

Z 3274 / 017

Místa akce:

Praha 20, k.ú. Horní Počernice Praha - Satalice, k.ú. Satalice

Předmět:

zkapacitnění D10 v úseku MÚK Satalice - MÚK Brandýs n/L

Z:

izolační zeleň /IZ/, ostatní dopravně významné komunikace /S4/, všeobecně smíšené /SV/

Na:

dálnice, Pražský okruh, silnice I. třídy /SD/, izolační zeleň /IZ/, ostatní dopravně významné komunikace /S4/ vymezení nových veřejně prospěšných staveb (VPS) XX|DK|25, XX|DK|45

název org.	charakter	PID	ID vyjádření	shrnutí	obsah vyjádření	dohodovací jednání	vyhodnocení
1) Městská část							
40 Městská část Praha 20	Zásadní připomínka	MHMPXPIK74B A	2992198	Jiné	Věc: Uplatnění připomínek Městskou částí Praha 20 k návrhu změny Z 3274 vlny 17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy Na základě oznámení Magistrátu hl. m. Prahy – Odboru územního rozvoje č.j. MHMP 499365/2022 ze dne 22.3.2022 o zahájení řízení o vydání změn vlny 17 a o veřejném projednání VVURÚ uplatňuje Městská část Praha 20, IČ 00240192, Jívanská 647/10, 19300 Praha – Horní Počernice připomínky k návrhu změny Z 3274 vlny 17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy. Tyto připomínky byly schváleny usnesením Zastupitelstva městské části Praha 20 dne 2.5.2022 pod č. ZMC/28/14/0103/22 a tvoří jeho přílohu č. 1 a č. 2. Připomínky včetně výše uvedeného usnesení Zastupitelstva přikládáme v samostatných přílohách tohoto dopisu.		Požizovatel bere na vědomí.
40 Městská část Praha 20	Zásadní připomínka	MHMPXPIK74B A	2992199	Jiné	Městská část Praha 20 Zastupitelstvo městské části Praha 20 USNESENÍ 28.zasedání číslo ZMC/28/14/0103/22 ze dne 02.05.2022 Oznámení o zahájení řízení o vydání změn Z 3273/17 (zkapacitnění D0 v úseku MÚK Slivenec - MÚK Třebonice) a Z 3274/17 (zkapacitnění D10 v úseku MÚK Satalice - MÚK Brandýs nad Labem-Stará Boleslav) vlny 17 územního plánu hl. m. Prahy - (4.01) 1. bere na vědomí informaci o zahájení řízení o vydání změn Z 3273 a Z 3274 vlny 17 územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, kdy změna Z 3274/17 (zkapacitnění D10) se přímo dotýká územní MČ Praha 20, a informaci o možnosti uplatnit písemné připomínky k návrhům změn včetně dokumentace vyhodnocení vlivů změn územního plánu na udržitelný rozvoj, a to nejpozději do 7 dnů od konání veřejného projednání, t.j. do 5.5.2022 včetně. 2. schvaluje návrh připomínek k návrhu změny Z 3274 vlny 17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, a to podle přílohy č. 1 tohoto usnesení a dále včetně připomínek podaných městskou částí v rámci zjišťovacího řízení (EIA) na záměr "D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh", které tvoří přílohu č. 2 tohoto usnesení. 3. ukládá zajistit uplatnění schválených připomínek podle odstavce 2 u pořizovatele - Magistrátu hl. m. Prahy, odboru územního rozvoje.		Požizovatel bere na vědomí, připomínka bude vypořádána v následujících odstavcích.
40 Městská část Praha 20	Zásadní připomínka	MHMPXPIK74B A	2992200	Jiné	Příloha č. 1 k usnesení ZMČ č. ZMC/28/14/0103/22 ze dne 2.5.2022 - připomínky MČ Praha 20 k návrhu změny Z 3274/17 (zkapacitnění D10 v úseku MÚK Satalice - MÚK Brandýs nad Labem-Stará Boleslav) Městská část Praha 20 uplatňuje k návrhu změny Z 3274/17 Územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy tyto připomínky:		Požadavku nebude vyhověno z důvodu bezpředmětnosti. Protihluková opatření stavby je na pražském území možné řešit v rámci vymezených ploch platného ÚP např. v ploše IZ (izolační zeleň) podél dálnice D10. Převážná část rozšiřovaného úseku dálnice D10 na pražském území vede podél skladové zóny při severním okraji Horních Počernic, která by ve své výsledné podobě měla obytnou zástavbu Horních Počernic před hlukem z provozu změnového úseku dálnice D10 dostatečně chránit. Protihluková opatření jsou zpravidla stavbami vedlejšími ke stavbě hlavní (tj. zkapacitnění D10), pro které lze také

40	Městská část Praha 20	Zásadní připomínka	MHMPXPIK74B A	2992201	Jiné	1) Již v současné době jsou vlivem provozu daného úseku dálnice D10 překračovány platné hygienické limity hluku. Je proto třeba zajistit, aby nově vymezené plochy byly dostatečné i pro umístění protihlukových opatření (pro současnou i zkapacitněnou komunikaci). A zároveň je třeba, aby protihluková opatření byla zakotvena i v obsahu nově vymezené veřejně prospěšné stavby - označením XX DK 25 Horní Počernice - zkapacitnění dálnice D10 včetně protihlukových opatření). Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.
40	Městská část Praha 20	Zásadní připomínka	MHMPXPIK74B A	2992202	Jiné	2) Současná kapacita okružní křižovatky Ve Žlíbku – Do Čertous – sjezdová rampa D10 je naprosto nedostačující a návrh změny Z 3274/17 tuto problematiku řeší pouze z části. Je proto třeba zvětšit rozšiřované plochy S4 u této okružní křižovatky tak, aby tato plocha umožňovala realizaci odpovídajícího zkapacitnění této křižovatky mimo jiné i včetně přímých odbočení ve všech směrech. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.
40	Městská část Praha 20	Zásadní připomínka	MHMPXPIK74B A	2992203	Jiné	3) Dopravní koncepce územního plánu počítá se dvěma napojeními přilehlého území z D10, přičemž zrealizováno je pouze jedno (MÚK Radonice). Nově vymezené dopravní plochy nesmí tuto koncepci narušit, a tedy musí být dostatečné i pro zachování funkčního sjezdu z ulice Bystrá (66/DK/25). Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.
40	Městská část Praha 20	Zásadní připomínka	MHMPXPIK74B A	2992204	Jiné	4) Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustické studie zpracované 06/2019 a pro vyhodnocení imisní situace byla použita rozptylová studie zpracovaná 05/2019. Obě byly zpracovány pro potřeby oznámení EIA a MČ je připomínkovala již v rámci zjišťovacího řízení. Podkladem VVURÚ musí být aktuálně a správně zpracované hlukové a rozptylové studie s výchozím rokem 2022. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.
40	Městská část Praha 20	Zásadní připomínka	MHMPXPIK74B A	2992205	Jiné	5) V současně platném územním plánu je plocha izolační zeleně podél jižní strany D10 na pozemcích parc. č. 4036/21, 4036/35, 4036/8 a 4036/58 v k.ú. Horní Počernice přerušena plochami VS-E a SV. Přitom dané území je v terénu již stavebně stabilizováno. Zároveň je v sousední ploše VS-E územím plánem vymezena plovoucí značka ZP (parky). Lze tak konstatovat, že územní plán neodpovídá skutečnému stavu území. Přitom zeleň má nepopíratelnou hodnotu jako přirozená ochrana proti hlukové a emisní zátěži. Městská část Praha 20 proto požaduje vymezit v daném místě, podél jižní strany tělesa D10, souvislou plochu zeleně. V návaznosti na to požaduje změnit i stávající plovoucí značku ZP umístěnou v sousední ploše VS-E na stabilizovanou plochu zeleně. Cílem by mělo být dosažení co nejvhodnějších ploch pro výsadbu zeleně přinášející izolační funkci vůči hlukové a emisní zátěži z dálnice. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

NÁMITKY K OZNÁMENÍ HODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽP K ZÁMĚRU "D10 MÚK SATALICE - MÚK RADONICE: ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH"

Námítka 1:

NV 272/20011 Sb. v platném znění § 20 odstavec (5) praví: „*Při posuzování změny hodnot určujícího ukazatele v chráněných venkovních prostorech staveb, chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech staveb, zjištěných výpočtem nebo měřením, nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu od 0,1 do 0,9 dB. Věta první se nepoužije v případě hodnocení naměřené hodnoty určujícího ukazatele hluku vzhledem k hygienickému limitu.*“ Totéž ustanovení je využito v rámci hodnocení výpočtových akustických studií „Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, částka 11/2017“ (viz příloha G bod 9): „*Při hodnocení změny hodnot určujícího ukazatele hluku stanovených výpočtem toutéž výpočtovou metodou, nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu 0,1 – 0,9 dB. Nepoužije se v případě hodnocení vypočtené hodnoty určujícího ukazatele hluku vzhledem k hygienickému limitu.*“

Dokument: „*D10 MÚK SATALICE – MÚK RADONICE, ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH, Akustická studie z provozu*“ v kapitole 7.4 „Prověření možnosti použití hygienického limitu pro SHZ“ v tabulce 7. 6. pro noční dobu rok 2018 uvádí vypočtenou LAeq,8 = 53,3 dB, pro rok 2030 se záměrem uvádí vypočtenou LAeq,8 = 54,1 dB. V kapitole 9 v Tab. 9.1 lze vyčíst vypočtenou hodnotu hluku pro noc pro rok 2030 bez záměru LAeq,8 = 53,7 dB, v Tab. 9.2 je zopakovaná vypočtená hodnota pro noční dobu pro rok 2030 se záměrem LAeq,8 = 54,1 dB. Již od počátku akustická studie uvádí, že i v současném stavu (v roce 2018) je platný hygienický limit přesažen, který bude do roku 2030 navýšen další dopravou, případně navýšen vlastním záměrem. Toto srovnání je provedeno v Tab. 9.3 na str. 25 kde je uveden následující komentář: „*Z Tab. 9.3 vyplývá, že realizací záměru dojde v bodě 1 k nehodnotitelnému navýšení hlúčnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030.*“

Na základě platné legislativy a schváleného metodického postupu v případě přesažení určujícího ukazatele hluku vzhledem k hygienickému limitu není možné akceptovat navýšení hluku ani o 0,1 dB. Proto uvedené konstatování o „nehodnotitelné změně“ nelze v žádném případě použít a uplatnit – tedy uplatňujeme svoji námitku č. 1. Jelikož již v současné době dle studie jsou platné hygienické limity hluku přesahovány, je nutné přijmout adekvátní opatření pro odstranění protiprávního stavu, což akustická studie (následně ani dokument

využit institut VPS. V souladu se stavebním zákonem se VPS pro DI vztahuje k celé stavbě včetně staveb souvisejících, vyvolaných a doprovodných, zařízení a objektů a dále ploch a koridorů sloužících k realizaci a provozování vymezených staveb, a to i v případě, že zasahují mimo územním plánem vymezený koridor.

Požadavku nebude vyhověno.

Návrh změny ÚP je řešen v míře podrobnosti platného ÚP. Předmětná křižovatka je součástí vybrané uliční sítě platného ÚP a zároveň MÚK D10 - Ve Žlíbku, proto lze uplatnit regulativy platného ÚP. Z regulativů vyplývá, že odchylka od rozhraní plochy (nebo koridoru liniových staveb dopravní infrastruktury a sousedící plochy) vyplývající z podrobnějšího prověření stavby, je podmíněně přípustná za podmínky, že nepřekročí 2,0 mm, tj. 20 m na obě strany od osy čáry v měřítku ÚP hl. m. Prahy. Případné upřesnění předmětné křižovatky, na základě podrobnější dokumentace, je možné bez změny ÚP.

Požizovatel bere na vědomí.

Koncepce ÚP ve smyslu připomínky není předmětnou změnou narušena.

Požadavku nebude vyhověno.

Předmětem posuzování je změna ÚP, která vytvoří podmínky pro větší plynulost dopravy na D10 v Praze, což povede ke snížení rizika dopravních kongescí, zlepší se obsluha přilehlého území, kdy zdrojová a cílová doprava komerčně - skladové zóny Horních Počernic dnes komplikuje provoz na předmětném úseku D10. Dokumentace VVURÚ se zpracovává v určitém čase a s využitím podkladů, které jsou v tu dobu k dispozici. Podklady, které sloužily ke zpracování VVURÚ považujeme na úrovni aktualizace koncepce v měřítku 1:10 000 za dostatečné.

Požadavku nebude vyhověno.

Návrh změny byl zpracován v souladu s požadavky na pořízení změny schválenými Zastupitelstvem HMP. Obsahem změny ÚP není redukce zastavitelných ploch v platném ÚP. Obsah připomínky je případně nutné řešit samostatnou změnou ÚP. V připomínce se uvádí, že území je již stavebně stabilizované, zeleň v dané lokalitě může být uplatněna i bez změny ÚP. Nahrazovat plovoucí značku ZP umístěnou v ploše VS-E stabilizovanou plochou zeleně je nad rámec a rozsah předmětné změny ÚP.

Dle § 52 odst. 3 stavebního zákona se nejedná o námitku, ale o připomínku.

Požizovatel bere připomínku na vědomí.

Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.

40	Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992206	Jiné	<p>„D10 MÚK SATALICE – MÚK RADONICE: ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH“ v rámci zjišťovacího řízení EIA) neřeší, proto v případě realizace záměru je nutné provést celý proces hodnocení EIA, který vyhodnotí jak snížit dopady na obyvatelstvo na adekvátní mez v souladu s platnou legislativou.</p> <p>Námítka 2: Akustická studie jako jediné opatření v rámci kapitoly 8.1 navrhuje „<i>Individuální protihlukové opatření (dále jen IPHO) navržené přímo na zasažených fasádách chráněných objektů, je uvažováno ve smyslu § 30 z. č. 258/2000 Sb., v platném znění. Nejedná se tedy o opatření, které by zajistilo snížení hluku ve venkovním chráněném prostoru staveb. Jeho realizace ale zajistí výměnu vzduchu v pobytových místnostech jiným způsobem než přímým větráním.</i>“ Respektive v kapitole 9.2 se píše: „<i>I přesto, že v bodě jedna dochází k navýšení hladiny hluku o max. 0,9 dB (nehodnotitelná změna výpočtu), tak bylo překročeno k návrhu IPHO viz kap. 8.1.1. Jejich realizací dojde ke splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</i>“ Námítka vůči uplatňované nehodnotitelné změně vyplývá již z bodu 1 výše. Zde druhou námitkou je vlastní nesoulad v textu, který odporuje i platným předpisům. V kapitole 9.2 je uvedeno, že budou pomocí IPHO splněny hygienické limity dle NV 272/2011 Sb., ovšem v návrhu vlastního protihlukového opatření se lze správně dočíst, že pomocí IPHO „<i>se nejedná tedy o opatření, které by zajistilo snížení hluku ve venkovním chráněném prostoru staveb</i>“. Toto opatření je tak v rozporu se zákonem 258/2000 Sb. § 30 kde v prvním odstavci je řečeno „<i>Osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, správce, popřípadě vlastník pozemní komunikace, provozovatel, popřípadě vlastník dráhy, osoba, která je pořadatelem veřejné produkce hudby a nelze-li pořadatele zjistit, pak osoba, která k pořádání veřejné produkce hudby poskytla stavbu, jiné zařízení nebo pozemek a dále provozovatel provozovny a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby. Splnění povinnosti k ochraně před hlukem z provozu na pozemních komunikacích nebo dráhách v chráněném venkovním prostoru stavby se považuje i za splnění této povinnosti v chráněném vnitřním prostoru stavby.</i>“ Současná verze vlastní akustické studie v rámci zjišťovacího řízení EIA neřeší, jak dosáhnout splnění platných hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb. (Například pro splnění závazných platných hygienických limitů není uvažována obrusná vrstva se sníženou hlučností v souladu s TP 259.) Současný protiprávní stav (přesázení mezních hygienických limitů hluku) a jeho zhoršení vlivem realizaci záměru není v rámci akustické studie a vlastního zjišťovacího řízení EIA řádně vyřešen, proto lze požadovat zahájení úplného řízení EIA. (Dokument „D10 MÚK SATALICE – MÚK RADONICE: ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH“ na str. 19 v kapitole B.1.6.10. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, která jsou součástí projektu, uvádí: „<i>Protihluková opatření potřebná k zajištění plnění hygienických limitů v okolí D10 jsou podrobně popsána v akustické studii (příloha č. H.2) tohoto oznámení a níže.</i>“ Tedy vlastní oznámení EIA neobsahuje další informace a pouze čerpá z nedostatečně a neúplně zpracované akustické studie.)</p>	<p>Dle § 52 odst. 3 stavebního zákona se nejedná o námitku, ale o připomínku. Pořizovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>
40	Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992207	Jiné	<p>Námítka 3 V rámci akustické studie – kapitola 5 (následně i vlastního oznámení EIA) je zdůvodnění vlastní realizace záměru uváděno: „<i>V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počernicích. Ta by se měla ještě rozšířit a z toho se dá předvídat, že intenzita dopravy se bude zvyšovat (jak dokládají i modelové intenzity dopravy). Tudiž je potřeba dálnici D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice rozšířit a zároveň zkapacitnit MÚK Radonice, jak je to jen možné s ohledem na stávající zástavbu.</i>“ Z rozdílových kartogramů použitých intenzit dopravy vyplývá snížení provozu na MÚK Radonice k průmyslové zóně v H. Počernicích ve směru od Mladé Boleslavi, což je v rozporu s výše uvedeným. Do modelu není zahrnut provoz v ulici Do Čertovous, F.V. Veselého, K Cihelně. (Provoz na ulici Do Čertovous může ovlivnit celkovou akustickou situaci ve výpočtovém bodě č. 1, kde i bez započítání vlivu provozu po této komunikaci je dle akustické studie hygienický limit překračován.) Na rozdíl od rozptylové studie, kde je výpočet proveden na 16 vybraných bodech obytné zástavby, se akustická studie omezuje pouze na dva vybrané body, což lze považovat za nedostatečné. Rozdílové kartogramy ukazují nárůst zvýšený nárůst dopravy směrem k Radonicím i k Satalicím, což hluková studie neřeší. Dále byt studie předvídá vyšší intenzity provozu v průmyslové zóně v H. Počernicích, tak tato problematika opět není v rámci akustické studie řešena. (V rámci průmyslové zóny intenzit nejsou řešeny, tj. ani simulován dílčí vliv automobilové dopravy v rámci průmyslové zóny.) Vlastní akustická studie je tak zcela nedostatečná svým rozsahem, která neodpovídá ani záběru rozptylové studie.</p>	<p>Dle § 52 odst. 3 stavebního zákona se nejedná o námitku, ale o připomínku. Pořizovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>
40	Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992208	Jiné	<p>Námítka 4 V kapitole 9.3 akustické studie se uvádí: „<i>Z výsledků uvedených v předchozích kapitolách a z hlukových map (viz přílohy) vyplývá, že vlivem zprovoznění záměru D10 nedojde při porovnání výhledových výpočtových stavů v hodnoceném území k hodnotitelné změně celkové akustické situace. Ke zlepšení akustické situace dochází u objektů umístěných v blízkosti MÚK</i></p>	<p>Dle § 52 odst. 3 stavebního zákona se nejedná o námitku, ale o připomínku. Pořizovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>

Radonice, u kterých dochází vlivem změny vedení jednotlivých ramen MÚK. Kupříkladu v ulici Bártlova (VB 2) v Horních Počernicích. Ke nevhodnotitelnému zhoršení akustické situace naopak dochází v ulici Bystrá (VB 1) v Horních Počernicích vlivem předpokládaných navýšených dopravních intenzit.“
 Kromě již výše uvedených námitek, lze za velmi odvážné považovat tvrzení, že by mělo dojít ke zlepšení akustické situace v oblasti MÚK Radonice vlivem změny vedení ramen, která novým uspořádáním jsou blíže obytné zástavbě, popřípadě přiblížením vlastního tělesa dálnice, tak jako dle uvedených rozdílových kartogramů se zde pohybuje vyšší počet vozidel – všechny tyto faktory naopak mohou přispět ke zvýšení hlučnosti v dané lokalitě. Zmíněného snížení hluku je dosaženo pomocí změny terénu, což v akustické studii zmíněno není, tak jako vlastní terénní úpravy nejsou uvedeny v rámci zjišťovacího řízení EIA, proto opět v této souvislosti navrhuje zahájení úplného řízení EIA.

40 Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992209	Jiné	<p>Námítka 5 Vlastní model či jeho popis se vyznačuje zásadními nedostatky. A) V popise map je uváděná „clona“ a to jak pro modelování současného tak výhledového stavu ať se záměrem nebo bez záměru – tj. pro všechny výpočty. Dle prezentovaných map je clona umístěna mezi jednotlivými jízdními směry. Ve skutečnosti jsou zde instalována pouze bezpečnostní svodidla. B) Akustická studie používá stejnou silniční síť pro D10 jak bez realizace záměru, tak s realizací záměru. Tj. v akustické studii je naprosto stejně zobrazena čtyř pruhová i šesti pruhová pozemní komunikace. Lze tak předpokládat, že není v rámci akustické studie proveden výpočet rozšíření komunikace směrem k zástavbě včetně rozdělení vozidel do jednotlivých jízdnic pruhů (větší šíře pozemní komunikace není zahrnuta do modelu/popřípadě není zahrnuta užší stávající šíře), čímž je model akustické situace znehodnocen. Respektive vlastní pozemní komunikace není do modelu zanesena správně, což je patrné z pravého horního rohu uvedených výřezů, kdy je vidět, že místo dvou pruhů je v modelu jen jeden pruh a jak se hluk okolo této změny ohýbá. Takto ovšem reálná situace v terénu nevypadá. V obou případech je těleso pozemní komunikace D10 naprosto totožné, což neodpovídá plánované mu záměru rozšíření komunikace. C) Již zmíněná úprava 3D terénu (vrstevnic) je většího rozsahu a v celém modelu, nejenom v místě vlastní MÚK Radonice. Z obrázku níže je patrný stejný výřez z mapy akustické studie bez realizace záměru v roce 2030 (horní obrázek) a s realizací záměru v roce 2030 (dolní obrázek). Terén je po celé délce záměru radikálně upraven. Okolo vlastního tělesa pozemní komunikace D10 jsou v případě realizace záměru vrstevnice v celé délce nahuštěny co nejbližší komunikaci (pravděpodobně, aby tak tvořili zemní val, který má snižovat šíření hluku do okolí, což však ve vlastní akustické studii nikde není zmíněno!) – zaznačeno žlutou čarou. Místy je „val“ (shluk vrstevnic okolo pozemní komunikace) přerušen – naznačeno žlutým křížkem, což se ovšem v modelu příliš neprojevuje. Zatímco u současného stavu je síť vrstevnic uzavřená (což je v pořádku), díky nahuštění vrstevnic okolo pozemní komunikace vrstevnice nejsou uzavřené (naznačeno zelenými tečkami), což v praxi takto terén nevypadá a vypadat nebude. Neuzavřené vrstevnice jsou tak evidentně pozůstatkem manipulováním vlastního terénu v těsné blízkosti pozemní komunikace. Jelikož šíření hluku je silně závislé na okolním terénu a jelikož nikde akustická studie ani vlastní zjišťovací řízení EIA neuvádí rozsáhlé terénní úpravy v celé délce záměru, nelze toto považovat za náhodu a spíše se lze přiklánět k variantě, že se jedná o rozsáhlou účelovou a nepříznanou manipulaci s 3D terénem. Takovouto studii je tak nutné odmítnout jako celek a požadovat nový kompletní proces EIA.</p>	<p>Dle § 52 odst. 3 stavebního zákona se nejedná o námítku, ale o připomínku. Pořizovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>
40 Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992210	Jiné	<p>Námítka 6 V kapitole 10 akustické studie „Analýza chráněných objektů zasažených hlukem ze silniční dopravy podél záměru dálnice D10“ na str. 28 se píše: „<i>Hlukové pásmo byla generována u obytných staveb v celém hodnoceném území. Celkem bylo hodnoceno 3 226 obytných objektů s celkovým počtem 9 896 obyvatel. Analýza obyvatel v hodnoceném území byla zpracována Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy z dat od Českého statistického úřadu ze sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011.</i>“ Vlastní zájmové území není ve studii jasně popsáno – zakresleny hranice co je posuzováno. Dle přílohy akustické studie je simulována POUZE bezprostřední okolí pozemní komunikace D10, ovšem analýza pracuje přes 3 tisíce obytných objektů. Ve studii nejsou ani zahrnuty všechny komunikace v celé délce a uvedené intenzity dle kapitoly 6 akustické studie a tab. 6.1. Je pak velice zarážející tvrdit, že s 9 896 obyvatel se pro libovolný scénář minimálně 9859 (den) / 9 819 (noc) nalézá pod hlukovou hladinou 50 dB (den) / 40 dB (noc). Tato provedená analýza je úplný „paskvil“. Respektive chce tímto autor akustické studie tvrdit všem obyvatelům H. Počernic, Satalic a Radonic, že v okolí jejich zástavby je hluk do 40 dB v noci? (Když autor akustické studie se neobtěžoval ani simulovat nárůsty na návazných komunikacích vyvolaných záměrem.) Opět pro naprostý nesoulad mezi realitou a prezentovaným záměrem (zamýšlenou skutečností) ve studii navrhuje úplný proces EIA.</p>	<p>Dle § 52 odst. 3 stavebního zákona se nejedná o námítku, ale o připomínku. Pořizovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>
40 Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992211	Jiné	<p>Námítka 7 Kvalita, rozsah, způsob provedení akustické studie jako podkladového materiálu pro zjišťovací řízení respektive hodnocení zdravotních rizik je zcela nedostatečná, proto i tyto návazné dokumenty nemohou poskytovat reálnou představu o vlivech předkládaného záměru.</p>	<p>Dle § 52 odst. 3 stavebního zákona se nejedná o námítku, ale o připomínku. Pořizovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>

40 Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992212	Jiné	<p>Námítka 8 Vlastní dokument zjišťovacího řízení EIA (D10 MÚK SATALICE – MÚK RADONICE: ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH) na str. 18 uvádí rozčlenění výstavby do 7 etap: „2. etapa: Postupná demolice mostů D10-009A a D10-010 během nočních hodin dvou následujících dní. Provoz na úseku D10 mezi MÚK Satalice a MÚK Radonice bude během přípravných prací veden oběma jízdními pásy v režimu 1/1, během demolice po jednosměrných objízdných trasách vedených po silnicích II/101, II/611, D11, D0 (směr Praha) a 10M (Vysočanská radiála), II/610, II/101 (směr Mladá Boleslav). Objízdná trasa uzavřených úseků ulic Bystrá a Ve Žlíbku bude vedena ulicemi K Cihelně, Budovatelská, 10M, D0, Chlumecká, Náchodská. 3. etapa: Provizorní rozšíření vozovky PJP (mezikřižovatkové úseky) na 11,50 m. Provoz na D10 bude veden v režimu 2+1/1. Provoz na ostatních stavbou dotčených komunikacích zůstává shodný s etapou 2. 4. etapa: Stavba mostních pilířů obou nových mostů v SDP, stavba kanalizace. Provoz na D10 bude veden při vnějších hranách vozovek obou jízdních pásů v režimu 2/2. Provoz na ostatních stavbou dotčených komunikacích zůstává shodný s etapou 2. 5. etapa: Stavba mostních opěr a ukládání nosníků 1. polí obou mostů, veškeré stavební práce v levém jízdním páse. Provoz na D10 bude veden v pravém jízdním páse v režimu 2+2. Provoz na ostatních stavbou dotčených komunikacích zůstává shodný s etapou 2. 6. etapa: Stavba mostních opěr a ukládání nosníků 2. polí obou mostů, veškeré stavební práce v pravém jízdním páse. Provoz na D10 bude veden levém jízdním páse v režimu 2+2. Provoz na ostatních stavbou dotčených komunikacích zůstává shodný s etapou 2. 7. etapa: Betonáž spřahujících desek obou mostů (vč. souvisejících činností v SDP), dokončovací práce na obou mostech. Provoz na D10 bude veden při vnějších hranách vozovek obou jízdních pásů v režimu 2/2. Provoz na ostatních stavbou dotčených komunikacích zůstává shodný s etapou 2. Pozn.: Navrhovaná etapizace může být na základě připomínek k vedení objízdných tras ze strany příslušného silničního správního úřadu upravena v následujícím stupni PD.“ Mnohé objízdné trasy i pro nákladní dopravu povedou po místních komunikacích v intravilánu obcí. Lze připomenout, že mnohé z těchto komunikací nejsou stavěny na provoz těžké automobilové dopravy. Na mnohých místech je průjezd těžkých nákladních vozidel zakázán. Tedy požadujeme, aby pro nákladní dopravu objízdnou trasu představoval výhradně provoz po D11 ne po II/611 (ul. Náchodská) a dále aby všechny objízdné komunikace byly následně uvedeny do původního stavu.</p>	<p>Dle § 52 odst. 3 stavebního zákona se nejedná o námítku, ale o připomínku. Pořízovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>
40 Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992213	Jiné	<p>Námítka 9 Vlastní dokument zjišťovacího řízení EIA (D10 MÚK SATALICE – MÚK RADONICE: ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH) na str. 25 uvádí v části návrhu výstavby následující: „Hlavní dopravní trasy mimostaveništní dopravy pro přísun materiálu předpokládáme z dálnice D10 (resp. z Pražského okruhu nebo z Vysočanské radiály). Při výstavbě mostů se uvažuje využití silnic v ulicích Ve Žlíbku a Bystrá.“ I dle neúplné akustické studie již v současné době na některých místech dochází k překračování platných hygienických limitů, přičemž je zde předpokládáno využití těchto ulic pro přísun strojů a materiálu na stavbu mostů, kdy k tomuto kroku nebyla zpracována příslušná hluková studie. Respektive zpracovány kompenzační opatření pro eliminaci zvýšené hlukové zátěže vlivem výstavby. Proto požadujeme úplný proces EIA, kde vyžadujeme zpracování i této části. Opět požadujeme, aby všechny místní komunikace sloužící k dopravě při výstavbě mostů byly následně uvedeny do původního stavu.</p>	<p>Dle § 52 odst. 3 stavebního zákona se nejedná o námítku, ale o připomínku. Pořízovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>
40 Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992214	Jiné	<p>Námítka 10 Vlastní dokument zjišťovacího řízení EIA (D10 MÚK SATALICE – MÚK RADONICE: ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH) na str. 38 uvádí v části návrhu výstavby následující: „V současné době se pohybuje na D10 cca 58 tis. vozidel za 24 hodin. Staveništní doprava přispěje k této zátěži cca 40 nákladními vozidly denně. Což je 0,06 % z celkového počtu automobilů na dálnici D10. Je tedy zřejmé, že staveništní doprava nemůže významně ovlivnit akustickou situaci. Pro období výstavby byla navržena opatření (viz. kapitola B.1.6.10), která jsou z pohledu ochrany veřejného zdraví dostačující. S ohledem na výše uvedené nebylo překročeno k vlastnímu posouzení dopadů stavby na změnu akustické situace v období výstavby.“ Toto zjednodušení lze zcela odmítnout a je i v rozporu s tím co uvádí vlastní dokument zjišťovacího řízení. Viz str. 25 „Při výstavbě mostů se uvažuje využití silnic v ulicích Ve Žlíbku a Bystrá.“, viz str. 18 a popis jednotlivých etap a objízdných tras a viz str. 46 a popis území zatěžovaných nad únosnou míru „Nejbližší objekty se nachází u ul. Bystrá, které jsou nadlimitně zasaženy hlukem z dopravy na této komunikaci a D10.“ Tedy zpracovatel na str. 38 tvrdí, že není nutné řešit hluk výstavby, popřípadě zpracovat hlukovou studii vlastní výstavby, protože bude pohyb POUZE po D10, ovšem v jiných částech tohoto oznámení uvádí, že bude potřeba místních komunikací pro stavbu mostů, že místní komunikace budou využity jako objízdné trasy a že v současné době již v některých místech je přesažen platný hygienický limit z dopravy a plánuje tam přivést bez patřičných kompenzací další dopravu.</p>	<p>Dle § 52 odst. 3 stavebního zákona se nejedná o námítku, ale o připomínku. Pořízovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>
40 Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992215	Jiné	<p>Námítka 11 Vlastní dokument zjišťovacího řízení EIA (D10 MÚK SATALICE – MÚK RADONICE: ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH) na str. 70 v rámci části stručné charakteristiky stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny uvádí: „Počet obyvatel vstupující do hodnocení vlivu stavby na veřejné zdraví byl kvalifikovaně stanoven na 1 000 obyvatel.“ Zde je opět vidět, jak vlastní dokumentace není v souladu. Vlastní akustická studie uvádí: „Hlukové pásma byla generována u obytných staveb v</p>	<p>Dle § 52 odst. 3 stavebního zákona se nejedná o námítku, ale o připomínku. Pořízovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>

