 15	75,460–76,070	Vpravo	4	Pravý jízdní pás – násyp, most, násyp	Kuří
PHS 16	75,460–76,150	Vlevo	4	Levý jízdní pás – násyp, most, násyp	Kuří

* uvedená výška je nad úrovní terénu

Obrázek 20 Protihluková stěna podél komunikace „nová Donátská“



Kategorie zvukové pohltivosti navržených PHS je min. A3 ($DL_{\alpha} > 8$ dB), pro PHS na mostech bylo počítáno se zvukově odrazivými PHS ($DL_{\alpha} < 4$ dB). Kategorie vzduchové neprůzvučnosti navržených PHS je min. B3 ($DL_R > 25$ dB).

Další doporučená protihluková opatření v souvislosti s provozem stavby

Zpracovatel Akustického posouzení (příloha č. 4 dokumentace EIA) doporučuje použít nízkohlučné mostní závěry pro maximální eliminaci vzniku hluku při přejezdu vozidel přes dilatační spáry (především u MÚK Dubeč, most Kolovraty, most Kuří). V místech, kde budou mostní závěry realizovány, je nutné při realizaci vozovky a dilatačních spár dodržovat co nejvyšší rovinnost, aby docházelo k maximální možné eliminaci akustických emisí.

Akustická situace z provozu na navrhovaném SOKP 511

Tento výpočet byl proveden z důvodu vyhodnocení příspěvku k celkové akustické situaci vlivem provozu silniční dopravy na nově navrhované stavbě SOKP 511 a posouzení návrhu protihlukových opatření u nově navrhovaných komunikací stavby SOKP 511. Do výpočtu byly zahrnuty i nově navrhované stavby přímo navazující na SOKP 511 (přeložka I/12, Hostivařská spojka, komunikace „nová Donátská“).

Situace umístění výpočtových bodů je zřejmá z obrázku č. 10 kap. 6.1 Akustického posouzení (příloha č. 4 předkládané dokumentace EIA). Popis kontrolních výpočtových bodů je uveden v následující tabulce.

Tabulka 66 Popis kontrolních výpočtových bodů v okolí SOKP 511

Výp. bod	Výška bodu nad terénem (m)	Způsob využití objektu dle KN	Obec	Ulice	Č. p. (par. č.)	Katastrální území
Bech_01	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Na Korunce	585	Běchovice
Bech_02	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Na Korunce	488	Běchovice
Bech_03	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Do Dubče	288	Běchovice
Bech_04	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Do Dubče	325	Běchovice
Dub_01	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Za Lesíkem	644	Dubeč
Dub_02	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Ke Kolodějskému zámku	46	Dubeč
P22_01	3,0; 6,0	Objekt k bydlení	Praha	Netluky	133	Uhříněves
P22_02	3,0; 6,0	Objekt k bydlení	Praha	Netluky	374	Uhříněves
P22_03	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Blažkova	168	Hájek u Uhříněvsi
P22_04	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Pod Jankovem	(237/6)	Hájek u Uhříněvsi
Kra_01	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	U Svodnice	113	Královice
Ned_01	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Pánkova	67	Nedvězí u Říčan
Kol_01	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Do Kopečka	88	Lipany
Kol_02	2,5; 5,5	Objekt nebyl v KN nalezen*	Praha	K Říčanům	(307/3)	Kolovraty
Kol_04	2,0; 5,0	Rodinný dům	Praha	Kotíkova	768	Kolovraty
Kol_05	3,0; 6,0	Bytový dům	Praha	Kupkova	764	Kolovraty
Ric_02	3,0; 6,0	Rodinný dům	Říčany	Na Vysoké	1127	Říčany u Prahy
Ric_03	3,0; 6,0	Rodinný dům	Říčany	Na Vysoké	1746	Říčany u Prahy
Ric_08	3,0	Objekt k bydlení	Říčany	Cornova	14	Kuří u Říčan
Ric_09	2,0	Zastavěná plocha a nádvoří	Říčany	Cornova	(33/1)	Kuří u Říčan
Ric_10	3,0; 6,0	Rodinný dům	Říčany	V Roklích	66	Kuří u Říčan
Nup_01	3,0; 6,0	Rodinný dům	Nupaky	U Školky	464	Nupaky

* Na základě průzkumu lokality lze předpokládat, že objekt je využíván k bydlení.

Výsledky výpočtu $L_{Aeq,T}$ z provozu silniční dopravy na SOKP 511 a nových komunikací přímo navazujících na SOKP 511 (přeložka I/12, Hostivařská spojka a komunikace „nová Donátská“) jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 67 Výsledky výpočtu $L_{Aeq,T}$ z provozu silniční dopravy na SOKP 511 a nových komunikacích přímo navazujících na SOKP 511

Výp. bod	Výška bodu nad terénem (m)	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ (dB)				Hygienický limit (dB)	
		Stav v roce 2025 se záměrem		Stav v roce 2040+ se záměrem			
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Bech_01	3,0	52,0	46,3	51,9	45,9	60	50
Bech_01	6,0	52,4	46,7	52,3	46,3	60	50
Bech_02	3,0	53,4	47,8	53,5	47,5	60	50
Bech_02	6,0	53,7	48,2	53,8	47,9	60	50
Bech_03	3,0	53,4	48,0	53,4	47,6	60	50
Bech_03	6,0	53,7	48,3	53,7	47,9	60	50
Bech_04	3,0	51,4	46,0	51,4	45,7	60	50
Bech_04	6,0	51,9	46,5	51,9	46,1	60	50
Dub_01	3,0	48,8	43,6	48,0	42,5	60	50
Dub_01	6,0	49,0	43,8	48,2	42,7	60	50
Dub_02	3,0	51,7	46,5	50,3	44,7	60	50
Dub_02	6,0	52,0	46,8	50,7	45,2	60	50
P22_01	3,0	51,9	46,3	51,7	45,7	60	50
P22_01	6,0	52,3	46,7	52,2	46,1	60	50
P22_02	3,0	49,3	44,2	48,7	43,4	60	50
P22_02	6,0	49,4	44,3	48,9	43,5	60	50
P22_03	6,0	49,5	44,4	49,1	43,6	60	50
P22_03	3,0	49,4	44,3	49,0	43,5	60	50
P22_04	6,0	50,9	45,7	50,5	44,8	60	50
P22_04	3,0	50,5	45,4	50,1	44,5	60	50
Kra_01	3,0	47,4	42,4	46,8	41,5	60	50
Kra_01	6,0	47,6	42,6	47,0	41,7	60	50
Ned_01	3,0	48,0	43,0	47,5	42,1	60	50
Ned_01	6,0	48,1	43,0	47,5	42,1	60	50
Kol_01	3,0	48,4	43,4	48,0	42,7	60	50
Kol_01	6,0	48,6	43,6	48,2	42,9	60	50
Kol_02	2,5	51,8	46,9	50,9	45,7	60	50
Kol_02	5,5	52,3	47,4	51,5	46,2	60	50
Kol_04	2,0	51,1	46,0	50,8	44,8	60	50
Kol_04	5,0	52,4	47,3	52,2	45,9	60	50
Kol_05	3,0	51,8	46,8	51,5	45,8	60	50
Kol_05	6,0	52,1	47,0	51,8	46,1	60	50
Ric_02	3,0	51,3	46,4	50,5	45,4	60	50
Ric_02	6,0	51,5	46,7	50,8	45,7	60	50
Ric_03	3,0	51,7	46,8	50,9	45,7	60	50
Ric_03	6,0	52,0	47,1	51,3	46,1	60	50
Ric_08	3,0	53,4	48,4	52,8	47,5	60	50

Výp. bod	Výška bodu nad terénem (m)	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ (dB)				Hygienický limit (dB)	
		Stav v roce 2025 se záměrem		Stav v roce 2040+ se záměrem			
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Ric_09	2,0	54,5	49,5	54,1	48,9	60	60
Ric_10	3,0	48,8	43,8	48,5	43,3	60	50
Ric_10	6,0	50,4	45,4	50,0	44,8	60	50
Nup_01	3,0	50,3	45,3	49,9	44,7	60	50
Nup_01	6,0	50,7	45,7	50,2	45,0	60	50

Výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaném v okolí SOKP 511 nedochází vlivem provozu dopravy na SOKP 511 a nově navrhovaných stavbách přímo navazujících na SOKP 511 (přeložka I/12, Hostivařská spojka, komunikace „nová Donátská“) k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy – $L_{Aeq,T} = 60/50$ dB (den/noc). Navržená protihluková opatření u SOKP 511 jsou tedy dostatečná a vyhovují současným požadavkům pro splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Celková akustická situace z provozu silniční dopravy

Posouzení celkové akustické situace z provozu silniční dopravy bylo provedeno pro níže uvedené městské části a obce v řešeném území. Grafické znázornění hodnocených oblastí, popis výpočtových bodů a podrobné výsledky výpočtů jsou uvedeny v kapitole 6.2.1 – 6.2.8 Akustického posouzení (příloha č. 4 dokumentace EIA).

Dolní Počernice, Běchovice

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 39,8$ dB do $L_{Aeq,16h} = 67,9$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 31,5$ dB do $L_{Aeq,8h} = 62,3$ dB.

U stávající komunikace I/12 (ulice Českobrodská, výpočtový bod Bech_07) je překračován limit staré hlukové zátěže v nočním období $L_{Aeq,8h} = 60$ dB.

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 51,1$ dB do $L_{Aeq,16h} = 65,2$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 44,6$ dB do $L_{Aeq,8h} = 59,8$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 50,9$ dB do $L_{Aeq,16h} = 66,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 44,2$ dB do $L_{Aeq,8h} = 59,6$ dB.

U stávající komunikace I/12 (ulice Českobrodská, výpočtový bod Bech_07) lze v roce 2025 po zprovoznění záměru očekávat zlepšení akustické situace o 2,7 dB v denní době a o 2,5 dB v noční době. Limit staré hlukové zátěže zde bude dodržen v obou výhledových stavech.

Výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaném v okolí navrhovaného SOKP 511 nedochází vlivem provozu dopravy na SOKP 511 a na souvisejících navržených dopravních stavbách k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

Dubeč

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 37,9$ dB do 66,1 dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 29,2$ dB do $L_{Aeq,8h} = 58,8$ dB.

Výpočet akustické situace prokázal, že v MČ Praha-Dubeč je u některých chráněných staveb překračován hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době. Např. v ulici Ke Kolodějskému zámku (Dub_02) a v ulici Starodubečská (Dub_03).

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 48,6$ dB do $L_{Aeq,16h} = 63,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 43,4$ dB do $L_{Aeq,8h} = 57,1$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 47,8$ dB do $L_{Aeq,16h} = 64,2$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 42,3$ dB do $L_{Aeq,8h} = 57,3$ dB.

V ulici Ke Kolodějskému zámku (Dub_02) dojde v roce 2025 vlivem zprovoznění záměru k poklesu akustické situace o 7,0 až 7,3 dB v denní době a o 4,4 až 4,7 dB v noční době. Hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době zde bude dodržen v obou výhledových stavech.

V ulici Starodubečská (Dub_03) dojde v roce 2025 vlivem zprovoznění záměru k poklesu akustické situace o 2,9 dB v denní době a o 1,6 dB v noční době. Hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době zde bude i nadále překračován v obou výhledových stavech.

Výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaném v okolí navrhovaného SOKP 511 nedochází vlivem provozu dopravy na SOKP 511 a na souvisejících navržených dopravních stavbách k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

Praha 22, Královice

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 38,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 73,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 29,7$ dB do $L_{Aeq,8h} = 65,8$ dB.

Výpočet akustické situace prokázal, že v MČ Praha 22 je u některých chráněných staveb překračován hygienický limit staré hlukové zátěže z provozu dopravy 70/60 dB v denní/noční době. Např. v ulici Přátelství (P22_06).

Výpočet akustické situace prokázal, že v MČ Praha-Královice je u některých chráněných staveb překračován hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době. Např. v ulici K Uhříněvsi (Kra_02).

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 51,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 69,6$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 46,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,2$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 50,9$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,0$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 45,2$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,3$ dB.

V ulici Přátelství (P22_06) dojde v roce 2025 vlivem zprovoznění záměru k poklesu akustické situace o 3,5 dB v denní době a o 2,6 dB v noční době. Hygienický limit staré hlukové zátěže z provozu dopravy 70/60 dB v denní/noční době bude zde v obou výhledových stavech v denní době dodržen a v noční době překračován.

V ulici K Uhříněvsi (Kra_02) dojde v roce 2025 vlivem zprovoznění záměru k poklesu akustické situace o 4,7 dB v denní době a o 3,7 dB v noční době. Hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době zde bude překračován v obou výhledových stavech v noční době, v denní době bude limit překračován pouze v roce 2040+.

Výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaném v okolí navrhovaného SOKP 511 nedochází vlivem provozu dopravy na SOKP 511 a na souvisejících navržených dopravních stavbách k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

Benice, Kolovraty, Nedvězí

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 45,1$ dB do $L_{Aeq,16h} = 62,6$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 36,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 55,2$ dB.

Výpočet akustické situace prokázal, že v MČ Praha-Benice je u některých chráněných staveb překračován hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době. Např. v ulici Květnového povstání (Ben_01).

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 47,9$ dB do $L_{Aeq,16h} = 61,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 38,9$ dB do $L_{Aeq,8h} = 54,8$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 48,3$ dB do $L_{Aeq,16h} = 61,2$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 41,5$ dB do $L_{Aeq,8h} = 54,1$ dB.

V ulici Květnového povstání (Ben_01) dojde v roce 2025 vlivem zprovoznění záměru k poklesu akustické situace o 3,5 dB v denní době a o 3,6 dB v noční době. Hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době zde bude v roce 2025 dodržen, v roce

2040+ bude limit mírně překračován pouze v noční době, a to o 0,1 dB. (Ve srovnání s $L_{Aeq,8h}$ vypočtené pro stávající stav 2016 je akustická situace v roce 2040+ příznivější).

V MČ Praha-Kolovraty a Praha-Nedvězí budou dle provedeného výpočtu akustické situace splněny příslušné hygienické limity pro hluk z provozu dopravy.

Výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaném v okolí navrhovaného SOKP 511 nedochází vlivem provozu dopravy na SOKP 511 a na souvisejících navržených dopravních stavbách k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

Říčany, Nupaky

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 41,1$ dB do $L_{Aeq,16h} = 71,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 32,4$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,5$ dB.

Výpočet akustické situace prokázal, že v obci Nupaky je u některých chráněných staveb překračován hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době. Např. v ulici Nupacká (Nup_02).

Výpočet akustické situace prokázal, že v obci Říčany je u některých chráněných staveb překračován hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích III. třídy 55/45 dB v denní/noční době. Např. v ulici Lipanská (Ric_06). U některých chráněných staveb je překračován hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době. Např. v ulici V Řešetě (Ric_01). U některých chráněných staveb je překračován hygienický limit staré hlukové zátěže z provozu dopravy v denní/noční době. Např. v ulici Černokostelecká (Ric_05).

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 51,7$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,4$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 45,1$ dB do $L_{Aeq,8h} = 62,8$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 51,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,5$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 45,5$ dB do $L_{Aeq,8h} = 62,9$ dB.

V ulici Nupacká (Nup_02) dojde v roce 2025 vlivem zprovoznění záměru k poklesu akustické situace o 4,2 dB v denní době a o 3,6 dB v noční době. Hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době zde bude ve výhledovém stavu 2025 překračován, v denní době je limit překračován pouze v roce 2040+.

V ulici Lipanská (Ric_06) dojde v roce 2025 vlivem zprovoznění záměru k poklesu akustické situace o 3,2 dB v denní době a o 4,3 dB v noční době. Hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích III. třídy 55/45 dB v denní/noční době zde bude v obou výhledových stavech stále překračován.

V ulici V Řešetě (Ric_01) dojde v roce 2025 vlivem zprovoznění záměru k poklesu akustické situace o 2,5 dB v denní době a o 2,3 dB v noční době. Hygienický limit hluku z provozu dopravy na místních komunikacích II. třídy 60/50 dB v denní/noční době zde bude v obou výhledových stavech stále překračován.

V ulici Černokostelecká (Ric_05) dojde v roce 2025 vlivem zprovoznění záměru k poklesu akustické situace o 0,9 dB v denní době a o 0,7 dB v noční době. Hygienický limit staré hlukové zátěže z provozu dopravy v denní/noční době zde bude v obou výhledových stavech stále překračován.

Výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaném v okolí navrhovaného SOKP 511 nedochází vlivem provozu dopravy na SOKP 511 a na souvisejících navržených dopravních stavbách k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

Klánovice, Praha 21

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 38,1$ dB do $L_{Aeq,16h} = 67,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 29,7$ dB do $L_{Aeq,8h} = 61,7$ dB.

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 47,7$ dB do $L_{Aeq,16h} = 64,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 41,4$ dB do $L_{Aeq,8h} = 59,0$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 47,6$ dB do $L_{Aeq,16h} = 64,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 41,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 57,9$ dB.

Koloděje, Květnice, Sibřina

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 37,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 64,7$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 29,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 55,3$ dB.

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 50,3$ dB do $L_{Aeq,16h} = 62,4$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 43,8$ dB do $L_{Aeq,8h} = 54,3$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 50,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 62,5$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 43,5$ dB do $L_{Aeq,8h} = 55,1$ dB.

Křenice, Sluštice

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 58,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,0$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 50,1$ dB do $L_{Aeq,8h} = 62,1$ dB.

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 53,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 64,9$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 45,3$ dB do $L_{Aeq,8h} = 57,0$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 52,4$ dB do $L_{Aeq,16h} = 59,0$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 44,3$ dB do $L_{Aeq,8h} = 52,0$ dB.

Akustická situace vlivem provozu SOKP 511- shrnutí

Vlivem zprovoznění komunikace SOKP 511 dojde při porovnání výhledových variant v hodnoceném území k významné změně celkové akustické situace. Ke zlepšení akustické situace dochází u objektů umístěných v blízkosti stávajících komunikací, u kterých dochází vlivem zprovoznění SOKP 511 ke snížení dopravní zátěže. Např. ulice V Řešetě v Říčanech (Ric_01), ulice Zaříčanská v Újezdě nad Lesy, (P21_02) a ulice Ke Kolodějskému zámku v Dubči (Dub_02). Ke zhoršení akustické situace naopak dochází zpravidla u fasád objektů, které jsou orientované směrem k SOKP 511 a zároveň nejsou situovány v blízkosti stávajících pozemních komunikací. Např. ulice Za Lesíkem v Dubči (Dub_01), ulice Na Vysoké v Říčanech (Ric_02) a v Netlukách (P22_02). U těchto staveb jsou však primárně splněny příslušné hygienické limity pro hluk z provozu dopravy.

Pro celé hodnocené území platí, že jsou buď splněny příslušné hygienické limity pro hluk z provozu dopravy, nebo v případě míst, kde byla výpočtem zjištěna nadlimitní akustická situace, dochází vlivem realizace záměru SOKP 511 k poklesu hodnot $L_{Aeq,T}$.

Celková akustická situace – kumulativní vliv provozu silniční a železniční dopravy

Posouzení celkové akustické situace z kumulativního vlivu provozu silniční a železniční dopravy bylo provedeno pro níže uvedené městské části a obce v hodnoceném území. Grafické znázornění hodnocených oblastí, popis výpočtových bodů a podrobné výsledky výpočtů jsou uvedeny v kapitole 6.3.1 – 6.3.8 Akustického posouzení (příloha č. 4 dokumentace EIA).

Je nezbytné podotknout, že pro kumulativní posouzení provozu silniční a železniční dopravy nejsou dle platné legislativy stanoveny hygienické limity hluku, proto není možné vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu železniční a silniční dopravy porovnávat s hygienickým limitem. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu železniční a silniční dopravy slouží pouze ke znázornění celkové akustické situace v dotčených lokalitách.

Dolní Počernice, Běchovice

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 39,9$ dB do $L_{Aeq,16h} = 68,0$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 31,9$ dB do $L_{Aeq,8h} = 62,3$ dB.

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 51,1$ dB do $L_{Aeq,16h} = 65,2$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 44,6$ dB do $L_{Aeq,8h} = 59,8$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 50,9$ dB do $L_{Aeq,16h} = 66,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 44,3$ dB do $L_{Aeq,8h} = 59,6$ dB.

Dubeč

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 37,9$ dB do $66,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 29,2$ dB do $L_{Aeq,8h} = 58,8$ dB.

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 48,6$ dB do $L_{Aeq,16h} = 63,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 43,4$ dB do $L_{Aeq,8h} = 57,1$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 47,8$ dB do $L_{Aeq,16h} = 64,2$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 42,3$ dB do $L_{Aeq,8h} = 57,3$ dB.

Praha 22, Královice

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 38,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 73,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 29,7$ dB do $L_{Aeq,8h} = 65,8$ dB.

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 51,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 69,6$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 46,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,2$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 50,9$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,0$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 45,2$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,3$ dB.

Benice, Kolovraty, Nedvězí

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 45,1$ dB do $L_{Aeq,16h} = 62,6$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 36,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 55,2$ dB.

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 47,9$ dB do $L_{Aeq,16h} = 61,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 38,9$ dB do $L_{Aeq,8h} = 54,8$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 48,3$ dB do $L_{Aeq,16h} = 61,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 41,5$ dB do $L_{Aeq,8h} = 54,1$ dB.

Říčany, Nupaky

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 43,8$ dB do $L_{Aeq,16h} = 71,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 38,2$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,6$ dB.

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 51,8$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,4$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 45,1$ dB do $L_{Aeq,8h} = 62,8$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 51,1$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,5$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 46,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 63,0$ dB.

Klánovice, Praha 21

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 38,1$ dB do $L_{Aeq,16h} = 67,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 29,7$ dB do $L_{Aeq,8h} = 61,7$ dB.

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 47,7$ dB do $L_{Aeq,16h} = 64,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 41,4$ dB do $L_{Aeq,8h} = 59,0$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 47,6$ dB do $L_{Aeq,16h} = 64,1$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 41,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 57,9$ dB.

Koloděje, Květnice, Sibřina

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 37,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 64,7$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 29,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 55,3$ dB.

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 50,3$ dB do $L_{Aeq,16h} = 62,4$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 43,8$ dB do $L_{Aeq,8h} = 54,3$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 50,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 62,5$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 43,5$ dB do $L_{Aeq,8h} = 55,1$ dB.

Křenice, Sluštice

Stav 2025 bez záměru

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území ve stavu v roce 2025 bez záměru v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 58,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 70,0$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 50,1$ dB do $L_{Aeq,8h} = 62,1$ dB.

Stav 2025 a Stav 2040+ se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2025 se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 53,2$ dB do $L_{Aeq,16h} = 64,9$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 45,3$ dB do $L_{Aeq,8h} = 57,0$ dB.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční a železniční dopravy v zájmovém území se ve stavu v roce 2040+ se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 52,4$ dB do $L_{Aeq,16h} = 59,0$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 44,3$ dB do $L_{Aeq,8h} = 52,0$ dB.

Porovnání akustické emisní situace z provozu silniční dopravy na komunikacích mimo hodnocené území

Z důvodu vyhodnocení vlivu záměru na akustickou situaci v širším okolí (mimo řešené území – viz obrázek 2 v Úvodu dokumentace EIA) byl proveden výpočet a porovnání hlukových emisí u významných pozemních komunikací mimo rozsah hodnoceného území, kde posuzovaný záměr SOKP 511 může do provozu na těchto komunikacích vnést relevantní změny. Jedná se o následující komunikace:

Tabulka 68 Seznam porovnávaných významných úseků komunikací mimo rozsah hodnoceného území

Komunikace	Úsek
5. května	Kongresová – Lounských
5. května	Vyskočilova – Jižní spojka
Spořilovská	Severovýchodní I – Türkova
Brněnská	Spořilovská – Chilská
Türkova	Pod Chodovem – Květnového vítězství
Jižní spojka	Spořilovská – V Korytech
SOKP 510	Chlumecká – D11
SOKP 512	MUK Vestec – II/603
SOKP 513	Libušská – Komořanská
Strakonická	Dostihová – Výpadová
Městský okruh – Bubenečský tunel	Letná – Troja
V Holešovičkách	Pelc Tyrolka – Vychovatelna
Vysočanská radiála	Kbelská – Budovatelská

Údaje o obousměrných intenzitách dopravy na výše uvedených komunikacích mimo hodnocené území (stávající stav, výhledový stav 2025 bez záměru, výhledový stav 2025 se záměrem, výhledový stav 2040+) jsou uvedeny v kapitole 6.4 Akustického posouzení (příloha č. 4 dokumentace EIA).

Porovnání akustické emisní situace z provozu silniční dopravy na komunikacích mimo hodnocené území je uvedeno v následující tabulce.

Tabulka 69 Porovnání akustické emisní situace z provozu silniční dopravy na komunikacích mimo hodnocené území

Komunikace	Úsek	$L_{Aeq,T}$ ve vzdálenosti 7,5 m od osy krajního jízdního pruhu komunikace (dB)						Příspěvek vlivem zprovoznění záměru v roce 2025	
		Stav v roce 2025 bez záměru		Stav v roce 2025 se záměrem		Stav v roce 2040+ se záměrem			
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
5. května	Kongresová - Lounských	69,2	62,5	69,1	62,5	67,8	61,4	-0,1	0,0
5. května	Vyskočilova - Jižní spojka	72,4	65,3	72,5	65,4	71,7	64,7	0,1	0,1
Spořilovská	Severovýchodní I - Türkova	74,0	68,3	71,0	64,5	71,0	64,5	-3,0	-3,8
Brněnská	Spořilovská - Chilská	79,9	73,5	78,6	71,5	78,5	71,5	-1,3	-2,0
Türkova	Pod Chodovem – Květnového vítězství	69,3	62,3	68,6	61,8	68,9	62,1	-0,7	-0,5
Jižní spojka	Spořilovská - V Korytech	79,4	73,3	78,0	71,2	78,3	71,5	-1,4	-2,1
SOKP 510	Chlumecká - D11	77,3	72,6	78,2	73,3	78,8	73,9	0,9	0,7
SOKP 512	MUK Vestec - II/603	78,0	73,5	78,5	74,0	77,6*	73,1*	0,5	0,5
						78,8*	74,0*		
SOKP 513	Libušská - Komořanská	79,1	73,9	79,3	74,2	79,2	73,9	0,2	0,3
Strakonická	Dostihová - Výpadová	72,3	66,0	72,0	65,8	72,3	66,0	-0,3	-0,2
Městský okruh (Bubenečský tunel)	Letná - Troja	78,6	71,4	78,4	71,2	78,6	71,3	-0,2	-0,2
V Holešovičkách	Pelc Tyrolka - Vychovatelna	72,1	65,0	71,9	64,8	70,8	63,8	-0,2	-0,2
Vysočanská radiála	Kbelská - Budovatelská	77,0	71,8	77,5	72,2	76,6	70,1	0,5	0,4

* v dlouhodobém výhledu 2 úseky (nová MÚK s D3)

Porovnání akustické emisní situace z provozu silniční dopravy na významných komunikacích mimo hodnocené území prokázalo, že na některých komunikacích vlivem realizace záměru může dojít ke zlepšení akustické situace přibližně o 1–4 dB v průběhu denního a nočního období (např. ulice Spořilovská, Brněnská, Jižní spojka). Na základě provedeného výpočtu lze předpokládat, že vlivem zprovoznění záměru dojde k prokazatelnému zlepšení akustické situace u významných kapacitně přetížených komunikací v Praze. U některých komunikací se akustická emisní situace téměř nezmění (např. V Holešovičkách, 5. května). U několika komunikací dochází v průběhu denního a nočního období k mírnému zhoršení akustické emisní situace a to max. do 0,9 dB (např. SOKP 510, SOKP 512, Vysočanská radiála). Zde je však nutné upozornit, že tento nárůst je kvantifikován pouze v emisní rovině na základě porovnání emisní charakteristiky komunikace. Jde tedy o změnu akustické situace, kterou lze očekávat v blízkém okolí zdroje, tj. provozované pozemní komunikace. Vypočtená změna akustické situace je především u staveb, u kterých jsou již navržena a realizována rozsáhlá protihluková opatření nebo je u nich plánováno rozšíření protihlukových opatření (např. SOKP 510) a to právě pro předpokládané výhledové intenzity dopravy, a tedy pro období, kdy je počítáno i s SOKP 511.

Maximální změna akustické emisní situace +0,9 dB, je změnou, která byla zjištěna přímo u komunikace. Lze ji však spolehlivě eliminovat buď přímo u zdroje – na komunikaci anebo na cestě šíření akustické

energie mezi komunikací a chráněným místem pomocí různých protihlukových opatření např. pomocí realizace protihlukových stěn případně přímo u zdroje pomocí nových nízkohlučných povrchů či regulací rychlosti apod.

Analýza chráněných objektů zasažených hlukem z dopravy

V Akustickém posouzení (příloha č. 4 předkládané dokumentace EIA) byla provedena analýza počtu ovlivněných obyvatel v 5dB pásmech.

Celkem bylo v rámci řešeného území (viz obrázek 2 v Úvodu dokumentace EIA) hodnoceno 12 502 obytných objektů, ve kterých bylo počítáno s celkovým počtem 49 454 obyvatel.

Počty lidí v objektech byly generovány na základě znalostí aktuálních souhrnných počtů obyvatel v jednotlivých dotčených obcích (městských částech), které byly získány ze serveru Českého statistického úřadu. Analýza počtu obyvatel ve výhledovém období byla provedena na základě dat o výše uvedeném aktuálním počtu obyvatel. Stanovení výhledového počtu obyvatel v roce 2025 a 2040+ nebylo ve výpočtu zohledněno, neboť se jedná pouze o odhady s jejich neznámou distribucí a tedy výpočtovou chybou v jednotlivých výhledových plochách.

Pomocí analytického nástroje programu CadnaA byly hodnocení obyvatelé v objektech rozděleni do 5 dB pásmech vždy dle nejvyšší zjištěné hodnoty $L_{Aeq,T}$ vypočtené na fasádě objektu.

Podrobné vyhodnocení výsledků analýzy pro hluk ze silniční dopravy a pro hluk ze silniční a železniční dopravy je uvedeno v kap. 7.3 a 7. 4 Akustického posouzení (příloha č. 4 předkládané dokumentace EIA).

Při porovnání výsledků analýz všech posuzovaných stavů lze vyvodit závěr, že stav s realizací záměru bude z hlediska celkového počtu všech hodnocených obyvatel z akustického hlediska příznivější, než stávající stav a varianta bez realizace záměru. Ve vyšších hlukových pásmech je ve variantě se záměrem vždy nižší počet ovlivněných obyvatel než v ostatních posuzovaných stavech. Uvedená skutečnost je způsobena vlivem zprovoznění SOKP 511 a související přeložky I/12 na snížení dopravního zatížení u okolních stávajících komunikací, a to především podílu těžkých nákladních vozidel.

Shrnutí

Z akustického posouzení vyplývá, že vlivem zprovoznění komunikace SOKP 511 dojde při porovnání výhledových variant v hodnoceném území k významné změně celkové akustické situace. Ke zlepšení akustické situace dochází u objektů umístěných v blízkosti stávajících komunikací, kde dochází vlivem zprovoznění SOKP 511 ke snížení dopravní zátěže. Např. ulice V Řešetě v Říčanech (Ric_01), ulice Zaříčanská v Újezdě nad Lesy, (P21_02) a ulice Ke Kolodějskému zámku v Dubči (Dub_02). Ke zhoršení akustické situace naopak dochází zpravidla u fasád objektů, které jsou orientované směrem k SOKP 511 a zároveň nejsou situovány v blízkosti stávajících pozemních komunikací. Např. ulice Za Lesíkem v Dubči (Dub_01), ulice Na Vysoké v Říčanech (Ric_02) a v Netlukách (P22_02). U těchto staveb jsou však primárně splněny příslušné hygienické limity pro hluk z provozu dopravy.

Výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaném v okolí SOKP 511 nedochází vlivem provozu dopravy na SOKP 511 a nově navrhovaných stavbách přímo navazujících na SOKP 511 (přeložka I/12, Hostivařská spojka, komunikace „nová Donátská“) k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc). Navržená protihluková opatření u SOKP 511 jsou dostatečná a vyhovují současným požadavkům pro splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Pro jednotlivé městské části a obce v hodnoceném území bylo provedeno i kumulativní posouzení hluku ze silniční a železniční dopravy. Pro kumulativní posouzení provozu silniční a železniční dopravy nejsou však dle platné legislativy stanoveny hygienické limity hluku, proto není možné vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu železniční a silniční dopravy porovnávat s hygienickým limitem. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu železniční a silniční dopravy slouží pouze ke znázornění celkové akustické situace v dotčených lokalitách.

D. I. 3. 2 Vliv na vibrace

K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (vibrační pěch, kompresory, sbíjecí kladiva, silniční fréza, vibrační válce apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Vzhledem ke vzdálenosti zdrojů od nejbližší zástavby se přenos vibrací do této zástavby nepředpokládá.

Vlastní provoz záměru nebude zdrojem vibrací, které by mohly mít nepříznivý vliv na okolí. Vliv vibrací z automobilové dopravy záměru na okolní zástavbu se nepředpokládá.

D. I. 3. 3 Vlivy na světelné znečištění

Navržené osvětlení komunikace SOKP 511 by nemělo mít významný vliv z hlediska světelného znečištění, resp. rozptylu světla v nočním období.

Osvětlení komunikace je navrženo v soustavě středové, v případě širší komunikace (nájezdy apod.) bude provedeno přisvětlení z krajů komunikace. Pro osazení světelných bodů se předpokládá použití osvědčených svítidel Scuder MC 2, s vysokotlakou sodíkovou výbojkou 100 až 250 W, umístěnou na osvětlovacích stožárech výšky 12 až 14 m. Na mostě a pro přisvětlení budou použity stožáry o výšce 10 až 12 m. Hlava svítidla budou sklopena ve vodorovné poloze, tudíž světelný kužel bude dopadat přímo na komunikaci. Navržené protihlukové stěny navíc v tomto případě mohou částečně zabránit rozptylu světla do širšího okolí. Komunikace je současně téměř v celé své délce obehnaná protihlukovými valy nebo stěnami, resp. v části trasy je SOKP 511 vedena v zářezu. Z tohoto pohledu lze konstatovat, že tyto „bariéry“ budou bránit rozptylu světelného znečištění do okolního prostředí.

Dále je nutno poukázat na stávající míru světelného znečištění řešeného území jako celku. Řešené území je v důsledku své polohy v blízkosti městské aglomerace již značně ovlivněno již stávajícím světleným znečištěním.

Příspěvek záměru ke stávající míře světelného znečištění území lze tedy s ohledem na vhodně navržené technické řešení osvětlení SOKP 511 pokládat za zanedbatelný.

D. I. 3. 4 Vlivy na zápach

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem zápachu.

D. I. 3. 5 Vlivy na radioaktivní či elektromagnetické záření

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

Závěr

Za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření lze záměr z akustického hlediska doporučit k realizaci.

Z hlediska problematiky vibrací nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

Příspěvek záměru k celkovému světelnému znečištění území nebude významný. Záměr je z tohoto pohledu akceptovatelný.

Z hlediska problematiky zápachu či radioaktivního a elektromagnetického záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

D. I. 4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměr představuje novou liniovou stavbu v území, která je z velké části vedena v zářezu. Realizací záměru tak může být ovlivněn režim podzemních vod. Současně v krajině vznikne nová zpevněná plocha, čímž může dojít ke změně odtokových poměrů, resp. režimu povrchových vod.

V minulosti proto byla zpracována celá řada studií, které hodnotily možný vliv stavby SOKP 511 na podzemní i povrchové vody v řešeném území. Jedná se např. o Hydrotechnickou studii (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., říjen 2007), Podrobný geologický průzkum (MOTT MACDONALD Praha, spol. s r.o., duben 2008), Hydrogeologický a hydrologický průzkum zářezu v km 73,400 – 75,350 (Stavební geologie – Geotechnika, a.s., říjen 2006), Studii odvádění dešťových vod Fáze II (LA.D.O. Sdružení kanceláří pro projektovou a inženýrskou činnost – Praha, září 2004). Současně byla zpracována studie Posouzení vlivu chloridů z posypového materiálu na organismy žijící v drobném říčním toku – návrh opatření (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., srpen 2005).

V rámci zmíněných hydrogeologických průzkumů bylo prováděno mimo jiné hloubení a testování hydrogeologických vrtů, čerpací zkoušky, odběry vzorků vod, geofyzikální měření, modelování hydrotechnických poměrů apod.

Pro potřeby dokumentace EIA bylo zpracováno společností GEOoffice s.r.o. v listopadu 2016 aktuální Posouzení vlivu na vodní útvary dle Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7, jehož součástí je i zhodnocení kumulativních vlivů staveb SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly na vodní toky Říčanský potok, Běchovický potok a Rokytka z pohledu změny povrchového odtoku a rizika povodňových stavů. Studie je samostatnou přílohou č. 13 dokumentace EIA.

Fáze výstavby

Odpadní vody

Způsob nakládání s odpadními vodami ve fázi výstavby bude v souladu s platnou legislativou, konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Přesné množství produkovaných odpadních vod bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť. Množství odpadních vod bude adekvátní počtu pracovníků. Odpadní splašková voda ze zařízení staveniště bude jímána do provizorních jímek a pravidelně vyvážena.

Vznik splaškových vod z hygienického zařízení (toalet) se nepředpokládá. Na staveništi budou umístěny chemické toalety, nebudou tedy vznikat běžné splaškové vody, ale odpady se kterými bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů odbornou firmou zajišťující i běžný provoz těchto zařízení.

Vznik technologických odpadních vod lze očekávat v souvislosti s procesem čištění nákladních automobilů vyjíždějících ze stavenišť. Mytí aut bude možné provádět pouze v prostoru zařízení stavenišť ZS 1 a ZS 5, a to buď pomocí mobilních myček umístěných před vjezdem na veřejné komunikace, nebo bude prováděno na zpevněné ploše zařízení stavenišť, odkud budou vody svedeny přes lapoly do bezodtoké jámky, která bude pravidelně vyvážena a s vodou bude dále nakládáno v souladu s platnou legislativou. Definitivní způsob očisty vozidel před výjezdem na komunikace bude řešen zhotovitelem stavby.

Dešťové/povrchové vody

Dešťové vody ze stavenišť budou zachytávány příkopy a svedeny do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých budou tyto vody předčištěny. Tyto jímky budou dle potřeby vyváženy a s vodou se bude dále nakládat dle platné legislativy. Usazené kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou. Voda ze staveništní jámy při realizaci tunelů (SO 611 tunel Dubeč, SO 600 tunel Na Vysoké), zářezu u Kuří (cca v km 73,500 – 75,580) a železničního mostu (SO 648) bude odčerpávána a bude s nimi nakládáno dle platné legislativy.

Posuzovaný záměr „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ je stavbou velkého rozsahu, při které bude nakládáno se závadnými látkami většího rozsahu se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody (práce v blízkosti vodních toků, v blízkosti nebo pod úrovní hladiny podzemních vod, v blízkosti individuálních zdrojů podzemních vod, v záplavovém území) dle zákona č. 245/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků.

Pro období výstavby musí být zpracován plán opatření pro případ havárie (tzv. „Havarijní plán“). Plán musí splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dodavatel stavby předloží před zahájením stavby havarijní plán s aktuálními údaji příslušnému vodoprávnímu úřadu k souhlasu, který bude následně součástí tohoto plánu. Havarijní plán bude obsahovat návrh konkrétních preventivních opatření proti úniku závadných látek při činnostech během výstavby a konkrétní popis činnosti při havárii včetně prvotních postupů. Havarijní plán bude součástí realizační dokumentace stavby, bude odsouhlasen s provozním úsekem ŘSD ČR Praha a s příslušnými orgány ochrany životního prostředí a vodohospodářským orgánem, a to před kolaudací stavby.

Pro drobné vodoteče v době přívalových dešťů, dlouhotrvajících srážek a v záplavovém území platí možnost ohrožení stavby povodní a z toho vyplývající možné znečištění. Pro stavební objekty ohrožené povodní musí být vypracován povodňový plán stavby, který splňuje náležitosti určené zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a TNV 75 2931 Povodňové plány.

Následné dodržování obou výše uvedených plánů je z hlediska ochrany povrchových vod bezpodmínečné.

Podzemní vody

Hladina podzemních vod bude dotčena při hloubení zářezů, při zakládání staveb železničního a silničních mostů, zvláště těch, které budou založeny na pilotech vetknutých do skalního masivu a také výstavbou tunelů.

Dále k zásahům do útvarů podzemních vod může docházet především při zakládání staveb silničních mostů, resp. železničního mostu a objektů obdobného charakteru. Zásahy budou způsobeny z důvodů založení stavebních objektů na pilotách ukončených až v předkvartérním podloží. Nicméně v souvislosti

se zásahy pilot do základní vrstvy podzemních vod není předpokládáno významné ovlivnění hydrogeologického režimu.

Kvalitativní stav podzemních vod může být teoreticky lokálně negativně ovlivněn ve fázi výstavby záměru SOKP 511 vznikem zákalu a případnou kolmatací okolního prostředí. Při ostatních činnostech, které zde nebyly vyjmenovány (jako např. demolice objektů, úpravy terénu, zakládání stavenišť, deponování materiálu a činnost vozového parku staveništní mechanizace), může teoreticky dojít k negativnímu ovlivnění kvality podzemních vod případným havarijním únikem ropných látek a provozních kapalin. Jedná se o činnosti prováděné bezprostředně v základní vrstvě vymezeného útvaru podzemních vod. Díky nízké transmisivitě základní vrstvy a puklinové propustnosti však v případě havárie nehrozí šíření znečištění na velkou vzdálenost. Do hlubších partií základní vrstvy se nerozpuštěné látky a případné havarijní úniky mohou projevit spíše jen v místech tektonických poruch a zlomů.

Při všech činnostech v rámci výstavby záměru SOKP 511 je tedy třeba důsledně dbát na to, aby jakost podzemních vod nebyla znehodnocena havarijním únikem ropných látek ze stavebních strojů.

Výše popsané vlivy, pokud nastanou, budou pouze lokálního charakteru, tj. projeví se pouze v bezprostředním okolí stavby, zdroje podzemní vody se nachází v dostatečné vzdálenosti od stavby SOKP 511 (cca 300 - 600 m) a neměly by tedy být stavbou dotčeny.

Součástí dokumentace EIA je řada opatření na ochranu povrchových a podzemních vod ve fázi výstavby SOKP 511, včetně Projektu monitoringu životního prostředí (GeoTec-GS, a.s., listopad 2016; příloha č. 15 dokumentace EIA). V souladu s Projektem monitoringu životního prostředí, resp. v souladu s upřesňujícími podmínkami uvedenými v kapitole D. IV. dokumentace EIA bude prováděn monitoring podzemních vod ve studních a hydrogeologických vrtech podél stavby.

Fáze provozu

Odpadní vody

Provoz posuzovaného záměru s sebou nepřinese s ohledem na charakter stavby produkci splaškových odpadních vod. Součástí záměru nejsou žádné objekty dopravní infrastruktury, které by produkovaly splaškové vody.

Při mytí tunelů (cca 2x ročně) vzniknou oplachové odpadní vody, které budou stékat do šterbinového žlabu, uloženého do hrany vozovky. Tento žlab bude odvádět veškerou odpadní vodu z celé délky tunelu a bude napojen na trubní vedení DN 300, kterým budou tyto vody odvedeny do samostatné jímky (5 m³) umístěné poblíž provozního objektu tunelu. Vody z této jímky budou pravidelně vyváženy a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.

Další oplachové odpadní vody vzniknou při mytí vozovky. Budou mít obdobný charakter, jako vzniklé vody po dešťových srážkách. Tyto vody budou přes navržené odvodnění komunikace, tj. kanalizaci, DUN a RN odváděny do vodních toků. V DUN jsou navrženy koalescenční filtry z důvodu přečištění vod odtékajících z komunikace.

Povrchové vody

Základní filozofií navržené koncepce odvodnění je udržení požadované úrovně životního prostředí, zejména kvality vody a průtoků v dotčených tocích. Celá koncepce odvodnění (viz kap. B. I. 6.) vychází z následujících zásad řešení:

- minimalizace znečištění vodních toků, do kterých je navrženo zaústění kanalizace,

- minimalizace ovlivnění režimů průtoků dotčených vodních toků.

V rámci stavby je navrženo odvedení dešťových vod ze zpevněné části komunikace a z přilehlého nepevněného terénu (svahy zářezu) do gravitační dešťové kanalizace a dále přes uklidňovací nádrž, předčistící zařízení (dešťová usazovací nádrž) a retenční nádrž do recipientu. Navrženým řešením budou ochráněny vodní toky před znečištěním (předčistícím zařízením v podobě dešťové usazovací nádrže) i před zvýšením průtoků v dotčených recipientech (retenční nádrže s regulovaným odtokem). Základním principem odvodnění silničního tělesa je podchytit veškerou vodu z povrchu komunikace a odvést ji do nejbližšího vhodného recipientu.

Prioritou při návrhu technického řešení odvodňovacího systému bylo minimalizovat vliv stavby SOKP 511 na vodní toky. Proto je řešené území stavby SOKP 511 rozděleno na dílčí úseky se samostatnými stokami a do vodních toků jsou napojeny dešťové vody z ploch odpovídajících pokud možno původním povodím. To znamená, že stávající povodí vodních toků nejsou pokud možno zmenšována ani zvětšována.

S ohledem na navrhovaný způsob odvodnění komunikace lze předpokládat, že oproti současnému stavu nebudou z tohoto pohledu záměrem ovlivněny žádné parametry hodnocení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod (Botič od pramene po ústí do toku Vltava - DVL_0740 a Rokytka od pramene po ústí do toku Vltava - DVL_0750), v jejichž povodích se posuzovaný záměr nachází.

