

**Doplnění dokumentace E.I.A. na křižovatku EXIT 4  
na dálnici D1 dle požadavku MŽP**

**Odpovědi a komentář k připomínkám organizací  
a veřejnosti podaných v procesu projednání E.I.A.**

## Přehled vyjádření k E.I.A. stavba EXIT 4 na D1 v km 3,7

Poř. č.	Datum	Vyjádření od
1		MŽP – dopis z 1.6.2010 (3.7.2009)
2	5.5.2010	KÚ Stč. kraje, Ing. Keřka, Ing. Švingrová
3	8.4.2010	Krajská hyg. stanice Stč. kraje, Ing. Blanka Vávrová
4	28.4.2010	Hygienická stanice hl. m. Prahy, Ing. Kneidl
5	17.5.2010	Stč. kraj, Ing. Miloš Petera
6	17.5.2010	MHMP, odbor ŽP, JUDr. Jana Cibulková
7	17.5.2010	MÚ Černošice, JUDr. Markéta Fialová
8	30.4.2010	Česká inspekce ŽP, Ing. Miroslav Mareš
9a	24.5.2010	MŽP, Ing. Jan Kužel
9b	15.4.2010	MŽP, Ing. Václav Dvořák, Ph.D.
9c	19.4.2010	MŽP, RNDr. Martin Holý
9d	7.5.2010	MŽP, RNDr. Alena Vopálková
10	24.5.2010	MSI Invest, s.r.o., Hans-Dieter Schandlbauer
11	12.2.2010	Obec Průhonice, Ing. Hana Borovičková, starostka
12	29.4.2010	MČ Praha-Šeberov, Ing. Petra Venturová, starostka
12a		MČ Praha-Šeberov, Ing. Petra Venturová, starostka – doplněné vyjádření
13	26.5.2008	MČ Praha - Újezd
14	17.5.2010	OS Za zdravý Šeberov, Mgr. Příhodová, M. Valenta, D. Paroulková, RNDr. Soukup
15	17.5.2010	OS Aliance Jihových, Mgr. Auersperger, L. Papáček
16	17.5.2010	OS STOP VS, RNDr. Machová, J. Zeman, M. Lukáš
17	17.5.2010	Ing. Zálešák, Ing., Zálešáková, Křeslice
18	18.5.2010	JUDr. Široký, Mgr. Skořepová, Křeslice
19	16.5.2010	Tomáš a Pavla Karasovi, Křeslice
20	17.5.2010	Daniel Marks, Vestec
21	17.5.2010	Jana Caltová, Vestec
22	17.5.2010	Doležalovi, Vestec
23	17.5.2010	Tomáš Novák
24	18.5.2010	Marek Pocestný, Vestec
25	17.5.2010	Otakar Janota, Vestec
26	19.5.2010	Kpt. Jan Halamka, Křeslice
27	19.5.2010	Ing. Srnka, Mgr. Srnková, Křeslice
28	17.5.2010	Ing. Vladimír Karlík, Křeslice
29	18.5.2010	Rudolf, Pavla, Markéta Wagnerovi, Vestec
30	20.5.2010	RNDr. Irena Linhartová, Křeslice
31	20.5.2010	Doc. MUDr. Marie Valešová, CSc., Křeslice
32	25.5.2010	Ing. Pavel Procházka, Hrnčiče
33	26.5.2010	MUDr. Petr Bušek
34	25.5.2010	Karel a Olga Tomkovi, Petrovice
35	25.5.2010	Patočkovi, Petrovice
36	20.5.2010	Marta a Ladislav Drahokoupilovi
37	18.5.2010	Jiří Šára, Křeslice
38	18.5.2010	Liana Šárová, Křeslice

39	21.5.2010	Ing. Ivana Smutná, Ing. Ivan Smutný
40	26.5.2010	Ing. Jiří Chudoba
41	18.5.2010	Ing. Adriana Veselá, Vestec
42	19.5.2010	McDonalds ČR, Ing. Libor Hladík
43	27.5.2010	Daniel Čtvrtník, Hrnčře
44	17.5.2010	Ing. Tomáš Janák. Leděč nad Sázavou
45	27.5.2010	Marie Perníková, Hrnčře
46	14.5.2010	Ing. Jana Kadeřábková, Hrnčře
47	16.5.2010	Ing. Ladislav Kos, Háje
48	18.5.2010	Jiří Konečný, Kateřina Konečná
49	16.5.2010	OS Tábor bez hranic, Dana Paroulková
50	17.5.2010	Ekokoridor, Ing. Karel Polánecký
51	18.5.2010	MČ Křeslice, Ing. Antonín Zápotocký, starosta

## **Obsah**

- I. Úvod
- II. Odpovědi a komentář na připomínky
- III. Stanoviska a vyjádření organizací, obsahující vysvětlení pro některé připomínky (jsou také zařazena jako příloha č. 17 Dokumentace E.I.A.)

## I. Úvod

Na základě dopisu MŽP ze dne 1.6.2010, ve kterém vrátil dokumentaci E.I.A. na EXIT 4 s požadavkem na opětovné doplnění a přepracování, bylo na jednání oznamovatele a zpracovatele dokumentace rozhodnuto provést tyto kroky:

- **Dokumentaci doplnit o relevantní připomínky.**

Na základě připomínek byly zpracovány nové Dopravně inženýrské podklady s nově vymezenými a aktualizovanými zatěžovacími stavy dopravy. Smyslem takto vymezených stavů je možnost porovnání výstupů se záměrem a bez záměru. Výpočty budou osahovat tyto stavy:

### **Dopravně-inženýrské podklady**

DI výpočty budou obsahovat tyto stavy:

#### **Současný stav (1x)**

**Stav 0 - rok 2009** - údaje budou vycházet z dostupných dopravních průzkumů, tj.

- zdroj TSK-ÚDI - data pro Prahu + vybraná aglomerace (2009),
- zdroj ŘSD - data pro aglomeraci (2005).

#### **Etapové stavy (2x)**

**Stav 1a - rok 2014 bez záměru**, etapový stav komunikační sítě (ESKS)

ESKS zahrnuje tyto stavby:

- Pražský okruh, stavba PO 511 (I/12-D1)
- Pražský okruh, stavby PO 512-514 (D1-D5), vč. Vesteckého přivaděče,
- Pražský okruh, stavby PO 518, 519 (I/7 - D8),
- Městský okruh, úsek Malovanka - Pelc Tyrolka,
- Vysočanská radiála, úsek PO - Kbelská,
- přeložka silnice I/12.

**Stav 1b - rok 2014 se záměrem**, etapový stav komunikační sítě (ESKS)

Pojem záměr zahrnuje:

- Exit 4,
- Vesteckou spojku (VS) v celém úseku PO-Brněnská,
- Západní komerční zónu Průhonice (ZKZP).

#### **Výhledové stavy (2x)**

**Stav 2a - rok 2030 bez záměru**, cílový stav komunikační sítě (CSKS)

Po dohodě s garantem DI výpočtů (ÚRM) budou DI výpočty zpracovány TSK-ÚDI, tj. bude se vycházet z původního úkolu TSK-ÚDI 08-7500-H04. Tento stav mimo jiné zahrnuje tyto stavby:

- kompletní Pražský okruh,
- kompletní Městský okruh,
- plánované radiály (Břevnovská, Radlická, Vysočanská),
- realizaci dálnice D3 mezi PO a hranicí Středočeského kraje,

Mimo vyjmenovaných nadřazených staveb bude dále ve výpočtech zohledněno propojení Exit 4 - Formanská.

**Stav 2b - rok 2030 se záměrem**, cílový stav komunikační sítě (CSKS)

Pojem záměr zahrnuje:

- Exit 4 na dálnici D1,
- Vesteckou spojku (PO-Brněnská),
- Západní komerční zónu Průhonice.

#### **Obsahem zpracování budou zejména:**

- kartogramy celodenních intenzit automobilové dopravy v rozlišení na VŠECHNA / z toho POMALÁ vozidla,
- kartogramy generované dopravy z plánované ZKZP
- vyčíslení podílu TĚŽKÝCH vozidel z POMALÝCH (procentem)
- průvodní zpráva

#### **Další předpoklady:**

Ve výpočtu bude dále zahrnuto:

- omezení jízd vozidel nad 12 t na komunikaci K Barrandovu a Jižní spojce (Barrandovský most - Spořilovská),
- provoz na Vestecké spojce bude bez omezení.

- **Záměrem je křižovatka EXIT 4, Vestecká spojka, ZKZP**
- **V návaznosti na Dopravně – inženýrské podklady zpracovat hlukovou a imisní studii s vymezením rozdílů bez a se záměrem.**
- **Zpracovat odpovědi a komentář ke všem připomínkám s uvedením, ve které části dokumentace jsou relevantní připomínky zahrnuty.**
- **Zajistit vyjádření a stanoviska odborných organizací, které se vážou k zásadním připomínkám a tyto vyjádření a stanoviska v odpovědích na připomínky odkazovat.**
- **Odpovědi a připomínky MŽP s průvodním dopisem při opětovném podání Dokumentace E.I.A.**

## **II. Odpovědi a komentář na připomínky organizací a veřejnosti**

U každé odpovědi je zahrnuto vysvětlení, proč byla nebo nebyla připomínka akceptována a kde je v případě akceptování v Dokumentaci E.I.A. vyřízena. Přesto, že se připomínky mnohonásobně opakují, je na každou připomínku reagováno samostatně, případně ještě odkázáno na stanovisko nebo vyjádření kompetentních organizací, které tuto připomínku řeší.

### 1. Ministerstvo životního prostředí

(dopis 1.6.2010 odkazující na dopisy z 29.5.2008 a 3.7.2009)

#### 1.1. Problematika dopravy (v závorce uvedeny body z dopisu)

(bod 4.) Jsou zpracovány nové Dopravně inženýrské podklady (2010) včetně kartogramů předpokládaného rozpadu zdrojové a cílové dopravy v místě.

Stavy 2009, 2014 se záměrem a bez záměru, 2030 se záměrem a bez záměru.

Záměr výstavby mezi ulicemi Formanskou a D1 je zachycen v DIP počtem vjezdů a výjezdů tak, aby jej křižovatka EXIT 4 technicky přenesla, dále záměr posuzován není, protože není obsahem územního plánu.

DIP jsou v příloze č. 10 Dokumentace EIA.

(bod 5) Vedení komunikace na sever kolem Milíčovského lesa. Zde žádná komunikace nepovede. Není a nebude obsahem ÚP. V trase se počítá se zástavbou, na část výstavby je již vydáno ÚR, které je v příloze č. 8 Dokumentace EIA. V Dokumentaci je tato otázka vysvětlena. Dále odkazujeme na oddíl III. a stanoviska III/2, III/5, III/7.

(bod 6) Akustická a rozptylová studie je nově zpracována ve vazbě na nové zatěžovací stavy a horizonty uvedené v DIP. Akustická a rozptylová studie jsou v příloze č. 11 a 12 Dokumentace, včetně posouzení hluku ze stavební činnosti a stanovení emisí během výstavby.

(bod 8) Snížení dopravy a další parametry jsou uvedeny v DIP, které jsou v příloze č. 10 Dokumentace.

(bod 9) Výhledové intenzity dopravy a popis komunikační sítě jsou uvedeny v DIP, které jsou přílohou Dokumentace.

### 1.2. Problematika variantního řešení záměru

(bod 1) Variantní umístění EXITU 4 do jiného místa na D1 není možné. Současné umístění je v souladu s územním plánem stávajícím i nově připravovaným. Dřívější pokus o umístění o cca 200 m dále neprošel s ohledem na nesoulad s územním plánem. Navíc zde musí být zajištěna návaznost na trasu Vestecké spojky, která je stabilizována ve všech platných územních plánech. Připomínku z hlediska ÚP obcí v okolí nelze splnit. Souhlasy s umístěním EXIT 4 jsou v příloze č. 1 a 2 Dokumentace. Detailní argumentace proč nejsou posuzovány varianty je obsažena v kapitole B 4 Dokumentace.

(bod 2) Soulad DIP, akustické a rozptylové studie je v doplněné Dokumentaci zajištěn.

(bod 3) Počet jízdních pruhů Vestecké spojky v úseku křižovatka ZKZP – silnice II/603 jsou 2. Toto je v Dokumentaci uvedeno. Potřeba více pruhů neexistuje ani pro výpočtový rok 2030, který je nejvíce exponovaným rokem z hlediska dopravní zátěže. Není proto důvod pro obavy z rozšíření na 4-pruh. Tuto rezervu požadovalo Min. dopravy, které tento požadavek vznáší u všech silnic sběrného typu.

### 1.3. Problematika vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

Dopravně inženýrské podklady jsou provedeny jako jednotný podklad pro EXIT 4 i Vesteckou spojku a i pro ZKZP. Pro EXIT 4 je zpracována hluková a rozptylová studie, ve které jsou vlivy obou záměrů tj. Vestecké spojky a ZKZP zohledněny.

Pro Vesteckou spojku, (která má jiného investora a oznamovatele) je zpracována Dokumentace E.I.A., která se bude doplňovat a aktualizovat podle nově zpracovaných DIP.

Vzájemné vlivy záměrů jsou tedy respektovány.

ZKZP bude mít rovněž zpracování Dokumentaci E.I.A. až bude známa její náplň. I v této dokumentaci bude počítáno s kumulativními vlivy. Nejde tedy o dílčí, ale o komplexní posouzení stavu.

### 1.4. Problematika časové podmíněnosti staveb

(bod 1) Výstavba Vestecké spojky bude navazovat na výstavbu EXITU 4. Rozdílnost v přípravě je dána odlišností investorů. Příprava Vestecké spojky pokračuje – jsou všechna kladná stanoviska k Územnímu řízení, doplňuje se Dokumentace E.I.A. Souvislost obou staveb je v Dokumentaci uvedena.

Časová podmíněnost výstavby EXIT 4 ve vazbě na dokončení PO úsek Slivenec – D1 je splněna, neboť tento úsek bude v provozu od 10/2010.

#### 1.5. Problematika vlivu záměru na ovzduší

(bod 1) Emisní vyhodnocení a rozptylová studie je zpracována i pro rok 2014 a 2030 a to se, i bez záměru. Rozptylová studie je v příloze č. 12 Dokumentace.

(bod 2) Pro vyhodnocení stávajícího stavu je použit model ATEM a to pro rok 2008, jediný aktuální, který je k dispozici.

(bod 3) V rozptylové studii jsou doloženy také údaje o intenzitách dopravy.

(bod 4) V rozptylové studii jsou doloženy emise, dle sledovaných polutantů pro oba výhledové stavy, se záměrem a bez záměru.

(bod 5) Je zpracováno stávající i výhledové imisní pozadí. Data z měřících stanic na území Prahy jsou doplněna o rok, kdy byla pořízena.

(bod 6) U referenčních bodů rozptylové studie je doplněna koncentrace u vybraných výpočtových bodů.

(bod 7) Je doloženo posouzení stávajícího stavu ovzduší a doplněno výhledové znečištění pro jednotlivé posuzované stavy.

#### 1.6. Problematika vlivu záměru na akustickou situaci

(bod 1) V kapitole B.II. jsou vyhodnoceny emise hluku z posuzovaného záměru realizace EXIT 4 a dopravního připojení ZKZP.

(bod 2) Je doplněno vyhodnocení počátečního (stávajícího) stavu se zatížení hlukem.

(bod 3) Je zohledněna nejistota výpočtového modelu.

#### 1.7. Problematika vlivu záměru na vody

(bod 1) Doplněn vliv na podzemní vody a studny.

V Dokumentaci je doložen hydrogeol. posudek a pasportizace studní v přílehlé zástavbě Újezdu – viz přílohu č. 16 Dokumentace.

#### 1.8. Problematika krajinného rázu

(bod 1) Tato problematika byla dostatečně projednána s OŽP MÚ Černošice.

Protihluková stěna u stavby bude odpovídajícím způsobem ozeleněna a dokolorována tak aby se zapojila lépe do terénu a v obzorových horizontech na pozadí hl.m.Prahy přestala být patrnou. V dokumentaci EIA je také uvedena vizualizace a vybrané dálkové pohledy na protihlukovou stěnu – příloha č. 15.

#### 1.9. Problematika záměru na faunu

V dokumentaci jsou uvedeny na místě zastižené druhy brouků, jejich název však byl uveden latinsky, v současnosti jsou některé druhy bezobratlých do dokumentace doplněny.

#### 1.10. Připomínky ekonomického charakteru



V rámci posouzení vlivu stavby na životní prostředí není nutné posuzovat ekonomické údaje stavby. Respektive, ekonomické údaje stavby nejsou položkou související ze zákona s posouzením v dokumentaci EIA.

Investor stavby však má za povinnost zpracovat Investiční záměr, jehož součástí je i ekonomické vyhodnocení stavby. Tento investiční záměr se v současnosti zpracovává.

#### 1.11. Připomínky k veřejné prospěšnosti stavby

Veřejná prospěšnost stavby je určena podle Stavebního zákona projednáním a schválením územního plánu. Územní plány jsou detailně (dvoukolově) projednávány s organizacemi státní správy, dotčenými obcemi a širokou veřejností. Po projednání jsou schváleny zastupitelstvy obcí. Pokud je zpracovateli textu známo, tak stavba EXIT 4 i Vestecká spojka jsou ve všech územních plánech (hl. m. Praha, Průhonice, Vestec, Jesenice, ÚP Středočeského regionu) schváleny jako veřejně prospěšné a to již řadu let a obce nemají žádný důvod tuto záležitost rozporovat, či měnit a proto je zpochybňování této veřejné prospěšnosti v připomínkách irelevantní.

Soulad s územními plány je uveden v příloze Dokumentace (č. 1, 2).

#### 2. Krajský úřad Středočeského kraje (odbor ŽP, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí

Souhlas, v dalším stupni požadavek na dodržení zákona o odpadech.

#### 3. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje

Souhlas.

#### 4. Hygienická stanice hl. m. Prahy (Ing. Jiří Kneidl)

Realizaci záměrů připouští. Doporučuje aktualizovat rozptylovou studii a uvést výpočtové hodnoty do tabulky. Je v Dokumentaci provedeno.