					<p>celém hodnoceném území. Celkem bylo hodnoceno 3 226 obytných objektů s celkovým počtem 9 896." Přičemž hladinou nad 50 dB je dle akustické studie ovlivněno maximálně 37 obyvatel (tabulka 10.1 a 10.2 akustické studie) – což je samozřejmě holý nesmysl, což připouští i vlastní zjišťovací řízení, které tedy uvádí:</p> <p>„Počet obyvatel vstupující do hodnocení vlivu stavby na veřejné zdraví byl kvalifikovaně stanoven na 1 000 obyvatel.“ To ovšem nic nemění na faktu, že vlastní dokumentace k záměru je tak velmi rozporuplná nepodávající úplné a pravdivé informace a je třeba jejího doplnění – úplný proces EIA.</p>		
40	Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992216	Jiné	<p>Námítka 12</p> <p>K závěrům vlastního dokumentu zjišťovacího řízení EIA (D10 MÚK SATALICE – MÚK RADONICE: ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH) cca str. 71 – 77, lze kompletně zopakovat výtky vlastní akustické studii (viz námítka 1 - 7). V žádném případě nelze hovořit, že změny jsou „na dolní hranici rozlišovací schopnosti lidského ucha a vzhledem i k vysokým nejistotám při odhadu nepříznivých účinků hluku, nebude mít změna expozice hluku za následek zvýšení procenta obyvatel obtěžovaných nebo rušených hlukem z dopravy a nebude příčinou zvýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění a je tedy z hlediska zdravotních rizik nevýznamné“, když hygienické limity jsou v současné době přesahovány a toto zvýšení přispěje k prohloubení současného protiprávního stavu! Totéž platí pro konstatování: „Po zprovoznění záměru dálnice D10 je předpokládáno nehodnotitelné zhoršení akustické situace o 0,9 dB v denní době a o 0,4 dB v noční době ve výpočtovém bodě VB 1 a naopak ke snížení o 1,3 dB ve dne i v noci ve výpočtovém bodě VB2. Příslušné hygienické limity budou splněny dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů po realizaci IPHO.“ Opět tato „nehodnotitelná změna“ je v místě, kde jsou limity již překračovány a je zde protiprávní stav, proto ani zvýšení o 0,1 dB zde není možné! Navíc realizaci případných IPHO (které ani nejsou v rámci studie vyžadovány) není zaručeno dodržení požadovaných limitů pro chráněný venkovní prostor staveb! Vše detailně popsáno a rozebráno v rámci námítky 1 a 2. Závěrem tedy požadujeme úplný proces EIA, který odstraní uvedené výtky, kdy očekáváme, že bude řešen současný protiprávní stav nadměrné hlukové expozice, včetně řešení i ve venkovním chráněném prostoru a včetně řešení problematiky v celé předmětné lokalitě, pro jednotlivé varianty i etapy a návrhy vhodných kompenzačních opatření.</p>	<p>Dle § 52 odst. 3 stavebního zákona se nejedná o námítku, ale o připomínku. Pořizovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>
40	Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992217	Jiné	<p>OZNÁMENÍ HODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽP K ZÁMĚRU "D10 MÚK SATALICE - MÚK RADONICE: ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH" – další připomínky k dokumentaci (výťah z dokumentace)</p> <p>Str. 10</p> <p>B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru</p> <p>Stávající dálnice D10, která je 4 pruhová směrově oddělená (2+2) bude rozšířená na 3+3 pruhy.</p> <p>Rozšíření dálnice D10 končí za MÚK Radonice.</p> <p>V rámci záměru dojde mimo jiné k:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> úpravě MÚK Radonice (úprava větví, výstavba nové okružní křižovatky včetně vybudování nových bypassů u stávající okružní křižovatky); <input type="checkbox"/> výstavbě dvou mostů jako náhrada za stávající, odpovídající novému šířkovému uspořádání; <input type="checkbox"/> přeložce silnice II/0107 (ulice Bystrá); <input type="checkbox"/> přeřešení systému likvidace srážkových z plochy vozovky dálnice v celé délce úseku km 1,76 – 4,7; <input type="checkbox"/> u stávajících ČSPH směrem na Prahu dojde k optimalizaci bezpečnostních prvků (svodidla) U <p>ČSPH směrem na MI. Boleslav navíc dojde k úpravě stávajícího odbočení, čímž dojde k přesunu parkovacích stání, které jsou blíže k dálnici do nové polohy (celkem 26 PS). Součástí záměru budou přeložky inženýrských sítí a vegetační úpravy. Dojde ke zrušení stávajících odstavných ploch ve staničení cca 2,5 – 2,6 km. Úprava dálnice ve směru od Prahy na Mladou Boleslav začíná ve staničení cca km 1,650 a končí ve staničení cca km 4,650. Celková délka úpravy směrem na Mladou Boleslav činí cca 3,00 km. Začátek úpravy ve směru na Prahu začíná ve staničení cca km 4,450. Konec úpravy dálnice směřující na Vysočanskou radiálu je ve staničení cca km 1,500. Celková délka úpravy směrem na Prahu činí cca 2,95 km.</p>	<p>Pořizovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>
40	Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992218	Jiné	<p>Str. 18</p> <p>B.1.6.7. Výstavba</p> <p>2. etapa: Postupná demolice mostů D10-009A a D10-010 během nočních hodin dvou následujících dní. Provoz na úseku D10 mezi MÚK Satalice a MÚK Radonice bude během přípravných prací veden oběma jízdními pásy v režimu 1/1, během demolice po jednosměrných objízdných trasách vedených po silnicích II/101, II/611, D11, D0 (směr Praha) a 10M (Vysočanská radiála), II/610, II/101 (směr Mladá Boleslav). Objízdná trasa uzavřených úseků ulic Bystrá a Ve Žlábku bude vedena ulicemi K Cihelně, Budovatelská, 10M, D0, Chlumecká, Náchodská.</p> <p>3. etapa: Provizorní rozšíření vozovky PJP (mezikřižovatkové úseky) na 11,50 m. Provoz na D10 bude veden v režimu 2+1/1. Provoz na ostatních stavbou dotčených komunikacích zůstává shodný s etapou 2.</p> <p>4. etapa: Stavba mostních pilířů obou nových mostů v SDP, stavba kanalizace. Provoz na D10 bude veden při vnějších hranách vozovek obou jízdních pásů v režimu 2/2. Provoz na ostatních stavbou dotčených komunikacích zůstává shodný s etapou 2.</p> <p>5. etapa: Stavba mostních opěr a ukládání nosníků 1. polí obou mostů, veškeré</p>	<p>Pořizovatel bere připomínku na vědomí. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Detaily organizace dopravy v průběhu výstavby jsou mimo předmět řešení a strategickou úroveň SEA resp. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.</p>

40	Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992219	Jiné	<p>stavební práce v levém jízdním páse. Provoz na D10 bude veden v pravém jízdním páse v režimu 2+2. Provoz na ostatních stavbou dotčených komunikacích zůstává shodný s etapou 2.</p> <p>6. etapa: Stavba mostních opěr a ukládání nosníků 2. polí obou mostů, veškeré stavební práce v pravém jízdním páse. Provoz na D10 bude veden levým jízdním páse v režimu 2+2. Provoz na ostatních stavbou dotčených komunikacích zůstává shodný s etapou 2.</p> <p>7. etapa: Betonáž spřahujících desek obou mostů (vč. souvisejících činností v SDP), dokončovací práce na obou mostech. Provoz na D10 bude veden při vnějších hranách vozovek obou jízdních pásů v režimu 2/2. Provoz na ostatních stavbou dotčených komunikacích zůstává shodný s etapou 2.</p> <p>Pozn.: Navrhovaná etapizace může být na základě připomínek k vedení objízdnych tras ze strany příslušného silničního správního úřadu upravena v následujícím stupni PD. Pozn. požadoval bych pro nákladní dopravu objízdnu trasu výhradně po D11 ne po II/611 (ul. Náchodská).</p> <p>Str. 19</p> <p>B.1.6.10. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, která jsou součástí projektu</p> <p>Protihluková opatření při provozu dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů Protihluková opatření potřebná k zajištění plnění hygienických limitů v okolí D10 jsou podrobně popsána v akustické studii (příloha č. H. 2) tohoto oznámení a níže. Individuální protihlukové opatření (dále jen IPHO) navržené přímo na zasažené fasádě chráněného objektu (Bystrá 2508 a Bystrá 2509, Praha 20), je uvažováno ve smyslu § 30 z. č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Nejedná se tedy o opatření, které by zajistilo snížení hluku ve venkovním chráněném prostoru staveb. Jeho realizace ale zajistí výměnu vzduchu v obytných místnostech jiným způsobem než přímým větráním na zasažené fasádě. Hlučné operace budou provozovány mezi 8:00 - 18:00 hodin (předpokládají se veškeré stavební činnosti, při kterých je by byl nutný provoz stavebních strojů a nářadí, nákladních automobilů). Zkracování doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů není vhodné, protože neúměrně prodlužuje celkové trvání stavby, což je většinou obyvatel negativněji vnímáno než krátkodobé ovlivnění hlukem. Staveništní doprava, pokud by měla být vedena po komunikacích nižší třídy (všechny vyjma dálnice D10), v jejichž okolí se nachází chráněná zástavba, nebude provozována v noční době (22 – 6 h).</p> <p>Str. 25</p> <p>Návrh – výstavba</p> <p>Hlavní dopravní trasy mimostaveništní dopravy pro přísun materiálu předpokládáme z dálnice D10 (resp. z Pražského okruhu nebo z Vysočanské radiály). Při výstavbě mostů se uvažuje využití silnic v ulicích Ve Žlábku a Bystrá. Realizace záměru je podmíněna maximálním zachováním současné dopravy na okolních komunikacích. Při výstavbě nebude přerušena doprava na dálnici D10. Krátkodobé omezení veřejné dopravy je předpokládáno při jednotlivých stavebních činnostech (napojování přeložek na stávající komunikace, výstavbu mostních objektů přes stávající silnice apod.) v řádech několika dnů až týdnů. Přístup na stavební pozemek silnice D10 a souvisejících objektů je zajištěn ze stávajících komunikací, tedy především silnice D10 ve směru od Prahy, resp. D10 ve směru od Brandýsa nad Labem.</p> <p>Pozn. – uvést do původního stavu.</p> <p>Návrh – provoz</p> <p>Vedení trasy je dáno stávající trasou dálnice D10 dojde pouze k jejímu rozšíření ze 4 na 6 pruhů. Rozšíření dálnice bude mít marginální vliv na zvýšení intenzity dopravy. Toto rozšíření bude mít pozitivní vliv na plynulost dopravy a menší pravděpodobnost vytváření kolon.</p> <p>Intenzity dopravy byly podrobně zpracovány v příloze H.7. Zpracovaly je Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy a Technické správy komunikací hlavního města Prahy, a.s. Dopravní model byl kalibrován na výsledky celostátního sčítání dopravy 2016 a na základě aktuálního současného stavu byla vytvořena prognóza pro výhledové horizonty roku 2030 (předpokládaný rok zprovoznění stavby) a roku 2050. Prognóza intenzit dopravy zahrnuje jak předpokládaný rozvoj území, tak rozvoj silniční a dálniční sítě na zájmovém území a celé České republiky.</p> <p>Primárně byli dopravní podklady zpracovány pro stavbu D0 520 s tím, že pro potřeby tohoto záměru TSK a IPR upravily vydaná data na základě přepočtového koeficientu (podrobněji viz H.7). Výsledné hodnoty dopravních intenzit na sledovaných komunikacích jsou uvedeny v tabulkách níže.</p> <p>Pozn: Zajímavé že dochází ke změnám pouze u automobilů ne u nákladáků.</p>	<p>Poživatel bere připomínku na vědomí.</p> <p>Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, konkrétně fáze výstavby, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>
40	Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992220	Jiné	<p>Str. 38</p> <p>B.III.4.1. Hluk</p> <p>Pro potřeby oznámení EIA byla zpracována akustická studie, která je přílohou č. H.2. Zde jsou shrnuty základní vstupy a emisní výstupy z hlediska akustiky potřebné pro provedení posouzení.</p> <p>Stávající stav</p> <p>Liniovým zdrojem hluku v řešeném území je automobilová doprava na stávajících komunikacích. Dopravní intenzity pro stávající stav jsou popsány v kapitole B.II.6. a jsou uvedeny v příloze H.7.</p> <p>Návrh – výstavba</p> <p>V současné době se pohybuje na D10 cca 58 tis. vozidel za 24 hodin. Staveništní doprava přispěje k této zátěži cca 40 nákladními vozidly denně. Což je 0,06 % z celkového počtu automobilů na dálnici D10. Je tedy zřejmé, že staveništní doprava nemůže významně ovlivnit akustickou situaci. Pro období</p>	<p>Poživatel bere připomínku na vědomí.</p> <p>Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>

					<p>výstavby byla navržena opatření (viz. kapitola B.I.6.10), která jsou z pohledu ochrany veřejného zdraví dostačující. S ohledem na výše uvedené nebylo překročeno k vlastnímu posouzení dopadů stavby na změnu akustické situace v období výstavby. Stavební stroje, které pravděpodobně budou využívány v rámci výstavby a jejich akustické parametry jsou uvedeny v následující tabulce. Str. 46</p> <p>C.1.8. Území zatěžována nad únosnou míru V současné době je území ovlivněno hlukem z dopravy na komunikacích. V okolí D10 se nenachází žádný chráněný objekt. Nejbližší objekty se nachází u ul. Bystrá, které jsou nadlimitně zasaženy hlukem z dopravy na této komunikaci a D10. Pozn.: Nadlimitní oblast není možné zatížit dalším hlukem. Str. 70</p> <p>Počet obyvatel vstupující do hodnocení vlivu stavby na veřejné zdraví byl kvalifikovaně stanoven na 1 000 obyvatel. Str. 71</p> <p>D.I.1.2. Hluk Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustické studie zpracovaných pro stávající stav a pro stav v roce 2030 bez realizace záměru a s realizací záměru a stav ve výhledovém roce 2050 s realizací záměru a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v zájmovém území. Pro obyvatele nejbližšího domu Bystrá 2 508, Praha 20 může realizace záměru vést k mírnému navýšení expozice hluku, ale toto navýšení nebude mít za následek zvýšení počtu obyvatel rušených hlukem z dopravy ve spánku. Vzhledem k nejistotám výchozích podkladů a použitých vztahů expozice a účinku nejde o exaktní výpočet, ale spíše jen o orientační odhad a s ohledem i na všechny uvedené nejistoty je možné konstatovat, že realizace záměru nezvýší riziko nepříznivých účinků hluku. Změna bude i v této lokalitě zanedbatelná. Str. 72</p> <p>U obyvatel nejbližšího okolí posuzovaného úseku D10 nelze již v současné době vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je rušení spánku, obtěžování, hypertenze a ischemická choroba srdeční. Plánovaný záměr zkapacitnění rozšířením D10 na 6ti pruh zvýší stávající hladinu hluku ve venkovním prostoru domu Bystrá 2 508, Praha 20 o 0,9 dB ve dne a 0,4 dB v noci oproti současnému stavu. Tato změna je na dolní hranici rozlišovací schopnosti lidského ucha a vzhledem i k vysokým nejistotám při odhadu nepříznivých účinků hluku, nebude mít změna expozice hluku za následek zvýšení procenta obyvatel obtěžovaných nebo rušených hlukem z dopravy a nebude příčinou zvýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění a je tedy z hlediska zdravotních rizik nevýznamné. V období výstavby bude vliv krátkodobý výstavby nevýznamný až nulový s ohledem na nevýznamnou možnost pracovních příležitostí. Z pohledu vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze realizaci záměru doporučit a považovat ji za potřebnou, protože bez jeho realizace by i nadále docházelo k tvorbě kolon. Realizace záměru z hlediska sociálně ekonomických vlivů představuje tedy dlouhodobý příznivý vliv. Str. 76 - 77</p> <p>Výstavba dálnice se předpokládá po dobu 2,5 let. Nejhluchnější fází s ohledem na přítomnost trvalého zdroje hluku z dopravy (provoz na dálnice D10) bude z pohledu chráněné zástavby mimostaveništní doprava na místních komunikacích v době demolic a výstavby nových mostů. Bude se jednat, ale o krátkodobý zdroj hluku v délce trvání několika týdnů až měsíců a nepředpokládáme, že by došlo k významnému navýšení stávající hladiny hluku. Zhotovitele stavby – má povinnost dodržovat hygienické limity dané platnými právními předpisy.</p>	<p>Poživatel bere připomínku na vědomí. Jedná se o citaci z podkladů v procesu EIA předmětné stavby. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>
40 Městská část Praha 20	Připomínka	MHMPXPIK74B A	2992221	Jiné	<p>Rok 2030 bez záměru Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2030 v denní době pohybují pro LAeq,16 h v rozmezí 55,3 – 61,6 dB a v noční době se pohybují pro LAeq,8 h v rozmezí 48,0 – 53,7 dB. V blízkosti současné dálnice D10 je překračován hygienický limit v noční době LAeq,8 h = 50 dB v ulici Bystrá v Horních Počernicích. Rok 2030 se záměrem Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v hodnoceném se v roce 2030 se záměrem dálnice D10 v denní době pohybují pro LAeq,16 h v rozmezí 54,0 – 62,8 dB a v noční době se pohybují pro LAeq,8 h v rozmezí 46,7 – 54,1 dB. Po zprovoznění záměru dálnice D10 je předpokládáno neohodnotitelné zhoršení akustické situace o 0,9 dB v denní době a o 0,4 dB v noční době ve výpočtovém bodě VB 1 a naopak ke snížení o 1,3 dB ve dne i v noci ve výpočtovém bodě VB2. Příslušné hygienické limity budou splněny dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů po realizaci IPHO. Rok 2050 se záměrem Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v hodnoceném se v roce 2050 se záměrem dálnice D10 v denní době pohybují pro LAeq,16 h v rozmezí 54,0 – 60,9 dB a v noční době se pohybují pro LAeq,8 h v rozmezí 46,6 – 52,5 dB. V roce 2050 se záměrem dálnice D10 je předpokládáno zlepšení akustické situace oproti roku 2030 (se záměrem) o 1,9 dB v denní době a o 1,6 dB v noční době v nadlimitně zasažených místech (VB1) a to vlivem snížení dopravních intenzit na vedlejších komunikacích, ke kterým dochází naplněním územního plánu. Příslušné hygienické limity budou i nadále splněny dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve</p>	<p>Poživatel bere připomínku na vědomí. Jedná se o citaci z podkladů v procesu EIA předmětné stavby. Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURÚ. Připomínka je mimo strategickou úroveň i podrobnost VVURÚ pro zde řešenou změnu ÚP.</p>

40 Městská část Praha 20 Přípomínka MHMPXPIK74B 2992223 Jiné A

znění pozdějších předpisů po realizaci IPHO.
Změna akustické situace
Z výpočtů vyplývá, že realizací záměru dojde v bodě 1 k nehodnotitelnému navýšení hluchnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. Ve výpočtovém bodě 2 dochází naopak k poklesu vypočtené hladiny hluku o 1,3 dB ve dne i v noci.
I přesto, že v bodě jedna dochází k navýšení hladiny hluku o max. 0,9 dB (nehodnotitelná změna výpočtu), tak bylo překročeno k návrhu IPHO. Jejich realizací dojde ke splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
V období výstavby se bude jednat o vliv krátkodobý a méně příznivý. Pro minimalizaci dopadů při období výstavby byla navržena opatření v kapitole B.I.6.10. Celkově lze konstatovat, že vliv záměru na akustickou situaci v území bude trvalý v některých místech pozitivní, v některých nevýznamný až nulový. Pro zajištění plnění limitů byla navržena protihluková opatření.

Připomínky k oznámení záměru „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění na 6-ti pruh“ dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění I. Úvod
Předmětem oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění na 6- ti pruh“ (dále jen Záměr). Oznamovatelem Záměru je příspěvková organizace Ředitelství silnic a dálnic (Na Pankráci 546/56, Praha 4, 140 00). Zhotovitelem oznámení (dále jen Oznámení) je PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, Praha 10, 100 31. Přílohy Oznámení tvoří jednotlivé dílčí studie, fotodokumentace a výkresové přílohy.
Záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění na 6-ti pruh“ je umístěný na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, k. ú. Horní Počernice, Satalice, Radonice u Prahy, Dehtáry a Svémyslice. Stavba Záměru začíná za MÚK Satalice a končí za křižovatkou MÚK Radonice, celková délka úpravy dálnice činí cca 3 km. Výstavba má trvat přibližně 2,5 roku a její začátek je plánován na rok 2027.

II. Oznámení
Oznámení bylo zpracováno v červnu 2019. Připomínky k němu jsou následující:
a) Na titulní straně Oznámení je v mapě zobrazující umístění Záměru vyznačena i rozsáhlá úprava MÚK Satalice. Na str. 10 Oznámení jsou uvedeny jednotlivé součásti Záměru, MÚK Satalice však není zmíněná, stejně jako v kapitole B.I.4.2 (Možnost kumulace s jinými záměry).

Požadujeme objasnit možnost kumulace Záměru s úpravami MÚK Satalice.
b) Na str. 12 Oznámení se uvádí zdůvodnění Záměru: „V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počernicích.“ V poslední době uvažované záměry rozšíření provozů v dotyčné průmyslové zóně, které nám jsou známy, však neuvádějí významný nárůst související dopravy směrem na předmětný úsek dálnice D10.

Požadujeme konkrétní popis vlivu průmyslové zóny v Horních Počernicích na naplnění kapacity předmětného úseku dálnice D10.
c) Na str. 16 Oznámení se píše: „Ozelenění má za úkol zmírnit dopady automobilové dopravy na životní prostředí. Doprovodná zeleň bude plnit především funkci (...) hygienickou.“ K tomu je třeba podotknout, že nevhodně provedené výsadby vegetačních pásů nemusí přinést pozitivní efekt z hlediska čistoty ovzduší. Naopak v některých případech se dokonce může dostavit opačný efekt, kdy dojde ke kumulaci znečištění a nárůstu koncentrací.
Požadujeme formulaci podmínky na stanovení vhodné podoby (šíře pásu, druhové složení, vegetační stupně) ozelenění pomocí výpočtu dle Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, červen 2016).

d) Na str. 20 Oznámení jsou uvedena opatření pro ochranu fauny a flóry, která jsou součástí projektu. Chybí požadavek na investora, aby pro období před zahájením zemních prací a pro jejich průběh zajistil odborný biologický dozor. Požadujeme doplnění seznamu opatření o zajištění biologického dozoru před a během zemních prací.

e) Na str. 2 rozptylové studie a str. 25 Oznámení se píše: „Rozšíření dálnice bude mít pozitivní vliv na plynulost dopravy, s menší pravděpodobností vytváření kolon a snížením emisí.“ Na str. 72 Oznámení se dále uvádí, že „zkapacitněním komunikace dojde k plynulejší dopravě a je předpoklad snížení počtu dopravních nehod.“ Tento pozitivní vliv však není nikde v Oznámení kvantifikován a konkrétně doložen.

Z tabulky č. 8 na str. 27 Oznámení naopak vyplývá, že ve stavu v roce 2030 se Záměrem bude obousměrná intenzita dopravy o cca 3400 osobních automobilů denně vyšší než ve stavu bez Záměru. To je faktor, který plynulost dopravy a nehodovost naopak zhoršuje.

Požadujeme doložení konkrétních důkazů k vlivu Záměru na zlepšení plynulosti dopravy, snížení tvorby kolon a nehodovosti.

f) Na str. 31 Oznámení se píše: „Při provozu pozemních komunikací vždy dochází ke kontaminaci přilehlého prostoru kolem vozovky (...) Tento přilehlý prostor by neměl být zemědělsky využíván (...) Dekontaminace kontaminovaného prostoru musí být provedena v souladu s obecnými a provozními předpisy správců komunikací a v souladu s platnými právními předpisy.“ Na str. 14-15 Oznámení se řeší systém odvodnění současné dálnice, který „je v mnoha částech v rozporu se stávajícími požadavky dle TP83 (...) V rámci (...) prověření [možnosti využití stávající koncepce odvodnění] bude nutno

Poživatel bere připomínku na vědomí.
Připomínka se týká zjišťovacího řízení na záměr „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, nikoliv projednávaného návrhu změny ÚP a dokumentace VVURŮ. Připomínka je mimo přímou vazbu a strategickou úroveň VVURŮ pro zde řešenou změnu ÚP.

zjistit stávající vliv dlouhodobě provozovaného odvodnění na okolní pozemky a kvalitu vody v recipientech.“ Je tedy pravděpodobné, že půda v blízkém okolí stávající dálnice je kontaminována, avšak míra a rozsah kontaminace bude prověřena až „v rámci

další přípravy stavby“ (str. 15 Oznámení). V kapitole B.III.3 (Odpady) je v tabulce 13 (Seznam hlavních druhů odpadů vznikajících při výstavbě) uvedena zemina a kamení obsahující nebezpečné látky. Není však jasné, zda míra a rozsah kontaminace půdy v okolí dálnice, resp. určení zeminy kontaminované a nekontaminované bude zjištěno ještě před zahájením stavby tak, aby s ní mohlo být při stavbě adekvátně naloženo.

Požadujeme zařazení podmínky pro výstavbu, kdy ještě před jejím zahájením bude zjištěna míra a rozsah kontaminace půdy v okolí stávající dálnice.

g) Kapitola B.III.2 Oznámení se zabývá odpadními vodami a dle přílohy č. 3 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění má obsahovat i informace o jejich znečištění. Obsahuje však pouze údaje o jejich množství. To pravděpodobně souvisí s tím, že stávající koncepce odvodnění je ve více ohledech nevyhovující a jeho vliv na kvalitu vody v recipientech nebyl dosud zjištěn (viz bod II.f a str. 14-15 Oznámení). Kapitola B.III.2. je tedy neúplná. Tento problém se promítá i do kapitoly C.2.3 Oznámení (Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny - voda). Ta postrádá jakýkoliv popis stavu vodních útvarů v zájmové oblasti, pouze uvádí zařazení z hlediska povodí, absenci výskytu ochranných vodních pásem a popis systému odvodňování (ten je na tomto místě Oznámení irelevantní). Za nepodložené lze proto považovat tvrzení, že „vlivy záměru na povrchové vody budou z pohledu životního prostředí akceptovatelné“ (str. 78 Oznámení). Také nelze souhlasit s tím, že „podklady k posouzení byly dostačující“ (str. 84 Oznámení).

Požadujeme doplnění kapitoly B.III.2 Oznámení o informace o znečištění odpadních vod a provedení příslušného průzkumu tak, aby tento aspekt mohl být popsán v rámci procesu hodnocení vlivu stavby na životní prostředí a nikoli až v dalších fázích. Dále požadujeme doplnění kapitoly C.2.3 Oznámení o informace o stavu vod a celkové vystřihání se nepodložených tvrzení v textu Oznámení.

h) Na str. 36 Oznámení se u odpadu z výstavby typu „dřevo“ a „biologicky rozložitelný odpad“ uvádí jako jeden ze způsobů nakládání spalování. V době provozu Záměru se také předpokládá možný vznik dřevěného odpadu (str. 37-38 Oznámení).

Požadujeme zařazení výslovné podmínky zákazu spalování dřeva a rostlinného materiálu v místě stavby i provozu Záměru z důvodu znečištění ovzduší.

i) Kapitola B.III.4 má mj. popisovat emise hluku ze Záměru, a to i jejich množství. Neuvádí však jakékoli informace o výšce hluku a je tedy neúplná. Výpočet hluku z provozu Záměru i pro současný stav (kapitola C.2.2) byl proveden pouze pro dva výpočetní body v MČ Praha – Horní Počernice, avšak nikoli pro nejbližší zástavbu v Satalicích a jinde. Pro fázi výstavby Záměru se na str. 38 Oznámení uvádí, že staveništní doprava přispěje „0,06 % z celkového počtu automobilů na dálnici D10. Je tedy zřejmé, že staveništní doprava nemůže významně ovlivnit akustickou situaci. Pro

období výstavby byla navržena opatření (...), která jsou z pohledu ochrany veřejného zdraví dostačující. S ohledem na výše uvedené nebylo překročeno k vlastnímu posouzení dopadů stavby na změnu akustické situace v období výstavby.“ Usuzovat pouze z příspěvku staveništní dopravy na provoz na dálnici D10 na nepotřebnost akustické studie pro fázi výstavby Záměru je zcela neadekvátní a následně uvedení hlučnosti

stavební mechanizace bez zasazení do kontextu (tj. provedení výpočtu) je zcela nedostačující. Efektivita, resp. dostatečnost opatření nemůže být známa, není-li proveden výpočet. Modelové výpočty pro fázi výstavby silničních komunikací již v minulosti byly součástí podkladů k procesu EIA u podobných záměrů, a je tedy zcela relevantní posoudit i fázi výstavby z hlediska vlivu na hlukovou zátěž.

Požadujeme provedení výpočtu hlukové zátěže v současném stavu i ve stavu provozu a výstavby Záměru pro výpočtové body nejbližší zástavby všech dotčených k.ú. a dále doplnění kapitoly B.III.4 Oznámení tak, aby odpovídala požadavkům zákona č.100/2001 Sb. v platném znění a dobré praxi procesu EIA.

j) Na str. 72 Oznámení se v kapitole D.I.1.4 (Závěr vlivů na obyvatelstvo) konstatuje, že „na základě vyhodnocení výstupů rozptylové a akustické studie lze i přes všechny uvedené nejistoty konstatovat, že změny imisního a hlukového zatížení v posuzované lokalitě, jsou akceptovatelné pro posuzovaný záměr.“ Akceptovatelnost změn imisní situace vzhledem k rozptylovou studií zjištěnému poklesu není překvapivá, otázkou je významnost těchto změn (viz bod III.e). Konstatování, že „v období výstavby bude vliv krátkodobý výstavby nevýznamný až nulový s ohledem na nevýznamnou možnost pracovních příležitostí“ (str. 73 Oznámení), je nepodložené a irelevantní. Pro období výstavby nebyl proveden žádný výpočet (viz body II.i a III.c) a role pracovních příležitostí je zcela nejasná. Na konci této kapitoly (str. 73 Oznámení) se nachází závěrečné shrnutí: „Z pohledu vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze realizaci záměru doporučit a považovat ji za potřebnou, protože bez jeho realizace by i na dále docházelo k tvorbě kolon. Realizace záměru z hlediska sociálně ekonomických vlivů představuje tedy dlouhodobý příznivý vliv.“ Vliv Záměru na snížení tvorby kolon není nikde v Oznámení konkrétně doložena (viz bod II.e).

Požadujeme přepracování kapitoly D.I.1.4 Oznámení tak, aby byla relevantní a podložená.

k) V textu Oznámení se vyskytují chyby:

- Obrázek 3 na str. 26 Oznámení zobrazuje rozsah komunikační sítě vstupující do výpočtu rozptylové a hlukové studie. Tento rozsah má být vyznačen červeně,

avšak žádné značení se v obrázku nenachází.

- Na str. 29 Oznámení se uvádí, že výpočtová varianta rozptylové studie pro rok 2050 je „bez provozu záměru (nulová varianta).“ Na str. 2 rozptylové studie se však uvádí, že tato výpočtová varianta je „s vlivem provozu záměru.“

- Na str. 30 Oznámení je věta: „Rozdíl vypočtených imisních příspěvků ve výhledovém roce 2030 ve stavu bez realizace a po realizaci záměru (výpočtové období 2 a 3) jsou uvedeny v tabulce níže.“ Žádná taková tabulka se však v následujícím textu nenachází.

- Na str. 58 Oznámení se uvádí, že „podrobný popis hydrogeologické situace v území je uveden v kap. C.1.1.4.“ Tato kapitola se však v Oznámení nevyskytuje.

- Na str. 71 Oznámení se u popisu vlivů na obyvatelstvo píše: „Byla hodnocena rizika imisí, suspendovaných částic PM10 a PM2,5, oxidu dusičitého, benzenu a benzo(a)pyrenu a CO (pro fázi výstavby).“ Toto není možné, neboť rozptylová studie nebyla provedena pro fázi výstavby (viz bod III.c)

Požadujeme opravu chyb v textu Oznámení.