Ovlivnění jakosti a množství povrchových vod

Největší vliv na jakost vody ve vodotečích, které jsou v blízkosti zájmového území, bude mít především odtékající srážková voda ze zpevněného povrchu silnice. Tyto vody mohou být kontaminovány látkami souvisejícími s provozem a údržbou dálnice. Vzhledem k zimní údržbě vozovky nejvíce ovlivňuje chemismus odtékající vody posypová sůl, resp. soli (chloridy) v ní obsažené. Koncentrace těchto látek závisí na době trvání a intenzitě srážek (v zimním období převážně sněhových), na dopravním zatížení komunikace a na údržbě.

Vyhodnocení vlivů zimní údržby SOKP 511 řešila studie Posouzení vlivu chloridů z posypového materiálu na organismy žijící v drobném říčním toku – návrh opatření (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., srpen 2005), kdy bylo v platnosti nařízení vlády č. 61/2003 Sb., které stanovilo imisní standardy ukazatelů přípustného znečištění povrchových vod chloridy v hodnotě 250 mg.l⁻¹, popřípadě při minimálním zaručeném průtoku vody v toku.

Od roku 2015 platí nařízení vlády č. 401/2015 Sb. (o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech), které výše uvedené nařízení zrušilo a byly v něm zpřísněny limity pro obsah Cl⁻ ve vodách na 150 mg.l⁻¹. Z tohoto důvodu byl aktualizován výpočet předpokládaného zatížení vodních toků Říčanský a Pitkovický potok a Rokytka nad Počernickým rybníkem chloridy ze zimní údržby SOKP 511. Současně byl proveden výpočet zatížení vodních toků chloridy pro stavbu SOKP 511 v kumulaci se stavbou I/12 Běchovice – Úvaly. Výsledky jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka 70 Vliv zimní údržby stavby SOKP 511 bez využití speciálních opatření pro eliminaci koncentrací chloridů ve vodních tocích

Povodí	Název toku	Recipient				SOKP 511					Koncentrace		Třída dle ČSN 75 7221*)	Limit dle NV 401/2015 Sb.**) [mg Cl-/l]
		F	H _{sa}	Q _p	C _p	F _{red.pov}	F _{voz}	Q _{pr}	Q _z	C _s	za rok	za zimu		
		[km ²]	[mm]	[l/s]	[mg/l]	[ha]	[m ²]	[l/s]	[l/s]	[kg Cl-/rok]	[mg Cl-/l]	[mg Cl-/l]		
Vltavy	Říčanský potok	29,00	600	105,0	96,1	50,96	373 716	9,696	6,741	246 652,26	145,94	297,12	II÷III	150
	Pitkovický potok	17,00	630	72,0	85,0	4,430	40 406	0,885	0,615	26 667,93	93,83	118,69	II	150
	Rokytká nad Počernickým rybníkem	83,50	580	265,0	84,4	55,39	414 122	10,188	7,083	273 320,19	108,05	176,32	I÷II	150

*) Charakteristická hodnota ukazatele jakosti vody je hodnota s pravděpodobností nepřekročení 90 %. U toků, kde nelze na základě provedených výpočtů jednoznačně rozhodnout, zda k překročení limitu třídy jakosti "I" dojde, se počítá s možností kolísání mezi uvedenými třídami v závislosti na rozsahu zimního období a velikosti srážek.

**) Limit dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, je stanoven pro roční průměr.

Tabulka 71 Kumulovaný vliv stavby SOKP 511 a I/12 na koncentraci chloridů bez využití speciálních opatření pro eliminaci koncentrací chloridů na stavbě SOKP 511

Povodí	Název toku	Recipient				SOKP 511 a I/12					Koncentrace		Tř.dle ČSN 75 7221*)	Limit dle NV 401/2015 Sb.**) [mg Cl-/l]
		F	H _{sa}	Q _p	C _p	F _{red.pov}	F _{voz}	Q _{pr}	Q _z	C _s	za rok	za zimu		
		[km ²]	[mm]	[l/s]	[mg/l]	[ha]	[m ²]	[l/s]	[l/s]	[kg Cl-/rok]	[mg Cl-/l]	[mg Cl-/l]		
Vltavy	Rokytká nad Počernickým rybníkem	83,50	580,00	265,00	84,4	78,699	564 322	14,474	10,063	372 452,22	115,95	208,18	II	150

*) Charakteristická hodnota ukazatele jakosti vody je hodnota s pravděpodobností nepřekročení 90 %. U toků, kde nelze na základě provedených výpočtů jednoznačně rozhodnout, zda k překročení limitu třídy jakosti "I" dojde, se počítá s možností kolísání mezi uvedenými třídami v závislosti na rozsahu zimního období a velikosti srážek.

**) Limit dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, je stanoven pro roční průměr.

Z posouzení vlivu zimní údržby na vodní toky je zřejmé, že bez doplňujících opatření vyhovuje vypouštění srážkových vod dle technických podmínek TP 83 Odvodnění pozemních komunikací do Pitkovického potoka.

Dle provedených výpočtů bude kvalita vody v Říčanském potoce dosahovat pravděpodobně III. třídy kvality vody. Plnění limitu dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb. je hraniční. I s ohledem na zvýšenou ochranu PP Litožnice je proto navrženo použití přísnějších opatření v podobě kaskády podzemních retenčních nádrží, než která vyžaduje TP 83 Odvodnění pozemních komunikací.

Pro možné vypouštění dešťových srážek v zimním období bude před kaskádou retenčních nádrží osazen rozdělovací objekt, který bude v závislosti na typu srážek v zimním období (neznečištěné vody ionty Cl/znečištěné srážky ionty Cl) odtok směřovat buďto do retenčních nádrží nebo obtokem přímo do recipientu.

Prázdnění kaskády retenčních nádrží je navrženo v jarním období (duben až květen), kdy již koncentrace chloridů v tocích nebude dosahovat maxima. Zároveň musí být dodrženy imisní limity i při prázdnění retenčních nádrží tak, že koncentrace chloridů nepřekročí limity definované dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých

oblastech. Při takové koncentraci a zachování stávající průtočnosti rybníků v oblasti Litožnice na Říčanském potoce nebudou organismy zde žijící ohroženy na životě ani jinak významně stresovány.

V případě, že průtoky v Říčanském potoce budou nízké a dlouhodobě neumožní vypouštění vod znečištěných chloridy z kaskády retenčních nádrží a bude tak v případě extrémních sněhových srážek hrozit úplné naplnění navržených retenčních nádrží, bude pro vytvoření rezervního objemu část znečištěných vod z kaskády retenčních nádrží odčerpána a zneškodněna v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Případně je při riziku úplného naplnění nádrží možné za přítomnosti správce toku zjištění okamžitého průtoku v toku hydrometrováním, zjištění obsahu chloridů a následné stanovení přípustného prázdního průtoku.

Aktuální projektová dokumentace pro územní řízení (Lebeda, J. a kol., 2014) navíc již v tuto chvíli počítá s celou řadou opatření k minimalizaci vlivu zimní údržby komunikace na vodní toky (tj. Říčanský a Pitkovický potok, resp. Rokytku), tj. navrhuje retenční nádrže, regulovaný odtok atd.

V kapitole D. IV. dokumentace EIA je navíc uvedena podmínka na provedení aktualizace hydrotechnických výpočtů pro stavbu SOKP 511 dle aktuálních charakteristik vodních toků a srážkových úhrnů, na jejichž základě bude optimalizováno technické řešení odvodnění (případná optimalizace dimenzování retenčních nádrží) a navrženy konečné hodnoty regulace odtoků z retenčních nádrží tak, aby regulovaný odtok snížil vyšší nárazové koncentrace chloridů ve vodách pod úroveň stanovených limitů.

Protože návrh řešení ochrany vodních toků je úzce závislý i na přítocích ze stavby I/12, je doporučeno vlivy zimní údržby a n-leté průtoky řešit v dalším stupni projektové dokumentace těsným provázáním a koordinací staveb v této problematice v závislosti na vývoji průtočnosti dotčených vodních toků pomocí koordináční vodohospodářské studie obou staveb.

Jakost povrchových vod v Říčanském a Pitkovickém potoce bude pravidelně sledována v rozsahu sledovaných polutantů a dle časového harmonogramu stanoveného v Projektu monitoringu životního prostředí (GeoTec-GS, a.s., listopad 2016; příloha č. 15 dokumentace EIA).

Vzhledem k minimálním průtokům v místních vodotečích v suchých obdobích může nastat situace, kdy vlivem dešťů bude ze silničního okruhu odtékat voda do kanalizace a do retenčních nádrží a z ní do toků i přesto, že bez projektované stavby by byl průtok v recipientech nulový. Může tak dojít k ovlivnění odtokových poměrů vlivem stavby. Vzhledem k tomuto faktu budou voleny odtoky z retenčních nádrží do recipientů minimální a budou zajištěny regulací. Nejmenší možný odtok vzhledem k technickým možnostem je 5 l.s^{-1} , což představuje v toku o šířce dna 0,5 m zvednutí hladiny o cca 2 cm. Celkový odtok do Říčanského potoka je možno volit větší do 20 l.s^{-1} .

Ovlivnění odtokových poměrů tak bude díky navržené regulaci minimální.

Snížení hladin podzemních vod vlivem drenážního systému stavby (zejména u zářezu v km 73,500 – 75,580) by nemělo významně ovlivnit ani blízké vodní toky (Říčanský a Pitkovický potok). Podzemní voda bude v závislosti na úrovni hladiny kontinuálně drénována do dešťové kanalizace a přes dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže vypouštěna odtokovým objektem s regulací do vodních toků. Retenční nádrže jsou situovány u mostu Kolovraty a mostu Kuří, mezi nimiž se nachází zmiňovaný zářez. Tyto nádrže jsou navrženy jako nadzemní (formou rybníků se sypanou vodní hrází). Tudíž se dá předpokládat nejen odtok vody z těchto nádrží, ale i možný vsak vody do okolního prostředí. V období bez srážek, kdy může dojít k poklesu úrovně hladin podzemní vody, se současně sníží i vydatnost přítoků do drenáže, tzn. i množství oddrénované podzemní vody bude nižší.

Úpravy vodních toků

Z celého souboru činností plánovaných při realizaci záměru silničního okruhu kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1, jsou relevantní vzhledem k potenciálnímu ovlivnění stavu útvarů povrchových vod zejména vlivy stavebních objektů křížících vodní toky a vodní plochy, popřípadě terénní deprese. Dále svou povahou mohou potenciálně ovlivnit stav útvarů povrchových vod také stavební objekty retenčních nádrží. Zvláště u přechodu terénních depresí násypy je třeba zajistit průchod přívalových srážkových vod skrz těleso komunikace vhodně umístěnými propustky, popř. vybudováním propustných drénů.

Záměr trasy silnice přechází povrchové toky a terénní deprese, které jsou uvedeny v následující tabulce. V tabulce jsou poznamenány také stavební objekty s příslušnými ovlivněnými útvary povrchových vod v daném kilometru trasy SOKP 511.

Tabulka 72 Výčet dotčených toků a popis způsobu jejich křížení v souvislosti s SOKP 511

Ovlivněný tok	Objekt	Počátek úseku stavby SOKP 511 [km]	Konec úseku stavby SOKP [km]	Délka [km]
Říčanský potok	SO 102 - Štěrboholská radiála	-	-	-
Místní vodoteč	SO 320 - Zatrubnění vodoteče	64,890		
Místní vodoteč	SO 321 - Úprava vodoteče v MÚK	cca 65		
Místní vodoteč	SO 202 - Propustek	65,500		
Říčanský potok	SO 203 - Most Dubeč	65,945	66,350	0,405
Místní vodoteč	SO 322 - Úprava vodoteče	67,920		
Místní vodoteč	SO 205 - Most přes biokoridor	68,690		
Místní vodoteč	SO 204 - Propustek	68,940		
Místní vodoteč	SO 323 - Úprava vodoteče	69,070		
Místní vodoteč	SO 206 - Biokoridor - podchod	69,750		
Místní vodoteč	SO 207 - Propustek	71,485		
Místní vodoteč	SO 324 - Úprava vodoteče	71,500		
Říčanský potok	SO 208 - Most Kolovraty	72,900	73,490	0,590
Místní vodoteč	SO 325 - Úprava vodoteče	73,060	74,560	1,500
Pitkovický potok	SO 210 - Most Kuří	75,520	76,020	0,500

Zdroj: Posouzení vlivu na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., listopad 2016)

Stavební objekty řady SO 32X (úpravy vodotečí) zahrnují výškové a směrové úpravy převážně melioračních kanálů svodnic nebo občasných vodotečí a příkopů od stávajících polních cest. Případné úpravy meliorací budou součástí objektu SO 370.

Délky úprav jednotlivých vodotečí včetně navrženého technického řešení úprav jsou podrobně popsány v kapitole B. I. 6. dokumentace EIA.

Vliv výše zmíněných stavebních objektů na povrchové vody je podrobně popsán v Posouzení vlivu na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., listopad 2016; příloha č. 13 dokumentace EIA). Úpravy dotčených toků jsou navrženy v co nejmenším možném rozsahu s cílem minimálního zásahu do stávajících útvarů povrchových vod. Přeložky vodotečí Pitkovický potok, Říčanský potok, Rokytky, apod. nejsou

navrhovány. Zmíněné vodoteče jsou vždy v celém dotčeném úseku přemostěny. Lokální zásahy do koryt vodních útvarů Říčanského a Pitkovického potoka se předpokládají pouze v souvislosti s vyústěním retenčních nádrží do vodních toků.

Stavba 511 je v úseku 73,500 – 75,580 km vedena v zářezu. Niveleta komunikace, respektive základová spára, je v těsné blízkosti hladiny podzemní vody nebo zasahuje pod její úroveň, což je z hlediska vodního režimu řešeného území nežádoucí. Na tento úsek upozorňuje průvodní zpráva původní hydrotechnické studie z října 2007 (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., říjen 2007), kde je zdůrazněno riziko vyschnutí bezejmenné vodoteče cca v km 74,400, která územím protéká a jejíž přeložka (SO 325) je v rámci stavby 511 řešena. Dle Posouzení vlivu na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., listopad 2016; příloha č. 13 dokumentace EIA) je riziko vyschnutí bezejmenné vodoteče v důsledku projektované stavby SOKP 511 zanedbatelné, protože je bezejmenná vodoteč dotována výhradně srážkovými úhrny bez vazby na hladinu podzemní vody, která je navíc v místě zářezu v tlakovém režimu. Odváděním podzemních vod při jejich vysokých úrovních do drenáže v tělese komunikace nedojde k ovlivnění dotace přítoků do bezejmenné vodoteče.

Úpravy toků musí být v dalším stupni projektových příprav projednány s jejich správcí a s příslušným vodohospodářským orgánem.

Vzhledem k intenzitě a rozsahu navržených stavebních úprav vodních toků (podrobněji viz kapitola B. I. 6. dokumentace EIA) se nepředpokládá, že by tyto zásahy vedly ke zhoršení stavu jednotlivých biologických složek hodnocení ekologického stavu útvarů povrchových vod Botič od pramene po ústí do toku Vltava (DVL_740) a Rokytka od pramene po ústí do toku Vltava (DVL_750).

Ovlivnění povodňových stavů v území

Vyhodnocení kumulativních vlivů odvádění dešťových vod z nově připravovaných staveb silniční infrastruktury (SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly) na odtokové poměry v městské části Praha – Běchovice (v místech soutoku Rokytky s Říčanským potokem a Rokytky s Běchovickým potokem) bylo zaměřeno na počáteční úseky stavby SOKP 511 a přeložky I/12 Běchovice - Úvaly, tj. od MÚK Dubeč po vodní tok Rokytka, jelikož dále po trase obou komunikací se již kumulativní vlivy staveb na odtokové poměry a další vodní toky dají vyloučit.

Stavby obou projektovaných komunikací mohou ovlivnit stávající povodňové průtoky na Říčanském potoce a na Rokytce pouze v řádu pouhých jednotek procent. Toto ovlivnění se ale týká především časového průběhu povodně, který bude mírně odlišný oproti stávajícímu stavu, ale s nižšími kulminačními průtoky. Současně v retenčních nádržích dojde k zachycení významného objemu vody a k jejímu následnému postupnému vypouštění, což – v závislosti na časovém průběhu povodně – má rovněž dopad na snížení kulminačních průtoků ve vodních tocích. Snížení kulminačních průtoků zadržením vody v retenčním zařízení s regulovaným odtokem je tak možno chápat jako opatření, které bude snižovat ničivé účinky povodňových stavů a obecně se tak jedná o pozitivní řešení klimatických extrémů na hodnocených soutocích vodotečí.

Ze závěrů zpracovaného posouzení (GEOoffice, s.r.o., listopad 2016; příloha č. 13 dokumentace EIA) vyplývá, že dlouhotrvající regionální deště způsobují povodně na velkých tocích. Na drobných vodních tocích jsou příčinou vysokých kulminačních průtoků takřka výhradně přívalové srážky (lokální déšť s vysokou intenzitou), a to i v případě, že jde o jev, který je součástí dlouhotrvajícího deštivého období a hladiny v tocích již jsou zvýšené. V odborném posouzení nelze vystihnout a podrobně popsat všechny povodňové situace, které v dotčeném povodí mohou nastat. Závěrem posudku ve vztahu k hodnocení vlivů záměru na vodní útvary je, že výstavbou komunikací a retenčních nádrží dojde oproti současnému

stavu k jinému časovému rozložení odtoku vody z území. Při hodnocení vlivu záměru na odtok vody z území lze s vysokou mírou pravděpodobnosti konstatovat, že dojde k snížení kulminačních hladin (nikoli objemu vody, která při povodni z území odtече).

Podzemní vody

Největší ovlivnění hydrogeologického režimu doprovázené snížením hladin podzemní vody lze v rámci posuzované trasy očekávat v souvislosti s hloubením zářezů a tunelů pod úrovní hladiny podzemní vody. Pod úroveň hladiny podzemní vody se stavba dostává v úsecích cca km 66,355 – 67,215 (tunel Dubeč, SO řady 611), km 72,400 – 72,784 (tunel Na Vysoké, SO řady 610) a km 73,700 – 74,000 (zářez u obce Kuří).

Následující vyhodnocení vychází ze studie společnosti GEOoffice s.r.o. Posouzení vlivu na vodní útvary zpracované v listopadu 2016 v souladu se Směrnicí o vodách (2000/60/ES).

Tunel Dubeč (SO řady 611, km 66,355 – 66,630 trasy SOKP 511) včetně předportálových zářezů sníží v okolí hladinu podzemní vody o 3 až 5 m. Tunel je veden rovnoběžně se spádníci terénu. Dle geologického a hydrogeologického průzkumu bude ovlivnění hladiny podzemní vody (MOTT MACDONALD Praha, spol. s r.o., duben 2008) dosahovat do vzdálenosti 10 až 30 m od stěn tunelu. Dále z důvodů puklinové propustnosti skalního podloží nelze zcela vyloučit, že po preferovaných cestách oběhu podzemních vod dosáhne ovlivnění i větších vzdáleností. Nejbližší stavební objekt se studnou je vzdálen cca 0,3 km západně od tunelu. Protože vlivy na úroveň hladiny podzemní vody ve větších vzdálenostech nelze zcela vyloučit, je doporučeno provést monitoring studní, který naváže na již provedenou pasportizaci studní.

Tunel Na Vysoké (SO řady 610, km 72,400 – 72,784 trasy SOKP) včetně přilehlých zářezů je veden směrově přibližně po spádnici, může však omezit infiltrační území podzemních vod. Nepředpokládá se ovlivnění stávajících využívaných vodních zdrojů podzemních vod vlivem dosahu deprese způsobené budoucím tunelem Na Vysoké. Nejbližší studny se nacházejí cca 0,6 km západním směrem od tunelu. Na základě podrobného geologického a hydrogeologického průzkumu (MOTT MACDONALD, Praha, spol. s r.o., duben 2008) je doporučeno provést monitoring nejbližších studní v Kolovratech a Nedvězí a nejbližších hydrogeologických vrtů.

Hladiny podzemní vody budou ovlivněny plánovaným **zářezem v km 73,500 až 75,580**, který zasahuje do těsné blízkosti hladiny podzemní vody nebo pod její úroveň. Hloubka zářezu v této části trasy je až 9 m pod terénem. Výstavbou zářezu dojde k ovlivnění hydrogeologického režimu protnutím hladiny podzemní vody zářezem.

Maximální hladiny budou v úseku zářezu v km 73,500 až 75,580 omezeny na úroveň zářezu, a tak bude omezen proud podzemní vody směrem k obci Lipany. Není předpokládáno zjiitelné ovlivnění hladiny podzemní vody v obci Lipany, avšak je doporučeno pozorovat hladiny ve studních na jižním okraji obce Lipany a hydrogeologické vrty v blízkosti.

V případě ostatních zářezů není předpokládáno ovlivnění hladiny podzemní vody (může být maximálně mírně omezen vzestup hladiny nad úroveň dna zářezů v případě mělké hladiny podzemní vody). V případě násypových těles je ovlivnění hydrogeologického režimu minimální.

Obecně lze konstatovat:

- Při realizaci zářezu daných parametrů dojde k trvalému drénování podzemní vody v okolí zářezu, zejména se jedná o území svahu nad zářezem, v podstatně menší míře dojde k drenáži území svahu pod zářezem. Dosah depresní křivky může být v desítkách metrů od jejího počátku v bázi řezu a bude se lišit v závislosti na lokálních geologických podmínkách (vodonosné zóny vs. méně

rozpukané zóny) ve vztahu k aktuálnímu stavu zásob podzemních vod v závislosti na klimatických podmínkách.

- Při realizaci zářezu daných parametrů dojde k přerušení proudění podzemní vody v prostoru zájmového území, a to do úrovně výkopu ve svahu pod zářezem. To bude mít za následek generelní snížení hladiny podzemní vody v oblasti svahu pod zářezem. Ve vztahu k možnému ovlivnění hladiny podzemních vod ve studních navrženým zářezem je třeba zaměřit pozornost především na zdroje vody v lokalitě Lipany, které jsou vzdáleny 570 m od tělesa komunikace SOKP 511.

V případě ostatních zářezů trasy SOKP 511 se nepředpokládá ovlivnění hladiny podzemní vody. Maximálně může být mírně omezen vzestup hladiny nad úroveň dna zářezů v případě mělké hladiny podzemní vody. V případě násypových těles bude ovlivnění hydrogeologického režimu minimální.

Ovlivnění jakosti podzemních vod

V případě havárií automobilů na komunikaci se nepředpokládá negativní ovlivnění podzemních vod. Vody z komunikace i z drenážních systémů (v úsecích vedených v zářezu) jsou svedeny do navržené kanalizace, dále přes dešťové usazovací nádrže s koalescenčními filtry a retenční nádrže do vodního toku.

Monitoring povrchových a podzemních vod

Součástí dokumentace EIA je Projekt monitoringu životního prostředí (GeoTec-GS, a.s., listopad 2016), který tvoří samostatnou přílohu č. 15 dokumentace EIA.

V souladu s tímto projektem, resp. v souladu s upřesňujícími podmínkami uvedenými v kapitole D. IV. dokumentace EIA bude prováděn monitoring podzemních vod ve studních a hydrogeologických vrtech podél stavby.

Pravidelný monitoring povrchových a podzemních vod je v souladu s Projektem monitoringu životního prostředí navrženo realizovat:

- 1 x před zahájením stavebních prací,
- 2 x v průběhu výstavby (především v době zemních prací),
- 1 rok po zahájení provozu,
- 5 let po zahájení provozu.

Odběrné profily povrchových vod jsou stanoveny na Říčanském potoce, Pitkovickém potoce a Rokytce. Odběr bude probíhat vždy na jaře po období tání a v období pozdního podzimu. Budou sledovány fyzikálně-chemické ukazatele (např. pH, měrná vodivost, rozpuštěné a nerozpuštěné látky, chloridy a další), kyslíkový režim, těžké kovy, polycyklické aromatické uhlovodíky, polychlorované bifenylly, ostatní uhlovodíky (např. nepolární extrahovatelné uhlovodíky), chlorované alifatické uhlovodíky a monocyklické aromatické uhlovodíky (BTEX).

Projekt monitoringu životního prostředí doporučuje sledovat hladinu podzemních vod ve vybraných studních, resp. hydrogeologických vrtů v celé délce trasy SOKP 511 se zaměřením na oblasti: Nová Dubeč, Dubeč, Hájek, Netluky, Kralovice, Nedvězí, Kolovraty, Lipany a Kuří. Stejně jako u povrchových vod budou sledovány fyzikálně-chemické ukazatele (např. pH, měrná vodivost, rozpuštěné a nerozpuštěné látky, chloridy a další), kyslíkový režim, těžké kovy, polycyklické aromatické uhlovodíky,

polychlorované bifenylly, ostatní uhlovodíky (např. nepolární extrahovatelné uhlovodíky), chlorované alifatické uhlovodíky a monocyklické aromatické uhlovodíky (BTEX).

Pozn.: Společnost GEOoffice, s.r.o. ve svém Posouzení vlivu na vodní útvary, které bylo zpracováno pro potřeby této dokumentace EIA, prověřila původně sledovaný soubor 160 studní v rámci Hydrogeologického průzkumu (MOTT MACDONALD Praha, spol. s r.o., duben 2008). Na základě tohoto prověření byl zpracován přehled 38 studní a 12 hydrogeologických vrtů (viz příloha č. 13 dokumentace EIA) u kterých doporučuje společnost GEOoffice, s.r.o. provedení revize a případné zařazení do Projektu monitoringu životního prostředí (GeoTec-GS, a. s., listopad 2016).

Pozn.: Pro finální zařazení studní do projektu monitoringu je nezbytný souhlas majitelů studní, proto může být konečný seznam studní zařazených do projektu monitoringu ještě upraven.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod, zranitelné oblasti, záplavová a zátopová území

Záměrem nebude dotčena chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Dle nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, ve znění pozdějších předpisů leží záměr ve zranitelné oblasti. Vliv stavby se však na zranitelnou oblast nepředpokládá. V území zranitelné oblasti jsou z důvodu ochrany podzemních a povrchových vod upraveny druhy, způsob a množství používání hnojiv a způsob hospodaření na zemědělských půdách. Umístění liniové dopravní stavby nemá na uvedená opatření vliv a není ani v rozporu s účelem vymezení zranitelných oblastí.

Posuzovaný záměr kříží Říčanský potok, na kterém je na území hl. m. Prahy vyhlášena dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, aktivní zóna záplavového území Q_{akt} a stanoveno záplavové území Q_5 , Q_{20} a Q_{100} . Konkrétně se jedná o dvě křížení stavby SOKP 511 s Říčanským potokem, a to v km 66,10 a km 73,08. Přechod stavby přes vodní toky je v obou případech řešen přemostěním. Vzhledem k tomu, že hodnocený záměr představuje nezbytnou stavbu dopravní infrastruktury, je takový záměr v aktivní zóně záplavového území přípustný. V kapitole B. I. 6. je uvedena celá řada opatření, která jsou přímou součástí projektu, resp. která vyplývají z platné legislativy a která budou dodržována.

Dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy jsou v území dále stanovena tzv. zátopová území. Na vodním toku Říčanský potok jsou zátopová území v překryvu s aktivní zónou záplavového území a záplavovým územím. Další zátopová území jsou stanovena na melioračních příkopech zbudovaných v cca 60. - 80. letech, které odváděly vodu z rozsáhlých polí do vodních toků. Konkrétně se jedná o tři zátopové oblasti pod MÚK Dubeč a v blízkosti MÚK Uhřetěves a MÚK Lipany. Vzhledem ke stáří meliorací lze předpokládat, že je jejich funkčnost značně omezena. Vymezení zátopových oblastí podél melioračních svodných příkopů tak de facto postrádá smysl.

Závěr

Z Posouzení vlivu na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., listopad 2016) vyplynulo, že vliv záměru na dotčený útvar podzemních vod (Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy (ID 62500)) bude malého rozsahu a neměl by ovlivnit kvantitativní ani kvalitativní stav tohoto útvaru jako celku. Vzhledem k intenzitě a rozsahu navržených stavebních zásahů se nepředpokládá, že by tyto zásahy vedly ke zhoršení stavu útvarů povrchových vod Botič od pramene po ústí do toku Vltava (DVL_740) a Rokytka od pramene po ústí do toku Vltava (DVL_750).

Výstavba ani provoz posuzovaného záměru nebude představovat významné riziko pro podzemní a povrchové vody. Za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6., resp. podmínek uvedených v kapitole D. IV. dokumentace EIA lze vlivy záměru SOKP 511 na povrchové a podzemní vody považovat za akceptovatelné.

D. I. 5. Vlivy na půdu

Zábor ZPF

Stavba SOKP 511 je v celé své délce situovaná především na plochách zemědělsky využívané půdy, místy zasahuje na pozemky PUPFL. Celkově se v souvislosti se stavbou SOKP 511 předpokládají následující dočasné a trvalé zábery ZPF:

- trvalý zábor ZPF v rozsahu 171,58 ha,
- dočasný zábor ZPF do 5 let v rozsahu 17,74 ha,
- dočasný zábor ZPF do 1 roku v rozsahu 8,70 ha.

Seznam pozemků ZPF dotčených trvalým i dočasným zábohem je součástí Záborového elaborátu (RIGES s.r.o., listopad 2012), resp. Doplnku záborového elaborátu (RIGES s.r.o., září 2014), které byly vypracovány jako podklad dokumentace pro územní rozhodnutí.

Následující tabulka uvádí souhrnnou analýzu trvalých a dočasných záborů půd podle tříd ochrany ZPF v souvislosti s SOKP 511.

Tabulka 73 Zábery půd podle tříd ochrany ZPF

Třída ochrany	Dočasný zábor do pěti let (m²)	Trvalý zábor (m²)	Trvalý zábor jednotlivých tříd ochrany ZPF (%)
I.	101 361	824 920	48,07
II.	14 576	179 957	10,49
III.	33 630	576 861	33,63
IV.	25 231	120 818	7,04
V.	2 566	13 209	0,77
Celkem	177 364	1 715 765	100

Zdroj: Záborový elaborát (RIGES s.r.o., listopad 2012); Doplněk záborového elaborátu (RIGES s.r.o., září 2014)

V souvislosti s plánovanou výstavbou SOKP 511 se předpokládá trvalý zábor ZPF v rozsahu 171,58 ha. Vynětí půd ze zemědělského půdního fondu v tomto rozsahu spadá do kompetence Ministerstva životního prostředí jako příslušeného orgánu ochrany zemědělského půdního fondu.

Trvalým zábohem budou dotčeny především půdy I., II. a III. třídy ochrany ZPF – 48,07 % půd I. třídy ochrany ZPF, 10,49 % půd II. třídy ochrany ZPF a 33,63 % půd III. třídy ochrany ZPF. Jedná se o půdy bonitně nejceněnější (I. třída ochrany ZPF), s nadprůměrnou (II. třída ochrany ZPF), resp. průměrnou produkční schopností (III. třída ochrany ZPF).

Půdy I. třídy ochrany je možné odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to např. v případě liniových staveb zásadního významu, což záměr výstavby Silničního okruhu kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 naplňuje.

Dočasné zábery ZPF budou v průběhu výstavby SOKP 511 vznikat v těsné blízkosti samotné stavby, při zařizování stavenišť nebo dočasných přeložkách inženýrských sítí a komunikací. Poté, co nezemědělské využití těchto ploch v souvislosti s výstavbou SOKP 511 skončí, tj. účel i vynětí, budou dotčené plochy

rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být vráceny do zemědělského půdního fondu. Předpokládá se, že půdy dočasně vyňaté ze ZPF budou osázeny keři a dřevinami v rámci sadových úprav, zatravněny, příp. navraceny k původnímu využití jako orná půda.

Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitolách B. I. 6. a D. IV. jako akceptovatelný.

Zábor PUPFL

Seznam pozemků PUPFL dotčených trvalým i dočasným zábořem je součástí Záborového elaborátu (RIGES s.r.o., listopad 2012), resp. Doplněku záborového elaborátu (RIGES s.r.o., září 2014), které byly vypracovány jako podklad dokumentace pro územní rozhodnutí.

Trasa SOKP 511 zasahuje do lesních pozemků. Značná část lesních pozemků je zasažena zejména v k. ú. Dubeč (88,67 % záborů PUPFL), dále pak v k. ú. Kolovraty (9,5 % záborů PUPFL) a k. ú. Kuří u Říčan (1,78 % záborů PUPFL).

Navrhovaný záměr si vyžádá zábor PUPFL o celkové výměře trvalého záboru 1,25 ha a 0,03 ha dočasného záboru (do 5 let trvání).

Tabulka 74 Rozsah záborů PUPFL podle kategorie lesa

Kategorie lesa	Trvalý zábor		Dočasný zábor do 5 let trvání		Celkový zábor	
	ha	%	ha	%	ha	%
Lesy hospodářské	0,0221	1,77	0,0206	67,54	0,0427	3,35
Lesy ochranné	0	0	0	0	0	0
Lesy zvláštního určení	1,2233	98,23	0,0099	32,46	1,2332	96,65
celkem	1,2454	100	0,0305	100	1,2759	100

Zdroj: Záborový elaborát (RIGES s.r.o., listopad 2012); Doplněk záborového elaborátu (RIGES s.r.o., září 2014); Ústav pro hospodářskou úpravu lesa, upraveno EKOLA group, spol. s r.o.

Lesní porosty budou dotčeny zejména z důvodu stavby tunelu Dubeč (SO řady 611), který je navržen jako hloubený, tudíž dojde k odstranění porostu v ploše tunelu. Po realizaci stavby je v rámci vegetačních úprav navrženo ozelenění povrchu tunelu Dubeč s výsadbou zeleně, která zajistí zakomponování stavby do okolní krajiny.

Obecně je možné konstatovat, že na všech dotčených lesních pozemcích je třeba stavební práce provádět co nejšetrněji k okolním ponechaným lesním porostům a vyhnout se zbytečnému kácení v okolí tělesa záměru.

Jako součást opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů v souvislosti se zábory PUPFL je v rámci stavby SOKP 511 zahrnuta výsadba zeleného pásu šířky 50 m a délky 200 m na levé straně okruhu ve směru staničení v úseku mezi Říčanským potokem a silnicí III/00123 Dubeč – Koloděje. Obdobný zelený pás šířky 60 m a délky 200 m je v tomto úseku navržen i na pravé straně SOKP 511 ve směru staničení. Návrh vychází ze studie „Robotka“, která uvažuje se zalesněním celého prostoru v okolí PP Litožnice.

Dalším opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů v souvislosti se zábory PUPFL představuje výsadba pásu zeleně šířky 40 m a délky 150 m severně podél silnice III/00123 Dubeč – Koloděje a dále jižně od této silnice pás zeleně v ploše zastropení tunelu v šířce 70 m a délce 250 m. Tento prostor bude v budoucnu součástí „Velkého lesa“ v Dubči, který je stabilizován v platném ÚPn SÚ hl. m. Prahy.

Tato opatření jsou zahrnuta v plochách vegetačních úprav (SO 802 Vegetační zelené pásy).

Dočasné zábory PUPFL budou v průběhu výstavby SOKP 511 vznikat v těsné blízkosti samotné stavby, při dočasných přeložkách inženýrských sítí a komunikací. Poté, co dočasné využití těchto ploch v souvislosti s výstavbou SOKP 511 skončí, tj. účel i odnětí, budou dotčené plochy rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být vráceny do PUPFL.

Bilance zemin ve fázi výstavby

Bilance zemin (výkopy/navážky) ve fázi výstavby je téměř vyrovnaná. Zeminy z hlubokých zářezů, především v oblasti Kuří a hloubení tunelů budou použity do zemních valů navržených podél SOKP 511. Na stavbě se bude realizovat celkem cca 1 200 000 m³ výkopů v trase komunikace a cca 200 000 m³ v místě tunelů. Celkový objem zeminy potřebné do násypů bude cca 1 190 000 m³. Transfer zemin se tak předpokládá převážně v trase plánované stavby SOKP 511.

Skrývka svrchních kulturních vrstev půdy z trvalého záboru bude činit cca 429 000 – 515 000 m³ a z dočasného záboru cca 66 000 – 79 400 m³. Skrývka hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (tj. podorničí) z trvalého záboru bude cca 260 000 m³ a z dočasného záboru cca 40 000 m³. Skrývka ornice, resp. podorničí bude uložena na stavbě na mezideponii a bude v maximální možné míře zpětně využita na ohumusování ploch stavby. Bude se jednat zejména o plochy uvnitř mimoúrovňových křižovatek a v místech souběžných zelených pásů a valů.

Odvoz zemin, které nebude možné využít pro účely výstavby SOKP 511 se předpokládá v rozsahu cca 210 000 m³. Tyto zeminy budou ze stavby odváženy především po nadřazené komunikační síti. Finální způsob nakládání s nimi bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace, v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., zákon o odpadech, ve znění pozdějších předpisů. Předpokládá se však přednostně jejich využití před uložením na skládku.

Rekultivace ploch po odstranění stavebních objektů

Dokumentace pro územní rozhodnutí (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014) zahrnuje dále rekultivaci následujících stavebních objektů:

- SO 830 Rekultivace silnice III/0122 Dubeč – Běchovice
- SO 831 Rekultivace silnice III/0123 Dubeč - Koloděje
- SO 832 Rekultivace komunikací v MÚK Uhříněves
- SO 833 Rekultivace silnice III/33312 Kolovraty - Říčany
- SO 834 Rekultivace silnice III/3339 Lipany - Říčany

U těchto objektů proběhne odstranění konstrukce vozovky rušené části komunikace, urovnání plochy, ohumusování a osetí, resp. výsadba stromů a keřů podle návrhu sadových úprav.

Vliv záměru na znečištění půdy

Ke kontaminaci půd může u hodnocené stavby dojít:

- v průběhu výstavby,
- provozem na silnici (solení v zimním období, úkapy, výfukové plyny),
- haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek.

Riziko vznikající v průběhu výstavby je soustředěno zejména do prostoru staveniště (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru staveniště, uniklými oleji, ropnými produkty). K znečištění půdy může dojít při zemních pracích, popř. při další manipulaci únikem pohonných a mazacích látek. Tato nebezpečí budou minimalizována zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami. Současně během výstavby může dojít k zhutnění půdy a zhoršení jejích fyzikálních a chemických vlastností (zejména podorničí) v plochách dočasného záboru. V případě kontaminace půdního prostředí bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Vliv solení i působení těžkých kovů je závislý na vlastnostech půdy, propustnosti podloží, svažitosti a také na intenzitě a úhrnu dešťových srážek.

Působením posypových materiálů ze zimní údržby (anorganické posypové soli) komunikace dochází ke zvýšení pH okolní půdy. Nejvyšší koncentrace chloridů lze očekávat maximálně do vzdálenosti 2 – 3 m od hrany komunikace, ve vzdálenosti cca 10 m dosahují koncentrace chloridů již spíše pozadových hodnot.

V souvislosti s problematikou potenciální kontaminace půdního prostředí ionty Cl je třeba podotknout, že velká část trasy SOKP 511 je vedena v zářezu, který je vyložen gabionovými zdmi, mimo zářezy jsou naopak umístěny zemní valy nebo zelené pásy. Na mostních objektech (zejména na SO 203, SO 208 a SO 210) jsou navrženy protihlukové stěny. Všechna tato opatření zabraňují rozstříku solí při zimní údržbě mimo těleso komunikace a tím i pronikání do okolního půdního prostředí.

Obsah těžkých kovů (Pb, Cd, Cu, Ni, Zn) se bude projevovat zejména do vzdálenosti 5 m od komunikace. Se zvyšující se vzdáleností od komunikace se koncentrace škodlivých látek postupně snižují. Nejvýznamnější vliv se tedy projeví zejména v těsné blízkosti komunikace. I tak lze na základě řady studií zpracovaných v minulosti (např. EVERNIA s. r. o., 2000) konstatovat, že kumulace kontaminantů z provozu SOKP 511 nebude představovat významné ekologické riziko pro půdy, resp. okolní ekosystémy.

Z hlediska havárií se jedná o akutní a časově nepředvídatelný stav. Při haváriích s únikem nebezpečných látek je třeba co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku a pomocí sorpčních materiálů, příp. mechanických zábran zabránit dalšímu šíření. Při likvidaci důsledků havárie je nezbytné postupovat podle platné legislativy.

Obecně však lze konstatovat, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je riziko kontaminace půd minimální.

Změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy

Dotčené území je mírně zvlněného charakteru.

Plánovanou výstavbou SOKP 511 vznikne nový liniový útvar v území, který bude mít zejména v souvislosti s vedením tělesa komunikace na náspech, resp. v souvislosti s výstavbou plánovaných zemních valů vliv na změnu topografie území. Nutno však podotknout, že trasa stavby je navržena v maximální možné míře v hlubších zářezích či tunelech. Současně bylo nutné řešit i přemostění hlubších údolí vodních toků Říčanského a Pitkovického potoka.

Posuzovaný záměr se nenachází v území ohroženém sesuv a záměr tak neohrozí stabilitu půdy. Svahy protihlukových valů mohou být potenciálně ohroženy erozí. Možné erozní účinky však budou eliminovány návrhem vhodného svahování protihlukových valů a ozeleněním svahů násypů.

Závěr

Z hlediska vlivu na půdu je navrhovaný záměr při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6., resp. podmínek uvedených v kapitole D. IV. akceptovatelný.

D. I. 6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Posuzovaným záměrem nebudou dotčena žádná ložiska nerostných surovin ani dobývací prostory. Současně nedojde k vyvolání sesuvných pohybů. V zájmovém území se nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území. Chráněná ložisková území Kolovraty a Kolovraty I., mezi kterými plánovaný záměr prochází, nebudou stavbou SOKP 511 dotčena.

Riziko kontaminace horninového prostředí vznikající v průběhu výstavby je soustředěno zejména do prostoru stavenišť (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru stavenišť, uniklými oleji, ropnými produkty). K znečištění půdy, resp. horninového prostředí může dojít při zemních pracích, popř. při další manipulaci únikem pohonných a mazacích látek. Tato nebezpečí budou minimalizována zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami. V případě kontaminace horninového prostředí bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Pro předmětnou stavbu byl v minulosti zpracován Podrobný geologický průzkum (MOTT MACDONALD Praha, spol. s r.o., duben 2008), ze kterého následující hodnocení vychází. Pro účely tohoto průzkumu bylo provedeno 215 inženýrskogeologických a 14 hydrogeologických vrtů. Ve všech sondách byla v průběhu vrtání sledována naražená hladina podzemní vody a po odvrtání ustálená hladina podzemní vody. Součástí podrobného geologického průzkumu byl i detailní geofyzikální průzkum, jehož cílem bylo ověřit mocnost kvartérních sedimentů a jejich vlastností, zmapovat reliéf skalního podloží, ověřit stupeň jeho zvětrávání v závislosti na hloubce a vysledovat případné tektonické linie ve zkoumaných úsecích zájmového území stavby SOKP 511. Průzkum zahrnoval i podrobný geotechnický pasport, který obsahuje nejdůležitější údaje zjištěné provedenými průzkumy a doporučení pro založení jednotlivých objektů, vhodnosti použití zemin a hornin do podloží a násypů, případně sanační opatření.

Výstavba SOKP 511 bude představovat zásah do geologických poměrů, a to v souvislosti s vlastním založením stavby. Nejvýznamnější vliv na horninové prostředí se předpokládá v souvislosti s výstavbou dvou hloubených tunelů - tunel Dubeč (km 66,355 - 66,630) a tunel Na Vysoké (km 72,400 - 72,784), realizací zářezů (km 66,680 - 67,215 - zářez až 11,5 m; km 69,122 - 71,405 - zářez až 5,5 m; km 72,775 - 72,900 - zářez až 7,5 m) a mostních objektů překonávajících Říčanský potok (km 66,000 - 66,242 a km 72,950 - 73,180) a Pitkovický potok (km 75,600 - 75,830).

Z vedení nivelety SOKP 511 je zřejmé, že zářezovými úseky a plánovanými tunely budou dotčeny zeminy kvartérního pokryvu i horniny předkvartérního podkladu v různém stupni zvětrání.

Hloubené tunely procházejí ve vztahu k niveletě trasy SOKP 511 zářezem o hloubce 9 m (tunel Dubeč) a 11 m (tunel Na Vysoké).

Dle geotechnických pasportů Podrobného geologického průzkumu (MOTT MACDONALD Praha, spol. s r.o., duben 2008) budou na začátku tunelu Dubeč (u jeho severního portálu) zastíženy horniny, které nelze ponechat v základové spáře bez úprav a je třeba počítat s jejich zlepšením. Dále po trase tunelu budou do základové spáry vystupovat jílovité břidlice silně až mírně zvětralé, křemence navětralé a břidlice navětralé.

Dle geotechnických pasportů podrobného geologického průzkumu (MOTT MACDONALD Praha, spol. s r.o., duben 2008) budou na začátku tunelu Na Vysoké (u jeho severního portálu) v základové spáře vystupovat prachovité břidlice navětralé až zdravé. Lokálně se mohou vyskytovat zóny s větším tektonickým porušením. Horniny v základové spáře budou představovat dostatečně únosnou základovou půdu.

Základovou spáru bude u obou tunelů nutné důkladně odvodnit, zabránit jakémukoli mechanickému znehodnocení a ochránit před negativními klimatickými účinky.