#### 5. Středočeský kraj Ing. Petera, náměstek hejtmana

Souhlas.

#### 6. Magistrát hl. m. Prahy – odbor ochrany prostředí

(vedoucí oddělení posuzování vlivů na ŽP Ing. Cibulková)

- Ochrana ZPF: souhlas
- Ochrana lesa: souhlas
- Nakládání s vodami: souhlas, požadavek na úpravu v odstavci dokumentace – provedeno
- Ochrana ovzduší: Ing. Novák – požaduje provést rozptylovou studii i pro rok zprovoznění (rok 2015). V Dokumentaci je provedeno pro rok 2014 v souladu s DIP.
- Myslivost: souhlas
- Ochrana vod: souhlas

#### 7. Městský úřad Černošice (JUDr. Fialová – ved. odboru živ. prostředí)

- Vodoprávní úřad: bez připomínek
- Ochrana přírody: požadavek ozelenění hluk. stěny, dále požaduje řešit otázku výkop. Zeminy. V Dokumentaci řešeno.
- Odpady: dořešit otázku mezideponie výkopků s obcí Průhonice, provede se při projednávání dokumentace k SP
- Ochrana ZPF: bez připomínek
- Myslivost: bez připomínek

## 8. Česká inspekce životního prostředí bez připomínek.

## 9. Ministerstvo životního prostředí

- Odbor ochrany ovzduší: požaduje doplnit rozptylovou studii, v nové studii je provedeno
- Odbor ochrany vod: souhlas
- Odbor ochrany půdy: bez připomínek
- Odbor zvláště chráněných oblastí: drobná připomínka ke kácení keřových porostů – ochrana ptáků

## 10. MSI Invest s.r.o.

Vyjádření k letáku, rozšiřovaného Aliancí Jihovýchod.

Vyjádřena zásadní kritika a nesouhlas.

Vysvětlení, proč nemůže jít kapacitní komunikace na sever od EXITU 4. Žádost, aby na připomínky občanů, které postrádají faktické argumenty, nebyl brán zřetel.

Dopis obsažen v oddílu III/7.

## 11. Obec Průhonice

Souhlas.

## 12. MČ Praha – Šeberov

Nesouhlasné stanovisko zdůvodněno nevyřízením připomínek. Následně vydán podmíněný souhlas.

### 12.1. Připomínka na posouzení hluku na území MČ

(bod 1,2) Výsledky hlukové studie prokazují, že vliv hluku z realizace záměru území Šeberova neovlivní a to ani odrazem od hlukové stěny na straně Újezda a Kateřinek. Není tedy důvod protihlukové ochrany na straně Šeberova a investor stavby by tato opatření nezdůvodnil.

### 12.2. Připomínka k ohrožení lokality Hrnčářské louky

(bod 3) Tato lokalita (Exitu 4 D1) leží cca 750 m západně od záměru. Hydrogeologický průzkum a závěry dokazují, že jde o lokalitu prameniště a rybníků, založených na prakticky nepropustných břidlicích. Lokalita se nachází až za obcí Šeberov (ve směru od posuzované stavby) a tak lze důvodně předpokládat, že stavební činností ani provozem nebude lokalita dotčena. Z hlediska podzemních i povrchových vod jde o oddělená povodí dvou malých vodních toků a podzemní vody vzhledem k nepropustnosti vrstev a vzdálenosti nemohou a nebudou záměrem dotčeny.

### 12.3. Plynulost dopravy na úrovňové křižovatce do ZKZP

(bod 4) Tato křižovatka byla řešena tak, aby podporovala plynulost průjezdu. Na nejzatíženějším směru, tj.ze směru od EXITU 4 pro odbočení do ZKZP jsou navrženy 2 pruhy a křižovatka bude světelně řízena s intervaly závislými na stupni provozu. Navíc se doporučuje, aby na úseku Vestecké spojky od této křižovatky po křižovatku se silnicí II/603 byl zakázán provoz nákladních automobilů nad 12 tun, což by podstatně přispělo k rychlé průjezdnosti křižovatkou.

Úvahy o dvojí úrovni křižovatky nejsou odůvodnitelné z hlediska dopravní zátěže, hlukové zátěže (hluk i emise vyhovují normě) a z hlediska stavebních nákladů.

Křižovatka do ZKZP umožňuje i napojení obchvatu Šeberova – při úpravě ÚP Prahy a Průhonic – tím umožnění rychlého spojení Šeberova na D1 – nikoli přes přetíženou křižovatku Chodov. Realizace Vestecké spojky a EXITU 4 umožňuje obchvat Šeberova.

12.4. Trvání na dodržení protihlukových opatření

(bod 5) Hluková studie prokazuje, že hlukové zatížení je v povoleném limitu.

12.5. Doplnění protihlukových opatření výsadbou popínavé zeleně.

(bod 6) Toto je splněno a v Dokumentaci blíže uvedeno.

12.6. Posouzení hluku v širších souvislostech

(bod 7) Tato Dokumentace splňuje, neboť dopravně inženýrské podklady vycházejí z dopravních zatěžovacích stavů na související komunikační síti a na tyto stavy navazuje hluková a rozptylová studie. Toto posouzení bude obsahovat i hluková a rozptylová studie v Dokumentaci E.I.A. na Vesteckou spojku.

12a MČ Praha – Šeberov – doplněné vyjádření

Souhlas s dokumentací za podmínek:

12a 1. Budou splněny hygienické limity

Tato podmínka je splněna.

12a 2. Křižovatka do ZKZP bude intervalově řízena a do zóny jsou dva odbočovací pruhy

Tato podmínka je splněna.

Pokud jde o požadavek na zákaz vjezdu kamionů a nákladních aut nad 12 t v úseku Vestecké spojky mezi křižovatkou do ZKZP a křižovatkou s II/603 minimálně do doby zprovoznění PO v úseku v úseku D1 – Běchovice, zpracovatel dokumentace E.I.A. doporučuje, aby tento požadavek byl zapracován do posudku dokumentace E.I.A.

12a 3. Předložit dopravně-inženýrské podklady, hlukovou a exhalační studii

Tento požadavek je splněn, tyto nové podklady a studie jsou součástí Dokumentace E.I.A. (přílohy č. 10, 11, 12).

13. MČ Praha – Újezd

MČ Praha – Újezd nedala k dopracování Dokumentace nové stanovisko s tím, že poukazuje na své stanovisko z 26.5.2008. Přestože řada připomínek je překonána doplněním Dokumentace v předchozích úpravách, odpovídá se zde na všechny připomínky.

13.1. Pověřené správní úřady – je opraveno

13.2. Hlukové limity

Ve hlukové studii je navržena ochrana severní strany křižovatky i přilehlých úseků záměru směrem na Újezd protihlukovou zdí po celé délce úseku s návazností na současnou protihlukovou stěnu u odpočívky. Přestože se ze strany investora projevila snaha ve výpočtech uplatnit limity pro starou hlukovou zátěž, zpracoval a navrhl po konzultaci s hygienikem hl. m. Prahy projektant vyšší stupeň hlukové ochrany po celé délce záměru hraničícího s Újezdem - viz oddíl III/11 této zprávy – tím jsou splněny hygienické limity.

Požadavek na měření nutno uplatnit při projednávání dokumentace pro ÚR.

### 13.3. Osvětlení a světelný smog

Požadavek osvětlení křižovatky byl dán investorem stavby, výška stožárů a nároky na technické provedení jsou dány požadavky na bezpečnost silničního provozu.

Podle požadavků při výstavbě se všechny nové dopravní stavby a zejména křižovatky na území hl. m. Prahy osvětlují. V dalších stupních dokumentace lze projednat podmínky osvětlení, tak aby dopad světelného smogu byl minimalizován, což ovšem na pozadí hl.m.Prahy není jednoduché.

### 13.4. Zoologický průzkum

Ten byl proveden v dostatečné míře jak v podzimním, jarním i letních obdobích. Uvedeno v Dokumentaci, oddíl C.2., je nutno podotknout, že v přílehlé dlouhodobě využitě zemědělské krajině nelze očekávat zásadní objev zvláště chráněných druhů ani na náspu dálnice D1

13.5. Vypuštění části nesouvisejícího textu – souhlas, provedeno.

### 13.6. Rezervní pruh v podjezdu pro cyklostezku

Nelze, věc je řešena lávkou nad dálnicí, která umožňuje i cyklostezku, která sice není součástí záměru, ale je uvedena jako související stavba se zajišťováním následného územního rozhodnutí.

### 13.7. Splnění hygienických limitů

Tyto jsou splněny návrhem protihlukové zdi (viz bod 13.2.).

### 13.8. Migrace živočichů

Souhlasíme s názorem, že migrace křižovatkou je nevhodná, ale možná (v nočních hodinách) a že migraci menších živočichů umožňují stávající propustky pod dálnicí D1. Z Dokumentace je vypuštěno.

### 13.9. Upřesnit počet osob zasažených stavbou

Je v Dokumentaci provedeno.

### 13.10. Objem zemních prací, staveništní doprava

Dokumentace je doplněna o vlivy hluku v průběhu výstavby. Odvozové trasy a organizace výstavby budou řešeny v dalších stupních dokumentace, které obsahují Projekt organizace výstavby a v rámci SP se povolují tzv. DIO dopravně inženýrská opatření za účasti dodavatele stavby.

Doporučení realizovat protihlukové stěny v předstihu lze při projednávání ÚR a SP.

### 13. 11. Vyhodnocení nulové varianty a porovnání se záměrem

Je provedeno, viz seznam zátěžových stavů v úvodu tohoto vyhodnocení připomínek.

### 13.12. Vyhodnocení variant záměru.

Varianty nebyly hodnoceny, neboť pozice křižovatky EXIT 4 může být pouze v jedné poloze tak, aby souhlasila s územním plánem a vazbou na Vesteckou spojku. Zdůvodnění v kapitole B 4 Dokumentace.

Pokud jde o vlastní variantu technického řešení, byla vybrána varianta diamant, která je s ohledem na spodní křížení nejšetrnější z hlediska vlivů na životní prostředí i dopravu.

13.13. Požadavek na doplnění dokumentace o DIP, oponentní posudky Splněno, jsou součástí Dokumentace, resp. vyhodnocení připomínek. Dále jsou komentovány připomínky z přílohy ke stanovisku MČ.

13.14. Doporučení souvislosti staveb

(bod 1) Je řešeno v zátěžových stavech v DIP, návazně v hlukové a rozptylové studii. Vestecká spojka a ZKZP mají nebo budou mít samostatné dokumentace E.I.A., kde budou souvislosti vyhodnoceny obdobně jako u EXITU 4.

13.15. Vyhodnocení dopadů netechnického charakteru

(bod 2) Je provedeno, varianty neposuzovány, viz bod 13.12.

13.16. Vyhodnocení variant, dopr. špiček

(bod 3) Je provedeno vyhodnocení jednotlivých zátěžových stavů (5) bez a se záměrem. Dále kartogramy zátěží – viz DIP, které jsou v Dokumentaci a oponentské posudky.

13.17. Vzdálenost EXIT 4 od křižovatky Chodov je cca 0,7 km.

(bod 4)

13.18. Zmínka o nevhodnosti organizace dopravy

(bod 5) Bylo vypuštěno.

13.19. Požadavky na hydrogeol. studii a hluk. studii s dopady na Milíčovský les

(bod 6) Je provedeno hydrogeologické posouzení se závěrem, že dopad stavby na prameniště u Hrnčířských luk je nevýznamný. Byla provedena pasportizace studní v přílehlé zástavbě obce Újezdu. Podle uvedeného posudku ovlivnitelnost studní na vzdálenost větší jak 100 m je minimální nebo žádná – viz přílohu č. 16 Dokumentace.

Na Milíčovský les záměr dle hlukové studie vliv nemá, případně jen minimální a to zejména z pohledu na předměty ochrany v území.

13.20. Posouzení vlivů na biocenózu

(bod 7) Jak již bylo uvedeno, tak stavba se nachází v zemědělské hospodářské krajině v okraji hl.m.Prahy, kde v současnosti jsou rozvíjeny různé záměry v návaznosti na rozvoj v hlavním městě Praze. Jako zásadní se jeví mimo jiné i to, že nejde o území, kde by byl kontinuální vývoj přírodních populací, nebo významná naleziště živočichů nebo rostlin. Posouzení vlivů na biotu v dokumentaci obsažené je dostatečné a odpovídající skutečnosti v místě stavby.

13.21. Zoologický průzkum

(bod 8) Byl proveden již 3x – viz bod 13.4.

Zoologický průzkum v návaznosti na přípravné práci lze provést i v rámci předběžné opatrnosti těsně před stavbou.

13.22. Náhradní možnost pro migraci fauny

(bod 9) Je možná mírně upravenými propustky pod D1 (dle metodiky AOPK ČR), jak sama MČ Újezd doporučuje – viz bod 13.8.

13.23. Doložení podrobného rozpočtu stavby

(bod 10) Nelze splnit, jednak to zákon č.100/2001 Sb. zásadně nevyžaduje, jednak není zatím k dispozici.

13.24. Zmínka o vlivu záměru na cenu pozemků  
(bod 11) Vypuštěno.

13.25. Protihluková opatření ke splnění hygienických limitů  
(bod 12) Splněno.

13.26. Doplnění protihlukových opatření  
(bod 13) Opatření budou splněna, odkaz na bod 15.2. Krajinný ráz byl projednán s MÚ Černošice se souhlasným stanoviskem, doporučení akceptována, včetně pohledů, které jsou součástí Dokumentace v příloze č. 15.

13.27. Posudek emisí nezávislou laboratoří  
(bod 14) Není požadavkem ze zákona, obec si může objednat.

13.28. Počty osob – chybně  
(bod 15) Bylo v dokumentaci opraveno podle dopočtů budov.

13.29. Požadavek na socioekonomické studie plánované zástavby  
(bod 16) Zákon to nevyžaduje, protože jde o jiný typ posouzení než EIA, přesto jsou některé socioekonomické aspekty v Dokumentaci uvedeny.

#### 14. Občanské sdružení Za zdravý Šeberov

14.1. - *Námítka na oddělené posuzování záměrů EXIT 4 a Vestecké spojky*

Tato námítka neodpovídá skutečnosti. Na záměry EXIT 4 i Vestecká spojka jsou zpracovány samostatné dokumentace E.I.A. Dokumentace E.I.A. na Vesteckou spojku je projednávána, v současné době se na požadavek MŽP doplňuje.

Rozdělení dokumentací jde dáno rozdílnými investory záměrů. Oba záměry spolu souvisí a vlivy na ŽP nejsou posuzovány odděleně, ale komplexně.

Podstatné je to, že nejde o salámovou metodu, poněvadž Dopravně inženýrské podklady jsou zpracované komplexně a jednotně pro oba záměry, takže výpočty zahrnují dopravní zátěž od celé oblasti na přílehlé komunikační síti a tyto zátěže zahrnují kumulativní vlivy jak na EXIT 4, tak na Vesteckou spojku. Do těchto vlivů jsou zahrnuty i zátěže ze ZKZP jakož i předpokládané vjezdy od plánované komerční a bytové výstavby na katastru Újezda, dále KZ Čestlice JIH a KZ Nupaky. ZKZP bude pak mít samostatnou Dokumentaci E.I.A. až bude známa její náplň. Dopravně inženýrské podklady slouží pro hlukovou a rozptylovou studii, které porovnávají zátěž s hygienickými limity a navrhují opatření z hlediska ochrany životního prostředí.

Námítka, že se Dokumentace nezabývá komerčními zónami severně od D1 a podél VS nemůže platit, protože posuzování záměru se může opírat jen o platný územní plán a v daném prostoru podle ÚP kromě ZKZP, (která je zohledněna) jiné komerční zóny nejsou. Severně od D1 probíhá změna územního plánu, která není platná.

Nejde tedy o izolované posouzení, ale o komplexní vlivy.

- *Nebezpečí dostavby Vest. spojky podél Milíčovského lesa*

K těmto spekulacím, šířeným již několik let z obce Křeslice je nejlépe uvést zásadní vyjádření z Magistrátu hl. m. Prahy:

- Citace z odpovědi radního M. Langmajera zodpovědného za ÚP na interpelaci zastupitele RNDr. Witzanyho, jehož o interpelaci požádal p. starosta Zápotocký z Křeslic: „Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se do výhledu počítá s možností propojení mimoúrovňové křižovatky D1-Vestecká spojka krátkým komunikačním propojením s ul. Formanskou, která vede od Jižního Města do Újezdu. Toto komunikační propojení je směrově řešeno dvěma protisměrnými oblouky o malých poloměrech. Další pokračování nové komunikace od dálnice D1 u Újezda směrem na východ podél Milíčovského lesa do oblasti Petrovic (Křeslic) nepřichází v úvahu. Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se s žádnou novou komunikací od D1 u Újezda do oblasti Petrovic nepočítá. Toto území bude i v konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy řešeno bez jakékoliv nové komunikace.

Zpracovatel ÚPn hl. m. Prahy navrhne koncept nového ÚPn hl. m. Prahy tak, aby i z laického pohledu bylo zřejmé, že žádná komunikace v trase JVK nebude realizovatelná. Znovu však zdůrazňujeme, že komunikace v trase JVK podél Milíčovského lesa není možná již ani podle platného ÚPn hl. m. Prahy.