III. Rozptylová studie

Rozptylová studie (dále RS) pro Záměr byla v květnu 2019 provedena modelem SYMOS'97, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. RS představuje přílohu č. 3 Oznámení. Konkrétní připomínky k RS jsou tyto:

a) Kapitola 2.3 RS správně uvádí některé limity rozptylových studií, avšak další významná omezení a nejistoty zde diskutovány nejsou:

- Na str. 3 RS je obecným způsobem vysvětlena role inverzí při imisním zatížení ovzduší. Metodika použitého modelu SYMOS'97

([https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zpracovani_rozptylovych_studii_m_etodika/\\$FILE/000-Metodicka_priruckaSYMOS97unor2014-20140320.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zpracovani_rozptylovych_studii_m_etodika/$FILE/000-Metodicka_priruckaSYMOS97unor2014-20140320.pdf))

ovšem na str. 2 uvádí, že „základních rovnic modelu nelze použít pro výpočet znečištění pod inverzní vrstvou a při bezvětří.“ V RS chybí diskuse, jak se toto omezení modelu SYMOS'97 konkrétně projeví na jeho výsledcích pro období nepříznivých rozptylových podmínek.

- Dle výše zmíněné Metodiky modelu SYMOS'97 (str. 2) metodika také „není použitelná pro výpočet (...) uvnitř městské zástavby pod úrovní střech budov.“ Chybí diskuse, jakou výpovědní hodnotu tedy výsledky RS mají pro oblast městské zástavby.

- Není uvedena nejistota modelovaných imisních hodnot, která se pohybuje v rozsahu 30 % až 60 % (str. 30 Příručky ochrany kvality ovzduší, https://www.mzp.cz/cz/prirucka_ochrany_kvality_ovzdusi). Požadujeme doplnění diskuse všech významných omezení modelu a nejistot výsledků,

a to i do příslušné kapitoly Oznámení.

b) Kapitola 3.1 RS popisuje umístění Záměru. Jako příslušná katastrální území uvádí Horní Počernice, Satalice a Radonice. Vynechává však Dehtáry a Svémyslice, které jsou uvedeny na str. 11 Oznámení. Délkový rozsah Záměru vyznačený na obr. 1 na str. 5 RS a imisního modelování (viz obr. 16-54 RS) je kratší než na obr. č. 1 na str. 11 Oznámení. To má vliv i na zvolení velikosti zájmového území výpočtu, které je pokryto referenčními výpočtovými body („Rozsah a tvar území pokrytého sítí referenčních bodů stanovuje zpracovatel studie s ohledem na předpokládaný plošný rozsah hodnocených vlivů,“ str. 11 RS). Dále není jasné, proč je na obr. 2 na str. 5 RS vyznačeno rozšíření MÚK Satalice, které není předmětem tohoto Záměru.

Požadujeme stejné vymezení Záměru v rozptylové studii i Oznámení a odpovídající zvětšení zájmového území výpočtu.

c) Na str. 1 RS se píše, že „je zpracována dle zákona č. 201/2012 Sb.“ RS pro proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí by však měla být zpracována i podle Metodického pokynu MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS).⁴ Tento pokyn v podrobné míře popisuje požadavky na náležitosti RS, což

v konečném důsledku zvyšuje její kvalitu a transparentnost. Zde diskutovaná RS však některé důležité požadavky MP RS nereflektuje:

- RS nebyla provedena pro fázi výstavby, ačkoli MP RS na str. 3-4 požaduje, aby bylo modelování „provedeno pro vybrané relevantní látky, které mohou být vypouštěny do ovzduší v rámci realizace, provozu nebo během případné rekultivace hodnoceného záměru.“ Na str. 29 Oznámení v kapitole B.III.1.1 (Údaje o výstupech

- ovzduší) se v rámci popisu výstavby Záměru uvádí výčet jednotlivých typů zdrojů znečištění ovzduší vč. staveništní dopravy. Závěrem tohoto popisu je, že „s ohledem na (...) uvedené nebylo přikročeno k vlastnímu posouzení dopadů stavby na znečištění ovzduší.“ S tímto nelze souhlasit. Modelové výpočty pro fázi výstavby silničních komunikací již v minulosti byly součástí podkladů k procesu EIA u podobných záměrů, a je tedy zcela relevantní posoudit i fázi výstavby z hlediska vlivu na ovzduší. Navíc je realizace Záměru podmíněna i zbouráním dvou mostů a

likvidací stávajících odstavňových ploch (viz str. 1 RS a str. 13 Oznámení, avšak nikoli na str. 29 Oznámení), tedy z hlediska vlivu na znečištění ovzduší

relevantními demoličními akcemi.

Požadujeme provedení rozptylové studie pro fázi výstavby Záměru a doplnění kapitoly B.III.1.1 Oznámení o vliv demoličních prací na ovzduší.

- Tabulka č. 2 na str. 7 RS uvádí intenzity dopravy formou údajů o počtu vozidel na den na dotčených komunikacích a v členění na všechna a pomalá vozidla (nad 3,5 t). MP RS však na str. 6 požaduje i uvedení projektovaných (tedy ne pouze dle metodiky SYMOS'976 přepočítaných, viz str. 9 RS) maximálních hodinových počtů vozidel a zohlednění rozložení intenzit dopravy v čase

(dopravních špiček). MP RS také dále požaduje uvedení informací o složení dopravního proudu dle kategorií a charakteristik vozidel (osobní automobily, lehké a těžké nákladní automobily, autobusy, podíl aut používajících vznětové nebo zážehové motory, případně emisní třídy EURO), což v RS obsaženo není. Na str. 2 RS se dále píše, že „rozšíření dálnice bude mít pozitivní vliv na plynulost dopravy, s menší pravděpodobností vytváření kolon a snížením emisí.“ Zdá se však, že plynulost dopravy, a tedy i jízdní rychlost je pro všechny varianty výpočtu uvažovaná stejná: „Pro jednotlivé úseky byla uvažovaná orientační průměrná jízdní rychlost pro průměrný pracovní den pro stávající stav udávaná TSK“ (str. 7 RS).

Požadujeme doplnění chybějících informací o složení dopravního proudu a konkretizaci přínosu Záměru v ohledu zlepšení plynulosti dopravy.

- MP RS na str. 6 požaduje uvedení souřadnic u použité větrné růžice, což v kapitole 3.3 RS chybí.

Požadujeme doplnění souřadnic použité větrné růžice.

d) V kapitole 3.4 RS není uvedena zvolená výška výpočetních bodů nad terénem, která by měla odpovídat respirační výšce člověka.

Požadujeme doplnění informace o zvolené výšce výpočetních bodů.

e) V kapitole 4.4 RS jsou srovnávány výsledky imisního modelování v roce 2030 s a bez Záměru. Je konstatován pokles imisního zatížení ve variantě se Záměrem, avšak není nikterak zhodnocena významnost a měřitelnost tohoto poklesu (i z hlediska nejistot výsledných hodnot, viz bod III.a). Kapitola 6 RS (Diskuse výsledků – závěrečné zhodnocení) pouze kopíruje text z předchozích kapitol a závěr zde v podstatě není žádný uvedený, významnost zjištěného poklesu zatížení opět není diskutována. Podotýkáme, že diskuse významnosti je běžnou součástí rozptylových studií zpracovaných pro oznámení a dokumentace EIA.7 Požadujeme doplnění diskuse výsledků o významnost a měřitelnost zjištěného poklesu imisního zatížení.

IV. Závěr

Oznámení Záměru vykazuje řadu zásadních nedostatků. Není dořešen způsob odvodnění a neztížení stavu kontaminace půdy a vodních recipientů v okolí stávající dálnice neumožňuje plně posoudit vliv Záměru na životní prostředí.

Množství chyb a neúplnost některých kapitol

zavdává pochybnosti o pečlivosti zpracování textu Oznámení. Dále vůbec nebyl posouzen vliv stavby Záměru na životní prostředí (ovzduší, hluk) a zdraví obyvatel. Provedení akustické studie je nedostatečné a rozptylová studie vykazuje aspekty netransparentnosti a nedostatečnou diskusi výsledků. Nedostatky rozptylové a akustické studie se automaticky promítají do hodnocení vlivů na veřejné zdraví. Oznámení nepřináší konkrétní důkazy o pozitivních vlivech Záměru. „Realizace záměru neovlivní současnou imisní situaci, změny koncentrací v okrajových částech zástavby Horních Počernic, Satalic, Radonic a Jenštejna jsou nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelné (...) Pro obyvatele nejbližšího domu Bystrá 2 508, Praha 20 může realizace záměru vést k mírnému navýšení expozice hluku“ (str. 71 Oznámení).

Teoretické zlepšení plynulosti dopravy a snížení tvorby kolon a nehodovosti je pouze konstatováno, avšak není nijak doloženo. Naopak Záměr povede k záboru bonitně nejcennější půdy, likvidaci životního prostředí zjištěných a nevyložených chráněných živočišných druhů a obtěžování obyvatel během výstavby. S ohledem na výše uvedené žádáme, aby byl Záměr dále posuzován dle zákona č. 100/2001

Sb., ve znění pozdějších předpisů a aby byla dokumentace doplněna a přepracována ve světle výše uvedených připomínek. Upozorňujeme na to, že zdůvodnění Záměru je nepřesvědčivé a důrazně žádáme, aby byl vliv zkapacitnění dálnice D10 v předmětném úseku na životní prostředí a zdraví obyvatel hodnocen z hlediska své významnosti. Ta musí být následně porovnána se závažností negativních vlivů Záměru. Přínosy Záměru musí být konkrétně doloženy.

2) Dotčené orgány

15 Agentura
ochrany přírody a
krajiny České
republiky

10 Hasičský
záchranný sbor
hlavního města
Prahy

9 Hygienická
stanice hlavního
města Prahy se
sídlem v Praze

Stanovisko

MHMPXPII11P1 2991609

Bez
připomínek

Dopisem podaným dne 23. 3. 2022 obdržela Hygienická stanice hlavního města Prahy (dále již pouze „HSHMP“), jako dotčený správní úřad ve smyslu § 77 ve spojení s § 82 odstavec 2 písmeno i) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), a v souladu s § 52 odstavec 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů předloženou žádost o vydání vyjádření (stanoviska) k oznámení o zahájení řízení o vydání změn Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 ÚP SÚ HMP a o veřejném projednání VVURÚ. HSHMP návrh posoudila a vydává toto vyjádření (stanovisko):

Poživatel bere na vědomí.

Předložený návrh změn Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 ÚP SÚ HMP je z

					pohledu místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví akceptovatelný.		
9	Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze	Stanovisko	MHMPXPII11P1	2991611	Jiné	<p>Zároveň však jako orgán ochrany veřejného zdraví upozorňujeme na nutnost dodržení hygienických limitů hluku, vibrací a neionizujícího záření definovaných zákonem a nařízením vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů a č. 291/2015 Sb. o ochraně zdraví před neionizujícím zářením, ve všech chráněných prostorech (stávajících případně ovlivněných plánovanými záměry i nově plánovaných) definovaných zákonem a to jak ze stacionárních zdrojů (v součtu) tak z jednotlivých druhů dopravy (hluk a vibrace).</p> <p>V případných následných řízeních, tj. nejpozději ve fázi územních řízení, musí být HSHMP předloženy minimálně tyto dokumenty dle § 77 zákona“</p> <p>1) Akustická studie, která hodnotí:</p> <p>a) hlukovou zátěž území ze všech zdrojů v současné situaci;</p> <p>b) hlukovou zátěž v chráněných prostorech z provozu na komunikacích a drahách navazujících na nově umísťovaný záměr (tj. stávající hluková situace v širším území);</p> <p>c) změny hlukových poměrů v lokalitě a na navazujících komunikacích popřípadě drahách způsobené vlivem plánované výstavby.</p> <p>2) Návrh opatření, která v případě, že budou hygienické limity hluku v území již vyčerpány, povedou k dosažení podlimitní zátěže i se zhotoveným záměrem (viz rozsudek nejvyššího správního soudu 1 As 135/2011 – 246 ze kterého mj. vyplývá, že do území zatíženého nadlimitním hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které svým provozem znamenají postupné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěže v území).</p> <p>3) Studie predikující šíření vibrací (zdroj – chráněné prostory) s případnými návrhy opatření, která v případě, že bude predikováno překročení hygienických limitů vibrací ve stávajících chráněných prostorech, povedou k dosažení podlimitní zátěže i se zhotoveným záměrem.</p> <p>4) Výpočet prokazující dodržení hygienických limitů neionizujícího záření pro fyzické osoby v komunálním prostředí zhotoveného záměru.</p> <p>Bez uvedených podkladů nemůže orgán ochrany veřejného zdraví vydat souhlasné závazné stanovisko k umístění záměrů nebo jeho části.</p> <p>Vyjádření (stanovisko) HSHMP je vydáno v souladu s: §77 a § 82 odstavce 2 zákona, nařízením vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů a rozsudkem nejvyššího správního soudu 1 As 135/2011 – 246.</p>	Pořizovatel bere na vědomí.
14	Městská veterinární správa Státní veterinární správy						
20	MHMP odbor bezpečnosti – oddělení preventivní ochrany						
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Stanovisko	MHMPXPIK4XX O	2991599	Bez připomínek	<p>Změna Z 3274 vymezuje územní předpoklady pro zkapacitnění dálnice D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice ze 4 na 6 jízdních pruhů. Rozšíření předmětného úseku bude provedeno z důvodu častých provozních komplikací, které jsou důsledkem vysokého dopravního zatížení a cílové dopravy do blízké komerčně – obchodní a skladové zóny. V rámci rozšíření bude provedena úprava sjezdu do ulice Ve Žlábku, zkapacitnění MÚK Radonice, výstavba 2 nových mostů (náhrada za 2 kratší stávající) a přeložka silnice II/0107 (ulice Bystřá). Od rozšíření předmětného úseku se očekává větší plynulost dopravy především v dopravních špičkách. Po rozšíření předmětného úseku D10 dojde k odvedení části dopravy z okolní komunikační sítě procházející obytnou zástavbou a tím i snížení množství generovaných emisí.</p> <p>Dle map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací znečišťujících látek za období 2016-2020, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem 4.11.2021, nejsou v lokalitě sledovaného úseku překračovány platné imisní limity pro průměrné roční imisní koncentrace sledovaných znečišťujících látek (v případě benzo(a)pyrenu dosahují zjištěné hodnoty roční koncentrace 0,9 - 1 ng/m³; limit = 1 ng/m³).</p> <p>Záměr zvýšení kapacity sledovaného úseku dálnice D10 byl posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí v rámci procesu EIA. OCP MHMP vydalo k uvedenému záměru souhrnné vyjádření SZn.: S-MHMP 1443006/2019 OCP dne 12.8.2019. V předloženém oznámení připravovaného záměru byl modelovými výpočty zjišťován vliv automobilové dopravy na kvalitu ovzduší. Na základě zjištěných imisních příspěvků lze s ohledem na imisní pozadí lokality konstatovat, že by nemělo docházet, kromě B(a)P, k překračování imisních limitů. Pro zmírnění negativního vlivu automobilového provozu na kvalitu ovzduší orgán ochrany ovzduší požadoval v dalším stupni projektové dokumentace aplikovat vhodná opatření, která povedou ke zmírnění dopadů na kvalitu ovzduší, například zvýšenou výsadbu nových stromů ve vegetačním pásu liniové zeleně podél komunikace, navrženou v projektu vegetačních úprav. Při aplikaci uvedeného opatření by byla realizace posuzovaného záměru v dotčeném území přijatelná.</p>	Pořizovatel bere na vědomí.
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Stanovisko	MHMPXPIK4XX O	2991601	Jiné	<p>Z hlediska ochrany ovzduší nemáme zásadní připomínky k navrhovaným změnám územního plánu. V následujícím stupni projektové dokumentace budeme vyžadovat respektování stanovisek orgánu ochrany ovzduší vydaných v</p>	Pořizovatel bere na vědomí, týká se až následných řízení.

18	MHMP odbor ochrany prostředí	Stanovisko	MHMPXPIK4XX O	2991603	Bez připomínek	<p>rámci procesu EIA kvůli zmírnění negativních vlivů automobilového provozu (výsadba vegetačních pásů liniové zeleně podél rozšiřovaných komunikací). Za tím účelem bude nezbytné pro příslušné stavby zpracovat projekty vegetačních úprav.</p> <p>Z hlediska lesů: V případě změny Z 3274/17 nejsou námi chráněné zájmy dotčeny.</p>	Pořizovatel bere na vědomí.
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Stanovisko	MHMPXPIK4XX O	2991605	Bez připomínek	<p>Z hlediska ochrany vod: K návrhům změn Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy vlny 17 č. Z 3273/17 a Z 3274/17, jejichž účelem je umožnění zkapacitnění komunikací Pražský okruh a D10, nemáme z hlediska ochrany vod žádné připomínky.</p>	Pořizovatel bere na vědomí.
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Stanovisko	MHMPXPIK4XX O	2991607	Bez připomínek	<p>Z hlediska ochrany přírody a krajiny: K předloženému oznámení o zahájení řízení o vydání změn vlny 17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy nemáme připomínky. Změny vlny 17 (č. Z 3273/17 a Z 3274/17) nezasahují do významných krajinných prvků, zvláště chráněných území kategorie přírodní památka, přírodní rezervace a jejich ochranných pásem ani památných stromů. Změny se rovněž nacházejí mimo území vymezených přírodních parků na území hl. m. Prahy. Navržené změny vlny 17 tak nebudou mít negativní vliv na ochranu přírody a krajiny.</p>	Pořizovatel bere na vědomí.
17	MHMP odbor památkové péče						
19	MHMP odbor pozemních komunikací a drah						
4	Ministerstvo dopravy						
2	Ministerstvo kultury						
6	Ministerstvo obrany						
172	Ministerstvo obrany - Vojenský lesní úřad						
1	Ministerstvo pro místní rozvoj						
5	Ministerstvo průmyslu a obchodu	Stanovisko	MHMPXPIJW1J 7	2991500	Bez připomínek	<p>Ministerstvo průmyslu a obchodu z hlediska působnosti ve věci ochrany a využívání nerostného bohatství na základě § 15 odst. 2 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a jako ústřední orgán státní správy pro energetiku podle § 16 písmeno g) zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů, v součinnosti s § 11 odst. 1 písmeno j) zákona č. 406/2000 Sb. (o hospodaření energií), v souladu s § 52 odst. 3 a § 55b odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, vydává k výše uvedené územně plánovací dokumentaci následující stanovisko:</p> <p>Odbor elektroenergetiky a teplotenství nemá k návrhu změn Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy ani k vystavené dokumentaci VVURÚ žádné připomínky.</p>	Pořizovatel bere na vědomí.
5	Ministerstvo průmyslu a obchodu	Stanovisko	MHMPXPIJW1J 7	2991502	Bez připomínek	<p>Odbor hornictví nemá k návrhu změn Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy ani k vystavené dokumentaci VVURÚ žádné připomínky.</p>	Pořizovatel bere na vědomí.
5	Ministerstvo průmyslu a obchodu	Stanovisko	MHMPXPIJW1J 7	2991504	Bez připomínek	<p>Odbor surovinové politiky nemá k návrhu změn Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy ani k vystavené dokumentaci VVURÚ žádné připomínky.</p>	Pořizovatel bere na vědomí.
5	Ministerstvo průmyslu a obchodu	Stanovisko	MHMPXPIJW1J 7	2991506	Bez připomínek	<p>Odbor stavební úřad nemá k návrhu změn Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy ani k vystavené dokumentaci VVURÚ žádné připomínky.</p>	Pořizovatel bere na vědomí.

5	Ministerstvo průmyslu a obchodu	Stanovisko	MHMPXPIJW1J 7	2991508	Bez připomínek	Odbor plynárenství a kapalných paliv nemá k návrhu změn Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy ani k vystavené dokumentaci WURÚ žádné připomínky.	Poživatel bere na vědomí.
7	Ministerstvo vnitra	Stanovisko	MHMPXPIJZ2O 8	2991534	Bez připomínek	Ministerstvo vnitra ČR je dotčeným orgánem ve smyslu § 36 odst. 1 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon. V souladu s § 55b odst. 2 a § 52 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, Vám sděluji, že z hlediska působnosti Ministerstva vnitra ČR neuplatňujeme k návrhu změn Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy žádné námítky ani připomínky.	Poživatel bere na vědomí.
3	Ministerstvo životního prostředí	Stanovisko	MHMPXPIK6BJ 6	2991591	Jiné	Magistrát hlavního města Prahy, odbor územního rozvoje, zaslal Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“) v souladu s ustanovením § 52 odst. 1 ve spojení s ustanovením § 55b odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) oznámení o konání veřejného projednání návrhů změn Z 3273/17 a Z 3274/17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále jen „ÚP“) požizovaných zkráceným postupem ve smyslu ustanovení § 55a a § 55b stavebního zákona. Veřejné projednání se uskutečnilo dne 28. 4. 2022. MŽP uplatňuje k předmětným změnám ÚP v souladu s ustanovením § 55b odst. 2 stavebního zákona následující stanovisko. Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“): MŽP jakožto orgán ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) příslušný dle ustanovení § 17 písm. a) zákona uplatňuje k níže uvedeným změnám ÚP toto stanovisko:	Poživatel bere stanovisko na vědomí a v následujících odstavcích bude vypořádáno.
3	Ministerstvo životního prostředí	Stanovisko	MHMPXPIK6BJ 6	2991593	Souhlas	MŽP souhlasí s návrhem změny Z 3274/17 ÚP. <u>Odůvodnění:</u> Změna Z 3274/17 ÚP předpokládá zábor 0,7494 ha zemědělské půdy v I. a III. třídě ochrany. Jedná se o návrh plochy pro dálnice, Pražský okruh a silnice I. třídy a pro plochu ostatní dopravně významné komunikace. Změna ÚP umožní využití řešeného území pro zkapacitnění stávající dálnice D10 v úseku zasahujícím na pražské území u Horních Počernic. V odůvodnění návrhu změny ÚP je uvedeno, že „zkapacitněním D10 v celém úseku MÚK Satalice – MÚK Brandýs nad Labem-Stará Boleslav se odstraní provozní problémy vznikající vysokým dopravním zatížením na předmětném úseku pozemní komunikace, zvýší se bezpečnost provozu, a odstraní se riziko vzniku dopravních kongescí, které při vyčerpané kapacitě komunikace hrozí. Jedná se o druh veřejné infrastruktury ve smyslu § 2 odst. 1 písm. k) stavebního zákona, jejíž zkapacitnění je návrhem změny konkretizováno za účelem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji v území dle § 18 odst. 2 stavebního zákona.“ Vymezení plochy pro tento účel lze považovat za výrazně převažující veřejný zájem nad veřejným zájmem ochrany ZPF dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona. Vzhledem k výše uvedenému a k souladu se zásadami plošné ochrany v ustanovení § 4 zákona považujeme návrh změny Z 3274/17 ÚP za akceptovatelný.	Poživatel bere na vědomí.
3	Ministerstvo životního prostředí	Stanovisko	MHMPXPIK6BJ 6	2991595	Bez připomínek	MŽP dále uplatňuje k předmětným změnám ÚP v souladu s ustanovením § 55b odst. 2 stavebního zákona následující sdělení. Z hlediska zákona č. 44/1988 Sb., zákon o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „horní zákon“) a zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o geologických pracích“):	Poživatel bere na vědomí.
12	Obvodní báňský úřad pro území hl.m. Prahy a kraje Středočeského	Stanovisko	MHMPXPI9D9S Z	2991522	Bez připomínek	Ke změně Z 3274/17 ÚP neuplatňuje MŽP z tohoto hlediska žádné připomínky. Věc: Návrh změn Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 ÚP SÚ HMP – stanovisko OBÚ ve smyslu § 18 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů. K Vašemu oznámení o zahájení řízení o vydání změn vlny 17 a projednání návrhů Z 3273/17 a Z 3274/17 ÚP SÚ HMP č.j. MHMP 499365/2022 ze dne 22.03.2022, zaevidované Obvodním báňským úřadem pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského (dále jen „OBÚ“) dne 23.03.2022 pod č.j. SBS 12591/2022/OBÚ-02, Vám OBÚ sděluje, že uvedené návrhy změn se dotýkají úseků Pražského okruhu v katastrálních územích Třebonice, Řeporyje, Holyně, Sliveneč a v katastrálních územích Horní Počernice a Satalice, která jsou situována mimo hranice stávajících dobývacích prostorů evidovaných u OBÚ a mimo hranice chráněných ložiskových území, a tudíž není dotčena ochrana výhradních ložisek. Úsek Pražského okruhu v k.ú. Třebonice je v blízkosti poddolovaného území. OBÚ k tomuto návrhu nemá námítky.	Poživatel bere na vědomí.
16	Odbor ochrany územních zájmů Sekce nakládání s majetkem	Stanovisko	MHMPXPIILCB M	2991740	Jiné	Odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, Sekce majetková Ministerstva obrany, v souladu se zmocněním v § 6 odst. 1 písmeno h) zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o zajišťování obrany ČR“) a	Poživatel bere na vědomí.

					<p>zmocněním v § 175 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), jako věcně a místně příslušné ve smyslu zákona o zajišťování obrany ČR, vydává ve smyslu § 55b odst. 2 stavebního zákona a dle § 4 odst. 2 písm. b) stavebního zákona stanovisko, jehož obsah je závazný pro opatření obecné povahy dle stavebního zákona, ve kterém ve veřejném zájmu důrazně žádá o zapracování limitů a zájmů MO do návrhu územně plánovací dokumentace.</p>		
16 Odbor ochrany územních zájmů Sekce nakládání s majetkem	Stanovisko	MHMPXPIILCB M	2991741	Jiné	<p>Celé území dotčené změnou Z 3274/17 řešenou ve vlně 17 se nachází ve vymezeném území Ministerstva obrany: - Ochranné pásmo letiště Kbely, které je nutno respektovat podle ustanovení § 37 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č.455/1991 Sb. o živnostenském podnikání. V tomto vymezeném území (dle ustanovení § 175 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu) lze vydat územní rozhodnutí a povolit nadzemní stavbu jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany. Z důvodu bezpečnosti letového provozu je nezbytné projednat rovněž výstavbu vodních ploch, výsadbu vzrostlých dřevin, zakládání nových porostů, zakládání nových nebo rozšíření původních skládek, rozšíření stávajících nebo povolení nových těžebních prostorů, realizaci staveb či zařízení tvořících dominanty v terénu, vysílačů, vzdušných vedení VN a VVN, fotovoltaických elektráren speciálních staveb, zejména staveb s vertikální ochranou (např. střelnice, nádrže plynu, trhačí jámy) (dle ustanovení § 175 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu) – viz. ÚAP – jev 102a. V tomto vymezeném území může být výstavba, výsadba a ostatní uvedené činnosti omezeny nebo zakázány. Součástí OP letišť je OP se zákazem staveb. V tomto OP je zákaz realizace neleteckých staveb. (Výjimku, v mimořádném případě, může na základě komplexního posouzení povolit Ministerstvo obrany). Ministerstvo obrany požaduje respektovat výše uvedené vymezené území a zapracovat jej do textové části návrhu územního plánu do odůvodnění.</p>	Dohodovací jednání bylo vedeno korespondenční formou. Výsledkem jednání je dohoda, Ministerstvo obrany souhlasí s vyhodnocením svého stanoviska a doplněným odůvodněním změny.	Pořízovatel bere na vědomí. Do textové části odůvodnění změny bude doplněno: „Řešené území změny se nachází ve vymezeném zájmovém území Ministerstva obrany dle § 175 Stavebního zákona a stavební činnost musí být projednána s příslušnými orgány Ministerstva obrany (území celé Prahy se dá považovat za vymezené území Ministerstva obrany ve smyslu ustanovení § 317 odst. 2 zákona č. 238/2021 Sb.). Platné limity v území jsou obsaženy v platných Územně analytických podkladech hl. m. Prahy – ÚAP (zejména ve výkrese č. 0.2).“
16 Odbor ochrany územních zájmů Sekce nakládání s majetkem	Stanovisko	MHMPXPIILCB M	2991743	Jiné	<p>Území dotčené změnami Z 3273/17 a Z 3274/17 řešenými v rámci vlny 17 se nachází ve vymezeném území Ministerstva obrany: - OP radaru SRE, které je nutno respektovat podle ustanovení § 37 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání. V tomto území lze vydat územní rozhodnutí a povolit níže uvedené stavby jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany (dle ustanovení § 175 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu) – viz. ÚAP – jev 102a. Jedná se o výstavbu (včetně rekonstrukce a přestavby) větrných elektráren, výškových staveb, venkovního vedení vvn a vn, základnových stanic mobilních operátorů. V tomto vymezeném území může být výstavba větrných elektráren, výškových staveb nad 30 m nad terénem a staveb tvořících dominanty v terénu výškově omezena nebo zakázána. Ministerstvo obrany požaduje respektovat výše uvedené vymezené území a zapracovat je do textové části návrhu územního plánu do odůvodnění.</p>		Pořízovatel bere na vědomí. Do textové části odůvodnění změny bude doplněno: „Řešené území změny se nachází ve vymezeném zájmovém území Ministerstva obrany dle § 175 Stavebního zákona a stavební činnost musí být projednána s příslušnými orgány Ministerstva obrany (území celé Prahy se dá považovat za vymezené území Ministerstva obrany ve smyslu ustanovení § 317 odst. 2 zákona č. 238/2021 Sb.). Platné limity v území jsou obsaženy v platných Územně analytických podkladech hl. m. Prahy – ÚAP (zejména ve výkrese č. 0.2).“
16 Odbor ochrany územních zájmů Sekce nakládání s majetkem	Stanovisko	MHMPXPIILCB M	2991744	Jiné	<p>Území dotčené změnou Z 3274/17 se nachází ve vymezeném území Ministerstva obrany: - V řešeném území se nachází vzdušné prostory LK D (MCTR - vojenský letecký okresek) - letiště a letecké stavby a jejich ochranná pásma a zájmová území (ÚAP – jev 102a). V tomto vymezeném území, které je shodné s horizontální hranicí vymezeného vzdušného prostoru určeného k ochraně letového provozu na letištích a letadel letících na okruhu, který je nutno respektovat podle ustanovení § 41 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č.455/1991 Sb. o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů – lze vydat územní rozhodnutí a povolit výstavbu vysílačů, výškových staveb, staveb tvořících dominanty v terénu, větrných elektráren, speciálních staveb, zejména staveb s vertikální ochranou (např. střelnice, nádrže plynu, trhačí jámy), venkovního vedení VN a VVN, rozšíření stávajících nebo povolení nových těžebních prostorů (dle ustanovení § 175 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu) jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany. Vzhledem k tomu, že vzdušný prostor Ministerstva obrany se dotýká změny Z3274/17 řešené ve vlně 17 ÚP SÚ HMP, musí být tento limit zapracován do textové části do odůvodnění.</p>		Pořízovatel bere stanovisko na vědomí. Do textové části odůvodnění změny bude doplněno: „Řešené území změny se nachází ve vymezeném zájmovém území Ministerstva obrany dle § 175 Stavebního zákona a stavební činnost musí být projednána s příslušnými orgány Ministerstva obrany (území celé Prahy se dá považovat za vymezené území Ministerstva obrany ve smyslu ustanovení § 317 odst. 2 zákona č. 238/2021 Sb.). Platné limity v území jsou obsaženy v platných Územně analytických podkladech hl. m. Prahy – ÚAP (zejména ve výkrese č. 0.2).“
16 Odbor ochrany územních zájmů Sekce nakládání s majetkem	Stanovisko	MHMPXPIILCB M	2991747	Jiné	<p>Na celém správním území dotčené změnou je zájem Ministerstva obrany posuzován z hlediska povolování níže uvedených druhů staveb podle ustanovení § 175 zákona č. 183/2006 Sb. (dle ÚAP jev 119) Na celém správním území umístit a povolit níže uvedené stavby jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany: - výstavba, rekonstrukce a opravy dálniční sítě, rychlostních komunikací, silnic I. II. a III. třídy - výstavba a rekonstrukce železničních tratí a jejich objektů - výstavba a rekonstrukce letišť všech druhů, včetně zařízení - výstavba vedení VN a VVN - výstavba větrných elektráren - výstavba radioelektronických zařízení (radiové, radiolokační, radionavigační, telemetrická) včetně anténních systémů a opěrných konstrukcí (např. základnové stanice...) - výstavba objektů a zařízení vysokých 30 m a více nad terénem - výstavba vodních nádrží (přehrady, rybníky)</p>		Pořízovatel bere stanovisko na vědomí. Do textové části odůvodnění změny bude doplněno: „Řešené území změny se nachází ve vymezeném zájmovém území Ministerstva obrany dle § 175 Stavebního zákona a stavební činnost musí být projednána s příslušnými orgány Ministerstva obrany (území celé Prahy se dá považovat za vymezené území Ministerstva obrany ve smyslu ustanovení § 317 odst. 2 zákona č. 238/2021 Sb.). Platné limity v území jsou obsaženy v platných Územně analytických podkladech hl. m. Prahy – ÚAP (zejména ve výkrese č. 0.2).“

- výstavba objektů tvořících dominanty v území (např. rozhledny)
 Ministerstvo obrany požaduje respektovat výše uvedené vymezené území a zapracovat je do textové části návrhu územního plánu do Odůvodnění.
 MO ČR ve veřejném zájmu požaduje o zapracování výše uvedených jevů do textové části návrhu ÚPD do textové části odůvodnění v následujícím znění:
 „Řešené území změny se nachází ve vymezeném zájmovém území Ministerstva obrany dle §175 Stavebního zákona a stavební činnost musí být projednána s příslušnými orgány Ministerstva obrany (území celé Prahy se dá považovat za vymezené území Ministerstva obrany ve smyslu ustanovení § 317 odst. 2 zákona č. 238/2021 Sb.). Platné limity v území jsou obsaženy v platných Územně analytických podkladech hl. m. Prahy – ÚAP (zejména ve výkrese č. 910).“

Za předpokladu požadovaného zapracování výše uvedeného textu do části odůvodnění nemá Ministerstvo obrany k předložené dílčí změně Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 ÚP SÚ HMP další připomínku.