Dle geotechnických pasportů podrobného geologického průzkumu (MOTT MACDONALD Praha, spol. s r.o., duben 2008) je u mostních objektů navrhováno hlubinné založení nejčastěji na vetknutých pilotách, případně opěrných pilotách. Plošný způsob založení mostních objektů není doporučen u žádného z mostních objektů s výjimkou dvou dílčích objektů u mostu přes Pitkovický potok (km 75,600 – 75,830), a to zejména z důvodu různé mocnosti kvartérního pokryvu. V oblasti je také možné počítat s tektonickými poruchami. Další nevýhodou plošného založení je hladina podzemní vody, která v místech mostních objektů kolísá v hloubce od 0,6 m do 4,0 m pod terénem.

Celkově lze základové poměry charakterizovat jako složité. Podloží komunikace je tvořeno na řadě míst zeminami, které nesplňují požadavky ČSN 73 6133 (Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací) a bude třeba u nich provést určitou formu sanačních úprav (vápennou stabilizací, kombinací vápna a cementu či použitím jiného hydraulického pojiva), aby bylo dosaženo zvýšení únosnosti silničního podloží. Jedná se o zcela běžný postup při zakládání staveb v případě, že zastižené zeminy ze zářezů nejsou vhodné bez další úpravy do náspů.

Závěr

Z hlediska vlivu na horninové prostředí a přírodní zdroje nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

D. I. 7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

D. I. 7. 1 Vlivy na faunu

Zájmové území je tvořeno především zemědělsky využívanou plochou, která je místy přerušena úzkými remízky a v minulosti cíleně vysazenými alejemi, příp. stromořadími podél stávajících polních cest. Jako přírodně cennější je možné označit biotopy v údolí Říčanského a Pitkovického potoka, kde se nacházejí souvislé porosty vzrostlých stromů a keřů a travnaté plochy.

Pro řešené území bylo zpracováno aktuální biologické hodnocení (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016), které bylo zpracováno na základě přírodovědných průzkumů v letech 2015 a 2016 a tvoří samostatnou přílohu č. 10 dokumentace EIA.

Toto hodnocení potvrdilo zejména výskyt běžných druhů fauny (viz výčet pozorovaných druhů v jednotlivých lokalitách v příloze č. 10 dokumentace EIA). V území dotčeném plánovanou stavbou SOKP 511 byly pozorovány 2 druhy živočichů spadající do kategorie silně ohrožené druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (slepýš křehký, ještěrka obecná) a 8 druhů živočichů spadajících do kategorie ohrožené druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (vlaštovka obecná, rorýs obecný, ropucha obecná, mravenci, čmeláci, moták pochop, otakárek ovocný a užovka obojková). Identifikovány byly také 2 živočišné druhy (ještěrka obecná, ropucha obecná)

zařazené do Červeného seznamu živočichů ČR – obratlovci (editoři Plesník a kol., 2003), kteří jsou klasifikováni jako druh téměř ohrožený (near threatened – NT).

Ze savců, mihulovců a ryb nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný druh v celé trase záměru. Negativní vliv na letouny (*Chiroptera*) lze spolehlivě při plánovaných parametrech komunikace vyloučit.

V následujícím textu je uvedeno vyhodnocení vlivů výstavby a provozu SOKP 511 na zaznamenané zvláště chráněné druhy živočichů (chráněné dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů):

Čmeláci (*Bombus* sp.) [ŠO] – V území se vyskytovaly v roce 2015 dva druhy čmeláků, a to čmelák skalní a čmelák zemní. Jedná se o druhy plošně rozšířené, mnohdy obývající ruderaly, zarůstající skládky, zahrádky, parky, okolí silničních komunikací, železnice apod. V Červeném seznamu ohrožených druhů České republiky – bezobratlí (Farkač, Král & Škorpík, 2005) jsou uvedeny *Bombus magnus*, *B. maxillosus*, *B. muscorum*, *B. veteranus* (kriticky ohrožené druhy), *B. norvegicus*, *B. ruderatus* (druhy ohrožené), *B. confusus*, *B. distinguendus*, *B. humilis*, *B. pomorum*, *B. quadricolor*, *B. subterraneus*, *B. wufleni* (druhy zranitelné). Výskyt těchto jmenovaných druhů nebyl v trase plánované stavby SOKP 511 ani jejím okolí potvrzen a je zcela vyloučen. Na zkoumané ploše byli čmeláci zastiženi na několika místech na kvetoucích rostlinách při sběru potravy. Jejich hnízda ve zkoumaném území nalezena nebyla. Plánovaná výstavba ani provoz záměru SOKP 511 neovlivní udržení příznivého stavu těchto druhů z hlediska ochrany. V trase plánované komunikace nebyla zjištěna žádná hnízda, jen poletující jedinci pátrající po potravě. Není potřeba přijímat žádná specifická opatření na ochranu tohoto druhu.

Mravenci (*Formica* sp.) [ŠO] – Rod *Formica* je chráněn jako celek. Důvodem je obtížné rozlišení jednotlivých druhů tzv. lesních mravenců vytvářejících kupovitá mravenišť. V Červeném seznamu ohrožených druhů České republiky – bezobratlí (Farkač, Král & Škorpík, 2005) jsou uvedeny pouze tyto druhy mravenců rodu *Formica*: *F. aquilonia*, *F. foreli*, *F. transcaucasica* (druhy ohrožené), *F. exsecta*, *F. gagates*, *F. pressilabris* (druhy zranitelné). Přítomnost těchto šesti druhů na hodnoceném území je vyloučena. Na lokalitě se navíc mravenci rodu *Formica* vyskytují na nepůvodním biotopu (okraj pole apod.). Plánovaná výstavba ani provoz záměru SOKP 511 neovlivní udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. V trase plánované komunikace nebyla zjištěna žádná hnízda, jen jednotliví jedinci pátrající po potravě. Není potřeba přijímat žádná specifická opatření na ochranu tohoto druhu.

Otakárek ovocný (*Ipheclides podalirius*) [ŠO] – Zjištěna byla nestálá přítomnost několika jedinců v hodnoceném území. Je to druh křovinatých stepí. Imága létají ve dvou generacích, od dubna do června a od srpna do září. Samičky kladou vajíčka jednotlivě na živné rostliny, vyhlíhlé housenky následně žijí jednotlivě na listech živných rostlin (různé druhy hlohů (*Crataegus* sp.), jeřábu *Sorbus aucuparia*, slivoní, střemch, mandloní, mahalebek, třešní (*Prunus* sp.), včetně jejich kultivarů), kde se také na větvičkách kuklí. Plánovaná činnost spojená s realizací předmětné stavby nebude mít na druh přímý ani nepřímý vliv, a to ani v situaci, kdy by se některé dřeviny odstraňovaly. Plánovaná výstavba ani provoz záměru SOKP 511 neovlivní udržení příznivého stavu tohoto druhu z hlediska ochrany. Případné odstraňování živných rostlin (kácení dřevin) je třeba uskutečnit mimo období kladení vajíček a vývoje housenek, které probíhá v období duben - červen, resp. červenec - srpen.

Ropucha obecná (*Bufo bufo*) [ŠO] - Je plošně rozšířená v celém území, v PP Litožnice se pravidelně rozmnožuje. V trase komunikace SOKP 511 není žádné vhodné místo k jejímu pravidelnému rozmnožování. Migrace za rozmnožováním do PP Litožnice byly potvrzeny z východního a jižního okolí PP Litožnice. Plánovaná stavba SOKP 511 nebude mít na druh významný vliv. Plánovaná činnost neovlivní udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Není potřeba přijímat žádná specifická opatření na ochranu tohoto druhu.

Ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) [§SO] - V území se vyskytuje jen na nepůvodním biotopu. Plánovaná činnost spojená s realizací SOKP 511 nebude mít na druh přímý ani nepřímý vliv. Plánovaná činnost neovlivní udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Není potřeba přijímat žádná specifická opatření na ochranu tohoto druhu.

Slepýš křehký (*Anguis fragilis*) [§SO] – V území se vyskytuje náhodně, nepředvídaně a na nepůvodním biotopu. Plánovaná výstavba ani provoz SOKP nebude mít na druh přímý ani nepřímý vliv, neovlivní udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Není potřeba přijímat žádná specifická opatření na ochranu tohoto druhu.

Užovka obojková (*Natrix natrix*) byla zjištěna v PP Lítožnice kolem vodních ploch, kde loví především přítomné skokany rodu *Pelophylax*, tedy v místech mimo vliv plánované stavby SOKP 511. Plánovaná výstavba ani provoz SOKP neovlivní udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Překonání vodních toků mosty a parametry mostních objektů a konfigurace podmostí zajistí existenci vhodných podmínek (z pohledu druhů i biotopů) a prostupnost krajiny i po dokončení stavby SOKP 511. Není potřeba přijímat žádná specifická opatření na ochranu tohoto druhu.

Rorýs obecný (*Apus apus*) [§O], vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*) [§O] - Rorýs obecný a vlaštovka obecná jsou druhy lovcí aeroplankton v širokém okolí a nad plánovaným tělesem komunikace SOKP 511 byly zaznamenány jen jejich občasné (náhodné) přelety. Ve zkoumaném území nehnízdí a plánované využití zmíněné druhy neovlivní ani neomezí. Plánovaná výstavba ani provoz SOKP neovlivní udržení příznivého stavu těchto druhů z hlediska ochrany. Není třeba řešit výjimku dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Moták pochop (*Circus aeruginosus*) [§O] – Moták pochop byl zjištěn jen sporadicky a náhodně plachtící v okolí a sporadicky i nad tělesem plánovaného záměru SOKP 511. Hnízdění ani hnízdní aktivity zjištěny nebyly, v prostoru plánované komunikace nejsou ani vhodné podmínky. Plánovaná činnost neovlivní udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Není třeba řešit výjimku dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Ve všech případech výskytu zvláště chráněných druhů živočichů byl zjištěn občasný a nepravidelný výskyt při hledání potravy nebo jen náhodný výskyt při pohybu širším územím, žádný ze zvláště chráněných druhů se přímo v území plánované stavby SOKP 511 a v oblasti plánovaných stavebních prací nerozmnožuje (žádný zvláště chráněný druh ptáka v území nehnízdí) a není toto území pro tyto druhy výhradním biotopem. Při mobilitě zjištěných zvláště chráněných druhů se dá předpokládat, že včas změní svá stanoviště a po terénních úpravách po ukončení stavby území jistě znovu osídlí. Lze konstatovat, že nedojde ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů. Plánovaná činnost negativně neovlivní udržení příznivého stavu zjištěných druhů z hlediska ochrany.

Z pohledu dotčení živočichů, resp. zvláště chráněných druhů, je vliv navržených technických variant mostních objektů přes Říčanský potok (SO 203, SO 208) srovnatelný. Realizace mostů a s ním spojené nezbytné kácení v oblasti podmostí nebude mít významný negativní vliv na živočichy, protože v okolí zůstane dostatek typově podobných stanovišť, kam mohou živočichové přesídlit. Z hlediska vlivu na flóru je také srovnatelný, obě varianty budou mít podobný dopad na rostlinný pokryv v území.

V rámci předběžné opatrnosti je přesto v biologickém hodnocení doporučeno některé přítomné zvláště chráněné druhy (mravenci rodu *Formica*, otakárek ovocný, ropucha obecná, ještěrka živorodá, slepýš křehký, užovka obojková), které se v území stavby SOKP 511 občas vyskytnou (a také byly zjištěny), ačkoliv k němu nemají výhradní vztah, řešit výjimkou ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Z důvodu omezení negativních vlivů záměru na živočichy je v dokumentaci EIA navržena celá řada opatření, která vycházejí z provedeného biologického průzkumu. Za předpokladu dodržení těchto opatření nedojde k významnému negativnímu vlivu hodnocené stavby SOKP 511 na faunu řešeného území.

Migrace živočichů

Pro potřeby dokumentace EIA byla zpracována aktuální Rámcová migrační studie (EVERNIA s. r. o., prosinec 2016), ve které bylo zhodnoceno aktuální projektové řešení záměru (na základě aktuálního znění dokumentace pro územní řízení, Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014) ve vztahu k migraci živočichů územím. Tato studie je uvedena v příloze č. 12 a je nedílnou součástí dokumentace EIA.

Z hlediska celkového bariérového efektu komunikace byl posouzen nejen migrační potenciál jednotlivých migračních objektů, ale především průchodnost celé trasy SOKP 511 jako celku.

V Rámcové migrační studii (EVERNIA s. r. o., prosinec 2016) bylo posouzeno celkem 12 objektů na SOKP 511 potenciálně vhodných pro migraci živočichů (viz následující tabulka). Objekty byly vyhodnoceny jak z pohledu využitelnosti pro jednotlivé kategorie živočichů, tak z hlediska technických parametrů a souvisejícího migračního potenciálu.

Vzhledem k poloze stavby v blízkosti aglomerace Prahy a vzdálenosti dálkových migračních koridorů je ekologický migrační potenciál pro živočichy kategorie A (jelen, rys, medvěd, vlk, los) nulový. Záměr proto nebyl hodnocen z pohledu savců kategorie A, přestože jsou v rámci stavby navrženy migrační objekty, které z technického hlediska splňují požadavky pro jejich migraci. Četnost těchto migračních objektů je dostatečná.

V následující tabulce je uveden přehled navržených migračních objektů a jejich celkový migrační potenciál pro jednotlivé kategorie živočichů, uvedený pomocí barevné stupnice. Zde je třeba nutně zdůraznit, že se jedná o celkový migrační potenciál, tedy součin migračního potenciálu technického a ekologického. V mnoha případech je celkový migrační potenciál snižován méně vhodnou ekologickou charakteristikou lokality a samotný technický migrační potenciál (tedy technické parametry objektu) má vyšší hodnotu.

Tabulka 75 Přehled navržených migračních objektů

Č. SO	Km	Typ	Popis	Rozměry (m)*			Kategorie		
				š (m)	v (m)	d (m)	B	C	D
SO 202	66,50	P	Propustek na SOKP	2,4	2	45			
SO 203	66,15	P	Most na SOKP přes Říčanský potok (Dubeč)	242	11	35			
SO 611	66,35-66,63	N	Tunel „Dubeč“	275					
SO 223	66,95	N	Biomost přes SOKP	40		67			
SO 204	67,92	P	Propustek na SOKP	2	2	50			
SO 205	68,69	P	Most na SOKP přes biokoridor	27,7	6	35			
SO 225	69,14	N	Lávka přes SOKP	4,0		57			
SO 206	69,75	P	Propustek na SOKP	2,0	2,0	48			
SO 207	71,49	P	Propustek na SOKP	2,0	2,0	48			
SO 601	72,4-72,8	N	Tunel „Na Vysoké“	372					
SO 208	73,03	P	Most na SOKP Říčanský potok (Kolovraty)	233	8,6	35			
SO 210	75,80	P	Most na SOKP přes údolí	227	12	35			

Č. SO	Km	Typ	Popis	Rozměry (m)*			Kategorie		
				š (m)	v (m)	d (m)	B	C	D
			Pitkovického potoka (Kuří)						

Pozn. k tabulce:

Staveb. obj. č. – číslo stavebního objektu je převzato z technické zprávy DÚR (Ing. Jiří Lebeda, spol s r.o., září 2014)

N – nadchod, P – podchod; š – šířka objektu, v – výška objektu, d – délka objektu

(* rozměry jsou uvedeny z pohledu migrace)

Zdroj: Rámcová migrační studie (EVERNIA s. r. o., listopad 2016)

Tabulka 76 Kategorizace migračního potenciálu

Migrační potenciál	Charakteristika migrační funkčnosti profilu	Barva
1,0 – 0,8	Výborný – zcela funkční stav blíží se ideálnímu řešení	
0,79 – 0,6	Nadprůměrný – vysoká funkčnost, pouze s malými omezeními	
0,59 – 0,4	Průměrný – střední funkčnost, se zřetelně omezujícími prvky	
0,39 – 0,2	Podprůměrný – nízká funkčnost, řada omezujících prvků	
0,19 – 0,0	Nevyhovující – blíží se úplné neprůchodnosti pro živočichy	

Zdroj: Rámcová migrační studie (EVERNIA s. r. o., listopad 2016)

Následující opatření jsou navržena pro maximální podporu migrace živočichů územím.

Tabulka 77 Návrh opatření podporující migraci

Migrační objekt	Optimalizace objektu
SO 203 (Most na SOKP přes Říčanský potok (Dubeč))	<u>Shrnutí:</u> Přemostění Říčanského potoka a zprůchodnění údolí mezi zástavbou a plánovanou komunikací má klíčový význam pro zajištění migrace živočichů v tomto prostoru. Údolí Říčanského potoka u Dubče je významným přírodním prvkem v antropogenní krajině u Prahy. <u>Návrh opatření:</u> Říčanský potok ponechat v jeho přirozeném korytu. Při výstavbě minimalizovat zásah do břehových porostů podél potoka. Pod most podél potoka umístit suché kmeny a větve jako přirozený úkryt živočichů. V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout v rámci vegetačních úprav naváděcí liniovou zeleň, která bude propojovat břehový porost s podmostím. V dalším stupni projektové dokumentace řešit povrch podmostí – v co největší míře nechat přirozený povrch.
SO 611 (Tunel „Dubeč“)	<u>Shrnutí:</u> Plánovaný hloubený tunel převádí místní komunikaci Dubeč – Koloděje a regionální biokoridor, který je veden v lesním porostu podél silnice. Z hlediska migrace živočichů je tunel dobře využitelný. Část lesa bude při stavbě vykácena, v rámci vegetačních úprav je třeba doplnit výsadby na tunelu a odclonit tak převáděnou silnici od migračního profilu. <u>Návrh opatření:</u> V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout v rámci vegetačních úprav naváděcí zeleň, která zajistí začlenění nadchodu do okolní krajiny.
SO 223 (Biomost přes SOKP)	<u>Shrnutí:</u> Nadchod SO 223 je určen pro převedení polní cesty a biokoridoru. Z hlediska migrace lokalita umožňuje pohyb kategorie živočichů C i B, ale není zásadním migračním profilem. Asi 350 m severně je navržen tunel Dubeč, který umožní překonání SOKP pro zvěř kat. B. Z tohoto důvodu není z pohledu migrační studie navržena optimalizace tohoto objektu. Naopak se z pohledu migrace doporučuje zvážit v dalším stupni projektové dokumentace nerealizaci tohoto biomostu. V původní migrační studii z roku 2007, která byla pro řešené území zpracována, byl biomost SO 223 doporučen k výstavbě. V té době však nebyla přesně stanovena pravidla pro stavbu ekoduktů. V roce 2011 Agentura ochrany přírody a krajiny ČR vydala vrstvu dálkových migračních koridorů a migračně významného území. Bylo stanoveno, že budovat ekodukty je účelné v místech křížení záměru s dálkovými migračními koridory. Záměr žádný dálkový migrační koridor nepřekonává, z hlediska současných podkladů není požadavek stavby odůvodnitelný. Biomost má současně převést přes SOKP nefunkční lokální biokoridor L4/263. Pokud by

Migrační objekt	Optimalizace objektu
	nebylo v dalším stupni projektové dokumentace s posuzováním objektů uvažováno, doporučuje se lokální biokoridor L4/263 navést přes tunel Dubeč. <u>Návrh opatření:</u> Vzhledem k tomu, že je cca 350 m severně situován tunel Dubeč, není třeba tento migrační objekt optimalizovat.
SO 205 (Most na SOKP přes biokoridor)	<u>Shrnutí:</u> Periodická vodoteč protéká mírně zvlněnou zemědělskou krajinou a je doplněna linií ovocných stromů a dřevin. Prostor je využíván živočichy kategorie B, C. Průchodnost objektu bude záležet na konečném detailním technickém řešení, které bude upřesněné v dalším stupni projektové dokumentace. <u>Návrh opatření:</u> Objekt je doporučen k optimalizaci. Drobnou vodoteč je navrženo ponechat bez technických úprav v přirozeném korytu. Při výstavbě minimalizovat zásah do porostů podél potoka. Pod most podél potoka umístit suché kmeny a větve jako přirozený úkryt živočichů. V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout v rámci vegetačních úprav naváděcí liniovou zeleň, která bude propojovat vegetaci podél potoka s podmostím. V dalším stupni projektové dokumentace řešit povrch podmostí – v co největší míře nechat přirozený povrch. Polní cesta, která je převáděna spolu s potokem, pokračuje souběžně po obou stranách SOKP 511. Překonává dvakrát vodoteč propustky širokými 4 metry. Také v těchto objektech je potřeba zachovat v maximální možné míře přirozený povrch podmostí a suchou cestu pro drobné živočichy. Větší savci projdou objektem SO 205 a budou pokračovat spolu s polní cestou horem nad vodotečí.
SO 225 (Lávka přes SOKP)	<u>Shrnutí:</u> Lávka pro pěší a cyklisty je pouze 4 m široká. Vzhledem k délce přemostění není pro živočichy kat. B vhodným migračním objektem. V místě není definována významná migrační cesta a ve vzdálenosti 400 m se nachází dostatečně dimenzovaný objekt pro migraci živočichů B. Vzhledem k těmto okolnostem není nutné optimalizovat objekt pro kopytníky. Pro kat. živočichů C je objekt principiálně využitelný. <u>Návrh opatření:</u> Není požadována optimalizace.
SO 601 (Tunel „Na Vysoké“)	<u>Shrnutí:</u> Tunel je lokalizován v místě s mnoha rušivými vlivy, prostor pro pohyb živočichů v okolí tunelu je omezený. Technické parametry nadchodu by vyhovovaly pro průchod všech kategorií živočichů. Není proto navržena v dalším stupni projektové dokumentace optimalizace nadchodu a využít se předpokládá pouze pro živočichy kat. C. <u>Návrh opatření:</u> Vzhledem k umístění tunelu se nepředpokládá optimalizace v dalším stupni PD.
SO 208 (Most na SOKP Říčanský potok (Kolovraty))	<u>Shrnutí:</u> Objekt se nachází v silně urbanizovaném území mezi okraji Říčan a Kolovrat. Technické parametry podchodu vyhovují pro průchod všech kategorií živočichů. Vzhledem k charakteru lokality se nepředpokládá migrace živočichů kategorie B. Pro migraci ostatních druhů živočichů (C, D) se doporučuje řešit podmostí přírodním způsobem. <u>Návrh opatření:</u> Říčanský potok ponechat v jeho přirozeném korytu a pod mostem v maximální možné míře ponechat přirozený povrch. Detailní úpravy podmostí je třeba navrhnout v dalším stupni projektové dokumentace.
SO 210 (Most na SOKP přes údolí Pitkovického potoka (Kuří))	<u>Shrnutí:</u> Přemostění meandrujícího toku s kvalitními břehovými porosty má klíčový význam pro zajištění migrace živočichů v závěru plánované stavby. Údolí Pitkovického potoka je významným liniovým přírodním prvkem. Z tohoto důvodu je třeba při výstavbě mostního objektu minimalizovat zásah do břehových porostů a podmostí řešit přírodním způsobem. Optimalizaci objektu, detailní úpravy podmostí a vegetace, navrhnout v dalším stupni projektové dokumentace. <u>Návrh opatření:</u> Pitkovický potok ponechat v jeho přirozeném korytu. Při výstavbě minimalizovat zásah do porostů podél potoka. Pod most podél potoka umístit suché kmeny a větve jako přirozený úkryt živočichů. V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout v rámci vegetačních úprav naváděcí liniovou zeleň, která bude propojovat břehový porost s podmostím. V dalším stupni projektové dokumentace řešit povrch podmostí – v co největší míře nechat přirozený povrch.

Zdroj: Rámcová migrační studie (EVERNIA s. r. o., listopad 2016)

Základním opatřením omezujícím vstup na komunikaci SOKP 511 je oplocení, které je navrženo podél celé trasy záměru (12,57 km) o výšce minimálně 2,0 m. Průchodnost trasy pro živočichy je umožněna navrženými migračními objekty.

Kategorie A – velcí savci

V hodnocené oblasti záměru se nenachází žádné migračně významné území, ani zde neprochází dálkový migrační koridor. Nejbližší dálkový migrační koridor vede cca 12 km východním směrem v lesích kolem Vyžlovky. Jedná se tedy o území migračně nevýznamné, kde není předpoklad výskytu živočichů kategorie A. Na trase je navrženo 6 mostních objektů, které mají dostatečné technické parametry pro průchod velkých savců.

Záměr SOKP 511 je dostatečně průchozí i pro živočichy kategorie A.

Kategorie B – ostatní kopytníci

Živočichové této kategorie (zejm. srnec, prase divoké) se v daném území běžně vyskytují. Probíhá zde takřka plošná migrace v rámci celého zájmového území. Dochází zde k běžným denním pohybům mezi místy potravy a odpočinku, v závislosti na potravní nabídce. Kromě plošné migrace jsou zde potvrzené migrace liniového charakteru, která jsou důležitými migračními cestami. Jejich křížení se záměrem je uvedeno v následující tabulce.

Tabulka 78 Řešení migračních profilů

Č.	Km stavby	Charakteristika migračního profilu	Technické řešení – migrační objekt*
1	66,15	Údolí Říčanského potoka	SO 203: Podchod o šířce 242 m
2	66,35 - 66,63	Lesní pás podél silnice Dubeč – Koloděje	SO 611: Nadchod (tunel Dubeč) o šířce 275 m
3	68,7	Kanál od Netluckého rybníka a lesíků k Markétě	SO 205: Podchod o šířce 27,7 m
4	75,8	Pitkovický potok s doprovodnou vegetací	SO 210: Podchod o šířce 227 m

Zdroj: Rámcová migrační studie (EVERNIA s. r. o., listopad 2016)

*** rozměry jsou uvedeny z pohledu migrace**

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že důležité přirozené liniové prvky v krajině podporující migraci živočichů jsou odpovídajícím způsobem převedeny.

V této souvislosti je nutné komentovat problematiku nadchodu formou biomostu (SO 223 v km 66,950) o šířce 40 m. Záměr žádný dálkový migrační koridor nepřekonává, z hlediska současných přístupů k řešení biomostů není proto požadavek stavby na realizaci tohoto biomostu odůvodnitelný. Průchodnost pro živočichy kategorie B je dostatečně zajištěna i bez realizace biomostu SO 223.

Pro migraci živočichů této kategorie jsou využitelné tři podchody a dva nadchody, resp. jeden nadchod (v případě nerealizace SO 223).

Četnost objektů je zcela dostatečná. Záměr je dostatečně průchozí pro živočichy kategorie B.

Kategorie C – savci střední velikosti

V rámci záměru SOKP 511 o délce 12,57 km bylo hodnoceno celkem 8 podchodů (z toho 4 propustky) a 4 nadchody.

Pro migraci živočichů kategorie C jsou využitelné všechny objekty, jejich četnost je dostatečná. Záměr je dostatečně průchozí pro živočichy kategorie C.

Kategorie D – obojživelníci, plazi, drobní savci

Trasa prochází územím, kde není žádné vhodné místo pro rozmnožování obojživelníků, nelze tedy očekávat jejich zvýšenou migraci. Navržené mostní objekty přes vodní toky mají odpovídající technické parametry a vhodně minimalizují bariérový efekt záměru. Po dobu stavby budou místa křížení s vodními toky opatřena dočasnými bariérami. Pro drobné savce je navrženo dostatečné množství migračních objektů.

Záměr je dostatečně průchozí pro živočichy kategorie D.

Kategorie E – ryby a ostatní vodní živočichové

V zájmovém území se vyskytují dva významnější toky (Říčanský a Pitkovický potok) a drobné lokální vodoteče. Veškeré vodní toky jsou převedeny odpovídajícími mostními objekty.

Záměr je průchozí pro živočichy kategorie E.

Kategorie F – ptáci a netopýři

Základními negativními vlivy dopravy na tuto kategorii živočichů je mortalita způsobená kolizemi s vozidly (často v místě křížení s vodními toky) a průhlednými protihlukovými stěnami.

V posuzovaném návrhu SOKP 511 jsou vodní toky převáděny dostatečně velkými mostními objekty pro případný průlet ptáků. Nemělo by tedy docházet k častým kolizím s vozidly.

Materiálové a vizuální řešení protihlukových clon bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace s ohledem na minimalizaci kolizí ptáků a netopýřů.

Záměr je dostatečně průchozí pro živočichy kategorie F.

Kategorie G – ekosystémy

Kategorie G zahrnuje společenstva rostlin, bezobratlých živočichů a drobných obratlovců, která mají vysokou přírodovědnou hodnotu a u kterých je třeba zachovat migrační propojenost. Jedná se většinou o zvláště chráněná území, nebo biotopy, které byly označeny jako významné na základě biologických průzkumů a v procesu EIA.

Hodnocený záměr není v kontaktu s vysoce hodnotnými ekosystémy. V rámci biologického průzkumu byly vytipovány tři lokality, kde se z lokálního hlediska vyskytují cennější biotopy a kterým je tedy třeba věnovat pozornost. V biologickém průzkumu (Farkač 2016) jsou charakterizovány následovně:

- Most cca v km 66,100 (SO 203, most Dubeč) - Lesní a křovinná společenstva poměrně blízká přirozenému stavu, avšak v podrostu značně ruderalizovaná a obohacená o četné nitrofilní druhy (vliv splachů ze sousedního pole). Podél potoka jsou v úzkém pásu vyvinuty mokřadní vrby svazu *Salicion albae* s přechodem k olšinám svazu *Alnion incanae* a bylinné jejich lemy svazů *Geo-Alliarion* a *Aegopodion*. Vlivem terénních úprav koryta však dynamika toku neodpovídá přirozeným poměrům. Daný prostor je součástí úzkého západního výběžku PP Lítožnice.
- Most cca v km 73,100 (SO 208, most Kolovraty) - Charakteristické pro tento úsek jsou náletové dřeviny v různém stupni vývoje a zemědělské kultury. V okolí Říčanského potoka jsou vyvinuté příbřežní porosty dřevin. Poměrně pestrá směs společenstev s vazbou na podmáčené půdy v nivě

Říčanského potoka, obohacená o nitrofilní bylinná a křovinná společenstva. Vrbiny svazu *Salicion albae* (spíše fragmentární), s navazujícími vrbovými křovinami svazu *Salicion cinereae*. Někdejší vysokostébelné podmáčené louky (svaz *Calthion*) postupně zarůstají monodominantními porosty *Urtica dioica*, místy velmi rozsáhlými. Vlhčí místa obsadily druhově chudé rákosiny (svaz *Phragmition*), porosty chrastice (*Phalaridion*) a jejich lemy (svaz *Senecion fluviatilis*). Na ně místy navazují nitrofilní křoviny svazu *Aegopodio-Sambucion*, v mírném svahu nad nivou pak akátina (svaz *Chelidonio-Robinion*). Všechna uvedená společenstva dokumentují v podstatě degradovaný stav současné nivy a nejsou ochránářsky hodnotná. Jejich existence a plnění ekologických funkcí v krajině je však podmíněno přiměřenou čistotou a dynamikou Říčanského potoka.

- Most cca v km 75,7 (SO 210, most Kuří) - Charakteristická pro okolí mostu Kuří je převaha polních kultur, pouze v okolí Pitkovického potoka jsou vyvinuté příbřežní porosty dřevin. Vegetaci zde tvoří smíšený listnatý les, jehož struktura i složení jsou silně podmíněné lesnickou kulturou (v kontaktu s dotčeným úsekem např. liniová výsadba buku lesního aj. stanovištně nepůvodních dřevin). Vegetační doprovod potoka tvoří směs *Alnus glutinosa*, *Populus × canadensis*, *Padus avium* a *Robinia pseudoacacia*, která nahradila někdejší mokřadní vrbiny potočního luhu. Bohatě je vyvinuto nitrofilní patro a navazující bylinné a křovinné lemy (svazy *Geo-Alliarion*, *Aegopodion* a *Aegopodio-Sambucion*).

Hodnocený záměr se dostává do kontaktu s výše uvedenými biotopy a tím dojde k jejich ovlivnění. Je třeba upozornit na skutečnost, že migrační studie nehodnotí celkový dopad na biotopy, ale pouze skutečnost, zda nedojde k izolaci dílčí části biotopu.

Ochrana migrační průchodnosti je zajištěna následujícími migračními objekty:

- Údolí Říčanského potoka u Dubče - most v km 66,1 migrační objekt SO 203, most Dubeč, délka 242 m, výška 11 m,
- Údolí Říčanského potoka u Kolovrat – most v km 73,1 migrační objekt SO 208, most Kolovraty, délka 233 m, výška 8,6 m,
- Údolí Pitkovického potoka – most v km 75,7 migrační objekt SO 210, most Kuří, délka 227 m, výška 12 m.

U všech těchto migračních objektů je v návrhu opatření požadováno minimalizovat zásah do vodního toku a blízkých společenstev a ponechat co největší část podmostí v nezpevněném, přírodě blízkém stavu.

Z uvedeného je zřejmé, že překonání výše citovaných ekosystémů je realizováno pomocí velkých mostních estakád (délky přes 200 m a výšky cca 10 m), čímž je zajištěno zcela dostatečné migrační propojení dílčí částí biotopů.

Je možné konstatovat, že hodnocený záměr je dostatečně migračně průchozí pro lokálně významná společenstva rostlin, bezobratlých živočichů a drobných obratlovců.

Ze zpracované Rámcové migrační studie jednoznačně vyplývá, že hodnocený záměr je dostatečně průchozí pro všechny kategorie živočichů (včetně kategorie A). Rámcová migrační studie potvrdila předchozí koncepci řešení migrační průchodnosti záměru. Pouze v km 66,95, kde je navržen biomost (SO 223) pro převedení živočichů a lokálního biokoridoru, není z pohledu současných pravidel pro navrhování ekoduktů realizace tohoto objektu nezbytná.

Fragmentace krajiny

Dle metodické příručky Hodnocení fragmentace krajiny dopravou (Anděl a kol., 2005), se hodnocení fragmentace krajiny provádí nejdříve zhodnocením výchozí kvality území z hlediska fragmentace a následně se vyhodnotí vliv záměru na nefragmentované oblasti dopravou (UAT).

Nefragmentované oblasti dopravou (UAT) jsou polygony ohraničené silnicemi o intenzitě dopravy vyšší než 1000 vozidel/den, jejichž rozloha je větší než 100 km².

Na základě vymezení polygonů UAT lze konstatovat, že navrhovaný záměr nebude mít vliv na žádný z vymezených polygonů UAT. Jedná se o příměstskou krajinu hlavního města s významným podílem zemědělské půdy, která je již v současné době rozčleněna většími dopravními stavbami a jednotlivými sídly. Z tohoto důvodu také tato oblast není z hlediska výskytu a migrace velkých savců velmi významná.

Zmírnění negativních účinků fragmentace krajiny je obecně dáno vhodným výběrem trasy SOKP 511 a především realizací dostatečného počtu migračních objektů odpovídajících parametrů (mostní objekty apod.) pro různé druhy živočichů.

D. I. 7. 2 Vlivy na flóru

Jak již bylo uvedeno dříve, zájmové území je tvořeno především zemědělsky využívanou plochou, která je místy přerušena úzkými remízky a v minulosti cíleně vysazenými alejemi, příp. stromořadími podél stávajících polních cest. Přírodně cennějšími územími jsou pak údolí Říčanského a Pitkovického potoka.

Pro řešené území bylo zpracováno biologické hodnocení (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016), které vycházelo z přírodovědných průzkumů realizovaných v letech 2015 a 2016. Toto hodnocení potvrdilo výskyt běžných druhů (viz výčet pozorovaných druhů v jednotlivých lokalitách v příloze č. 10 dokumentace EIA).

Ve zkoumaném území se vyskytují převážně ruderalní a segetální rostlinná společenstva, pouze podél drobných vodních toků je vyvinuta lesní a křovinná vegetace, také však bez vzácnějších a ohrožených syntaxonů. Spektrum zjištěných taxonů odpovídá charakteru jednotlivých lokalit, způsobům a míře využívání území, místy také poměrně častému narušování prostředí. Jedná se o běžné luční, mokřadní, ruderalní, méně pak i lesní a křovinné druhy. Žádný ze zjištěných taxonů není chráněn stávajícími právními normami ani není evidován v Červeném seznamu cévnatých rostlin České republiky (Grulich, 2012).

Vliv záměru na flóru je možné hodnotit jako akceptovatelný za předpokladu dodržení opatření zmíněných v dokumentaci EIA (viz kap. B. I. 6., resp. D. IV.).

Lesní porosty

Navrhovaný záměr si podle aktuálního záborového elaborátu (RIGES s.r.o., listopad 2012 a RIGES s.r.o., září 2014) vyžádá zábor PUPFL o celkové výměře trvalého záboru 1,25 ha a 0,03 ha dočasného záboru. Zábor ploch PUPFL tvoří 0,72 % z celkového záboru ploch stavbou SOKP 511.

V případě lesních porostů v okolí tunelu Dubeč, dojde k přerušení souvislého lesního pozemku v jeho okrajové části. Tunel je navržen hloubený, tudíž dojde k odstranění stávajícího pokryvu. Narušení souvislosti může pro porost znamenat ohrožení jeho ekologické stability narušením porostního pláště a tím také statické stability lesa s možným negativním dopadem nejen na nově vzniklé okraje, ale i na celý komplex lesa. Celistvý porost zmírňuje nárazy větru, škodlivé účinky slunečního záření a zadržuje v lese vlhkost. Bezprostředně po realizaci stavby bude tunel znovu ozeleněn, výsadba na tunelu a v jeho okolí

postupně zaplní vzniklý průsek a v budoucnu zajistí celistvost porostu a zakomponování stavby do okolní krajiny.

Lesní pás podél Solné stezky bude dotčen pouze ve své okrajové části stavbou MÚK Lipany. Trvalý zábor PUPFL je z pohledu celkové rozlohy porostů zanedbatelný.

Na všech dotčených lesních pozemcích budou stavební práce prováděny co nejšetrněji k okolním ponechaným lesním porostům, nezbytné je vyhnout se zbytečnému kácení v okolí tělesa záměru.

Vliv záměru na lesní porosty je možné hodnotit jako akceptovatelný za předpokladu dodržení opatření zmíněných v dokumentaci EIA.

Dřeviny rostoucí mimo les

Na území předmětného záměru byl v roce 2016 proveden dendrologický průzkum (Ing. František Moravec, listopad 2016; příloha č. 14 předkládané dokumentace EIA). V dotčeném území byly posouzeny lokality s výskytem dřevin rostoucích mimo les, které jsou ve střetu s trasou SOKP 511. Jednalo se o porosty podél periodických vodotečí, souvislé břehové porosty větších vodních toků (Říčanský a Pitkovický potok), remízy, stromořadí a aleje podél stávajících komunikací.

Průzkum byl proveden pro celkem 49 lokalit, přičemž byly hodnoceny základní dendrologické charakteristiky jako obvod stromu, výška, zdravotní stav, vitalita a sadovnická hodnota.

Podrobné výsledky dendrologického průzkumu jsou uvedeny v tabulkové části přílohy č. 14 předkládané dokumentace EIA.

Z dendrologického průzkumu vyplynulo, že největší střety záměru SOKP 511 jsou na křížení s cestami a komunikacemi s výsadbami starých ovocných alejí, které mají zhoršenou vitalitu i zdravotní stav. Více méně přirozený charakter má doprovodná zeleň Říčanského a Pitkovického potoka se zapojeným stromovým a keřovým patrem. Hodnotná zeleň se vyskytuje i na části tzv. solné stezky, kde ale část záboru nebude představovat mimolesní zeleň, ale PUPFL.

V dalším stupni projektových příprav bude upřesněn rozsah kácení dřevin rostoucích mimo les v souvislosti se stavbou SOKP 511 a budou navrženy adekvátní náhradní výsadby. Součástí stavby SOKP 511 jsou sadové úpravy SOKP 511 i navazující rozsáhlé plochy zelených pásů (cca 477 000 m²). Právě v rámci těchto rozsáhlých ploch bude mj. možné realizovat uložené náhradní výsadby.

V souvislosti s dotčením dřevin rostoucích mimo les je v dokumentaci EIA navržena řada opatření (viz kap. B. I. 6., resp. D. IV.). Za předpokladu dodržení těchto opatření je možné hodnotit vliv záměru na dřeviny rostoucí mimo les jako přijatelný.

Vegetační úpravy SOKP 511

V rámci ozelenění trasy SOKP 511 jsou kromě vlastních sadových úprav podél komunikace SOKP 511 navrženy i rozsáhlé vegetační pásy o rozloze cca 477 000 m² (celkově 18 vegetačních pásů).

Účelem vegetačních pásů je odclonění komunikace SOKP 511 od obytné zástavby, začlenění stavby do okolní krajiny (tj. snížení vlivu na krajinný ráz) a zajištění návaznosti prvků ÚSES.

Z hlediska vegetačních úprav byla speciální pozornost věnována především ozelenění na západ a jihozápad od Nové Dubče, kde jsou lokalizovány nejmohutnější vegetační úpravy v rámci trasy SOKP 511. Zvýšený důraz byl kladen také na průchod pozůstatky kultivované barokní krajiny v okolí vesnické památkové zóny vyhlášené městské části Praha – Královice (cca km 68,750 - 70,750).

Podrobný popis vegetačních pásů včetně jejich plošného rozsahu je uveden v tabulce níže.

Tabulka 79 Rozsah zelených pásů podél SOKP 511

	Staničení v km	Plocha veg. pásu	Lokalizace	Popis
		m ²		
pás 1	64,00 - 64,30	16 564	Západně od obytné zástavby Nové Dubeče.	Jednostranný zelený pás.
pás 2	64,30 - 65,60	89 296	Pás nacházející se západně až jižně od obytné zástavby Nové Dubče.	Soubor na sebe navazujících vegetačních pásů na zemních valech.
pás 3	64,10 - 64,50	31 347	Západně od obytné zástavby Nová Duběč na západní straně mimoúrovňové křižovatky Duběč, podél Štěrboholské radiály.	Jednostranný pás složený z šesti na sebe navazujících částí.
pás 4	65,60 - 65,80	3 890	U křížení trasy SOKP 511 s přeložkou komunikace Ke Křížkám.	Jednostranný pás.
pás 5	66,15 - 66,35	23 959	Údolí říčanského potoka východně od obce Duběč. Pás mezi Říčanským potokem a komunikací Duběč - Koloděje.	Oboustranný zelený pás.
pás 6	66,40 - 66,63	17 035	Jižně od komunikace Duběč - Koloděje, na východním okraji lesního komplexu v prostoru tunelu Duběč.	Ozelenění prostoru nad tunelem Duběč.
pás 7	66,95 - 67,00	1 622	Jižně od lesního pásu na zemědělských pozemcích na vyvýšeném hřebetu směr (východ - západ).	Zelený pás přes migrační objekt.
pás 8	67,00 - 68,03	28 612	Východně od vrchu Jankov.	Jednostranný zelený pás složený ze 2 částí.
pás 9	68,20 - 68,75	10 704	Severovýchodně od obce Netluky.	Jednostranný zelený pás.
pás 10	68,75 - 69,85	32 875	Jihovýchodně od obce Netluky.	Převážně jednostranný zelený pás dělený na 2 hlavní části.
pás 11	69,85 - 71,50	34 385	Jihozápadně od městské části Praha - Královice.	Jednostranný zelený pás složený ze 2 částí.
pás 12	71,50 - 71,90	19 766	Úsek před mimoúrovňovou křižovatkou Říčany, severovýchodně od městské části Praha - Kolovraty.	Oboustranný zelený pás.
pás 13	71,90 - 72,40	9 568	Mimoúrovňová křižovatka Říčany, severovýchodně od městské části Praha - Kolovraty.	Jednostranný zelený pás podél MÚK Říčany.
pás 14	72,25 - 72,50	13 910	Jižní okraj MÚK Říčany.	Členitý vegetační pás, který se skládá ze 2 částí.
pás 15	71,95 - 72,20	11 425	Mimoúrovňová křižovatka Říčany, severovýchodně od městské části Praha - Kolovraty.	Zelený pás rozdělený na 2 části.
pás 16	73,20 - 74,64	56 797	Jihozápadně od Kolovrat.	Oboustranný zelený pás.
pás 17	74,64 - 75,60	41 129	Úsek komunikace mezi mimoúrovňovou křižovatkou Lipany a mostem Kuří.	Oboustranný zelený pás.

	Staničení v km	Plocha veg. pásu	Lokalizace	Popis
		m ²		
pás 18	75,95 - 76,57	33 924	Jihozápadně od zástavby obce Kuří.	Oboustranný zelený pás složený z 5 částí.
Celkem	Hl. m. Praha	401 755 m ²		
	Středočeský kraj	75 053 m ²		

Zdroj: Dokumentace pro územní řízení „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“, Koordináční situace, měřítko 1 : 2 000 (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014)

Z hlediska návrhu druhové skladby dřevin pro ozelenění vegetačních pásů podél komunikace se vycházelo z potencionální vegetace zájmového území, z dendrologického průzkumu a z charakteristiky stanoviště jako je např. mikroklima nebo zamokření. Zásadní význam na volbu dřevin má i krajina v zájmovém území, která se vyznačuje převahou zemědělské půdy. Do výsadeb jsou doporučeny původní domácí dřeviny.

V souvislosti s realizací výše uvedených vegetačních pásů lze konstatovat, že dojde k lepšímu začlenění tělesa komunikace do okolní krajiny, odclonění zástavby či dalších prvků v území od navržené komunikace a také výraznému zvýšení podílu zeleně v krajině a hlavně dojde také ke kompenzaci a odclonění šíření exhalací z provozu na SOKP 511. Rozsah navržených vegetačních úprav lze hodnotit jako adekvátní velikosti hodnocené stavby.

D. I. 7. 3 Vlivy na ekosystémy

Dle Katalogu biotopů ČR (editor Chytrý a kol., 2000) lze plochy dotčené záměrem v převážné míře zařadit do kategorie X2 – Intenzivně obhospodařovaná pole. Biodiverzitně cennějšími ekosystémy jsou pak především údolí Říčanského a Pitkovického potoka, která jsou charakteristická svahy s vzrostlou zelení, která se místy rozšiřuje do souvislejšího lesního porostu, případně výskytem travnatých ploch.