Na základě schválených změn ÚPn se u Újezdu počítá s novou zástavbou, která s žádnou novou komunikací podél Milíčovského lesa nepočítá. Pás zeleně u jižního okraje Milíčovského lesa je určen pro koridor nadřazených inženýrských sítí a má sloužit jako přechodové pásmo mezi okrajem budoucí zástavby a lesem, jehož přírodní hodnotu je třeba chránit. Oblast u Milíčovského lesa má jedinečný charakter, který není možné další zástavbou ani komunikací na dosud nezastavitelném území dále znehodnotit.“

- Dále vyjádření primátora MUDr. Béma:  
„My prosazujeme výstavbu varianty jihovýchodní dlouhý – JVD, a to dříve, než bude zprovozněna Vestecká spojka a dopravní propojení na 3,7 km D1. V čem spočívá hlavní výhoda výstavby okruhu a následně Vestecké spojky pro obyvatele Újezda? Už v současné době je dopravní situace v této části Prahy téměř kritická. V Újezdě, Křeslicích, Šeberově, ale i v dalších městských částech je plánována, nebo už v současné době probíhá, rozsáhlá výstavba rodinných domů, vil ale i bytových domů a tlak na řešení dopravní situace stále poroste. Okruh zmíněným městským částem uleví od návalu automobilů, ale i zrychlí dopravu z této lokality směrem do centra Prahy, kam řada místních obyvatel denně dojíždí do práce.“

K tomu není třeba nic dále dodat, pouze že v námitce je i spekulace s ohrožením výstavby PO stavba 511 (D1 – Běchovice). Dostavba Pražského okruhu je pro Prahu prioritou č. 1 a dle orientačních harmonogramů má být stavba 511 dokončena v roce 2013.

K této tématice odkazujeme na oddíly III/2,5,7.

Žádné nebezpečí nové komunikace nehrozí.

- *Rozšíření VS na 4 pruhy.*

Zde jde opět o spekulaci. Dopravně inženýrské podklady pro rok 2030 prokazují, že dopravní zátěž i v tomto dopravně nejvíce exponovaném roce přenese projektovaný dvoupruh. Rezervu pro čtyřpruh požadovalo Min. dopravy a tuto podmínku ukládá u všech nově plánovaných komunikací sběrného typu. Jedná se jednoznačně u VS o záměr na dvoupruhovou komunikaci.

- *Vliv komerční zóny (ZKZP)*

Jak je uvedeno, vliv ZKZP je v dokumentaci zachycen a to počtem vjezdů (dopravní zátěží). Protože není dosud známa náplň této zóny, byly dopravní zátěže odvozeny od zkušeností investora s podobnými zónami.

Komerční zóna bude mít v dalším stupni přípravy zpracovanou vlastní Dokumentaci E.I.A., kde bude detailně posouzen její vliv na ŽP.

ZKZP a provoz do ní je tedy započítána do kumulativních vlivů, které odpovídají stupni její přípravy.

*- Rozpracování kumulativních vlivů*

Kumulativní vlivy z EXITu 4, Vestecké spojky, Vesteckého přivaděče, zprovoznění části D3, KZ Čestlice JIH, KZ Nupaky a fungování ZKZP jsou obsaženy v DIP, hlukové a emisní studii zahrnuté.

Vliv komunikace podél Milíčovského lesa a čtyřpruh VS zahrnuté nejsou, poněvadž jde s spekulace (viz výše).

14.2. – *Nové propojení dálnic přivede obrovský objem mezinárodní dopravy*

Zde se jedná rovněž o spekulaci, proti které je potřeba postavit tato fakta:

- Smyslem a účelem Pražského okruhu je jednak a hlavně převést tranzitní dopravu (hlavně kamionovou dálkovou) mimo Prahu a jednak převést a zrychlit přesun dopravy napříč městem odvedením na okruh.
- Protože hlavní kamionový (vnitřní i mezistátní) dopravní tah v ČR je západ – východ (viz stav na Jižní spojce), pojedou největší část kamionů po trase D5 – D1 a nemá důvod si cestu zkracovat po VS. Provoz v D5 směrem na sever ČR bude po PO převeden na D1 a odtud na křižovatku Spořilov (jižní spojku). Zde je teoretická možnost použít VS jako dočasnou zkratku (do dokončení stavby 511), ale tomu lze jednoduše zamezit zákazem vjezdu nákl. automobilů nad 12 t na Vestecké spojce v úseku silnice II/603 – křižovatka do ZKZP- Toto opatření však může Dokumentace E.I.A. nebo zpracovatel posudku doporučit, nařídít jej může příslušný silniční správní úřad při projednávání ÚR. Takové omezení vjezdu automobilů nad 12 t se plánuje po otevření okruhu D5 – D1 na Jižní spojce v úseku Barrandov – Spořilov a mohlo by být uplatněno na Vestecké spojce buď trvale nebo minimálně do doby zprovoznění 511. Vestecká spojka není určena pro nákladní, natož tranzitní dopravu, ale pro odvedení místní osobní dopravy z rostoucí urbanizace na JV Prahy a přilehlé oblasti Stč. kraje – viz přílohu III/3 (Význam Vestecké spojky).

DIP i následné studie však počítají s nejméně exponovaným stavem, tj. Vestecká spojka bez omezení.

I pro tento stav je vliv záměru v hygienických limitech.

14.3. – *Propojení dálnic je zbytečné. Označení stavby veřejně prospěšná není opodstatněné.*

- Jak již bylo uvedeno výše, Vestecká spojka nemá nic společného s dálničním provozem, jejím hlavním a jediným účelem je odvedení osobní dopravy z přetížené místní sítě v oblasti Šeberov, Vestec, Jesenice, Újezd, Průhonice a obsluha území dle platných ÚP. Jde o sběrnou komunikaci, která má převzít místní provoz z rozvojové oblasti a umožnit rychlý přesun do metropole za prací. Pro ilustraci situace uvádíme připomínku k E.I.A. zaslanou Ing. Veselou:

„Dobrý den,



jsem občanem Vestce u Jesenice a včera jsem měla v poštovní schránce leták Aliance Jihovýchod (s jejímiž názory zásadně nesouhlasím) s kontaktem na Váš email. **Souhlasím** s tím, aby Vestecký přivaděč byl napojen na 4. km dálnice D1, neboť v současné době je ve špičkách doprava do centra neúnosná. Žijeme zde od r. 2005 a situace se den ode dne zhoršuje. Po 5 letech mohu říci, že vstávám již o hodinu dříve než v r. 2005, aniž by se mi posunul počátek pracovní doby. Většinu cesty trávím v koloně mezi osobními auty a autobusy a je úplně jedno, zda jedu směrem na Kačerov po Vídeňské nebo na Opatov přes Hrnčíře a Šeberov. Nová výstavba den po dni přibývá a v pátek jsem dostali do rukou Vestecké listy s vizualizací nové výstavby rodinných a bytových domů v obci – již povolené projekty. Každý člověk, který denně ve špičkách dojíždí do centra Prahy do zaměstnání musí uznat, že je třeba situaci urychleně řešit a že napojení Vestce do Exit 4 D1 je jediným rozumným řešením, neboť hrozí totální dopravní kolaps v této oblasti.

S pozdravem

Ing. Adriana Veselá“

Nejedná se o propojení dálničního provozu, ale o sběrnou komunikaci, která umožní do značné míry odlehčení provozu na místních komunikacích v obcích.

*- Názory na využití Kunratické spojky*

Kunratická spojka je dnes již přetíženou komunikací, která nesnese přidání zátěže z Vesteckého přivaděče a nárůst z rozvojových oblastí Jesenice, Kamenice, Vestec apod. Navíc spojka je vyvedena na křižovatku Chodov, dnes přetíženou, nevhodně řešenou a nebezpečnou.

Další přetížení, této křižovatky by mělo negativní dopad na Jižní Město, pro jehož 80.000 obyvatel je hlavní dopravní spojnici do centra, navíc bude křižovatkou vedena tramvajová trať.

Odkaz na přílohu III/1,2,9.

*- Veřejně prospěšné stavby*

Zde lze odkázat na bod 1.11. tohoto vysvětlení připomínek. Veřejná prospěšnost staveb je dána platným územním plánem, při jeho schvalování je projednána a není žádný důvod ji zpochybňovat.

*- Obdobné a dostačující komunikace již v oblasti existují*

Odkazujeme na DIP, posudky Ing. Kašíka (III /4).

Tvrzení, že bude do Šeberova přivedena mezinárodní doprava je demagogická a neodpovídá skutečnosti.

14.4.- *Tvrzení, že jde o snížení dopravy v Šeberově nelze akceptovat.*

Znovu odkazujeme na DIP, kde je snížení prokázáno, dále na nezávislé posudky (III/4). Protože v připomínkách se stále opakuje zpochybňování významu Vestecké spojky a EXITU 4, vyjímáme z uvedeného posudku:

- Všechna silniční spojení příměstského území jižně od Prahy jsou v dopravních špičkách přetížená a proto rychle stoupají intenzity dopravy i mimo hlavní trasy, např. na ulicích K Šeberovu a K Hrnčířům

- Dnešní intenzita dopravy na ulici K Šeberovu činí 11 tis. voz. za den, bez budování dalších komunikací by do roku 2015 dosáhla min. 18 tis.
- Dokončení Pražského okruhu včetně Vesteckého přivaděče na silnici II/603 odvede část dopravy od jihu mimo oblast Písnice – Kunratice – Šeberov po Pražském okruhu a proto v roce 2015 intenzita dopravy dosáhne příznivější hodnoty 12 tis. voz. za den, intenzita i po roce 2015 poroste a stav využití komunikací neumožní významnější zklidňování průjezdů obytnými územími bez jejich uzavření (plánovaný obchvat Šeberova bude využitý z velké části pro obsluhu nově využitých ploch pro komerční účely, situaci v Hrnčářích zřejmě nevyřeší)
- Po dokončení Pražského okruhu významně poklesne intenzita na Brněnské ulici (úseku dálnice D1 v Praze), cca o 20 tis. voz. za den. Bude proto vhodné přivést další dopravu, která dnes používá silniční a uliční síť města na tuto trasu
- Přivedením dálnice D3 do prostoru Jesenice stoupnou dále nároky na uliční síť na jihu Prahy, v Šeberově by tak dosáhly intenzity 14 tis. voz. za den
- Po vybudování Vestecké spojky je možné čekat pokles intenzit dopravy v Šeberově pod dnešní hodnotu na cca 10 tis. voz. za den
- Vestecká spojka umožní převést na zaústění dálnice D1 a pankráckou radiálu dopravu z oblasti Kamenice – Jesenice, která by nevolila další trasu Pražský okruh – křižovatka Modletice – dálnice D1, ale jízdu po silnicích a ulicích jižního okraje Prahy, odvede na pankráckou radiálu i část cest, které by jinak zatížily vstup silnice II/603 do Prahy – její přetížení by vyvolalo větší využití „vedlejší“ trasy dál přes Šeberov
- Silniční síť na hranici Prahy a Středočeského kraje je celoplošně přetěžována a s pokračující suburbanizací tlak na její využívání dále poroste. Obchvaty jsou již součástí územního plánu VÚC Pražského regionu a připravuje se realizace prvních z nich. Na území hl. m. Prahy jsou nové komunikace nižších tříd též součástí územního plánu, město je plánuje výhledově vybudovat, prioritu mají zatím hlavní rychlostní komunikace města. Vestecká spojka je jedním z prvních případů připravované realizace nutné nové silniční infrastruktury v území, v němž dochází k podstatnému zahušťování osídlení i podnikatelských aktivit s nezbytným nárůstem intenzit dopravy. Fakt, že ŘSD ČR hodlá v souvislosti s realizací Pražského okruhu vybudovat i jeho spojení s dálnicí D1, které vyřeší vazby území mezi Jesenicí a Šeberovem na hlavní komunikaci, je spíše výhodou a v dnešní době výjimkou (některé obce kolem Prahy připravují výstavbu obchvatů silnic II. a III. třídy vlastními silami, aby urychlily jejich realizaci). K obdobným stavbám bude muset docházet standardně a ve velkém rozsahu. Dvoupruhové uspořádání s úroňovými křižovatkami bude v těchto případech standardem a jasným odlišením od hlavní uliční sítě dálnic a rychlostních komunikací, jejich využívání by se mělo stát prioritou a první volbou pro řidiče. Tuto funkci Vestecká spojka beze zbytku podporuje. Vestecká spojka nebude bez dalších úprav komunikací v intravilánu pro Hrnčáře, Šeberov výhodou proti dnešnímu stavu, ale záchranou od podstatného zhoršování dnešní dopravní a imisní situace.

- *Úvahy o dotčení zeleně apod.*

Nejsou pravdivé, záměr byl kladně projednán s odborem ochrany prostředí MHMP.

#### 14.5. – Provoz nákladní dopravy a kamiony

Bylo vysvětleno v bodě 14.2. MČ i obce by měly usilovat, aby na VS v popsaném úseku byl zákaz kamionové a nákladní dopravy nad 12 t tak, aby to bylo uloženo do ÚŘ nebo stav.

řízení. Do této doby musí Dokumentace vlivu na ŽP počítat s nejhorsším stavem, tj. bez omezení t.zn. že záruku omezení nad 12 t bude moci dát příslušný stavební či silniční správní úřad.

#### 14.6. – *Obavy veřejnosti o prodloužení komunikace na sever*

Tyto obavy jsou dostatečně vyvráceny argumentací v bodě 14.1. a přílohách III/2,5,7.

#### 14.7. – *Znehodnocení bydlení a využití pozemků*

- K tomu lze pouze poznamenat, že investor i oznamovatel záměru se řídí platným územním plánem a jinam stavbu umístit nemůže. Ze zákona má pouze povinnost vyhovět zákonu o vlivu stavby na ŽP, což se děje a hluková a imisní studie prokazují, že vliv je v hygienických limitech.
- *Výstavba Vestecké spojky ovlivní využití pozemků*

Využití pozemků je dáno územním plánem obce. Ten byl projednán i s veřejností a každá event. změna ÚP musí být projednána dle zákona o územním plánování.

- Vliv na Průhonický park

Záměr žádný vliv mít nebude, neboť plánovaná ZKZP nemá dopravní propojení se stávající zástavbou obce a tudíž provozem v blízkosti parku.

#### 14.8. – *EXIT 4 a VS v rozporu s filozofií PO*

Toto bylo dostatečně vysvětleno v bodě 14.2.

#### 14.9. – *Rozpor se zásadami územního rozvoje*

Snahy Aliance Jihovýchod o vyřazení VS z ÚP i z kategorie VPS nebyly dle sdělení ÚRM a MHMP akceptovány. Navíc argumenty, které jsou uváděny v neprospěch VS (ohrožují NATURA 2000, přivádí dopravu do centra apod.) jsou nepravdivé.

#### 14.10. – *Posouzení možných variant, nulová varianta*

Jiné (variantní) umístění EXITU 4 na D1 možné není (nesoulad s územním plánem).

Pokud se jedná o varianty Ing. Preiningera, tyto návrhy už předkládá za podpory obce Křeslice již asi 8 let – nikdy nebyly akceptovány organizacemi státní správy ani samosprávou dotčených obcí.

Tyto varianty nepřinášejí průchodná řešení, hlavní dopravní tok je směřován přes přetíženou Kunratickou spojku na křižovatku Chodov na D1. K těmto návrhům se již dříve (2005) vyjadřoval ÚDI (Ústav dopravních informací) a nověji znovu na žádost projektanta a ŘSD.

Znovu návrhy odmítl, rovněž tak další kompetentní orgán města – tj. ÚRM (viz III/1,2).

Široce komentovaná připomínka je vedena pouze z úzkého pohledu Šeberova, je třeba chápat, že přetížená oblast není jen Šeberov, ale celé JV území od hranic Prahy.

Pokud jde o obchvat Šeberova, o nějž MČ dlouho usiluje, je třeba zdůraznit, že Vestecská spojka nabízí možnost tento obchvat připojit vstřícnou křižovatkou plánovanou do ZKZP.

Toto řešení by umožnilo Šeberovu rychlé napojení do centra a z centra. Znamenalo by to změnu ÚP Prahy a Průhonic.

#### 14.11. – *Finanční prostředky na obchvat Šeberova*

S touto připomínkou je třeba se obracet na jiné instituce – nesouvisí s Dokumentací.

#### 14.12. – *Názor na budování komerčních zón*

Tento názor se netýká záměru EXIT 4 (ten je dán územním plánem). ZKZP bude mít svoji Dokumentaci E.I.A., kde lze takové názory uplatňovat.

#### 14.13. – *Umístění EXITU 4 je pro potřeby obyvatel nevhodné*

Zde autoři připomínky neuvádějí, za jaké místní obyvatele mluví. Zde je nutno připomenout, že otázka EXITU 4 a Vestce spojky není otázkou Šeberova, ale celé JV části Prahy a přilehlých obcí Stč. kraje. Proto Rada Stč. kraje vyslovila se záměrem souhlas (viz II/6). Rada občanů vyjadřuje stížnosti na přetížené komunikace a stání v kolonách. Toto zřejmě autorům připomínek a petice nevádí. Za všechny nespokojené lze uvést občana Vestce, který uvádí, že z Vestce na stanici metra Budějovickou jezdí ve špičce 50 minut (jde o vzdálenost cca 10 km) – tj. 1 km za 5 minut.

Účelem Vestce spojky a EXITU 4 je převést osobní a MHD dopravu na rychlou komunikaci a ušetřit čas, peníze a v neposlední řadě životní prostředí. Jeden z občanů Šeberova si vzal na pomoc násobilku:

- 100 aut pojedje 1 km po rychlé komunikaci (VS) každé za 1 min. = zátěž pro ŽP, čas a peníze **100 minut**
- 100 aut pojedje 1 km po místní ucpané komunikaci (areál Šeberova) každé za 5 minut = zátěž **500 minut**, čili 5x více

Tento stav žádá přetížená Kunratická spojka, přetížená křižovatka Chodov ani varianty Ing. Preiningerova nevyřeší.

Příklad uvádíme k připomínkám na vhodnost nebo nevhodnost záměru pro potřeby obyvatel.

#### 14.14. – *Stavba poškodí životní prostředí*

Dokumentace dokazuje, že k poškození životního prostředí stavbou a jejím provozem nedojde, hlukové a emisní zátěže jsou v hygienických limitech a je poskytnuta taková protihluková ochrana, která to zaručuje. Dokumentace byla kladně projednána a schválena v předchozím kole projednání všemi rozhodujícími organizacemi státní správy vyjadřujícími se k E.I.A. – viz body 2.,3.,4.,5.,6.,7.,8.,9., jen od MHMP přišel požadavek na výpočet pro rok 2015 (resp. 2014), což doplněná Dokumentace obsahuje. Pokud by mělo docházet k poškození ŽP, jistě by to tyto organizace vyjádřily ve stanoviscích.