Vymezená území Ministerstva obrany je nezbytné respektovat ve veřejném zájmu na zajištění obrany státu v rámci územně plánovací dokumentace a při rozhodování v území.

13 Státní energetická inspekce, územní inspektorát pro hl. město Prahu a Středočeský kraj

8 Státní pozemkový úřad

11 Státní úřad pro jadernou bezpečnost

3) Vybrané orgány a organizace

162	Česká geologická služba - Geofond ČR	Připomínka	MHMPXPIHVL4 P	2991530	Bez připomínek	Česká geologická služba (ČGS), zřízená pro výkon státní geologické služby v souladu s ustanovením § 17, odst. 2 zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů, byla oznámením čj. MHMP 499365/2022 ze dne 22. března 2022 informována o zahájení řízení o vydání změn Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 a o veřejném projednání VVURÚ. Po prostudování podkladů textové a grafické části studie dostupné na internetové adrese: https://uzr.praha.eu/uzplan/uzemni_plan_hmp/Zmeny_17/VP_3/OOP.html , podkladů přístupných na internetové adrese http://www.geology.cz/app/sog/sog_resitele.pl , mapových aplikací ČGS – poddolovaná území, důlní díla (https://mapy.geology.cz/dulni_dila_poddolovani/) a surovinový registr – ložiska a prognózní zdroje (https://mapy.geology.cz/suris/) a dalších on-line a tištěných podkladů ČGS konstatuje, že: 1) Dle výše uvedených mapových aplikací ČGS se stavem ke dni 23. března 2022 se na předmětném území nenacházejí výhradní ložiska nerostných surovin, ložiska nevyhrazených nerostů, ani prognózní zdroje, na jejichž ochranu by se vztahovaly platné právní předpisy (zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 369/2004 Sb. o projektování, provádění a vyhodnocování geologických prací, oznamování rizikových geofaktorů a o postupu při výpočtu zásob výhradních ložisek, ve znění pozdějších předpisů). V zájmovém území také nejsou evidovaná žádná hlavní důlní díla, ani registrovaná poddolovaná území. 2) Na dotčeném území se nenacházejí ani žádné zvláště chráněné či jakkoli významné geologické lokality či významné zdroje podzemní vody. Česká geologická služba sděluje Magistrátu hlavního města Prahy, že neuplatňuje v rámci zahájení řízení o vydání změn vlny 17 a o veřejném projednání VVURÚ připomínky .	Poživatel bere na vědomí.
131	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	Připomínka	MHMPXPIJC01 4	2991512	Bez připomínek	V rámci řízení o vydání změn vlny 17 Územního plánu SÚ hl. m. Prahy nemáme námítky ani připomínky .	Poživatel bere na vědomí.
165	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy - ředitel IPR	Připomínka	MHMPP09I0M4I	2991510	Bez připomínek	Připomínky k návrhu změn č. Z 3273/17 a Z 3274/17 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy Vážení, v souladu s požadavky zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění a s ustanovením § 52 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění. Vám sdělujeme, že v rámci veřejného projednání nemáme k návrhům změn ÚP SÚ hl. m. Prahy č. Z 3273/17 a Z 3274/17 žádné připomínky .	Poživatel bere na vědomí.
165	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy - ředitel IPR	Připomínka	MHMPXPIJD4M 2	2991510	Bez připomínek	Připomínky k návrhu změn č. Z 3273/17 a Z 3274/17 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy Vážení, v souladu s požadavky zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění a s ustanovením § 52 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění. Vám sdělujeme, že v rámci veřejného projednání nemáme k návrhům změn ÚP SÚ hl. m. Prahy č. Z 3273/17 a Z 3274/17 žádné připomínky .	Poživatel bere na vědomí.
140	Městská policie hl. m. Prahy	Připomínka	MHMPXPIB240 V	2991524	Bez připomínek	Věc: Oznámení o zahájení řízení o vydání změn vlny 17 - připomínkové řízení Vážený pane řediteli, k Vašemu dopisu, jímž jste předložil k vyjádření připomínek a námítek materiály, týkající se oznámení o zahájení řízení o vydání	Poživatel bere na vědomí.

140	Městská policie hl. m. Prahy	Připomínka	MHMPXPIB47Z P	2991524	Bez připomínek	změn vlny 17, sdělují, že Městská policie hlavního města Prahy nemá k předloženému návrhu žádných připomínek .	Pořizovatel bere na vědomí.
130	MHMP odbor dopravy	Připomínka	MHMPXPIBQ88 B	2991520	Souhlas	Vyřádění k oznámení o zahájení řízení o vydání změn vlny 17 Z 3273/17 a Z 3274/17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a o veřejném projednání vyhodnocení vlivů změn na udržitelný rozvoj území	Pořizovatel bere na vědomí.
133	Národní památkový ústav	Připomínka	MHMPXPICHE4 H	2991527	Bez připomínek	K Vaší výzvě o vyřádění Odboru dopravy MHMP k oznámení o zahájení řízení o vydání změn vlny 17 Z 3273/17 a Z 3274/17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a o veřejném projednání vyhodnocení vlivů změn na udržitelný rozvoj území sdělujeme: Odbor dopravy MHMP nemá v této věci žádné námítky a s předloženým oznámením souhlasí . Písemné vyřádění odborné organizace státní památkové péče podle odstavce § 32 odst. 2 písm. f zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Ve výše uvedené věci jsme obdrželi žádost vašeho úřadu o odborné vyřádění k řízení o vydání změny vlny 17 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále též ÚP SÚ HMP). K Žádosti sdělujeme, že lokality změn vlny 17 ÚP SÚ HMP leží mimo území plošné památkové ochrany, tj. mimo území památkových rezervací a památkových zón, dále leží mimo území památkových ochranných pásem, nedotýká se ani nemovitých kulturních památek. Archeologická památkové péče je ošetřena na základě zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. Na základě těchto skutečností nemáme k vydání změn vlny 17 ÚP SÚ HMP žádné připomínky .	Pořizovatel bere na vědomí.
149	Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s.	Připomínka	MHMPP09HZQ YE	2991497	Jiné	Obě předmětné změny ÚP se týkají vymezení nových veřejně prospěšných staveb nadřazené dopravní infrastruktury: <u>Z 3273/17</u> - zkapacitnění Pražského okruhu DO (s rozšířením vozovky o jeden průběžný jízdní pruh v každém dopravním směru, s úpravami stávajících křižovatek na Pražském okruhu, včetně izolační zeleně) v úseku mimoúrovňová křižovatka (MÚK) Slivenec - MÚK Třebonice (na území hl. města Prahy v k.ú. Třebonice, Reporyje, Holyně, Slivenec, mimo hranice Prahy zvláště v sousedním k.ú. Jinočany), zhruba v rozsahu od místa napojení ul. K Barrandovu na Pražský okruh až před MÚK Pražský okruh - Rozvadovská spojka), <u>Z 3274/17</u> - zkapacitnění dálnice D10 (s rozšířením vozovky o jeden průběžný jízdní pruh v každém dopravním směru, včetně izolační zeleně) v úseku MÚK Satalice - MÚK Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (na území hl. města Prahy se v k.ú. Horní Počernice, Satalice jedná o komunikaci Novopacká zhruba v rozsahu od místa napojení na Pražský okruh severozápadně od ul. Vlastibořská po místo východně od MÚK s ul. Ve žlábku, vč. napojení na D10 z této ulice). Pro respektování veškerých provozovaných i plánovaných plynárenských zařízení naší společností Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s., provozované distribuční soustavy (včetně všech souvisejících technologických objektů a rovněž i zařízení aktivní protikorozní ochrany) v územích dotčených změnami Z 3273/17 a Z 3274/17 požadujeme plně zohlednit ustanovení zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění, zvl. § 68, 69 (s upřesněním dle § 98 (přechodná ustanovení), odst. 3 a dle zákona č. 131/2015 Sb., v platném znění, čl. II (přechodná ustanovení), odst. 1) o ochranných a bezpečnostních pásmech, a příslušných technických předpisů (zvl. ČSN 736005, ČSN EN 12007(1-5), 12279, 12186, 1594 (386410), technických pravidel G 702 01, 702 04, 700 03, 905 01, 605 02, 920 22, 920 25, 920 26, a dalších). Plynárenská zařízení distribuční soustavy jsou dle ustanovení § 2, odst. 2, písmeno b), bod 1 energetického zákona zřizována a provozována ve veřejném zájmu. U případných vyvolaných přeložek plynárenských zařízení (u změny Z 3273/17 konkrétně možné úpravy tras VTL plynovodů vyvolané rozšířením komunikace Pražský okruh v místech blízkého souběhu a křížení (včetně prodloužení chrániček) s těmito plynovými zařízeními - VTL plynovody 2 x oc. DN 500 č. 154 a 223, dále odbočná trasa VTL plynovodu oc. DN 200 č. 193, u změny Z 3274/17 předpokládané úpravy trasy VTL plynovodu a prodloužení jeho chráničky vyvolané rozšířením komunikace Novopacká v místě křížení s VTL plynovodem oc. DN 150 č. 227) požadujeme postupovat ve smyslu § 70 energetického zákona s podmínkou předchozího projednání, odsouhlasení a uzavření „Smluv o zajištění provedení přeložek plynárenských zařízení“ s odborem správy distribuční soustavy naší společností, (uzavření těchto smluv pro dotčené případy je záležitostí budoucího veřejnoprávního projednávání konkrétních staveb). Detailní návrhy Ochranných opatření na uvedených VTL plynovodech, resp. i vzájemný vliv předmětných dopravních záměrů na aktivní protikorozní ochranu plynárenských zařízení, budou řešeny v rámci přípravy staveb v projektových dokumentacích, které požadujeme předložit ke schválení. Pokud tento stupeň projednávání řízení o vydání změn Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 ÚP SÚ HMP nebude ukončen do dvou let od zaslání našeho stanoviska, požadujeme na zadavateli/pořizovateli, aby si od naší společnosti vyžádal	Po Termínu Doručeno po termínu stanoveném pro podání stanovisek, připomínek a námitek dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“), ve spojení s § 334a odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů. Dle § 55b odst. 2 stavebního zákona se k později uplatněným stanoviskům, připomínkám a námítkám nepřihlíží.

stanovisko nové (aktuální).

4) Ostatní podněty

78	Krajský úřad Středočeského kraje	Připomínka	MHMPXPIJC6Y D	2991514	Bez připomínek	Krajský úřad Středočeského kraje, se sídlem Zborovská 11, Praha 5, jako dotčený orgán uplatňuje u pořizovatele podle ustanovení § 55b odst. 2, s použitím ust. § 4 odst. 7, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, toto KOORDINOVANÉ STANOVISKO k veřejnému projednání návrhu změn vlny 17 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy Předmět projednávání: Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy. Předmětem Změn ÚP jsou změny funkčního a prostorového uspořádání území a vymezení nových veřejně prospěšných staveb.	Pořizovatel bere na vědomí. Krajský úřad Středočeského kraje není dotčeným orgánem v souvislosti s projednáváním územně plánovací dokumentací, nejedná se tedy o koordinované stanovisko dle § 4 odst. 7 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (stavební zákon).
					1. Odbor životního prostředí a zemědělství Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, na základě jemu svěřených kompetencí podle jednotlivých složkových zákonů na úseku životního prostředí vydává následující: Stanovisko dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (Mgr. R. Kouřík, I. 774) Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle § 77a odst. 4 písm. z) zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, sděluje k veřejnému projednání návrhu změn Z 3273/17 a Z 3274/17 vlny 17 ÚP SÚ hl. m. Prahy, že z hlediska ochrany zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin, zvláště chráněných území kategorie přírodní rezervace a přírodní památka, evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000, jakož i vymezení regionálních a nadregionálních územních systémů ekologické stability, nemá žádné připomínky. Změna územně-plánovací dokumentace se týká vymezení dálnice a rychlostní komunikace, izolační zeleně a nových dopravních staveb v katastrálním území Holyně, Řeporyje, Sliveneč, Třebonice, Horní Počernice a Satalice, vše vesměs ve stopě stávajících kapacitních komunikací. Jelikož jde v zásadě o nevýznamnou změnu podmínek využití území, nelze ani žádný dopad na citované zájmy ochrany přírody ve Středočeském kraji předpokládat Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, na základě jemu svěřených kompetencí podle jednotlivých složkových zákonů na úseku životního prostředí: zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi a o změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích (zákon o prevenci závažných havárií), ve znění pozdějších předpisů, nemá připomínky , neboť změna územního plánu sídelního útvaru se netýká zájmů uvedených dle zákonů výše, případně Krajský úřad není příslušný k uplatnění stanoviska.		
78	Krajský úřad Středočeského kraje	Připomínka	MHMPXPIJC6Y D	2991516	Bez připomínek	2. Odbor dopravy Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje, jako silniční správní úřad uplatňující stanovisko k územně plánovací dokumentaci z hlediska řešení silnic II. a III. třídy dle ust. § 40 odst. 3 písm. f) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů sděluje, že k předloženému návrhu nemá připomínky.	Pořizovatel bere na vědomí.
78	Krajský úřad Středočeského kraje	Připomínka	MHMPXPIJC6Y D	2991518	Bez připomínek	3. Odbor kultury a památkové péče Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor kultury a památkové péče, nemá k předloženému návrhu změn připomínky , v řešené lokalitě lze vyloučit vliv na území v zájmu památkové péče ve Středočeském kraji	Pořizovatel bere na vědomí.
77	Městská část Praha-Zličín	Připomínka	MHMPXPIGXS GF	3019673	Jiné	2. Vyhodnocení obsahuje nesrovnalosti v číslech změn, které jsou posuzovány. Předmětem Vyhodnocení by mělo být vyhodnocení vlivu pro celoměstsky významné změny Z 3273/17, Z 3274/17, Z 3418/24, Z 3421/24, Z 3422/24, Z 3423/24, Z 3424/24, Z 3425/24 a Z 3426/24. V několika částech však namísto změn Z 3273/17 a Z 3274/17 jsou hodnoceny změny 2373/17, 2374/17 (např. část A.II odst. 26, část Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha, aktualizace 2019, část C Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP – tabulky), které však neexistují. Není tedy jasné, které změny vlastně Vyhodnocení posuzuje a zda se hodnocení vlivů netýká jiných změn, než těch, které jsou předmětem projednávání.	Pořizovatel bere připomínku na vědomí. Je zřejmé, že došlo k chybě, kdy byla zaměněna dvě čísla. V celém textu jsou vyhodnocovány vlivy změn Z 3273/17 a Z 3274/17. Změny Z 2373 a Z 2374 nebyly pořizovány v rámci změn vlny 17, ale v rámci vlny 8, a byly usnesením Zastupitelstva HMP č. 14/31 ze dne 28. 2. 2008 začleněny do konceptu ÚP.
303	MHMP08YB0A Y	Připomínka	MHMP08YB0A Y	2992346	Jiné	Námítky proti návrhu / změně č. vlna 17 Z 3273/17 a Z 3274/17 územního plánu obce hlavního města Prahy ze dne 28.4.2022 Jsem vlastníkem pozemku parc.č. 2122/1 v katastrálním území Lipence 683973 v obci Praha 554782. Jsem vlastníkem pozemku parc.č. 2118/2 v katastrálním území Lipence 683973 v obci Praha 554782. Jako vlastník pozemku a stavby dotčených návrhem řešení v souladu s ustanovením § 52 odst. 2 a 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, v platném znění, podávám proti návrhu /změně č. vlna 17 Z 3273/17 a Z 3274/17 územního plánu obce hlavního města Prahy ze dne 28.4.2022 v zákonné lhůtě 7	Pořizovatel bere na vědomí. Nejedná se o námítku dle § 52 odst. 2 a 3 stavebního zákona. S připomínkujícím bylo ujednáno, že se nejedná o připomínku ani námítku k návrhům změn ÚP Z 3273 a Z 3274, ale o žádost o změnu územního plánu (dále jen "podnět") v k. ú. Lipence, tento podnět evidujeme na MHMP UZR pod číslem 79/2022.

dnů tímto následující námitky:

1. Podávám námitku na změnu územního plánu pro pozemek LV č. 2207, č.parc.2122/1 (1083 m2 trvalý travní porost) na lesní porost.
2. Podávám námitku na změnu územního plánu pro pozemek LV č. 2179, č.parc.2118/2 (3 447 m2 ostatní plocha) na lesní porost.

Výše uvedené námitky odůvodňuji takto:

1. Byl podán návrh na pořízení uzemní změny pro pozemek na LV.č.2207, č.parc.2122/1 v kat. úz. Lipence již v roce 2006.

Dále byl podán návrh na pořízení změny Územního plánu pro pozemek na LV.č.2207, č.parc.2122/1 v kat. úz. Lipence. Žádost je pod č.j. 901/8-17 a byla doručena zdejšímu úřadu dne 14.8. 2017. Změna je požadována z LR na OC pro výstavbu rodinného domu. Žádostí se zabývala jak Rada, tak Zastupitelstvo městské části již v roce 2006- viz usnesení ZMČ Praha Lipence č. 20/10-2006 a změnu doporučilo. Okolní pozemky v ulici k Průhonu, jsou již v územním plánu změněny. V ulici k Průhonu je již zaveden plynovod, vodovod, splašková kanalizace. Na náš pozemek je zavedena elektřina.

2. Pozemek LV č. 2. 2179, č.parc.2118/2 navazující na pozemek LV č. 2207, č.parc.2122/1. Na tomto pozemku, bychom chtěli zrealizovat funkční řešení veřejného přírodního prostoru, kde bychom rádi na naše náklady, vybudovali netradiční místo volnočasovému pobytu rodin s dětmi.

Ve spodní části tedy na pozemku 2122/1 bychom rádi v budoucnu realizovali „zelenou stavbu“ rodinného domu, který by byl zcela zapuštěn do svahu. Svou charakteristikou, kompletním ozeleněním střechy a ostatních částí, by se jednalo o stavbu co nejméně narušující ráz krajiny.

Zachovali bychom přístupy, jak ze spodní, tak i z vrchní části pozemků.

V navazujícím svažitém pozemku 2118/2, bychom chtěli provést kompletní rekultivaci pozemku. Kde by vznikl prostor s lávkami, vyhlídkami a přístřešky v korunách stromů. Rád bych měli možnost vybudovat např. menší trialovou trať pro děti, odpočinkové zóny s posezením atp.

Momentální využití pozemku je značně nefunkční a slouží především k ukládání bioodpadu (posekané trávy, suchého listí, větví atd.) od okolních staveb/sousedů. V tuhle chvíli se na našem pozemku, každoročně hromadí pouze odpadky, které každoročně sbíráme a likvidujeme.

Vzhledem k tomu, že v Lipencích žijí s rodinou a dětmi, chtěli bychom zde vytvořit nějaké funkční místo pro odpočinek a trávení volného času rodin a dětí. Navazující pozemek 2120/1 v horní části je veden jako ZMK, pouze pozemek kolem RD 2120/2 je veden jako stavební. Nová studie počítá taktéž s převedením celého pozemku na rodinnou zástavbu. Vznikl by tedy funkční prostor mezi zástavbou, s možností plně využívat náš pozemek k trávení volného času.

V návrhu územního plánu, se u dvou výše zmíněných pozemků a s nimi sousedícím pozemkem 2118/1 (7 314 m² ostatní plocha) počítá s překvalifikováním na lesní porost. Pokud danou lokalitu projdete, zjistíte, že pozemek 2118/1 je ve své horní části taktéž po většinu roku k vidění spíše jako skládka odpadu. Nicméně nabízí možnost vybudovat krásný prostor uprostřed zeleně. Pokud dostaneme možnost, rádi bychom tedy tento pozemek přetvořili a přispěli ke kvalitnějšímu trávení volného času místních obyvatel/rodin a především místních dětí.

304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL4	2992347	Jiné	Tímto podáním jsou zastoupeny 2 fyzické osoby.
304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL4	2992348	Nesouhlas	

Poživatel bere na vědomí, námitka bude v následujících odstavcích vypořádána.

Požadavkům nebude vyhověno. Předmětná změna ÚP řeší rozšíření úseku dálnice D10 pouze na území hl. m. Prahy u Horních Počernic. Rozšíření by zde přispělo ke zlepšení provozní situace, neboť by se mohla ve větší míře oddělit zdrojová a cílová doprava směřující do/z komerčně-skladové zóny Horních Počernic od ostatní dopravy na tomto úseku D10, čímž by se zmínilo riziko nepříznivých provozních situací. Informace o předpokládaném růstu průmyslové zóny byl převzat z veřejně dostupných zdrojů. Nijak však nesouvisí s procesem pořizování změny ani s jeho odůvodněním, jedná se pouze o uvedení územních souvislostí. Při VVURÚ se čerpá ze souvisejících řízení, v tomto konkrétním případě je text převzat z Oznámení záměru D10 MÚK SATALICE - MÚK RADONICE:ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH, který zpracovala firma PUDIS, 6/2019 a je dostupný na informačním systému EIA, kód záměru v informačním systému EIA OVS1227.

Přílohy pro vyhodnocení

- ID_2992348_1_P.pdf
- ID_2992348_3_P.pdf
- ID_2992348_2_P.pdf

304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL4	2992349	Nesouhlas	
-----	--------------	---------	--------------	---------	-----------	--

Použité podklady považujeme pro potřeby změny v daném případě za dostačující. Dokumentace VVURÚ je velice obsáhlý dokument, jehož zpracování není krátkodobá záležitost. S ohledem na to, že zpracování této dokumentace bylo finalizováno k

						<p>dopravy z roku 2016 z ŘSD a z TSK hl. m. Prahy pro rok 2017. V úseku mezi MÚK Satalice a MÚK.</p> <p>Je rok 2022, vstupní data jsou 6 let stará a neaktuální! Přitom ŘSD zveřejnilo nové "Výsledky celostátního sčítání dopravy 2020".</p> <p>Viz stránky ŘSD: „Reditelství silnic a dálnic ČR zajišťuje v pravidelných pětiletých intervalech projekt Celostátního sčítání dopravy (CSD), a to nejen na dálnicích a silnicích I. třídy v jeho správě, ale rovněž i na silnicích II. třídy a vybraných silnicích III. třídy a místních komunikacích některých statutárních měst. Dnes zveřejněné výsledky ukazují, že doprava oproti minulému CSD, které bylo prováděno v roce 2016, opět významně narostla, a to v průměru o 10 %. Průběh sčítání i způsob jeho vyhodnocování přitom významně ovlivnila pandemie koronaviru.“</p> <p>Požadujeme proto vyhodnotit záměr dle aktuálních podkladů ŘSD.</p>
<p>304 MHMPP098AXL4 Námitka</p>	<p>MHMPP098AXL 2992350 4</p>	<p>Nesouhlas</p>	<p>3. Věcně nepodložena tvrzení o pozitivním vlivu na dopravu (odůvodnění námitky 3. část - pozn. pořiz.)</p> <p>Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 59 uvádí: „<i>Posuzovaná dálnice D10 se nachází na rozhraní hlavního města Prahy a Středočeského kraje, prochází zemědělskou krajinou přecházející do krajiny urbanizované a vede dopravu mimo obytnou zástavbu okolních městských částí a obcí. Zájmové území zahrnuje obce a části Prahy s osídlením venkovské struktury. Hodnocené území patří do oblasti s hustotou obyvatelstva 2 608 obyvatel na km2. Změna je situována v hustě zalidněném území. Nicméně s ohledem na jeho lokalizaci se v nejbližším okolí nenachází prakticky žádný objekt určený k bydlení. Zkapacitněním dálnice D10 nebude přímo ovlivněno žádné obyvatelstvo, zprostředkovaně i v širším okolí dojde k přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch dnes zatížených úseků, neboť zkapacitněním dálnice D10 dojde k částečnému převedení automobilové dopravy ze silnic nižších tříd a městských komunikací na dálnici“ a na str. 81: "V důsledku změn 3273/17 a 3274/17 dojde k .zkapacitnění stávajících dálnic D0 a D10 v příslušných úsecích s pozitivním vlivem na zlepšení dopravní prostupnosti staveb. Dojde tak ke stavebním zásahům do tělesa stávajících dálnic a jejich rozšíření na 6ti pruh. Pozitivně se projeví především zkapacitnění stávající přetížené dálnice a vybudování protihlukových opatření, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu po řešené komunikaci a souvisejících dopravních stavbách. Jedná se o mírně pozitivní vlivy s pozitivním spolupůsobením ostatních dopravních opatření a staveb v souvisejícím území. Zároveň dojde k odvedení části dopravy ze stávající komunikační sítě procházející obytnou zástavbou, se souvisejícími efekty ve smyslu snížení akustické zátěže, znečištění ovzduší, a s tím spojených vlivů na zdraví, snížení dopravní nehodovosti (zejména střetů s ostatními účastníky provozu na komunikacích) a zlepšení migrační prostupnosti území. Další pozitivní vlivy pak vyplývají ze skutečnosti, že stavební zásah do dálnice D0 umožňují zlepšit další její aspekty, které by jinak zůstaly beze změny - rozšířit a doplnit vegetační doprovod dálnice, zlepšit stav odvodňovacích objektů, upravit retenční objekty směrem k přírodě bližšímu stavu, v rámci přestavby nadjezdů zlepšit podmínky pro cyklistickou a pěší dopravu apod."</i></p>	<p>datu 16. 7. 2021, nebylo možné v rámci vyhodnocení změn z hlediska VVURÚ vycházet ze zmíněného celostátního sčítání dopravy 2020 od ŘSD. Na webu https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/methodics/default.aspx je uvedeno: "<i>Celostátní sčítání dopravy 2020 (CSD2020) bylo ovlivněno pandemií covidu-19. Vlivem vládních opatření proti šíření covidu-19 nebylo možné provést sběr dat ve standardních termínech (od poloviny dubna do konce října 2020). Sběr dat tak probíhal od července 2020 do poloviny října 2020 a od poloviny dubna 2021 do konce června 2021</i>".</p> <p>S ohledem na to, že sběr dat probíhal až do konce června 2021, v době finalizování dokumentace VVURÚ nebyl tento podklad pro zpracování dokumentace VVURÚ dostupný a nebylo tedy možné z něj vycházet.</p> <p>Předmětem posuzování je změna ÚP, která vytvoří podmínky pro větší plynulost dopravy na úseku D10 v Praze, což zde povede ke snížení rizika dopravních kongescí, zlepší se obsluha přilehlého území, kdy zdrojová a cílová doprava komerčně - skladové zóny Horních Počernic dnes komplikuje provoz na předmětném úseku D10. Dokumentace VVURÚ se zpracovává v určitém čase a s využitím podkladů, které jsou v tu dobu k dispozici. Podklady, které sloužily ke zpracování VVURÚ považujeme na úrovni aktualizace koncepce v měřítku 1:10 000 za dostatečné. Vlivy záměru na životní prostředí se budou řešit v podrobnějších fázích v procesu EIA.</p> <p>Důvodem změny je umožnit šířkové úpravy stávajícího úseku dálnice D10 na pražském území v Horních Počernic východně od mimoúrovňové křižovatky Pražský okruh - D10. Úpravy, jejichž podstatou je rozšíření vozovky o jeden pruh v každém dopravním směru dálnice D10, jsou provedeny z důvodu častých provozních komplikací, které jsou důsledkem vysokého dopravního zatížení na této pozemní komunikaci a dopravy do/z rozsáhlé komerčně-obchodní a skladové zóny v Horních Počernic, která se na dálnici D10 napojuje prostřednictvím MÚK D10 - Ve Žlíbku. U této mimoúrovňové křižovatky jsou změnou navrženy dílčí prostorové korekce stávajících křižovatkových větví, které zlepší provozní podmínky pro automobilovou dopravu. Změna nemění základní koncepci dopravní infrastruktury. Změna samotná je tak opatřením pro zlepšení plynulosti dopravy, z logiky věci potom plyne, že jestliže je stávající provoz převáděn dvoupruhovou dálnicí, kdy dochází k častým dopravním kongescím, bude v případě dálnice třípruhové stejný provoz převeden rychleji a plynuleji a z toho opět vyplývá příčinná souvislost s potenciálem pro snížení nehodovosti - méně aut v jednom pruhu, menší hustota dopravy.</p> <p>Připomínkující konstatuje, že dojde k záboru půdy nejcennější bonity a likvidaci životního prostředí zjištěných a nevyločených chráněných živočišných druhů a obtěžování obyvatel během výstavby. VVURÚ konstatovalo, že v rámci změny Z3274/17 dojde k záboru půdy v I. a II. třídě ochrany. V této souvislosti byl identifikován významný negativní vliv z hlediska záboru ZPF. Zábor ZPF je odůvodnitelný nutností zkapacitnit části Pražského okruhu jako nadřazené dopravní infrastruktury. Jedná se převážně o půdu I. třídy ochrany. Zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany na plochách, které nejsou obsaženy v platné územně plánovací dokumentaci, lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF, což zkapacitnění dálnice je. Zároveň je zábor generován pro rozšíření již existující stavby pouze o několik metrů v každém směru, tj. převážně na půdy primárně dnes nevyužívané k zemědělské produkci (část zabírá násep stávající dálnice) v rozsahu, který nebude mít podstatný vliv na organizaci ZPF a primární produkci potravin. Z tohoto hlediska je zábor půdy akceptovatelný z důvodu převažujícího veřejného zájmu.</p> <p>Z hlediska flóry a fauny dojde pouze k mírně negativním vlivům, bez podstatného ovlivnění populací zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a nevýznamných záborů biotopů, nelze zcela vyloučit riziko dílčího střetu. Z hlediska přítomnosti zjištěných druhů cévnatých rostlin, bezobratlých živočichů a obratlovců lze konstatovat, že se jedná pouze o naprosto běžné druhy, široce rozšířené i na člověkem silně stresovaných lokalitách v příměstském i městském prostředí, které nemají k území žádný výhradní vztah. Stavba nepřichází do kontaktu s žádnými památnými stromy či stromořadím. Zájmové území stavby se nenachází v žádném maloplošném ani velkoplošném zvláště chráněném území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Lokalita nezasahuje do žádného přírodního parku ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V zájmového území, ani v jeho okolí se nenachází žádné chráněné území systému NATURA 2000. Stavba nemůže mít vliv na žádné území systému NATURA 2000.</p> <p>Území není součástí žádného funkčního skladebního prvku územního systému ekologické stability. Vliv na biologickou rozmanitost uvedeného území projektovanou činností bude přijatelný (a to jak dočasně, tak i trvale). V prostoru vlastních plánovaných aktivit může dojít k dočasnému ovlivnění druhové diverzity ve smyslu mírné obměny zastoupení (pouze eurytopních) druhů (z důvodu vzniku dočasného „přechodně nového biotopu“ – nebo také na plochách osázených dřevinami a trávničky dle návrhu sadových úprav). V kontextu širšího zájmového území nemůže dojít k ovlivnění biologické rozmanitosti v období realizace ani následném provozu hodnoceného záměru. Dosavadní průzkumy lokality neprokázaly možný významný konflikt se zájmy ochrany přírody, které jsou chráněné podle Zákona. Biologická rozmanitost nebude významně ovlivněna. Vlivy lze komplexně označit za krátkodobé, vratné a málo významné až nevýznamné. Záměr je proto z pohledu vlivů na biologickou rozmanitost vyhodnocen jako akceptovatelný. Ministerstvo Životního prostředí jako orgán ochrany ZPF v rámci veřejného projednání uvedlo, že vymezení plochy pro tento účel lze považovat za výrazně převažující veřejný zájem nad veřejným zájmem ochrany ZPF dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona a změnu rozhodnotilo jako akceptovatelnou. Obtěžování obyvatel během výstavby je pod podrobnost SEA tj. strategickou podrobnost územního plánu.</p>		
<p>304 MHMPP098AXL4 Námitka</p>	<p>MHMPP098AXL 2992351 4</p>	<p>Nesouhlas</p>	<p>4. Nedostatečně posouzený vliv na kvalitu a kvantitu podzemních a povrchových vod (odůvodnění námitky 4. část - pozn. pořiz.)</p> <p>Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 64 uvádí: „<i>Posuzovaný koridor pro zkapacitnění dálnice D10 nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území (ZCHÚ), která jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Posuzovaná trasa dálnice D10 nezasahuje do žádné evropsky významné lokality ani do ptačí oblasti. Posuzovaná trasa dálnice D10 se nepřiblíží k žádnému památnému stromu.</i></p>	<p>Dokumentace VVURÚ byla vypracována ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v účinném znění a dle prováděcí vyhlášky ke stavebnímu zákonu č. 500/2006, v účinném znění. Posouzení vlivů změny bylo zpracováno řešitelským týmem pod dohledem autorizované osoby. Pořizovatel považuje dokumentaci VVURÚ z hlediska hydrologických poměrů za dostačující.</p> <p>Není jasné v čem shledává autor námitky vyhodnocení za nedostatečné. Jsou identifikovány limity, stav a vývoj území z hlediska hydrologických i hydrogeologických poměrů a vyhodnoceny vlivy na strategické úrovni vymezeného koridoru. V rámci VVURÚ nejsou hodnoceny konkrétní stavby, ale pouze plochy v územním plánu, vytvářející územní</p>		

Nejbližší Evropsky významná oblast je Blatov a Xaverovský háj vzdálené cca 3 km jižně od osy záměru. Vliv záměru na EVL byl vyloučen ze strany příslušného úřadu.