Dle Katalogu biotopů je údolí Říčanského potoka v místě křížení s SOKP 511 u Kolovrat zahrnuto do M1.7 Vegetace vysokých ostřic s navazujícími T1.6 Vlhká tužebníková lada. Místo křížení s Pitkovickým potokem náleží k L2.2 Údolní jasanovo-olšové luhy. V místě křížení SOKP 511 a Říčanského potoka u PP Lítožnice není žádný přírodně cennější biotop vymezen.

Záměr SOKP 511 bude realizován převážně na zemědělských pozemcích. Hodnotnější ekosystémy se nacházejí v místech křížení stavby s vodními toky, příp. s lesním porostem. Zájmové území však rozhodně nelze považovat za prostředí přirozené. Hodnocené území je značně ovlivněné antropogenní činností.

Podrobnější popis cennějších ekosystémů je uveden v rámci biologického hodnocení (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016) a je rovněž uveden výše v této kapitole v rámci posouzení vlivů na migraci živočichů. Z tohoto důvodu není popis ekosystémů zde uveden.

Realizací mostních objektů dojde v oblasti podmostí k odstranění stávajících porostů, nicméně po dokončení stavby budou tyto prostory řešeny přírodě blízkým způsobem. V okolí zůstane dostatečné množství stávající zeleně, dá se proto předpokládat i vliv přirozené obnovy prostředí a v souvislosti s navrženými přírodě blízkými úpravami podmostí i obnovení spojitost i funkčnost ekosystému.

Toto potvrzují i výsledky Rámcové migrační studie (EVERNIA, listopad 2016), dle kterých lze konstatovat, že zásahem do ekosystémů, resp. biotopů, nedojde k izolaci dílčích částí biotopů.

Vliv záměru na ekosystémy je tedy možné hodnotit jako přijatelný.

D. I. 7. 4 Vlivy na soustavu NATURA 2000

V řešeném území se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast. Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Blatov a Xaverovský háj. Uvedená lokalita je vzdálena cca 4 km severozápadně od trasy SOKP 511.

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, č. j. 158551/2016/KUSK ze dne 31. 10. 2016 nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Dané stanovisko se týká úseku trasy záměru SOKP 511, který se nachází v k. ú. Říčany u Prahy, Kuří u Říčan a Nupaky.

Dle vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí sp. zn. S-MHMP 1880851/2016 OCP ze dne 21. 11. 2016 nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Dané vyjádření se týká úseku trasy záměru SOKP 511, který se nachází na území hl. města Prahy.

Závěr

Posuzovaný záměr je z hlediska vlivu na flóru, faunu a ekosystémy akceptovatelný (při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6., resp. podmínek uvedených v kapitole D. IV.). Vlivy na lokality NATURA 2000 byly vyloučeny.

D. I. 8. Vlivy na krajinu

D. I. 8. 1 Vlivy na krajinný ráz

Detailní vyhodnocení vlivu navrhovaného záměru na jednotlivé identifikované znaky a charakteristiky krajinného rázu je součástí posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016). Toto posouzení tvoří samostatnou přílohu č. 9 předkládané dokumentace EIA.

Podstatným krokem při posuzování vlivu plánovaného záměru na krajinný ráz, vizuální a estetické charakteristiky území je posouzení vlivu navrhovaného záměru na zákonná kritéria krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V úvahu byla vzata následující zákonná kritéria krajinného rázu hlediska:

- Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky
- Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky
- Vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ)
- Vliv na významné krajinné prvky (VKP)
- Vliv na kulturní dominanty
- Vliv na estetické hodnoty
- Vliv na harmonické měřítko krajiny
- Vliv na harmonické vztahy v krajině

Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky

Ráz krajiny v potenciálně dotčených krajinných prostorech se vyznačuje znaky a hodnotami přírodní charakteristiky krajinného rázu, které byly identifikovány v celém území, převážně v okolí liniových prvků vodních toků. Vliv navrhovaného záměru je z hlediska zásahu do těchto identifikovaných přírodních hodnot hodnocen nejčastěji jako slabý nebo středně silný a nebude tedy představovat zásadnější negativní vliv. Žádný z identifikovaných znaků a hodnot přírodní charakteristiky není možno klasifikovat jako jedinečný v rámci regionu nebo státu s výjimkou Litožnických rybníků, jejich břehových porostů a přilehlých luk. Vliv navrhovaného záměru na tento znak je z hlediska krajinného rázu klasifikován jako středně silný.

Nejintenzivněji tedy bude zásah pociťován v místech křížení navrhované stavby s vodními toky, na ně vázané zeleně a pozůstatky kultivované krajiny (z hlediska přírodní charakteristiky se projevující nejzřetelněji alejovými porosty). Dále bude záměr zasahovat do některých drobnějších krajinných prvků v koridoru trasy stavby a bude mít převážně slabý až středně silný vliv na konfiguraci terénu v jednotlivých potenciálně dotčených krajinných prostorech (dále jen „PDoKP“).

V souhrnu lze vliv navrhovaného záměru na přírodní hodnoty považovat za středně silný.

Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky

V zájmovém území můžeme identifikovat řadu hodnot kulturní a historické charakteristiky. Žádná z těchto hodnot se však nevyznačuje jedinečnou cenností v rámci regionu nebo státu. Vliv záměru na identifikované znaky kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu je v převážné většině PDoKP klasifikován jako žádný s výjimkou prostoru B.2. – Jankov a B.3. – Královice – Netluky. V těchto dvou prostorech můžeme identifikovat převážně středně silný vliv na znaky spojené s částečně dochovaným obrazem kultivované kulturní (barokní) krajiny. Vliv na ostatní znaky v těchto dvou PDoKP je však rovněž hodnocen jako žádný. Zásadní dopady na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky vlivem navrhovaného záměru tedy nelze předpokládat. Navrhovaná stavba se přímo nedotkne převážné většiny identifikovaných prvků.

Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky lze tedy klasifikovat jako slabý.

Vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ)

Trasa navrhovaného záměru přímo zasahuje do jednoho maloplošného zvláště chráněného území, kterým je PP Litožnice. Uvedenou PP trasa navrhovaného záměru kříží v jejím západním výběžku. Koridor Říčanského potoka bude záměr překonávat středně velkým mostním objektem (délka přemostění 242,2 m, výška max. 11 m). Zásah do identifikovaných znaků a hodnot přírodní, kulturní a historické a vizuální charakteristiky související s PP Litožnice je klasifikován maximálně jako středně silný. Při respektování navržených doporučení pro minimalizaci negativního dopadu navrhované trasy na krajinný ráz navržených v posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016), které jsou rovněž uvedeny v kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA, bude negativní ovlivnění tohoto ZCHÚ z hlediska krajinného rázu minimalizováno.

Na hranici potenciálně dotčeného krajinného prostoru (dále jen „PDoKP“) A.1. – Nová Dubeč se nachází přírodní památka Počernický rybník (cca 400 m od trasy záměru). Tato přírodní památka je od trasy navrhovaného záměru odstíněna jednak konfigurací terénu, ale také vegetací, která lemuje trať č. 011 Praha – Kolín. Vzhledem k výše uvedenému se v souvislosti s ochrannou krajinného rázu nepředpokládá jakékoli negativní ovlivnění této přírodní památky.

V blízkosti PDoKP B.2. - Jankov se nachází přírodní památka Rohožník - lom v Dubči. Vzhledem k předmětu ochrany a vzdálenosti od trasy navrhovaného záměru (cca 1000 m) nebude tato přírodní památka z hlediska krajinného rázu nijak dotčena.

Na hranici PDoKP B.3. – Královice - Netluky se nachází přírodní památka Obora v Uhříněvsi. Vzhledem ke vzdálenosti od trasy navrhovaného záměru (cca 1100 m) nebude tato přírodní památka z hlediska krajinného rázu nijak dotčena.

Na východní hranici PDoKP B.4. – Nedvězí - Kolovraty se nachází přírodní rezervace Mýto. Předmětem ochrany této přírodní rezervace (dále jen „PR“) je údolí Rokytky s přirozeně zalesněnými svahy a údolními loukami - jedná se o krajinářsky významný celek. Vzhledem ke vzdálenosti od trasy navrhovaného záměru (cca 800 m) se předmět ochrany této PR neprojevuje v krajinné scéně. Z hlediska navrhovaného záměru je navíc PR odstíněna z velké části doprovodnou linií zelené ulice Málkovské. Na základě výše uvedeného se v souvislosti s ochrannou krajinného rázu nepředpokládá negativní ovlivnění PR trasou navrhovaného záměru.

Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Blatov a Xaverovský háj. Uvedená lokalita je vzdálena cca 700 m severovýchodně od PDoKP A.1. – Nová Dubeč. Záměr nebude mít z hlediska krajinného rázu na tuto lokalitu žádný vliv.

Vliv na zvláště chráněná území lze vzhledem k výše uvedenému souhrnně klasifikovat jako slabý.

Vliv na významné krajinné prvky (VKP)

V zájmovém území se nachází řada VKP ze zákona. Především se jedná o vodní toky, údolní nivy, rybníky a lesní enklávy.

V potenciálně dotčených krajinných prostorech se nachází také některé registrované VKP. Konkrétně se jedná o Nádrže v opuštěném hliníku, které jsou lokalitou obojživelníků a Zarostlý úvoz v poli s ovocnými stromy a duby (PDoKP C.2. - Lipany). Dále se jedná o registrované VKP v PDoKP C.3. – Údolí Pitkovického potoka. Konkrétně se jedná o Údolí Pitkovického potoka, břehové porosty, louky a porosty na stráních - uznaná bažantnice, jehož plochou trasa navrhovaného záměru prochází. Dále se v PDoKP C.3. – Údolí Pitkovického potoka nachází tyto VKP: Zarostlá polní cesta, Polní cesta s alejí ovocných stromů a bohatým bylinným patrem údolí Pitkovického potoka, Protierozní mez doplněná vegetací dubu, šípku a ovocných stromů a Doprovodný porost periodické vodoteče v polích s vegetací jasanu, vrby a akátu.

Souhrnný vliv na identifikované VKP je klasifikován jako středně silný. K této klasifikaci bylo přistoupeno vzhledem ke skutečnosti, že trasa prochází koridory některých vodních toků identifikovaných v potenciálně dotčených krajinných prostorech a údolními nivami Říčanského a Pitkovického potoka.

Vliv na kulturní dominanty

V zájmových PDoKP v rámci celé trasy se nachází několik kulturních dominant. Mezi nejvýznamnější se z hlediska významu řadí Kostel sv. Markéty (exponované místo krajinného rázu viditelné z PDoKP B.2. – Jankov a B.3. – Královice – Netluky), dochovaný obraz kultivované kulturní (barokní) krajiny (PDoKP B.2. – Jankov a B.3. – Královice – Netluky) a Tvrz Královice (B.3. – Královice – Netluky). Tyto kulturní dominanty mají z hlediska krajinného rázu pozitivní projev.

Výraznou kulturní dominantou je také železniční trať Benešov u Prahy – Praha-Vršovice (trať č. 221), která vede po rozhraní mezi PDoKP B.4. – Nedvězí – Kolovraty a PDoKP C.1. – Údolí Říčanského potoka. Tato kulturní dominantu se vyznačuje neutrálním projevem a vlivem zprovoznění záměru dojde k posílení jejího neutrálního projevu, jelikož se bude výrazně tyčit nad jižním portálem tunelu Na Vysoké.

Ze siluet průmyslových areálů Říčan se nejvýrazněji projevuje administrativní budova čp. 1623/14 přilehlá k ulici Černokostelecké a Přátelství. Tato kulturní dominanta se vyznačuje negativním projevem. Samostatná stavba nebude mít vliv na administrativní budovu č.p. 1623/14 a průmyslové areály přilehlé k ulici Černokostelecká a Přátelství. V kumulaci však může navrhovaná stavba spolu s těmito znaky posilovat negativní projev.

Vzhledem ke skutečnosti, že je zásah do kulturních dominant hodnocen maximálně jako středně silný, převážně však jako žádný, lze konstatovat, že bude souhrnný vliv na kulturní dominanty při respektování navržených doporučení pro minimalizaci negativního dopadu navrhované trasy na krajinný ráz hodnocen jako slabý. Doporučení pro minimalizaci negativního dopadu navrhované trasy na krajinný ráz jsou součástí kapitoly 9 Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016) a jsou rovněž uvedena v kapitole D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Vliv na estetické hodnoty

Trasy dálnic se zářezy, náspy, mosty, tunely a nezbytnými doprovodnými stavbami mají vzhledem ke své dimenzi vždy vliv na estetické hodnoty území, harmonické měřítko a vztahy v krajině.

Z hlediska vlivu na estetické hodnoty je důležitá skutečnost, že je trasa navrhovaného záměru vedena v maximální možné míře mimo esteticky hodnotné lokality. Přesto se záměr v některých místech v rámci celé délky trasy dostává do konfliktu s esteticky hodnotnými částmi krajiny. Konkrétně se jedná především o znaky nacházející se v místech křížení s vodními toky (např. vysoká hustota přírodních prvků evokující přírodě blízký charakter prostoru či výrazné uplatnění přírodních prvků v rámci scenérie) a výraznými údolími (např. specifická konfigurace terénu). Dále se jeví částečně problematicky zasazení koridoru trasy do pozůstatků kultivované kulturní (barokní) krajiny (např. dochovaná struktura lánů orné půdy s tradičním členěním polními cestami a alejemi). V lokalitě na východ od Dubče záměr kříží přírodní park Říčanka. Vliv na estetické hodnoty je proto hodnocen jako středně silný.

Vliv na estetické hodnoty v PDoKP bude výrazně zmírněn při respektování navržených doporučení pro minimalizaci negativního dopadu navrhované trasy na krajinný ráz, která jsou součástí kapitoly 9 Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016) a jsou rovněž uvedena v kapitole D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Vliv na harmonické měřítko a vztahy v krajině

Posuzovaný záměr se nachází v lokalitě, kde je harmonické měřítko často narušováno velkoplošnou strukturou otevřených ploch polností a především velmi hustou sítí vedení VVN. Vztahy v krajině ovlivňuje samotné umístění lokality v rámci okrajové části Prahy. Projevy harmonického měřítka a vztahů v krajině se částečně projevují stejně jako u estetických hodnot především u znaků identifikovaných v rámci koridorů vodních toků, výrazných údolí a prostorů s pozůstatky kultivované kulturní (barokní) krajiny. I v těchto místech je však v naprosté většině harmonické měřítko narušeno trasami vzdušného vedení VVN, mnohdy i rozličnými stavbami, které narušují charakter krajinného rázu daných PDoKP.

Vzhledem k dosavadnímu stavu území bude mít navrhovaný záměr na harmonické měřítko a vztahy v krajině slabý vliv až středně silný vliv.

Vznik nové charakteristiky území

Výstavbou navrhovaného záměru dojde ke změně charakteristiky dotčeného území a částečné změně charakteristiky blízkého okolí. Z hlediska dosavadních vztahů a rámce území tedy může dojít k

částečnému snížení některých hodnot krajinného rázu, které může být při respektování navržených sadových úprav a vegetačních pásů velmi dobře kompenzováno. Zapojení záměru do krajinné struktury mohou výrazně napomoci také navržená doporučení pro minimalizaci negativního dopadu navrhované trasy na krajinný ráz, která jsou součástí kapitoly 9 Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016). Tato opatření jsou rovněž součástí kap. D. IV. předkládané dokumentace EIA.

Souhrnná tabulka vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu je uvedena níže:

Tabulka 80 Tabulka vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu

Zákonná kritéria krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů	Vliv navrhovaného záměru
Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky	Středně silný
Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky	Slabý
Vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ)	Slabý
Vliv na významné krajinné prvky (VKP)	Středně silný
Vliv na kulturní dominanty	Slabý
Vliv na estetické hodnoty	Středně silný
Vliv na harmonické měřítko krajiny	Slabý až středně silný
Vliv na harmonické vztahy v krajině	Slabý až středně silný

Zdroj: Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016)

Závěr

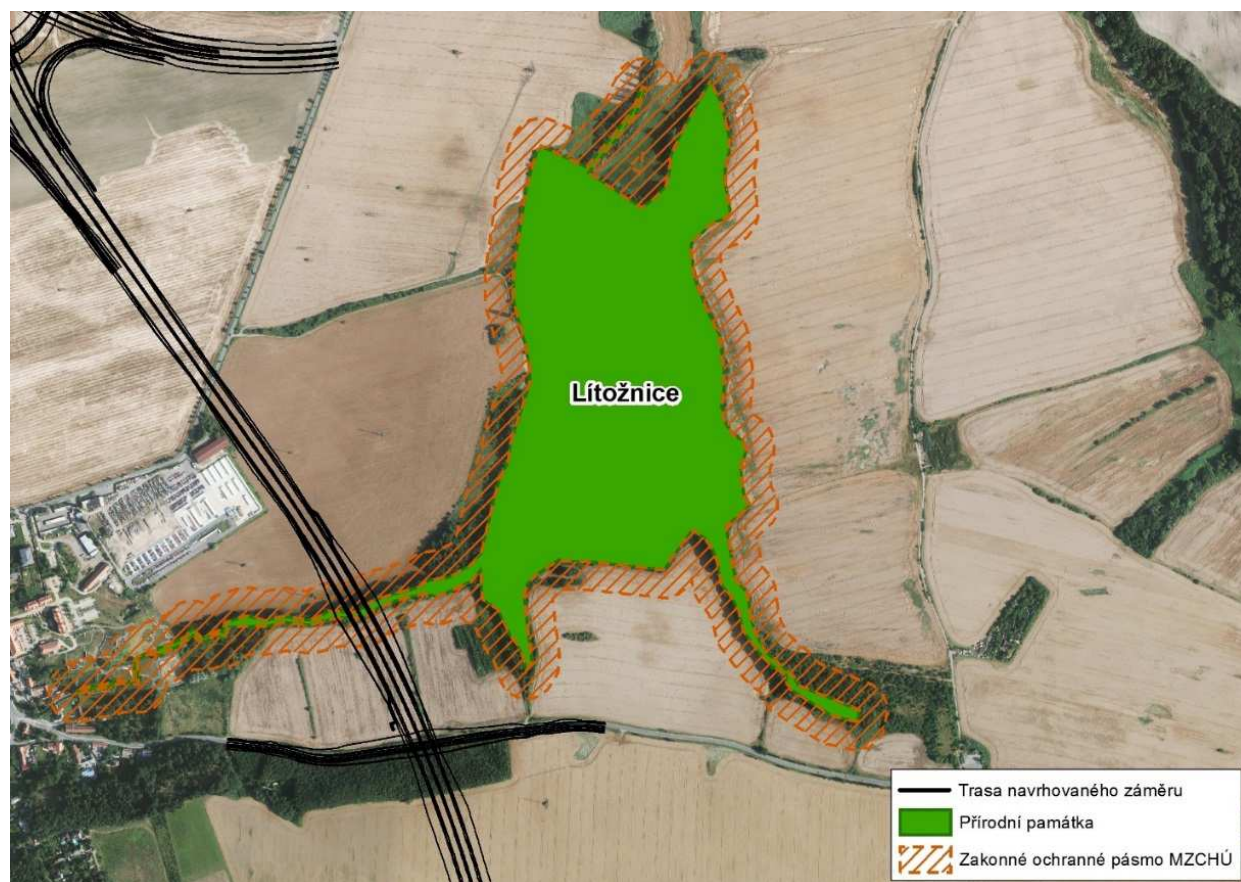
Plánovaný záměr SOKP 511 je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska ochrany krajinného rázu je navrhovaný záměr při zohlednění navržených opatření v dokumentaci EIA hodnocen jako únosný.

D. I. 8. 2 Vlivy na zvláště chráněná území a přírodní parky

Vlivy na zvláště chráněná území

Trasa navrhovaného záměru okrajově zasahuje do zvláště chráněného území – přírodní památky Lítožnice - vyhlášeného podle § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, které kříží v jeho západním výběžku (údolí Říčanského potoka). Půdorysný průmět trasy SOKP 511 s vyhlášenou přírodní památkou Lítožnice představuje cca 0,1 ha z celkové rozlohy 27,99 ha této přírodní památky. Záměrem bude dotčeno rovněž ochranné 50 m pásmo této přírodní památky.

Z výše uvedených důvodů se zpracovatel dokumentace EIA věnuje dále v textu podrobnému vyhodnocení vlivu záměru SOKP 511 na přírodní památku Lítožnice.

Obrázek 21 Vymezení přírodní památky Lítožnice a jejího ochranného pásma ve vztahu ke stavbě SOKP 511

Zdroj: WMS AOPK ČR, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Podkladová mapa: © TopGis, s.r.o.

V následujícím textu je na základě předloženého technického řešení, které vychází z projektové dokumentace pro územní řízení, uvedeno komplexní vyhodnocení vlivu posuzované stavby SOKP 511 na přírodní památku Lítožnice, a to jak pro fázi výstavby záměru, tak i pro fázi provozu záměru.

Posouzena je skutečně široká škála možných vlivů záměru SOKP 511 na tuto přírodní památku. Jedná se zejména o vlivy na povrchové vody, podzemní vody, horninové prostředí, půdy, flóru, faunu a ekosystémy, akustickou situaci a světelné znečištění.

Standardně bývá toto hodnocení včleněno do ostatních kapitol D. I. dokumentace EIA. V daném případě se však zpracovateli dokumentace EIA jevílo účelné předložit v rámci této kapitoly souhrnné hodnocení vlivu záměru na jednotlivé složky ŽP ve vztahu k PP Lítožnice.

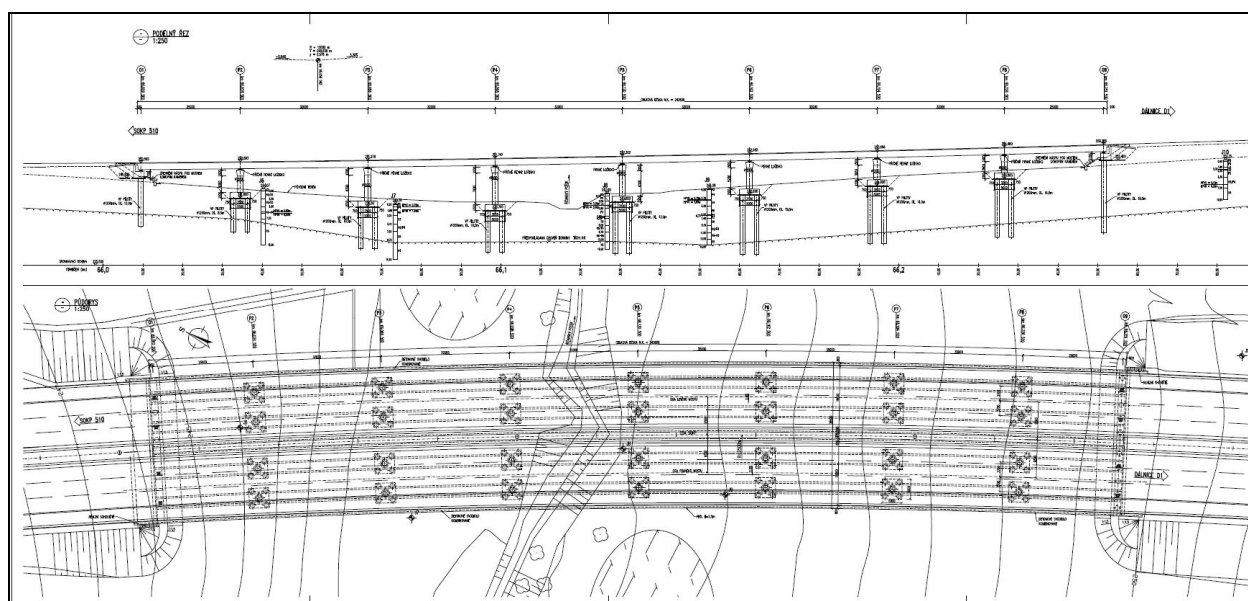
Ve vztahu k možnému ovlivnění přírodní památky Lítožnice byla speciální pozornost věnována i potenciálním kumulativním vlivům stavby SOKP 511 ve spojitosti s plánovanou stavbou I/12 Běchovice – Úvaly. Tato stavba je navržena severně od této přírodní památky a prochází v blízkosti hranice ochranného pásma PP Lítožnice. Pro účely posouzení kumulativních vlivů obou plánovaných liniových staveb (SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly) byla mj. zpracována samostatná studie Kumulace vlivů staveb Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Lítožnice (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016), která tvoří samostatnou přílohu č. 12 dokumentace EIA.

Posouzení předloženého technického řešení přechodu trasy přes PP Litožnice

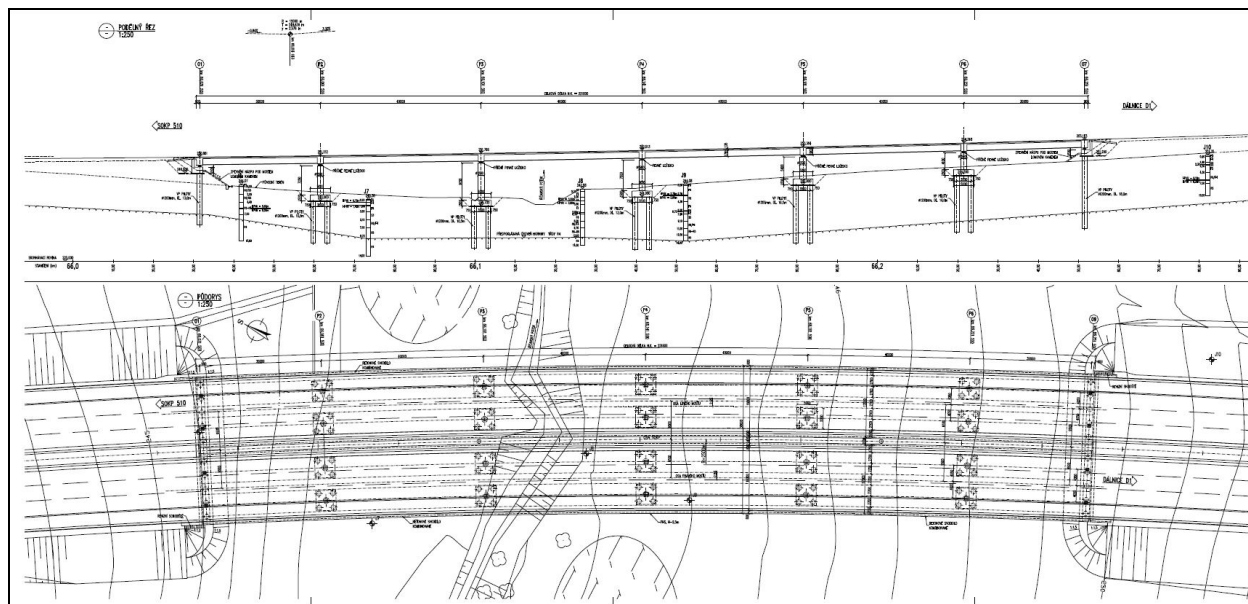
Přírodní památka Litožnice, resp. Říčanský potok je překonávána navrženým mostním objektem délky 242,2 m (SO 203, most Dubeč, cca v km 66,000 – 66,243 trasy SOKP 511), který je v aktuální projektové dokumentaci pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014) řešen ve dvou technických variantách:

Varianta A: Dvoutrámová nosná mostní konstrukce z monolitického dodatečně předpjatého betonu o 8 mostních otvorech a 7 mostních pilířích (dále jen „Most s osmi mostními otvory“)

Varianta B: Ocelobetonová konstrukce z podélných ocelových nosníků spřažených s monolitickou železobetonovou deskou o 6 mostních otvorech a 5 mostních pilířích (dále jen „Most s šesti mostními otvory“)

Obrázek 22 Most Dubeč (SO 203) – technické řešení - varianta A

Zdroj: Dokumentace pro územní řízení „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“ (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014); výřez z výkresu v měřítku 1 : 5 000

Obrázek 23 Most Dubeč (SO 203) – technické řešení - varianta B

Zdroj: Dokumentace pro územní řízení „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“, (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014); výřez z výkresu v měřítku 1 : 5 000

V rámci posouzení vlivu navrženého technického řešení přechodu trasy přes PP Litožnice byly hodnoceny obě varianty technického řešení mostního objektu přes Říčanský potok. Tyto varianty jsou z hlediska dopadů na jednotlivé složky životního prostředí v rámci přírodní památky Litožnice (vč. jejího ochranného pásma) v řadě aspektů téměř srovnatelné, jak dokládá i následující text.

Posouzení a analýza možného ovlivnění vychází z jednotlivých odborných studií, které byly pro účely dokumentace EIA zpracovány (např. Rámcová migrační studie; Vyhodnocení vlivů na vodní útvary; Kumulace vlivů staveb Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Litožnice; Biologický průzkum nebo Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz).

Vlivy na PP Litožnice, resp. Říčanský potok byly hodnoceny na podkladě geodetického zaměření toku ve vztahu k posuzovanému záměru SOKP 511.

Vlivy na povrchové vody

Mostní pilíře ve variantě A (most s osmi mostními otvory) i B (most s šesti mostními otvory) se nacházejí v blízkosti břehové hrany Říčanského potoka. Velikost mostního otvoru v místě průchodu Říčanského potoka je 30 m ve variantě A a 40 m ve variantě B.

Z hlediska vlivu na povrchové vody se mírně příznivější jeví předložený návrh mostní konstrukce ve variantě A, neboť vzhledem k rozmístění mostních pilířů a jejich základů představuje menší zásah do břehové hrany toku. Ani jedna z variant technického návrhu mostu se však nejvíce jeví jako zcela bezkonfliktní.

Z uvedeného důvodu je zpracovatelem dokumentace EIA navrženo opatření v podobě oddálení mostních pilířů, vč. jejich základů, a to do vzdálenosti 20 m od břehové hrany. Vznikne tak dostatečně velký mostní otvor, který umožní bezkonfliktní křížení Říčanského potoka se stavbou SOKP 511 a také minimalizaci možného ovlivnění samotného potoka v době zakládání a stavby mostních pilířů. Současně se zlepší migrační prostupnost podél břehů pro živočichy, kteří mají přímou návaznost na vodní tok.

V projektové dokumentaci tak bude třeba původní technický návrh mostní konstrukce optimalizovat ve vztahu k výše uvedenému opatření. Toto opatření je součástí kapitoly D. IV. dokumentace EIA.

Na mostním objektu jsou v obou variantách technického řešení mostní konstrukce osazeny protihlukové stěny, které mj. zabrání rozstřiku solí při zimní údržbě mimo komunikaci a tím možnému zasolení vod v Říčanském potoce, resp. soustavě přilehlých rybníků a současně i možného světelného ovlivnění této přírodní památky projíždějícími vozidly v noční době.

Odvodnění stavby SOKP 511 v prostoru PP Lítožnice

Odvodnění stavby SOKP 511 v místě přechodu přes PP Lítožnice, resp. v jejím okolí je navrženo přes kaskádu podzemních retenčních nádrží, které budou umístěny v polích mezi podporami mostu SO 203 Dubeč. Nádrže budou provedeny z železobetonu, přetok mezi nádržemi bude zajištěn přelivem umístěným vždy na horní nádrži, resp. nádrže budou provedeny jako spojené s bezpečnostním obtokem potrubím převýšeným v rozdělovací šachtě.

Aby byl pokud možno minimalizován zásah do PP Lítožnice jak v době výstavby, tak i v době provozu je třeba, aby navržená kaskáda retenčních nádrží minimálně respektovala stanovenou „ochrannou 20 m zónu“ od břehové hrany Říčanského potoka a do této zóny nebyly umísťovány podzemní retenční nádrže.

Vody kontaminované ionty Cl budou zachytávány v průběhu celého zimního období a následně v období se zvýšenými průtoky, kdy je možné v recipientu předpokládat vody neznečištěné ionty Cl, budou postupně z retenčních nádrží vypouštěny do Říčanského potoka a tím ředěny na minimální koncentrace.

Odvodnění stavby je detailně popsáno v kapitole B. I. 6. dokumentace EIA, vliv navržené koncepce odvodnění na Říčanský potok je detailněji popsán v kapitole D. I. 4 Vliv na povrchové a podzemní vody. V této souvislosti lze konstatovat, že je odvodnění stavby SOKP 511 navrženo citlivě s ohledem na přítomnost PP Lítožnice a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitolách B. I. 6. a D. IV. nedojde k významnému ovlivnění Říčanského potoka realizací záměru.

Vlivy na horninové prostředí a podzemní vody

Návrh mostní konstrukce ve variantě A s 8 mostními otvory, resp. 7 mostními pilíři představuje vyšší riziko negativního ovlivnění především horninového prostředí a podzemních vod spojené se zakládáním pilířů mostu pomocí pilotovací soupravy.

Z hlediska vlivu na horninové prostředí a podzemní vody se jeví příznivěji předložený návrh mostní konstrukce ve variantě B s 6 mostními otvory, resp. 5 mostními pilíři.

Pozn.: Území je z hlediska horninového prostředí dostatečně podrobně prozkoumáno a popsáno provedeným geologickým a hydrogeologickým průzkumem (MOTT MACDONALD, duben 2008). Součástí tohoto průzkumu jsou současně pasporty jednotlivých úseků stavby, ve kterých jsou na základě zjištěného geologického a hydrogeologického prostředí uvedena doporučení technického založení stavby v daném úseku. Pro most Dubeč (SO 203) je doporučeno hlubinné zakládání pilířů. Plošný způsob zakládání se naopak nedoporučuje z důvodu různé mocnosti kvartérního pokryvu a úrovně hladiny podzemní vody, která kolísá v hloubce 1,65 – 4,0 m pod terénem. V území je též možné počítat s tektonickou poruchou.

Vlivy na půdy

Z hlediska vlivu na půdy je předložené variantní technické řešení mostního objektu srovnatelné. Mírně příznivější se z hlediska záborů půdy jeví varianta B s 5 mostními pilíři.

Na mostním objektu SO 203 budou v obou hodnocených technických variantách osazeny protihlukové stěny, které mj. zabrání i rozstříku solí při zimní údržbě mimo komunikaci a tím možnému zasolení půd přímo v PP Litožnice nebo jejím bezprostředním okolí.

Vlivy na flóru

Porost v místech budoucího mostu Dubeč je dle Biologického hodnocení (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016; příloha č. 11 dokumentace EIA) tvořen lesními a křovinnými společenstvy poměrně blízkými přirozenému stavu, avšak v podrostu značně ruderalizovanými a obohacenými o četné nitrofilní druhy (vlivem splachů ze sousedního pole). Podél potoka jsou v úzkém pásu vyvinuty mokřadní vrby svazu *Salicion albae* s přechodem k olšinám svazu *Alnion incanae* a bylinné jejich lemy svazů *Geo-Alliarion* a *Aegopodion*. Přírodovědné průzkumy realizované v letech 2015 a 2016 neprokázaly přítomnost zvláště chráněných druhů rostlin dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Realizací mostního objektu (bez ohledu na zvolenou variantu technického řešení mostní konstrukce) dojde k přímému ovlivnění PP Litožnice a jejího ochranného pásma, a to v podobě nezbytného kácení porostů v prostoru budoucího podmostí, resp. zásahu do břehových porostů toku.

V souvislosti s nezbytným kácením břehových porostů Říčanského potoka jsou v rámci dokumentace EIA (kapitola B. I. 6., resp. D. IV.) navržena opatření ke zmírnění, resp. eliminaci nepříznivých vlivů.

Vlivy na faunu

Vliv stavby na zvláště chráněné druhy živočichů je popsán v předchozí kapitole D. I. 7. dokumentace EIA. Zvláště chráněné druhy živočichů uvedené v Plánu péče o PP Litožnici jsou vázány zejména na rybníky a přilehlé rákosové porosty, což potvrzuje i provedený aktuální přírodovědný průzkum z let 2015 a 2016 (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016).

Na základě aktuálních odborných studií zpracovaných pro účely dokumentace EIA (Biologické hodnocení a Vyhodnocení kumulativních vlivů na PP Litožnice, doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016; Rámcová migrační studie, EVERNIA s. r. o., listopad 2016) byla potvrzena dostatečná migrační prostupnost území, a to pro obě předložené technické varianty mostních objektů.

V dokumentaci EIA navržené optimalizační opatření v podobě oddálení mostních pilířů do vzdálenosti 20 m od břehové hrany toku bude mít z hlediska prostupnosti území v přímé návaznosti na vodní tok, a tedy i migrace živočichů a vlivů na faunu dotčeného území jednoznačně pozitivní vliv.

Pro zabránění střetů ptactva s protihlukovými stěnami navrženými na mostě bude v dalším stupni projektových příprav upřesněno materiálové a vizuální řešení protihlukových stěn s ohledem na minimalizaci těchto střetů.

Pro snížení negativních vlivů stavby na přírodní hodnoty PP Litožnice budou v rámci navržených sadových úprav SOKP 511 realizovány ozeleněné plochy, které bezpečně navedou zvěř do migračního profilu podmostí.

Pro zajištění migrační prostupnosti bude podmostí upraveno přírodě blízkým způsobem. V podmostí lze sporadicky umístit i větší kameny, příp. volně ložené kmeny, které mohou drobným zvířatům poskytnout krátkodobý úkryt. Podrobný projekt přírodě blízkého řešení podmostí bude zpracován v dalším stupni projektové dokumentace a předložen příslušnému orgánu ochrany přírody a krajiny ke schválení.

Vlivy na ekosystémy

Prostředí PP Lítožnice je již v současnosti významně zatěžováno využitím k mysliveckým a rybářským účelům. Tyto činnosti dlouhodobě nepříspěvají k ochraně přírodě blízkých podmínek pro zdejší faunu a flóru, a to ať už se jedná o běžně se vyskytující nebo zvláště chráněné druhy.

Závěry vyhodnocení vlivu záměru na ekosystémy PP Lítožnice, resp. Říčanského potoka jsou analogické závěrům předcházejícího vyhodnocení vlivu na faunu a flóru.

Realizací mostního objektu (bez ohledu na zvolenou variantu technického řešení mostní konstrukce) dojde k zásahu do břehových porostů toku v souvislosti s nezbytným kácením a zakládáním mostních pilířů a tím i k dílčímu dotčení ekosystému podél Říčanského potoka. V kapitole D. IV. dokumentaci EIA je proto navržena celá řada opatření, která zajistí omezení nepříznivých vlivů záměru na PP Lítožnice, konkrétně na její faunu, flóru, resp. ekosystémy. V této souvislosti je třeba zmínit opatření v podobě oddálení mostních pilířů do vzdálenosti 20 m od břehové hrany Říčanského potoka. Toto opatření navržené v dokumentaci EIA bude mít z hlediska vlivů na ekosystémy dotčeného území pozitivní vliv.

Závěrem je možné konstatovat, že významné narušení ekosystému Říčanského potoka, který tvoří část PP Lítožnice, lze v souvislosti s posuzovanou stavbou a navrženými opatřeními vyloučit.

Vlivy na akustickou situaci

Ustálený, resp. mírně proměnný tlumený hluk z provozu komunikace nebude živočichy žijící v PP Lítožnice významně rušit. Lze předpokládat, že si na zvuk projíždějících vozidel postupně přivyknou, což dokazuje velké množství příkladů z praxe.

Z hlediska hluku je území PP Lítožnice již v současnosti negativně ovlivňováno, a to v souvislosti s mysliveckou činností (střelbou), tzn. impulsním hlukem, který je pro živočichy velmi stresující.

Vlivy světelného znečištění

Navržené osvětlení komunikace by nemělo mít významný vliv z hlediska světelného znečištění, resp. rozptylu světla v nočním období na území PP Lítožnice.

Osvětlení je na mostních objektech navrženo ve středové soustavě s výškou stožárů 10 – 12 m. Předpokládá se, že budou použita svítidla Schreder MC 2 s vysokotlakou výbojkou 100 až 250 W. Hlava svítidla je sklopena ve vodorovné poloze, tudíž světelný kužel bude cíleně dopadat přímo na komunikaci. Případný návrh neprůhledných protihlukových stěn by navíc v tomto případě mohl zabránit rozptylu světla do širšího okolí, a hlavně i světla od projíždějících vozidel. Transparentní protihlukové stěny jsou v dnešní době řešeny pomocí vypískovaných matných pásů jako ochrany proti kolizím ptactva a tyto pásy současně působí na lom světelných paprsků a tím brání významnému pronikání světla za tyto bariéry.

Dále je nutno poukázat na stávající míru světelného znečištění řešeného území jako celku, které je již v současné době významně ovlivněno těsnou blízkostí hlavního města, které je významným zdrojem světelného znečištění.

Příspěvek záměru v tomto úseku ke stávající míře světelného znečištění území lze tedy s ohledem na vhodné technické řešení osvětlení SOKP 511 a eliminaci bodových světla projíždějících vozidel pokládat za zanedbatelný.

Kumulativní vlivy na PP Lítožnice

Na sever od PP Lítožnice je plánována další liniová stavba (I/12 Běchovice – Úvaly), jejíž koridor prochází v těsné blízkosti ochranného pásma PP Lítožnice. Z tohoto důvodu bylo zpracováno vyhodnocení kumulativních vlivů stavby SOKP 511 a I/12 (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016; příloha č. 12 dokumentace EIA), v němž byly vyhodnoceny dopady obou zmíněných staveb nejen na PP Lítožnice jako celek, ale také na jednotlivé zvláště chráněné druhy organismů, které byly v PP Lítožnice zjištěny.

Z výsledků vyhodnocení vyplývá, že žádná z liniových staveb samostatně ani v kumulaci nebude mít při dodržení navržených opatření v dokumentaci EIA významný negativní dopad na celistvost a funkčnost přírodní památky Lítožnice, resp. významný negativní dopad na předmět její ochrany.

Monitoring vlivů na přírodní památku Lítožnice

Jednou z nezbytných podmínek, která je uvedena v kapitole D. IV. dokumentaci EIA, je realizace monitoringu životního prostředí v souvislosti s plánovanou stavbou SOKP 511, a to dle Projektu monitoringu životního prostředí (GeoTec-GS, a.s., listopad 2016; příloha č. 15 dokumentace EIA).

Monitoring je zaměřen na následující základní složky životního prostředí: monitoring půdy, monitoring povrchových vod, monitoring podzemních vod, monitoring hluku, monitoring kvality ovzduší a biomonitoring.

Pro účely monitoringu byly v okolí stavby SOKP 511 vytipovány profily, resp. místa měření.

Monitoring bude proveden již před zahájením stavebních prací tak, aby bylo možné získat podrobné údaje o výchozím (nulovém) stavu, dále bude probíhat v průběhu výstavby SOKP 511, 1 rok po uvedení stavby do provozu a konečně i 5 let po uvedení stavby do provozu. Pokud výsledky monitoringu prokáží potřebu sledovat území i dále, bude monitoring proveden i v dalším cyklu (tj. po 10 letech od uvedení stavby do provozu).

Monitoring vlivů záměru SOKP 511 v území, kde se nachází přírodní památka Lítožnice, se bude dle Projektu monitoringu životního prostředí zaměřovat především na biomonitoring, tj. biologické hodnocení území (viz lokalita „Dubeč – Lítožnice“ dle Projektu monitoringu životního prostředí), monitoring kvality povrchových vod v Říčanském potoce (viz lokalita „Most Dubeč 1 a 2“ dle Projektu monitoringu životního prostředí) a monitoring půdy (viz lokalita „Dubeč - Koloděje“ dle Projektu monitoringu životního prostředí).

V blízkosti záměru se dále nachází přírodní památka Počernický rybník, jejímž předmětem ochrany je samotný rybník a přilehlá část zámeckého parku s rozsáhlými rákosinami a vrbami, významné hnízdiště ptactva. Přes rybník je mostním objektem převedena stávající část SOKP, stavba 510, na kterou se stavba 511 napojuje. Napojení stavby SOKP 511 na SOKP 510 je navrženo v dostatečné vzdálenosti od hranice PP Počernický rybník (za železniční tratí Praha – Kolín a frekventovanou silnicí I/12) a nezasahuje ani do jejího ochranného pásma (50 m od hranice ZCHÚ). Potenciálním nepřímým negativním vlivem může být nárůst intenzit dopravy na SOKP 510 po zprovoznění stavby SOKP 511. Lze však konstatovat, že nárůst intenzit dopravy nebude z pohledu negativního ovlivnění přírodní památky významný. Zvýšené riziko kolize s ptáky nehrozí, neboť mostní konstrukce má dostatečnou výšku, ptáci vzletající od Počernického rybníka ji mohou podlétnout. V případě přeletu ptáků nad komunikací pak riziko střetu s vozidly snižují stávající protihlukové stěny. Ptáci se při přeletu dostávají do větší výšky nad komunikací, kde již riziko střetu s vozidly nehrozí. Tyto stěny budou navíc v souvislosti s rozšířením SOKP 510 na šestipruhové uspořádání v budoucnu ještě navýšeny.

Nepříznivý vliv stavby SOKP 511 na PP Počernický rybník lze vyloučit.

Závěr

Stavba SOKP 511 samostatně ani v kumulaci se stavbou I/12 Běchovice – Úvaly významně neovlivní předmět ochrany přírodní památky Lítožnice. Při respektování opatření uvedených v dokumentaci EIA lze vliv záměru SOKP 511 na přírodní památku Lítožnice hodnotit jako akceptovatelný.

Vlivy na přírodní parky (PPk)

Řešené území zasahuje do vyhlášeného přírodního parku dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o přírodní park Říčanka. V souvislosti s vyhodnocením vlivu stavby na přírodní parky je nutné zmínit, že přírodní parky jsou podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů zřizovány k ochraně krajinného rázu.