Závěr připomínky vy\slouvuje požadavek na vyhodnocení vlivů na Milíčovský les a rybníky a na celý prostor až k Jižnímu Městu a dále vliv z Formanské ulice.

Tento požadavek oznamovatel odmítá, není relevantní a dokazují to závěry hlukové a emisní studie. Rovněž vliv Formanské nebude posuzován, připojení Formanské záměr EXIT 4 neřeší, není součástí projektové dokumentace a připojení není v ÚP.

#### 14.15. – *Hrnčířské louky*

Jak již bylo výše uvedeno, tak PP Hrnčířské louky se nedotkne posuzovaný záměr ani přeneseně, protože se jedná o stavbu v dostatečné vzdálenosti od ZCHÚ a vodních zdrojů, které Hrnčířské louky sytí. Prameniště Hrnčířských luk je jiného zdroje, než je podzemní voda

v okolí připravované stavby., navíc lze uvažovat, že Hrnčířské louky závisejí převážně na srážkách v současnosti se měnících v rámci klimatické změny.

#### 14.16. – *Ohrožení vodního režimu*

Viz výše již několikrát v textu zmíněné oddělení vodního režimu v okolí posuzované stavby a ploch v obcích v okolí, které jsou závislé na jiném vodním kolektoru než na kterém je umístěna stavba Exitu 4 D1.

14.17. – *Narušená migrace savců* Historicky v polích okolo dálnice D1 byla migrace savců již narušena výstavbou a provozem dálnice jako takové, v současnosti lze konstatovat, že pro omezenou migraci směrem k Milíčovskému lesu a jinam na sever mohou vyšší živočichové využít právě podjezdu Exitu 4 D1, menší druhy živočichů pak mohou využít stávající propustky pod tělesem dálnice nebo mírně upravené nově navržené propustky. Migrace savců ve směru příčném na D1 je z dlouhodobého pohledu narušená již od 70tých let.

#### 14.18. – *Zajíci a srnčí zvěř*

Viz výše, z hlediska myslivosti je migrace savců již dlouhodobě narušena existencí Dálnice D1, proto nelze počítat se zvýšením migrace severojižním směrem po postavení Exitu 4 D1, i přesto, že stavba tuto migraci umožní.

#### 14.19. – *Počty obyvatel*

Počty ovlivněných obyvatel jsou uvedeny v dokumentaci EIA v příslušné kapitole a vycházejí z výpočtu obytných domů a bytů v dosahu negativních vlivů Exitu 4 D1.

#### 14.20. – *Světelný smog*

Viz výše, jeví se poněkud nekonzistentní poukazovat na světelný smog ve vzdálenosti několik set m od okraje hl.m.Prahy, protože světelný smog na pozadí Prahy jako jediného velkoměsta v ČR s dosahem viditelnosti až do 60ti km nelze dostatečně objektivně hodnotit, osvětlení křižovatky v místě sjezdu patří ke standardním opatřením pro zkvalitnění provozu na komunikaci.

Z hlediska ploch Natura 2000 v oblasti Milíčovského lesa je nutno podotknout, že stavba podle více vyjádření nebude mít žádný vliv na lokalitu Natura 2000 ani na její předměty ochrany.

-

#### 14.21. – *Vestecký přivaděč jako důvod výstavby Vestecké spojky*

Autoři připomínky správně uvádějí, že realizací Vesteckého přivaděče stoupne provoz na Vídeňské ulici, dnes již přetížené a obdobně na dnes již přetížené Kunratické spojce a křižovatce Chodov. Řešení si představují dle Ing. Preiningera – t.zn. přetíženou Vídeňskou odvést na přetíženou Kunratickou spojku a přetíženou křižovatku Chodov. K tomu pouze odkaz na III/1,2.

Dotaz proč byl stavěn Vestecký přivaděč je nutno směřovat jinam než na oznamovatele.

#### 14.22. – *Připomínky k DIP*

Připomínka podobně jako předchozí připomínky zpochybňuje DIP. Zde je nutné odkázat na stanovisko zpracovatele DIP – tj. TSK – ÚDI – viz III/1. Připomínáme, že DIP byly zpracovány nově a aktualizovány pro stavy 2009 (nulová varianta), 2014 bez záměru a se záměrem a 2030 bez záměru a se záměrem. Autoři DIP jsou odbornou a kompetentní

organizací v tomto oboru a své výpočty a výstupy konzultovali s ÚRM (Útvar rozvoje města) a založili na objektivních a důvěryhodných podkladech (sčítání, měření), které uvádějí. Proto oznamovatel jakékoli zpochybnování DIP odmítá, jakož i požadavek na jiného zpracovatele DIP.

#### 14.23. – Oponentura Ing. Kašíka pro MČ Šeberov

Připomínka je naprosto tendenční. Oponentura se jednoznačně staví za realizaci Vestecké spojky a EXITU 4. Odkazujeme na bod 14.4. a na posudek III/4 a Reakci na připomínky III/4.

#### 14.24. – Odporující pasáže

Jde o detail, rozhodující jsou výše uvedená fakta.

#### 14.25. – Nesrozumitelné informace

V Dokumentaci opraveno a vysvětleno.

#### 14.26.- Dlouhodobý odpor občanů regionu

Oznamovatel a autoři dokumentace postupují zákonným způsobem. Stavba má kladná stanoviska všech dotčených organizací státní správy, k nesouhlasným stanoviskům obce Šeberov bylo podáno vysvětlení připomínek, které bylo přijato, relevantní připomínky byly do Dokumentace zahrnuty.

Záměr je v souladu s územním plánem, bylo provedeno posouzení vlivu na ŽP a k dokumentaci se v předchozích projednáních vyjádřily souhlasně všechny instituce příslušné k vyjádření k dokumentaci E.I.A. Jediný požadavek MHMP-OŽP na doplnění rozptylové studie pro rok 2014 byl splněn.

#### 15. Připomínky os. Aliance Jihovýchod

##### 15.1. – Dokumentace se zabývá jen vlivem křižovatky

Neodpovídá pravdě. Nové Dopravně inženýrské podklady jsou zpracovány na zátěže z návazných dopravních staveb při zahrnutí vlivu plánovaných komerčních a bytových zón. V návaznosti na DIP jsou zpracovány hluková a rozptylová studie vycházející z nejnepříznivějšího dopravního stavu v oblasti při porovnání časových stavů 2009 (nulová varianta), rok 2014, 2030 bez záměru a se záměrem. Vestecká spojka bude mít vlastní Dokumentaci E.I.A. (v současné době se doplňuje) a ZKZP bude mít rovněž dokumentaci E.I.A. až bude záma její náplň. Zátěže ze ZKZP byly odvozeny z regulativů ÚP Průhonice a zahrnuty do DIP a hlukové a rozptylové studie.

##### 15.2. – Dostavba VS podél Milíčovského lesa

Nepřipadá v úvahu a žádná dostavba nebude.

Odkaz na bod 14.1. této zprávy a stanoviska v II/2,5,7.

Požadavek, aby dokumentace počítala s možností výstavby komunikace ve stopě bývalé JVK (na sever) oznamovatel i zpracovatel odmítají.

### 15.3. – Územní rezerva VS na čtyřpruh

I když tato připomínka se záměrem EXIT 4 přímo nesouvisí, odpověď je tato:

Vestecská spojka je od křižovatky se ZKZP do křižovatky se silnicí II/603 projektovaná jako sběrná, dvoupruh. Tento dvoupruh přenesl i zátěže pro rok 2030 (nejzatíženější horizont) a není potřeba více pruhů. Požadavek na územní rezervu vzneslo Ministerstvo dopravy a činí tak u všech nových staveb tohoto druhu. Navíc se vliv na ŽP počítá z dopravního zatížení a ne z počtu pruhů.

### 15.4. – Dokumentace se nezabývá variantním řešením dopravy mimo Vestecskou spojku

Varianta se zpracovávají na požadavek příslušného úřadu – zde MŽP požadovalo zvážit posun EXITU 4 na jiné místo na D 1- viz argumentaci proč nebyly varianty posuzovány v kapitole B 4 Dokumentace. Posuzovat se mohou varianty, které jsou v souladu s územním plánem a to žádná event. varianta kromě Vestecské spojky a EXITU 4 nesplňuje. EXIT 4 tj. záměr posuzování je v ÚP hl. m. Prahy již řadu let stabilizován a poloha i tvar křižovatky je převzat do nového ÚP Prahy.

K návrhům Ing. Preiningera, jehož studii mají autoři připomínky zřejmě na mysli viz stanovisko v oddíle III/1,2.

Vlastní tvar křižovatky EXIT 4 byl vybrán z více projekčních variant a byl zvolen tvar diamant se spodním křížením, který je nejšetrnější z hlediska životního prostředí.

Připomínku nelze akceptovat.

Požadavek, aby Dokumentace byla přepracována a doplněna byl splněn.

### 16. Připomínka OS STOP Vestecské spojce

Připomínky nejsou číslovány, proto je v úvodu odpovědi odlišně připomínka stručně zopakována.

*- Dokumentace hodnotí pouze připojení ZKZP*

Toto neodpovídá pravdě. Do dopravně inženýrských podkladů (DIP) je komplexně zahrnut vliv dopravních intenzit na dopravním skeletu v JV části Prahy a přilehlé části Stč. kraje, tj. intenzity vycházející z ploch obsažených v platných územních plánech v oblasti. V nově dopracovaných DIP jsou zahrnuty i plánované zóny podél D1.

Dostavbou Vestecské spojky na sever od EXITU 4 se dokumentace nezabývá, protože zde komunikace nepovede.

*- Pokračování komunikace na sever*

Na sever žádná komunikace nepovede, není obsahem stávajícího ani navrhovaného ÚP Prahy. Odkaz na stanoviska III/2,5.

*- Požadavek na posouzení VS jako čtyřpruhu*

DIP prokazují, že VS přenesl dopravní zatížení jako dvoupruh i v roce největšího zatížení (2030) a je navrhována jako sběrná komunikace městského významu. Proto posouzení na čtyřpruh není relevantní. Územní rezervu si vyžádalo Ministerstvo dopravy a činí tak u všech komunikací podobného typu.

*- Požadavek na posouzení komerčních zón podél dálnice a VS*

Nově zpracované DIP ve výpočtech zahrnují časové horizonty 2009 (varianta 0) a roky 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem. Záměrem jsou projekty EXIT 4, Vestecká spojka a ZKZP, i když zatím není známa její náplň. Model pro DIP zahrnuje nejen komunikace D1, VS, II/6033, III/6032, II/603, ale celou pražskou komunikační síť a navazující síť Stč. kraje. Jsou zde např. zahrnuty i změny, které se dějí na západním okraji Prahy ve stejném časovém úseku. Jmenované komunikace se posuzují tedy ne samostatně, ale v kontextu Prahy a regionu. Požadavek zákona 100/2001 Sb. je tedy splněn.

Pokud jde o názor na komplexnost posouzení, platí výše uvedená odpověď s tím, že nelze posuzovat zóny, které nejsou v ÚP nebo ještě nemají náplň. Navíc takové zóny musí projít v přípravě samostatnou dokumentací E.I.A.

*- Nepůjde o snížení dopravy*

K názoru, že nepůjde o snížení dopravy na místních komunikacích v regionu odkazujeme na DIP a III/4 a na bod 14.4. tohoto vysvětlení připomínek.

*- VS jako veřejně prospěšná stavba*

Veřejná prospěšnost stavby je určena podle Stavebního zákona projednáním a schválením územního plánu. Územní plány jsou detailně (dvoukolově) projednávány s organizacemi státní správy, dotčenými obcemi a širokou veřejností. Po projednání jsou schváleny zastupitelstvy obcí. Pokud je zpracovateli známo, stavba EXIT 4 i Vestecká spojka jsou ve všech územních plánech (hl. m. Praha, Průhonice, Vestec, Jesenice, ÚP Středočeského regionu) schváleny jako veřejně prospěšné a to již řadu let a obce nemají žádný důvod tuto záležitost měnit a proto je zpochybňování této prospěšnosti v připomínkách nerrelevantní. Soulad s územními plány je uveden v příloze Dokumentace (č. 1, 2).

*- Nezpracování další varianty záměru*

Variantské umístění EXITU 4 do jiného místa na D1 není možné. Současné umístění je v souladu s územním plánem stávajícím i nově připravovaným. Dřívější pokus o umístění o cca 200 m dále neprošel s ohledem na nesoulad s územním plánem. Navíc zde musí být návaznost na trasu Vestecké spojky, která je stabilizována ve všech platných územních plánech. Připomínku z hlediska ÚP nelze splnit. Souhlasy s umístěním EXIT 4 jsou v příloze Dokumentace.

Pokud se jedná o varianty Ing. Preiningera, tyto návrhy už předkládá za podpory obce Křeslice již asi 8 let – nikdy nebyly akceptovány organizacemi státní správy ani samosprávou dotčených obcí.

Tyto varianty nepřinášejí průchodná řešení, hlavní dopravní tok je směřován přes přetíženou Kunratickou spojku na křižovatku Chodov na D1. K těmto návrhům se již dříve (2005) vyjadřoval ÚDI (Ústav dopravních informací) a nověji znovu na žádost projektanta a ŘSD. Znovu návrhy odmítl, rovněž tak další kompetentní orgán města – tj. ÚRM (viz III/1,2,9).

*- Připomínka ke vzdálenosti křižovatek*

Tuto otázku investor řeší a dořeší. Nesouvisí s E.I.A.

*- Připomínka k zátěži*



DIP jasně prokazují, že realizací záměru dojde ke snížení intenzit dopravy na komunikacích ve styku s residenční zástavbou.

- *Vliv hospodářské krize na vývoj dopravy*

Poslední hospodářský vývoj skutečně prokazuje pokles nákladní dopravy, i když nemusí jít o trvalý trend. Při komplexním posuzování vlivů dopravy musí být budoucí trendy zmíněny.

- *Připomínka k záboru zemědělské půdy*

Záměr je v souladu s územními plány. Pokud se týká názoru na komerční zóny, procházejí samostatnými dokumentacemi E.I.A. a územním rozhodnutím, kde se tato otázka posuzuje. Nesouvisí se záměrem.

- *Požadavek na zohlednění hluku na Vestec*

Je komplexně provedeno v dokumentaci E.I.A. na Vesteckou spojku, která se doplňuje a bude předložena. S počty obyvatel lze operovat různě, rozhodující je, že záměr z hlediska hluku a exhalací je v hygienických limitech při zajištění odpovídající protihlukové ochrany tam, kde je to dle hlukové studie potřeba.

- *Milíčovský les a Hrnčířské louky*

Tyto vlivy jsou v dokumentaci posuzovány a vyhodnoceny. Ani jedna z lokalit nebude ovlivněna záměrem – viz přílohu č. 16.

Lokalita Hrnčířské louky leží 750 m západně od záměru. Hydrogeologický průzkum a závěry dokazují, že jde o lokalitu rybníků, založených na prakticky nepropustných břidlicích. Lokalita se nachází až za obcí Šeberov a tak lze důvodně předpokládat, že stavební činností ani provozem nebude lokalita dotčena. Z hlediska podzemních i povrchových vod jde o oddělená povodní dvou toků a podzemní vody vzhledem k nepropustnosti vrstev nemohou a nebudou záměrem dotčeny.

Milíčovský les nebude zvýšeným hlukem ani exhalacemi záměrem ovlivněn – viz hlukovou a exhalační studii, které jsou součástí Dokumentace.

- *Připomínky ke hlučnosti*

Zde odkazujeme na hlukovou studii, která je součástí Dokumentace.

- *Cena nemovitostí*

Nesouvisí s posuzováním E.I.A.

17. Připomínky Ing. Zálešák, Ing. Zálešáková

Připomínky nejsou číslovány, takže před odpovědí je připomínka stručně charakterizována.

- *Názory na škodlivost Vestecké spojky a křižovatky EXIT 4*

Investor a oznamovatel Dokumentace E.I.A. postupují podle schválených a platných územních plánů hl. m. Prahy, Středočeského regionu a obcí Průhonice, Vestec, Jesenice. Územní plán je základním rozvojovým dokumentem platným pro všechny, je dle zákona o

územním plánování široce projednáván a schvalován zastupitelstvy obcí. Vliv stavby na životní prostředí vyhodnocuje Dokumentace E.I.A., ke které zaujímají stanoviska organizace státní správy kompetentní pro vyjádření z hlediska ochrany ŽP. Toto vše proběhlo a oznamovatel postupuje striktně dle zákonů.

Připomínky Ing. Zálešáka a Ing. Zálešákové z Křeslic jsou v podstatě opsány z připomínek OS Za zdravý Šeberov, přesto jsou všechny zodpovězeny.

Názor, že EXIT 4 a Vestecká spojka jsou stavby škodlivé a devastující, přičemž se odvolávají na posudek Ing. Kašíka je záměrnou nepravdou. Pravdou je pravý opak, proto nezbývá než citovat závěry z posudku:

- „Vestecská spojka umožní převést na zaústění dálnice D1 a pankráckou radiálu dopravu z oblasti Kamenice – Jesenice, která by nevolila další trasu Pražský okruh – křižovatka Modletice – dálnice D1, ale jízdu po silnicích a ulicích jižního okraje Prahy, odvede na pankráckou radiálu i část cest, které by jinak zatížily vstup silnice II/603 do Prahy – její přetížení by vyvolalo větší využití „vedlejší“ trasy dál přes Šeberov
- Silniční síť na hranici Prahy a Středočeského kraje je celoplošně přetěžována a s pokračující suburbanizací tlak na její využívání dále poroste. Obchvaty jsou již součástí územního plánu VÚC Pražského regionu a připravuje se realizace prvních z nich. Na území hl. m. Prahy jsou nové komunikace nižších tříd též součástí územního plánu, město je plánuje výhledově vybudovat, prioritu mají zatím hlavní rychlostní komunikace města. Vestecská spojka je jedním z prvních případů připravované realizace nutné nové silniční infrastruktury v území, v němž dochází k podstatnému zahušťování osídlení i podnikatelských aktivit s nezbytným nárůstem intenzit dopravy. Fakt, že ŘSD ČR hodlá v souvislosti s realizací Pražského okruhu vybudovat i jeho spojení s dálnicí D1, které vyřeší vazby území mezi Jesenicí a Šeberovem na hlavní komunikace, je spíše výhodou a v dnešní době výjimkou (některé obce kolem Prahy připravují výstavbu obchvatů silni II. a III. třídy vlastními silami, aby urychlily jejich realizaci). K obdobným stavbám bude muset docházet standardně a ve velkém rozsahu. Dvoupruhové uspořádání s úrovnovými křižovatkami bude v těchto případech standardem a jasným odlišením od hlavní uliční sítě dálnic a rychlostních komunikací, jejich využívání by se mělo stát prioritou a první volbou pro řidiče. Tuto funkci Vestecská spojka beze zbytku podporuje.  
Vestecská spojka nebude bez dalších úprav komunikací v intravilánu pro Hrnčiče, Šeberov výhodou proti dnešnímu stavu, ale záchranou od podstatného zhoršování dnešní dopravní a imisní situace“.