Posuzovanou trasou dálnice D10 není dotčen žádný registrovaný významný krajinný prvek (VKP). V blízkosti posuzované trasy záměru se nevyskytují žádná rašeliniště ani přírodní jezera a lesní celky. Posuzovaná trasa bude dále přetínat vodní tok Svémyslická svodnice, který je překonáván i stávající dálnicí a v rámci jejího zkapacitnění dojde k rozšíření propustků. Koridor pro rozšíření dálnice D10 se nedotkne žádné vodní plochy.“

Na str. 65 uvádí: „Dojde k záboru půdy cca 8,1 ha, z toho cca 6,3 ha v I. třídě ochrany. Záměr nemá nároky na zábor PUPFL. Nezasahuje ani do ochranného pásma lesa. Předmětné území je v současnosti zařazeno jednak jako orná půda a ostatní plocha. Zemědělská půda je v zájmovém území zastoupena převážně černozeměmi a hnědozeměmi, ojediněle se vyskytují kambizemě, rendziny, pararendziny a černice. Podél vodních toků se nacházejí černice. V řešeném území jsou černozemě, hnědozemě a kambizemě využívány většinou jako pole, v menší míře jako louky nebo se na nich vyskytují porosty dřevin.“

Na str. 68 uvádí: „Návrh nezasahuje do ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody. Řešené území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod CHOPAV. Koridor se nenachází v záplavovém území. V zájmovém území se nenachází významná a rozsáhlá síť vodních toků. Posuzovaná trasa dálnice D10 kříží Svémyslickou svodnici. Jedná se o menší vodní tok který je významně ovlivněn lidskou činností. Koryto toku je uměle upravené, opevněné a svahy zarostlé travou. Vlastní území řešené předkládanou ÚPD je suché a nenachází se na něm žádná vodní plocha, prameniště či mokřad a rovněž zde není žádné ochranné pásmo vodního zdroje ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Zájmové území spadá do hydrogeologický rajón 4510 Křída severně od Prahy. Podzemní voda tohoto rajónu vytváří průlinovo-puklinový kolektor vázaný na pískovce, přičemž slínovce a jílovce zde fungují jako regionální izolátor, v němž jako kolektor funguje pouze přípovrchová zóna intenzivního rozpukání. K oběhu podzemní vody dochází v průlinové-puklinovém prostředí pískovců. Dle archivních podkladů se hladina podzemní vody nachází v hloubkách okolo 10 až 20 m pod terénem. Pouze na východním a západním okraji zájmového území lze hladinu očekávat v hloubce okolo 5 až 10 m pod terénem. Rozšíření dálnice má vliv na nárůst srážkových vod oproti původnímu stavu o cca 1/3.“

Na str. 82: „Změna 3274/17 — koridor pro rozšíření dálnice D10 bude přetínat tok Svémyslické svodnice, který je překonáván i stávající dálnicí a v rámci jejího zkapacitnění dojde k rozšíření propustku. Koridor pro rozšíření dálnice D10 se nedotkne žádné vodní plochy.“

Na straně 84 uvádí: „Problém: Kvalita vody v tocích
Negativní vlivy na kvalitu vody v tocích ani potenciál plošného znečištění z průmyslové výroby nebo zemědělských zdrojů nebyly v souvislosti s předkládanou změnou územního plánu zjištěny.“

Na str. 103 uvádí: „Posuzovaná trasa bude dále přetínat vodní tok Svémyslická svodnice, jako VKP ze zákona, který je překonáván i stávající dálnicí a v rámci jejího zkapacitnění dojde k rozšíření propustků. Koridor pro rozšíření dálnice D10 se nedotkne žádné vodní plochy.“

Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA neobsahuje žádný hydrogeologický posudek. Není tedy zřejmý vliv záměru na kvalitu i kvantitu především podzemních vod, ale i vod povrchových.

5. Zábor ZPF (odůvodnění námítky 5. část - pozn. pořiz.)

Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 83 uvádí: „V rámci změny Z3274/17 dojde k záboru půdy cca 8,1 ha, z toho cca 6,3 ha v I. třídě ochrany. Změna Z3421/24 předpokládá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF), druhu pozemku orná půda, třídy ochrany I. o ploše 10 693 m² pro zastavitelnou plochu čistě obytnou s kódem míry využití území B /OB-B/ a pro nezastavitelnou plochu zeleně /ZMK/.“

Bonitně nejceněnější zemědělská půda spadá do I. třídy. S ohledem na tyto zásady zákon výslovně zavádí možnost odejmout z fondů půdu I. a II. třídy pouze v případě, že je takové počínání ve výrazně převažujícím veřejném zájmu, který převažuje nad zájmem ochrany ZPF. Půdu I. třídy lze odjímat pouze výjimečně, převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.

Rozšíření dálnice rozhodně nesouvisí se záměry souvisejícími s obnovou ekologické stability krajiny a tato dálnice nemá zásadní význam. Upozorňujeme na to, že zdůvodnění rozšíření dálnice je nepřesvědčivé, průmyslový areál není kam rozšířit, a důrazně žádáme, aby byl vliv zkapacitnění dálnice D10 v předmětném úseku na životní prostředí a zdraví obyvatel hodnocen z hlediska své významnosti. Ta musí být následně porovnána se závažností negativních vlivů Záměru. Přínosy Záměru musí být konkrétně doloženy.

předpoklady pro umístění záměrů bez konkrétní technické specifikace, jedná se o vyhodnocení na úrovni koncepce. V navazujících řízeních bude provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí na úrovni záměru tj. EIA v podrobnosti technického řešení vlastní stavby se znalostí rozsahu, způsobu založení, systému odvodnění, kapacit atd..

304 MHMPP098AXL4 Námítka MHMPP098AXL 2992352 Nesouhlas

4

V dokumentaci VVURÚ byl návrh změny na základě zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných posouzen jako akceptovatelný za podmínky udělení souhlasu se zábořem ZPF orgánem ochrany ZPF. Ministerstvo životního prostředí jako orgán ochrany ZPF v rámci projednání návrhu změny uvedlo: "Jedná se o druh veřejné infrastruktury ve smyslu § 2 odst. 1 písm. k) stavebního zákona, jejíž zkapacitnění je návrhem změny konkretizováno za účelem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji v území dle § 18 odst. 2 stavebního zákona." Vymezení plochy pro tento účel lze považovat za výrazně převažující veřejný zájem nad veřejným zájmem ochrany ZPF dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona."

Záměr je liniovou stavbou nadmístního významu, proto je zde možné identifikovat převažující veřejný zájem záboru ZPF nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Pozitivním přínosem je zkapacitnění stávající přetížené dálnice a vybudování protihlukových opatření, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu po řešené komunikaci a souvisejících dopravních stavbách. Jedná se o mírně pozitivní vlivy s pozitivním spolupůsobením ostatních dopravních opatření a staveb v území. Za nejvýznamnější pozitivní vlivy záměru pak lze označit odvedení části dopravy ze stávající komunikační sítě, procházející obytnou zástavbou, se souvisejícími efekty ve smyslu snížení akustické zátěže, znečištění ovzduší, a s tím spojených vlivů na zdraví, snížení dopravní nehodovosti (zejména střetů s ostatními účastníky provozu na komunikacích) a zlepšení migrační propustnosti území. Další pozitivní vlivy pak vyplývají ze skutečnosti, že stavební zásah do dálnice D10 umožňuje zlepšit další její aspekty, které by jinak zůstaly beze změny – rozšířit a doplnit vegetační doprovod dálnice, zlepšit stav odvodňovacích objektů.

Co se týká vzájemného působení uvedených vlivů (tzn. synergické efekty), toto je relevantní zejména v případě vlivů na obyvatele (např. společné působení různých látek, případně znečištění ovzduší a hluku). Z provedeného hodnocení vyplynulo, že závěr hodnocení vlivů na zdraví obyvatel, podle něhož záměr nepředstavuje nárůst zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace a celkově dojde ke snížení zdravotního rizika, je platný i při uvažování kumulativních a synergických vlivů. Zkapacitnění dálnice D10 má význam ze

304	MHMPP098AXL4	Námítka	MHMPP098AXL4	2992354	Nesouhlas	<p>6. Překročení limitů benzo(a)pyrenu (odůvodnění námítky 6. část - pozn. pořiz.)</p> <p>Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 71 uvádí: „Dle map pětiletých průměrů pozadové imisní zátěže (2015-2019) nedochází v pětiletém průměru v území, jímž je vedena posuzovaná dálnice k překračování imisních limitů sledovaných látek, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Na většině zájmového území je překročen limit podprůměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (viz §12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.), imisní limit je překročen nejvýše o 10 %, a to v prostoru Horních Počernic. (zdroj: ČHMÚ Praha — www.ozko.cz). Zákon č. 201/2012 Sb. Zákon o ochraně ovzduší říká v § 1 odst. (1) Ochranou ovzduší se rozumí předcházení znečišťování ovzduší a snižování úrovně znečišťování tak, aby byla omezena rizika pro lidské zdraví způsobená znečištěním ovzduší, snížení zátěže životního prostředí látkami vnášenými do ovzduší a poškozujícími ekosystémy a vytvoření předpokladů pro regeneraci složek životního prostředí postižených v důsledku znečištění ovzduší.</p>
304	MHMPP098AXL4	Námítka	MHMPP098AXL4	2992355	Nesouhlas	<p>7. Věcně nesprávné hodnocení v oznámení záměru (odůvodnění námítky 7. část - pozn. pořiz.)</p> <p>Oznámení nepřináší konkrétní důkazy o pozitivních vlivech Záměru. „Realizace záměru neovlivní současnou imisní situaci, změny koncentrací v okrajových částech zástavby Horních Počernic, Satalic, Radonic a Jenštejna jsou nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelné (...) Pro obyvatele nejbližšího domu Bystrá 2 508, Praha 20 může realizace záměru vést k mírnému navýšení expozice hluku“ (str. 71 Oznámení).</p>
304	MHMPP098AXL4	Námítka	MHMPP098AXL4	2992356	Nesouhlas	<p>8. Akustická a rozptylová studie - obecný úvod (odůvodnění námítky 8. část - pozn. pořiz.)</p> <p>Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí vykazuje zásadní nedostatky, jak v akustické studii, tak v rozptylové studii, které byly podkladem, a nelze tedy z těchto závěrů vycházet. Provedení akustické studie je nedostatečné a rozptylová studie vykazuje aspekty netransparentnosti a nedostatečnou diskuzi výsledků (podrobněji viz dále). Příloha č. 1): Připomínky k oznámení záměru „D10 MÚK Satalice Zkapacitnění na 6-ti- pruh“ dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění MUK Radonice: Příloha č: 2) VYHODNOCENÍ VLVIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO SOUBOR ZMĚN ÚP HL. M.-PRAHY VLN 17 A 24 - ZKRÁCENĚ“ Příloha č. 3) Námítky k PZKO</p>
304	MHMPP098AXL4	Námítka	MHMPP098AXL4	2992358	Nesouhlas	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii (odůvodnění námítky 9. část - pozn. pořiz.)</p> <p>Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 76 uvádí: „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2018 v denní době pohybují pro LAeq,16 h v rozmezí 55,3-61,6 dB a v noční době se pohybují pro LAeq, 8 h v rozmezí 48,0-53,3 dB.“</p> <p>Z této informace je zřejmé, že v okolí D10 je překračován limit pro denní i noční</p>

socioekonomického hlediska. Po dokončení se zvýší bezpečnost a plynulost dopravy a zároveň se odlehčí doprava na komunikacích nižších tříd. Kvalitní dopravní napojení v oblasti širšího okolí hodnocené komunikace též zvýší možnosti ekonomického rozvoje. Zkapacitnění hodnoceného úseku D10 odvede část automobilové dopravy z komunikací nižších tříd a městských ulic na dálnici D10, která je vedena mimo bezprostřední kontakt s obytnou zástavbou, bez možnosti přístupu chodců a cyklistů a bez úrovnových křižovatek. Tím se výrazně sníží riziko zranění osob. Případným zkapacitněním D10 se odstraní provozní problémy vznikající vysokým dopravním zatížením na předmětném úseku pozemní komunikace, zvýší se bezpečnost provozu, a odstraní se riziko vzniku dopravních kongescí, které při vyčerpané kapacitě komunikace hrozí.

VVURU k tomu konstatuje, že změna 3274/17 spočívající ve vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění stávající dopravní infrastruktury a odstranění dopravních závad, a tím díky zmírnění kongescí spolu s výsadbou doprovodné zeleně podél dopravních koridorů má potenciál zlepšit imisní charakteristiky území v bezprostředním okolí řešených ploch. Nicméně úroveň benzo(a)pyrenu ovlivňují především malá topeniště, která s řešením posuzovaných změn územního plánu nesouvisí. Zkapacitnění dálnice a zlepšení plynulosti dopravy je samo o sobě opatřením pro zlepšení kvality ovzduší - zlepšení plynulosti dopravního proudu snižuje emise do ovzduší.

Není jasné v čem je spatřována věcná nesprávnost hodnocení v oznámení záměru. V rámci oznámení na úrovni EIA byla zpracována rozptylová i akustická studie, ze kterých zpracovatel VVURU čerpal, které prokázaly, že realizací záměru nedojde k významnému zhoršení kvality ovzduší. Jak ostatně konstatovala i Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, jako orgán ochrany veřejného zdraví, která k předloženým studiím neměla žádné námítky a ve svém vyjádření k oznámení záměru konstatovala, že záměr neovlivní současnou imisní situaci, změny koncentrací v okrajových částech zástavby Horních Počernic, Satalic, Radonic a Jenštejna jsou nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelné.

Z pohledu hluku KHS uvádí, že byla předložen akustická studie, přičemž z výsledků vyplývá, že v bodě 1 dojde k navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. Ve výpočtovém bode 2 dochází naopak k poklesu vypočtené hladiny hluku o 1,3 dB ve dne i v noci. Zároveň bylo přikročeno k návrhu individuálních protihlukových opatření na fasádě zasaženého objektu, jejichž realizace zajistí výměnu vzduchu v pobytových místnostech jiným způsobem než přímým větráním na zasažené fasádě. Z výsledků rozptylové studie je dle KHS patrné, že v důsledku zlepšení plynulosti lze po realizaci záměru očekávat snížení imisních příspěvků dopravy v řešeném úseku dálnice. V úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice je dálnice D10 vedená mimo souvislou obytnou zástavbu nejbližších obcí. Zákon pro tento záměr nevyžaduje kompenzační opatření podle § 11 zákona o ochraně ovzduší. Rovněž Hygienická stanice Hlavního města Prahy nevznesla vůči předloženým studiím námítky. Hygienická stanice hl. m Prahy ve svém vyjádření uvádí, že v rámci řešeného území není dle předloženého oznámení předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví v rámci území hlavního města Prahy. Součástí oznámení jsou mimo jiné i akustická studie, modelové hodnocení kvality ovzduší a hodnocení vlivů na veřejné zdraví. Uvedené dokumenty závěrem konstatují, že z hlediska dopadů vlivu na lidské zdraví jsou změny na dotčenou populaci vlivem záměru nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik lze konstatovat, že vlivem navrhovaného záměru nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví při provozu záměru. Účinky vibrací, zápachu či radioaktivního a elektromagnetického záření nebudou při výstavbě ani provozu záměru představovat riziko pro životní prostředí, potažmo veřejné zdraví. Hygienická stanice hl. m. Prahy se vyjádřila i v rámci veřejného projednání a uvedla, že z pohledu místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví je návrh změny akceptovatelný.

Není jasné jaké nedostatky má připomínkující na mysli. Akustická i rozptylová studie mají standardní parametry odpovídající jejich účelu, tedy změně ÚP. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření. Vlivem zprovoznění záměru tedy nedojde k překročení hygienických limitů.

Hygienické limity se vždy vztahují k chráněným prostorům, z uvedeného je zřejmá jen výše akustického tlaku, nikoliv že jsou překračovány limity. V rámci SEA se jedná o strategické posouzení, které pracuje s koncepční úrovní územního plánu a rámcem, který je územním plánem dáván pro realizaci záměrů dle přílohy 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, tedy nikoliv konkrétními záměry a jako takové je vyhodnocení třeba chápat. Ve zde posuzované změně územního plánu je dáván rámec pro zkapacitnění a zlepšení dopravní prostupnosti dnes již nevyhovujících dopravních staveb. Což je z pohledu SEA strategický výrok, který má potenciál zlepšit identifikované problémy životního prostředí v dotčeném území (mimo jiné kongesce na stávající dálnici zhoršující hlukovou a imisní zátěž), zároveň je u

304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL 4	2992368	Nesouhlas	<p><i>zprovoznění záměru tedy nedojde k překročení hygienických limitů.</i>" Zpracovatel se odvolává na hlukovou studii z roku 2019, kde je však zcela chybně přistoupeno k nehodnotitelné změně. Naopak vlivem záměru zde dochází k situaci, že do území s již překročenými hlukovými limity je umístován takový záměr, který úroveň akustického tlaku ještě zvýší! Je zde diskutována problematika hluku ve smyslu, že závisí na navržených protihlukových opatřeních. Však hluková studie z roku 2019, PUDIS žádná protihluková opatření nenavrhuje.</p> <p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námitky 12. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 107 uvádí: „Z dostupných podkladů v rámci posouzení vlivů záměru zkapacitnění D10, na životní prostředí vyplývá, že v řešeném území je nutně očekávat zvýšenou hladinu hluku z dopravy, a to zejména v noční době. V okolí D10 se nenachází žádný chráněný objekt. Nejbližší objekty se nachází u ul. Bystrá, které jsou ve stávajícím stavu nadlimitně zasaženy hlukem z dopravy na této komunikaci a D10, které vzájemně spolupůsobí. Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impaktem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření." Zmiňovaná protihluková opatření však nejsou nikde navržena. Požadujeme jejich doložení.</p>	<p>Požadavku nelze vyhovět. Konkrétní návrh protihlukových opatření bude věcí navazujících řízení. Na úrovni VVURÚ nejsou navrhována protihluková opatření. Minimalizačním opatřením obsaženým v posuzovaném územním plánu je právě vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice. Z hlediska dalších minimalizačních opatření SEA konstatuje následující: Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu. Na úrovni záměru v rámci EIA ve svém vyjádření k oznámení záměru KHS SČK Z pohledu hluku uvádí, že byla předložena akustická studie, přičemž z výsledků vyplývá, že v bodě 1 dojde k navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. Ve výpočtovém bodě 2 dochází naopak k poklesu vypočtené hladiny hluku o 1,3 dB ve dne i v noci. Zároveň bylo překročeno k návrhu individuálních protihlukových opatření na fasádě zasaženého objektu, jejichž realizace zajistí výměnu vzduchu v pobytových místnostech jiným způsobem než přímým větráním na zasažené fasádě. Hlukové limity je třeba vztáhnout k hlukově chráněným objektům. Na úrovni SEA nejsou hodnoceny konkrétní příspěvky staveb pouze strategická rozhodnutí dávající územní předpoklady pro nějakou výstavbu. Uvedená akustická studie je pouze podkladem pro hodnocení avšak mimo podrobnost územního plánu.</p>
304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL 4	2992369	Nesouhlas	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námitky 13. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 112 uvádí: "V souvislosti s ochranou veřejného zdraví upozorňujeme rovněž na rozsudek NSS ze dne 31. ledna 2012, č. j. 1 As 135/2011 - 246, z něhož vyplývá, že „do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřítíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupně a významné přítěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území." Městský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 23. července 2014, č. j. 11 A 109/2013 - 62 šel dokonce ještě dále, když uvedl (zvýrazněno Nejvyšším správním soudem): „Stavební úřad je povinen vyhodnotit vlivy Stavby ve svém souhrnu zejména v situaci, kdy ze stanovisek dotčených orgánů plyne, že zjištěné hodnoty, pokud jde o účinky samotné stavby jako takové, sice jednotlivě nevykazují nadlimitní či nepřípustné hodnoty, ale stavbu je navrhováno umístit do území, které je již za stávajícího stavu nadlimitně zatíženo, nebo se zjištěné hodnoty přípustné maximální limitní zátěží blíží.“ Podobně se vyjádřil i Nejvyšší správní soud, a to již v rozsudku ze dne 2. února 2006, č. j. 2 As 44/2005 - 116: „Z hlediska posuzování pohody bydlení může být relevantní, pokud limitní hodnoty jsou sice dodrženy, ovšem naměřené hodnoty hluku se pohybují u horních hranic přípustného rozmezí." Citovaná judikatura tedy ukládá stavebnímu úřadu důkladně zvážit, zda vůbec bude možno umístit do území silně zatíženého hlukem novou stavbu, pokud je navržena stavba sama zdrojem dalšího hluku.“ Citovaná judikatura tedy ukládá stavebnímu úřadů, důkladně zvážit, zda vůbec bude možno umístit do území silně zatíženého hlukem novou stavbu, pokud je navržena stavba sama zdrojem dalšího hluku. Záměr dle hlukové studie okolo D10 hluk zvýší (byť nepatrně, ale zvýší, a to již nad hygienický limit, tj. je prohlubován protiprávní stav). V rámci hlukové studie je tato situace bagatelizována nesprávným konstatováním o nehodnotitelné změně. Navržená protihluková opatření ve studii PUDIS z roku 2019 nejsou. Není tedy zřejmé na základě čeho je rozhodováno, že záměr je po akustické stránce v pořádku.</p>	<p>Námitka se týká úrovně EIA, tedy jiné strategické úrovně, vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice, které je předmětem SEA nic neříká o konkrétních příspěvcích konkrétní stavby, to je třeba řešit v navazujících řízeních.</p>
304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL 4	2992370	Nesouhlas	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námitky 14. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 113 uvádí: „Z dostupných podkladů lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné, s výhradou umístění hlukově chráněných prostor směřujících do ulice Radlická v případě změny Z 3418/24. Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z 3273/17, Z 3274/17, Z 3423/24 a Z 3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z 3426/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města. Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA, i opatření obsažená ve vlastním územním plánu (podmínky využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě staveb umístovaných v řešených plochách (protihluková opatření, bariérová zástavba, orientace objektů vůči převažujícím zdrojům hluku, opatření na budovách). V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umísťovat takové záměry, které úroveň akustického, tlaku ještě zvýší.“</p>	<p>Konkrétní návrh protihlukových opatření bude věcí navazujících řízení. Na úrovni VVURÚ nejsou navrhována protihluková opatření. Minimalizačním opatřením obsaženým v posuzovaném územním plánu je právě vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice. Z hlediska dalších minimalizačních opatření SEA konstatuje následující: Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu. Na úrovni záměru v rámci EIA ve svém vyjádření k oznámení záměru KHS SČK Z pohledu hluku uvádí, že byla předložena akustická studie, přičemž z výsledků vyplývá, že v bodě 1 dojde k navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. Ve výpočtovém bodě 2 dochází naopak k poklesu vypočtené hladiny hluku o 1,3 dB ve dne i v noci. Zároveň bylo překročeno k návrhu individuálních protihlukových opatření na fasádě zasaženého objektu, jejichž realizace zajistí výměnu vzduchu v pobytových místnostech jiným způsobem než přímým větráním na zasažené fasádě. Hlukové limity je třeba vztáhnout k hlukově chráněným objektům. Na úrovni SEA nejsou hodnoceny konkrétní příspěvky staveb pouze strategická rozhodnutí dávající územní předpoklady pro nějakou výstavbu. Uvedená akustická studie je pouze podkladem pro hodnocení avšak mimo podrobnost územního plánu.</p>

Z vyhodnocení vlivů není zřejmé řešení funkčních bariér ani vymezení ploch. Tyto informace nelze přebírat z neúplné hlukové studie PUDIS z roku 2019.

Vyhodnocení vlivů návrhu územního planu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 115 uvádí: "*Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impaktem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření "*Zmiňovaná protihluková opatření však nejsou nikde navržena. Požadujeme jejich doložení.

304 MHMPP098AXL4 Námitka MHMPP098AXL 2992371 4 Nesouhlas

9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování
(odůvodnění námitky 15. část - pozn. pořiz.)
Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 117 uvádí: "*Oblast kumulací - bezprostřední okolí D10 a navazujících komunikací. Kumulaci vlivů z pohledu znečištění ovzduší a zvýšené akustické zátěže lze očekávat v souvislosti s další výstavbou dopravních staveb a průmyslových areálů v širším okolí řešeného území, které způsobí nárůst dopravy na hodnoceném úseku D10. V dlouhodobém výhledu přichází v úvahu kumulace s dalším rozšiřování D10 na 6-tí pruh až do Brandýsa nad Labem. Tato kumulace bude automaticky posouzena v rámci EIA pro toto výhledové rozšíření"*
V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice - MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počernicích. Ta by se měla v budoucnu ještě rozšířit a z toho se dá předvídat, že intenzita dopravy se bude zvyšovat a s ní i případné negativní vlivy spojené s nárůstem hluku a škodlivin v ovzduší. Tudíž je za účelem zvýšení propustnosti této dopravní stavby potřeba dálnic D10 v úseku MÚK Satalice - MÚK Radonice rozšířit a zároveň zkapacitnit MÚK Radonice, a to s ohledem na stávající zástavbu."

Námitka se týká úrovně EIA, tedy jiné strategické úrovně. Vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice, které je předmětem SEA nic neříká o konkrétních příspěvcích konkrétní stavby, to je třeba řešit v navazujících řízeních.

304 MHMPP098AXL4 Námitka MHMPP098AXL 2992379 4 Nesouhlas

Objevují se kolony, a navíc má být v území provedeno rozšíření, tj. další doprava. Další doprava znamená vyšší hluk. Tj. dokument připouští de facto zvýšení hlukové zátěže, přestože se jedná o území nadlimitně zatížené, což i dle předloženého dokumentu není možné a tento rozpor by vhodnými protihlukovými opatřeními měl být řešen.

9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování
(odůvodnění námitky 16. část - pozn. pořiz.)
Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 120 uvádí: "*Hluk Případně umístované hlukově chráněné objekty prověří pomocí hlukové studie prokazující dodržení hygienických limitů a akceptovatelnost z hlediska veřejného zdraví*
Opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví
Doložit v EIA dalšího stupně projektové dokumentace efektivitu snížení expozici hluku, s ohledem na urbanistické řešení."
Předložené VVURÚ tak nedostatečně hodnotí vlivy na lidské zdraví. Záměr je umístován do nadlimitně zatíženého území a dále hlukovou zátěž zvýší. V závazných podmínkách schváleni by tak mělo být jasně řečeno, že nelze hluk zvýšit v zatíženém území a je nutné udělat příslušnou studii hodnotící protihluková opatření i vlivem očekávané vyšší dopravy např. v rámci rozšiřování průmyslové zóny, viz výše.

Část námitky se týká úrovně EIA, tedy jiné strategické úrovně než je SEA a není předmětem projednání.
V rámci oznámení na úrovni EIA byla zpracována rozptylová i akustická studie, ze kterých zpracovatel VVURU čerpal, které prokázaly, že realizaci záměru nedojde k významnému zhoršení kvality ovzduší. Jak ostatně konstatovala i Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, jako orgán ochrany veřejného zdraví, která k předloženým studiím neměla žádné námitky a ve svém vyjádření k oznámení záměru konstatovala, že záměr neovlivní současnou imisní situaci, změny koncentrací v okrajových částech zástavby Horních Počernic, Satalic, Radonic a Jenštejna jsou nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelné.
Z pohledu hluku KHS uvádí, že byla předložen akustická studie, přičemž z výsledků vyplývá, že v bodě 1 dojde k navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. Ve výpočtovém bodě 2 dochází naopak k poklesu vypočtené hladiny hluku o 1,3 dB ve dne i v noci. Zároveň bylo přikročeno k návrhu individuálních protihlukových opatření na fasádě zasaženého objektu, jejichž realizace zajistí výměnu vzduchu v obytných místnostech jiným způsobem než přímým větráním na zasažené fasádě. Z výsledků rozptylové studie je dle KHS patrné, že v důsledku zlepšení plynulosti lze po realizaci záměru očekávat snížení imisních příspěvků dopravy v řešeném úseku dálnice. V úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice je dálnice D10 vedená mimo souvislou obytnou zástavbu nejbližších obcí. Zákon pro tento záměr nevyžaduje kompenzační opatření podle § 11 zákona o ochraně ovzduší. Rovněž Hygienická stanice Hlavního města Prahy nevznesla vůči předloženým studiím námitky. Hygienická stanice hl. m Prahy ve svém vyjádření uvádí, že v rámci řešeného území není dle předloženého oznámení předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví v rámci území hlavního města Prahy. Součástí oznámení jsou mimo jiné i akustická studie, modelové hodnocení kvality ovzduší a hodnocení vlivů na veřejné zdraví. Uvedené dokumenty závěrem konstatují, že z hlediska dopadů vlivu na lidské zdraví jsou změny na dotčenou populaci vlivem záměru nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik lze konstatovat, že vlivem navrhovaného záměru nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví při provozu záměru. Účinky vibrací, zápachu či radioaktivního a elektromagnetického záření nebudou při výstavbě ani provozu záměru představovat riziko pro životní prostředí, potažmo veřejné zdraví.
námitka k záboru ZPF - viz ID:2992352

304 MHMPP098AXL4 Námitka MHMPP098AXL 2992380 4 Nesouhlas

9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování
(odůvodnění námitky 17. část - pozn. pořiz.)
Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní - prostředí dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 134 uvádí: "*Konkrétní příspěvky k hlukové zátěži lze posoudit až se znalostí konkrétních technických*

Požadavku nelze vyhovět. Námitka se týká úrovně EIA, tedy jiné strategické úrovně než je SEA. Vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice, které je předmětem SEA nic neříká o konkrétních příspěvcích konkrétní stavby, to je třeba řešit v navazujících řízeních.