V blízkosti navrhovaného záměru se kromě PPk Říčanka nachází také PPk Botič – Milíčov (cca 650 m od navrhovaného záměru) a PPk Rokytka (cca 550 m od navrhovaného záměru).

PPk Botič – Milíčov byl vyhlášen především za účelem ochrany údolní nivy přirozeně meandrujícího Botiče, jeho přítoků a Pitkovického potoka. Součástí PPk jsou také zvláště chráněná území PP Pitkovická stráž a PP Milíčovský les a rybníky. Vzhledem ke skutečnosti, že se navrhovaný záměr stavby SOKP 511 nedotkne významných hodnot tohoto přírodního parku a také vzhledem k jeho vzdálenosti od trasy navrhovaného záměru nelze předpokládat negativní ovlivnění PPk Botič – Milíčov trasou navrhovaného záměru.

PPk Rokytka byl vyhlášen především za účelem ochrany přirozeně meandrující řeky Rokytky, která představuje v rámci okolní, po staletí zemědělsky využívané zemědělské krajiny důležitý zpestřující prvek. Mělké potoční údolí má zachovaný původní charakter s černýšovou dubohabřinou a habrovou javořinou. Součástí je také řada menších rybníků, které zlepšují mikroklima okolní krajiny. Vzhledem ke vzdálenosti PPk od trasy navrhovaného záměru nelze předpokládat negativní ovlivnění PPk Rokytka, včetně ovlivnění jeho významných hodnot.

PPk Říčanka se rozprostírá na ploše 408 ha podél Říčanského potoka mezi Uhříněvsí a Běchovicemi. Vlivem hlavní trasy SOKP 511 a navržené přeložky stávající komunikace Ke kolodějskému zámku, která je součástí stavby SOKP 511 bude dotčeno cca 3,4 ha přírodního parku.

Trasa navrhovaného záměru kříží přírodní park Říčanka v okolí vodního toku Říčanského potoka. V ploše vymezené jako přírodní park se nachází cca 830 metrů trasy SOKP 511. V rámci tohoto křížení se nachází jeden středně velký mostní objekt (SO 203 – Most Dubeč) o délce přemostění 242,2 m a výšce maximálně 11 m. Trasa záměru v této ploše jinak prochází v mírném zářezu a na její jižní hranici se bude nacházet ozeleněný severní portál tunelu Dubeč. V blízkosti křížení s vodním tokem Říčanského potoka je součástí přírodního parku zástavba Dubče. Na hranici PPk se nachází také areál odtahového parkoviště Dubeč o rozloze cca 5 ha. Z hlediska využití půdy se záměr SOKP 511 v rámci přírodního parku nachází převážně na intenzivně obdělávaných polnostech. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem, navrženým rozsáhlým vegetačním úpravám v uváděném úseku a faktu, že nebudou podstatně narušeny významné hodnoty tohoto přírodního parku ani jeho nejcennější segmenty z hlediska ochrany krajinného rázu, nelze předpokládat negativní ovlivnění PPk Říčanka posuzovaným záměrem.

Obrázek 24 Průchod trasy SOKP 511 přírodním parkem Říčanka

Zdroj: WMS AOPK ČR, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Podkladová mapa: © TopGis, s.r.o.

Na základě přílohy č. 9 dokumentace EIA Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016) byla navržena doporučení pro minimalizaci negativního dopadu navrhované trasy na krajinný ráz, která jsou součástí kapitoly D. IV. předkládané dokumentace EIA. Vzhledem ke skutečnosti, že jsou přírodní parky vyhlášovány právě za účelem ochrany krajinného rázu, je možné konstatovat, že jsou navržena i opatření k ochraně dotčených přírodních parků.

Závěr

Při respektování opatření uvedených v dokumentaci EIA lze vliv záměru SOKP 511 na přírodní park Říčanka hodnotit jako akceptovatelný.

D. I. 8. 3 Vlivy na ÚSES a celoměstský systém zeleně

Vlivy na ÚSES

V zájmovém území posuzované stavby se nachází několik prvků ÚSES dle odst. 1a § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Posuzovaný záměr se tedy dostává do střetu s několika prvky územního systému ekologické stability. Veškerá křížení s prvky ÚSES jsou však řešena mostními objekty nebo biomosty tak, aby funkčnost a návaznost těchto prvků byla v maximálně možné míře zachována.

Níže je uveden soupis dotčených prvků ÚSES, který je řazen ve směru staničení stavby SOKP 511, tedy od severu k jihu trasy navrhovaného záměru.

Interakční prvek (nefunkční) - I6/340 „U Lítožnice“

- Popis:** Jedná se o drobné vodní toky (pravděpodobně bývalé meliorační struhy u Lítožnice). Součástí interakčního prvku je i doprovodná zeleň podél této strouhy.
- Nefunkční interakční prvek s roztroušenou náletovou zelení je vymezen nad svodným příkopem, který má odvádět nevsáknuté dešťové vody z okolních polí do Lítožnických rybníků. Již v současné době je celistvost interakčního prvku přerušena sjezdem na pole. Tento sjezd je veden nad propustkem na zmíněném svodném příkopu.
- Konflikt s trasou:** Do okrajové části nefunkčního interakčního prvku zasahuje navrhovaná účelová komunikace (SO 121) a propustek pod silnicí III/00122 (SO 241). Jedná se o neveřejnou komunikaci, která bude sloužit zejména pro otáčení vozidel údržby a jako napojení na stávající a nově navrženou polní cestu (SO 175).
- Zásah do interakčního prvku je v délce cca 45 m. Do strouhy je zaústěn propustek pod silnicí III/00122 (SO 241), současně bude IP dotčen realizací násypů z důvodu přeložky silnice III/00122 Dubeč – Běchovice (SO 130) a realizací nového propustku přímo na meliorační strouze, který umožní převedení účelové komunikace (SO 121) přes meliorační struhu. Realizace stavebních objektů souvisejících se stavbou SOKP 511 bude mít za následek trvalý zábor části IP I6/340.
- Návrh opatření:** Před zahájením stavebních prací bude nutné vykácet část roztroušené náletové zeleně. Kácení je třeba realizovat v mimovegetačním období (tj. v období 1. 11. – 31. 3.). Jako dostatečné opatření lze považovat zelený pás, který je navržen podél účelové komunikace (SO 121).

LBK (funkční) - L3/265 „Říčanka II“

- Popis:** Lokální biokoridor tvoří vodní tok, který je kromě krátkých úseků v Dubči v relativně přírodě blízké úpravě. Úsek mezi Lítožnicí a soutokem s Rokytou doprovázejí zapojené břehové porosty.
- Konflikt s trasou:** Trasa posuzovaného záměru protíná daný biokoridor.
- Návrh opatření:** Průchodnost biokoridoru je dle Rámcové migrační studie zajištěna vhodně navrženým mostním objektem přes Říčanský potok (SO 203, most Dubeč, cca km 66,100), který navíc byl dokumentací EIA navržen k optimalizaci a k doporučení dodržení odstupu základů mostních pilířů od břehové čáry Říčanského potoka min. 20 m. Návrh opatření je uveden v kap. D. IV. dokumentace EIA.
- Po realizaci mostního objektu bude realizována přírodě blízká úprava podmostí, včetně dosadby vhodnými dřevinami keřového i stromového charakteru odolnými vůči působení srážkového a slunečního stínu. Po kácení stávajících dřevin budou v místě ponechány pařezy, které umožní

i přirozenou sukcesí jako doplněk k cílené výsadbě. Případně bude podmostí doplněno volně loženými kameny či kmeny, které mohou poskytnout úkryt migrujícím živočichům. Návrh řešení podmostí bude zpracován v dalších fázích projektových příprav a bude před realizací stavby schválen místně a věcně příslušným orgánem ochrany životního prostředí.

RBK (funkční) - R3,4/39 „Vidrholec – Uhříněveská Obora“

Popis:	Jedná se o regionální biokoridor, spojující nadregionální biocentrum Vidrholec s regionálním biocentrem Uhříněveská obora. Část je vymezena v polích mezi Běchovickým potokem a Rokytkou, část v nivě Rokytky a další část v polích mezi Rokytkou a Říčanským potokem. Pokračování jižně od Lítožnice je v zalesněných svazích nad Dubčí a závěrečný úsek v nivě Říčanky. V nivách se vyskytuje vrba, jasan, topol černý atd. v lesích má zastoupení dub, jasan, akát, mléč atd. Část biokoridoru prochází v přírodních parcích Říčanka, resp. Klánovice-Čihadla.
Konflikt s trasou:	Trasa záměru protíná daný biokoridor.
Návrh opatření:	Regionální biokoridor bude převeden přes navržený tunel Dubeč (SO 611) v km 66,355 – 66,630. Tunel bude realizován jako hloubený, proto dočasně dojde ke krátkodobému přerušení spojitosti a funkčnosti tohoto prvku. V rámci realizace stavby bude tunel ozeleněn a je navržena výsadba na tunelu a v jeho okolí, která vyplní vzniklou proluku a zajistí spojení porostu a začlenění do okolní krajiny.

LBK (nefunkční) - L4/263 „Říčanka – Rokytka“

Popis:	Lokální biokoridor tvoří tři příčná propojení mezi nivami Říčanky a Rokytky vymezená ve stávajících polích. Část koridoru je vázána na meliorační strouhu, v ostatních úsecích se jedná o ornou půdu s absencí trvalých porostů.
Konflikt s trasou:	Trasa záměru protíná daný navržený biokoridor ve dvou místech, a to v km 67,100, kde je vymezen na orné půdě a v km 68,600, kde vede podél periodické vodoteče.
Návrh opatření:	V současné době není biokoridor realizován, a proto je střet s SOKP 511 v km 67,100 navrženo řešit přeložením trasy biokoridoru na navržený ekodukt (SO 223 v km 66,950), jehož další funkcí je i převedení místní polní cesty. Vzhledem k tomu, že se jedná o navržený biokoridor vedený středem pole bez vymezujících přírodních prvků, je toto posunutí možné realizovat. Šířka navrženého ekoduktu je v nejužším místě 40 m, čímž bude zajištěna funkčnost tohoto lokálního biokoridoru i možnost jeho využití jako migračního profilu pro migraci středních a drobných savců.

V km 68,600 je navržen mostní objekt přes vodoteč (SO 205). Bude se jednat o trvalý silniční most o jednom mostním otvoru, půdorysně šikmý. Navržené technické řešení zajistí průchodnost lokálního biokoridoru. Tento mostní objekt je uvažovaným migračním profilem, který zajistí pohyb drobných a středních savců i obojživelníků.

Interakční prvek (nefunkční) - I6/351 „Jankov“

- Popis:** Tento nefunkční interakční prvek je v místě křížení reprezentován především terénní mezí situovanou mezi dvěma rozlehlými lány orné půdy doplněnou sporadickou krajinnou zelení.
- Konflikt s trasou:** Dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy je v místě tělesa SOKP 511 daný nefunkční interakční prvek přerušen, tzn. nefunkční interakční prvek, není v přímém střetu s trasou komunikace.
- Návrh opatření:** Není nutné přijímat žádná opatření.

LBK (nefunkční) - L4/264 „Říčanka I“

- Popis:** Vodní tok mezi Uhříněveskou oborou a obcí Říčany. Pouze místně jsou zachovány břehové porosty. V Kolovratech a především v Uhříněvsi jsou okolní plochy urbanizovány často až na okraj toku, čímž je znemožněn rozvoj plnohodnotné doprovodné vegetace. Nachází se zde místně nevhodné úpravy toku.
- Konflikt s trasou:** Trasa záměru protíná uvedený nefunkční lokální biokoridor.
- V průběhu stavby bude nutné provést kácení v prostoru budoucího podmostí.
- Návrh opatření:** Průchodnost biokoridoru bude dle Rámcové migrační studie zajištěna vhodně navrženým mostním objektem přes Říčanský potok (SO 208, most Kolovraty, cca km 73,100).
- Po realizaci mostního objektu bude realizována přírodě blízká úprava podmostí, včetně dosadby vhodnými dřevinami keřového i stromového charakteru odolnými vůči působení srážkového a slunečního stínu. Po kácení stávajících dřevin budou v místě ponechány pařezy, které umožní i přirozenou sukcesi jako doplněk k cílené výsadbě. Případně bude podmostí doplněno volně loženými kameny či kmeny, které mohou poskytnout úkryt migrujícím živočichům. Návrh řešení podmostí bude zpracován v dalších fázích projektových příprav a bude před realizací stavby schválen místně a věcně příslušným orgánem ochrany životního prostředí.

LBK (funkční) - L3/279 „Pitkovický potok“

- Popis:** Úsek Pitkovického potoka severozápadně od Kuří a jeho doprovodné porosty (vrba, olše, dub, akát, klen, jasan, topol, bez černý, rákos).
- Konflikt s trasou:** Trasa záměru protíná uvedený lokální biokoridor. Stavba do biokoridoru zasahuje pilíři mostního objektu, ale také umístěním nadzemní retenční

nádrže a obslužné komunikace, která bude sloužit k přístupu k retenční nádrži.

Návrh opatření:

Průchodnost biokoridoru bude dle Rámcové migrační studie zajištěna vhodně navrženým mostním objektem přes Pitkovický potok (SO 210, most Kuří, cca km 75,700).

Po realizaci mostního objektu bude realizována přírodě blízká úprava podmostí, včetně dosadby vhodnými dřevinami keřového i stromového charakteru odolnými vůči působení srážkového a slunečního stínu. Po kácení stávajících dřevin budou v místě ponechány pařezy, které umožní i přirozenou sukcesi jako doplněk k cílené výsadbě. Případně bude podmostí doplněno volně loženými kameny či kmeny, které mohou poskytnout úkryt migrujícím živočichům. Návrh řešení podmostí bude zpracován v dalších fázích projektových příprav a bude před realizací stavby schválen místně a věcně příslušným orgánem ochrany životního prostředí.

V řešeném území se dále vyskytuje několik prvků ÚSES v širším okolí zájmového území, které však nejsou v přímém střetu se stavbou SOKP 511. Konkrétně se jedná o funkční regionální biocentrum **R1/13 „Litožnice** (biocentrum cca 215 m od trasy SOKP 511), nefunkční lokální biocentrum **L2/106 „Nad Dubčí“** (biocentrum cca 210 m od trasy SOKP 511), nefunkční lokální biocentrum **L2/112 „U Říčan“** (biocentrum cca 160 m od trasy SOKP 511), funkční interakční prvek **I5/358 „U Lipan“** (interakční prvek cca 100 m od trasy SOKP 511), nefunkční interakční prvek **I6/353 „V olšínách“** a nefunkční interakční prvek **I6/357 „V olšínách“** (interakční prvek cca 325 m od trasy SOKP 511).

V souvislosti s těmito prvky ÚSES není třeba přijímat žádná specifická opatření pro stavbu SOKP 511, stavba SOKP 511 na ně nebude mít vliv.

Závěr

Při respektování opatření uvedených v dokumentaci EIA lze vliv záměru SOKP 511 na prvky ÚSES hodnotit jako akceptovatelný.

Vlivy na celoměstský systém zeleně

V platném ÚPn SÚ hl. m. Prahy je vymezen návrh tzv. celoměstského systému zeleně. Z velké části je tento systém veden v překryvu s prvky systému ÚSES a stavba SOKP 511 jej v několika místech kříží. Ve směru staničení dochází ke křížení SOKP 511 s celoměstským systémem zeleně:

- cca v km 66,355 – 66,630 v oblasti tunelu Dubeč,
- cca v km 67,700 u nefunkčního interakčního prvku I6/351,
- cca v km 68,700 u nefunkčního lokálního biokoridoru L4/263,
- cca v km 71,000,
- cca v km 73,020 - 73,170 v oblasti mostu Kolovraty u nefunkčního lokálního biokoridoru L4/264.

V prostoru tunelu Dubeč (66,355 – 66,630) je celoměstský systém zeleně propojen přechodem přes tunel, který současně převádí regionální biokoridor R3/39.

Cca v km 68,700 trasy SOKP 511 zůstane propojení celoměstského systému zeleně zachováno realizací mostu na SOKP 511 přes uvedený biokoridor (SO 205).

Cca v km 73,020 - 73,170 podchází celoměstský systém SOKP 511 pod dostatečně kapacitním mostem Kolovraty.

Cca v km 67,700 trasy SOKP 511 je celoměstský systém zeleně vymezen nad řídkým stromořadím podél svodného příkopu a dále pak pokračuje přes rozsáhlou zpevněnou plochu Výzkumného ústavu živočišné výroby, v. v. i. Ve stávajícím stavu je tak celoměstský systém zeleně v těchto místech nespojitý a má omezenou funkčnost. S ohledem na tyto důvody lze v souvislosti s navrženou stavbou SOKP 511 vyloučit významný negativní zásah do celoměstského systému zeleně.

Cca v km 71,000 trasy SOKP 511 je celoměstský systém zeleně veden přes pravidelně obdělávanou ornou půdou s absencí vzrostlých dřevin keřového nebo stromového charakteru. Ve stávajícím stavu je tak celoměstský systém zeleně v těchto místech nespojitý a má omezenou funkčnost. S ohledem na tyto důvody lze v souvislosti s navrženou stavbou SOKP 511 vyloučit významný negativní zásah do celoměstského systému zeleně.

Závěr

Z hlediska vlivu na ÚSES a celoměstský systém zeleně je navrhovaný záměr při respektování opatření uvedených v dokumentaci EIA akceptovatelný.

D. I. 8. 4 Vlivy na významné krajinné prvky a památné stromy

Vlivy na významné krajinné prvky

V zájmovém území posuzovaného záměru se nachází několik významných krajinných prvků (dále jen „VKP“) daných § 3 písm. b) a § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o tzv. VKP „ze zákona“ a VKP registrované.

Registrované VKP

Na území hl. m. Prahy nezasahuje záměr SOKP 511 do žádného registrovaného VKP podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V těsné blízkosti stavby SOKP 511, konkrétně stavebního objektu SO 136 (přeložka silnice III/33312 Kolovraty – Říčany), se nachází registrovaný významný krajinný prvek Kolovratské vlhké louky. Specifikace registrovaného VKP je uvedena v kapitole C. I. 5 dokumentace EIA. Grafické znázornění polohy registrovaného VKP vůči trase SOKP 511 je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 25 Poloha registrovaného VKP vůči stavbě SOKP 511 (Hl. m. Praha)

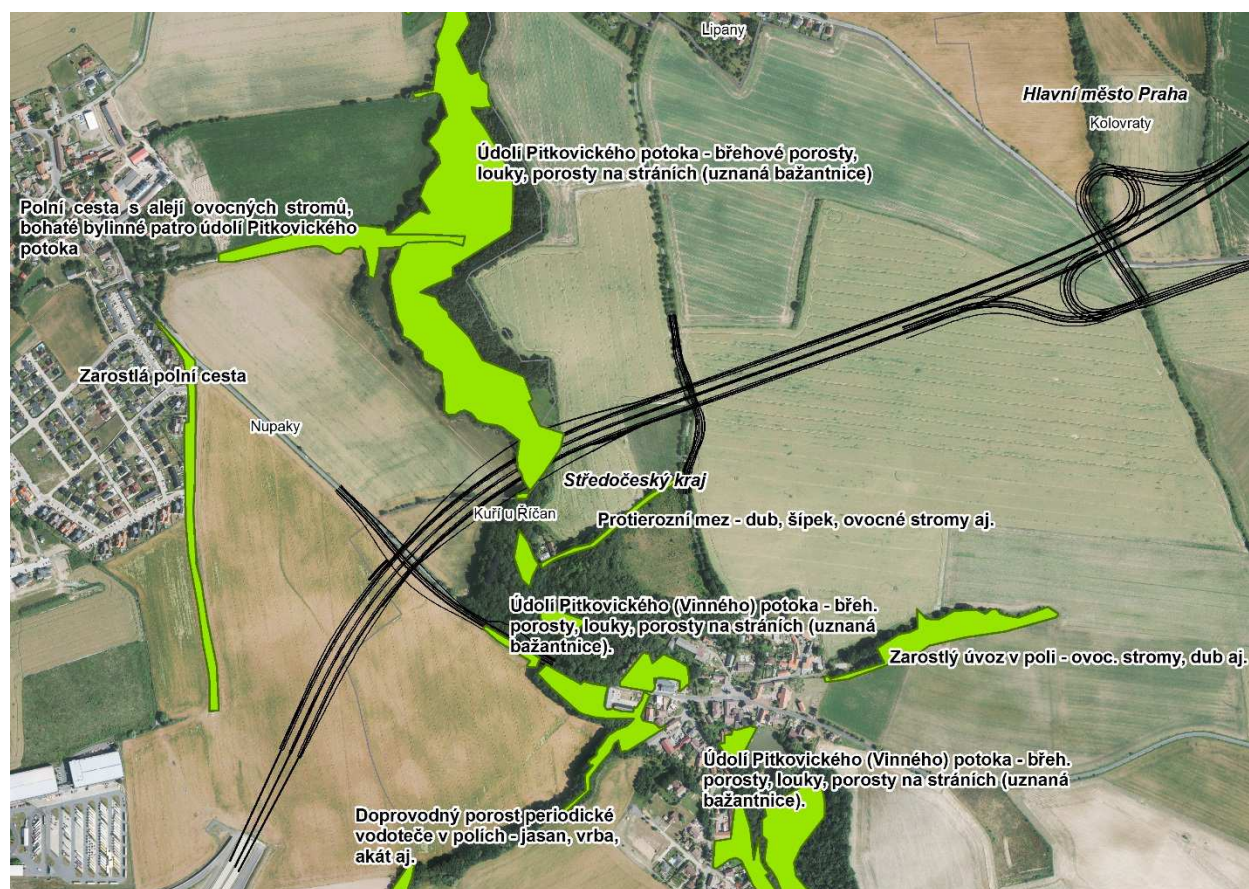
Zdroj: Open data Praha © IPR Praha, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Podkladová mapa: © TopGis, s.r.o.

Hranice registrovaného VKP Kolovratské vlhké louky leží ve vzdálenosti cca 8 m od začátku úseku přeložky silnice III/33312 Kolovraty – Říčany (ul. K Říčanům). Vzhledem k tomu, že plánovaná přeložka silnice vede ve svém prvotním úseku, který je nejbližší registrovanému VKP, v trase stávající komunikace, nepředpokládá se (při dodržení opatření v kapitole B. I. 6., resp. D. IV.) negativní ovlivnění tohoto VKP.

Na území Středočeského kraje dále stavba SOKP 511 zasahuje svým hlavním tělesem (SO 101) do registrovaného VKP Údolí Pitkovického potoka – břehové porosty, louky, porosty na stráních (uznaná bažantnice). Dále se stavba svými částmi dotýká registrovaného VKP Protierozní mez – dub, šípek, ovocné stromy v souvislosti s realizací SO 138 Přeložka silnice III/00313 Lipany – Kuří a registrovaného VKP Údolí Pitkovického (Vinného) potoka – břehové porosty, louky, porosty na stráních (uznaná bažantnice) v souvislosti s realizací SO 139 Přeložka silnice III/00312 Kuří - Nupaky.

Specifikace registrovaných VKP je uvedena v kapitole C. I. 5. dokumentace EIA. Grafické znázornění polohy registrovaného VKP vůči trase SOKP 511 je patrné z následujícího obrázku.

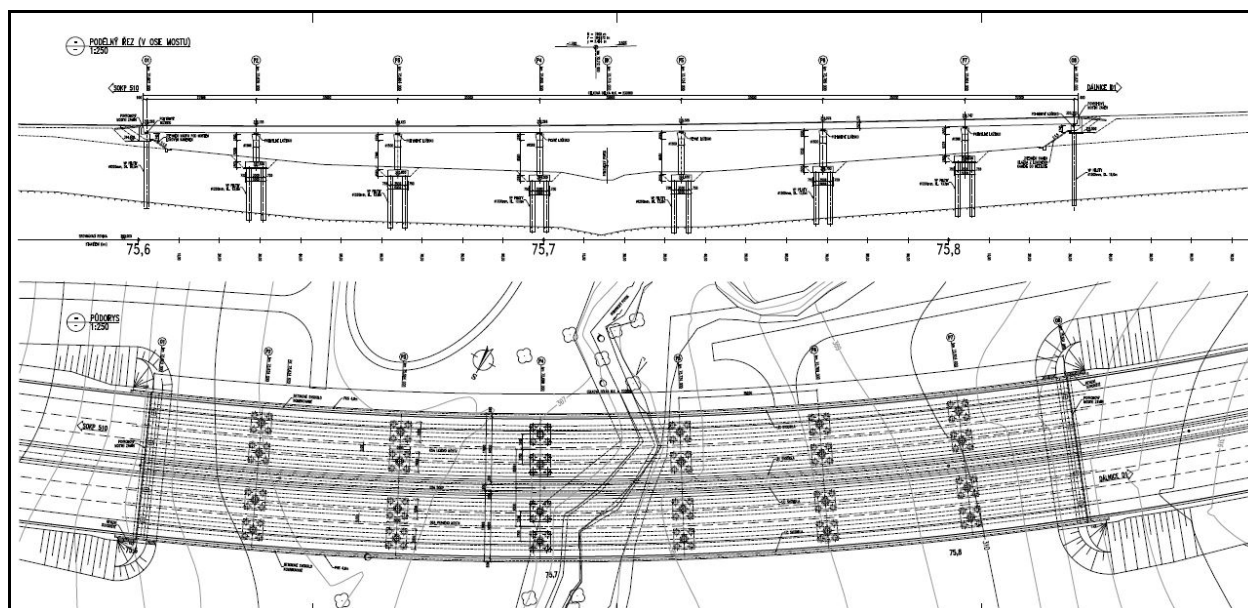
Obrázek 26 Poloha registrovaných VKP vůči stavbě SOKP 511 (Středočeský kraj)

Zdroj: Mapová aplikace odboru ŽP a zemědělství KÚSK, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Podkladová mapa: © TopGis, s.r.o.

Trasa SOKP 511 se s registrovaným VKP Údolí Pitkovického potoka – břehové porosty, louky, porosty na stráních (uznaná bažantnice) půdorysně překrývá plochou cca 0,54 ha (z celkové plochy VKP 8,56 ha). S registrovaným VKP se trasa kříží cca v km 75,640 – 75,740, kde stavba přechází údolí Pitkovického potoka mostním objektem SO 210 (Most Kuří).

Na následujícím obrázku je uveden výřez z výkresu podélného řezu stavebního objektu SO 210 Most Kuří. Tento mostní objekt je navržen délky 227,4 m a s volnou šířkou mostu 2 x 16 m. Nosná konstrukce je tvořena spojitým nosníkem o sedmi polích z monolitického předpjatého betonu.

Obrázek 27 Most Kuří (SO 210) přes Pitkovický potok

Zdroj: Dokumentace pro územní řízení „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“ (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014); výřez z výkresu v měřítku 1 : 5 000

K zásahu do registrovaného VKP dojde zejména v souvislosti umístěním základů pilířů mostu a nezbytným zásahy v prostoru budoucího podmostí (např. v souvislosti s nezbytným kácením).

Z výše uvedeného obrázku je patrné, že mostní pilíře se nacházejí v blízkosti břehové hrany Pitkovického potoka. Velikost mostního otvoru v místě průchodu Pitkovického potoka je cca 32 m.

Z uvedeného důvodu je zpracovatelem dokumentace EIA navrženo opatření v podobě alespoň minimálního oddálení mostních pilířů od břehové hrany, vč. jejich základů, a to do vzdálenosti minimálně 5 m od břehové hrany. Vznikne tak dostatečně velký mostní otvor, který umožní bezkonfliktní křížení Pitkovického potoka se stavbou SOKP 511. Současně se zlepší migrační prostupnost podél břehů s přímou návazností na vodní tok. V dalším stupni projektové dokumentace tak bude třeba technický návrh mostní konstrukce optimalizovat ve vztahu k výše uvedenému opatření. Toto opatření je součástí kapitoly D. IV. dokumentace EIA.

SOKP 511 dále částečně zasahuje i do části registrovaného VKP Údolí Pitkovického (Vinného) potoka – břehové porosty, louky, porosty na stráních (uznaná bažantnice), a to v souvislosti se stavebními objekty SO 139 Přeložka silnice III/00312 Kuří – Nupaky a SO 470 Přeložka dálkového optického kabelu. Registrované VKP je v této dotčené části tvořeno svahelem podél stávající silnice III/00312 Kuří – Nupaky porostlým náletovou zelení přecházející v zemědělsky využívanou půdu. Plošný zásah do VKP v souvislosti s uvedenými stavebními objekty bude zanedbatelný. Předpokládá se pouze kácení ve velmi omezené míře, stejně tak nepatrné dotčení v souvislosti s nezbytnými zemními pracemi souvisejícími s realizací přeložky silnice III/00312 a přeložky dálkového optického kabelu. Při dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6., resp. D. IV. dokumentace EIA se negativní ovlivnění tohoto VKP nepředpokládá.

Stavba SOKP 511 se dále dotýká registrovaného VKP Protierozní mez – dub, šípek, ovocné stromy aj. (podél ul. Cornova v obci Kuří), a to stavebním objektem SO 138 Přeložka silnice III/00313 Lipany – Kuří. V tomto případě bude zásah do registrovaného VKP naprosto zanedbatelný. Předpokládá se pouze

kácení ve velmi omezené míře, stejně tak nepatrné dotčení v souvislosti s nezbytnými zemními pracemi souvisejícími s realizací přeložky silnice III/00313. Při dodržení obecných opatření uvedených v kapitole B. I. 6., resp. D. IV. dokumentace EIA se negativní ovlivnění tohoto VKP nepředpokládá.

VKP dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb.

V řešeném území se nachází několik významných krajinných prvků dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, se kterými se stavba SOKP 511 kříží. Jedná se o následující lesy, vodní toky a údolní nivy:

- cca km 66,000 – 66,270 trasy SOKP 511 - Říčanský potok a údolní niva,
- cca km 66,355 – 66,630 trasy SOKP 511 - lesní pás (východně od Dubče),
- cca km 68,700 trasy SOKP 511 - pravostranný přítok Říčanského potoka (východně od Netluk),
- cca km 72,950 – 73,190 trasy SOKP 511 - Říčanský potok a údolní niva (východně od Kolovrat),
- cca km 74,450 trasy SOKP 511 - levostranný přítok Říčanského potoka (jihovýchodně od Lipan),
- cca km 74,600 trasy SOKP 511 - lesní pás podél Solné stezky (jihovýchodně od Lipan),
- cca km 75,600 – 75,830 trasy SOKP 511 - Pitkovický potok (součást registrovaného VKP Údolí Pitkovického (Vinného) potoka – břehové porosty, louky, porosty na stráních (uznaná bažantnice)).

Stručný popis technického řešení křížení trasy SOKP 511 s VKP „ze zákona“ je uveden v následující tabulce:

Tabulka 81 Křížení trasy SOKP 511 s VKP „ze zákona“

VKP ze zákona	Úsek stavby (km)	Stručný popis střetu stavby s VKP „ze zákona“	Návrh opatření
Říčanský potok a údolní niva	cca km 66,000 – 66,270	VKP Říčanský potok a údolní niva trasa SOKP 511 překonává pomocí mostního objektu SO 203 Most Dubeč. Tento most je řešen ve dvou technických variantách (viz popis v kap. B. I. 6., obrázky v kap. D. I. 8.). Říčanský potok bude ponechán ve svém přirozeném korytě. Zásah do VKP bude představovat především nezbytné kácení v podmostí, dále realizace mostních pilířů a podzemních retenčních nádrží v podmostí. Významný negativní vliv stavby SOKP 511 na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se při realizaci navržených opatření neočekává.	Je navržena optimalizace mostní konstrukce v projektové dokumentaci - opatření v podobě oddálení mostních pilířů vč. jejich základů do vzdálenosti 20 m od břehové hrany. Dále je navrženo opatření v podobě neumisťování podzemních retenčních nádrží do prostoru mezi břehovou hranou a prvními mostními pilíři. Při výstavbě bude třeba minimalizovat zásah do porostů podél potoka. Při výstavbě bude třeba minimalizovat zásah do porostů podél potoka. V dalším stupni projektové dokumentace je třeba řešit povrch podmostí – v co největší míře nechat přirozený povrch. Pod most podél potoka je vhodné umístit suché kmeny a větve či volně ložené kameny jako přirozený úkryt živočichů. V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout naváděcí liniovou zeleň, která bude

VKP ze zákona	Úsek (km)	stavby	Stručný popis střetu stavby s VKP „ze zákona“	Návrh opatření
				propojovat vegetaci podél potoka s podmostím.
Lesní pás	cca 66,355 – 66,630	v km	Zásah do tohoto VKP bude spojen s realizací SO 611 Tunel Dubeč. Jedná se o hloubený tunel celkové délky 275 m. Realizace tunelu Dubeč si vyžádá trvalý zábor PUPFL v souvislosti s SOKP 511 v rozsahu 1,1043 ha. Část stávajícího lesního porostu bude muset být při realizaci tunelu vykácena. Významný negativní vliv stavby SOKP 511 na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se při realizaci navržených opatření neočekává.	V těsné návaznosti na ukončení realizace technické části stavby SO 611 bude tunel znovu ozeleněn.
Pravostranný přítok Říčanského potoka	cca 68,700	v km	VKP pravostranný přítok Říčanského potoka trasa SOKP 511 překonává pomocí SO 205 Most na SOKP přes biokoridor. Jedná se o most o jednom mostním otvoru délky 2,0 m a volné šířky 35 m. Pravostranný přítok Říčanského potoka bude ponechán ve svém přirozeném korytě. Zásah do VKP bude představovat především nezbytné kácení v podmostí a v prostoru nadzemních retenčních nádrží a realizace výustí z RN do občasné vodoteče. Významný negativní vliv stavby SOKP 511 na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se při realizaci navržených opatření neočekává.	Není třeba navrhovat specifická opatření. Most je dostatečně dimenzovaný pro průchod pravostranného přítoku Říčanského potoka. Při výstavbě bude třeba minimalizovat zásah do porostů podél potoka. V dalším stupni projektové dokumentace je třeba řešit povrch podmostí – v co největší míře nechat přirozený povrch. Pod most podél potoka je vhodné umístit suché kmeny a větve či volně ložené kameny jako přirozený úkryt živočichů. V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout naváděcí liniovou zeleň, která bude propojovat vegetaci podél potoka s podmostím.
Říčanský potok a údolní niva	cca 72,950 – 73,190	v km	VKP Říčanský potok a údolní niva překonává trasa SOKP 511 pomocí SO 208 Most Kolovraty. Tento most je z hlediska technického řešení navržen ve dvou variantách (viz popis v kap. B. I. 6). Výřez z výkresů podélného řezu mostním objektem pro každou variantu je uveden na následujících obrázcích v této kapitole. Říčanský potok bude ponechán ve svém přirozeném korytě. Zásah do VKP bude představovat především nezbytné kácení v podmostí a v prostoru realizace nadzemní RN a realizace výustí z RN do vodoteče. Významný negativní vliv stavby SOKP 511 na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se při realizaci	Není třeba navrhovat specifická opatření. Most je v obou předložených technických variantách dostatečně dimenzovaný pro průchod Říčanského potoka. Při výstavbě bude třeba minimalizovat zásah do porostů podél potoka. V dalším stupni projektové dokumentace je třeba řešit povrch podmostí – v co největší míře nechat přirozený povrch. Pod most podél potoka je vhodné umístit suché kmeny a větve či volně ložené kameny jako přirozený úkryt živočichů. V dalším stupni projektové

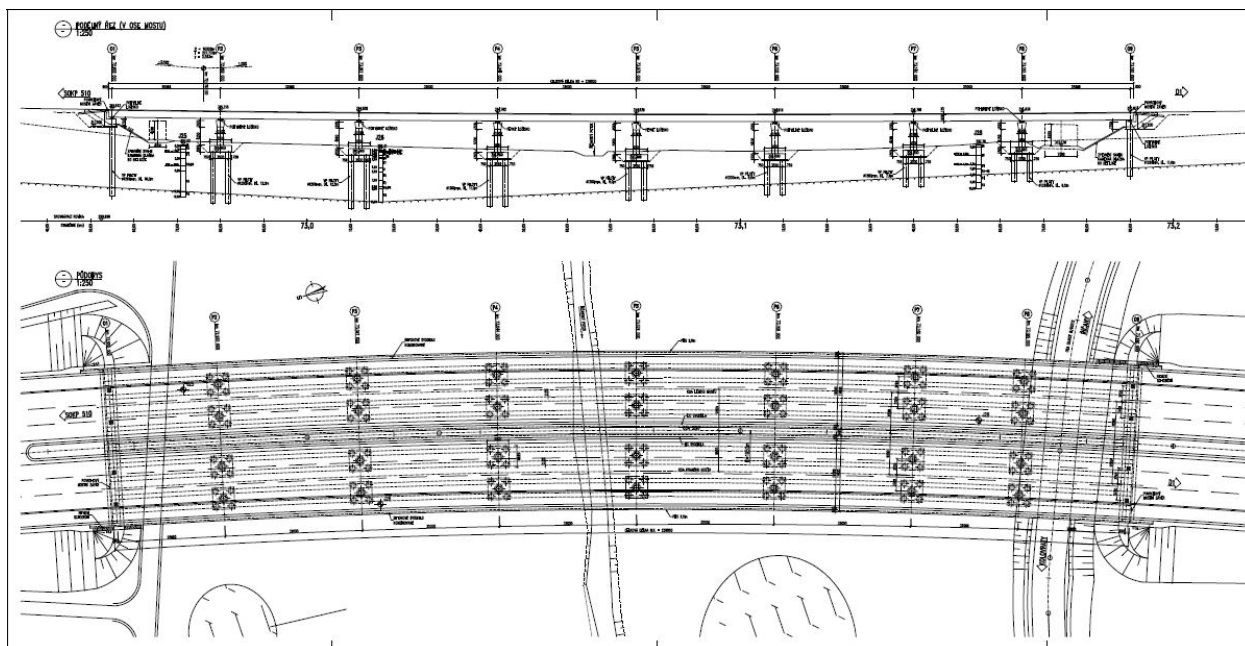
VKP ze zákona	Úsek (km)	stavby	Stručný popis střetu stavby s VKP „ze zákona“	Návrh opatření
			navržených opatření neočekává.	dokumentace navrhnout naváděcí liniovou zeleň, která bude propojovat vegetaci podél potoka s podmostím.
Levostranný přítok Říčanského potoka	cca 74,450	v km	Křížení trasy s periodickou vodotečí je řešeno přeložením vodoteče do nové polohy podél trasy SOKP 511 (SO 325). SO 325 Úprava toku v km 73,066 – 74,560 má celkovou délku 1,5 km. Navržené řešení je z hlediska zásahu do VKP akceptovatelné. Je však nezbytné dodržet navržená opatření.	V rámci vegetačních úprav přeložené vodoteče je nezbytné důsledně založit břehové porosty podél toku.
Lesní pás podél Solné stezky	cca 74,600	v km	V souvislosti s realizací SO 113 MÚK Lipany dojde k zásahu do okrajové části lesního porostu. Trvalý zábor se předpokládá v rozsahu 0,1190 ha, dočasný zábor do 5 let 0,0099 ha. Navržené řešení je z hlediska zásahu do VKP akceptovatelné. Je však nezbytné dodržet navržená opatření.	Kácení dřevin je třeba provést pouze v nezbytném nutném rozsahu a v souladu se záborovým elaborátem.
Pitkovický potok	cca 75,600 – 75,830	v km	VKP Pitkovický potok překonává trasa SOKP 511 pomocí SO 210 Most Kuří. Tento mostní objekt má délku 227,4 m, s volnou šířkou mostu 2 x 16 m. Nosná konstrukce je tvořena spojitým nosníkem o sedmi polích z monolitického předpjatého betonu. Pitkovický potok bude ponechán ve svém přirozeném korytě. Zásah do VKP bude představovat především nezbytné kácení v podmostí a v prostoru budoucích RN a realizace výustí z RN do vodoteče. Významný negativní vliv stavby SOKP 511 na ekostabilizující funkci tohoto prvku v krajině se při realizaci navržených opatření neočekává.	Je navržena optimalizace mostní konstrukce v projektové dokumentaci (viz předcházející text týkající se zásahů do registrovaných VKP) - opatření v podobě oddálení mostních pilířů, vč. jejich základů do vzdálenosti minimálně 5 m od břehové hrany. Při výstavbě bude třeba minimalizovat zásah do porostů podél potoka. V dalším stupni projektové dokumentace je třeba řešit povrch podmostí – v co největší míře nechat přirozený povrch. Pod most podél potoka je vhodné umístit suché kmeny a větve či volně ložené kameny jako přirozený úkryt živočichů. V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout naváděcí liniovou zeleň, která bude propojovat vegetaci podél potoka s podmostím.

Na následujících obrázcích je uveden výřez z výkresů podélného řezu stavebního objektu SO 208 Most Kolovraty. Říčanský potok je cca v km 72,950 – 73,190 překonáván navrženým mostním objektem SO 208 délky 233 m, který je v aktuální projektové dokumentaci pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014) řešen ve dvou technických variantách:

Varianta A: Dvoutrámová nosná mostní konstrukce z monolitického dodatečně předpjatého betonu o 8 mostních otvorech a 7 mostních pilířích (dále jen „Most s osmi mostními otvory“)

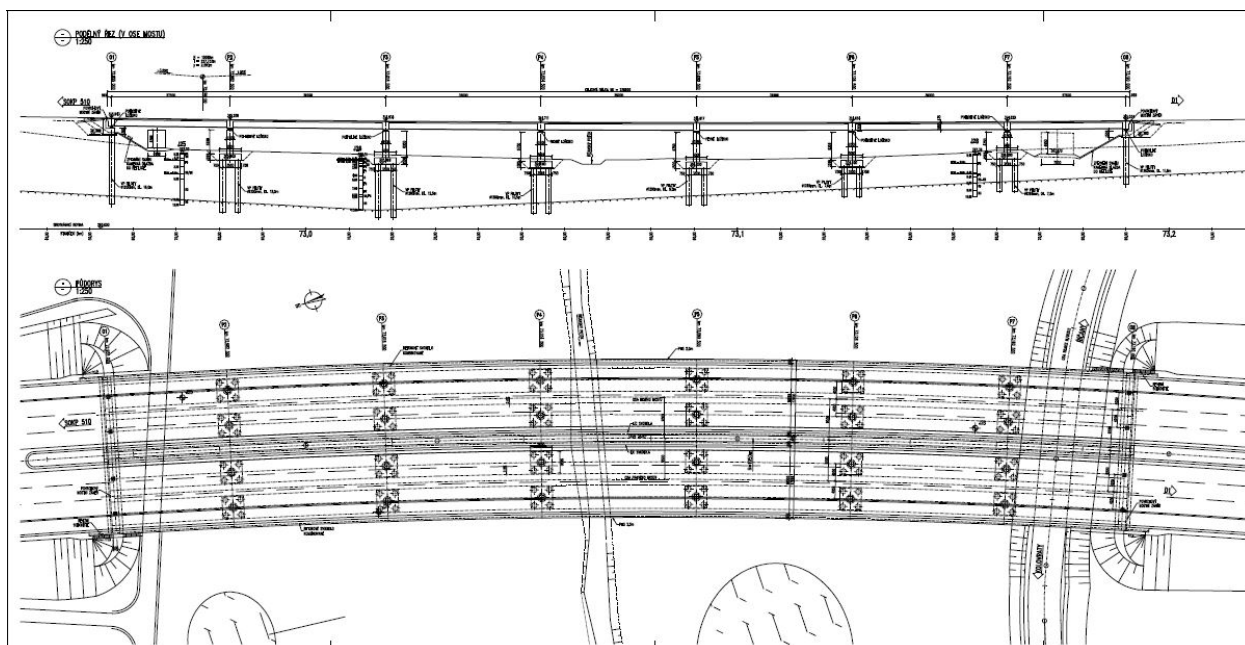
Varianta B: Ocelobetonová konstrukce z podélných ocelových nosníků sprážených s monolitickou železobetonovou deskou o 7 mostních otvorech a 6 mostních pilířích (dále jen „Most se sedmi mostními otvory“)

Obrázek 28 Most Kolovraty (SO 208) přes Říčanský potok – technické řešení - varianta A



Zdroj: Dokumentace pro územní řízení „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“ (Ing. Jiří Lebeda, spol. s.r.o., září 2014); výřez z výkresu v měřítku 1 : 5 000

Obrázek 29 Most Kolovraty (SO 208) přes Říčanský potok – technické řešení - varianta A



Zdroj: Dokumentace pro územní řízení „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“ (Ing. Jiří Lebeda, spol. s.r.o., září 2014); výřez z výkresu v měřítku 1 : 5 000

Závěr

Z hlediska vlivu na významné krajinné prvky je navrhovaný záměr SOKP 511 při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6., resp. podmínek uvedených v kapitole D. IV. akceptovatelný.

Vlivy na památné stromy

Záměr neovlivní žádný památný strom, stromořadí nebo skupinu stromů definovaných § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Závěr

Z hlediska vlivu na památné stromy je navrhovaný záměr SOKP 511 akceptovatelný.

D. I. 9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Hmotný majetek

V trase plánované silnice i jejím bezprostředním okolí se nachází velké množství staveb, které mohou být realizací záměru dotčeny. S tím souvisí i zásahy do hmotného majetku.

Komplexní výčet staveb, u nichž se v souvislosti s výstavbou a provozem SOKP 511 předpokládá dotčení hmotného majetku – převážně infrastrukturního charakteru. Přehled je uveden v kapitole C. II. 9.