- *Námítka, že posuzování je rozděleno na etapy*

V dopracované dokumentaci E.I.A. jsou nově vyhotoveny Dopravně inženýrské podklady (DIP) pro časovou variantu 2009 (nultá varianta) a pro roky 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem včetně rozdílových kartogramů. Záměrem je stavba EXIT 4, Vestecská spojka a ZKZP.

DIP jsou zpracovány modelově. Model zahrnuje nejen jmenované záměry včetně D1, komunikací III/6033, II/6032, II/603, ale celou pražskou komunikační síť a navazující síť Středočeského kraje. Jsou zde např. zahrnuty i vlivy zóny Nupaky a Průhonice – jih, ale i změny, které se dějí na západním okraji Prahy ve stejném časovém úseku. Jmenované komunikace se tedy posuzují ne samostatně, ale v kontextu Prahy a regionu.

Na záměry EXIT 4 i Vestecská spojka jsou zpracovány samostatné dokumentace E.I.A. Dokumentace E.I.A. na Vestecskou spojku je projednávána, v současné době se na požadavek MŽP doplňuje.

Rozdělení dokumentací jde dáno rozdílnými investory záměrů. Oba záměry spolu souvisí a vlivy na ŽP nejsou posuzovány odděleně, ale komplexně.

Podstatné je to, že nejde o salámovou metodu, poněvadž Dopravně inženýrské podklady jsou zpracované komplexně a jednotně pro oba záměry, takže výpočty zahrnují dopravní zátěž od celé oblasti na přilehlé komunikační síti a tyto zátěže zahrnují kumulativní vlivy jak na EXIT 4, tak na Vesteckou spojku. Do těchto vlivů jsou zahrnuty i zátěže ze ZKZP jakož i předpokládané vjezdy od plánované komerční a bytové výstavby na katastru Újezda. ZKZP bude pak mít samostatnou Dokumentaci E.I.A. až bude známa její náplň. Dopravně inženýrské podklady slouží pro hlukovou a rozptylovou studii, které porovnávají zátěž s hygienickými limity a navrhují opatření z hlediska ochrany životního prostředí.

Námítka, že se Dokumentace nezabývá komerčními zónami severně od D1 a podél VS nemůže platit, protože posuzování záměru se může opírat jen o platný územní plán a v daném prostoru podle ÚP kromě ZKZP, (která je zohledněna) jiné komerční zóny nejsou. Severně od D1 probíhá změna územního plánu, která není platná, přesto byly předpokládané zátěže do tohoto prostoru v DIP zahrnuty.

Nejde tedy o izolované posouzení, ale o komplexní vlivy.

*- Hrozící rozšíření VS na čtyřpruh*

Zde jde opět o spekulaci. Dopravně inženýrské podklady pro rok 2030 prokazují, že dopravní zátěž i v tomto dopravně nejvíce exponovaném roce přenese projektovaný dvoupruh. Rezervu pro čtyřpruh požadovalo Min. dopravy a tuto podmínku ukládá u všech nově plánovaných komunikací sběrného typu. Jedná se jednoznačně u VS a záměr na dvoupruhovou komunikaci.

*- Vliv ZKZP*

Jak je uvedeno, vliv ZKZP je v dokumentaci zachycen a to počtem vjezdů (dopravní zátěží). Protože není dosud známa náplň této zóny, byly dopravní zátěže odvozeny od zkušeností s podobnými zónami.

Komerční zóna bude mít v dalším stupni přípravy vlastní Dokumentaci E.I.A., kde bude detailně posouzen její vliv na ŽP.

ZKZP je tedy započítána do kumulativních vlivů, které odpovídají stupni její přípravy.

*- Kolem celé trasy VS počítat s komerční, průmyslovou a bytovou výstavbou*

Připomínka neodpovídá pravdě. Při pohledu na územní plán Vestce při trase VS žádné takové lokality neleží, kromě ZKZP na katastru Průhonic a tato zóna je zohledněna. Na katastru Vestce je plánovaná výstavba podél Vídeňské ulice a tato výstavba je v DIP zohledněna.

*- Zohlednění kumulativních vlivů*

Viz odpověď výše.

*- Propojení dálnic, přivedení tranzitní dopravy atd.*

Zde se jedná rovněž o spekulaci, proti které je potřeba postavit tato fakta:

- Smyslem a účelem Pražského okruhu je jednak a hlavně převést tranzitní dopravu (hlavně kamionovou dálkovou) mimo Prahu a jednak převést a zrychlit přesun dopravy napříč městem odvedením na okruh.
- Protože hlavní kamionový (vnitřní i mezistátní) dopravní tah v ČR je západ – východ (viz stav na Jižní spojce), pojedou největší část kamionů po trase D5 – D1 a nemá důvod si cestu zkracovat po VS. Provoz v D5 směrem na sever ČR bude po PO převeden na D1 a odtud na křižovatku Spořilov (jižní spojku). Zde je teoretická možnost použít VS jako dočasnou zkratku (do dokončení stavby 511), ale tomu lze jednoduše zamezit zákazem vjezdu nákl. automobilů nad 12 t na Vestecké spojce v úseku silnice II/603 – křižovatka do ZKZP- Toto opatření však může Dokumentace E.I.A. nebo zpracovatel posudku doporučit, nařídít jej může příslušný silniční správní úřad při projednávání ÚR. Takové omezení vjezdu automobilů nad 12 t se plánuje po otevření okruhu D5 – D1 na Jižní spojce v úseku Barrandov – Spořilov a mohlo by být uplatněno na Vestecké spojce buď trvale nebo minimálně do doby zprovoznění 511. Vestecká spojka není určena pro nákladní, natož tranzitní dopravu, ale pro odvedení místní osobní dopravy z rostoucí urbanizace na JV Prahy a přilehlé oblasti Stč. kraje – viz přílohu III/3 (Význam Vestecké spojky).

DIP i následné studie však počítají s nejméně exponovaným stavem, tj. Vestecká spojka bez omezení.

I pro tento stav je vliv záměru v hygienických limitech.

Zmínka o kategorizaci Vestecké spojky (I. třída, B1) není pravdivá, komunikace je sběrnou komunikací II. třídy určené pro dopravu mezi okresy.

*- Propojení dálnic je zbytečné. Veřejná prospěšnost není opodstatněná*

- Jak již bylo uvedeno výše, Vestecká spojka nemá nic společného s dálničním provozem, jejím hlavním a jediným účelem je odvedení osobní dopravy z přetížené místní sítě v oblasti Šeberov, Vestec, Jesenice, Újezd, Průhonice a obsluha území dle platných ÚP. Jde o sběrnou komunikaci, která má převzít místní provoz z rozvojové oblasti a umožnit rychlý přesun do metropole za prací. Pro ilustraci situace uvádíme připomínku k E.I.A. zaslanou Ing. Veselou:

„Dobrý den,

jsem občanem Vestce u Jesenice a včera jsem měla v poštovní schránce leták Aliance Jihovýchod (s jejímiž názory zásadně nesouhlasím) s kontaktem na Váš email. **Souhlasím** s tím, aby Vestecký přivaděč byl napojen na 4. km dálnice D1, neboť v současné době je ve špičkách doprava do centra neúnosná. Žijeme zde od r. 2005 a situace se den ode dne zhoršuje. Po 5 letech mohu říci, že vstávám již o hodinu dříve než v r. 2005, aniž by se mi posunul počátek pracovní doby. Většinu cesty trávím v koloně mezi osobními auty a autobusy a je úplně jedno, zda jedu směrem na Kačerov po Vídeňské nebo na Opatov přes Hrnčíře a Šeberov. Nová výstavba den po dni přibývá a v pátek jsem dostali do rukou Vestecké listy s vizualizací nové výstavby rodinných a bytových domů v obci – již povolené projekty. Každý člověk, který denně ve špičkách dojíždí do centra Prahy do zaměstnání musí uznat, že je třeba situaci urychleně řešit a že napojení Vestce do Exit 4 D1 je jediným rozumným řešením, neboť hrozí totální dopravní kolaps v této oblasti.

S pozdravem

Ing. Adriana Veselá“

Nejedná se o propojení dálničního provozu, ale o sběrnou komunikaci, která umožní do značné míry odlehčení provozu na místních komunikacích v obcích.

*- Názory na využití Kunratické spojky*

Kunratická spojka je dnes již přetíženou komunikací, která nesnese přidání zátěže z Vesteckého přivaděče a nárůst z rozvojových oblastí Jesenice, Kamenice, Vestec apod. Navíc spojka je vyvedena na křižovatku Chodov, dnes přetíženou, nevhodně řešenou a nebezpečnou.

Další přetížení křižovatky by mělo negativní dopad na Jižní Město, pro jehož 80.000 obyvatel je hlavní dopravní spojnici do centra, navíc křižovatkou bude vedena tramvajová trať.

Odkaz na přílohu III/1,2,9.

*- Obavy veřejnosti, že VS bude pokračovat kolem Milíčovského lesa*

K těmto spekulacím, šířeným již několik let z obce Křeslice je nejlépe uvést zásadní vyjádření z Magistrátu hl. m. Prahy:

- Citace z odpovědi radního M. Langmajera zodpovědného za ÚP na interpelaci zastupitele RNDr. Witzanyho, jehož o interpelaci požádal p. starosta Zápotocký z Křeslic: „Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se do výhledu počítá s možností propojení mimoúrovňové křižovatky D1-Vestecská spojka krátkým komunikačním propojením s ul. Formanskou, která vede od Jižního Města do Újezda. Toto komunikační propojení je směrově řešeno dvěma protisměrnými oblouky o malých poloměrech. Další pokračování nové komunikace od dálnice D1 u Újezda směrem na východ podél Milíčovského lesa do oblasti Petrovic (Křeslic) nepřichází v úvahu. Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se s žádnou novou komunikací od D1 u Újezda do oblasti Petrovic nepočítá. Toto území bude i v konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy řešeno bez jakékoliv nové komunikace.

Zpracovatel ÚPn hl. m. Prahy navrhne koncept nového ÚPn hl. m. Prahy tak, aby i z laického pohledu bylo zřejmé, že žádná komunikace v trase JVK nebude realizovatelná. Znovu však zdůrazňujeme, že komunikace v trase JVK podél Milíčovského lesa není možná již ani podle platného ÚPn hl. m. Prahy.

Na základě schválených změn ÚPn se u Újezda počítá s novou zástavbou, která s žádnou novou komunikací podél Milíčovského lesa nepočítá. Pás zeleně u jižního okraje Milíčovského lesa je určen pro koridor nadřazených inženýrských sítí a má sloužit jako přechodové pásmo mezi okrajem budoucí zástavby a lesem, jehož přírodní hodnotu je třeba chránit. Oblast u Milíčovského lesa má jedinečný charakter, který není možné další zástavbou ani komunikací na dosud nezastavitelném území dále znehodnotit.“

- Dále vyjádření primátora MUDr. Béma:  
„My prosazujeme výstavbu varianty jihovýchodní dlouhý – JVD, a to dříve, než bude zprovozněna Vestecská spojka a dopravní propojení na 3,7 km D1. V čem spočívá hlavní výhoda výstavby okruhu a následně Vestecké spojky pro obyvatele Újezda? Už v současné době je dopravní situace v této části Prahy téměř kritická. V Újezdě, Křeslicích, Šeberově, ale i v dalších městských částech je plánována, nebo už v současné době probíhá, rozsáhlá výstavba rodinných domů, vil ale i bytových domů a tlak na řešení dopravní situace stále poroste. Okruh zmíněným městským částem uleví od návalu automobilů, ale i zrychlí dopravu z této lokality směrem do centra Prahy, kam řada místních obyvatel denně dojíždí do práce.“

K tomu není třeba nic dodat, pouze to, že v námitce je i spekulace s ohrožením výstavby PO stavba 511 (D1 – Běchovice). Dostavba Pražského okruhu je pro Prahu prioritou č. 1 a dle orientačních harmonogramů má být stavba 511 dokončena v roce 2013 – 2014.

K této tematice odkazujeme na oddíly III/2,5,7.

Žádné nebezpečí komunikace nehrozí.

- *Vestecská spojka ovlivní využití pozemků*

Využití pozemků je dáno územním plánem obce. Vestecská spojka i EXIT 4 jsou navrženy v ÚP tak, aby se co nejméně přibližovaly rezidenční výstavbě. V územních plánech je trasa VS a EXIT 4 stabilizovány nejméně již 10 let a každý zájemce o koupi pozemků by si měl prověřit všechny souvislosti ve vztahu na záměry v platném územním plánu.

- *Vestecská spojka je v rozporu se SOKP a se ZÚR*

Zde je třeba znovu odkázat na platné územní plány, stanoviska MHMP a obcí a stanovisko ÚRM (III/2).

- *Posouzení možných variant*

Jiné (variantní) umístění EXITU 4 na D1 možné není (nesoulad s územním plánem), viz argumentaci proč nebyly varianty posuzovány v kapitole B 4 Dokumentace.

Pokud se jedná o varianty Ing. Preiningera, tyto návrhy už předkládá za podpory obce Křeslice již asi 8 let – nikdy nebyly akceptovány organizacemi státní správy ani samosprávou dotčených obcí.

Tyto varianty nepřinášejí průchodná řešení, hlavní dopravní tok je směřován přes přetíženou Kunratickou spojku na křižovatku Chodov na D1. K těmto návrhům se již dříve (2005) vyjadřoval ÚDI (Ústav dopravních informací) a nověji znovu na žádost projektanta a ŘSD.

Znovu návrhy odmítl, rovněž tak další kompetentní orgán města – tj. ÚRM (viz III/1,2,9).

Široce komentovaná připomínka je vedena pouze z úzkého pohledu Šeberova, je třeba chápat, že přetížená oblast není jen Šeberov, ale celé JV území od hranic Prahy.

Pokud jde o obchvat Šeberova, o nějž MČ dlouho usiluje, je třeba zdůraznit, že Vestecská spojka nabízí možnost tento obchvat připojit vstřícnou křižovatkou plánovanou do ZKZP.

Toto řešení by umožnilo Šeberovu rychlé napojení do centra a z centra. Znamenalo by to změnu ÚP Prahy a Průhonic.

- *Finanční prostředky na obchvat Šeberova*

S touto připomínkou je třeba se obracet na jiné instituce – nesouvisí s Dokumentací ani procesem EIA.

- *Stavba EXIT 4 a VS má zásadním způsobem poškodit životní prostředí (Milíčovský les)*

Vzhledem k tomu, že v oblasti hlučnosti a v oblasti emisí i organizace dopravy v okolí navržené stavby Exitu 4 D1 dojde ke zlepšení, tak je zjevné, že nemůže dojít k zásadnímu poškození životního prostředí a to ani ve vztahu k přírodní památce Milíčovský les. Zejména pak nebudou dotčeny předměty ochrany v území PP Milíčovský les, kde výraznějším ohrožením je obytná výstavba navržená podle komunikace Formanská.

- *Požadavek na hydrogeologickou studii oblasti*

Byl zpracován hydrogeologický posudek – viz přílohu rč.- 16 Dokumentace.

Hydrogeologický posudek konstatuje (viz výše) že nedojde k ohrožení podzemních vod stavbou v předpokládané lokalitě. Ze stejného důvodu nebude ohroženo území PP Hrnčířské

louky, jednak je daleko a také je navázáno na zcela jiné zdroje vod povrchových i podzemních.

#### *- Migrace savců*

Migrací savců se v tomto materiálu zbývaly předchozí odstavce cca 3x, proto jen podotýkáme, že nejde o narušení jakýchkoliv dlouhodobých migračních cest savců, protože v daném místě nejsou dlouhodobě přítomny.

#### *- Světelný smog*

Podobně jako v předchozích odstavcích lze považovat tvrzení o světelném smogu na pozadí hl.m.Prahy za irelevantní v dané situaci. Místní osvětlení křižovatky světelný smog výrazněji těžko ovlivní, zejména blízko billboardů a benzínové čerpací stanice.

#### *- Připomínky k DIP*

Připomínka podobně jako předchozí připomínky zpochybňuje DIP. Zde je nutné odkázat na stanovisko zpracovatele DIP – tj. TSK – ÚDI – viz III/1. Připomínáme, že DIP byly zpracovány nově a aktualizovány pro stavy 2009 (nulová varianta), 2014 bez záměru a se záměrem a 2030 bez záměru a se záměrem. Autoři DIP jsou odbornou a kompetentní organizací v tomto oboru a své výpočty a výstupy konzultovali s ÚRM (Útvar rozvoje města) a založili na objektivních a důvěryhodných podkladech (sčítání, měření), které uvádějí. Proto oznamovatel jakékoli zpochybňování DIP odmítá, jakož i požadavek na jiného zpracovatele DIP.

Pro návrhy Ing. Preiningera viz odpověď na připomínku „posouzení možných variant“.

#### *- Odpor občanů regionu proti stavbě*

Oznamovatel a autoři dokumentace postupují zákonným způsobem. Stavba má kladná stanoviska všech dotčených organizací státní správy, k nesouhlasným stanoviskům MČ Šeberov bylo podáno vysvětlení připomínek, které bylo přijato a stanovisko změněno, relevantní připomínky byly do Dokumentace zahrnuty a MČ vydala podmíněný souhlas.