					<p>parametrů umístovaných záměrů. Z dostupných podkladů lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné, s výhradou umístění hlukově chráněných prostor směřujících do ulice Radlická v případě změny Z3418/24. Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z 3273/17, Z 3274/17, Z 3423/24 a Z 3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z 3426/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města.</p> <p>Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA i opatření obsažená ve vlastním územním plánu (podmínky využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě, staveb umístovaných v řešených plochách (protihluková opatření, bariérová zástavba, orientace objektů vůči převažujícím zdrojům hluku, opatření na budovách). V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umisťovat takové záměry, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší."</p> <p>Konkrétní hluková zátěž není známa, měla by však v nadlimitně zatíženém území blíže a lépe specifikována, včetně protihlukových opatření. Požadujeme do podkladů doplnit.</p>	
304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL4	2992381	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námitky 18. část - pozn. pořiz.)</p> <p>Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 166 uvádí: „V této souvislosti byly navrženy podmínky pro zastavování ploch, naopak změny 3273/17 a 3274/17 přispějí ke snížení hlukové zátěže podél významných dopravních tahů). Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z 3273/17, Z 3274/17, Z 3423/24 a Z 3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z 3426/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města."</p> <p>Podmínky pro zastavování ploch nejsou u změny Z 3274/17 specifikovány. Požadujeme jejich doplnění. Samotné tvrzení o snížení hlukové zátěže podél významných dopravních tahů je nejen v rozporu se samotným posuzovaným záměrem, ale i s výše citovanými částmi jeho hodnocení.</p>	<p>Námitka se týká úrovně EIA, tedy jiné strategické úrovně než je SEA, vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice, které je předmětem SEA nic neříká o konkrétních příspěvcích konkrétní stavby to je třeba řešit v navazujících řízeních. SEA netvrdí, že dojde ke snížení, ale že posuzovaná změna může přispět ke snížení, spolu s dalšími opatřeními jako je třeba rozvoj elektromobility apod. Konkrétní návrh protihlukových opatření bude věcí navazujících řízení. Na úrovni VVURŮ nejsou navrhována protihluková opatření. Podmínky zastavování ploch vyplývají z regulativů územního plánu. Minimalizačním opatřením obsaženým v posuzovaném územním plánu je právě vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice. Z hlediska dalších minimalizačních opatření SEA konstatuje následující: Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu.</p>
304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL4	2992382	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námitky 19. část - pozn. pořiz.)</p> <p>Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 169 uvádí: „V případě uplatnění podmínek a doporučení, jež vyplynula z Vyhodnocení vlivů návrhu posuzovaných změn územního plánu na udržitelný rozvoj území, tak lze konstatovat, že předkládaná změna územního plánu při vhodném způsobu realizace neznamená žádné významné negativní vlivy na udržitelný rozvoj území.“</p> <p>Lze souhlasit za předpokladu, že budou vhodná opatření na snížení hluku realizována. V rámci dokumentu žádné kroky představeny nejsou.</p>	<p>Minimalizačním opatřením obsaženým v posuzovaném územním plánu je právě vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice. Z hlediska dalších minimalizačních opatření SEA konstatuje následující: Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu. Opatření na úrovni stavby je tak třeba uplatnit v navazujících řízeních a v rámci probíhající EIA.</p>
304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL4	2992383	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námitky 20. část - pozn. pořiz.)</p> <p>Dokument „Přílohy_VVURU změny Praha 17+24_karty změny“ na str. 20 uvádí: „Dojde k úpravě MÚK Radonice (úprava větví výstavba nové okružní křižovatky včetně vybudování nových bypassů u stávající okružní křižovatky). Součástí rozšíření je výstavba dvou mostů jako náhrada za stávající, odpovídající novému šířkovému uspořádání“</p> <p>Požadujeme doplnit tyto úpravy i do hlukové studie, ve které nejsou v aktuální podobě zohledněny.</p>	<p>Požadavku nelze vyhovět, není předmětem SEA. Změna územního plánu vytváří prostorové korekce pro tyto úpravy na úrovni ÚP a to je posouzeno. Vlastní řešení stavby je v rámci SEA zmíněno pouze jako souvislost, nikoliv předmět posouzení.</p>
304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL4	2992384	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námitky 21. část - pozn. pořiz.)</p> <p>Dokument „Přílohy_VVURU změny Praha 17+24_karty změny“ na str. 23 uvádí: „ Hluk: Dominantní vliv na akustickou situaci v zájmové lokalitě má provoz na stávající dálnici D10. Pro území Prahy jsou na geoportálu Atlas životního prostředí Praha k dispozici hlukové mapy vlivu dopravní sítě, stav 2016, pro denní a noční dobu. Hlukové mapy, prezentované v atlasu životního prostředí Prahy, uvádějí pro území v okolí dálnice následující hladiny hluku: denní doba - V místě vlastní dálnice 75 — 85 dB, v úrovni nejbližší zástavby 60 - 65 dB, noční doba - v místě vlastní dálnice 70 - 80 dB, v úrovni nejbližší zástavby Prahy 50- 55 dB. V rámci strategického mapování byla pro území aglomerace Prahy zpracována „Strategická hluková mapa aglomerace Praha 2017“ (Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, zadavatel Ministerstvo zdravotnictví). Strategická hluková mapa byla vypracována z liniových dopravních zdrojů (silniční, tramvajová a železniční doprava), z Letiště Václava Havla Praha a stacionárních zdrojů. Níže uvádíme data pro aglomeraci Praha 2017, a to pro všechny zdroje. Dle Strategického hlukového mapování (SHM) 2017 pro Aglomeraci Praha je lokalita zatížena hlukem ze stávajícího provozu po dálnici. V těsné blízkosti této komunikace je hlukový ukazatel pro celodenní působení L_{dvn} pásnu 60-65 dB a L_n (pro noc) 55-60 dB. Ve vzdálenějších plochách lokality jsou pak hlukové ukazatele v pásnu L_{dvn} 55-60 dB a L_n 50- 55 dB. Dle hlukové studie doložené k oznámení záměru „Zkapacitnění D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice“ se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2018 v denní době pohybují pro L_{Aeq}, 16 h v rozmezí 55,3 - 61,6 dB a v noční době se pohybují pro L_{Aeq}, 8 h v rozmezí 48,0 - 53,3 dB. V blízkosti současné dálnice D10 je překračován hygienický limit v noční době L_{Aeq}, 8 h = 50 dB v ulici Bystrá v Horních Počernicích. Z dostupných podkladů v rámci posouzení vlivů záměru</p>	<p>Akustická studie v rámci SEA nebyla zpracována, zpracovatel čerpal z akustické studie zpracované jako podklad v rámci EIA, což zákon připouští. Závěry je však vždy třeba činit na příslušné strategické úrovni tj. na úrovni územního plánu. K namítané akustické studii neměla KHS Středočeského kraje ani Hygienická stanice hl. m. Prahy námitky. Netýká se však změny územního plánu jako strategického rozhodnutí, ale konkrétní stavby, která však není předmětem SEA.</p>

304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL 4	2992387	Nesouhlas	<p>zkapacitnění D10, na životní prostředí vyplývá, že v řešeném území je nutné očekávat zvýšenou hladinu hluku z dopravy a to zejména v noční době V okolí D10 se nenachází žádný chráněný objekt. Nejbližší objekty se nachází u ul. Bystrá, které jsou nadlimitně zasaženy hlukem z dopravy na této komunikaci a D10 a vzájemně spolupůsobí."</p> <p>Zvýšený hluk je připuštěn. Otázkou je vztah právě k obytné zástavbě - ten však v rámci studie PUDIS z roku 2019 nebyl řádně zdokumentován. Ve studii byly hodnoceny pouze 2 výpočtové body.</p> <p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námitky 22. část - pozn. pořiz.) Dokument „Přílohy_VVURU změny Praha 17+24_karty změny“ na str. 27 uvádí: „Kumulaci vlivů z pohledu znečištění ovzduší a zvýšené akustické zátěže lze očekávat v souvislosti s další výstavbou dopravních staveb a průmyslových areálů v širším okolí řešeného území, které způsobí nárůst dopravy na hodnoceném úseku D10. Aby bylo hodnocení dopadů stavby ve výše uvedených složkách provedeno na straně bezpečnosti, byl v rámci EIA hodnocen stav za zprovoznění D10 spolu s D0 520 již v roce 2030 i přesto, že je zřejmé, že posuzovaná stavba předejde výstavbu D0 520. V dlouhodobém výhledu přichází v úvahu kumulace s dalším rozšiřování D10 na 6-ti pruh až do Brandýsa nad Labem. Tato kumulace bude automaticky posouzena v rámci EIA pro toto výhledové rozšíření. V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice - MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počernicích. Ta by se měla v budoucnu ještě rozšířit a z toho se dá předvídat, že intenzita dopravy se bude zvyšovat a s ní i případné negativní vlivy spojené s nárůstem hluku a škodlivin v ovzduší Tudiž je za účelem zvýšení propustnosti této dopravní stavby potřeba dálnici D10 v úseku MÚK - Satalice MÚK Radonice rozšířit a zároveň zkapacitnit MÚK Radonice, a to s ohledem na stávající zástavbu.“ Z výše uvedeného není zřejmé, zda je v rámci rozšiřování počítáno s uvedeným nárůstem dopravy a zda je s tím počítáno i v rámci hodnocení protihlukových opatření. Požadujeme proto doplnit.</p>	Konkrétní návrh protihlukových opatření bude věcí navazujících řízení. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu. V rámci SEA nelze konkretizovat protihlukovou ochranu, zde se konstatuje pouze její nutnost, bude věcí navazujících řízení.
304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL 4	2992388	Nesouhlas	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námitky 23. část - pozn. pořiz.) Dokument „Přílohy_VVURU změny Praha 17+24_karty změny“ na str. 28. uvádí: „Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustické studie zpracovaných v rámci oznámení EIA (kód záměru v informačním systému EIA OVS1227) pro stávající stav a pro stav v roce 2030 bez realizace záměru a s realizací záměru a stav ve výhledovém roce 2050 s realizací záměru, a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v zájmovém území. Pro obyvatele nejbližšího domu Bystrá 2508, Praha 20 může realizace záměru vést k mírnému navýšení expozice hluku, ale toto navýšení nebude mít za následek zvýšení počtu obyvatel rušených hlukem z dopravy ve spánku. Vzhledem k nejistotám výchozích podkladů a použitých vztahů expozice a účinku nejde o exaktní výpočet, ale spíše jen o orientační odhad a s ohledem i na všechny uvedené nejistoty je možné konstatovat, že realizace záměru nezvýší riziko nepříznivých účinků hluku. Změna bude i v této lokalitě zanedbatelná. Vliv záměru na akustickou situaci v řešeném území byl v hlukové studii zpracované jako podklad pro oznámení EIA hodnocen pro rok 2018, pro dobu zprovoznění v roce 2030 a ve výhledu roku 2050, a dále v porovnání stavu s a bez záměru v roce 2030. Z výpočtů vyplývá, že realizací záměru dojde u nejbližší obytné zástavby k nehodnotitelnému navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. I přesto, že v bodě jedna dochází k navýšení hladiny hluku o max. 0,9 dB (nehodnotitelná změna výpočtů), tak bylo překročeno k návrhů protihlukové ochrany. Jejich realizací dojde ke splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.“ I v rámci hodnocení rizik bylo uvedeno, že dojde v nadlimitně zatíženém území k dalšímu zvýšení hluku (nepřípustné). Konstatování o nehodnotitelné změně hluku převzato z hlukové studie PUDIS z roku 2019 je opět nepřipustné, jelikož není možné provádět takové hodnocení k limitu (viz námitky výše k hlukové studii).</p>	Jedná se o námitku k akustické studii zpracované v rámci EIA, která není předmětem projednání. Akustická studie v rámci SEA nebyla zpracována, zpracovatel čerpal z akustické studie zpracované jako podklad v rámci EIA, což zákon připouští, závěry je však vždy třeba činit na příslušné strategické úrovni tj. na úrovni územního plánu. K namítané akustické studii neměla KHS Středočeského kraje ani Hygienická stanice Prahy námitky. Netýká se však změny územního plánu jako strategického rozhodnutí, ale konkrétní stavby, která není předmětem SEA.
304	MHMPP098AXL4	Námitka	MHMPP098AXL 4	2992389	Nesouhlas	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námitky 24. část - pozn. pořiz.) Dokument „Přílohy_VVURU změny Praha 17+24_karty změny“ na str. 29 uvádí: „Negativní vlivy: Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impaktem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření: “ Dokument uvádí, že doprava se zvýší, tj. tím logicky dojde ke zvýšení hluku (v nadlimitně zatíženém území). Dokument však nenavrhuje daná protihluková opatření, která mají snížit hluk. Požadujeme doplnit a posoudit.</p>	Minimalizačním opatřením obsaženým v posuzovaném územním plánu je právě vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice. Z hlediska dalších minimalizačních opatření SEA konstatuje následující: Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu. Opatření na úrovni stavby je tak třeba uplatnit v navazujících řízeních a v rámci probíhající EIA.

304	MHMPP098AXL4	Připomínka	MHMPP098AXL4	2992398	Jiné	Příloha č. 1) Připomínky k oznámení záměru „D10 MÚK Satalice Zkapacitnění na 6-ti pruh“ dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění <i>Dokument s přílohou je vložen k ID 2992348 (poznámka pořizovatele)</i>	Vyhodnocení viz ID 2992223. (MČ Praha 20, příp. č. 40)
304	MHMPP098AXL4	Připomínka	MHMPP098AXL4	3023105	Jiné	Příloha č. 2) VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO SOUBOR ZMĚN ÚP HL. M. PRAHY VLN 17 A 24 - ZKRÁCENĚ <i>Dokument s přílohou je vložen k ID 2992348 (poznámka pořizovatele)</i> Připomínka 1	Vyhodnocení viz ID 2992205. (MČ Praha 20, příp. č. 40)
304	MHMPP098AXL4	Připomínka	MHMPP098AXL4	3023106	Jiné	Příloha č. 2) VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO SOUBOR ZMĚN ÚP HL. M. PRAHY VLN 17 A 24 - ZKRÁCENĚ <i>Dokument s přílohou je vložen k ID 2992348 (poznámka pořizovatele)</i> Připomínka 2	Vyhodnocení viz ID 2992206. (MČ Praha 20, příp. č. 40)
304	MHMPP098AXL4	Připomínka	MHMPP098AXL4	3023107	Jiné	Příloha č. 2) VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO SOUBOR ZMĚN ÚP HL. M. PRAHY VLN 17 A 24 - ZKRÁCENĚ <i>Dokument s přílohou je vložen k ID 2992348 (poznámka pořizovatele)</i> Připomínka 3	Vyhodnocení viz ID 2992207. (MČ Praha 20, příp. č. 40)
304	MHMPP098AXL4	Připomínka	MHMPP098AXL4	3023108	Jiné	Příloha č. 2) VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO SOUBOR ZMĚN ÚP HL. M. PRAHY VLN 17 A 24 - ZKRÁCENĚ <i>Dokument s přílohou je vložen k ID 2992348 (poznámka pořizovatele)</i> Připomínka 4	Vyhodnocení viz ID 2992208. (MČ Praha 20, příp. č. 40)
304	MHMPP098AXL4	Připomínka	MHMPP098AXL4	3023109	Jiné	Příloha č. 2) VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO SOUBOR ZMĚN ÚP HL. M. PRAHY VLN 17 A 24 - ZKRÁCENĚ <i>Dokument s přílohou je vložen k ID 2992348 (poznámka pořizovatele)</i> Připomínka 5	Vyhodnocení viz ID 2992210. (MČ Praha 20, příp. č. 40)
304	MHMPP098AXL4	Připomínka	MHMPP098AXL4	3023110	Jiné	Příloha 2 - druhá část <i>Dokument s přílohou je vložen k ID 2992348 (poznámka pořizovatele)</i> Vlastní zhodnocení (VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO SOUBOR ZMĚN ÚP HL. M. PRAHY VLN 17 A 24 - ZKRÁCENĚ) uvádí: <u>Na str. 76:</u> „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2018 v denní době pohybují pro LAeq,16 h v rozmezí 55,3 – 61,6 dB a v noční době se pohybují pro LAeq,8 h v rozmezí 48,0 – 53,3 dB.“ <i>Komentář: Z této informace je zřejmé, že v okolí D10 je překračován limit pro denní i noční dobu.</i> <u>Na Str. 81:</u> „V důsledku změn 3273/17 a 3274/17 dojde k zkapacitnění stávajících dálnic D0 a D10 v příslušných úsecích s pozitivním vlivem na zlepšení dopravní dostupnosti staveb. Dojde tak ke stavebním zásahům do tělesa stávajících dálnic a jejich rozšíření na 6ti pruh. Pozitivně se projeví především zkapacitnění stávající přetížené dálnice a vybudování protihlukových opatření, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu po řešené komunikaci a souvisejících dopravních stavbách. Jedná se o mírně pozitivní vlivy s pozitivním spolupůsobením ostatních dopravních opatření a staveb v souvisejícím území.“ <i>Komentář: Hluková studie PUDIS neuvádí návrh žádných protihlukových opatření mimo IPHO.</i> <u>Na str. 85:</u> „Z dostupných podkladů lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné, s výhradou umístění hlukové chráněných prostor směřujících do ulice Radlická v případě změny Z3418/24. Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z3273/17, Z3274/17, Z3423/24 a Z3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z3426/24 a Z3425/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města. Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA i opatření obsažená ve vlastním územním plánu (podmínky využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě staveb umístovaných v řešených plochách (protihluková opatření, bariérová zástavba, orientace objektů vůči převažujícím zdrojům hluku, opatření na budovách). V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umísťovat takové záměry, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší.“ <i>Komentář: Funkční bariéry jsou specifikovány kde? Hluková studie z roku 2019 nic neuvádí. Lze upozornit i na konstatování, že do území s překročeným limitem (což území okolo D10 je) již nelze vložit další záměry a dle výpočtů hlukové studie dojde k navýšení hluku vlivem realizace záměru, byť o desetiny decibelů, v tomto případě se však nejedná o nehodnotitelnou změnu pokud jde o hodnocení k hygienickému limitu, což zpracovatel hlukové studie zcela evidentně opomněl zmínit.</i> <u>Na str. 91:</u> „Vliv záměru na akustickou situaci v řešeném území byl v hlukové studii zpracované jako podklad pro oznámení EIA hodnocen pro rok 2018, pro dobu zprovoznění v roce 2030 a ve výhledu roku 2050, a dále v porovnání stavu s a bez záměru v roce 2030. Z výpočtů vyplývá, že realizací záměru dojde u nejbližší obytné zástavby k nehodnotitelnému navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. I přesto, že v bodě jedna dochází k navýšení hladiny hluku o max. 0,9 dB (nehodnotitelná změna výpočtu), tak bylo překročeno k návrhu protihlukové ochrany. Jejich realizací dojde ke splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění	Připomínky se týkají hlukové studie zpracované v rámci EIA předmětné stavby, nejedná se o připomínky k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro změnu ÚP, připomínky neodpovídají strategické úrovni a podrobnosti změny ÚP. Protihluková opatření technického rázu jsou navrhována na úrovni záměru se znalostí konkrétního technologického řešení umístované stavby nikoli územního plánu, který řeší pouze rozšíření dopravního koridoru pro umístění stavby včetně případných protihlukových opatření a zkapacitnění dálnice, vedoucímu ke snížení dopravních kongescí, což je protihlukové opatření na strategické úrovni. Do území nelze umístit stavbu, která svým řešením způsobí nové významné překročení hlukových limitů - to je však předmětem stavebního a kolaudačního řízení nikoli územního plánu a vyplývá z legislativy v oblasti veřejného zdraví.

pozdějších předpisů.

Pozitivní vlivy: Pozitivně se projeví především zkapacitnění stávající přetížené dálnice a vybudování protihlukových opatření, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu po řešené komunikaci a souvisejících dopravních stavbách. Jedná se o mírně pozitivní vlivy s pozitivním spolupůsobením ostatních dopravních opatření a staveb v území. Za nejvýznamnější pozitivní vlivy záměru pak lze označit odvedení části dopravy ze stávající komunikační sítě, procházející obytnou zástavbou, se souvisejícími efekty ve smyslu snížení akustické zátěže, znečištění ovzduší, a s tím spojených vlivů na zdraví, snížení dopravní nehodovosti (zejména střetů s ostatními účastníky provozu na komunikacích) a zlepšení migrační dostupnosti území. Další pozitivní vlivy pak vyplývají ze skutečnosti, že stavební zásah do dálnice D10 umožňuje zlepšit další její aspekty, které by jinak zůstaly beze změny – rozšířit a doplnit vegetační doprovod dálnice, zlepšit stav odvodňovacích objektů.

Negativní vlivy: Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impaktem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření. Vlivem zprovoznění záměru tedy nedojde k překročení hygienických limitů."

Komentář: Zpracovatel se odvolává na hlukovou studii z roku 2019, kde je však zcela chybně přistoupeno k nehodnotitelné změně. Naopak vlivem záměru zde dochází k situaci, že do území s již překročenými hlukovými limity je umístován takový záměr, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší! Je zde diskutována problematika hluku ve smyslu, že závisí na navržených protihlukových opatřeních. Však hluková studie z roku 2019, PUDIS žádné protihluková opatření nenavrhuje.

Str. 107:

„Z dostupných podkladů v rámci posouzení vlivů záměru zkapacitnění D10, na životní prostředí vyplývá, že v řešeném území je nutné očekávat zvýšenou hladinu hluku z dopravy, a to zejména v noční době V okolí D10 se nenachází žádný chráněný objekt. Nejbližší objekty se nachází u ul. Bystrá, které jsou ve stávajícím stavu nadlimitně zasaženy hlukem z dopravy na této komunikaci a D10, které vzájemně spolupůsobí. Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impaktem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření.“

Komentář: Kde ty protihluková opatření jsou navržena?

Str. 112:

„V souvislosti s ochranou veřejného zdraví upozorňujeme rovněž na rozsudek NSS ze dne 31. ledna 2012, č. j. 1 As 135/2011 - 246, z něhož vyplývá, že „do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřítíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupně a významné přetěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území.“ Městský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 23. července 2014, č. j. 11 A 109/2013 - 62 šel dokonce ještě dále, když uvedl (zvýrazněno Nejvyšším správním soudem): „Stavební úřad je povinen vyhodnotit vlivy stavby ve svém souhrnu zejména v situaci, kdy ze stanovisek dotčených orgánů plyne, že zjištěné hodnoty, pokud jde o účinky samotné stavby jako takové, sice jednotlivě nevykazují nadlimitní či nepřijatelné hodnoty, ale stavbu je navrhováno umístit do území, které je již za stávajícího stavu nadlimitně zatíženo, nebo se zjištěné hodnoty přípustné maximální limitní zátěži blíží.“ Podobně se vyjádřil i Nejvyšší správní soud, a to již v rozsudku ze dne 2. února 2006, č. j. 2 As 44/2005 - 116: „Z hlediska posuzování pohody bydlení může být relevantní, pokud limitní hodnoty jsou sice dodrženy, ovšem naměřené hodnoty hluku se pohybují u horních hranic přípustného rozmezí.“ Citovaná judikatura tedy ukládá stavebnímu úřadu důkladně zvážit, zda vůbec bude možno umístit do území silně zatíženého hlukem novou stavbu, pokud je navržena stavba sama zdrojem dalšího hluku.“

Komentář: Tedy viz závěrečná věta - citovaná judikatura tedy ukládá stavebnímu úřadu důkladně zvážit, zda vůbec bude možno umístit do území silně zatíženého hlukem novou stavbu, pokud je navržena stavba sama zdrojem dalšího hluku. Záměr dle hlukové studie okolo D10 hluk zvýší (byť nepatrně, ale zvýší a to již nad hygienický limit tj. je prohlubován protiprávní stav), v rámci hlukové studie „shozeno“ konstatováním o nehodnotitelné změně (nesprávně), navržena

protihluková opatření ve studii PUDIS z roku 2019 nejsou, tak na základě čeho je rozhodováno že záměr je po akustické stránce v pořádku?

Str. 113:

„Z dostupných podkladů lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné, s výhradou umístění hlukově chráněných prostor směřujících do ulice Radlická v případě změny Z3418/24. Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z3273/17, Z3274/17, Z3423/24 a Z3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z3426/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města. Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA i opatření obsažená ve vlastním územním plánu (podmínky využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě staveb umístěných v řešených plochách (protihluková opatření, bariérová zástavba, orientace objektů vůči převažujícím zdrojům hluku, opatření na budovách). V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umisťovat takové záměry, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší.“

Komentář: Funkční bariéry jsou řešeny kde? Plochy jsou vymezeny jak? (Na základě neúplné hlukové studie PUDIS z roku 2019?)

Str 115:

„Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impaktem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření.“

Komentář: Kde ty protihluková opatření jsou navržena?

Str 117:

„Oblast kumulací - bezprostřední okolí D10 a navazujících komunikací. Kumulaci vlivů z pohledu znečištění ovzduší a zvýšené akustické zátěže lze očekávat v souvislosti s další výstavbou dopravních staveb a průmyslových areálů v širším okolí řešeného území, které způsobí nárůst dopravy na hodnoceném úseku D10. V dlouhodobém výhledu přichází v úvahu kumulace s dalším rozšiřováním D10 na 6-ti pruh až do Brandýsa nad Labem. Tato kumulace bude automaticky posouzena v rámci EIA pro toto výhledové rozšíření. V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počemicích. Ta by se měla v budoucnu ještě rozšířit a z toho se dá předvídat, že intenzita dopravy se bude zvyšovat a s ní i případné negativní vlivy spojené s nárůstem hluku a škodlivin v ovzduší. Tudíž je za účelem zvýšení propustnosti této dopravní stavby potřeba dálnici D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice rozšířit a zároveň zkapacitnit MÚK Radonice, a to s ohledem na stávající zástavbu.“

Komentář: Objevují se kolony a navíc má být v území provedeno rozšíření tj. další doprava. Další doprava znamená vyšší hluk. Tj. dokument připouští de facto zvýšení hlukové zátěže však jedná se o území nadlimitně zatížené, což i dle předloženého dokumentu není možné a tento rozpor by vhodnými protihlukovými opatřeními měl být řešen.

Str. 120:

„Hluk Případně umístěvané hlukově chráněné objekty prověřit pomocí hlukové studie prokazující dodržení hygienických limitů a akceptovatelnost z hlediska veřejného zdraví. Opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví. Doložit v EIA dalšího stupně projektové dokumentace efektivitu snížení expozice hluku, s ohledem na urbanistické řešení.“

Komentář: V současné době tedy není řešeno tj. asi i tak pravděpodobně je, tedy do závazných podmínek schválení by jasně mělo být řečeno, že nelze hluk zvýšit v zatíženém území a je nutné udělat příslušnou studii hodnotící protihluková opatření i vlivem očekávané vyšší dopravy např. v rámci rozšiřování průmyslové zóny, viz výše.

Str. 131:

„Akceptovatelné s podmínkami Z3273/17 a Z3274/17

Akceptovatelné za podmínku udělení souhlasu se zábore ZPF ze strany orgánu ochrany půdy. Z3418/24 Akceptovatelné za podmínky, že v území budou umístěvány hlukově chráněné prostory pouze při prokázání dodržení hygienických limitů z hlediska hluku. Zastavění území podmínit vyhodnocením vlivů na krajinný ráz se zaměřením na zachování průhledu z vyšších partií svahu na protější svahy Radlického údolí resp. do vltavského údolí a zároveň vhodné hmotové i architektonické pojetí zástavby v ulici Radlická. Zastavění území podmínit zachováním prostupnosti území pro pěší a parkové zeleně v centrální části svahu. Podmínit maximální výšku zástavby na 4-5 nadzemních pater s ohledem na zachování průhledu na okolní dominanty ze souvisejícího území.“

Komentář: Podmínka nutná - v území budou umístěvány hlukově chráněné prostory pouze při prokázání dodržení hygienických limitů z hlediska hluku.

Str. 134:

„Konkrétní příspěvky k hlukové zátěži lze posoudit až se znalostí konkrétních technických parametrů umístěvaných záměrů. Z dostupných podkladů lze

usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné, s výhradou umístění hlukově chráněných prostor směřujících do ulice Radlická v případě změny Z3418/24. Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z3273/17, Z3274/17, Z3423/24 a Z3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z3426/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města. Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA i opatření obsažená ve vlastním územním plánu (podmínky využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě staveb umístovaných v řešených plochách (protihluková opatření, bariérová zástavba, orientace objektů vůči převažujícím zdrojům hluku, opatření na budovách). V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umístit takové záměry, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší.“

Komentář: Tj. konkrétní hluková zátěž není známa, měla by však v nadlimitně zatíženém území být blíže a lépe specifikována včetně protihlukových opatření.
Str. 166:

„V této souvislosti byly navrženy podmínky pro zastavování ploch, naopak změny 3273/17 a 3274/17 přispějí ke snížení hlukové zátěže podél významných dopravních tahů). Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z3273/17, Z3274/17, Z3423/24 a Z3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z3426/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města.“

Komentář: Jaké podmínky? Jaká protihluková infrastruktura bude vytvořena.
Str. 169

„V případě uplatnění podmínek a doporučení, jež vyplynula z Vyhodnocení vlivů návrhu posuzovaných změn územního plánu na udržitelný rozvoj území, tak lze konstatovat, že předkládaná změna územního plánu při vhodném způsobu realizace neznámá žádná významná negativní vlivy na udržitelný rozvoj území.“

Komentář: Lze souhlasit za předpokladu, že budou vhodná opatření na snížení hluku realizována. V rámci dokumentu žádné kroky představeny nejsou.

304 MHMPP098AXL4 Připomínka

MHMPP098AXL 3023111

Jiné

Příloha 2 - třetí část

Dokument s přílohou je vložen k ID 2992348 (poznámka pořizovatele)

Dokument „Přílohy_VVURU změny Praha 17+24_karty změny“

Str. 20:

„Dojde k úpravě MÚK Radonice (úprava větví, výstavba nové okružní křižovatky včetně vybudování nových bypassů u stávající okružní křižovatky). Součástí rozšíření je výstavba dvou mostů jako náhrada za stávající, odpovídající novému šířkovému uspořádání.“

Komentář: Nejsem si jist, že by to hluková studie nějak významněji řešila.

Str. 23:

„Hluk: Dominantní vliv na akustickou situaci v zájmové lokalitě má provoz na stávající dálnici D10. Pro území Prahy jsou na geoportálu Atlas životního prostředí Praha k dispozici hlukové mapy vlivu dopravní sítě, stav 2016, pro denní a noční dobu. Hlukové mapy, prezentované v atlasu životního prostředí Prahy, uvádějí pro území v okolí dálnice následující hladiny hluku: denní doba – v místě vlastní dálnice 75 – 85 dB, v úrovni nejbližší zástavby 60-65 dB, noční doba – v místě vlastní dálnice 70 – 80 dB, v úrovni nejbližší zástavby Prahy 50-55 dB. V rámci strategického mapování byla pro území aglomerace Prahy zpracována „Strategická hluková mapa aglomerace Praha 2017“ (Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, zadavatel Ministerstvo zdravotnictví). Strategická hluková mapa byla vypracována z liniových dopravních zdrojů (silniční, tramvajová a železniční doprava), z Letiště

Václava Havla Praha a stacionárních zdrojů. Níže uvádíme data pro aglomeraci Praha 2017, a to pro všechny zdroje. Dle Strategického hlukového mapování (SHM) 2017 pro Aglomeraci Praha je lokalita zatížena hlukem ze stávajícího provozu po dálnici. V těsné blízkosti této komunikace je hlukový ukazatel pro celodenní působení L_{dvn} v pásmu 60-65 dB a L_n (pro noc) 55-60 dB. Ve vzdálenějších plochách lokality jsou pak hlukové ukazatele v pásmu L_{dvn} 55-60 dB a L_n 50-55 dB. Dle hlukové studie doložené k oznámení záměru „Zkapacitnění D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice“ se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2018 v denní době pohybují pro L_{Aeq,16 h} v rozmezí 55,3 – 61,6 dB a v noční době se pohybují pro L_{Aeq,8 h} v rozmezí 48,0 – 53,3 dB. V blízkosti současné dálnice D10 je překračován hygienický limit v noční době L_{Aeq,8 h} = 50 dB v ulici Bystrá v Horních Počernicích. Z dostupných podkladů v rámci posouzení vlivů záměru zkapacitnění D10, na životní prostředí vyplývá, že v řešeném území je nutné očekávat zvýšenou hladinu hluku z dopravy, a to zejména v noční době V okolí D10 se nenachází žádný chráněný objekt. Nejbližší objekty se nachází u ul. Bystrá, které jsou nadlimitně zasaženy hlukem z dopravy na této komunikaci a D10 a vzájemně spolupůsobí.“

Komentář: Tj. zvýšený hluk je připuštěn, otázkou je vztah právě k obytné zástavbě – ten však v rámci studie PUDIS z roku 2019 nebyl řádně zdokumentován. (Ve studii byly hodnoceny pouze 2 výpočtové body.)