Obecně lze uvést, že stavba SOKP 511 vyvolá demolice několika objektů (obytného domu v ul. K Říčanům č. p. 347/2, k. ú. Kolovraty; čerpací stanice pohonných hmot MOL na Štěrboholské radiále), přeložky silnice III. třídy, úpravu silnice I. třídy, přeložky a úpravy polních cest, úpravy objektů meliorací, přeložky vodovodů, úpravy venkovního elektrického vedení, přeložky kabelového elektrického vedení, přeložky objektů slaboproudu, přeložky plynovodu (kategorie VVTL, VTL, STL) a úpravy související s realizací železničního mostu na železniční trati Benešov u Prahy – Praha-Vršovice v místě navrženého silničního tunelu Na Vysoké.

Dle výše uvedeného je patrné, že se stavba dostane do kolize nejen s běžnými inženýrskými sítěmi včetně jejich ochranných pásem, ale především zasáhne zmíněnou železniční trať č. 221 Benešov u Prahy – Praha-Vršovice (včetně ochranného pásma) v místě navrženého silničního tunelu Na Vysoké. Křížení stavby SOKP 511 a železniční trati bude ve fázi výstavby SOKP 511 řešeno pomocí dočasné přeložky trati, jelikož není možné s ohledem na její vytiženost přerušit provozu ani na nezbytně nutnou dobu.

Veškeré stavební práce a činnosti týkající se trvalých i dočasných úprav a přeložek na stávajících inženýrských sítích a železniční trati, včetně jejich ochranných pásem, budou probíhat po předchozím souhlasu správců sítě a železnice a za dodržení podmínek příslušnými správci stanovených.

Kulturní památky

Dle Národního památkového ústavu jsou v okolí navrhovaného záměru vyhlášeny následující kulturní památky:

- k. ú. Běchovice - zájezdní hostinec Na Staré poště,
- k. ú. Dubeč - kostel sv. Petra, výšinné neopevněné sídliště (archeologické stopy) a sýpka (čp. 1675),
- k. ú. Uhřetěves – kostel Všech svatých, židovský hřbitov, železniční most, vodní mlýn, děkanství a vila - správcovský dům Lichtensteinského panství,

- k. ú. Královice – kostel sv. Markéty, zvonička, výšinné opevněné sídliště - hradiště Šance (archeologické stopy) a tvrz,
- k. ú. Nedvězí u Říčan – trafostanice,
- k. ú. Kolovraty – kostel sv. Ondřeje, socha sv. Donáta,
- k. ú. Říčany u Prahy – hrad (zřícenina), kostel sv. Petra a Pavla, sloup se sochou P. Marie, měšťanský dům a celnice – tzv. Mýto.

Žádná z památek se nenachází v bezprostřední blízkosti záměru či v poloze výrazně ovlivnitelné jeho realizací. Většina památek je situována v intravilánech jednotlivých obcí, a proto nemohou být ovlivněny ani pohledově. Vliv na kulturní dominanty řešeného území je současně posouzen v rámci Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz (příloha č. 9 dokumentace EIA), ve kterém je konstatováno, že při respektování navržených doporučení pro minimalizaci negativního dopadu navrhované trasy na krajinný ráz, lze vliv SOKP 511 na kulturní památky možno hodnotit jako slabý.

Archeologická naleziště

Navrhovaná trasa SOKP 511 prochází přes katastrální území, kde byly v minulosti zaznamenány archeologické nálezy. Podle Státního archeologického seznamu ČR se v blízkosti záměru nachází lokality s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů. Jedná se o lokalitu Dubeč - jádro obce (nález z období neolitu a doby římské) a lokalitu Litoznice (nález z období pravěku, doby římské a vrcholného středověku).

Území dotčené realizací záměru je typickým územím s možným výskytem archeologických nálezů, ale relativně nízkou stavební a jinou aktivitou spojenou se zásahy pod povrch terénu. Proto je tedy toto území archeologicky poměrně málo známé a prozkoumané.

Obecně lze definovat potenciální místa kontaktu stavby a archeologických nálezů. Jedná se především o prostory v blízkosti a podél současných i bývalých vodotečí, kde lze očekávat sídlištní pravěké a raně středověké aktivity. Podle dosavadních zkušeností na bezvodých úsecích nelze vyloučit pravěká nebo raně středověká pohřebiště.

Možný výskyt archeologického nálezu nelze v území dotčeném stavbou SOKP 511 zcela vyloučit. Veškeré zemní zásahy tak budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Závěr

Umístění posuzovaného záměru do území nepředstavuje z hlediska vlivu na hmotné statky, kulturní památky a archeologická naleziště významné riziko z hlediska možného ovlivnění životního prostředí.

V území je možné předpokládat výskyt archeologických nálezů, což je ošetřeno opatřením v kap. B. I. 6.

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

Záměr **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1** představuje liniovou stavbu, které se dotýká území dvou krajů (Hl. m. Praha, Středočeský kraj).

Hodnocené vlivy záměru mají v převážné míře lokální charakter (např. vlivy záměru na půdy, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, přírodní zdroje, vlivy na zvláště chráněné území). Určité vlivy stavby SOKP 511 se však mohou promítnout i v rámci širšího zájmového území, a to na regionální úrovni (např. vlivy záměru na akustickou situaci, znečištění ovzduší).

Dokumentace EIA z výše uvedeného předpokladu vycházela. Byly vyhodnoceny i vlivy stavby SOKP 511 mimo řešené území (viz obrázek 2 v Úvodu dokumentace EIA). Konkrétně byla věnována pozornost významným dopravním komunikacím na území hl. m. Prahy (např. 5. května, Spořilovská, Brněnská, Jižní spojka, SOKP 510, SOKP 512, SOKP 513, Strakonická), které mohou být provozem stavby SOKP 511 ovlivněny. Pro tyto komunikace bylo zpracováno emisní vyhodnocení vlivů záměru z hlediska hluku i znečištění ovzduší (pro stav se záměrem v roce 2025 a stav bez záměru v roce 2025, resp. stav se záměrem v roce 2040+).

Přeshraniční vlivy záměru SOKP 511 se nepředpokládají, lze je v souvislosti se stavbou SOKP 511 vyloučit.

Následující vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru SOKP 511 na životní prostředí je provedeno na základě předchozích kapitol D. I. 1 až D. I. 13. dokumentace EIA. V rámci níže uvedeného celkového hodnocení jsou již zohledněna opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a kompenzační opatření navržená v dokumentaci EIA.

Tabulka 82 Souhrnné hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí

Složka životního prostředí	Hodnocení
Obyvatelstvo (zdraví obyvatel)	Významný negativní vliv záměru SOKP 511 lze vyloučit. Z provedených analýz vlivu hluku z dopravy na veřejné zdraví vyplývá, že výhledové stavy pro r. 2025 a r. 2040+ s navrhovanou stavbou SOKP 511 jsou z hlediska míry negativních účinků hluku z dopravy na předmětných komunikacích příznivější než stávající stav a výhledový stav v r. 2025 bez záměru (nulová varianta). Vlivem realizace navrženého záměru je možno očekávat zvýšení imisní zátěže, které v případě chronických ani akutních účinků oxidu dusičitého ani akutních účinků oxidu uhelnatého nezpůsobí žádnou změnu v míře zdravotního rizika. V případě nárůstu koncentrací benzenu a benzo(a)pyrenu je možné zaznamenat nárůst míry rizika, avšak jedná se o statistické hodnoty, které se vzhledem k počtu zasažených obyvatel v praxi neprojeví. V případě nárůstu koncentrací suspendovaných částic (PM₁₀ a PM_{2,5}) bylo zaznamenáno zvýšení zdravotního rizika. Toto navýšení zdravotního rizika je však vzhledem k vypočteným hodnotám ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace málo významné. Jsou navržena opatření ke snížení nepříznivých vlivů na obyvatelstvo (tj. protihluková opatření pro fázi výstavby i provozu záměru SOKP 511, opatření ke snížení znečištění ovzduší ve fázi výstavby i provozu záměru SOKP atd.). Vlivy záměru SOKP 511 lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako

Složka životního prostředí	Hodnocení
	akceptovatelné.
Ovzduší a klima	Významný negativní vliv záměru SOKP 511 lze vyloučit. Vlivem provozu záměru SOKP 511 v roce 2025 budou splněny imisní limity pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého, benzenu a suspendovaných částic PM_{2,5}. Vlivem provozu záměru SOKP 511 může dojít k překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace PM₁₀, a to v nejbližším okolí trasy komunikace SOKP 511. Zvýšení koncentrací nad hranici imisního limitu nebylo vypočteno nikde v prostoru obytné zástavby. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu může být překročen v malé části zájmového území. Jedná se však o lokality, kde se ve výchozím stavu pohybují hodnoty těsně pod hranicí imisního limitu. Celkově se jedná cca o 6 % území výpočtové oblasti, většinou v těsné blízkosti předmětného záměru bez obytné zástavby. Pro stav po roce 2040 nebyly samostatně hodnoceny příspěvky záměru, ale pouze celková imisní situace v zájmovém území. Ve stavu po roce 2040 s provozem předmětného záměru bylo vypočteno možné překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM₁₀ (jen v oblastech bez obytné zástavby) a pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Z podrobného posouzení vlivů záměru SOKP 511 na klima vyplynulo, že míra rizika potenciálních negativních vlivů záměru SOKP 511 (např. rostoucí průměrná teplota vzduchu, extrémní nárůst teplot, nestabilita půdy, vlhkost, kvalita vzduchu) byla vyhodnocena na úrovni mírné, tedy nízké riziko. Jsou navržena opatření ke snížení nepříznivých vlivů na ovzduší a klima, případně kompenzační opatření (tj. opatření ke snížení znečištění ovzduší ve fázi výstavby v podobě zaplachtování vozidel s jemnou frakcí, skrápění staveniště, čištění vozidel před výjezdem za staveniště atd. i opatření ke snížení znečištění ovzduší ve fázi provozu záměru SOKP 511 v podobě realizace rozsáhlých výsadeb zelených pásů podél komunikace). Vlivy záměru SOKP 511 lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.
Akustická situace	Významný negativní vliv záměru SOKP 511 lze vyloučit. Vlivem zprovoznění záměru nedojde u objektů umístěných v blízkosti SOKP 511 k překročení příslušných hygienických limitů hluku. Jsou navržena opatření ke snížení nepříznivých vlivů na akustickou situaci (tj. protihluková opatření pro fázi výstavby v podobě výstavby PHS Běchovice před zahájením stavby SOKP 511, v podobě stanovení maximální možné intenzity staveništní dopravy na dotčených komunikacích tak, aby byly splněny hygienické limity, opatření v podobě omezení nasazení jednotlivých strojů a mechanizace na staveništi; dále protihluková opatření pro fázi provozu záměru SOKP 511 formou realizace protihlukových stěn a valů, resp. „nízkohlučného“ povrchu v části trasy SOKP 511). Vlivy záměru SOKP 511 lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.
Půda	Významný negativní vliv záměru SOKP 511 lze vyloučit.

Složka životního prostředí	Hodnocení
	Záměr SOKP 511 si vyžádá trvalé vynětí ze ZPF v rozsahu cca 172 ha. Budou dotčeny převážně půdy I., III. a II. třídy ochrany ZPF. Půdy I. třídy ochrany je možné odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to např. v případě liniových staveb zásadního významu, což záměr SOKP 511 naplňuje. Záměr SOKP 511 si vyžádá i menší trvalý zábor PUPFL (o celkové výměře trvalého záboru 1,25 ha). Jsou navržena opatření ke snížení nepříznivých vlivů (tj. opatření na ochranu půdy ve fázi výstavby i provozu SOKP 511). Vlivy záměru SOKP 511 lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.
Horninové prostředí	Významný negativní vliv záměru SOKP 511 lze vyloučit. Výstavba SOKP 511 bude představovat zásah do geologických poměrů, a to v souvislosti s vlastním založením stavby. Nejvýznamnější vliv na horninové prostředí se předpokládá v souvislosti s výstavbou dvou hloubených tunelů - tunel Dubeč (km 66,355 - 66,630) a tunel Na Vysoké (km 72,400 - 72,784), realizací zářezů (km 66,680 - 67,215 - zářez až 11,5 m; km 69,122 - 71,405 - zářez až 5,5 m; km 72,775 - 72,900 - zářez až 7,5 m) a mostních objektů překonávajících Říčanský potok (km 66,000 - 66,242 a km 72,950 - 73,180) a Pitkovický potok (km 75,600 - 75,830). Navržená opatření ke snížení nepříznivých vlivů na horninové prostředí jsou v řadě případů identická s opatřeními na ochranu půd. To se týká především opatření na ochranu půd ve fázi výstavby záměru. Vlivy záměru SOKP 511 lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.
Podzemní a povrchové vody	Významný negativní vliv záměru SOKP 511 lze vyloučit. Pro minimalizaci vlivu na kvalitu a množství povrchových vod ve vodních tocích Říčanského a Pitkovického potoka je navržen adekvátní způsob řízeného odvádění dešťových vod z povrchu komunikace, a to dešťová kanalizace → ukliďňovací nádrž → dešťová usazovací nádrž → retenční nádrž → vodní tok. Pro ochranu PP Litožnice je navržena kaskáda retenčních nádrží, která bude zadržovat i vody znečištěné ionty Cl během zimního období. U podzemních vod nedojde k významnému ovlivnění ani úrovně hladiny ani jejich jakosti. Ovlivnění se projeví pouze v oblasti tunelových úseků a nejhlubších zářezů, kdy bude zasažena hladina podzemní vody, příp. bude stavba zasahovat pod její úroveň. Úseky, kde se stavba dotýká hladiny nebo zasahuje pod její úroveň, budou odvodněny drenáží, která bude zaústěna do dešťové kanalizace odvodnění komunikace a dále přes systém ukliďňovacích nádrží, dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží do recipientu. Jsou navržena opatření ke snížení nepříznivých vlivů na povrchové a podzemní vody (tj. opatření na ochranu vod ve fázi výstavby i provozu). Jedná se např. o vyloučení zásahů do koryt vodních toků ve fázi výstavby, stanovení minimální vzdálenosti stavenišť od vodních toků, používání solí s minimálním obsahem těžkých kovů během zimní údržby. Součástí dokumentace EIA je i návrh monitoringu povrchových

Složka životního prostředí	Hodnocení
	i podzemních vod. Vlivy záměru SOKP 511 lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.
Fauna, flóra, ekosystémy	Významný negativní vliv záměru SOKP 511 lze vyloučit. Dle provedených průzkumů zájmového území nebyl potvrzen žádný zvláště chráněný druh rostlin dle přílohy č. II vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V území dotčeném plánovanou stavbou SOKP 511 byly pozorovány 2 druhy živočichů spadající do kategorie silně ohrožené druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (slepýš křehký, ještěrka obecná) a 8 druhů živočichů spadajících do kategorie ohrožené druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (vlaštovka obecná, rorýs obecný, ropucha obecná, mravenci, čmeláci, moták pochop, otakárek ovocný a užovka obojková). Plánovaná výstavba ani provoz záměru SOKP 511 neovlivní udržení příznivého stavu těchto druhů z hlediska jejich ochrany. Jsou navržena opatření k vyloučení či snížení nepříznivých vlivů na flóru, faunu a ekosystémy (tj. opatření pro fázi výstavby i provozu záměru). Jedná se např. o instalaci migračních zábran pro obojživelníky ve fázi výstavby záměru, účast ekologického dozoru během výstavby, požadavek na minimalizaci kácených dřevin či výsadbu převážně autochtonních dřevin. Vlivy záměru SOKP 511 lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.
NATURA 2000	Neutrální vliv. Není třeba navrhopat opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a kompenzační opatření.
Památné stromy	Neutrální vliv. Není třeba navrhopat opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a kompenzační opatření.
Zvláště chráněná území, ÚSES, VKP	Významný negativní vliv záměru SOKP 511 lze vyloučit. Posuzovaný záměr kříží přírodní památku Lítožnice a její ochranné pásmo. Z komplexního vyhodnocení vlivů záměru SOKP 511 na přírodní památku Lítožnice vyplývá, že záměr významně neovlivní předmět ochrany přírodní památky Lítožnice. Posuzovaný záměr zasahuje na území přírodního parku PPK Říčanka. Stavba SOKP 511 je navržena tak, že nebude mít významný negativní vliv na krajinu a krajinný ráz území, a tedy ani na PPK Říčanka. V trase řešeného záměru se nachází několik významných krajinných prvků daných § 3 písm. b) a dva registrované významné krajinné prvky dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Významné negativní dotčení žádné z VKP se v souvislosti s realizací záměru neočekává. Trasa záměru kříží prvky regionálního a lokálního ÚSES (vodní toky, lesní porost) dle § 3 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších

Složka životního prostředí	Hodnocení
	předpisů. Pro převedení liniových prvků ÚSES (biokoridory) je navrženo takové technické provedení stavby, které zásahy do těchto prvků minimalizuje, případně jsou navržena dostatečná opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů. Jsou navržena opatření ke snížení nepříznivých vlivů na zvláště chráněná území, ÚSES či VKP. Jedná se např. o návrh optimalizace mostních objektů SO 203 Most Dubeč a SO 210 Most Kuří v souvislosti s oddálením mostních pilířů a jejich základů od břehové hrany dotčených toků. Vlivy záměru SOKP 511 lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.
Krajina a krajinný ráz	Významný negativní vliv záměru SOKP 511 lze vyloučit. Plánovaný záměr SOKP 511 je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska ochrany krajinného rázu je navrhovaný záměr SOKP 511 při zohlednění navržených opatření v dokumentaci EIA hodnocen jako únosný. Jsou navržena dílčí opatření ke snížení nepříznivých vlivů na krajinu a krajinný ráz. Vlivy záměru SOKP 511 lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.
Hmotný majetek, kulturní památky, archeologie	Významný negativní vliv záměru SOKP 511 lze vyloučit. Zásah do hmotného majetku v souvislosti s realizací SOKP 511 bude představovat demolice dvou objektů, přeložky silnic III. třídy, úprava silnice I. třídy, zásahy do polních cest a především pak zásahy do stávajících inženýrských sítí. Kulturní památky nebudou v souvislosti s hodnoceným záměrem dotčeny. Možný výskyt archeologického nálezu nelze v území dotčeném stavbou SOKP 511 zcela vyloučit. Veškeré zemní zásahy tak budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. V rámci dokumentace EIA jsou navržena běžná opatření k vyloučení nepříznivých vlivů na archeologické památky (např. v podobě realizace základního archeologického výzkumu). Vlivy záměru SOKP 511 lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Z hlediska posuzovaných vlivů hodnocených v kapitole D. I. předložené dokumentace lze konstatovat, že vlivy záměru SOKP 511 z hlediska jejich velikosti a významnosti na jednotlivé složky životního prostředí lze označit při respektování opatření formulovaných v dokumentaci EIA jako akceptovatelné.

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

Fáze výstavby

Během výstavby může být podzemní i povrchová voda kontaminována úniky pohonných hmot, olejů a mazadel z dopravních či stavebních mechanismů. Speciální pozornost z tohoto pohledu bude třeba

věnovat zakládání mostních objektů v blízkosti vodních toků. Při případné havárii bude zahájeno sanační čerpání, výstavba norných stěn na vodních tocích a v dekontaminační jednotce budou odstraněny ropné produkty z čerpané vody.

Horninové prostředí může být v havarijním případě během výstavby záměru kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude kontaminovaná zemina ihned vytěžena a odvezena na zabezpečenou skládku. Současně může dojít k mechanickému rozvolňování hornin otřesy, způsobenými odstřely hornin při realizaci hloubených tunelů a zářezů. V případě, že bude rozvolňování hornin otřesy v průběhu stavby prokázáno, bude v dotčeném místě proveden podrobný geologický průzkum, ve kterém bude zhodnocen aktuální stav a návrh stavebně technických opatření, která zamezí dalšímu nepříznivému rozvoji.

Fáze provozu

Potenciální rizika vzniku havárií či nestandardního stavu, která lze obecně identifikovat, jsou únik nebezpečných látek, požár, exploze atd.

Rozsáhlejší vliv může mít únik nebezpečných látek do podzemních a povrchových vod. Včasným zásahem lze rozsah havárie omezit na minimum.

Nebezpečí pro širší okolí může nastat rovněž při vzniku většího požáru při dopravní nehodě. Negativním projevem požáru pro širší okolí je vznik jedovatých a dráždivých plynů. Dále pak při hasičském zásahu vznikají odpadní vody kontaminované směsí hasebných látek a látek vyplavených při hašení.

Specifickým prostředím z pohledu havárií či nestandardního stavu jsou tunelové úseky stavby SOKP 511. Jejich technické řešení je však navrženo s bezpečnostními prvky v dostatečném rozsahu, aby byl negativní vliv havárií a nestandardních stavů minimalizován (odvodnění svedeno do samostatné bezodtoké jímky, která bude pravidelně vyvážena; požární suchovod; proměnné dopravní značení; SOS skříně apod.).

Prevencí dopravních nehod je dodržování předpisů a dopravního značení.

Při úniku nebezpečných látek bude co nejrychleji zabráněno jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě pak budou co nejrychleji odčerpány kontaminanty z kanalizace.

Veškeré havárie budou hlášeny příslušným orgánům (Policie ČR, Záchranný hasičský sbor apod.).

D. IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné

Veškerá opatření k prevenci, vyloučení, snížení či kompenzaci nepříznivých vlivů záměru, která byla mj. navržena i v rámci akustického posouzení a rozptylové studie (přílohy č. 2 a 3 předkládané dokumentace) byla již uvedena v rámci předcházejících kapitol dokumentace, zvláště v kap. B. I. 6, D. I. 2 a D. I. 3, D. I. 7 a jsou zároveň součástí projektové dokumentace stavby.

V souladu s Metodickým sdělením MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 jsou základní opatření (viz kap. B. I. 6. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů) projednávána s oznamovatelem a projektantem záměru a jsou chápána jako opatření, která jsou součástí záměru a s jejichž plněním se v projektu počítá. Tato opatření budou při přípravě projektu, realizaci i provozu plněna, a proto není třeba je v této kapitole uvádět.

Je nutné poukázat i na fakt, že vlastní technické řešení stavby tak, jak je rozpracováno v rámci dokumentace pro územní řízení, již obsahuje celou řadu významných opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů stavby na životní prostředí, např. v podobě protihlukových stěn, valů či návrhu nízkohlukového povrchu v části hlavní trasy SOKP 511. Velká část trasy je vedena v hlubokém zářezu, dva dílčí úseky trasy SOKP 511 jsou vedeny v tunelech. Podél stavby jsou dále vyčleněny rozsáhlé pásy pro ozelenění.

V této kapitole jsou proto specifikována pouze ta opatření, která přímo vzešla z průběhu procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí a nejsou uvedena v předložené aktualizované dokumentaci pro DÚR (Dokumentace pro územní řízení, Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014). Jedná se o následující opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a kompenzace:

Fáze projektových příprav

Obecná opatření

- Projektové přípravy stavby SOKP, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice - Úvaly spolu budou úzce koordinovány tak, aby bylo možné zajistit následné uvedení obou staveb do provozu ve stejném termínu.
- V dalším stupni projektových příprav bude upřesněn, resp. aktualizován Projekt monitoringu životního prostředí (GeoTec-GS, a.s., listopad 2016) v návaznosti na požadavky vyplývající z procesu posouzení a projednávání vlivu stavby na životní prostředí (proces EIA).

Opatření na ochranu ovzduší

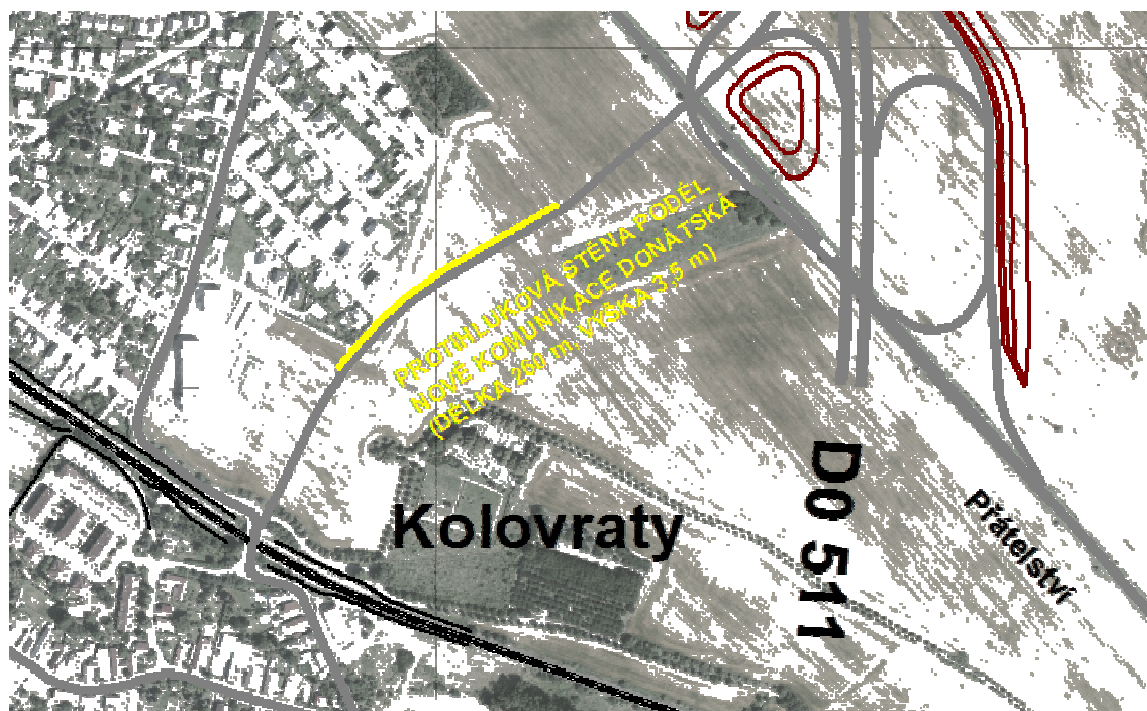
- Pro snížení zatížení životního prostředí částicemi PM₁₀, resp. PM_{2,5} a benzo(a)pyrenem bude ve finálním návrhu druhové skladby sadových úprav komunikace SOKP 511 a vegetačních pásů zváženo zastoupení jehličnatých dřevin (min. 10 %) a jejich vhodné rozmístění podél stavby.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) budou zpracovány podrobné zásady organizace výstavby (ZOV). V ZOV budou v případě nezbytných uzavírek stávajících silnic v souvislosti s realizací SOKP 511 mj. upřesněny a technicky prověřeny objízdné trasy. Dále budou v rámci ZOV finálně upřesněny komunikace, které budou dotčeny v souvislosti s obslužnou staveništní dopravou SOKP 511. Tyto ZOV budou koordinovány se ZOV na stavbu přeložky I/12 Běchovice – Úvaly. Pro tyto upřesněné vstupní údaje bude následně zpracováno podrobné vyhodnocení vlivu fáze výstavby záměru na ovzduší, a to především s ohledem na přepravní trasy.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) bude upřesněn konkrétní typ dieselagregátů použitých jako náhradní zdroj osvětlení a větrání v tunelech Dubeč a Na Vysoké. V souvislosti s upřesněním těchto informací budou prověřeny tyto zdroje z hlediska možného vlivu na znečištění ovzduší.

Opatření na ochranu před hlukem

- V rámci projektové dokumentace pro ÚR bude stávající rozsah protihlukových opatření uvedený v projektové dokumentaci (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014) rozšířen o nově navrženou protihlukovou stěnu podél komunikace „nová Donátská“ (propojení MÚK Říčany s ul. K Říčánům). Výše uvedené rozšíření protihlukových opatření vyplynulo ze zpracovaného Akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017; příloha č. 4 dokumentace EIA).

Zákres s umístěním navržené protihlukové stěny je patrný z následujícího obrázku. Stěna je navržena o délce 260 m a výšce 3,5 m.

Obrázek 30 Protihluková stěna podél komunikace „nová Donátská“



- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) budou zpracovány podrobné zásady organizace výstavby (ZOV). V ZOV budou v případě nezbytných uzavírek stávajících silnic v souvislosti s realizací SOKP 511 mj. upřesněny a prověřeny případné objízdné trasy. Dále budou v rámci ZOV finálně upřesněny komunikace, které budou dotčeny v souvislosti s obslužnou staveništní dopravou SOKP 511. ZOV stavby SOKP 511 budou koordinovány se ZOV pro stavbu přeložky I/12 Běchovice – Úvaly. Pro tyto upřesněné vstupní údaje bude následně zpracováno podrobné akustické posouzení, a to především s ohledem na přepravní trasy.
- V dalším stupni projektových příprav (DSP) bude upřesněn konkrétní typ dieselagregátů použitých jako náhradní zdroj osvětlení a větrání v tunelech Dubeč a Na Vysoké. V souvislosti s upřesněním těchto informací prověřit tyto zdroje z hlediska jejich možného vlivu na akustickou situaci.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) bude upřesněno materiálové a vizuální řešení navržených protihlukových stěn (např. formou transparentních protihlukových stěn s vypískovanými matnými pásy), a to především s ohledem na minimalizaci střetů ptactva s protihlukovými stěnami a vlivu na krajinný ráz území.
- V rámci projektové dokumentace pro ÚR bude optimalizován technický návrh mostní konstrukce mostu Dubeč přes Říčanský potok (SO 203) a navrženo takové technické řešení, které umožní oddálení mostních pilířů, vč. jejich základů do vzdálenosti 20 m od břehové hrany toku Říčanského potoka.
- V rámci projektové dokumentace pro ÚR bude prověřen, případně optimalizován návrh kaskády retenčních nádrží v podmostí mostu Dubeč přes Říčanský potok (SO 203, cca v km 66,000 – km

66,243 trasy SOKP 511) tak, aby nebyly umísťovány tyto retenční nádrže do prostoru méně než 20 m od břehové hrany toku Říčanského potoka.

- V rámci projektové dokumentace pro ÚR bude optimalizován technický návrh mostní konstrukce mostu Kuří přes Pitkovický potok (SO 210) a navrženo takové technické řešení, které umožní oddálení mostních pilířů, vč. jejich základů do vzdálenosti min. 5 m od břehové hrany toku Pitkovického potoka.
- V rámci projektové dokumentace pro ÚR je doporučeno navrhnout nadzemní retenční nádrže přírodního charakteru včetně výsadeb zeleně. Svahy by měly být realizovány tak, aby zejména obojživelníci mohli nádrž opustit a nedocházelo k jejich úhynu, tj. se svahováním 1:8÷10 v minimální šíři 1,5 m.
- V dalších stupních projektové dokumentace (DÚR, DSP) bude respektována podmínka ponechání Říčanského, resp. Pitkovického potoka a bezejmenné vodoteč v km cca 68,700 v jejich přirozeném korytu.
- V dalším stupni projektové přípravy dokumentace (DSP) bude zpracována detailní migrační studie, která se zaměří na podrobný návrh úprav podmostí, resp. dna propustků všech migračních objektů. Detailní migrační studie bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Rámcové migrační studie (EVERNIA s. r. o., prosinec 2016).

Detailní migrační studie bude respektovat následující návrh úprav podmostí:

- v co největší míře bude ponechán přirozený povrch,
- pod mostem budou umístěny suché kmeny, větve či větší volně ložené kameny jako přirozený úkryt živočichů,
- v podmostí mohou být ponechány pařezy po kácených dřevinách k přirozené obnově,
- bude navržena částečná dosadba autochtonními druhy dřevin v prostoru podmostí odolnými vůči slunečnímu a srážkovému stínu tak, aby byl zajištěn průhled pro možné průlety ptactva,
- bude navržena naváděcí liniová zeleň, která bude propojovat břehové porosty s podmostím.

Detailní migrační studie bude respektovat následující návrh úprav dna propustků:

- v co největší míře bude ponechán přirozený povrch,
- v propustcích budou umístěny suché větve či kameny jako přirozený úkryt živočichů,
- v každém propustku bude zachována minimálně jednostranná suchá cesta (berma) o šířce minimálně 50 cm,
- v propustcích nebudou umístěny žádné pasti v podobě šachet a bariéry v podobě stupňů aj. (zcela nepřipustné jsou stupně vyšší než 10 cm).

Tato migrační studie zpracovaná v dalším stupni projektových příprav také upřesní detailní technické řešení migračních zábran pro obojživelníky a další drobná zvířata instalovaných ve fázi výstavby SOKP 511 v souvislosti se stavební činností probíhající v blízkosti vodních toků a tyto závěry budou zapracovány do projektové dokumentace.

- V rámci projektové dokumentace pro ÚR bude zvážena nezbytnost realizace biomostu přes SOKP 511 (SO 223). Z pohledu migrace není realizace tohoto biomostu nezbytná. Pokud by nebylo s posuzovaným objektem uvažováno, doporučuje se lokální biokoridor L4/263, který zmíněný biomost přes SOKP 511 převádí, navést přes tunel Dubeč.

- Z důvodu zásahu do zvláště chráněného území PP Litožnice bude v rámci projednávání projektové dokumentace (DÚR) požádáno o udělení výjimky ze zákazů ve zvláště chráněných územích dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- Pro zvláště chráněné druhy, u kterých může dojít v souvislosti se stavbou SOKP 511 k porušení zákazů stanovených zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů je doporučeno v rámci projednávání projektové dokumentace (DÚR) požádat o udělení výjimek z ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) budou vyhodnoceny konkrétní dopady na jednotlivé dřeviny a porosty a zpracován detailní dendrologický inventarizační průzkum všech dřevin, které budou v souvislosti s realizací stavby káceny. Bude proveden důsledný selektivní výběr dřevin navržených ke kácení a navržena ochrana zbylých dřevin proti poškození v době výstavby, pokud to bude nutné.

Zpracovaný dendrologický inventarizační průzkum bude následně sloužit jako podklad pro vydání rozhodnutí o povolení ke kácení místně a věcně příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny. Společně s žádostí o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les bude předložen ke schválení také finální návrh vegetačních úprav vycházející z aktuální projektové dokumentace stavby.

- V dalším stupni projektových příprav (DSP) bude zpracován finální Projekt sadových úprav a vegetačních pásů, který upřesní finální koncepci a druhovou skladbu sadových úprav a navržených vegetačních pásů podél komunikace SOKP 511.
 - o Projekt sadových úprav a vegetačních pásů bude řešit výsadbu, dosadbu a údržbu zeleně a bude zpracován autorizovanou osobou pro obor krajinářská architektura.
 - o Projekt sadových úprav a vegetačních pásů upřesní časovou koordinaci výsadeb zelených pásů a vlastní výstavby SOKP 511. Bude zvažena výsadba zelených pásů v předstihu před zahájením vlastní výstavby SOKP 511 tak, aby došlo k co nejdřívejšímu zapojení výsadeb ve vztahu k zprovoznění stavby SOKP 511 a jejich nepoškození vlastní výstavbou SOKP 511.
 - o Při návrhu druhové skladby bude respektována podmínka preference autochtonních druhů dřevin s hojným zastoupením keřového patra.
 - o Při návrhu druhové skladby bude respektována podmínka minimálně 10 % zastoupení jehličnanů v navržené druhové skladbě.
 - o Projekt sadových úprav a vegetačních pásů upřesní mj. naváděcí zeleň, která zajistí začlenění nadchodu přes SO 611 (tunel Dubeč) do okolní krajiny.
 - o Projekt sadových úprav a vegetačních pásů se zaměří na estetické začlenění (ozelenění) dešťových usazovacích a retenčních nádrží do krajiny, případně i ozelenění protihlukových stěn.
 - o Projekt sadových úprav a vegetačních pásů se v rámci všech MÚK zaměří na vhodný návrh keřových výsadeb na svazích náspů a zářezů křižovatek a celoplošné výsadby keřů a stromů v jednotlivých okách a trojúhelnících křižovatek. (Výsadby musejí být vždy navrženy tak, aby byly splněny rozhledové poměry a aby nedocházelo k zastíňování svislých dopravních značek a dopravních zařízení, ohrožování funkce odvodňovacích zařízení, nadzemních a podzemních vedení a bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.)
 - o V rámci Projektu sadových úprav a vegetačních pásů bude doplněn návrh výsadby břehových porostů podél přeložky vodního toku (SO 325).

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- V rámci projektové dokumentace pro územní rozhodnutí budou aktualizovány hydrotechnické výpočty na návrhový déšť v době trvání 30 min (v souladu s Pražskými stavebními předpisy vydanými Radou hlavního města Prahy nařízením č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy dne 27. 5. 2016 s účinností od 1. 8. 2016). Na základě těchto hydrotechnických výpočtů bude ověřena navrhovaná kapacita kanalizací, resp. dešťových usazovacích a retenčních nádrží.
- V rámci projektové dokumentace pro územní rozhodnutí bude zpracována koordinační vodohospodářská studie staveb 511 a I/12. Na základě této studie bude optimalizován návrh vodohospodářských objektů odvodňovacího systému s ohledem na zimní údržbu a N-leté průtoky ve vodních tocích.
- Projekt monitoringu životního prostředí (GeoTec-GS, a.s., listopad 2016), resp. jeho část týkající se monitoringu povrchových vod bude v dalším stupni projektových příprav upřesněna o následující konkrétní místa monitoringu povrchových vod ve vztahu k zatížení ionty Cl:

Cca 6 odběrných míst kontrolních vzorků (vždy 1 místo těsně za vyústěním z retenčních nádrží a 1 místo cca 100 m za vyústěním retenčních nádrží ve směru proudění) na Říčanském potoce (u mostu Dubeč, SO 203 a mostu Kolovraty, SO 208) a Pitkovickém potoce (u mostu Kuří, SO 210).

- Projekt monitoringu životního prostředí (GeoTec-GS, a.s., listopad 2016), resp. jeho část týkající se monitoringu podzemních vod bude v dalším stupni projektových příprav upřesněn o následující konkrétní místa monitoringu podzemních vod, která vymezila studie Vlivů na vody (GEOoffice, s.r.o., listopad 2016) na základě Geologického průzkumu (MOTT MACDONALD Praha, spol. s r.o., duben 2008):

Tabulka 83 Seznam studní doporučených k monitoringu

Pořad. číslo	Parcelní číslo	Popis umístění studny (k. ú., parc. č.), resp. souřadnice JTSK vrtu
Běchovice		
1	1200	Roh Nad nádražím a Do Dubče
2	1184	Roh Do Dubče a Václava Kovaříka
3	1057	Roh Litožnická a Do Dubče
4	953	Do Dubče 332
5	935/5	Kurty Běchovice
6	915/3	Před č. p. 480
7	916/2	Na Korunce č. p. 496
Uhřetěves		
8	1653/28	U žid. hřbitova 1092/19
9	1659	Žid. hřbitov
Nupaky		
10	st. 26/1	Nupaky č. p. 120
11	239/1	JZD – opuštěná studna směr Říčany
12	2/1	Dvůr s novostavbou, č. p. 103
Nedvězí		
13	187/1	Roh Málkovská ul. / Pánkova, Hubnerova
14	64	Nad potokem, ul. Hájová
15	76	Roh Hájová / Rokytá č. p. 4 (24)
Lipany		
16	27	Obecní - náves

Pořad. číslo	Parcelní číslo	Popis umístění studny (k. ú., parc. č.), resp. souřadnice JTSK vrtu
17	23	Bývalý statek, JJV okraj obce, směr k D1
18	71/1	V Listnáčích č. p. 10
Kuří		
19	st. 30	Rooseveltova č. p. 8
20	132/5	V blízkosti Kuří č. p. 71 (severozápadně)
Královice		
21	125	K Nedvězí č. p. 76
22	153/1	K Hájku č. p. 95
23	221	Kuřatská č. p. 53
Kolovraty		
24	319/1	Kolovraty č. p. 20 (Kuřil)
25	289	K Říčanům č. p. 9
26	710/1	K Říčanům 29
27	732/1	K Říčanům, předposl. dům před křiž. s K Poště
28	753	Hřbitov - obecní
29	277	Mírova (poblíž autobusové zastávky Nad Dvorem)
Hájek		
30	17/7	Hájek 8
31	5/1	Pod Markétou č. p. 30
32	64/1	Pod Jankovem č. p. 72
33	237/5	Pod Jankovem č. p. 111
Dubeč		
34	1037	Ke Koloděj. zámku 3
35	1213	Netlucká č. p. 6 (ve sklepe)
36	1163/1	Mikova 16
37	1061	Netlucká 5
38	1080	Za lesíkem 2
Vrty v úseku km 73,4 – 75,5		
Profil 1	HJ 102	Y=729 977.28 X=1 055 044.26
	HJ 101	Y=730 019.51 X=1 055 267.04
	HJ 702	Y=730 185.14 X=1 055 620.91
Profil 2	HJ 703	Y=729 650.85 X=1 054 944.41
	HJ 103	Y=729 503.49 X=1 055 067.80
	HJ 704	Y=729 386.00 X=1 055 251.54
Profil 3	HJ 104	Y=729 250.82 X=1 054 670.87
	HJ 700	Y=729 269.74 X=1 054 861.39
	HJ 701	Y=729 089.36 X=1 055 132.28
Profil 4	HJ 705	Y=728 894.91 X=1 054 492.34
	HJ 106	Y=nelokalizován X=nelokalizován
	HJ 706	Y=728 376.94 X=1 054 676.71

Pozn.: Konečný seznam studní, které budou zahrnuty do pravidelného monitoringu, bude upřesněn po obdržení souhlasu vlastníků dotčených studní k provedení monitoringu hladiny podzemních vod.

Opatření na ochranu půd

- V dalším stupni projektových příprav (DSP) bude předložen podrobný pedologický průzkum za účelem stanovení optimálního využití svrchních kulturních vrstev půdy, stanovení předepsané skřívky ornice, ale i stanovení mocnosti přechodných horizontů a hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin, který bude mj. sloužit jako podklad pro odnětí zemědělské půdy ze ZPF.

Další opatření

- V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) bude věnována pozornost návrhu osazení směrových světelných zdrojů a světlolemů do míst, kde by mohlo docházet k efektu světleného znečištění v souvislosti s provozem na stavbě SOKP 511.

Fáze výstavby

Obecná opatření

- Před zahájením výstavby a v průběhu výstavby SOKP 511 bude prováděn monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring půdy, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu dle Projektu monitoringu životního prostředí (GeoTec-GS, a.s., listopad 2016), který je součástí přílohy č. 16 dokumentace EIA, případně dle jeho aktualizované podoby.
- V případě, že by monitoring životního prostředí ve fázi výstavby prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem stavby SOKP 511 budou neprodleně zahájena opatření k nápravě zjištěného stavu.
- Pro fázi výstavby bude ustanovena nezávislá odborně způsobilá osoba (ekologický dozor).

Opatření na ochranu ovzduší

- Při skrápění budou v případě potřeby (např. při činnostech emitujících velmi vysokou prašnost, v těsné blízkosti obytné zástavby) použita aditiva (chemické stabilizátory), která výrazně zvyšují protiprašné vlastnosti. S ohledem na obecné požadavky ochrany životního prostředí budou použita biologicky rozložitelná aditiva.

Opatření na ochranu před hlukem

- Na nadřazené komunikační síti, která bude v souvislosti s obslužnou staveništní dopravou SOKP 511 dotčena, je třeba dodržet následující max. obousměrné intenzity obslužné staveništní dopravy definované v rámci Akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017):

Štěrboholská radiála:	300 NA/den
SOKP 510:	400 NA/den
D1 (směr SOKP 511 – Praha):	400 NA/den
D1 (směr SOKP511 – Brno):	450 NA/den
SOKP 512:	300 NA/den

Uvedené počty nákladních vozidel bude nutné dodržet i pro souběh výstavby s přeložkou komunikace I/12 Běchovice - Úvaly, případně dalšími plánovanými záměry (např. Hostivařská spojka).