Záměr je v souladu s územním plánem, bylo provedeno posouzení vlivu na ŽP a k dokumentaci se v předchozích projednáních vyjádřily souhlasně všechny instituce příslušné k vyjádření k dokumentaci E.I.A. Jediný požadavek MHMP-OŽP na doplnění rozptylové studie pro rok 2014 byl splněn.

### 18. Připomínky JUDr. Široký, Mgr. Skořepová, Křeslice

#### 18.1. *Připomínka k nekomplexnosti posuzování*

Dokumentace E.I.A. byly zpracovány z důvodu rozdílnosti investorů jak pro křižovatku EXIT 4, tak pro Vesteckou spojku. Dokumentace E.I.A. pro EXIT 4 byla přepracována a doplněna podle připomínek MŽP, organizací a relevantních připomínek veřejnosti. Dokumentace E.I.A. pro Vesteckou spojku se na požadavek MŽP doplňuje a bude projednána. V žádném případě se nejedná o separátní posuzování souvisejících staveb, protože:

- Byly nově zpracovány dopravně inženýrské podklady (DIP), které jsou zpracovány komplexně a jednotně pro oba záměry, takže výpočty a údaje zahrnují dopravní zátěž od celé oblasti na přilehlé komunikační síti a tyto zátěže zahrnují kumulativní vlivy jak na EXIT 4, tak na Vesteckou spojku. Do těchto vlivů jsou zahrnuty zátěže ze ZKZP, KZ Čestlice JIH a KZ Nupaky, jakož i předpokládané vjezdy od plánované komerční a bytové výstavby na katastru Újezda. ZKZP pak bude mít samostatnou Dokumentaci E.I.A., jakmile bude známa její náplň. Dopravně inženýrské podklady slouží pro hlukovou a rozptylovou studii, které porovnávají zátěž s hygienickými limity a navrhují opatření z hlediska ochrany životního prostředí. Tato opatření jsou navržena tak, že Dokumentace prokazuje, že jsou dodrženy hygienické limity a vliv stavby na ŽP splňuje normové požadavky.

Nově zpracované DIP ve výpočtech zahrnují časové horizonty 2009 (varianta 0) a roky 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem. Záměrem jsou projekty EXIT 4, Vestecká spojka a ZKZP, i když zatím není známa její náplň. Model pro DIP zahrnuje nejen komunikace D1, VS, II/6033, III/6032, II/603, ale celou pražskou komunikační síť a navazující síť Stč. kraje. Jsou zde např. zahrnuty i změny, které se dějí na západním okraji Prahy ve stejném časovém úseku. Jmenované komunikace se posuzují tedy ne samostatně, ale v kontextu Prahy a regionu. Požadavek zákona 100/2001 Sb. je tedy splněn.

Pokud jde o názor na komplexnost posouzení, platí výše uvedená odpověď s tím, že nelze posuzovat zóny, které nejsou v ÚP nebo ještě nemají náplň. Navíc takové zóny musí projít v přípravě samostatnou dokumentací E.I.A.

## 18.2. Připomínka k pokračování komunikace na sever

K těmto spekulacím, šířeným již několik let z obce Křeslice je nejlépe uvést zásadní vyjádření z Magistrátu hl. m. Prahy:

- Citace z odpovědi radního M. Langmajera zodpovědného za ÚP na interpelaci zastupitele RNDr. Witzanyho, jehož o interpelaci požádal p. starosta Zápotocký z Křeslic: „Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se do výhledu počítá s možností propojení mimoúrovňové křižovatky D1-Vestecká spojka krátkým komunikačním propojením s ul. Formanskou, která vede od Jižního Města do Újezda. Toto komunikační propojení je směrově řešeno dvěma protisměrnými oblouky o malých poloměrech. Další pokračování nové komunikace od dálnice D1 u Újezda směrem na východ podél Milíčovského lesa do oblasti Petrovic (Křeslic) nepřichází v úvahu. Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se s žádnou novou komunikací od D1 u Újezda do oblasti Petrovic nepočítá. Toto území bude i v konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy řešeno bez jakékoliv nové komunikace.

Zpracovatel ÚPn hl. m. Prahy navrhne koncept nového ÚPn hl. m. Prahy tak, aby i z laického pohledu bylo zřejmé, že žádná komunikace v trase JVK nebude realizovatelná. Znovu však zdůrazňujeme, že komunikace v trase JVK podél Milíčovského lesa není možná již ani podle platného ÚPn hl. m. Prahy.

Na základě schválených změn ÚPn se u Újezda počítá s novou zástavbou, která s žádnou novou komunikací podél Milíčovského lesa nepočítá. Pás zeleně u jižního okraje Milíčovského lesa je určen pro koridor nadřazených inženýrských sítí a má sloužit jako přechodové pásmo mezi okrajem budoucí zástavby a lesem, jehož přírodní hodnotu je třeba chránit. Oblast u Milíčovského lesa má jedinečný charakter, který není možné další zástavbou ani komunikací na dosud nezastavitelném území dále znehodnotit.“

- Dále vyjádření primátora MUDr. Béma:



„My prosazujeme výstavbu varianty jihovýchodní dlouhý – JVD, a to dříve, než bude zprovozněna Vestecká spojka a dopravní propojení na 3,7 km D1. V čem spočívá hlavní výhoda výstavby okruhu a následně Vestecké spojky pro obyvatele Újezda? Už v současné době je dopravní situace v této části Prahy téměř kritická. V Újezdě, Křeslicích, Šeberově, ale i v dalších městských částech je plánována, nebo už v současné době probíhá, rozsáhlá výstavba rodinných domů, vil ale i bytových domů a tlak na řešení dopravní situace stále poroste. Okruh zmíněným městským částem uleví od návalu automobilů, ale i zrychlí dopravu z této lokality směrem do centra Prahy, kam řada místních obyvatel denně dojíždí do práce.“

Žádné nebezpečí komunikace na sever nehrozí – viz stanoviska II/2,5,7.

### 18.3. Rozpor Dokumentace se zákonem ve věci posuzování variant

Varianty se zpracovávají na požadavek příslušného úřadu – zde MŽP požadovalo zvážit posun EXITU 4 do jiného místa na D 1. Argumentace proč to není možné je obsažena v kapitole B 4 Dokumentace. Posuzovat se mohou varianty, které jsou v souladu s územním plánem a to žádná event. varianta kromě Vestecké spojky a EXITU 4 nesplňuje. EXIT 4 tj. záměr posuzování je v ÚP hl. m. Prahy již řadu let stabilizován a poloha i tvar křižovatky je převzat do nového ÚP Prahy.

Zmiňované oponentní posudky, které označují plánované stavby za „devastující pro ŽP“ nejsou investorovi ani zpracovateli dokumentace známy. K alternativním návrhům Ing. Preiningera, jehož studii mají autoři připomínky zřejmě na mysli – viz stanoviska v oddíle III/1,2,9.

Vlastní tvar křižovatky EXIT 4 byl vybrán z více projekčních variant a byl zvolen tvar diamant se spodním křížením, který je nejšetrnější z hlediska životního prostředí.

Připomínku nelze akceptovat.

### 18.4. Připomínka k NATURA 2000

V Dokumentaci jsou doloženy souhlasy orgánů ochrany přírody (MHMP a Stč. kraje) s oběma stavbami EXIT 4 i VS ve věci NATURA 2000 – viz přílohy 3 a 4.

### 18.5. Připomínky k dopracování

Všechny relevantní připomínky jsou v Dokumentaci EIA zapracovány nebo vysvětleny v odpovědích na připomínky.

### 18.6. Připomínky k devastaci ŽP celého JV Prahy

Zde je třeba respektovat fakta. DIP jsou zpracovány TSK – ÚDI, tj. renomovanou organizací hl. m. Prahy ve spolupráci s ÚRM. Data a údaje jsou objektivní a zdroje veřejně uvedené.

Hluková i rozptylová studie prokazují, že nedojde k poškození ŽP, neboť vlivy jsou v hygienických limitech. Poznámky o účelovosti zpracování nejsou pravdivé a odkazy na jakési renomované posudky nekonkrétní a zavádějící.

Demagogické výrazy o „devastaci“ svědčí o účelovosti a spekulativnosti připomínky. Svědčí o tom i jakési výhrůžky investorovi a zpracovateli ze spáchání trestných činů v závěru stanoviska.

## 19. Připomínka p. Karas, pí. Karasová, Křeslice

### 19.1. *Pokračování komunikace na sever, dokumentace obsahuje nepravdivé údaje*

K těmto spekulacím, šířeným již několik let z obce Křeslice je nejlépe uvést zásadní vyjádření z Magistrátu hl. m. Prahy:

- Citace z odpovědi radního M. Langmajera zodpovědného za ÚP na interpelaci zastupitele RNDr. Witzanyho, jehož o interpelaci požádal p. starosta Zápotocký z Křeslic: „Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se do výhledu počítá s možností propojení mimoúrovňové křižovatky D1-Vestecká spojkou krátkým komunikačním propojením s ul. Formanskou, která vede od Jižního Města do Újezda. Toto komunikační propojení je směrově řešeno dvěma protisměrnými oblouky o malých poloměrech. Další pokračování nové komunikace od dálnice D1 u Újezda směrem na východ podél Milíčovského lesa do oblasti Petrovic (Křeslic) nepřichází v úvahu. Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se s žádnou novou komunikací od D1 u Újezda do oblasti Petrovic nepočítá. Toto území bude i v konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy řešeno bez jakékoliv nové komunikace.

Zpracovatel ÚPn hl. m. Prahy navrhne koncept nového ÚPn hl. m. Prahy tak, aby i z laického pohledu bylo zřejmé, že žádná komunikace v trase JVK nebude realizovatelná. Znovu však zdůrazňujeme, že komunikace v trase JVK podél Milíčovského lesa není možná již ani podle platného ÚPn hl. m. Prahy.

Na základě schválených změn ÚPn se u Újezda počítá s novou zástavbou, která s žádnou novou komunikací podél Milíčovského lesa nepočítá. Pás zeleně u jižního okraje Milíčovského lesa je určen pro koridor nadřazených inženýrských sítí a má sloužit jako přechodové pásmo mezi okrajem budoucí zástavby a lesem, jehož přírodní hodnotu je třeba chránit. Oblast u Milíčovského lesa má jedinečný charakter, který není možné další zástavbou ani komunikací na dosud nezastavitelném území dále znehodnotit.“

- Dále vyjádření primátora MUDr. Béma:  
„My prosazujeme výstavbu varianty jihovýchodní dlouhý – JVD, a to dříve, než bude zprovozněna Vestecká spojkou a dopravní propojení na 3,7 km D1. V čem spočívá hlavní výhoda výstavby okruhu a následně Vestecké spojky pro obyvatele Újezda? Už v současné době je dopravní situace v této části Prahy téměř kritická. V Újezdě, Křeslicích, Šeberově, ale i v dalších městských částech je plánována, nebo už v současné době probíhá, rozsáhlá výstavba rodinných domů, vil ale i bytových domů a tlak na řešení dopravní situace stále poroste. Okruh zmíněným městským částem uleví od návalu automobilů, ale i zrychlí dopravu z této lokality směrem do centra Prahy, kam řada místních obyvatel denně dojíždí do práce.“

Žádná komunikace na sever nehrozí – viz stanoviska III/2,5,7.

### 19.2. *Připomínka ke komplexnosti posuzování*

Dokumentace E.I.A. byly zpracovány z důvodu rozdílnosti investorů jak pro křižovatku EXIT 4, tak pro Vesteckou spojkou. Dokumentace E.I.A. pro EXIT 4 byla přepracována a doplněna podle připomínek MŽP, organizací a relevantních připomínek veřejnosti. Dokumentace E.I.A.

pro Vesteckou spojku se na požadavek MŽP doplňuje a bude projednána. V žádném případě se nejedná o separátní posuzování souvisejících staveb, protože:

- Byly nově zpracovány dopravně inženýrské podklady (DIP), které jsou zpracovány komplexně a jednotně pro oba záměry, takže výpočty a údaje zahrnují dopravní zátěž od celé oblasti na přílehlé komunikační síti a tyto zátěže zahrnují kumulativní vlivy jak na EXIT 4, tak na Vesteckou spojku. Do těchto vlivů jsou zahrnuty zátěže ze ZKZP, jakož i předpokládané vjezdy od plánované komerční a bytové výstavby na katastru Újezda. ZKZP pak bude mít samostatnou Dokumentaci E.I.A., jakmile bude známa její náplň. Dopravně inženýrské podklady slouží pro hlukovou a rozptylovou studii, které porovnávají zátěž s hygienickými limity a navrhují opatření z hlediska ochrany životního prostředí.

Tato opatření jsou navržena tak, že Dokumentace prokazuje, že jsou dodrženy hygienické limity a vliv stavby na ŽP splňuje normové požadavky.

Nově zpracované DIP ve výpočtech zahrnují časové horizonty 2009 (varianta 0) a roky 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem. Záměrem jsou projekty EXIT 4, Vestecká spojka a ZKZP, i když zatím není známa její náplň. Model pro DIP zahrnuje nejen komunikace D1, VS, II/6033, III/6032, II/603, ale celou pražskou komunikační síť a navazující síť Stč. kraje. Jsou zde např. zahrnuty i změny, které se dějí na západním okraji Prahy ve stejném časovém úseku. Jmenované komunikace se posuzují tedy ne samostatně, ale v kontextu Prahy a regionu. Požadavek zákona 100/2001 Sb. je tedy splněn.

Pokud jde o názor na komplexnost posouzení, platí výše uvedená odpověď s tím, že nelze posuzovat zóny, které nejsou v ÚP nebo ještě nemají náplň. Navíc takové zóny musí projít v přípravě samostatnou dokumentací E.I.A.

### *19.3. Připomínka k přehlížení projevu občanů*

Investor i oznamovatel postupuje při přípravě stavby striktně podle zákonů. Dle zákona o územním plánování (Stavební zákon) je zásadním plánovacím dokumentem rozvoje lokality Územní plán, platný pro všechny. Územní plán je před schválením obecními zastupitelstvy široce projednáván i s veřejností, která má možnost uplatnit připomínky. Záměry staveb EXIT 4 a Vestecká spojka jsou dlouhodobě stabilizovány v ÚP Prahy (týká se MČ Šeberov a Újezd), Průhonice, Vestce a Jesenice a dále v ÚP Středočeského regionu.

Tento soulad staveb s ÚP je v Dokumentaci potvrzen – viz přílohy 1,2 Dokumentace.

Dle zákona 100/2001 Sb. postupoval dále oznamovatel tak, že zpracoval Dokumentaci E.I.A. a předložil k projednání. Na žádost MŽP tuto dokumentaci částečně přepracoval a doplnil. Výsledky hlukové a rozptylové studie prokazují, že nedojde vlivem stavby k překročení hygienických limitů. Relevantní připomínky organizací a občanů jsou v dokumentaci zapracovány.

### *19.4. Připomínka – vynucení rychlostní komunikace přes Újezd, Křeslice a Petrovice*

Zde odkazujeme na bod 18.2.

### *19.5. Dokumentace nezohlednila veškeré připomínky k dopracování*

Veškeré relevantní připomínky jsou v zpracované Dokumentaci EIA zohledněny.

### *19.6. Nesouhlas občanů podpořený odbornými posudky*

Oznamovateli ani zpracovateli nejsou známy žádné odborné posudky, na které se autoři připomínky nekonkrétně odvolávají.

Postup v přípravě stavby je veden striktně podle zákona.

#### 20. Připomínka p. Marks, Vestec (nesouvisí přímo s EXIT 4)

V úvodu autor vyjadřuje nespokojenost se stavbou Vestecké spojky, avšak dále uvádí, že jeho námitky směřují spíše k řešení napojení VS na silnici II/603, které by mělo být mimoúrovňové. Argumentuje cestou do práce, autobus z Vestce jezdí ve špičce na Metro Budějovická (10 km) 50 minut.

Realizace EXITU 4 a Vestecké spojky by umožnila zrychlení cesty obyvatel do Prahy a to jak osobním autem, tak autobusem.

#### 21. Připomínka pí. Caltová, Vestec (nesouvisí přímo s EXIT 4)

Autorka vyvozuje, že výstavba ovlivní výrazně negativně životní prostředí. K těmto závěrům jí vedou některé nesprávně pochopené skutečnosti, zejména:

- Vestecká spojka není silnicí 1. třídy, ale sběrnou komunikací 2. třídy, jejímž účelem je odvést osobní dopravu z přetížené oblasti, m.j. i Vestce. Význam Vestecké spojky – odkaz na III/3,4.
- Vliv stavby na Milíčovský les. Hluková a rozptylová studie zpracované na základě objektivních Dopravně inženýrských podkladů prokazují, že nedojde k poškození životních prostředí, tedy ani lokality Milíčovský les.
- Kritika nákupních středisek – investor se řídí platnými územními plány, ve kterých jsou funkční plochy schváleny a jejich vliv je v Dopravně inženýrských podkladech zahrnut.
- Vliv stavby na rekreační možnosti Vestce, přerušení směru vycházek.  
Na požadavek obce Vestec bylo na Vestecké spojce navrženo několik přemostění a hluková ochrana.
- Doporučení přeměrovat provoz na Kunratickou spojku – odkaz na III/1,2,9.

#### 22. Připomínka manželé Doležalovi, Vestec

Nekonkrétní připomínka – odkazuje na svůj souhlas s letákem Jihovýchodní Aliance. K letáku viz stanoviska III/3,7.

#### 23. Připomínka Tomáš Novák

*- dopad EXIT 4 jen na dálnici D1*

Toto neodpovídá pravdě. EXIT 4 je posuzován komplexně s Vesteckou spojkou a ZKZP. Toto vyplývá z Dokumentace, pro níž byly nově zpracovány Dopravně inženýrské podklady a návazně zpracovány hluková a rozptylová studie.