Str. 27:

„Kumulaci vlivů z pohledu znečištění ovzduší a zvýšené akustické zátěže lze očekávat v souvislosti s další výstavbou dopravních staveb a průmyslových areálů v širším okolí řešeného území, které způsobí nárůst dopravy na

Připomínky se týkají hlukové studie zpracované v rámci EIA předmětné stavby, nejedná se o připomínky k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro změnu ÚP, připomínky neodpovídají strategické úrovni a podrobnosti změny ÚP. Protihluková opatření technického rázu jsou navrhována na úrovni záměru se znalostí konkrétního technologického řešení umístované stavby nikoli územního plánu, který řeší pouze rozšíření dopravního koridoru pro umístění stavby včetně případných protihlukových opatření a zkapacitnění dálnice, vedoucímu ke snížení dopravních kongescí, což je protihlukové opatření na strategické úrovni. Do území nelze umístit stavbu, která svým řešením způsobí nové významné překročení hlukových limitů - to je však předmětem stavebního a kolaudačního řízení nikoli územního plánu a vyplývá z legislativy v oblasti veřejného zdraví.

hodnoceném úseku D10. Aby bylo hodnocení dopadů stavby ve výše uvedených složkách provedeno na straně bezpečnosti, byl v rámci EIA hodnocen stav za zprovoznění D10 spolu s D0 520 již v roce 2030 i přesto, že je zřejmé, že posuzovaná stavba předejde výstavbu D0 520. V dlouhodobém výhledu přichází v úvahu kumulace s dalším rozšiřováním D10 na 6-ti pruh až do Brandýsa nad Labem. Tato kumulace bude automaticky posouzena v rámci EIA pro toto výhledové rozšíření. V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počernicích. Ta by se měla v budoucnu ještě rozšířit a z toho se dá předvídat, že intenzita dopravy se bude zvyšovat a s ní i případné negativní vlivy spojené s nárůstem hluku a škodlivin v ovzduší. Tudiž je za účelem zvýšení propustnosti této dopravní stavby potřeba dálnici D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice rozšířit a zároveň zkapacitnit MÚK Radonice, a to s ohledem na stávající zástavbu.“
Komentář: Je v rámci rozšiřování počítáno s uvedeným nárůstem dopravy? V rámci hodnocení protihlukových opatření? (Nebo je opět řešeno „salámovou metodou“?)

Str. 28:

„Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustické studie zpracovaných v rámci oznámení EIA (kód záměru v informačním systému EIA OVS1227) pro stávající stav a pro stav v roce 2030 bez realizace záměru a s realizací záměru a stav ve výhledovém roce 2050 s realizací záměru, a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v zájmovém území. Pro obyvatele nejbližšího domu Bystrá 2 508, Praha 20 může realizace záměru vést k mírnému navýšení expozice hluku, ale toto navýšení nebude mít za následek zvýšení počtu obyvatel rušených hlukem z dopravy ve spánku. Vzhledem k nejistotám výchozích podkladů a použitých vztahů expozice a účinku nejde o exaktní výpočet, ale spíše jen o orientační odhad a s ohledem i na všechny uvedené nejistoty je možné konstatovat, že realizace záměru nezvýší riziko nepříznivých účinků hluku. Změna bude i v této lokalitě zanedbatelná. Vliv záměru na akustickou situaci v řešeném území byl v hlukové studii zpracované jako podklad pro oznámení EIA hodnocen pro rok 2018, pro dobu zprovoznění v roce 2030 a ve výhledu roku 2050, a dále v porovnání stavu s a bez záměru v roce 2030. Z výpočtů vyplývá, že realizací záměru dojde u nejbližší obytné zástavby k nehodnotitelnému navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. I přesto, že v bodě jedna dochází k navýšení hladiny hluku o max. 0,9 dB (nehodnotitelná změna výpočtu), tak bylo překročeno k návrhu protihlukové ochrany. Jejich realizací dojde ke splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.“
Komentář: Bylo uvedeno i v rámci hodnocení rizik, že dojde v nadlimitně zatíženém území k dalšímu zvýšení hluku (nepřípustné). Konstatování o nehodnotitelné změně hluku převzato z hlukové studie PUDIS z roku 2019 je opět nepřípustné, jelikož není možné provádět takové hodnocení k limitu viz, poznámka 1 k hlukové studii.

Str. 29:

„Negativní vlivy: Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impaktem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření.“
Komentář: Dokument uvádí, že doprava se zvýší, tj. tím logicky dojde ke zvýšení hluku (v nadlimitně zatíženém území), ale daná protihluková opatření, která mají snížit hluk jsou uvedena, navrhována kde?

304 MHMPP098AXL4 Připomínka

MHMPP098AXL 3023112
4

Jiné

Příloha č. 3
Dokument s přílohou je vložen k ID 2992348 (poznámka pořizovatele)

Jedná se o připomínky k cílům Programu pro zlepšení kvality ovzduší nikoli k posuzované změně ÚP.

Odborný komentář k návrhové části PZKO aglomerace Praha z hlediska opatření kompletní dostavby Pražského okruhu

I. Úvod

Evropská unie České republiky vytýká vysoké emise oxidu dusičitého (NO₂), který do ovzduší uvolňuje hlavně silniční doprava a průmysl. Hodnoty stanovené unijní směrnici jsou překračovány v aglomeraci Praha. V české metropoli je snížení imisních koncentrací NO₂ očekáváno zejména s dostavbou Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP). Tento předpoklad se promítá do aktuální verze Programu zlepšování kvality ovzduší (PZKO) pro aglomeraci Praha z roku 2020, kde je dostavba SOKP uvedena jako hlavní opatření pro snížení emisí znečišťujících látek z dopravy. Vyčíslení jeho efektu v podobě poklesu emisí NO_x z dopravy ve vybraných lokalitách automatického imisního monitoringu je v PZKO uvedeno na základě zjištění studie „Odhad vlivu dostavby SOKP na koncentrace NO₂ na vybraných stanicích v Praze pro účely aktualizace PZKO“ zpracované ČHMÚ v červenci 2020. Cílem textu níže je zejména posouzení zmíněné studie ČHMÚ a také návrhové části PZKO. Doplnkově jsou posouzeny a komentovány i jiné vybrané relevantní pasáže PZKO a souvisejících

dokumentů.

II. PZKO a související dokumenty

V Praze „k překročení ročního imisního limitu (...) NO2 dochází opakovaně na dopravních stanicích Praha 2-Legerova h. s. a na stanici Praha 5-Smíchov“ (str. 130 PZKO). Na stanici Legerova (ALEG) má „u průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého NO2 (...) výrazně nejvyšší podíl na celkovém příspěvku českých zdrojů silniční doprava“ (str. 89 PZKO). Analogická situace je u stanice Smíchov (ASMI), kde „silniční doprava (...) tvoří téměř tři čtvrtiny ze všech kategorií [českých] zdrojů“ (str. 105 PZKO). Celkově v aglomeraci Praha v roce 2016 pocházelo „největší množství emisí NOx (...) z kategorie zdrojů REZZO 4 [tj. mobilní zdroje], jejíž podíl na celkových emisích v rámci zóny představoval 75,6 %. Z tohoto množství připadalo 67,5 % na silniční dopravu“ (str. 55 PZKO). Stěžejní význam silniční dopravy jako zdroje NOx, resp. NO2, je tedy v aglomeraci Praha nesporný. Úseky silnic s nejvyšším podílem na emisích NO2 v roce 2016 jsou znázorněny na mapě níže (viz také str. 69 PZKO):

Analýza účinnosti stávajících opatření na snížení ročních imisních koncentrací NO2 konstatovala, že: „nedojde k výraznějšímu snížení roční imisní koncentrace pro NO2 v aglomeraci Praha (...) lze stále předpokládat překročení ročního imisního limitu NO2 na stanicích Praha 2-Legerova h. s. a na stanici Praha 5-Smíchov. Je zjevné, že je aglomerace Praha z pohledu překračování ročních koncentrací NO2 silně ovlivněna dopravní situací a realizace stávajících opatření nepřináší v dotčených lokalitách snížení imisních koncentrací pod hodnotu ročního imisního limitu“ (str. 131 PZKO). Proto jsou „za účelem dosažení ročního imisního limitu NO2 v těchto lokalitách [tj. stanice imisního monitoringu Praha 2 – Legerova h.s. a Praha 5 – Smíchov] (...) navržena opatření zejména ve vztahu k dopravě“ (str. 135 PZKO). Jinde se u opatření pro sektor dopravy hovoří již jen o „zvýšení pravděpodobnosti dosažení imisních limitů NO2“ a dále se rozvádí, že „je třeba se zaměřit na příčiny vysoké hustoty a kumulace dopravy v Praze, kterou je neoptimální silniční síť a její pomalá výstavba. Zejména se jedná o absenci značné části Pražského okruhu, který by odvedl tranzitní dopravu z centrální části Prahy a umožnil by její plynulejší průjezd. Vyvedení tranzitní dopravy bude mít klíčový dopad na omezení kongescí na celém území Prahy a snížení setrvání dopravy ve městě, čímž se omezí i množství vypouštěných znečišťujících látek“ (str. 135 PZKO). K takto popsanému opatření kompletní dostavby Pražského okruhu je třeba kriticky podotknout dvě věci. Podkladovým materiálem pro vyčíslení efektu opatření dostavby SOKP je studie „Odhad vlivu dostavby SOKP na koncentrace NO2 na vybraných stanicích v Praze pro účely aktualizace PZKO“ (ČHMÚ, červenec 2020). Tato studie je zpracována značně zjednodušujícím způsobem (viz níže) a významné „detaily“ typu dopravních kongescí vůbec neuvažuje. Stejně tak není jasné, zda jsou podkladové dopravní materiály IPR, ze kterých studie ČHMÚ vycházela, zpracovány na úrovni podrobnosti výskytu kongescí a omezené plynulosti provozu. Snížení emisí NO2 z důvodu „omezení kongescí na celém území Prahy a snížení setrvání dopravy ve městě“ vlivem dostavby SOKP je tedy v PZKO pouze obecným a nikterak konkrétně podloženým tvrzením. Na předpoklad vyvedení tranzitní dopravy z centra Prahy je pak kriticky poukázáno ve vyjádřeních Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu a prof. Michala Vojtíška (ČVUT v Praze), podle kterých tranzitní doprava představuje minimální část dopravy v centru města. Na problematiku (ne)vyvedení tranzitní dopravy z centra Prahy kompletní dostavbou SOKP se pak váže i aspekt ostatních dopravních opatření z atraktivnějších jiných módů dopravy, která podle tvrzení na str. 136 PZKO „nejsou schopna vyřešit v dlouhodobém horizontu narůstající objem dopravy (...) a potřebu jejího vymístění, a navíc jsou v podstatě sama závislá na realizaci Pražského okruhu, mají-li být efektivní (např. podpora a navýšení kapacity MHD nebude efektivní, pokud budou vozy MHD limitovány existujícími kongescemi, ani restriktivní opatření jakými jsou např. nízkoeemisní zóna či mýtné nemusí přinést požadovaný efekt, pokud dojde pouze k přesunu dopravy na méně vhodné komunikace v okolí takto vymezených zón, kde by mohlo dojít ke zhoršení kvality ovzduší.“ Kromě rozporuplnosti významu tranzitní dopravy v centru města (viz výše) neuvádí PZKO ani konkrétní argumenty, které by nemožnost realizace jiných opatření než dostavby SOKP přesvědčivě vyvrátily. Lze např. oprávněně předpokládat, že provoz metra není limitován kongescemi na silnicích a není uveden odkaz na konkrétní studii dokazující neefektivnost zavedení nízkoeemisních zón před dostavbou SOKP. Na možnost zavádění účinných opatření pro redukci emisí z dopravy

nezávisle na dostavbě SOKP je pak poukázáno ve vyjádření Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu a prof. Michala Vojtíška (ČVUT v Praze) Str. 148 PZKO se pak ještě zabývá podpůrnými opatřeními, mezi které zahrnuje „např. podporou rozvoje a zvýšení komfortu veřejné dopravy (...) U těchto opatření nelze z objektivních důvodů kvantifikovat jejich přínos a/nebo stanovit časový harmonogram plnění, a tedy na nich nelze založit splnění cíle Programu.“

Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy zahrnují např. výstavbu nových a prodlužování stávajících tramvajových tratí. Jejich efekt lze kvantifikovat, jinak by nebylo možné pro takové záměry zpracovávat dokumentaci EIA. Podle PZKO je tedy „třeba pro dosažení imisních limitů zajistit dostavbu Pražského okruhu a realizaci podpůrných opatření pro z atraktivnější ostatních módů dopravy“ (str. 143 PZKO). Konkrétní vyčíslení efektu opatření je pak provedeno pouze pro dostavbu SOKP: „Pokles emisí NOx z dopravy v lokalitách Praha 2-Legerova (hot spot), resp. Praha 5-Smíchov o 25 %, resp. 10 % (str. 148 PZKO). Tyto hodnoty vycházejí ze studie „Odhad vlivu dostavby SOKP na koncentrace NO2 na vybraných stanicích v Praze pro účely aktualizace PZKO“ zpracované ČHMÚ Praha, která je níže podrobená rozboru. Kromě problematiky nadlimitního zatížení imisemi NO2 byla v rámci vypořádání vyjádření obdržených v rámci zjišťovacího řízení ke koncepci "Program

zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01: aktualizace 2020" dle zákona č. 100/2001 Sb. řešena i problematika nadlimitního zatížení imisemi benzo(a)pyrenu. MŽP píše následující: „Aplikací stávajících opatření dojde ke snížení ročních koncentrací benzo(a)pyrenu na většině území Prahy s výjimkou okrajových částí, především na západě aglomerace Praha, kde bude nutné aplikovat opatření především ve vztahu k lokálnímu vytápění. S ohledem na výše uvedené není dostavba PO v rozporu s cíli pro dosažení ročního imisního limitu pro benzo(a)pyren, neboť hlavním zdrojem emisí tohoto polutantu je lokální vytápění, nikoliv doprava (...). Opatření stanovená v APZKO (viz kap. C.4.1 a C.4.2.) jsou rozhodná pro splnění imisních limitů v aglomeraci Praha.“ Je třeba si uvědomit, že určitá část celkových imisí benzo(a)pyrenu je tvořena přenosem ze zdrojů mimo území Prahy, přičemž v okrajových částech města se jedná o část většinovou. Příkladem jsou Horní Počernice, pro něž tuto situaci pro rok 2019 dokládá následující kartogram zpracovaný ATEM, s. r. o.: Lokální vytápění přímo v Praze (bleděmodré výseče koláčových grafů) je menším zdrojem emisí benzo(a)pyrenu oproti dominujícímu přenosu znečištění z mimopražských zdrojů (tmavomodré výseče). Lze se proto domnívat, že v PZKO pro aglomeraci Praha definovaná opatření k omezení emisí z lokálního vytápění v Praze nemohou vzhledem k dominanci mimopražských zdrojů vést k zásadnímu snížení zátěže benzo(a)pyrenem a určitě nejsou „rozhodná.“ Naopak v blízkosti D0 významný zdroj jeho emisí, kterou je silniční doprava (oranžové výseče), bude dostavbou SOKP zesílen.

III. Studie ČHMÚ

Studie „Odhad vlivu dostavby SOKP na koncentrace NO₂ na vybraných stanicích v Praze pro účely aktualizace PZKO“ byla v červenci 2020 zpracována Mgr. Ondřejem Vlčkem, ČHMÚ Praha (dále jen „Studie ČHMÚ“). Jejím cílem je odhadnout předpokládaný vliv dostavby SOKP na překračování imisních limitů NO₂ na třech stanicích automatického imisního monitoringu v Praze. Jedná se o stanice Legerova (ALEG), Smíchov (ASMI) a Vysočany (AVYN). Na stanici AVYN byl roční imisní limit NO₂ překročen v roce 2011 a později již ne. Hlavním předmětem zájmu jsou tedy dopravní stanice ALEG a ASMI, kde k překračování dochází dlouhodobě, což je reflektováno i v analytické části PZKO. Za účelem zpracování Studie ČHMÚ byly Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) poskytnuty informace o intenzitách dopravy na silniční síti v Praze. Jejich souhrn je uveden v tabulce č. 3 na str. 3 ČHMÚ. Výhledový stav je v této tabulce označen jako „SOKP 2050“, jedná se tedy o stav dopravní sítě po dostavbě SOKP v roce 2050. Není uvedeno, se kterými dalšími stavbami dopravní model v roce 2050 případně pracuje. V tomto roce by již měly být dokončeny další stavby, které budou mít vliv na pokles dopravy, resp. emisí na vybraných komunikacích. Kartogram ve Studii ČHMÚ použitých intenzit dopravy je předmětem obrázku 2 a znázorňuje intenzity dopravy po dostavbě SOKP v % stavu 2017. Neuvádí intenzity dopravy na úsecích silniční sítě, které budou ještě dostavěny. Studie ČHMÚ je založena na metodicky jednoduchém postupu a také upozorňuje na některé zjednodušující předpoklady, z nichž bylo vycházeno. Tabulka č. 6 ukazuje průměrné roční koncentrace NO₂ na dopravních stanicích, kde došlo k překročení imisního limitu, a to ve stávajícím stavu a také odhad situace po dostavbě SOKP. Na stanici ALEG je odhadovaný pokles průměrné roční koncentrace NO₂ v modelovém roce 2050 ve výši 15 a 34 % při skladbě vozového parku odpovídající roku 2017, resp. 2040. Na stanici ASMI je odhadovaný pokles 4 a 22 % při skladbě vozového parku odpovídající roku 2017, resp. 2040. Závěr Studie ČHMÚ na str. 9 nevylučuje překračování imisního limitu ani po dostavbě SOKP: „Nebude-li pokles emisí NO_x výraznější, než odpovídá optimistické variantě SOKP (40), bude patrně i nadále docházet k překračování ročního imisního limitu NO₂ na dopravním hot-spotu Praha 2-Legerova a jeho překračování není vyloučeno ani na stanici Praha 5-Smíchov.“ Je třeba si uvědomit, že vypočtené poklesy koncentrací NO₂ u dopravní skladby odpovídající roku 2040 jsou ze značné části zapříčiněny modernizací vozového parku, která s dostavbou SOKP příčinně nesouvisí. Pro srovnání stavu před a po dokončení SOKP je tedy nutné brát v potaz pokles koncentrací NO₂ (resp. NO_x) při stejné skladbě vozového parku, tj. odpovídající roku 2017. Zde je zjištěný pokles ještě nižší, než jaký komentuje výše citovaný závěr Studie ČHMÚ ze str. 9. Navíc z důvodu nejasností v koncepci použitého dopravního modelu není zřejmé, zda na předmětných stanicích automatického imisního monitoringu výpočtem zjištěný pokles imisí NO₂ v roce 2050 je zapříčiněn výhradně dostavbou SOKP, nebo i dalšími dopravními stavbami a opatřeními plánovanými v hl. m. Praze v budoucích letech.

IV. Závěr

Jako hlavní opatření ke snížení emisí z dopravy uvádí PZKO kompletní dostavbu SOKP, která „prokazatelně umožní snížení imisních koncentrací na požadovanou úroveň v místech, kde jsou v současné době překračovány imisní limity“, tj. na stanicích automatického imisního monitoringu Legerova (ALEG) a Smíchov (ASMI). PZKO při vyčíslení efektu opatření kompletní dostavby SOKP vychází ze studie ČHMÚ. Ta však není z důvodu nejasností v koncepci použitého dopravního modelu jednoznačným podkladem pro prokázání samostatného vlivu dostavby SOKP na pokles imisí NO₂ na stanicích Legerova a Smíchov. Navíc je studií zjištěný budoucí pokles koncentrací NO₂ v modelovém roce 2050 pro bezpečné dosažení ročního imisního limitu na těchto stanicích nedostatečný, a to dokonce i po započtení efektu modernizace vozového parku, který s dostavbou SOKP příčinně nesouvisí. Problémem také je, že měření imisí znečišťujících látek bylo na stanici Smíchov ukončeno v březnu 2021 a není jasné, kdy bude opět zprovozněno.

Na základě výše provedeného rozboru je nutné deklarovat efekt kompletní dostavby SOKP uvedené v aktuálním PZKO aglomerace Praha coby hlavní opatření pro snížení emisí znečišťujících látek z dopravy

rozporovat jako nedostatečně prokázány a příslušné podklady charakterizovat jako netransparentní.

300	MHMPP09HZQJ H	Připomínka	MHMPP09HZQJ H	2992225	Nesouhlas	<p>Námítky k zahájení řízení změn vlny 17, konkrétně změny Z 3274 - rozšíření dálnice D10</p> <p>Nesouhlas se záměrem a odůvodněním</p> <p>Zásadně nesouhlasíme a podáváme proto námítky k záměru rozšíření dálnice DIU na Mladou Boleslav. Tento krok jev naprostém rozporu s národními a evropskými strategiemi na podporu udržitelné mobility. Nebere v potaz jakékoli závazky České republiky ke snižování emisí skleníkových plynů a potřebu snižování závislosti na fosilních palivech, která je zásadní zejména s ohledem na aktuální vývoj ve světě.</p> <p>Nesoulad s reálnými potřebami dopravy v Praze</p> <p>Dopravu na dálnici D10 tvoří především cesty řidičů, kteří denně dojíždějí z obcí Středočeského kraje do hlavního města za prací. Namísto urychlené dostavby kvalitního železničního spojení mezi Prahou a Mladou Boleslaví, požaduje Ředitelství silnic a dálnic rozšíření dálnice D10 od 3. až po 46. kilometr (z křižovatky Radonice po Kosmonosy).</p> <p>Připomínáme, že zkapacitnění a zkvalitnění železniční dopravy by potřeby obyvatel Středočeského kraje vyřešilo bez nutnosti rozšíření dálnice na 6 pruhů, s čímž se pojí negativní dopady na životní prostředí v Praze a jejím okolí. Další možností je vybudovat kvalitní cyklostezky nejen do Prahy, ale i k přestupním uzlům (železniční a autobusové zastávky) ve Středočeském kraji. Za účelem snížení dojížděky je žádoucí investovat do občanské vybavenosti a pracovních příležitostí ve středočeských městech a obcích, (viz příloha 1)</p> <p>Namísto řešení dopravy extrémní dopravní zátěž</p> <p>Zásadně odmítáme plánovaný krok ministerstva dopravy, který rozšířením dálnice D10 přivede do Prahy další extrémní dopravní zátěž.</p> <p>V oblasti Horních Počernic a Černého Mostu hrozí dopravní kolaps i v souvislosti s dostavbou Pražského okruhu dle ZÚR a dalších dálničních úseků (např. D35), což potvrzují nejen oficiální dopravně-inženýrské podklady, ale i zkušenosti z praxe. Rozšiřování silniční kapacity v městských aglomeracích vede pouze k dalšímu nárůstu dopravy, (viz příloha 2)</p> <p>Požadavky</p> <p>S ohledem na výše uvedené a odborně podložené námítky požadujeme urychlení přípravy a dostavby kvalitního železničního spojení mezi Prahou a Mladou Boleslaví. Dále požadujeme posouzení udržitelných alternativ ke stávající trase Pražského okruhu, které odvedou tranzitní kamiony z nejvytíženějšího úseku DIO u Horních Počernic, ale i dalších komunikací na území Prahy. Dálnice DI, DI, DIO a D8 musí být propojeny dál od Prahy v souladu s evropskou legislativou TEN-T, která vyžaduje oddělení dálkové a městské dopravy a ochranu pražské aglomerace před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy.</p>	Po Termínu
301	MHMPP09I1LEY	Připomínka	MHMPP09I1LE Y	2992226	Jiné	<p>Námítky k zahájení řízení změn vlny 17, konkrétně změny Z 3274 - rozšíření dálnice D10</p> <p>Nesouhlas se záměrem a odůvodněním</p> <p>Zásadně nesouhlasíme a podáváme proto námítky k záměru rozšíření dálnice D10 na Mladou Boleslav. Tento krok jev naprostém rozporu s národními a evropskými strategiemi na podporu udržitelné mobility. Nebere v potaz jakékoli závazky České republiky ke snižování emisí skleníkových plynů a potřebu snižování závislosti na fosilních palivech, která je zásadní zejména s ohledem na aktuální vývoj ve světě.</p> <p>Nesoulad s reálnými potřebami dopravy v Praze</p> <p>Dopravu na dálnici D10 tvoří především cesty řidičů, kteří denně dojíždějí z obcí Středočeského kraje do hlavního města za prací. Namísto urychlené dostavby kvalitního železničního spojení mezi Prahou a Mladou Boleslaví, požaduje Ředitelství silnic a dálnic rozšíření dálnice D10 od 3. až po 46. kilometr (z křižovatky Radonice po Kosmonosy).</p> <p>Připomínáme, že zkapacitnění a zkvalitnění železniční dopravy by potřeby obyvatel Středočeského kraje vyřešilo bez nutnosti rozšíření dálnice na 6 pruhů, s čímž se pojí negativní dopady na životní prostředí v Praze a jejím okolí. Další možností je vybudovat kvalitní cyklostezky nejen do Prahy, ale i k přestupním uzlům (železniční a autobusové zastávky) ve Středočeském kraji. Za účelem snížení dojížděky je žádoucí investovat do občanské vybavenosti a pracovních příležitostí ve středočeských městech a obcích, (ID_2992226_1_P - pozn. poř.)</p> <p>Namísto řešení dopravy extrémní dopravní zátěž</p> <p>Zásadně odmítáme plánovaný krok ministerstva dopravy, který rozšířením dálnice D10 přivede do Prahy další extrémní dopravní zátěž.</p> <p>V oblasti Horních Počernic a Černého Mostu hrozí dopravní kolaps i v souvislosti s dostavbou Pražského okruhu dle ZÚR a dalších dálničních úseků (např. D35),</p>	Poživatel bere na vědomí, připomínka je vypořádána v následujícím odstavci. Nejedná se o námítku, ale o připomínku, připomínající nesplněním zákonné náležitosti pro podání námítky (§ 52 odst. 2 a 3 stavebního zákona), neprokázal vlastnická práva k pozemku či stavbě dotčené návrhem změny.

Přílohy pro vyhodnocení
- ID_2992226_1_P.pdf
- ID_2992226_2_P.pdf

což potvrzují nejen oficiální dopravně-inženýrské podklady, ale i zkušenosti z praxe. Rozšiřování silniční kapacity v městských aglomeracích vede pouze k dalšímu nárůstu dopravy, (ID_2992226_2_P - pozn. pořiz.)

301	MHMP09I1LEY	Připomínka	MHMP09I1LEY	3019278	Nesouhlas	<p>Požadavky</p> <p>S ohledem na výše uvedené a odborně podložené námitky požadujeme urychlení přípravy a dostavby kvalitního železničního spojení mezi Prahou a Mladou Boleslaví. Dále požadujeme posouzení udržitelných alternativ ke stávající trase Pražského okruhu, které odvedou tranzitní kamiony z nejvytíženějšího úseku D10 u Horních Počernic, ale i dalších komunikacích na území Prahy. Dálnice D1, D11, D10 a D8 musí být propojeny dál od Prahy v souladu s evropskou legislativou TEN-T, která vyžaduje oddělení dálkové a městské dopravy a ochranu pražské aglomerace před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy.</p>	<p>Požadavku nebude vyhověno.</p> <p>Změna se projednává v rozsahu návrhu obsahu změny schváleného usnesením Zastupitelstva Hl. m. Prahy. Požadavek není předmětem projednávané změny. Předmětná změna ÚP řeší rozšíření úseku dálnice D10 pouze na území hl. m. Prahy u Horních Počernic, které by zde přispělo k zlepšení provozní situace, neboť by se mohla ve větší míře oddělit zdrojová a cílová doprava směřující do/z komerčně-skladové zóny Horních Počernic od ostatní dopravy na tomto úseku D10, čímž se zmírní riziko nepříznivých provozních situací.</p>
302	MHMPXPIK937B	Připomínka	MHMPXPIK937B	2992322	Nesouhlas	<p>Připomínky ke změně územního plánu Z 3274/17 – zkapacitnění dálnice D10 na 3+3 pruhy</p> <p>Vyjádření je rozděleno na dvě části:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Nesouhlas s navrhovanou změnou územního plánu a odůvodnění.2. Doporučení pro řešení dopravy v dotčené oblasti. <p>1. Nesouhlas se změnou územního plánu a odůvodnění</p> <p>Nesouhlasíme se změnou územního plánu Z 3274/17, která umožní zkapacitnění dálnice D10 na 3+3 pruhy v úseku MÚK SATALICE – MÚK RADONICE a dále směr Brandýs nad Labem.</p> <p>1.1. Nesouhlas s Politikou územního rozvoje ČR (odůvodnění 1. část - pozn. pořiz.)</p> <p>Záměr rozšíření dálnice D10 na 3+3 pruhy v úseku MÚK SATALICE – MÚK RADONICE je v rozporu s republikovými prioritami pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovené v PÚR.</p> <p>(18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení partnerství vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.</p> <p>Tento záměr, který usnadní dojíždění autem do Prahy i ze vzdálenějších lokalit, naopak posiluje nežádoucí „pragocentrismus“ na úkor vyváženého a polycentrického rozvoje sídelní struktury. Snižuje konkurenceschopnost venkovských oblastí, neboť nemotivuje místní obyvatele k pracovní a podnikatelské činnosti vzhledem k snadnější dojíždě do hlavního města. Investice by měly směřovat především do budování občanské vybavenosti a pracovních příležitostí ve středoevropských městech a obcích, aby jejich obyvatele nemuseli tak často dojíždět do Prahy.</p> <p>(24) ...Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).</p> <p>Naopak tento záměr zhorší bezpečnost a plynulost dopravy zejména na navazujících komunikacích na území hlavního města Prahy, protože v důsledku dopravní indukce a dostavby dalších dálničních úseků přivede do Prahy více aut. Zároveň výrazně sníží konkurenceschopnost environmentálně šetrných forem dopravy: nedostatečná železniční a cyklistická infrastruktura nemá šanci konkurovat rozšířené dálnici.</p>	<p>Požadavku nebude vyhověno.</p> <p>Předmětná dílčí změna ÚP řeší rozšíření úseku dálnice D10 pouze na území hl. m. Prahy u Horních Počernic, které by zde přispělo k zlepšení provozní situace, neboť by se mohla ve větší míře oddělit zdrojová a cílová doprava směřující do/z komerčně-skladové zóny Horních Počernic od ostatní dopravy na tomto úseku D10, čímž se zmírní riziko nepříznivých provozních situací.</p> <p>Ad čl. 18 PÚR) Vyvážený a polycentrický rozvoj území je důležitým územním principem pro zajištění udržitelného rozvoje. Jeho hlavním posláním je podpora územní soudržnosti prostřednictvím vyrovnanějšího sociálního a ekonomického rozvoje regionů. Připomínkující upozorňuje na přeshraniční rizika a vztah Prahy a okolních obcí ve Středočeském kraji, což nelze řešit na platformě dílčí změny ÚP s velmi omezeným řešeným územím. V obecné rovině je dle metodiky MMR prioritizována: a) 18 PÚR na úrovni územních plánů zejména uplatňována: a) zabezpečením vhodných zastavitelných ploch v přirozených centrech spádových území pro vytvoření nových pracovních příležitostí, rozvoje bydlení a zařízení veřejné infrastruktury; b) vymezením ploch vhodných druhů rekreace ve vhodných územích; c) vymezením přírodních, kulturních a civilizačních hodnot v podrobnosti územního plánu, zejména pak charakteru zástavby, urbanistické struktury, hodnotných architektonicky cenných staveb a jejich prostředí, významných a hodnotných prvků krajiny a pravidel jejich ochrany. Návrh změny není se zmíněnými tezemi v rozporu.</p> <p>Ad čl. 24 PÚR) V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počernicích. Ta by se měla v budoucnu ještě rozšířit a z toho se dá předvídat, že intenzita dopravy se bude zvyšovat a s ní i případné negativní vlivy spojené s nárůstem hluku a škodlivin v ovzduší. Tudíž je za účelem zvýšení propustnosti této dopravní stavby potřeba dálnici D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice rozšířit a zároveň zkapacitnit MÚK Radonice, a to s ohledem na stávající zástavbu. Důvodem pro pořízení změny ÚP není přivést do Prahy další IAD, nýbrž aktualizací koncepce dopravy je reagováno na stávající již v ÚPD vymezené rozvojové plochy, které je třeba dopravně obsloužit.</p> <p>Předmětná změna je v souladu s PÚR vč. čl. 18 a 24. Řešení změny respektuje republikové priority pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovené v PÚR, a z toho plynoucí podmínky a úkoly k řešení v podrobnějších plánovacích dokumentacích. Řešené území změny se dle PÚR nachází v rozvojové oblasti OB 1 – Metropolitní rozvojová oblast Praha a ve specifické oblasti SOB9, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem. Při respektování republikových priorit územního plánování je třeba v oblasti OB 1 umožňovat intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury. Změna je v souladu zejména s čl. 23 PÚR, kdy podle místních podmínek vytváří předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umístování dopravní a technické infrastruktury zachovává prostupnost krajiny a minimalizuje rozsah fragmentace oproti stávajícímu stavu. Návrh změny byl dále stanoven s ohledem na čl. 14 PÚR a také naopak napomáhá naplňovat prioritou čl. 24 PÚR vytvářením podmínek pro zlepšení dostupnosti území zkvalitňováním dopravní infrastruktury uvnitř rozvojové oblasti OB 1. Změna vytváří podmínky pro koordinované umístování veřejné infrastruktury v území a tím podporuje její účelné využívání.</p> <p>Jedná se o nepochopení argumentace z hlediska rozložení emisí. V citovaném textu, ke kterému se připomínka vztahuje, se neuvádí, že dojde ke snížení automobilové dopravy, pouze ke změně prostorového rozložení produkce emisí – tj. přerozdělení dopravních proudů a zlepšení plynulosti dopravy. To vše má spolu s neustále se zlepšujícími emisními charakteristikami vozového parku vliv na snížení celkové produkce emisí. Nejedná se však o snížení intenzity dopravy.</p> <p>Předmětná dílčí změna ÚP řeší rozšíření úseku dálnice D10 pouze na území hl. m. Prahy u Horních Počernic, které by zde přispělo k zlepšení provozní situace, neboť by se mohla ve větší míře oddělit zdrojová a cílová doprava směřující do/z komerčně-skladové zóny Horních Počernic od ostatní dopravy na tomto úseku D10, čímž se zmírní riziko nepříznivých provozních situací. Důvodem pro pořízení změny ÚP není přivést do Prahy další IAD, nýbrž aktualizací koncepce dopravy je reagováno na stávající již v ÚPD vymezené rozvojové plochy, které je třeba dopravně obsloužit.</p> <p>V rámci dokumentace VVURÚ byla předmětná změna koncepce prověřena z hlediska jejích vlivů na udržitelný rozvoj území. V případě uplatnění podmínek a doporučení, jež vyplynula z Vyhodnocení vlivů návrhu posuzované změny územního plánu na udržitelný rozvoj území, lze konstatovat, že předkládaná změna územního plánu při vhodném způsobu realizace neznamená žádné významné negativní vlivy na udržitelný rozvoj území.</p>
302	MHMPXPIK937B	Připomínka	MHMPXPIK937B	2992323	Nesouhlas	<p>1.2. Ignorování principu dopravní indukce a nárůst automobilové dopravy (odůvodnění 2. část - pozn. pořiz.)</p> <p>V odůvodnění změny územního plánu Z 3274/17 je mj. uvedeno:</p> <p>„Po realizaci předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy, která představuje přidání jednoho jízdního pruhu pro každý směr jízdy dálnice D10, dojde ke změně prostorového rozložení produkce emisí. Po zkapacitnění dálnice D10 na uspořádání 3 + 3 jízdní pruhy se předpokládá, že dojde k zajištění požadovaného stupně úrovně kvality dopravy na posuzovaném úseku, emise z automobilové dopravy se soustředí zejména na dálnici D10 a dojde k redukci emisí na území okolních obcí. Stejně tak zlepšení plynulosti dopravy může znamenat pokles zejména špičkových množství emisí na dálnici. Zkapacitnění dálnice D10 bude mít pozitivní vliv pro řidiče na zvýšení plynulosti dopravy v tomto úseku, což se projeví v úzkém koridoru podél dálnice zejména vlivem eliminace front a pomalého popojíždění aut.“</p> <p>To je naprosto scestná úvaha, neboť ignoruje dlouhodobě potvrzený jev dopravní indukce, kdy rozšiřování silniční kapacity vede k dalšímu nárůstu dopravy. Navíc nebere ohled na dopady rozšíření D10 na navazujících komunikacích v Praze.</p> <p>„Fenomén tzv. dopravní indukce totiž způsobí, že jakékoliv rozšíření kapacit automobilové infrastruktury zvýší celkový objem dopravy. Automobilová doprava nefunguje jako voda, která potřebuje určitý průměr pro průtok, funguje spíš jako ideální plyn – dokonale vyplní veškerý prostor, který má k dispozici. Dopravní</p>	

indukci nejlépe shrnul urbanista Lewis Mumford: bojovat proti dopravní zácpě rozšiřováním silnic je to samé jako bojovat proti obezitě širšíma kalhotama. Čím víc se postaví silnic, obchvatů a parkování, tím více na nich bude aut.“

<https://pbednargmail-com.blog.respekt.cz/lepsi-parkovani/>

Nabídka nové silniční kapacity ovlivní i dopravní chování uživatelů ve prospěch automobilové dopravy. Podle průzkumu TSK z roku 2019 mezi největší bariéry pro používání aut patří zdržení v kolonách a stres při řízení ve špičce. Zkapacitnění dálnice D10 zvýší atraktivitu cestování autem a povede k nárůstu cest IAD na úkor ekologických druhů dopravy. Z grafiky níže jasně vyplývá, že řešit dopravní zácpy přidáváním pruhů je špatně.