- Využívání objízdnych tras v okolí SOKP 511 pro provoz staveništní dopravy bude probíhat po dobu max. 1 roku. Za objízdne trasy se nepovažují nadřazené komunikace využívané pro obslužnou staveništní dopravu, které vedou mimo hodnocené území (Štěrboholská spojka, SOKP 510, SOKP 512 a dálnice D1). V případě, že by měly tyto trasy sloužit pro delší období anebo byly vedeny po komunikacích, kde dochází k překračování stanovených hygienických limitů hluku z provozu na pozemních komunikacích, bude nutné žádat o vydání časově omezeného povolení v souladu s § 31 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

- V případě vedení tras staveništní dopravy po pozemních komunikacích, u kterých dochází k překračování hygienického limitu hluku pro starou hlukovou zátěž pro krátkodobé objízdné trasy 70 dB v denním období, bude nutné žádat o vydání časově omezeného povolení v souladu s § 31 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- V případě, že bude komunikace „nová Donátská“ využívána i pro staveništní dopravu, bude nutné již v úvodní etapě výstavby vybudovat tuto PHS pro její využití ve fázi výstavby SOKP 511.
- Na mostních konstrukcích se doporučuje realizovat nízkohlučné mostní závěry pro maximální eliminaci vzniku hluku při přejezdu vozidel přes dilatační spáry (především u MÚK Dubeč, most Kolovraty, most Kuří). V místech kde budou mostní závěry realizovány je nutné při realizaci vozovky a dilatačních spár dodržovat co nejvyšší rovinnost, aby docházelo k maximální možné eliminaci akustických emisí.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Při výstavbě bude minimalizován zásah do břehových porostů podél toků. Rozsah kácení v místech přechodu toků mostními objekty bude omezen pouze na prostor budoucího podmostí.
- Nutné provizorní přemostění Říčanského a Pitkovického potoka bude realizováno zásadně v prostoru budoucích mostních objektů.
- Veškeré zemní práce a založení pilířů mostů Dubeč (SO 203), Kolovraty (SO 208) a Kuří (SO 210) budou provedeny mimo hlavní období rozmnožování živočichů, tj. od 1. 8. až 28. 2.
- Nad průběhem zemních a stavebních prací bude vykonávat dozor nezávislá odborně způsobilá osoba (ekologický dozor).
- V případě probíhající stavební činnosti v blízkosti vodních toků budou na okraji území dotčeného stavbou instalovány migrační zábrany (např. folie o výšce min. 40 cm), které budou u země zahrnuty, aby ji obojživelníci a další drobná zvířata nemohla podlézt, a které bezpečně navedou migrující obojživelníky k vodnímu toku.
- Po ukončení stavebních zásahů souvisejících s realizací mostních objektů bude provedena finální úprava podmostí u mostních objektů SO 203 Most Dubeč, SO 208 Most Kolovraty a SO 210 Most Kuří dle podrobné migrační studie.
- Bezprostředně po realizaci stavební části tunelu Dubeč (SO 203) bude provedena nová výsadba na tunelu a v jeho okolí.
- Přístup ke staveništi u registrovaného VKP Údolí Pitkovického potoka bude zajištěn po příjezdových cestách k retenčním nádržím a dále po navazujících dočasných panelových cestách, které budou po skončení stavby odstraněny, a terén bude uveden do původního stavu.
- Pro ochranu přírodní památky Lítožnice jsou navrženy následující specifické podmínky:
 - o Zařízení staveniště budou umístěna v dostatečné vzdálenosti od koryta vodního toku Říčanského potoka i v dostatečné vzdálenosti od PP Lítožnice a jejího ochranného pásma (tj. nejméně 40 m od hranice ochranného pásma přírodní památky Lítožnice).
 - o Přístup do budoucích prostor podmostí mostu Dubeč bude zajištěn z obou stran Říčanského potoka pomocí příjezdové cesty k soustavám budoucích retenčních nádrží. Mimo tyto trvalé zpevněné účelové komunikace se v okolí Říčanského potoka a přírodní památky Lítožnice,

vč. jejího ochranného pásma mohou všechny stavební mechanismy pohybovat pouze v prostoru stavby tělesa SOKP 511, tj. v pásu širokém max. 40 m.

- o Na území PP Litožnice ani v jejím ochranném pásmu nebudou v průběhu stavby zřizovány žádné mezideponie výkopové zeminy, stavebního materiálu nebo odpadních materiálů, prostor nebude narušen poježděním stavebních mechanismů mimo výše uvedené účelové komunikace a těleso stavby SOKP 511.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Během výstavby mostních objektů, včetně výstavby provizorních přemostění toků budou vyloučeny zásahy do koryt vodních toků Říčanského a Pitkovického potoka (s výjimkou realizace vyústění z retenčních nádrží).
- Při betonáži mostních těles (SO 203 Most Dubeč, SO 208 Most Kolovraty, SO 210 Most Kuří) budou dotčené vodní toky zakryty tak, aby nedošlo k jeho znečištění odpadávajícími částmi betonu nebo vodou znečištěnou betonovou směsí (např. plachta, folie apod.).
- Voda pro skrápění staveništních ploch a komunikací ve fázi výstavby nebude odebírána z místních toků – Pitkovický a Říčanský potok a vodních ploch v blízkém okolí stavby SOKP 511.

Fáze provozu

Obecná opatření

- Stavby SOKP, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice - Úvaly budou uvedeny do provozu ve stejném termínu.
- Po uvedení stavby do provozu budou provozovány telematické systémy (řízení dopravy), které mj. účinně minimalizují vznik dopravních kongescí.
- Po uvedení stavby do provozu bude prováděn kontrolní monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring půdy, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu dle Projektu monitoringu životního prostředí (GeoTec-GS, a.s., listopad 2016), který je součástí přílohy č. 16 dokumentace EIA, resp. jeho aktualizované podoby.
- V případě, že by monitoring životního prostředí prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem stavby SOKP 511, budou neprodleně zahájena opatření k nápravě zjištěného stavu.
- V rámci studie krajinného rázu byly vytipovány čtyři hodnotnější segmenty krajiny (km 65,5 – 67,0 trasy SOKP - prostor v okolí PP Litožnice, resp. plocha PPK Říčanka; km 68,0 – 70,0 trasy SOKP – pozůstatky částečně dochovaného obrazu kultivované kulturní krajiny; km 72,75 – 73,5 trasy SOKP – údolí Říčanského potoka; km 75,4 – 76,0 trasy SOKP – údolí Pitkovického potoka). V rámci těchto cennějších krajinných segmentů se nedoporučuje umístění reklamních ploch podél SOKP 511.

Opatření na ochranu ovzduší

- Během provozu bude pravidelně prováděno čištění (cca 1 – 2x za měsíc) a údržba komunikace.
- V souvislosti s kompenzacemi emisních příspěvků benzo(a)pyrenu z provozu záměru SOKP 511 bude vysazeno min. 8 037 stromů.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- O veškeré provedené výsadby v souvislosti s ozeleněním stavby SOKP 511 bude po dobu 5ti let od jejich realizace řádně pečováno. Odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci budou nahrazeni novými.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Pro zimní údržbu budou používány soli s minimálními obsahy těžkých kovů a bude preferováno používání vodných roztoků solí pro minimalizaci kontaminace vod a půd.

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

Předkládaná dokumentace EIA je zpracována v souladu se současně platnými právními předpisy a normami.

Při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací.

Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro příslušné složky životního prostředí. V oborech, v nichž normované limity neexistují, je předpokládán dopad stavby na životní prostředí zhodnocen slovně.

Údaje o stavu životního prostředí v dané lokalitě použité v této dokumentaci EIA byly získány:

- literární rešerší (viz seznam použité literatury),
- jednáním s dotčenými orgány a organizacemi,
- terénním průzkumem,
- z odborně zpracovaných studií (viz seznam samostatných příloh dokumentace EIA).

Hodnocení vlivu dopadů záměru SOKP 511 bylo provedeno na základě:

- aktuálně zpracované dokumentace EIA a vypracovaných odborných studií (viz seznam samostatných příloh dokumentace EIA),
- podkladů dodaných investorem, resp. projektantem stavby,
- terénního průzkumu,
- územně plánovacích dokumentů a podkladů,
- mapových podkladů,
- jednání s dotčenými orgány a organizacemi.

Použité metody prognózování

Doprava

Kartogramy intenzit dopravy na posuzovaných komunikacích byly zpracovány TSK hl. m. Prahy pro stávající stav, střednědobý výhled r. 2025 bez záměru a 2025 se záměrem (viz příloha č. 1 předkládané dokumentace EIA). Pro výhledový rok 2040+ byl kartogram intenzit dopravy zpracován IPR hl. m. Prahy (viz příloha č. 2 předkládané dokumentace EIA). Souběžně s těmito DIP byly na stejné datové základně zpracovány i DIP pro stavbu přeložky silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly.

Základní údaje o intenzitách automobilové dopravy byly vyčísleny na základě dostupných a pro stavbu SOKP 511 nově zhotovených průzkumů. Intenzity pro střednědobý výhled v r. 2025 jsou převzaty z dopravního modelu pro hl. m. Prahu a jeho okolí, který je zpracován a aktualizován v softwarovém prostředí pro dopravní plánování PTV – VISION, makro/mezo-model v programu VISUM. Výpočty intenzit automobilové dopravy na vybrané komunikační síti města a jeho regionu byly provedeny současně pro všechny druhy vozidel, výjma vozidel PID. Při tomto způsobu výpočtu jsou v každém dílčím iteračním kroku vyhledány trasy a vyčísleny impedance postupně pro všechny druhy vozidel s tím, že je při výpočtu impedancí pro danou síť zohledněno čerpání kapacity jednotlivých úseků komunikací všemi systémy dohromady. Vlastní zatěžování probíhalo tak, že byly matice dopravních vztahů rozvrhovány na komunikační síť v osmi postupových krocích a následně bylo provedeno iterační vyrovnaní.

Dopravní intenzity pro rok 2040+ byly stanoveny na základě multimodálního modelování dopravy matematickým modelem, obsaženým v prostředí PTV VISION (program VISUM 15 a další). Další dopravně inženýrské podklady (podíl noci, průměrné rychlosti, frekvence hromadné dopravy) byly stanoveny z analyticko-syntetických prací, vycházejících ze současných dat, výhledových koncepcí, a případných očekávaných, či výpočtem potvrzených změn sledovaného údaje v daném horizontu. Klíčovou částí výhledových modelů bylo stanovení demografické prognózy a návazných údajů, stanovených například klasickou kohortně-komponentní metodou, vycházející z dat za jednotlivé městské části a obce s rozšířenou působností (ORP) na území Pražské metropolitní oblasti.

Prognóza intenzit dopravy zohledňuje jak předpokládaný rozvoj území, tak rozvoj silniční a dálniční sítě na území Prahy a České republiky. Dopravní vztahy pro rozvoje komunikační sítě v zájmovém území byly odvozeny ze stávajících vztahů, na základě vývojových trendů automobilové dopravy ve městě, při zohlednění známých rozvojových záměrů apod. Výstupy - intenzity dopravy jsou udávány pro průměrný pracovní den.

Hluk

Výpočet akustické situace byl proveden v programu CadnaA, verze 2017.

Akustické parametry provozu železniční dopravy byly generovány v souladu s metodikou Schall03 2014.

Akustické parametry provozu na silničních komunikacích byly generovány v souladu s českou výpočtovou metodikou, viz „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy (VÚVA, Brno 1991)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Zpravodaj MŽP ČR č. 3/1996)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy (Planeta č. 2/2005)“ a „Výpočet hluku z automobilové dopravy, Manuál 2011“.

V rámci provedených výpočtů, ať již pro posouzení výhledových stavů nebo pro stanovení hygienických limitů a případné možné uplatnění staré hlukové zátěže, nebyla používána obměna vozidlového parku.

Výpočet akustické situace v posuzovaném území byl proveden bez zahrnutí odrazů akustické energie, kdy nebyl uvažován vliv odrazu struktur fasád za výpočtovými body ve smyslu § 20, odstavce 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V chráněném venkovním prostoru staveb byla hladina akustického tlaku A stanovena pro dopadající zvukovou vlnu.

Výpočty plošných hlukových map byly z důvodu objektivního zobrazení akustických pásem v území provedeny se zahrnutím odrazů akustické energie od struktur fasád za výpočtovými body.

Výpočty hluku byly provedeny na straně bezpečnosti, neboť jako vstupní data byla použita data o vyšších intenzitách, tzn. data pro průměrný pracovní den („PPD“) a nebyla započítána obměna vozidlového parku.

Ovzduší

Pro modelové hodnocení kvality ovzduší byl použit model ATEM, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. Jedná se o gaussovský disperzní model rozptylu znečištění, který imisní situaci hodnotí na základě podrobných klimatologických a meteorologických údajů. Model je založen na stacionárním řešení rovnice difúze pasivní příměsi v atmosféře.

Model ATEM umožňuje:

- výpočet znečištění ovzduší plynnými látkami a prachovými částicemi od velkého počtu bodových, liniových a plošných zdrojů znečišťování ovzduší,
- výpočet charakteristik znečištění v husté pravidelné i nepravidelné síti referenčních bodů tak, aby výsledky mohly být dále zpracovány např. pomocí geografického informačního systému (GIS) a podány v mapové formě,
- výpočet znečištění v relativně komplikovaném terénu,
- výpočet na základě většího počtu větrných růžic, přičemž každá z nich je charakteristická pro určitou část modelové oblasti a popisuje větrné poměry v této oblasti.

Stanovení produkce emisí z jednotlivých skupin zdrojů bylo provedeno na základě následujících metodických a výpočetních postupů:

- Emise z těžkých nákladních automobilů byly vypočteny pomocí programu MEFA-13, který obsahuje emisní faktory publikované MŽP ČR. Ve výpočtu byla zohledněna pro staveništní dopravu vozidla, která budou plnit minimálně EURO 4.
- Pro emise z volnoběhu při stání automobilů (nakládka suroviny, nakládka při expedici) byla použita data z emisních měření provedených VŠCHT Praha (Souhrnná metodika pro hodnocení emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy, projekt MD ČR 1F54E/121/520, VŠCHT Praha 2005–2009).
- Pro emise ze stavebních strojů byly použity hodnoty emisních limitů pro mimosilniční dieselové motory (stage IIIA) podle emisních standardů pro mimosilniční stroje (Directive 2004/26/EC), které byly schváleny v dubnu 2004 Evropskou komisí. Při velkém množství strojní techniky na stavbě nebudou všechny stroje pracovat současně, přesto bylo uvažováno nasazení po celou pracovní dobu na 100 %.
- Produkce emisí částic PM₁₀ ze zvířeného prachu při stavebních operacích, při nakládce a vykládce materiálu a při pojezdech vozidel v prostoru staveniště byla určena dle metodiky MŽP ČR „Metodika pro stanovení produkce emisí znečišťujících látek ze stavební činnosti a stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀“.

Výpočty imisí byly provedeny na straně bezpečnosti, neboť jako vstupní data byla použita data o vyšších intenzitách, tzn. pro průměrný pracovní den („PPD“) namísto celorepublikově běžně používaných dat „RPDI“ (roční průměrné denní intenzity).

Vlivy na zdraví obyvatel

Použité metodiky hodnocení zdravotních rizik (hluk) a vlivu znečištění ovzduší na veřejné zdraví vycházely ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA):

- Identifikace nebezpečnosti – zjišťování jakým způsobem a za jakých podmínek může daný faktor nepříznivě ovlivnit lidské zdraví,
- Charakterizace nebezpečnosti - určení vztahu „dávka – odpověď“, – kvantitativní popis vztahů mezi dávkou a rozsahem poškození, škodlivého účinku,
- Hodnocení expozice – na základě znalosti situace stanovení expozičního scénáře, podmínky expozice,
- Charakterizace rizika – integrace (syntéza) dat získaných v předcházejících krocích, kvantitativní vyjádření míry reálného zdravotního rizika v posuzované situaci.

Hodnocení zdravotních rizik – hluk

Pro účely Hodnocení zdravotních rizik – hluk (příloha č. 8 předkládané dokumentace EIA) byla provedena analýza počtu obyvatel ovlivněných hlukem z provozu pozemní dopravy (silniční a železniční) pomocí výpočtu vertikální hlukové mapy, tzv. hodnocení fasád v programu CadnaA.

Analýza počtu obyvatel ve výhledovém období byla provedena na základě dat o výše uvedeném aktuálním počtu obyvatel. Stanovení výhledového počtu obyvatel v roce 2025 a 2040+ nebylo ve výpočtu zohledněno, neboť se jedná pouze o odhady s jejich neznámou distribucí v jednotlivých výhledových plochách a jedná se o relativní srovnání výhledových stavů.

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví (příloha č. 7 předkládané dokumentace EIA) bylo vypracováno rovněž s využitím Autorizačního návodu k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší AN 17/15, který zpracoval Státní zdravotní ústav (SZÚ Praha, 2015).

Počty obyvatel v pásmech imisní zátěže a v pásmech rozdílových hodnot byly zjištěny pomocí nástrojů GIS. Stanovení výhledového počtu obyvatel v roce 2025 a 2040+ nebylo ve výpočtu zohledněno, neboť se jedná pouze o odhady s jejich neznámou distribucí v jednotlivých výhledových plochách a jedná se o relativní srovnání výhledových stavů.

Vody

Pro potřeby dokumentace EIA bylo zpracováno vyhodnocení vlivu na vody dle článku 4, odst. 7 Směrnice o vodách (2000/60/ES).

Krajinný ráz

Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz byla zpracováno dle Metodického postupu posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, 2004), který vychází z textu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

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

Dokumentace EIA o vlivu záměru **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1** na životní prostředí a veřejné zdraví byla zpracována na základě poslední, nejaktuálnější verze podkladů připravovaných pro územní řízení (dokumentace pro územní řízení, Ing. Jiří Lebeda spol. s r.o., září 2014). Hodnocení vlivů tedy odpovídá stupni projektových příprav, resp. podrobnosti projektu.

Doprava

Prognóza intenzit dopravy (střednědobý či dlouhodobý výhled) zahrnuje jak předpokládaný rozvoj území, tak rozvoj silniční a dálniční sítě na území Prahy a České republiky.

Dopravní vztahy pro rozvoj komunikační sítě hl. m. Prahy byly odvozeny ze stávajících vztahů, na základě vývojových trendů automobilové dopravy ve městě, při zohlednění známých rozvojových záměrů apod. Intenzity dopravy vycházely z posledních známých a dostupných parametrů a dopravních vazeb, územních plánů v rámci hl. m. Prahy a Středočeského kraje. Oba dopravní modely – TSK a IPR byly spolu vzájemně provázány. Je nutné upozornit i na fakt, že tyto dopravní modely pracují s daty ve formátu průměrného pracovního dne a vycházejí z nejaktuálnějších datových podkladů na území hl. m. Prahy. Celostátní sčítání ŘSD a na dopravní modely navázané na tato data, pracují ve formátu ročních průměrných denních intenzit a není tedy možné jejich přímé porovnávání s intenzitami dopravy uváděnými v příloze č. 1 a 2 této dokumentace EIA (dopravně-inženýrské podklady TSK hl. m. Prahy a IPR hl. m. Prahy).

Hluk a ovzduší

Akustické posouzení a Modelové hodnocení kvality ovzduší byly zpracovány na základě aktuálně dostupných technických (projektových) podkladů v době zpracování dokumentace EIA.

Faktorem, který omezuje přesnost modelového hodnocení, je i výhled předpokládaného provozu na komunikační síti, kdy je obecně odhadována technologická úroveň vozového parku a jeho emisní parametry na základě znalostí současných technologií a trendů obměny vozového parku v ČR, resp. se vychází z dnešního stavu techniky.

Přesnost modelového hodnocení fáze výstavby záměru je úměrná podrobnosti zásad organizace výstavby. V době zpracování dokumentace EIA nebyl znám dodavatel stavby. Zásady organizace výstavby budou v dalších stupních projektové dokumentace muset být dále zpřesněny, a to především k odvozovým a dovozovým trasám. Akustické posouzení a Modelové hodnocení kvality ovzduší tedy hodnotí ty vlivy, které lze již v současné době a na základě stávajících předpokladů postihnout a pro tyto skutečnosti uvádí ochranná opatření.

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A jsou při hodnocení akustické situace uváděny s přesností výsledků výpočtu ± 2 dB.

Je třeba upozornit i na fakt, že jsou modelovány i daleké výhledy 2040+, kdy je počítáno s parametry vozidel při stávajícím stupni znalostí, bez započítání možných vývojových trendů a tedy výpočty jsou na straně bezpečnosti.

Hodnocení zdravotních rizik - hluk

Každé hodnocení zdravotních rizik je nevyhnutelně zatíženo určitými nejistotami, danými spolehlivostí použitých dat, referenčních hodnot, expozičními faktory, odhady chování exponované populace

v průběhu celého dne, týdne, roku apod. Proto je nedílnou součástí hodnocení rizika i popis a analýza nejistot.

Při hodnocení rizika hluku je nutné počítat s následujícími základními okruhy nejistot:

- Jedna ze základních nejistot vyplývá z údajů o intenzitě hlukové expozice. V daném případě se jedná o posuzování akustické situace v lokalitě stávající zástavby. Akustické posouzení, které bylo podkladem posouzení vlivů na zdraví a tvoří přílohu č. 4 dokumentace EIA, definuje vstupy pro výpočet včetně dopravně inženýrských údajů, které byly ověřeny měřením. Přesnost výpočtů byla stanovena do 2 dB.
- Další nejistota se může projevit v případě hodnocení hlukové zátěže většího území, kdy záleží na stanovení dostatečného počtu reprezentativních bodů. V posuzovaném případě se jedná o přesně lokalizovaný prostor záměru a přilehlé komunikace. Pro posuzované zdroje hluku byly zvoleny nejbližší obytné objekty, kde lze očekávat nejvyšší expozici. Pro výpočet byla zvolena reprezentativní síť bodů v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí záměru a v okolí stávající trasy komunikace s cílem zmapování akustické situace v dotčeném území.
- Nejistota daná dostupným expozičním scénářem – není známo dispoziční řešení bytů, orientace oken, informace o době expozice v daném místě, zvukově izolačních vlastností fasád. V posuzované lokalitě nebylo provedeno dotazníkové šetření, které by vypovědělo bližší informace o exponovaných obyvatelích. Zpracovatel nezná dobu, po kterou lidé v zasažených objektech bydlí, jejich životní styl, zaměstnání, včetně možné hlukové expozice v pracovním prostředí, využití volného času, rodinnou anamnézu atd.). Je potřeba si uvědomit, že předpoklad expozice lidí bude záviset především na jejich činnosti v průběhu dne a tedy že nebudou trvale vystaveni uvažovaným hladinám akustického tlaku A.
- Nejistota výsledných údajů vyplývá ze stupně lidského poznání v případě stanovených doporučených referenčních hodnot WHO a závěrů epidemiologických studií.
- Významná nejistota vyplývá z přijetí konzervativního přístupu s vědomím nadhodnocení průměrné expozice. Odhad rizika hluku je provedený cíleně pro nejvyšší hodnoty zjištěné v chráněném venkovním prostoru posuzovaných staveb s vědomím, že v ostatních částech objektů (zejména boční, zadní fasády) bude situace příznivější. Tímto přístupem jsou popisovány nejhorší varianty a provedené odhady a výpočty zasažených objektů a obyvatel jsou tak na straně bezpečnosti.
- Další nejistoty jsou způsobené rozdílným stupněm vnímavosti a citlivosti exponované populace. Není zohledněna věková skladba obyvatel, podíl vnímavé populace. Účinek hluku je variabilní nejen individuálně, ale i situačně, sociálně, emocionálně. Popisované vztahy mezi hlukovou expozicí a jejím účinkem nelze považovat za absolutně platné za všech podmínek. V praxi se proto nezdá setkáváme se situacemi, kdy lidé postižení hlukem v konkrétních podmínkách nepotvrzují platnost stanovených prahových hodnot nebo limitů, neboť z exponované populace se vydělují skupiny osob velmi citlivých a naopak velmi rezistentních, které stojí jakoby mimo kvantitativní závislosti. Za různých okolností představují tyto atypické reakce 5–20 % celého souboru.

Přes uvedené nejistoty lze údaje o zdravotních rizicích (příloha č. 8 dokumentace EIA) považovat za dostatečně spolehlivé pro relativní posouzení vlivu řešeného záměru a jeho stavů na celkovou míru zdravotního rizika.

Hodnocení zdravotních rizik - ovzduší

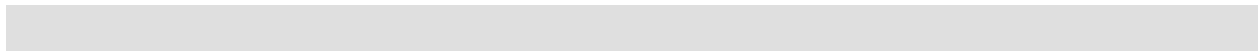
Při interpretaci výsledků hodnocení vlivů na obyvatelstvo je nutno zohlednit nejistoty, kterými je vzhledem k současnému stavu poznání hodnocení zatíženo. Jedná se o nejistoty v následujících oblastech:

- prognóza dopravní zátěže do roku 2025 a pro období 2040+,
- stanovení koncentrací pomocí emisně-imisního modelování,
- odhad úrovně imisního pozadí,
- expoziční scénář pro obyvatelstvo žijící v okolí, pohyb obyvatel mimo bydliště a jejich výskyt ve vnějším prostředí,
- ovlivnění individuálního rizika profesionální expozicí, životním stylem (zejména kouřením) a migrací,
- stanovení referenčních koncentrací a směrných hodnot pro znečišťující látky,
- stanovení prostorového rozložení obyvatel v hodnoceném území.

I přes uvedené nejistoty lze údaje považovat za dostatečně spolehlivé ve vztahu k závěrům a relativnímu porovnání jednotlivých uvažovaných stavů a vlivu řešeného záměru na celkovou míru zdravotního rizika.

Hodnocení ostatních složek ŽP

Dokumentace EIA byla zpracována na základě poslední, nejaktuálnější verze podkladů připravovaných pro územní řízení (Dokumentace pro územní řízení, Ing. Jiří Lebeda spol. s r.o., září 2014). Podrobnost hodnocení vlivů záměru SOKP 511 tedy odpovídá stupni projektových příprav, resp. podrobnosti projektu.



E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Předložený záměr byl již v minulosti posouzen dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí pod názvem **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511: dálnice D1 - Běchovice** a bylo k němu vydáno Ministerstvem životního prostředí souhlasné stanovisko (dne 26. 11. 2002 pod č. j. NM700/3225/5844/OPVŽP/02).

Nutno podotknout, že stanoviska EIA vydaná dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (tj. zákona platného před vstupem ČR do EU) nesplňují dle názoru Evropské komise požadavky směrnice 2011/92/EU a Evropská komise tak v rámci řešení infringementového řízení odmítla, aby tato stanoviska byla nadále využívána jako podklad pro povolování záměrů bez zajištění nového procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí.

Z výše uvedeného důvodu byla k posouzení předložena nová dokumentace EIA v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a jeho přílohou č. 4.

V souladu s Usnesením vlády ČR č. 430 ze dne 11. 5. 2016, kterým byl schválen postup v případě zajišťování opakovaného posuzování vlivů záměrů dopravních staveb na životní prostředí, původně posouzených dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, se při přípravě nové dokumentace EIA vychází z nejaktuálnějšího stupně projektové dokumentace, kterou má investor ve vztahu k záměru k dispozici. V tomto případě se jedná o poslední a nejaktuálnější verzi dokumentace pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014).

Záměr **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1** je z hlediska vedení trasy posuzován v souladu s předloženou DÚR v jedné variantě.

Technické řešení stavby je též navrženo v jedné variantě (s výjimkou mostů Dubeč (SO 203) a Kolovraty (SO 208), které jsou řešeny ve dvou variantách odlišných pouze typem konstrukce a počtem mostních pilířů.

Posuzovaný záměr je navržen v souladu s územně plánovací dokumentací na národní (PÚR), krajské (ZÚR) i lokální úrovni (ÚP měst a obcí), resp. je ve zmíněných dokumentech dlouhodobě stabilizován.

Zpracovatel dokumentace EIA si je vědom požadavků vyplývajících ze zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, konkrétně pak požadavku na uvedení přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí. Proto v kapitole B. I. 5. předkládané dokumentace EIA jsou uvedeny detailní informace o variantách záměru SOKP 511 sledovaných v minulosti a zdůvodnění proč je dále řešena pouze varianta SOKP 511 podrobně rozpracovaná v nejaktuálnější verzi dokumentace pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014).

V rámci předložené dokumentace EIA jsou v souvislosti se záměrem SOKP 511 řešeny následující časové horizonty, resp. stavy:

- **Stávající stav** **2016**
- **Fáze výstavby** **2021–2024**
- **Fáze provozu** **2025**
 - bez záměru SOKP, stavba 511, Běchovice - dálnice D1
 - se záměrem SOKP, stavba 511, Běchovice - dálnice D1
- **Fáze provozu** **2040+ (horizont naplnění ÚPn SÚ hl. m. Prahy)**

- se záměrem SOKP, stavba 511, Běchovice - dálnice D1

Od výše uvedených časových stavů se odvíjelo posouzení hlukové zátěže, znečištění ovzduší a hodnocení zdravotních rizik (příloha č. 4 Akustické posouzení, příloha č. 5 Modelové hodnocení kvality ovzduší, příloha č. 8 Hodnocení zdravotních rizik – hluk, příloha č. 9 Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví).

Shrnutí

Konkrétní vyhodnocení vlivů jednotlivých posuzovaných stavů na životní prostředí je předmětem předchozích kapitol.

Z provedených vyhodnocení a posouzení vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí.

U jednotlivých složek životního prostředí nedojde v důsledku výstavby a provozu záměru Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními a které by bránily realizaci stavby.

Pozitivně lze v souvislosti s realizací SOKP 511 hodnotit zejména zlepšení akustické situace i znečištění ovzduší z automobilové dopravy na většině stávajících sběrných komunikacích procházejících zástavbou Běchovic, Újezdu nad Lesy, Dubče, Kolodějí, Hájkou, Uhříněvsi, Křenic, Sibřiny, Sluštic, Škvorce a dalších pražských čtvrtí a středočeských obcí.

Pozitivní vliv SOKP 511 se projeví i mimo řešené území (viz obrázek č. 2 v Úvodu dokumentace EIA) na stávajících významných komunikacích, které jsou zatíženy zejména tranzitní automobilovou dopravou (vč. těžkých nákladních automobilů) a které procházejí obytnou zástavbou městské části Prahy 4 (především oblast Spořilova), městské části Prahy 11 (zejména oblast Jižního Města), územím Prahy 10 (zejména oblast Zahradního Města). Realizací stavby SOKP 511 dojde k přesunutí tranzitní, především těžké nákladní dopravy, mimo tato hustě obydlená území a také dojde k efektivnějšímu rozložení zdrojové/cílové dopravy na kapacitní komunikace (radiály, stávající úseky Silničního okruhu kolem Prahy a Městského okruhu).

Na území Středočeského kraje se realizace SOKP 511 projeví pozitivně snížením dopravních intenzit např. na silnici II/101 (mj. ul. Říčanská v Říčanech).

Současně se zvýší i plynulost dopravy, což bude mít pozitivní vliv na imisní situaci v širším zájmovém území.



F. ZÁVĚR

Předkládaná dokumentace EIA záměru **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1** byla zpracována dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vychází z nejaktuálnějšího stupně projektové dokumentace, kterou má investor ve vztahu k záměru k dispozici, tj. z dokumentace pro územní řízení (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014).

Záměr **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1** je z hlediska vedení trasy posuzován v souladu s předloženou DÚR v jedné variantě. Technické řešení stavby je rovněž navrženo v jedné variantě, s výjimkou mostů Dubeč (SO 203) a Kolovraty (SO 208), které jsou řešeny ve dvou variantách odlišných pouze typem konstrukce a počtem mostních pilířů.

Dokumentace EIA se v příslušných kapitolách věnuje i detailnímu popisu variant záměru SOKP 511, které byly sledovány v minulosti. Speciální pozornost je pak věnována aktuálně zpracovanému komplexnímu posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy (tzv. Regionální varianty SOKP), které zpracoval tým expertů z Fakulty stavební ČVUT.

V rámci předchozích kapitol (D. I. 1 až D. I. 13.) dokumentace EIA byly komplexně vyhodnoceny možné vlivy nové liniové stavby na jednotlivé složky životního prostředí (např. vlivy na obyvatelstvo a jejich zdraví, vlivy na ovzduší a klima, vlivy na akustickou situaci, vlivy na předměty ochrany přírody a krajiny, vlivy na povrchové a podzemní vody, vlivy na půdu a horninové prostředí, vlivy na krajinu atd.).

Pro účely dokumentace EIA byla vypracována celá řada samostatných odborných studií (např. Akustické posouzení, Modelové hodnocení kvality ovzduší, Vyhodnocení vlivu na klima, Hodnocení zdravotních rizik – hluk, Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví, Posouzení vlivu na krajinný ráz, Biologické hodnocení, Rámcová migrační studie, Posouzení vlivu na vodní útvary, Dendrologický průzkum), které byly zpracovány jednotlivými specialisty zpracovatelského týmu a které umožnily věnovat se jednotlivým vlivům stavby SOKP 511 do větších detailů.

Specifická pozornost byla věnována i posouzení kumulativních vlivů. Konkrétně se jedná o možné kumulativní vlivy související s výstavbou a provozem záměru SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly, tedy dvou liniových dopravních staveb. Posouzení kumulativních vlivů je tak vyhodnoceno např. v rámci Akustického posouzení, Modelového hodnocení kvality ovzduší, Hodnocení zdravotních rizik – hluk, Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví. Pro účely vyhodnocení kumulativních vlivů na přírodní památku Lítožnice z pohledu možného ovlivnění fauny a flóry byla zpracována samostatná studie Kumulace vlivů staveb Silničního okruhu kolem Prahy, stavby 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Lítožnice.

Součástí dokumentace EIA je dále uveden i výčet obecných a konkrétních opatření k eliminaci, minimalizaci či kompenzaci zjištěných nepříznivých vlivů SOKP 511 na jednotlivé složky životního prostředí. Tato opatření jsou navržena adekvátně k velikosti zjištěných vlivů stavby SOKP 511 na životní prostředí.

Zde je třeba konstatovat a upozornit na základní fakt, že již samotná stavba SOKP 511 je kompenzačním opatřením v širším zájmovém území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, neboť odvede a na sebe váže problematickou těžkou nákladní dopravu. Díky svému trasování mimo zastavěné oblasti a realizacím dostupných technických a technologických opatření budou v maximální možné míře negativní dopady do okolí této stavby eliminovány, což u komunikací uvnitř zástavby je většinou neproveditelné.

Z provedených posouzení uvedených v kapitolách D. I. 1 až D. I. 13 dokumentace EIA vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí a že záměr SOKP 511 z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí bude akceptovatelný.

V důsledku výstavby a provozu záměru Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními a které by bránily realizaci stavby.

Posuzovaný záměr

Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1

Ize při respektování navržených opatření

**k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí
vč. navržených kompenzační opatření**

doporučit k realizaci.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Dokumentace EIA je zpracována pro záměr **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1**, který se nachází na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, v k. ú. Běchovice, Dubeč, Uhříněves, Hájek u Uhříněvsi, Královice, Nedvězí u Říčán, Kolovraty, Říčany u Prahy, Kuří u Říčán, Nupaky.

Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 je z hlediska vedení trasy posuzován v souladu s předloženou DÚR v jedné variantě. Technické řešení stavby je s výjimkou mostů Dubeč (SO 203) a Kolovraty (SO 208), které jsou řešeny ve dvou variantách odlišných pouze typem konstrukce a počtem mostních pilířů rovněž navrženo v jedné posuzované variantě.

Záměr je v souladu s územně plánovacími dokumenty na všech úrovních. Záměr je v souladu s PÚR, ZÚR i ÚPn SÚ hl. m. Prahy a ÚP města Říčany a obce Nupaky.

Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 je navržen jako šestipruhová komunikace s rozšířeným středním dělicím pásem a nouzovými pruhy se čtyřmi mimoúrovňovými křižovatkami (MÚK Dubeč, MÚK Uhříněves, MÚK Říčany, MÚK Lipany). Komunikace je navržena v kategorii D 34,5/100 a její délka bude 12 571 m.

Stavba bude napojena na stávající úsek silničního okruhu kolem Prahy, stavbu 510 Satalice – Běchovice novou mimoúrovňovou křižovatkou Dubeč se Štěrboholskou radiálou a nově plánovanou přeložkou silnice I/12 Běchovice - Úvaly. Na konci svého úseku pak SOKP 511 naváže na stávající MÚK na SOKP 512.

Nutno podotknout, že projektová příprava Silničního okruhu kolem Prahy, stavby 511, Běchovice – dálnice D1 je v úzké koordinaci s projektovou přípravou přeložky I/12 Běchovice – Úvaly, přičemž obě stavby budou uvedeny do provozu současně.

Předpokládané zprovoznění záměru SOKP 511 je dle současného harmonogramu uvažováno v roce 2025. Samotná realizace stavby bude trvat cca 48 měsíců.

Potřeba záměru

Absence Silničního okruhu kolem Prahy, konkrétně posuzované stavby 511 v úseku Běchovice – dálnice D1 se velmi negativně projevuje především přetížením stávajících komunikací tranzitní automobilovou dopravou (vč. těžké automobilové dopravy) v silně urbanizovaných oblastech hlavního města Prahy, např. na území městské části Prahy 4 (zejména v oblasti Spořilova), na území městské části Prahy 11 (zejména v oblasti Jižního Města), na území Prahy 10 (zejména u Zahradního Města) a s tím souvisejícím negativním zatížením velkého množství obyvatelstva v těchto městských částech. Absence SOKP 511 se projevuje i na zvýšeném automobilovém zatížení sběrných komunikací procházejících zástavbou Běchovic, Újezdu nad Lesy, Dubče, Kolodějí, Hájkou, Uhříněvsi, Křenic, Sibřiny, Sluštic, Škvorce a dalších pražských čtvrtí a středočeských obcí.

Dopravně-inženýrské podklady

Dokumentace EIA posuzuje stávající a dva výhledové časové horizonty, a to stávající stav v roce 2016, výhledový stav v roce 2025 (stav krátce po zprovoznění záměru – stav se záměrem a stav bez záměru) a výhledový stav v roce 2040+ (horizont naplnění ÚP hl. m. Prahy – stav se záměrem).

Dopravně-inženýrské podklady byly zpracovány společností TSK hl. m. Prahy a IPR hl. m. Prahy. Intenzity dopravy v předložených kartogramech jsou (v obou studiích shodně) uvedeny pro průměrný pracovní den.

Dopravně-inženýrské podklady byly zpracovány Technickou správou komunikací hl. m. Prahy (leden 2017) pro stávající stav a střednědobý výhled (rok 2025). TSK hl. m. Prahy disponuje dopravním modelem pro hl. m. Prahu a jeho okolí, který je zpracován a aktualizován v softwarovém prostředí pro dopravní plánování PTV – VISION, makro/mezo-model v programu VISUM. Výpočty intenzit automobilové dopravy na vybrané komunikační síti města a jeho regionu byly provedeny současně pro všechny druhy vozidel, vyjma vozidel PID, která byla řešena samostatně.

Modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro stávající stav (rok 2016) byl kalibrován na základě údajů, které vycházely zejména z dostupné databáze sčítání TSK hl. m. Prahy z roku 2015 a z dalších průzkumů, které byly realizovány speciálně pro tento úkol. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro prognózované období (výhledový rok 2025).

Dopravní model vytvořený pro rok 2025 (stav bez záměru) předpokládá realistický scénář výstavby komunikační sítě v širším zájmovém území. Uvažuje tedy např. se zkapacitněním SOKP 510 v úseku Běchovice - Satalice na průběžné 3+3 jízdní pruhy a rozšířením dálnice D11, stavby 1101 v km 0,0 – Jirny na 3+3 jízdní pruhy, s doplněním MÚK Beranka a přeložky silnice II/611 k MÚK Beranka, spojky Klánovice-Šestajovice - MÚK Beranka a spojky MÚK Beranka – Ve Žlíbku.

V případě výhledového stavu v roce 2025 (stav se záměrem) byla oproti dopravnímu modelu pro stav bez záměru doplněna stavba Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1. V dopravním modelu je dále uvažováno i s následujícími stavbami, které mají dopravní návaznost na zprovoznění SOKP 511: přeložka I/12 Běchovice – Úvaly, Hostivařská spojka, obchvat Dolních Měcholup a komunikace „nová Donátská“ v Kolovratech.

Pro dlouhodobý výhled (rok 2040+) byly dopravně inženýrské podklady zpracovány Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy (únor 2017). Požadované intenzity automobilové dopravy byly stanoveny na základě multimodálního modelování dopravy matematickým modelem, obsaženým v prostředí PTV VISION (program VISUM 15 a další). Důležitým výchozím podkladem pro zpracování dopravně-inženýrských podkladů bylo pro jednotlivé výhledové stavy stanovení demografické prognózy.

Výhledový stav v roce 2040+ (stav se záměrem) uvažuje s kompletně dokončeným skeletem nadřazených komunikací na území hl. m. Prahy a dalšími významnými dopravními stavby na území Středočeského kraje.

Výhledový stav v roce 2040+ vyjadřuje horizont naplnění platného ÚP hl. m. Prahy, tj. uvažuje s realizací kompletní dopravní sítě (včetně stavby SOKP 511) tak, jak je v ÚP hl. m. Prahy dlouhodobě stabilizována. Z tohoto důvodu je nelogické hodnotit výhledový stav v roce 2040+ bez záměru a dokumentace EIA s ním proto neuvažuje.

Ovzduší

Fáze výstavby

V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů, nákladních vozidel a při nakládání se sypkými materiály. Dalším zdrojem znečištění budou i pohyby nákladních vozidel – stavební doprava po okolních komunikacích.

Pro omezení vlivů stavby na kvalitu ovzduší bude realizována řada opatření k minimalizaci vlivu na znečištění ovzduší. Tato opatření jsou součástí kap. B. I. 6., resp. D. IV. dokumentace EIA. Při respektování těchto opatření by nemělo docházet u obytné zástavby k překračování limitních hodnot.

Fáze provozu

Výpočet imisní zátěže byl v řešeném území hodnocen stav v roce 2025 bez záměru, stav 2025 se záměrem a stav v roce 2040+ se záměrem.

Z provedených modelových výpočtů pro výhledový stav v roce 2025 vyplývá, že ve stavu bez záměru je možné v zájmovém území očekávat lokální překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM₁₀ (pouze ale jen v oblastech bez obytné zástavby) a pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Ostatní sledované imisní limity budou splněny.

Vlivem provozu záměru v roce 2025 budou splněny imisní limity pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého, benzenu a suspendovaných částic PM_{2,5}. Dle vyhodnocení je zřejmé, že vlivem provozu záměru může dojít k překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace PM₁₀, a to v nejbližším okolí trasy komunikace SOKP 511. Zvýšení koncentrací nad hranici imisního limitu však nebylo zjištěno nikde v prostoru obytné zástavby. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu může být v malé části zájmového území překročen. Jedná se však o lokality, kde se ve výchozím stavu budou hodnoty pohybovat těsně pod hranicí imisního limitu. Celkově se jedná cca o 6 % území výpočtové oblasti, většinou v těsné blízkosti předmětného záměru a bez obytné zástavby.

V případě krátkodobých koncentrací nebyly ve stavu s provozem záměru v roce 2025 v případě oxidu dusičitého a oxidu uhelnatého vypočteny nadlimitní hodnoty v žádné části zájmového území, v případě denních koncentrací PM₁₀ jen lokálně v nejbližším okolí trasy komunikace SOKP 511. V prostoru obytné zástavby není třeba očekávat častější překračování imisního limitu než v povolených 35 případech za rok.

Ve stavu po roce 2040 s provozem předmětného záměru bylo vypočteno možné překračování imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM₁₀ jen v oblastech bez obytné zástavby a pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Pro tento časový horizont již nebyly samostatně hodnoceny příspěvky záměru, ale pouze celková imisní situace v zájmovém území.

Předmětný záměr SOKP 511 lze z hlediska vlivu na ovzduší hodnotit jako akceptovatelný.

Klima

Ve studii Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (příloha č. 6 předkládané dokumentace EIA) bylo vyhodnoceno, že vlivy předmětného záměru SOKP 511 na klimatický systém jako celek, ve smyslu navýšení či snížení emisí skleníkových plynů, budou mírné a prakticky zanedbatelné. Míra rizika dalších potenciálně negativních vlivů záměru (rostoucí průměrná teplota vzduchu, extrémní nárůsty teplot a vlny veder, nestabilita půdy/sesuvy půdy/laviny, salinita půdy, vlhkost, kvalita vzduchu) byla vyhodnocena na úrovni mírné, tedy jako nízké riziko.

Předmětný záměr SOKP 511 lze z hlediska vlivu na klima hodnotit jako akceptovatelný.

Hluk

Fáze výstavby

Pro fázi výstavby bylo provedeno vyhodnocení vlivu hluku ze stavební činnosti na staveništi a z provozu staveništní dopravy na okolní komunikační síti. Z provedeného Akustického posouzení (příloha č. 4 dokumentace EIA) vyplývá, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB pro dobu 7 – 21 h bude dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech pro všechny etapy výstavby.

Vzhledem k tomu, že v této fázi projektové přípravy nejsou známy přesné počty nákladních vozidel na jednotlivých vytipovaných příjezdových a odvozových trasách, byly na základě akustické situace v okolí určeny maximálně možné intenzity staveništní dopravy na okolních stávajících komunikacích. Stanovení maximálního počtu nákladních vozidel bylo provedeno tak, aby na sledovaných komunikacích emisně nedocházelo k nárůstu $L_{Aeq,T}$ vlivem provozu nákladní staveništní dopravy oproti výhledovému stavu bez zprovoznění SOKP 511.

V kap. B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentaci EIA je navržena řada opatření pro minimalizaci hluku ve fázi výstavby záměru.

Fáze provozu

Předmětem akustického posouzení bylo vyhodnocení akustické situace z provozu pozemní dopravy v okolí silničního okruhu kolem Prahy (dále jen SOKP), stavby 511 v úseku Běchovice – D1.

V Akustickém posouzení byl pro fázi provozu vyhodnocen stav v roce 2025 bez záměru, stav v roce 2025 se záměrem a stav v roce 2040+ se záměrem.

Dle vyhodnocení Akustického posouzení je zřejmé, že vlivem zprovoznění komunikace SOKP 511 dojde při porovnání výhledových variant v hodnoceném území ke změnám akustické situace.

Ke zlepšení akustické situace dochází u objektů umístěných v blízkosti stávajících komunikací, u kterých dochází vlivem zprovoznění SOKP 511 ke snížení dopravní zátěže. Ke zhoršení akustické situace naopak dochází zpravidla u fasád objektů, které jsou orientované směrem k SOKP 511 a zároveň nejsou situovány v blízkosti stávajících pozemních komunikací. U těchto objektů budou však splněny příslušné hygienické limity hluku.

Výpočet rovněž prokázal, že v žádném z míst situovaném v okolí SOKP 511 nedochází vlivem provozu dopravy na SOKP 511 a nově navrhovaných stavbách přímo navazujících na SOKP 511 (přeložka I/12, Hostivařská spojka, komunikace „nová Donátská“) k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc). Dále bylo prověřeno, že navržená protihluková opatření u SOKP 511 jsou dostatečná a vyhovují současným požadavkům pro splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Zdravotní rizika - Hluk

Záměr nepředstavuje z hlediska příspěvků záměru k celkové akustické situaci riziko pro zdraví obyvatel. Naopak realizací záměru lze z hlediska akustické situace očekávat snížení míry rizika negativního ovlivnění veřejného zdraví. Uvedená skutečnost je způsobena snížením dopravního zatížení u okolních stávajících komunikací při zprovoznění SOKP 511.