Nově zpracované DIP ve výpočtech zahrnují časové horizonty 2009 (varianta 0) a roky 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem. Záměrem jsou projekty EXIT 4, Vestecká spojka a ZKZP, i když zatím není známa její náplň. Model pro DIP zahrnuje nejen komunikace D1, VS, II/6033, III/6032, II/603, ale celou pražskou komunikační síť a navazující síť Stč. kraje. Jsou zde např. zahrnuty i změny, které se dějí na západním okraji Prahy ve stejném časovém

úseku. Jmenované komunikace se posuzují tedy ne samostatně, ale v kontextu Prahy a regionu. Požadavek zákona 100/2001 Sb. je tedy splněn.

Pokud jde o názor na komplexnost posouzení, platí výše uvedená odpověď s tím, že nelze posuzovat zóny, které nejsou v ÚP nebo ještě nemají náplň. Navíc takové zóny musí projít v přípravě samostatnou dokumentací E.I.A.

- *EXIT 4 a VS sníží dopravní zátěž*

DIP prokazují, že na profilu Šeberov dojde k poklesu ve všech sledovaných časových horizontech, u Vestce pak v nejzatíženějším roce. Celkově ale dojde ke zlepšení ŽP, poněvadž dopravu z oblasti do Prahy převezme sběrná rychlá komunikace oproti dnešní síti přetížených komunikací (Václavská, III/6033, III/6032, Kunratická spojka a dalších).

- *Vestecká spojka o 4 pružích*

DIP prokazují, že VS přenesou dopravní zatížení jako dvoupruh i v roce největšího zatížení (2030) a je navrhována jako sběrná komunikace městského významu. Proto posouzení na čtyřpruh není relevantní. Územní rezervu si vyžádalo Ministerstvo dopravy a činí tak u všech komunikací podobného typu.

- *Koridor podél Milíčovského lesa*

Zde žádná komunikace nepovede. Viz bod 14.1. a oddíl III/2,5,7.

#### 24. Připomínka p. Pocestný, Vestec

Nekonkrétní připomínka (obecný nesouhlas, požaduje variantní řešení, posouzení dopadu na ŽP, proč čtyřpruh VS, zájem investorů na úkor občanů apod.).

Dokumentace výše uvedené připomínky řeší, uvádí a vysvětluje, včetně výše uvedených odpovědí na konkrétní připomínky.

#### 25. Připomínky p. Janata, Vestec

Připomínky nejsou číslovány a jsou psány zhuštěnou formou. Přesto je nutné odpovědi rozdělit podle jednotlivých témat:

- E.I.A. neposuzuje plánovanou výstavbu komerčních zón. Dopravně inženýrské podklady, z kterých vychází hluková a rozptylová studie zahrnují dopravní intenzity ze všech okolních komerčních ploch, které jsou v platných ÚP. Z jiných materiálů a úvah nelze reálně vycházet.
- Kritika zastupitelstev obcí nesouvisí s tematikou dokumentace E.I.A. Konstatování, že na jih od Prahy dochází k výstavbě bytových a rodinných domů a jejich obyvatelé potřebují dojíždět do Prahy je správné a to je hlavní důvod výstavby Vestecské spojky. Obavy z ucpání Vestecské spojky nejsou na místě, dle DIP přenesou ve dvoupruhu zátěž i pro nejzatíženější horizont, tj. rok 2030. Proto E.I.A. neposuzuje čtyřpruh.
- Adekvátní variantní řešení k Vestecké spojce není. Tzv. varianty Ing. Preiningera odvést dopravu přes přetíženou Kunratickou spojku a přetíženou Chodovskou křižovatku na D1 nejsou reálné (viz stanoviska III/1,2,9).
- Vestecká spojka se prý napojí na ucpanou dálnici. Realizací okruhu Slivenec – D1 se z velké části uvolní úsek D1 – Pankrác a uvolnění se využije pro rychlé spojení přes

Vesteckou spojku a D1 do centra a zpět. Postavením okruhu až do Běchovic (rok 2013 – 14) dojde k dalšímu poklesu uvedeného úseku D1.

## 26. Připomínka p. Halamka, Křeslice

Nekonkrétní připomínka, odvolávky na petice, kritika primátora Béma, kritika vlivných podnikatelů, milionářů atd., kteří pod rouškou veřejného blaha ničí životní prostředí. Nelze konkrétně odpovědět – odkaz na odpovědi na připomínky uvedené výše.

## 27. Připomínka Ing. Suka, Mgr. Suková

### 27.1. *Kritika obrovských nákupních zón*

Jde o osobní názor, přímo nesouvisí s dokumentací.

Investor a oznamovatel záměru vychází ze zákonných podkladů pro přípravu stavby – tj. platných územních plánů jako základních nástroje rozvoje území a ze zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na ŽP. Stavba je se všemi ÚP dlouhodobě v souladu a Dokumentace E.I.A. prokazuje ve svých hlukových a exhalačních studiích, že vliv stavby na ŽP je v hygienických limitech.

Dopravně inženýrské podklady, ze kterých hluková a exhalační studie vycházejí, zahrnují komplexní vlivy (tj. dopravní zátěže) od EXITU 4, Vestecké spojky, ZKZP a všech dopravních pohybů na komunikační síti i přilehlých rozvojových plochách pro časové horizonty 2009, 2014 a 2030. Tím se zodpovídá i připomínka č. 3.

### 27.2. *Vzrůst dopravy v Jižním Městě, Křeslicích, Petrovicích*

Připomínka neodpovídá pravdě, viz DIP.  
Křeslic a Petrovic se záměr vůbec nedotýká.

### 27.3. *Nezastavitelný koridor na sever od Újezda*

Připomínka neodpovídá skutečnosti, odkaz na 18.2. těchto odpovědí a stanoviska III/2,5,7.

### 27.4. *Pokles ceny pozemků*

Nesouvisí s vlivem na životní prostředí.

## 28. Připomínka Ing. Karlík, Hrnčíře

*- vliv na Hrnčířské louky a studny*

Připomínka je adresována Vestecké spojce, která má vlastní dokumentaci E.I.A. V dokumentaci E.I.A. na EXIT 4 je tato problematika vysvětlena. Byla provedena pasportizace studní v Újezdě a vzhledem k tomu, že stavba je umístěna v dostatečné vzdálenosti (cca 1,5 km) od lokality Hrnčířské louky a studní v Újezdu a vzhledem k tomu, že je zde nepropustné podloží (břidlice) nebudou Hrnčířské louky i studny v Újezdě stavbou ovlivněny.

## 29. Připomínka Rudolf, Pavel a Markéta Wagnerovi, Vestec

Nekonkrétní připomínka kritizující postupně (bez důkazů):

- potřebu Vestecké spojky (Pražský okruh prý stačí)
- starosty
- zastupitelstva obcí
- zhoršení ŽP vlivem nárůstu dopravy

Pro konkrétní fakta doporučujeme přečíst Dokumentaci, DIP, hlukovou a exhalaci studii se závěry a stanoviska v oddíle III.

### 30. Připomínka RNDr. Linhartová

Obecná připomínka proti stavbě Vestecké spojky, poukaz, že MHMP udržuje koridor Milíčovského lesa (zjevná nepravda, viz oddíl III/2,5), zpochybňování veřejné prospěšnosti stavby, obviňování jakýchsi finančních a vlivných kruhů, zmínka o Metransu (? s předmětem vůbec nesouvisí) apod.

Lze doporučit prostudování doplněné dokumentace a odkazy na odpovědi výše uvedené připomínky.

### 31. Připomínka Doc. MUDr. Valešová CSc, Křeslice

Obava z protažení komunikace kolem Milíčovského lesa.

K těmto spekulacím, šířeným již několik let z obce Křeslice je nejlépe uvést zásadní vyjádření z Magistrátu hl. m. Prahy:

- Citace z odpovědi radního M. Langmajera zodpovědného za ÚP na interpelaci zastupitele RNDr. Witzanyho, jehož o interpelaci požádal p. starosta Zápotocký z Křeslic: „Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se do výhledu počítá s možností propojení mimoúrovňové křižovatky D1-Vestecká spojka krátkým komunikačním propojením s ul. Formanskou, která vede od Jižního Města do Újezda. Toto komunikační propojení je směrově řešeno dvěma protisměrnými oblouky o malých poloměrech. Další pokračování nové komunikace od dálnice D1 u Újezda směrem na východ podél Milíčovského lesa do oblasti Petrovic (Křeslic) nepřichází v úvahu. Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se s žádnou novou komunikací od D1 u Újezda do oblasti Petrovic nepočítá. Toto území bude i v konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy řešeno bez jakékoliv nové komunikace.

Zpracovatel ÚPn hl. m. Prahy navrhne koncept nového ÚPn hl. m. Prahy tak, aby i z laického pohledu bylo zřejmé, že žádná komunikace v trase JVK nebude realizovatelná. Znovu však zdůrazňujeme, že komunikace v trase JVK podél Milíčovského lesa není možná již ani podle platného ÚPn hl. m. Prahy.

Na základě schválených změn ÚPn se u Újezda počítá s novou zástavbou, která s žádnou novou komunikací podél Milíčovského lesa nepočítá. Pás zeleně u jižního okraje Milíčovského lesa je určen pro koridor nadřazených inženýrských sítí a má sloužit jako přechodové pásmo mezi okrajem budoucí zástavby a lesem, jehož přírodní hodnotu je třeba chránit. Oblast u Milíčovského lesa má jedinečný charakter, který není možné další zástavbou ani komunikací na dosud nezastavitelném území dále znehodnotit.“

- Dále vyjádření primátora MUDr. Béma:  
„My prosazujeme výstavbu varianty jihovýchodní dlouhý – JVD, a to dříve, než bude zprovozněna Vestecká spojka a dopravní propojení na 3,7 km D1. V čem spočívá hlavní výhoda výstavby okruhu a následně Vestecké spojky pro obyvatele Újezda? Už v současné době je dopravní situace v této části Prahy téměř kritická. V Újezdě, Křeslicích, Šeberově, ale i v dalších městských částech je plánována, nebo už v současné době probíhá, rozsáhlá výstavba rodinných domů, vil ale i bytových domů

a tlak na řešení dopravní situace stále poroste. Okruh zmíněným městským částem uleví od návalu automobilů, ale i zrychlí dopravu z této lokality směrem do centra Prahy, kam řada místních obyvatel denně dojíždí do práce.“

Žádné prodloužení komunikace kolem Milíčovského lesa nehrozí.

Dokumentace byla přepracována podle připomínek MŽP a relevantních připomínek veřejnosti.

### 32. Připomínka Ing. Procházka, Hrnčíře

32.1. *Názor, že VS nesníží objem dopravy a že bude přiveden značný nárůst tranzitní a kamionové dopravy*

Je třeba poukázat na tato fakta:

- Smyslem a účelem Pražského okruhu je jednak a hlavně převést tranzitní dopravu (hlavně kamionovou dálkovou) mimo Prahu a jednak převést a zrychlit přesun dopravy napříč městem odvedením na okruh.
- Protože hlavní kamionový (vnitřní i mezistátní) dopravní tah v ČR je západ – východ (viz stav na Jižní spojce), pojedou největší část kamionů po trase D5 – D1 a nemá důvod si cestu zkracovat po VS. Provoz v D5 směrem na sever ČR bude po PO převeden na D1 a odtud na křižovatku Spořilov (jižní spojku). Zde je teoretická možnost použít VS jako dočasnou zkratku (do dokončení stavby 511), ale tomu lze jednoduše zamezit zákazem vjezdu nákl. automobilů nad 12 t na Vestecké spojce v úseku silnice II/603 – křižovatka do ZKZP- Toto opatření však může Dokumentace E.I.A. nebo zpracovatel posudku doporučit, nařídit jej může příslušný silniční správní úřad při projednávání ÚR. Takové omezení vjezdu automobilů nad 12 t se plánuje po otevření okruhu D5 – D1 na Jižní spojce v úseku Barrandov – Spořilov a mohlo by být uplatněno na Vestecké spojce buď trvale nebo minimálně do doby zprovoznění 511. Vestecká spojka není určena pro nákladní, natož tranzitní dopravu, ale pro odvedení místní osobní dopravy z rostoucí urbanizace na JV Prahy a přilehlé oblasti Stč. kraje – viz přílohu III/3 (Význam Vestecké spojky).  
DIP i následné studie však počítají s nejvíce exponovaným stavem, tj. Vestecká spojka bez omezení.  
I pro tento stav je vliv záměru v hygienických limitech.

### 32.2. *Rezerva na 4 pruhovou komunikaci, napadání veřejně prospěšné stavby*

Dopravně inženýrské podklady pro rok 2030 prokazují, že dopravní zátěž i v tomto dopravně nejvíce exponovaném roce přenese projektovaný dvoupruh. Rezervu pro čtyřpruh požadovalo MIn. dopravy a tuto podmínku ukládá u všech nově plánovaných komunikací sběrného typu. Jedná se jednoznačně u VS a záměr na dvoupruhovou komunikaci.

### 33. Připomínka MUDr. Bušek, Praha 4

Nekonkrétní připomínka, která obecně kritizuje vliv stavby na ŽP (znehodnocení hlukem, fragmentace krajiny, znehodnocení krajinářské stránky, přivedení tranzitní dopravy, dopad na Milíčovský les, Průhonický park, riziko dálniční spojky).

Pro odpovědi na tyto obavy doporučujeme prostudovat doplněnou Dokumentaci E.I.A. jakož i odpovědi na výše uvedené připomínky organizací a občanů.

### 34. Připomínka Karel a Olga Tomkovi, Praha 4



- *EXIT 4 a VS jsou veřejně prospěšné stavby, ale mají sloužit soukromým zájmům*

Investor stavby se řídí platnými územními plány, které jsou zákonným i platnými dokumenty pro rozvoj území. Stavby jsou v souladu se všemi ÚP (Praha, obce, Stč. region). Dokumentace posuzuje vliv na ŽP, nikoliv něčí zájmy.

Veřejná prospěšnost stavby je daná ÚP a schválením zastupitelstvy obcí. Při projednávání ÚP měla veřejnost možnost se vyjádřit.

- *Dokumentace se zabývá jen vlivem EXIT 4 a VS na ŽP, vynechává komplexní vliv*

Tato připomínka neodpovídá skutečnosti.

Dokumentace E.I.A. byly zpracovány z důvodu rozdílnosti investorů jak pro křižovátku EXIT 4, tak pro Vesteckou spojku. Dokumentace E.I.A. pro EXIT 4 byla přepracována a doplněna podle připomínek MŽP, organizací a relevantních připomínek veřejnosti. Dokumentace E.I.A. pro Vesteckou spojku se na požadavek MŽP doplňuje a bude projednána. V žádném případě se nejedná o separátní posuzování souvisejících staveb, protože:

- Byly nově zpracovány dopravně inženýrské podklady (DIP), které jsou zpracovány komplexně a jednotně pro oba záměry, takže výpočty a údaje zahrnují dopravní zátěž od celé oblasti na přilehlé komunikační síti a tyto zátěže zahrnují kumulativní vlivy jak na EXIT 4, tak na Vesteckou spojku. Do těchto vlivů jsou zahrnuty zátěže ze ZKZP, jakož i předpokládané vjezdy od plánované komerční a bytové výstavby na katastru Újezda. ZKZP pak bude mít samostatnou Dokumentaci E.I.A., jakmile bude známa její náplň. Dopravně inženýrské podklady slouží pro hlukovou a rozptylovou studii, které porovnávají zátěž s hygienickými limity a navrhují opatření z hlediska ochrany životního prostředí.

Tato opatření jsou navržena tak, že Dokumentace prokazuje, že jsou dodrženy hygienické limity a vliv stavby na ŽP splňuje normové požadavky.

Nově zpracované DIP ve výpočtech zahrnují časové horizonty 2009 (varianta 0) a roky 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem. Záměrem jsou projekty EXIT 4, Vestecká spojka a ZKZP, i když zatím není známa její náplň. Model pro DIP zahrnuje nejen komunikace D1, VS, II/6033, III/6032, II/603, ale celou pražskou komunikační síť a navazující síť Stč. kraje. Jsou zde např. zahrnuty i změny, které se dějí na západním okraji Prahy ve stejném časovém úseku. Jmenované komunikace se posuzují tedy ne samostatně, ale v kontextu Prahy a regionu. Požadavek zákona 100/2001 Sb. je tedy splněn.

Pokud jde o názor na komplexnost posouzení, platí výše uvedená odpověď s tím, že nelze posuzovat zóny, které nejsou v ÚP nebo ještě nemají náplň. Navíc takové zóny musí projít v přípravě samostatnou dokumentací E.I.A.

- *Dopad dostavby podle Milíčovského lesa*

Tím se dokumentace nezabývá, protože tudy žádná komunikace nepovede. Odkaz na oddíl III/2,5,7.

- *Posouzení 4 pruhové komunikace*

Dopravně inženýrské podklady prokazují, že dvoupruh přenese i největší očekávané zatížení VS v roce 2030. Proto je komunikace navržena jako s**běrná** dvoupruhová. Rezervu si vyžádalo Min. dopravy, které tak činí u všech nových komunikací podobného typu. Navíc se vliv na ŽP odvozuje z frekvence dopravy a ne z počtu jízdních pruhů.

- *Variantní řešení dopravy*

Varianty se zpracovávají na požadavek příslušného úřadu – zde MŽP požadovalo zvážit umístění EXITU 4 do jiného místa na D 1. Argumentace proč to není možné a proč varianty posuzovány nebyly je v kapitole B 4 Dokumentace. Posuzovat se mohou varianty, které jsou v souladu s územním plánem a to žádná event. varianta kromě Vestecké spojky a EXITU 4 nespĺňuje. EXIT 4 tj. záměr posuzování je v ÚP hl. m. Prahy již řadu let stabilizován a poloha i tvar křižovatky je převzat do nového ÚP Prahy.

K návrhům Ing. Preiningera, jehož studii mají autoři připomínky zřejmě na mysli viz stanovisko v oddíle III/2,5,9.

Vlastní tvar křižovatky EXIT 4 byl vybrán z více projekčních variant a byl zvolen tvar diamant se spodním křížením, který je nejšetrnější z hlediska životního prostředí.

Připomínku nelze akceptovat.

Požadavek, aby Dokumentace byla přepracována a doplněna, byl splněn.

### 35. Připomínka manž. Patočkovi, Petrovice

Obecná nekonkrétní připomínka, obava ze zhoršení životního prostředí.