Je evidentní, že rozšíření dálnice D10 ztraktivní podmínky pro individuální automobilovou dopravu v pražské aglomeraci. Zkušenosti ze zahraničí potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity v městských oblastech vede ke vzniku tzv. urban sprawl (sídelní kaše), delším cestám za prací a nárůstu provozu.

<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-trafficmotorists/>

Nabídka nové silniční kapacity umožní lidem podnikat častější, delší a zbytečné cesty autem, znevýhodní ekologické druhy dopravy a prohloubí problém roztráštěné zástavby v satelitech za Prahou závislých na automobilové dopravě. <https://www.vtpi.org/gentraf.pdf>

302 MHMPXPIK937B Přípomínka MHMPXPIK937 B 2992324 Nesouhlas

1.3. Rozpor se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (odůvodnění 3. část - pozn. pořiz.)

Záměr zkapacitnění dálnice D10 na 3+3 pruhu je v zásadním rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí:

Zvýšení prostorové efektivity dopravy

Naopak záměr zvyšuje atraktivitu nejméně prostorově efektivního druhu dopravy. Nárůst dopravní zátěže a zhoršení prostorové efektivity se projeví zejména na navazujících komunikacích na území Prahy.

Snížení uhlíkové stopy

Naopak dojde k výraznému zvýšení uhlíkové stopy z důvodu nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy. Řada studií potvrzuje, že rozšiřování silniční kapacity způsobuje nárůst emisí skleníkových plynů. Samotná výstavba, resp. stavební práce a spotřeba materiálů a energií bude rovněž významným zdrojem CO2.

www.sightline.org/research_item/climate-analysis-gge-new-lanes-10-07/

<https://www.nytimes.com/2022/02/10/climate/highways-climate-change-traffic.html>

<https://zdopravy.cz/wales-stopnul-pripravy-novych-silnic-a-dalnic-kvuli-ochrane-klimatu-84908/>

Zvýšení bezpečnosti

Naopak dojde ke snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti v důsledku dalšího nárůstu osobní a nákladní dopravy. Dočasně se sice zvýší plynulost provozu, avšak vyšší rychlost znamená také vyšší riziko nehod.

Zvýšení finanční udržitelnosti

Naopak obrovské pořizovací náklady na zkapacitnění dálnice D10 a náklady na provoz a údržbu budou mít za následek snížení finanční udržitelnosti. Navíc je zapotřebí započítat i negativní externality. Podle studie Evropské komise z roku 2019 činí externí náklady silniční dopravy cca 13,5 miliard Euro.

Zlepšení lidského zdraví

Ve střednědobém horizontu dojde k dalšímu nárůstu dopravy, který se projeví i na navazujících komunikacích v Praze. To povede ke zhoršení ovzduší, hlukové zátěže a tím ke zhoršení zdraví a kvality života obyvatel Prahy. Větší využívání aut na úkor VHD, kol či pěší dopravy bude mít negativní dopady také na zdraví řidičů v důsledku vystavení výrazně vyššímu množství škodlivých látek uvnitř vozidla a nižší pohybové aktivitě.

<https://www.cistoustopou.cz/autem/clanek/jezdite-do-prace-autem-tak-dychate-horsi-vzduchnez-chodci-lide-v-mhd-1003>

302 MHMPXPIK937B Přípomínka MHMPXPIK937 B 2992325 Nesouhlas

1.4. Rozpor s Konceptí městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030 (odůvodnění 4. část - pozn. pořiz.)

Tento strategický dokument byl schválen vládou v lednu 2021. Jeho vizí je zlepšit dělbu přepravní práce ve prospěch udržitelných druhů dopravy.

Koncepce je postavena na 4 pilířích:

1. Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města
2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu
3. Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě
4. Dopravní funkce ve veřejném prostranství

Naopak zkapacitnění D10 je v rozporu se základní vizí koncepce pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030 a ohrožuje naplnění uvedených cílů.

302 MHMPXPIK937B Přípomínka MHMPXPIK937 B 2992326 Nesouhlas

1.5. Rozpor s cíli Dopravní politiky ČR pro léta 2021-2027 s výhledem do r. 2050 (odůvodnění 5. část - pozn. pořiz.)

"Zásadním tématem je dekarbonizace dopravy, tedy odstranění závislosti dopravy na spotřebě uhlovodíkových paliv, její převedení na bezemisní a nízkoemisní...Cílem je rozvíjet dopravu, nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě."

Rozšíření dálnice D10 na 3+3 pruhu naopak znamená rozvoj dopravy „ v současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv“. Povede k nárůstu dopravních výkonů a zvýšení konkurenceschopnosti energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy. Zároveň ohrožuje plnění klíčových cílů na podporu udržitelné mobility: nemotivuje k předcházení vzniku potřeb po mobilitě ani k většímu

Vztah změny k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je podrobně popsán ve VVURÚ. Cílem Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je zajistit dopravu obyvatel a přepravu zboží tak, aby všechny způsoby pohybu po městě fungovaly v souladu. Aby se navzájem zbytečně neomezovaly, řídily se zejména potřebami lidí, kteří ve městě a jeho okolí žijí, a zároveň aby se zlepšila kvalita života v Praze a okolí. Předmětná změna má vůči výše uvedeným koncepcím Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí přímo pozitivní vztah. Řešením změny dojde k optimalizaci funkcí v území vzhledem k jeho strategické pozici vůči dopravním uzlům, zkvalitnění dopravní obsluhy území a zkapacitnění stávajícího dopravního systému. V rámci dokumentace VVURÚ bylo prověřeno (viz Tab 10 dokumentace VVURÚ), že změna bude mít naopak neutrální až pozitivní vliv na snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy. Změna vytváří územní předpoklady pro zlepšení dopravní situace, a s tím spojených externalit návrhem zkapacitnění dopravních systémů. Pozitivní dopady změny plně kompenzují případné negativní vlivy. V rámci dokumentace VVURÚ a při územním plánování obecně se vždy váží jednotlivé vlivy na pilíře udržitelného rozvoje vč. pilíře ekonomického. Předmětná změna vytváří dostatečné předpoklady pro vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel ve smyslu § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona. Přípomínkující argumentuje úrovní záměru, územního rozhodování, což je podrobnost koncepce v územním plánu a jeho měřítku 1:10 000 (např. bezpečnost provozu). Zmíněné obavy jsou relevantní, ale je třeba je prověřit primárně v podrobnosti záměru procesem EIA.

Předmětná dílčí změna ÚP řeší rozšíření úseku dálnice D10 pouze na území hl. m. Prahy u Horních Počernic, které by zde přispělo k zlepšení provozní situace, neboť by se mohla ve větší míře oddělit zdrojová a cílová doprava směřující do/z komerčně-skladové zóny Horních Počernic od ostatní dopravy na tomto úseku D10, čímž se zmírní riziko nepříznivých provozních situací. Důvodem pro pořízení změny ÚP není přivést do Prahy další IAD, nýbrž aktualizací koncepce dopravy je reagováno na stávající již v ÚPD vymezené rozvojové plochy, které je třeba dopravně obsloužit.

Vztah změny k Dopravní politice ČR je podrobně popsán ve VVURÚ. Posuzovaná změna územního plánu vytváří územní předpoklady pro realizaci specifických cílů Dopravní politiky ČR v návaznosti na Politiku územního rozvoje ČR a Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy především z hlediska zkapacitnění přetíženého dopravního systému. Důvodem pro pořízení změny ÚP není přivést do Prahy další IAD, nýbrž aktualizací koncepce dopravy je reagováno na stávající již v ÚPD vymezené rozvojové plochy, které je třeba dopravně obsloužit.

302	MHMPXPIK937B	Připomínka	MHMPXPIK937 B	2992327	Nesouhlas	<p>využívání ekologických druhů dopravy. https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled</p> <p>1.6. Rozpor s klimatickým závazkem hlavního města Prahy (odůvodnění 6. část - pozn. pořiz.) Doprava je významným producentem skleníkových plynů a přispívá tak ke změnám klimatu. Nejvyšší podíl na emisích z dopravy (cca 93 %) má silniční doprava. Od roku 1993 rostly emise skleníkových plynů z dopravy v ČR téměř nejrychleji z celé EU – o 80%! Z tiskové zprávy MHMP 17.6.2019: <i>Rada hl. m. Prahy si uvědomuje, že se naše planeta nachází ve stavu klimatické nouze, a tedy i potřebu co nejrychleji zavádět opatření, která povedou ke stabilizaci množství skleníkových plynů v atmosféře. Proto dnes městská rada schválila klimatický závazek Prahy snížit emise CO2 v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO2 nejpozději do roku 2050. Zároveň schválila základní okruhy opatření nutných k naplnění tohoto cíle. Potvrdila tak, že ochrana klimatu je její politickou prioritou.</i> http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/me_stska_rada_dn_es_vyhlasila_klimaticky.html Zkapacitnění dálnice D10 povede k nárůstu emisí skleníkových plynů jak ve fázi výstavby i provozu. Záměr je zároveň v rozporu s cíli klimatického plánu hl. města Prahy a následujícími prioritami v oblasti udržitelné mobility: <input type="checkbox"/> Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony veřejné dopravy <input type="checkbox"/> Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony nemotorové dopravy <input type="checkbox"/> Snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze Rozšíření dálnice D10 nejenže nesníží, resp. zvýší intenzitu automobilové dopravy v Praze a okolí, ale také povede k poklesu atraktivity a konkurenceschopnosti veřejné a nemotorové dopravy v dotčené oblasti. Stavět silnice městům neulehčí v dopravě ani v klimatu https://denikreferendum.cz/clanek/33098-stavet-silnice-mestum-neulehci-vdoprave-ani-v-klimatu</p>
302	MHMPXPIK937B	Připomínka	MHMPXPIK937 B	2992328	Nesouhlas	<p>1.7. Rozpor se Zelenou dohodou pro Evropu (odůvodnění 7. část - pozn. pořiz.) Zelená dohoda pro Evropu je plán, jak zajistit udržitelnost hospodářství EU. Toho dosáhneme tak, že ve všech oblastech politiky přeměníme klimatické a environmentální výzvy v příležitosti a zajistíme, aby byl tento přechod inkluzivní a spravedlivý pro všechny. EU se chce do roku 2050 stát klimaticky neutrálním kontinentem. K dosažení tohoto cíle bude nutné přijmout náležitá opatření ve všech odvětvích našeho hospodářství. Z hlediska sektoru dopravy lze za nejdůležitější cíl považovat snížení emisí skleníkových plynů z dopravy v EU do roku 2050 o 90 %. Toho lze docílit zaváděním čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy. Zkapacitnění dálnice D10 naopak povede ke zvýšení emisí skleníkových plynů v důsledku výrazného nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy, vyšší spotřeby energií (v době výstavby a provozu) a ohrožení konkurenceschopnosti čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy. https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_cs#oblasti-politiky</p>
302	MHMPXPIK937B	Připomínka	MHMPXPIK937 B	2992329	Nesouhlas	<p>1.8. Rozpor s evropskou Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu (odůvodnění 8. část - pozn. pořiz.) <i>"Zdaleka nejzávažnějším úkolem, který stojí před odvětvím dopravy, je výrazně snížit emise a dosáhnout vyšší udržitelnosti." Udržitelná mobilita – nevratný posun k mobilitě s nulovými emisemi "Za tímto účelem je třeba použít všechny politické nástroje: 1) opatření k výraznému snížení současné závislosti na fosilních palivech (nahrazením stávajících vozových parků a flotil dopravními prostředky s nízkými a nulovými emisemi a posílením využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv); 2) rozhodná opatření k přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy (zejména zvýšení počtu cestujících po železnici a dojíždějících veřejnou dopravou a aktivními způsoby dopravy, jakož i přesunutí značného množství nákladu na železnici, vnitrozemské vodní cesty a pobřežní námořní přepravu) a 3) internalizace externích nákladů (prováděním zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“, zejména prostřednictvím mechanismů stanovení cen uhlíku a zpoplatnění infrastruktury)."</i> Rozšíření dálnice D10 naopak povede k nárůstu dopravních výkonů a zvýšení atraktivity energeticky nejnáročnějšího druhu dopravy (nejvíce závislého na</p>

Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu (viz dokumentace VVURÚ). Vzhledem k existujícím vlivům byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. Za nejvýznamnější pozitivní vlivy záměru pak lze označit odvedení části dopravy ze stávající komunikační sítě, procházející obytnou zástavbou, se souvisejícími efekty ve smyslu snížení akustické zátěže, znečištění ovzduší, a s tím spojených vlivů na zdraví, snížení dopravní nehodovosti (zejména střetů s ostatními účastníky provozu na komunikacích) a zlepšení migrační propustnosti území.
Vlivy případné realizace záměru na klimatickou změnu nejsou dle VVURÚ podstatné. Vzhledem k množství emisí skleníkových plynů (zejména CO2) se nepředpokládá ovlivnění makroklimatu, mezoklimatu. Možné omezené vlivy jsou na místní klima a mikroklima (a to zejména v souvislosti s budováním zpevněných ploch a možnou kumulací tepelného záření). Zásadní ovlivnění vlivů na množství emisí CO2 je v tomto případě zejména na výrobcích automobilů (osobních i nákladních) a požadavcích zákonů, kde jsou ukládány zvýšené nároky na snižování emisí CO2. Z toho vychází pak snižování těchto emisí i přes předpokládaný nárůst intenzit dopravy. Vlivy možného záměru na klima budou akceptovatelné, lokální vlivy na mikroklima lze vyhodnotit vzhledem k jejich rozsahu jako málo významné. Nepředpokládáme významný vliv na biodiverzitu řešeného území, která je již v současné době definována jako nízká.
Problematika vlivu změny koncepce na klima a produkci skleníkových plynů byla řádně vyhodnocena v dokumentaci VVURÚ (nejpřehledněji viz krycí list změny ÚP v příloze dokumentace VVURÚ). Orgán hájící předmětné veřejné zájmy vydal ke změně ÚP kladné stanovisko.

Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu (viz dokumentace VVURÚ). Vzhledem k existujícím vlivům byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. Za nejvýznamnější pozitivní vlivy záměru pak lze označit odvedení části dopravy ze stávající komunikační sítě, procházející obytnou zástavbou, se souvisejícími efekty ve smyslu snížení akustické zátěže, znečištění ovzduší, a s tím spojených vlivů na zdraví, snížení dopravní nehodovosti (zejména střetů s ostatními účastníky provozu na komunikacích) a zlepšení migrační propustnosti území.
Vlivy případné realizace záměru na klimatickou změnu nejsou dle VVURÚ podstatné. Vzhledem k množství emisí skleníkových plynů (zejména CO2) se nepředpokládá ovlivnění makroklimatu, mezoklimatu. Možné omezené vlivy jsou na místní klima a mikroklima (a to zejména v souvislosti s budováním zpevněných ploch a možnou kumulací tepelného záření). Zásadní ovlivnění vlivů na množství emisí CO2 je v tomto případě zejména na výrobcích automobilů (osobních i nákladních) a požadavcích zákonů, kde jsou ukládány zvýšené nároky na snižování emisí CO2. Z toho vychází pak snižování těchto emisí i přes předpokládaný nárůst intenzit dopravy. Vlivy možného záměru na klima budou akceptovatelné, lokální vlivy na mikroklima lze vyhodnotit vzhledem k jejich rozsahu jako málo významné. Nepředpokládáme významný vliv na biodiverzitu řešeného území, která je již v současné době definována jako nízká.
Problematika vlivu změny koncepce na klima a produkci skleníkových plynů byla řádně vyhodnocena v dokumentaci VVURÚ (nejpřehledněji viz krycí list změny ÚP v příloze dokumentace VVURÚ). Orgán hájící předmětné veřejné zájmy vydal ke změně ÚP kladné stanovisko a poživateli tedy nic nebrání k tomu změnu ÚP předložit k vydání v samosprávných orgánech HMP.

Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu (viz dokumentace VVURÚ). Vzhledem k existujícím vlivům byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. Za nejvýznamnější pozitivní vlivy záměru pak lze označit odvedení části dopravy ze stávající komunikační sítě, procházející obytnou zástavbou, se souvisejícími efekty ve smyslu snížení akustické zátěže, znečištění ovzduší, a s tím spojených vlivů na zdraví, snížení dopravní nehodovosti (zejména střetů s ostatními účastníky provozu na komunikacích) a zlepšení migrační propustnosti území.
Vlivy případné realizace záměru na klimatickou změnu nejsou dle VVURÚ podstatné. Vzhledem k množství emisí skleníkových plynů (zejména CO2) se nepředpokládá ovlivnění makroklimatu, mezoklimatu. Možné omezené vlivy jsou na místní klima a mikroklima (a to zejména v souvislosti s budováním zpevněných ploch a možnou kumulací tepelného záření). Zásadní ovlivnění vlivů na množství emisí CO2 je v tomto případě zejména na výrobcích

					<p>fosilních palivech) mimo jiné na úkor udržitelnějších druhů dopravy. Ohrozí tak plnění cílů výrazně snížit emise a dosáhnout vyšší udržitelnosti. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=EN</p>	<p>automobilů (osobních i nákladních) a požadavcích zákonů, kde jsou ukládány zvýšené nároky na snižování emisí CO2. Z toho vychází pak snižování těchto emisí i přes předpokládaný nárůst intenzit dopravy. Vlivy možného záměru na klima budou akceptovatelné, lokální vlivy na mikroklima lze vyhodnotit vzhledem k jejich rozsahu jako málo významné. Nepředpokládáme významný vliv na biodiverzitu řešeného území, která je již v současné době definována jako nízká. Problematika vlivu změny koncepce na klima a produkci skleníkových plynů byla řádně vyhodnocena v dokumentaci VVURÚ (nejpřehledněji viz krycí list změny ÚP v příloze dokumentace VVURÚ). Orgán hájící předmětné veřejné zájmy vydal ke změně ÚP kladné stanovisko a pořizovateli tedy nic nebrání k tomu změnu ÚP předložit k vydání v samosprávných orgánech HMP.</p>
302	MHMPXPIK937B	Připomínka	MHMPXPIK937 B	2992330	<p>Jiné</p> <p>2. Doporučení pro řešení dopravy v dotčené oblasti Dopravu v pražské aglomeraci je zapotřebí řešit komplexně a zabývat se především příčinami dopravních problémů, nikoliv jen léčit symptomy. Současná kritická situace je důsledkem nekonceptního dopravního a územního plánování v posledních 20-30 letech, které bylo podřízené automobilové dopravě na úkor ekologických druhů dopravy a vedlo k zvýhodnění životního stylu závislého na autech. Jedná se o velké silniční stavby (např. tunel Blanka, Novopacká, rozšiřování dálničních úseků směrem do Prahy, atd.), boom rezidenčních satelitů za Prahou, výstavbu obřích logistických hal a obchodních a zábavních center s desítkami tisíc parkovacích míst a masivní koncentraci ekonomických aktivit v Praze namísto polycentrického rozvoje napříč regiony. Je naprosto evidentní, že řešením nemůže být další rozšiřování silniční kapacity v pražské aglomeraci, která výše uvedené problémy naopak prohloubí. Doporučujeme uplatňovat především obecné principy strategických dokumentů s cílem zajistit udržitelný rozvoj v dotčené oblasti. Základní vizí Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030 je zlepšit dělbu přepravní práce ve prospěch udržitelných druhů dopravy. Koncepce je založena na 4 pilířích: 1. Snižování potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města 2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu 3. Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě 4. Dopravní funkce ve veřejném prostoru (humanizace veřejného prostoru) V tomto konkrétním případě to znamená: 1. Investice do občanské vybavenosti a pracovních příležitostí ve středočeských městech a obcích za účelem omezení dojížděky do Prahy. 2. Urychlená dostavba kvalitního železničního spojení mezi Prahou a Mladou Boleslaví. Budování P+R a B+R u železničních a autobusových zastávek ve Středočeském kraji. Rozvoj cyklistické infrastruktury v dotčené oblasti (zejména mezi obcemi a Prahou). 3. Podpořit přechod na elektromobily, malá úsporná vozidla, větší využívání prostředků sdílené mobility (carsharing, bikesharing, spolujízda). 4. Zkvalitnění veřejného prostoru v obcích, městech a okrajových městských částech tak, aby byl více přátelský a bezpečný pro chodce a cyklisty. Zároveň je zapotřebí pozastavit a přehodnotit veškeré záměry vedoucí k nárůstu automobilové dopravy: výstavba velkých obchodních a logistických center, rozšiřování silniční kapacity v Praze a nejbližším okolí. Dále je nezbytné komplexně posoudit řešení nákladní tranzitní dopravy, která by měla být odvedena mimo území hlavního města: např. vybudování nové propojky dálnic D1, D11, D10 a D8 v šetrné podobě dál od Prahy, aby se minimalizoval efekt dopravní indukce a přesun části nákladní dopravy na železnici.</p>	<p>Pořizovatel bere na vědomí doporučení pro řešení dopravy v dotčené oblasti. Vyjádření se netýká konkrétního návrhu změny, jedná se o obecná doporučení k zlepšení koncepce dopravní infrastruktury, která však nelze řešit v rámci této změny ÚP. Předmětem projednání je návrh změny Z 3274, který zpracovatel vytvořil dle požadavků Zastupitelstva HMP.</p>
188	Pražská vodohospodářská společnost a.s.	Připomínka	MHMPXPIEOG CI	2992332	<p>Jiné</p> <p>Připomínky Pražské vodohospodářské společnosti a.s. k oznámení o zahájení řízení o vydání změn vlny 17 a o veřejném projednání VVURÚ. Z hlediska nadřazeného systému zásobování vodou má Pražská vodohospodářská společnost a.s. (dále jen PVS) k předloženým změnám Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy následující připomínky: <u>Obecné připomínky:</u> - Upozorňujeme na to, že se v řešeném území nachází místní sítě, které je nutno zohlednit při zpracování následných stupňů projektové dokumentace. Stanovisko k uvedeným změnám: <u>Z 3273/17</u> - upozorňujeme, že mezi komunikacemi K Barrandovu a Poncarova je v blízkosti Pražského okruhu uložen páteřní vodovodní řad DN 1200 OC. Tento řad, včetně jeho ochranného pásma, je nutno respektovat. Požadujeme také, aby při případné výsadbě izolační zeleně byla dodržována pravidla uvedená ve Standardech městských stromořadí na území hl. m. Prahy. <u>Z 3274/17</u> - upozorňujeme, že komunikaci Novopacká křížuje v souběhu se silnicí Ve Žlíbku vodovodní řad PE 225 a jižně od komunikace Novopacká je na řadu osazena měrná šachta. Uvedený řad i šachtu je nutné respektovat.</p>	<p>Pořizovatel bere na vědomí. Připomínka se týká až následných řízení.</p>

188 Pražská vodohospodářská společnost a.s. Přípomínka MHMPXPIEOG 2992334 Jiné Z hlediska nadřazeného systému odkanalizování má PVS k předloženým změnám Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy následující připomínky: Obecné připomínky: - Při řešení problematiky dešťových vod je nutno přednostně navrhovat v souladu s požadavky zákona č.254/2001 Sb., o vodách (§5), jejich využívání v místě dopadu, před jejich rychlým odváděním do vodotečí. Návrh řešení musí vycházet ze snahy zachovat v lokalitě přirozený odtok dešťových vod. I v souladu s připravovanou strategií adaptace pro změnu klimatu je třeba srážkovou vodu v maximálně možné míře využívat v místě spadu a využít její potenciál k zajištění vhodného klimatu. Je nutno navrhnout takové řešení, které umožní využití vod např. k závlivce zeleně, oplachu, atd. - Výsledné odtokové množství musí být v souladu s nařízením č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy (Pražské stavební předpisy) HLAVA V, § 38 odst. 2: „*Minimální retence (celkový objem retenování, opatření, jako jsou průlehy v zeleni, otevřené příkopy, vegetační střechy, nádrže, retenční potrubí nebo trubní retence aj.) pro regulované odvádění srážkových vod musí být taková, aby nedocházelo k většímu odtoku než 10 l/s z hektaru plochy pozemku při třicetiminutovém dešti desetiletém, nestanoví-li správce toku jinak.*“ Závazné stanovisko k množství vypouštěných dešťových vod do vodního toku a podmínky napojení vydává správce vodního toku. - V připomínkách k jednotlivým změnám jsou popsány pouze nadřazené kanalizační sběrače. Upozorňujeme na to, že v lokalitě se nachází i místní sítě, které je nutno zohlednit při zpracování následných stupňů projektové dokumentace. Stanovisko k uvedeným změnám: Z 3273/17 - Vzhledem k navýšení zpevněných ploch souvisejících s rozšířením silničního okruhu v tomto úseku na šest pruhů, požadujeme přehodnocení stávajících retenčních objemů na oddílné srážkové kanalizaci, která svádí srážkové vody z komunikace. Požadujeme, aby v rámci řešení projektu byly důsledně uplatněny požadavky uvedené ve "Standardech hospodaření se srážkovými vodami na území hl. m. Prahy" a primárně byla uplatňována povrchová opatření ke zpomalení odtoku z území. Prvky HSV musí v maximální možné míře umožnit zasakování srážkových vod v místě jejich vzniku. Z 3274/17 - Upozorňujeme, že území, na kterém je vymežována VPS XX/DK/25, částečně spadá do povodí pobočných čistíren odpadních vod Svěpravice a Čertousy, na kterých je v současné době vyhlášen stop-stav a odpadní vody proto nelze zaústit do stávající kanalizační sítě. V případě návrhu nových či rekonstrukcí stávajících komunikací souvisejících s realizací tohoto záměru VPS, požaduje PVS řešit odvodnění těchto komunikací jiným způsobem než sváděním do stávající veřejné kanalizace. Vzhledem k navýšení zpevněných ploch souvisejících s rozšířením D10 na šest pruhů, požadujeme přehodnocení stávajících retenčních objemů na oddílné srážkové kanalizaci, která svádí srážkové vody z této komunikace. Požadujeme, aby v rámci řešení projektu byly důsledně uplatněny požadavky uvedené ve "Standardech hospodaření se srážkovými vodami na území hl. m. Prahy" a primárně byla uplatňována povrchová opatření ke zpomalení odtoku z území. Prvky HSV musí v maximální možné míře umožnit zasakování srážkových vod v místě jejich vzniku. Pořizovatel bere na vědomí. Přípomínka se týká až následných řízení.

188 Pražská vodohospodářská společnost a.s. Přípomínka MHMPXPIEOG 2992336 Jiné Obecně: Navrhované objekty (vč. zařízení staveniště a skládky materiálu) a výsadba stromů musí být situovány mimo ochranné pásmo vodovodu a kanalizace pro veřejnou potřebu, včetně jejich přeložek. Ochranná pásma dle § 23 odst. 3 zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), v platném znění jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu: a) u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m, b) u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m, c) u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdáleností podle písmen a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m. Pražská vodohospodářská společnost a.s. jako správce vodohospodářského majetku hlavního města Prahy a Pražské vodovody a kanalizace, a.s. jako provozovatel dotčeného majetku se od data 1.1.2021 prioritně a bezplatně vyjadřují jednotným stanoviskem, a to na základě elektronické žádosti podané prostřednictvím společného vyjadřovacího portálu: www.vviadrovaciportal.cz.

Pro elektronické úkony správních orgánů a orgánů veřejné moci (státních orgánů, územních samosprávních celků a fyzických nebo právnických osob, pokud těmto fyzickým nebo právnickým osobám byla svěřena působnost v oblasti veřejné správy, notářů a soudních exekutorů) učiněných při výkonu působnosti v oblasti veřejné správy se shora specifikované požadavky na formu podání žádosti o stanovisko prostřednictvím společného vyjadřovacího portálu nemusí použít.

5) Návrh pořizovatele

Návrh změny byl projednán. S návrhem změny nesouhlasila MČ Praha 20 (příp. č. 40) a fyzické osoby (příp. č. 301, 302 a 304). DO MO (příp. č. 16) požaduje doplnění upozornění na limity v území do textové části odůvodnění. Změnu lze vydat.

6) Doplněk návrhu

Na základě stanoviska DO MO (příp. č. 16) bude doplněna textová část odůvodnění změny: „Řešené území změny se nachází ve vymezeném zájmovém území Ministerstva obrany dle § 175 Stavebního zákona a stavební činnost musí být projednána s příslušnými orgány Ministerstva obrany (území celé Prahy se dá považovat za vymezené území Ministerstva obrany ve smyslu ustanovení § 317 odst. 2 zákona č. 238/2021 Sb.). Platné limity v území jsou obsaženy v platných Územně analytických podkladech hl. m. Prahy – ÚAP (zejména ve výkrese č. 0.2).“