Zdravotní rizika - Ovzduší

Z hlediska příspěvků záměru ke znečištění ovzduší záměr rovněž nepředstavuje riziko pro zdraví obyvatel. Lze konstatovat, že příspěvky znečišťujících látek ovzduší z provozu záměru nezpůsobí významnou změnu v míře zdravotního rizika. V případech, kdy lze očekávat nárůst míry rizika, se bude jednat o hodnoty, které se vzhledem k počtu zasažených obyvatel v praxi neprojeví.

Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje

Trasa posuzovaného záměru vede převážně volným nezastavěným územím po zemědělsky využívaných pozemcích, částečně zasahuje lesní porosty a přes údolí vodních toků.

Realizací stavby dojde dle aktuálního záborového elaborátu (RIGES s.r.o., listopad 2012 a RIGES s.r.o., září 2014) k trvalému záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) v rozsahu cca 171,6 ha a dočasnému záboru ZPF v rozsahu 26,4 ha. V zájmovém území se nacházejí půdy převážně I. (48 % trvalého záboru ZPF), III. (33,6 % trvalého záboru ZPF) a II. třídy ochrany ZPF (10,5 % trvalého záboru ZPF).

Navrhovaný záměr bude také vyžadovat zábor PUPFL o celkové výměře trvalého záboru 1,25 ha a 0,03 ha dočasného záboru.

Bilance zeminy v rámci stavby SOKP 511 se předpokládá vyrovnaná, vytěžené zeminy budou v maximální možné míře použity do zemních valů. Na stavbě bude celkem cca 1 200 000 m³ výkopů v trase komunikace a cca 200 000 m³ v místě tunelů. Potřeba zemin pro násypy je vyčíslena na cca 1 190 000 m³.

V řešeném území se nenacházejí žádná výhradní ani nevyhrazená ložiska nerostných surovin, dobývací prostory (těžené, netěžené), chráněná ložisková území ani prognózní zdroje.

Horninové prostředí bude ovlivněno realizací tunelu, zářezů a hlubinným zakládáním pilířů. Ovlivnění je však pouze lokálního charakteru a je z hlediska významnosti přijatelné.

Povrchové a podzemní vody

Posuzovaný záměr se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Předmětným záměrem nebude dotčeno ochranné pásmo vodního zdroje I. ani II. stupně.

Trasa záměru leží ve zranitelné oblasti specifikované dle § 33 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů.

Posuzovaný záměr kříží Říčanský potok, na kterém je na území hl. m. Prahy vyhlášena dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vodách“), aktivní zóna záplavového území Q_{akt} a stanoveno záplavové území Q_5 , Q_{20} a Q_{100} . Konkrétně se jedná o dvě křížení v km 66,100 a 73,080 stavby SOKP 511.

Vliv na povrchové vody

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby mohou být ovlivněny zejména povrchové vody ve vodních tocích Říčanský a Pitkovický potok, u kterých vlivem stavební činnosti by mohlo dojít k jejich znečištění. Pro zamezení znečištění těchto vod během výstavby je navrženo dostatečné množství eliminujících opatření např. odvádění dešťových vod ze staveniště do provizorní bezodtoké jímky, zakrytí vodních toků, aby nedošlo ke znečištění při betonáži mostních těles, zamezení pojezdů vozidel stavby a zamezení skladování materiálu a nebezpečných látek. Tato opatření jsou součástí DÚR nebo jsou požadována v rámci podmínek dokumentace EIA.

Fáze provozu

Pro minimalizaci vlivu na kvalitu povrchových vod ve vodních tocích Říčanského a Pitkovického potoka je navržen dostačující způsob odvádění dešťových vod z povrchu komunikace, a to dešťová kanalizace → ukliďňovací nádrž → dešťová usazovací nádrž → retenční nádrž → vodní tok.

Pro ochranu PP Litožnice je navržena kaskáda retenčních nádrží, která bude zadržovat i vody znečištěné ionty Cl během zimního období. Tyto vody budou v období dostatečných průtoků v Říčanském potoce postupně vypouštěny.

Ovlivnění odtokových poměrů bude díky navržené regulaci minimální.

Snížení hladin podzemních vod vlivem drenážního systému stavby (zejména u zářezu v km 73,500 – 75,580) by nemělo významně ovlivnit ani blízké vodní toky (Říčanský a Pitkovický potok).

Ovlivnění hydrogeologického režimu doprovázené snížením hladin podzemní vody lze v rámci posuzované trasy očekávat v souvislosti s hloubením zářezů a tunelů pod úrovní hladiny podzemní vody. V této souvislosti je doporučeno provést monitoring studní, který naváže na již provedenou pasportizaci studní.

Vliv záměru na dotčený útvar podzemních vod (Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy) bude malého rozsahu a neměl by ovlivnit kvantitativní ani kvalitativní stav tohoto útvaru jako celku. Vzhledem k intenzitě a rozsahu navržených stavebních zásahů se nepředpokládá, že by tyto zásahy vedly ke zhoršení stavu útvarů povrchových vod Botič od pramene po ústí do toku Vltava a Rokytka od pramene po ústí do toku Vltava.

Vliv na podzemní vody**Fáze výstavby**

Stavba v několika úsecích zasahuje pod úroveň hladiny podzemní vody. Jedná se o tunely Dubeč a Na Vysoké a zářez v km 73,700 – 74,000 (zářez u obce Kuří). Odvádění prosakující podzemní vody ze stavební jámy bude řešeno odčerpáním vody do bezodtoké jímky, která bude pravidelně vyvážena a s vodami bude nakládáno v souladu s platnou legislativou (dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů).

Fáze provozu

U podzemních vod nedojde k významnému ovlivnění ani úrovně hladiny ani jejich jakosti. Ovlivnění se projeví v bezprostředním okolí stavby (řádově do vzdálenosti desítek m) pouze v oblasti tunelových úseků a nejhlubších zářezů, kdy bude zasažena hladina podzemní vody, příp. bude stavba zasahovat pod její úroveň. Úseky, kde se stavba dotýká hladiny nebo zasahuje pod její úroveň, budou odvodněny drenáží, která bude zaústěna do dešťové kanalizace odvodnění komunikace a dále přes systém ukliďňovacích nádrží, dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží do recipientu.

Pro posouzení vlivu na podzemní a povrchové vody byla zpracována studie Posouzení vlivu na vodní útvary. Z jejích výsledků vyplývá, že stavba SOKP 511 nebude mít vliv na vodní útvary podzemních a povrchových vod, povrchový odtok z území ani na kvalitu nebo kvantitu podzemních nebo povrchových vod.

Ochrana přírody

Posuzovaný záměr kříží přírodní památku Litožnice, která je zvláště chráněným územím ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Dotýká se i jejího ochranného pásma. Z komplexního vyhodnocení vlivů záměru SOKP 511 na přírodní památku Litožnice, které bylo v rámci této dokumentace EIA i jejích samostatných odborných studií provedeno vyplývá, že záměr při respektování podmínek navržených v kapitole D. IV. dokumentace EIA významně neovlivní předmět ochrany přírodní památky Litožnice.

Posuzovaný záměr zasahuje na území přírodního parku PPK Říčanka dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Stavba SOKP 511 je navržena tak, že nebude mít významný negativní vliv na krajinu a krajinný ráz území, a tedy ani na PPK Říčanka.

V trase řešeného záměru se nachází několik významných krajinných prvků daných § 3 písm. b) a dva registrované významné krajinné prvky dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Za předpokladu dodržení navržených a doporučených opatření v předkládané dokumentaci EIA lze zásahy do VKP považovat za akceptovatelné a vlivy hodnotit jako přijatelné.

Trasa záměru kříží prvky regionálního a lokálního ÚSES (vodní toky, lesní porost) dle § 3 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Pro převedení liniových prvků ÚSES (biokoridory), které jsou ve střetu se stavbou SOKP 511, je navrženo takové technické provedení stavby, které zásahy do těchto prvků minimalizuje, případně jsou navržena dostatečná opatření.

K dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů v souvislosti s hodnoceným záměrem nedojde.

Dle vyjádření příslušných úřadů (Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství; Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí) nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Fauna, flóra a ekosystémy

Dle provedených průzkumů zájmového území nebyl potvrzen žádný zvláště chráněný druh rostlin dle přílohy č. II vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

V území dotčeném plánovanou stavbou SOKP 511 byly pozorovány 2 druhy živočichů spadající do kategorie silně ohrožené druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (slepýš křehký, ještěrka obecná) a 8 druhů živočichů spadajících do kategorie ohrožené druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (vlaštovka obecná, rorýs obecný, ropucha obecná, mravenci, čmeláci, moták pochop, otakárek ovocný a užovka obojková). Pro některé z těchto citovaných druhů (mravenci rodu *Formica*, otakárek ovocný, ropucha obecná, ještěrka živorodá, slepýš křehký, užovka obojková) je navrženo na základě doporučení uvedeném v biologickém hodnocení požádat o udělení výjimky z ochranných podmínek dle § 56 odst. 1 a odst. 2 písm. c) zákona č. 114/1992 Sb., o ochrany přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Pro žádný zastižený druh nebylo zjištěno, že se jedná o oblast trvalého výskytu.

Migrační prostupnost pro živočichy byla hodnocena ve vztahu k prvkům ÚSES a dalším objektům na SOKP 511, které jsou potenciálně vhodné pro využití k migraci. Ze zpracované Rámcové migrační studie jednoznačně vyplývá, že hodnocený záměr je dostatečně průchozí pro všechny kategorie živočichů (včetně kategorie A). Rámcová migrační studie potvrdila předchozí koncepci řešení migrační průchodnosti záměru. Pouze v km 66,95, kde je navržen biomost (SO 223) pro převedení živočichů a

lokálního biokoridoru, není z pohledu současných pravidel pro navrhování ekoduktů realizace tohoto objektu nezbytná.

Zmírnění negativních účinků fragmentace krajiny je obecně dáno vhodným výběrem trasy SOKP 511 a především realizací dostatečného počtu migračních objektů odpovídajících parametrů (mostní objekty apod.) pro různé druhy živočichů.

Stavba SOKP 511 se v převážné míře dotkne ekosystémů značně antropogenně ovlivněných. Vliv záměru na ekosystémy je možné hodnotit jako přijatelný.

V rámci ozelenění trasy SOKP 511 jsou kromě vlastních sadových úprav podél komunikace SOKP 511 navrženy i rozsáhlé vegetační pásy o rozloze cca 493 000 m² (celkem 18 vegetačních pásů). Účelem vegetačních pásů je odclonění komunikace SOKP 511 od obytné zástavby, začlenění stavby do okolní krajiny (tj. snížení vlivu na krajinný ráz) a zajištění návaznosti prvků ÚSES a také snížení exhalačního vlivu na okolí SOKP. Z hlediska vegetačních úprav byla speciální pozornost věnována především ozelenění na západ a jihozápad od Nové Dubče, kde jsou lokalizovány nejmohutnější vegetační úpravy v rámci trasy SOKP 511.

Hmotný majetek, kulturní památky, archeologické památky

Umístění posuzovaného záměru do území nepředstavuje riziko z hlediska vlivu na kulturní památky.

Zásah do hmotného majetku v souvislosti s posuzovanou stavbou SOKP 511 bude představovat demolice 2 objektů, přeložky silnice III. třídy, úpravu silnice I. třídy, přeložky a úpravy polních cest, úpravy objektů meliorací, přeložky vodovodů, úpravy venkovního elektrického vedení, přeložky kabelového elektrického vedení, přeložky objektů slaboproudu, přeložky plynovodu (kategorie VVTL, VTL, STL) a úpravy související s realizací železničního mostu na železniční trati Benešov u Prahy – Praha-Vršovice v místě navrženého silničního tunelu Na Vysoké.

Možný výskyt archeologického nálezu nelze v území dotčeném stavbou SOKP 511 zcela vyloučit. Veškeré zemní zásahy tak budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Staré ekologické zátěže

V území posuzovaného záměru nebyly zjištěny žádné skládky ani jiné staré ekologické zátěže.

Odpady

Celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměly významně ohrozit životní prostředí, a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu záměru.

H. PŘÍLOHY

Dokladová část

- Stanoviska orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- Vyjádření příslušných stavebních úřadů k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- Fotodokumentace a vizualizace stavby SOKP 511

Stanovisko dle § 45i odst. 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství



Praha: 31.10.2016
Číslo jednací: 158551/2016/KUSK
Spisová značka: SZ_158551/2016/KUSK/2
Vyřizuje: Mgr. Robert Pepperný / I. 931
Značka: OŽP/RP

EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Stanovisko orgánu ochrany přírody dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, k možnému vlivu záměru „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „Krajský úřad“), obdržel dne 24.10.2016 Vaši žádost o stanovisko k záměru „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ z hlediska vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Záměr je ve Středočeském kraji lokalizován v katastrálních územích Říčany u Prahy, Kuří u Říčan (obec Říčany) a Nupaky (obec Nupaky); okres Praha-východ.

Jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, sdělujeme, že v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 citovaného zákona lze vyloučit významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí stanovených příslušnými vládními nařízeními.

Odůvodnění:

Podle předložené projektové dokumentace je předmětem záměru novostavba východní části silničního okruhu kolem Prahy (stavba 511), která propojí dálnici D0 (Městský okruh) a D1. Stavba prochází převážně po volných zemědělsky využívaných pozemcích po obvodu hlavního města Prahy a z části Středočeského kraje (ve výše uvedených katastrálních územích okresu Praha-východ) mimo hustě zastavěná území. Krajský úřad zohlednil zejména skutečnost, že se v místě ani v širším okolí záměru evropsky významné lokality (EVL), resp. ptačí oblasti (PO) v působnosti Krajského úřadu nenacházejí [nejbližší takové území soustavy Natura 2000 – EVL CZ0213058 Lom na Plachtě s předmětem ochrany jedním evropsky významným druhem kuňkou ohnivou (*Bombina bombina*) – je vzdáleno

Zborovská 11 150 21 Praha 5 tel.: 257 280 931 fax: 257 280 170 pepperny@kr-s.cz www.kr-stredocesky.cz

vzdušnou čarou od části stavby v k.ú. Říčany u Prahy v nejbližších bodech cca 6,8 km SV směrem]. Dále také vzhledem k jeho velikosti a charakteru (bez podstatného přesahu očekávaných přímých i nepřímých vlivů z výstavby i z provozu stavby do okolního prostředí) ve vztahu k poměrům a vazbám v území a povaze příslušných předmětů ochrany nelze dotčení žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti předpokládat. Orgán ochrany přírody proto vydal stanovisko ve smyslu výše uvedeného výroku.

Ing. Josef Keřka, Ph.D.
vedoucí odboru životního prostředí
a zemědělství

v z. Mgr. Pavel Vaňhát
vedoucí oddělení ochrany přírody a
krajiny

Stanovisko dle § 45i odst. 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Magistrát hl. m. Prahy, Odbor ochrany prostředí



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor ochrany prostředí

210

EKOLA group, spol. s r.o.
Mgr. Jana Žlábková
Mistrovská 4/558
10800 Praha 10

Váš dopis zn. Č. j.
16.0489-04 MHMP 2090551/2016
Sp. zn.
S-MHMP 1880851/2016 OCP

Vyřizuje / linka Datum
Ing. M. Stehlíková/4217 21.11.2016
Počet listů / příloh
1/1

Věc: Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1 - stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. k ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen OCP MHMP), jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon), po posouzení záměru „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“ doručeného dne 21.10.2016 na podkladě předložené dokumentace vydává v souladu s ust. § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

Uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Odůvodnění: Jedná se o novostavbu východní části silničního okruhu kolem Prahy (stavba č. 511), která bude propojovat městský okruh a dálnici D1. Na území hlavního města Prahy je trasa je navržena převážně do prostoru volných zemědělských ploch, mimo zastavěná území. Jedná se o šestipruhovou komunikaci, celková délka uvedeného úseku je 12,5 km. Na trase jsou navrženy 4 mimoúrovňové křižovatky a dále dva tunely v oblasti Dubče a v oblasti Kolovrat. Nejbližší EVL od navrhovaného záměru je EVL Blatov a Xaverovský háj, která je od záměru vzdálena vzdušnou čarou cca 4 km. Tato EVL byla vymezena pro ochranu stanovišť: bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*), dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* a staré acidofilní doubravy s dubem letním (*Quercus robur*) na písčitých pláních. Bezkolencové louky jsou ohroženy přirozenou sukcesí a zalesňováním. Lesní stanoviště jsou ohrožena převodem na jehličnaté kultury, přezvěšením a výsadbou nepůvodních dřevin. Uvedený záměr nemůže změnit přírodní podmínky na území

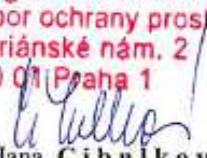
Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
tel.: 236001111, Kontaktní centrum: 12444
e-mail: posta@praha.eu

EVL. Nemá vliv na chemismus půdy, obsah živin či vláhové poměry a ani na dřevinnou skladbu porostů.

Ptačí oblasti nejsou na území hlavního města vymezeny.

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

Magistrát hl. m. Prahy
odbor ochrany prostředí
Mariánské nám. 2
110 01 Praha 1 /25/


Ing. Jana C i b u l k o v á
vedoucí oddělení posuzování
vlivů na životní prostředí
Odbor ochrany prostředí

Příloha: dokumentace

Vyjádření stavebního úřadu z hlediska územně plánovací dokumentace – Magistrát hl. m. Prahy, Odbor územního rozvoje



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor územního rozvoje



MHMPXP5FWI3V



Ředitelství silnic a dálnic ČR
Závod Praha – Ing. Petr Kural
Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4

Váš dopis zn./ze dne Č.j.
19 163/21/2016-21100 MHMP 2100965/2016

Vyřizuje / linka Datum
Ing. Jiří Merta / 5809 25. 11. 2016

Sp. zn.
S-MHMP 1966282/2016

Počet stran 3 / příloh 0

Věc: Vyjádření k záměru "Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1" v k. ú. Běchovice, Dubeč, Háje k u Uhřetěvesi, Uhřetěves, Královice, Nedvězí u Říčany, Kolovraty.

Odbor územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy obdržel žádost o vyjádření k výše uvedenému záměru pro účel posouzení vlivu stavby na životní prostředí (proces EIA). Dokumentaci stavby (DÚR, aktualizace září 2014) zpracovaly firmy Ing. Jiří Lebeda s.r.o. a Ateliér projektování inženýrských staveb s.r.o.; Ing. Jiří Lebeda, Ing. Karel Nejedlý a Ing. Karel Čáslavský.

Dle předložené projektové dokumentace záměru budou stavební práce spočívat ve vybudování východní části Silničního okruhu kolem Prahy – dálnice D0 – stavby 511, která propojí již provozovanou stavbu 510 u Běchovic (MÚK se Štěrboholskou radiálou – silnicí I/12, součást předložené stavby 511) a již provozovanou stavbu 512 u Modletic ve Středočeském kraji (MÚK s dálnicí D1, součást zrealizované stavby 512). Součástí záměru jsou 4 mimoúrovňové křižovatky – MÚK Dubeč, MÚK Uhřetěves, MÚK Říčany a MÚK Lipany; část pokračování Štěrboholské radiály – silnice I/12 v MÚK Dubeč; několik mimoúrovňových křižení bez propojení se silnicemi III. třídy a s místními komunikacemi; 30 mostních objektů; 2 tunely (tunel Dubeč a tunel Na Vysoké) vč. jejich vybavení a propojení ovládání s SSÚD Poříčany; odvodnění do vodotečí přes usazovací a retenční nádrže; přeložené a nové účelové komunikace; osvětlení celé komunikace vč. prostorů MÚK; vybavení systémy SOS a DIS; protihluková opatření; oplocení; vegetační pásy a další sadové úpravy; dopravní značení; portály pro dopravní značky; vyvolané přeložky podzemních a nadzemních inženýrských sítí (plynovody, slaboproudé a silnoproudé kabely a vrchní vedení VN). Celková délka nové dálnice v šestipruhovém uspořádání (kategorie 34,5/100) činí 12 571 m, délka nové silnice I/12 ve čtyřpruhovém uspořádání činí 1 140 m a délka ostatních křižujících komunikací činí cca 5 300 metrů.

Odbor územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy, jako úřad územního plánování a dotčený orgán z hlediska uplatňování záměrů územního plánování, vydává k záměru toto **vyjádření**:

Podle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2000, včetně platných změn i změny Z 1000/00 vydané usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
tel.: Kontaktní centrum: 12 444, fax: 236 007 157
e-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ja97h

Č.j. MHMP 2100965/2016
Sp. zn. S-MHMP 1966282/2016 UZR

č. 30/86 dne 22. 10. 2009 formou Opatření obecné povahy č. 6/2009 s účinností od 12. 11. 2009, předložený záměr zasahuje do ploch, které umístění takového záměru (jeho jednotlivých prvků) umožňují v rámci jejich funkčního nebo doplňkového funkčního využití, případně jeho umístění výjimečně připouštějí. Konkrétní nezbytnou součástí záměru lze do plochy nepřipouštějící umístění takové stavby v rámci svého funkčního využití umístit s odkazem na níže uvedené.

Pražský (silniční) okruh – dálnice D0, jako součást tzv. nadřazené komunikační sítě hl. m. Prahy, odpovídá závazné koncepci dopravy (součást Urbanistické koncepce) ÚP SÚ hl. m. Prahy graficky znázorněné ve výkrese č. 5 – Doprava.

Dle výkresu č. 25 – Veřejně prospěšné stavby předmětný záměr odpovídá veřejně prospěšné stavbě 96|DK|17, 23, 29, 30, 39, 51 – Běchovice, Dubeč, Kolovraty, Královice, Nedvězí, Uhřetěves – Pražský (silniční) okruh - úsek Běchovice - D1 a etapě veřejně prospěšné stavby 25|DK|17, 23, 52 – Běchovice, Dubeč, Újezd nad Lesy – Silnice I/12 Pražský (silniční) okruh - hranice hl. m. Prahy, a to včetně všech svých nezbytných součástí a vyvolaných úprav okolní dopravní a technické infrastruktury, případně dalších nezbytných zásahů do staveb a zařízení ve svém nejbližším okolí. Záměr je veřejně prospěšnou stavbou také dle § 17 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a to včetně svých součástí, příslušenství a staveb souvisejících.

Co se týče vymezení veřejně prospěšných staveb v územně plánovací dokumentaci, v souladu s *Metodickým sdělením Ministerstva pro místní rozvoj ČR k problematice aplikace pojmu „veřejně prospěšná stavba dopravní infrastruktury“* (ze dne 23. 7. 2013) sdělujeme, že pod pojmem veřejně prospěšná stavba (VPS) se v § 2 odst. 1 písm. l) stavebního zákona (zákon č. 183/2006 Sb.) rozumí stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Z definice pojmu veřejná infrastruktura vyplývá, že se jí rozumí mimo jiné také dopravní infrastruktura, např. stavby pozemních komunikací a s nimi souvisejících zařízení – § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. stavebního zákona, tzn., že i tato související zařízení jsou součástí VPS. Podkladem pro vymezení koridoru nebo plochy určené pro umístění VPS v ÚP je někdy jen územně neupřesněný záměr, jindy územní studie nebo projektová dokumentace (PD) ve stupni vyhledávací nebo technické studie. Ani v PD tohoto stupně nelze specifikovat veškeré související stavby, ani vyvolané stavby, které budou s hlavní stavbou tvořit komplexní funkční celek. K upřesnění celkového technického řešení stavby dochází až při zpracování a projednávání DÚR. Přitom je přirozené, že některé ze souvisejících staveb (včetně vyvolaných staveb) budou umísťovány mimo koridor nebo plochu dopravní infrastruktury a mimo koridor nebo plochu určenou pro umístění VPS. Územní plánování je založeno na principu postupného upřesňování záměru od Politiky územního rozvoje (pokud se jedná o záměr republikového významu), přes upřesnění v Zásadách územního rozvoje, Územním plánu, až po konkretizaci územním rozhodnutím a stavebním povolením. Může tedy dojít k situaci, že některé součásti VPS jsou umísťovány mimo koridor nebo plochu vymezenou v ÚP. V územně plánovacích dokumentacích se tedy jedná pouze o přibližné vymezení ploch či koridorů VPS, které nemusí zahrnovat všechny její související a vyvolané součásti. K upřesnění jejího celkového technického řešení a rozsahu dochází až rozhodnutím o umístění stavby.

Záměr zasahuje do plochy stavební uzávěry pro velká rozvojová území VRÚ: Štěrboholy – Dubeč – D. Měcholupy vymezené vyhláškou č. 33/1999 Sb. hl. m. Prahy, o stavební uzávěře ve velkých rozvojových územích hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů, vydanou dne 26. 10. 1999. Realizace předmětného záměru, jakožto stavby dopravní celoměstského významu, podle čl. 3 výše uvedené vyhlášky, nevyžaduje udělení výjimky z omezení nebo zákazu stavební činnosti.

Č. j. MHMP 2100965/2016
Sp. zn. S-MHMP 1966282/2016 UZR

Využití pozemků musí být v souladu s obecně závaznou vyhláškou hlavního města Prahy č. 32/1999 Sb. HMP, o závazné části Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, ze dne 26. 10. 1999, ve znění všech pozdějších předpisů, tj. s Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy dle opatření obecné povahy č. 6/2009, přílohy č. 1, v platném znění.

Charakteristiku funkčních ploch, základní regulativy funkčního a prostorového uspořádání a další informace o Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy lze najít na webových stránkách <http://upn.praha.eu>.

Závěr:

Předložený záměr „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ je v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy.

Výše uvedený záměr byl posouzen výhradně z hledisek územního plánování. Jeho soulad s dalšími předpisy a nařízeními posoudí příslušné orgány státní správy a další subjekty, které se k záměru vyjadřují.

S pozdravem

Ing. Martin Čemus
pověřený řízením odboru

Rozdělovník:

1. Adresát
2. IPR hl. m. Prahy, Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2
3. UZR MHMP / V
4. UZR MHMP / SV
5. UZR MHMP / Mer + dokumentace

**Vyjádření stavebního úřadu z hlediska územně plánovací dokumentace – Městský úřad Říčany,
Stavební úřad****MĚSTSKÝ ÚŘAD ŘÍČANY****odbor - Stavební úřad**

Melantrichova 2000, 25101 Říčany, tel. 323 618 211

SPIS. ZN.: 97042/2016/Vř
Č.J.: 101192/2016-MURI/OSÚ/00496
VYŘIZUJE: Ing. Andrea Vořechová
TEL.: 323 618 143
E-MAIL: andrea.vořechova@ricany.cz
DATUM: 5.12.2016

VYJÁDŘENÍ

Stavební odbor Městského úřadu Říčany, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon")

s d ě l u j e,

k Vaší žádosti zn. 19 164/21/2016-21100 ze dne 21.10.2016, že navržená stavba

**Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1
Říčany u Prahy, Kuří u Říčan, Nupaky**

na pozemku st. p. 88, parc. č. 52/1, 52/4, 52/5, 52/6, 52/7, 52/13, 52/15, 249/1, 249/2, 250/1, 250/2, 250/3, 250/6, 250/9, 259, 260/3, 261, 273, 275/2, 277/7, 277/8, 277/9, 281, 283, 284, 285, 286, 288, 289, 290, 292, 295/1, 315/1, 315/2, 317, 318/2, 326, 335/1, 335/2, 336/2, 336/4, 336/5, 336/6, 336/7, 347/8, 347/17, 347/18, 347/19, 347/20, 347/21, 349, 350, 351, 354/6, 354/7, 354/8, 361 v katastrálním území Kuří u Říčan, parc. č. 180/1, 188/1, 188/2, 190/3, 190/4, 200, 222/2, 225/2, 225/3, 231/1, 274/2, 275, 276, 296 v katastrálním území Nupaky, parc. č. 1811/1, 1816/4, 1826/1, 1826/2, 1826/3, 1826/4, 1826/5, 1826/7, 1826/8, 1826/9, 1826/10, 1829, 1826/13 v katastrálním území Říčany u Prahy je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.

Poučení:

Toto vyjádření se vydává pro účely posuzování vlivu stavby na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Toto vyjádření nenahrazuje rozhodnutí ani opatření jiných správních orgánů, jichž je zapotřebí pro povolení speciální stavby podle zvláštních předpisů.


Oprávněná úřední osoba:
Ing. Pillvein Jan, vedoucí stavebního úřadu
Městský úřad v Říčanech
odbor - stavební úřad
Melantrichova 2000
25101 ŘÍČANY -15-

Obdrželi:

účastníci (doručenky)
Ředitelství silnic a dálnic ČR, IDDS: zjq4rhz

Fotodokumentace a vizualizace

Obrázek 31 Lokalita MÚK Dubeč, v pozadí průhled na východní okraj Prahy



Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 32 Rozlehlé lány zemědělské půdy mezi MČ Běchovice (Nová Dubeč) a MČ Praha - Dubeč



Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 33 Vizualizace napojení trasy navrhovaného záměru na Štěrboholskou radiálu (MÚK Dubeč)

Zdroj: Vizualizace hlavních objektů a mimoúrovňových křižovatek, CTECH s.r.o., 2010

Obrázek 34 Pohled na Litožnické rybníky

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 35 Zelený koridor vázaný na Říčanský potok

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 36 Vizualizace mostu Dubeč a severního portálu tunelu Dubeč

Zdroj: Vizualizace hlavních objektů a mimoúrovňových křižovatek, CTECH s.r.o., 2010

Obrázek 37 Vizualizace mostu a tunelu Dubeč – pohled směrem na PP Litožnice

Zdroj: Vizualizace hlavních objektů a mimoúrovňových křižovatek, CTECH s.r.o., 2010

Obrázek 38 Pohled z vrchu Jankov směrem k PP Litožnice

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 39 Rozlehlé lány zemědělské půdy mezi Uhříněvsí a Hájkem, v pozadí zámecká obora Kolodějského zámku



Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 40 Vizualizace MÚK Uhříněves



Zdroj: Vizualizace hlavních objektů a mimoúrovňových křižovatek, CTECH s.r.o., 2010

Obrázek 41 Kostel sv. Markéty



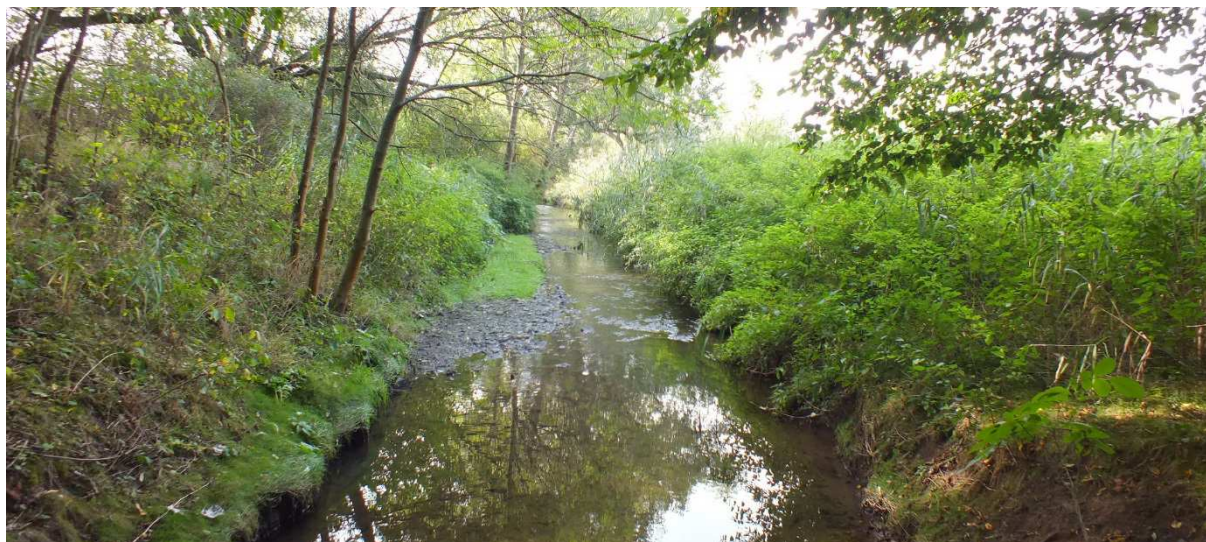
Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 42 Monolitické plochy zemědělské půdy u Kolovrat, v pozadí silueta Říčan

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 43 Vizualizace MÚK Říčany

Zdroj: Vizualizace hlavních objektů a mimoúrovňových křižovatek, CTECH s.r.o., 2010

Obrázek 44 Koryto Říčanského potoka s břehovými porosty

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 45 Kompaktní vegetace nivy Říčanského potoka

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 46 Vizualizace mostu Kolovraty – pohled směrem od Lipan

Zdroj: Vizualizace hlavních objektů a mimoúrovňových křižovatek, CTECH s.r.o., 2010

Obrázek 47 Nečleněné plochy zemědělské půdy na jih od Lipan

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

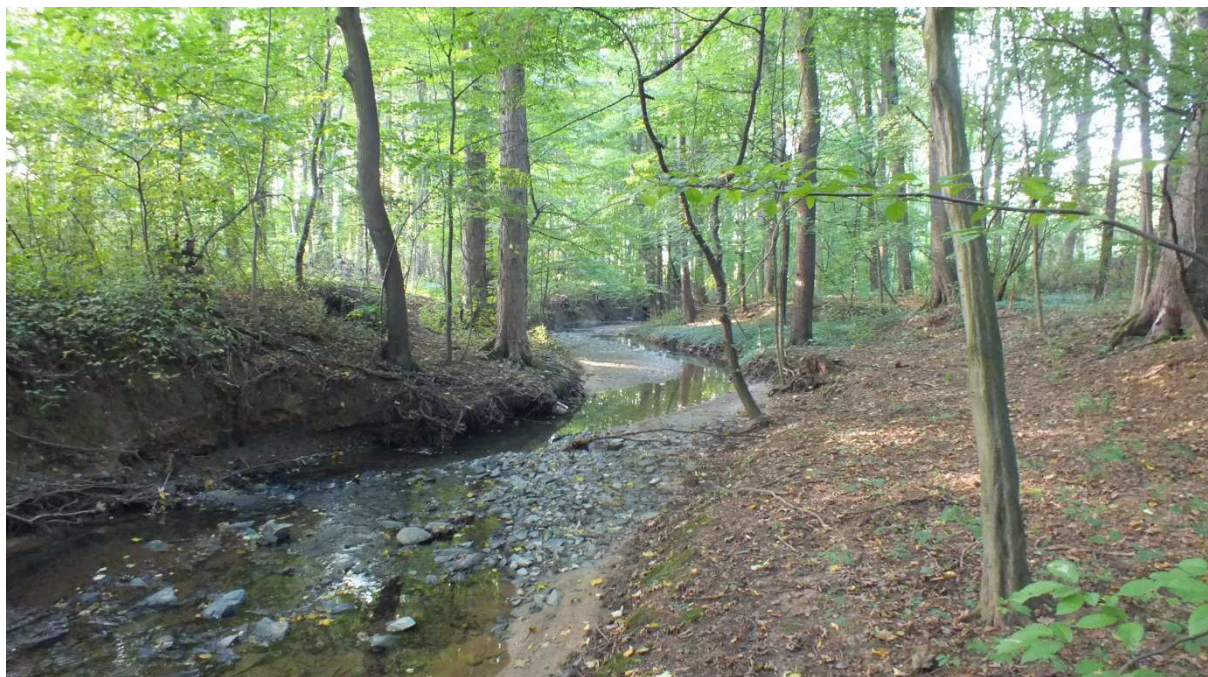
Obrázek 48 Vizualizace MÚK Lipany – pohled směrem od Lipan

Zdroj: Vizualizace hlavních objektů a mimoúrovňových křižovatek, CTECH s.r.o., 2010

Obrázek 49 Pohled do údolí Pitkovického potoka směrem ke Cornovu mlýnu. Na horizontu silueta okolní urbanizované krajiny

Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 50 Údolí Pitkovického potoka



Zdroj: EKOLA group, spol. s r.o.

Obrázek 51 Vizualizace mostu Kuří a křížení se silnicí Kuří – Nupaky - pohled směrem od Kuří



Zdroj: Vizualizace hlavních objektů a mimoúrovňových křižovatek, CTECH s.r.o., 2010

Literatura

Obecná

1. Culek M. (editor) a kol. *Biogeografické členění České republiky*. Praha: ENIGMA, 1996.
2. Chytrý M., Kučera T. a Kočí M. *Katalog biotopů ČR*. Praha: AOPK, 2000.
3. Quitt, E. *Klimatické oblasti Československa*. Brno: Studia Geographica 16. Geogr. úst. ČSAV, 1971.
4. Plesník J., Hanzal V., Brejšková L. (editoři). *Červený seznam ohrožených druhů České republiky - Obratlovci*. Praha: Příroda 22, 2003.
5. Grulich V. *Red list of vascular plants of the Czech Republic 3rd edition*. Praha: Preslia 84, 2012.
6. LÖW & spol., s.r.o. *Územně analytické podklady hl. města Prahy, jev 17 – Oblast krajinného rázu a její charakteristika, jev 18 – Místo krajinného rázu a jeho charakteristika*. Brno: 2008.
7. Atelier V – Vorel I. *Studie vyhodnocení krajinného rázu Středočeského kraje - 2. část*. Praha: 2009.
8. Pražské stavební předpisy (PSP) vydané Radou hlavního města Prahy nařízením č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy dne 27. 5. 2016 s účinností od 1. 8. 2016

Související bezprostředně se záměrem

1. Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o.: *Dokumentace pro územní řízení „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Dálnice D1 – Běchovice“, Aktualizace 2012, září 2014*.
2. Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o.: *Dokumentace pro územní řízení, SOKP 511 Běchovice – D1 – aktualizace 2013, Doplněk č. 2, červen 2012*.
3. Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o.: *Aktualizovaná dokumentace pro územní rozhodnutí – aktualizace 2012 – doplňkové objekty, září 2014 - EVERNIA s. r. o. Sadové úpravy, 2007*.
4. Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o.: *Aktualizovaná dokumentace pro územní rozhodnutí – aktualizace 2012 – doplňkové objekty, září 2014 - EVERNIA s. r. o. Vegetační zelené pásy, 2007*.
5. CTECH s.r.o.: *Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice – dálnice D1 – Vizualizace hlavních objektů a mimoúrovňových křižovatek, 2010*.
6. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební: *Komplexní posouzení alternativního návrhu silničního okruhu kolem Prahy, říjen 2016*.
7. TSK hl. m. Prahy: *Dopravně inženýrské podklady pro stavbu „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“, Současný stav a střednědobý výhled, leden 2017*.
8. IPR hl. m. Prahy: *Dopravně inženýrské podklady pro stavbu „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“, Dlouhodobý výhled, únor 2017*.
9. EKOLA group, spol. s r.o.: *Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1, Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, prosinec 2016*.
10. EKOLA group, spol. s r.o.: *Akustické posouzení, únor 2017*.
11. EKOLA group, spol. s r.o.: *Hodnocení zdravotních rizik – hluk, únor 2017*.

12. ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o.: *Modelové hodnocení kvality ovzduší*, únor 2017.
13. ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o.: *Vyhodnocení vlivu záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám*, březen 2017.
14. ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o.: *Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví*, únor 2017.
15. Doc. Dr. Jan Farkač, CSc.: *Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1, Biologické hodnocení podle §18 Vyhlášky Ministerstva životního prostředí ČR 395/1992 Sb.*, prosinec 2016.
16. Doc. Dr. Jan Farkač, CSc.: *Kumulace vlivů staveb Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Litožnice*, prosinec 2016.
17. EVERNIA s. r. o.: *Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1, Rámcová migrační studie*, prosinec 2016.
18. Ing. František Moravec: *Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1, Dendrologický průzkum*, listopad 2016.
19. GEOoffice s.r.o.: *Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1, Posouzení vlivu na vodní útvary*, listopad 2016.
20. RIGES s.r.o.: *Aktualizace záborového elaborátu pro DUR*, listopad 2012.
21. RIGES s.r.o.: *Zpracování doplnku záborového elaborátu*, září 2014.
22. EVERNIA s. r. o.: *Vliv stavby na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů – kategorie kriticky a silně ohrožené*, 2007.
23. EVERNIA s. r. o.: *Zhodnocení zásahu do významných krajinných prvků*, 2007.
24. EVERNIA s. r. o.: *Zhodnocení vlivu stavby na prvky územního systému ekologické stability*, 2007.
25. EVERNIA s. r. o.: *Dopad mostního objektu na stávající vegetaci v místě VKP Pitkovický potok*, 2005.
26. MOTT MACDONALD Praha, spol. s r. o.: *SOKP st. 511 Běchovice – D1, podrobný geologický průzkum pro DSP*, duben 2008.
27. Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o.: *Hydrotechnická studie*, říjen 2007.
28. SAMSON Praha, spol. s r.o.: *Silniční okruh kolem Prahy, stavba č. 511, Běchovice – dálnice D1, Hydromonitoring v km 73,400 – 75,500*, prosinec 2009.
29. Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o.: *Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Dálnice D1 – Běchovice, Posouzení vlivu chloridů z posypového materiálu na organismy žijící v drobném říčním toku – návrh opatření*, srpen 2005.
30. LA.D.O. Sdružení kanceláří pro projektovou a inženýrskou činnost: *Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Dálnice D1 – Běchovice, Studie odvádění dešťových vod, fáze II*, září 2004.
31. Stavební geologie – GEOTECHNIKA, a.s.: *Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice – D1, Hydrogeologický a hydrologický průzkum zářezu v km 73,400 – 75,350*, říjen 2006.
32. K + K průzkum s.r.o.: *Silniční okruh kolem Prahy, stavba č. 511, Nupaky – Běchovice, Podklad pro odnětí zemědělské půdy ze ZPF*, leden 2008.
33. ENVISYSTEM s.r.o.: *Projekt ÚSES*, duben 2004.

34. AQUATEST – Stavební geologie, a.s.: *Biologický průzkum na trase silničního okruhu SO 511 v úseku dálnice D1 – Štěrboholská radiála*, červen 2000.
35. Ing. Michaela Vrdlovcová: *Silniční okruh kolem Prahy - stavba 511 dálnice D1 – Běchovice: Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí zpracovaná podle přílohy č. 3 zákona č. 244/1992 Sb., prosinec 2000.*

Internetové zdroje

1. <http://www.iprpraha.cz/cs/uvod> Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, ZÚR hl. m. Prahy včetně Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území
2. <http://up.webmap.cz/stredocesky/zasady-uzemniho-rozvoje/> Středočeský kraj, ZÚR Středočeského kraje
3. <http://www.isad.npu.cz> NPÚ, Informační systém o archeologických datech
4. <http://www.geology.cz> Česká geologická služba
5. <http://www.chmi.cz> Český hydrometeorologický ústav
6. <http://www.czso.cz> Český statistický úřad
7. <http://www.cuzk.cz> Český úřad zeměměřický a katastrální
8. <https://gis.kr-stredocesky.cz/fxgis01/ozp/opk/> Mapové aplikace odboru ŽP a zemědělství KÚSK
9. <http://heis.vuv.cz> Hydroekologický informační systém VÚV T. G. M
10. <http://voda-gov.cz> Vodohospodářský informační portál MZe a MŽP
11. <http://kontaminace.cenia.cz> Národní inventarizace kontaminovaných míst ČR (CENIA)
12. <http://www.sekm.cz/> Systém evidence kontaminovaných míst (MŽP ČR)
13. <http://mapy.nature.cz/> Mapový portál AOPK ČR
14. <http://eagri.cz/public/app/lpisext/lpis/verejny2/plpis/> Veřejný registr půdy - LPIS
15. <http://www.uhul.cz/mapy-a-data/katalog-mapovych-informaci> Ústav pro hospodářskou úpravu lesů Brandýs nad Labem, Katalog mapových informací
16. <http://mpp.praha.eu/app/map/VykresyUP/> Platný ÚPn SÚ hl. m. Prahy
17. <http://www.biolib.cz> Mezinárodní encyklopedie rostlin, hub a živočichů
18. <http://www.mzp.cz> Ministerstvo životního prostředí
19. <http://geoportal.gov.cz> Národní geoportál INSPIRE
20. <http://monumnet.npu.cz> Národní památkový ústav – MonumNet
21. <http://envis.praha-mesto.cz> Informační servis o životním prostředí v Praze (ENVIS)

22. http://praha.eu	Portál hl. m. Prahy
23. http://www.praha-bechovice.cz	Oficiální webové stránky MČ Praha - Běchovice
24. http://www.praha-dubec.cz	Oficiální webové stránky MČ Praha - Dubec
25. http://www.praha22.cz	Oficiální webové stránky MČ Praha 22
26. http://www.info-ricany.cz	Oficiální webové stránky města Říčany
27. http://www.kolovraty.cz	Oficiální webové stránky obce Kolovraty
28. http://www.nupaky.info.cz	Oficiální webové stránky obce Nupaky
29. http://www.webkuri.8u.cz	Oficiální webové stránky obce Kuří
30. http://drusop.nature.cz	Ústřední seznam ochrany přírody

Legislativa

1. Vyhláška č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů
2. Vyhláška č. 383/2001 Sb., kterou se stanoví podrobnosti nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů
3. Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
4. Vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění vyhlášky č. 222/2014 Sb.
5. Vyhláška č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
6. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů
7. Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
8. Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
9. Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
10. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
11. Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
12. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
13. Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů
14. Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů, ve znění pozdějších předpisů
15. Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů
16. Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), ve znění pozdějších předpisů

17. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

18. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

České technické normy

1. ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
2. ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích
3. ČSN 83 9031 Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání
4. ČSN 83 9041 Technologie vegetačních úprav v krajině – Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu – Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi ze živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce
5. ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy
6. TNV 75 2931 Povodňové plány