Nutno doporučit prostudování doplněné dokumentace E.I.A. a odpovědi na připomínky uvedené výše.

### 36. Připomínka Marta a Ladislav Dokoupilovi

Jde o jednu větu – narušení fauny a flory Milíčovského lesa.

Doplněná dokumentace E.I.A. (hluková, exhalační studie a zhodnocení rizik) prokazuje, že k narušení nedojde.

### 37. Připomínka p. Šára, Křeslice

Osobně laděná připomínka, založená na nepravdivých skutečnostech.

- *komplexnost posouzení*

Dokumentace vychází z komplexních a objektivních dopravně inženýrských podkladů, které zohledňují dopravní intenzity na komunikační síti, které reflektují i funkční plochy v celé oblasti (bytové i komerční).

Nově zpracované DIP ve výpočtech zahrnují časové horizonty 2009 (varianta 0) a roky 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem. Záměrem jsou projekty EXIT 4, Vestecká spojka a ZKZP, i když zatím není známa její náplň. Model pro DIP zahrnuje nejen komunikace D1, VS, II/6033, III/6032, II/603, ale celou pražskou komunikační síť a navazující síť Stč. kraje. Jsou zde např. zahrnuty i změny, které se dějí na západním okraji Prahy ve stejném časovém úseku. Jmenované komunikace se posuzují tedy ne samostatně, ale v kontextu Prahy a regionu. Požadavek zákona 100/2001 Sb. je tedy splněn.

Pokud jde o názor na komplexnost posouzení, platí výše uvedená odpověď s tím, že nelze posuzovat zóny, které nejsou v ÚP nebo ještě nemají náplň. Navíc takové zóny musí projít v přípravě samostatnou dokumentací E.I.A.

*- Dokumentace se nezabývá dopadem stavby podél Milíčovského lesa*

Nezabývá se, protože zde žádná komunikace nepůjde – viz oddíl III/2,5,7.

### 38. Připomínka pí. Šárová, Křeslice

Nekonkrétní připomínka – nelze odpovědět.

### 39. Připomínka Ing. Smutná, Ing. Smutný, Křeslice

Připomínky, založené na neinformovanosti a spekulacích.

#### 39.1. *Jedná se o komunikaci JVK s rezervou na čtyřpruh*

Nejde o JVK, a o sběrnou dvoupruhovou městského typu, která jako dvoupruh vyhoví i pro nejzatíženější horizont tj. rok 2030. Rezervu si vyžádalo Min. dopravy a činí tak u všech plánovaných komunikací obdobného typu. Navíc vliv stavby na ŽP se posuzuje z frekvence dopravy, nikoli z počtu pruhů.

#### 39.2. *Prodloužení komunikace podél Milíčovského lesa*

K těmto spekulacím, šířeným již několik let z obce Křeslice je nejlépe uvést zásadní vyjádření z Magistrátu hl. m. Prahy:

- Citace z odpovědi radního M. Langmajera zodpovědného za ÚP na interpelaci zastupitele RNDr. Witzanyho, jehož o interpelaci požádal p. starosta Zápotocký z Křeslic: „Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se do výhledu počítá s možností propojení mimoúrovňové křižovatky D1-Vestecká spojka krátkým komunikačním propojením s ul. Formanskou, která vede od Jižního Města do Újezda. Toto komunikační propojení je směrově řešeno dvěma protisměrnými oblouky o malých poloměrech. Další pokračování nové komunikace od dálnice D1 u Újezda směrem na východ podél Milíčovského lesa do oblasti Petrovic (Křeslic) nepřichází v úvahu. Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se s žádnou novou komunikací od D1 u Újezda do oblasti Petrovic nepočítá. Toto území bude i v konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy řešeno bez jakékoliv nové komunikace.

Zpracovatel ÚPn hl. m. Prahy navrhne koncept nového ÚPn hl. m. Prahy tak, aby i z laického pohledu bylo zřejmé, že žádná komunikace v trase JVK nebude realizovatelná. Znovu však zdůrazňujeme, že komunikace v trase JVK podél Milíčovského lesa není možná již ani podle platného ÚPn hl. m. Prahy.

Na základě schválených změn ÚPn se u Újezda počítá s novou zástavbou, která s žádnou novou komunikací podél Milíčovského lesa nepočítá. Pás zeleně u jižního okraje Milíčovského lesa je určen pro koridor nadřazených inženýrských sítí a má sloužit jako přechodové pásmo mezi okrajem budoucí zástavby a lesem, jehož přírodní hodnotu je třeba chránit. Oblast u Milíčovského lesa má jedinečný charakter, který není možné další zástavbou ani komunikací na dosud nezastavitelném území dále znehodnotit.“

- Dále vyjádření primátora MUDr. Béma:

„My prosazujeme výstavbu varianty jihovýchodní dlouhý – JVD, a to dříve, než bude zprovozněna Vestecká spojka a dopravní propojení na 3,7 km D1. V čem spočívá hlavní výhoda výstavby okruhu a následně Vestecké spojky pro obyvatele Újezda? Už v současné době je dopravní situace v této části Prahy téměř kritická. V Újezdě, Křeslicích, Šeberově, ale i v dalších městských částech je plánována, nebo už v současné době probíhá, rozsáhlá výstavba rodinných domů, vil ale i bytových domů a tlak na řešení dopravní situace stále poroste. Okruh zmíněným městským částem uleví od návalu automobilů, ale i zrychlí dopravu z této lokality směrem do centra Prahy, kam řada místních obyvatel denně dojíždí do práce.“

K tomu není třeba nic dodat, pouze to, že v námitce je i spekulace s ohrožením výstavby PO stavba 511 (D1 – Běchovice). Dostavba Pražského okruhu je pro Prahu prioritou č. 1 a dle orientačních harmonogramů má být stavba 511 dokončena v roce 2013 – 2014.

K této tematice odkazujeme na oddíly III/2,5,7.

Žádné nebezpečí komunikace nehrozí.

### 39.3. Alternativní možnosti dopravní obsluhy

Posuzovat alternativní řešení může dokumentace jen ty, které jsou v souladu s ÚP. EXIT 4 a VS jsou dlouhodobě stabilizovány v ÚP Prahy, obcí a Stč. regionu. Alternativní studie Ing. Preiningera nebyly nikdy dopravními organizacemi, MHMP ani ÚRM přijaty (viz oddíl III/2,5,7).

### 39.4. Prodloužení kolem Milíčovského lesa

Připomínka zodpovězena v bodě 39.2.

### 39.5. Veřejná prospěšnost stavby – zpochybňování

Veřejná prospěšnost stavby je dána územním plánem. ÚP je projednáván za účasti veřejnosti a schvalován zastupitelstvy obcí. Potom ÚP platí pro všechny. ÚP je základním dokumentem pro rozvoj území. Názor, že pro veřejnou prospěšnost stavby stačí síť místních komunikací je mylný. Rozvoj oblasti je nutno zejména ve věci komunikační sítě chápat v širších souvislostech. Místní síť je v dané oblasti přetížená a časem bude ještě více. Doporučujeme přečíst stanoviska v oddíle III/3,4,8.

## 40. Připomínka Ing. Chudoba

### 40.1. Dokumentace se zabývá pouze vlivy EXIT 4

Tato námitka neodpovídá skutečnosti. Na záměry EXIT 4 i Vestecká spojka jsou zpracovány samostatné dokumentace E.I.A. Dokumentace E.I.A. na Vesteckou spojku je projednávána, v současné době se na požadavek MŽP doplňuje.

Rozdělení dokumentací jde dáno rozdílnými investory záměrů. Oba záměry spolu souvisí a vlivy na ŽP nejsou posuzovány odděleně, ale komplexně.

Podstatné je to, že nejde o salámovou metodu, poněvadž Dopravně inženýrské podklady jsou zpracované komplexně a jednotně pro oba záměry, takže výpočty zahrnují dopravní zátěž od celé oblasti na přílehlé komunikační síti a tyto zátěže zahrnují kumulativní vlivy jak na EXIT 4, tak na Vesteckou spojku. Do těchto vlivů jsou zahrnuty i zátěže ze ZKZP jakož i předpokládané vjezdy od plánované komerční a bytové výstavby na katastru Újezda. ZKZP bude pak mít samostatnou Dokumentaci E.I.A. až bude známa její náplň. Dopravně inženýrské

podklady slouží pro hlukovou a rozptylovou studii, které porovnávají zátěž s hygienickými limity a navrhují opatření z hlediska ochrany životního prostředí.

Námítka, že se Dokumentace nezabývá komerčními zónami severně od D1 a podél VS nemůže platit, protože posuzování záměru se může opírat jen o platný územní plán a v daném prostoru podle ÚP kromě ZKZP, (která je zohledněna) jiné komerční zóny nejsou. Severně od D1 probíhá změna územního plánu, která není platná.

Nejde tedy o izolované posouzení, ale o komplexní vlivy.

#### 40.2. Dokumentace se nezabývá dopadem komunikace kolem Milíčovského lesa

Tím se dokumentace nezabývá, protože zde žádná komunikace nepovede.

K těmto spekulacím, šířeným již několik let z obce Křeslice je nejlépe uvést zásadní vyjádření z Magistrátu hl. m. Prahy:

- Citace z odpovědi radního M. Langmajera zodpovědného za ÚP na interpelaci zastupitele RNDr. Witzanyho, jehož o interpelaci požádal p. starosta Zápotocký z Křeslic: „Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se do výhledu počítá s možností propojení mimoúrovňové křižovatky D1-Vestecká spojkou krátkým komunikačním propojením s ul. Formanskou, která vede od Jižního Města do Újezda. Toto komunikační propojení je směrově řešeno dvěma protisměrnými oblouky o malých poloměrech. Další pokračování nové komunikace od dálnice D1 u Újezda směrem na východ podél Milíčovského lesa do oblasti Petrovic (Křeslic) nepřichází v úvahu. Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se s žádnou novou komunikací od D1 u Újezda do oblasti Petrovic nepočítá. Toto území bude i v konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy řešeno bez jakékoliv nové komunikace.

Zpracovatel ÚPn hl. m. Prahy navrhne koncept nového ÚPn hl. m. Prahy tak, aby i z laického pohledu bylo zřejmé, že žádná komunikace v trase JVK nebude realizovatelná. Znovu však zdůrazňujeme, že komunikace v trase JVK podél Milíčovského lesa není možná již ani podle platného ÚPn hl. m. Prahy.

Na základě schválených změn ÚPn se u Újezda počítá s novou zástavbou, která s žádnou novou komunikací podél Milíčovského lesa nepočítá. Pás zeleně u jižního okraje Milíčovského lesa je určen pro koridor nadřazených inženýrských sítí a má sloužit jako přechodové pásmo mezi okrajem budoucí zástavby a lesem, jehož přírodní hodnotu je třeba chránit. Oblast u Milíčovského lesa má jedinečný charakter, který není možné další zástavbou ani komunikací na dosud nezastavitelném území dále znehodnotit.“

- Dále vyjádření primátora MUDr. Béma:  
„My prosazujeme výstavbu varianty jihovýchodní dlouhý – JVD, a to dříve, než bude zprovozněna Vestecká spojkou a dopravní propojení na 3,7 km D1. V čem spočívá hlavní výhoda výstavby okruhu a následně Vestecké spojky pro obyvatele Újezda? Už v současné době je dopravní situace v této části Prahy téměř kritická. V Újezdě, Křeslicích, Šeberově, ale i v dalších městských částech je plánována, nebo už v současné době probíhá, rozsáhlá výstavba rodinných domů, vil ale i bytových domů a tlak na řešení dopravní situace stále poroste. Okruh zmíněným městským částem uleví od návalu automobilů, ale i zrychlí dopravu z této lokality směrem do centra Prahy, kam řada místních obyvatel denně dojíždí do práce.“

#### 40.3. Rezerva na čtyřpruh

Zde jde opět o spekulaci. Dopravně inženýrské podklady pro rok 2030 prokazují, že dopravní zátěž i v tomto dopravně nejvíce exponovaném roce přenese projektovaný dvoupruh. Rezervu

pro čtyřpruh požadovalo Min. dopravy a tuto podmínku ukládá u všech nově plánovaných komunikací sběrného typu. Jedná se jednoznačně u VS a záměr na dvoupruhovou komunikaci.

#### 40.4. Zpochybňování veřejné prospěšnosti stavby

Veřejná prospěšnost stavby je dána územním plánem. ÚP je projednáván za účasti veřejnosti a schvalován zastupitelstvy obcí. Potom ÚP platí pro všechny. ÚP je základním dokumentem pro rozvoj území. Názor, že pro veřejnou prospěšnost stavby stačí síť místních komunikací je mylný. Rozvoj oblasti je nutno zejména ve věci komunikační sítě chápat v širších souvislostech. Místní síť je v dané oblasti přetížená a časem bude ještě více. Doporučujeme přečíst stanoviska v oddíle III/3,4,8,9.

#### 40.5. Vestecká spojka nesníží dopravní zatížení a přivede tranzitní dopravu

Zde se jedná rovněž o spekulaci, proti které je potřeba postavit tato fakta:

- Smyslem a účelem Pražského okruhu je jednak a hlavně převést tranzitní dopravu (hlavně kamionovou dálkovou) mimo Prahu a jednak převést a zrychlit přesun dopravy napříč městem odvedením na okruh.
- Protože hlavní kamionový (vnitřní i mezistátní) dopravní tah v ČR je západ – východ (viz stav na Jižní spojce), pojedou největší část kamionů po trase D5 – D1 a nemá důvod si cestu zkracovat po VS. Provoz v D5 směrem na sever ČR bude po PO převeden na D1 a odtud na křižovatku Spořilov (jižní spojku). Zde je teoretická možnost použít VS jako dočasnou zkratku (do dokončení stavby 511), ale tomu lze jednoduše zamezit zákazem vjezdu nákl. automobilů nad 12 t na Vestecké spojce v úseku silnice II/603 – křižovatka do ZKZP- Toto opatření však může Dokumentace E.I.A. nebo zpracovatel posudku doporučit, nařídít jej může příslušný silniční správní úřad při projednávání ÚR. Takové omezení vjezdu automobilů nad 12 t se plánuje po otevření okruhu D5 – D1 na Jižní spojce v úseku Barrandov – Spořilov a mohlo by být uplatněno na Vestecké spojce buď trvale nebo minimálně do doby zprovoznění 511. Vestecká spojka není určena pro nákladní, natož tranzitní dopravu, ale pro odvedení místní osobní dopravy z rostoucí urbanizace na JV Prahy a přilehlé oblasti Stč. kraje – viz přílohu III/3 (Význam Vestecké spojky).  
DIP i následné studie však počítají s nejvíce exponovaným stavem, tj. Vestecká spojka bez omezení.  
I pro tento stav je vliv záměru v hygienických limitech.

#### 40.6. Variantní řešení k Vestecké spojce

Varianty se zpracovávají na požadavek příslušného úřadu – zde MŽP požadovalo zvážit umístění EXITU 4 do jiného místa na dálnici D 1. Argumentace proč to není možné a proč varianty posuzovány nebyly je uvedeno v kapitole B 4 Dokumentace. Posuzovat se mohou varianty, které jsou v souladu s územním plánem a to žádná event. varianta kromě Vestecké spojky a EXITU 4 nespĺňuje. EXIT 4 tj. záměr posuzování je v ÚP hl. m. Prahy již řadu let stabilizován a poloha i tvar křižovatky je převzat do nového ÚP Prahy.

K návrhům Ing. Preiningera, jehož studii mají autoři připomínky zřejmě na mysli viz stanovisko v oddíle III/1,2,9.

Vlastní tvar křižovatky EXIT 4 byl vybrán z více projekčních variant a byl zvolen tvar diamant se spodním křížením, který je nejšetnější z hlediska životního prostředí.

Připomínku nelze akceptovat.

Požadavek, aby Dokumentace byla přepracována a doplněna byl splněn.

41. Připomínka Ing. Adriana Veselá, Vestec

Tato připomínka kritizuje leták Aliance Jihovýchod, se kterým autorka připomínky zásadně nesouhlasí.

Souhlasí s realizací Vestecké spojky a jejím napojením na dálnici D1. Stěžuje si na neúnosně dlouhé cestování do Prahy do zaměstnání a v závěru uvádí, že napojení Vestce na EXIT 4 na D1 je jediným rozumným řešením, neboť hrozí totální dopravní kolaps v celé oblasti.

42. Připomínka Ing. Hladík Mc Donald

Připomínka nesouvisí s posuzováním vlivu záměru na ŽP, může být uplatněna k dokumentaci pro územní řízení.

43. Připomínka p. Čtvrtník, Hrnčiče

Připomínky nečíslovány, odpověď je podle pořadí námitek.

Na EXIT 4 a Vesteckou spojku jsou zpracovány (z důvodu rozdílných investorů) samostatné dokumentace E.I.A., obě jsou projednávány a po doplnění podány na MŽP. Podstatné je však, že obě vycházejí ze stejných a jednotných podkladů – tj. nově zpracovaných Dopravně inženýrských podkladů zpracovaných TSK/ÚDI.

Dopravně inženýrské podklady, jež jsou přílohou dokumentace, zahrnují současný stav (varianta 0) a časové horizonty 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem, přičemž záměrem je EXIT 4, Vestecká spojka a ZKZP. Jedná se tedy o komplexní posouzení vlivů jak na EXITU 4, tak na Vestecké spojce. Dopravně inženýrské podklady obsahují intenzity dopravy pro uvedená období se zahrnutím i přilehlých výhledových komerčních ploch, tj. ZKZP, rozvoj Újezd, rozvoj bytové části Rozkoš, KZ Čestlice jih a KZ Nupaky.

Model pro DIP zahrnuje nejen komunikace D1, VS, II/6033, III/602, II/603, ale celou pražskou komunikační síť a navazující síť Stč. kraje. Jsou zde např. zahrnuty i změny, které se dějí na západním okraji Prahy ve stejném časovém úseku. Jmenované komunikace, jejich intenzity a na ně navazující hluková a exhalační studie, které určují vliv na ŽP se posuzují tedy ne samostatně, ale v kontextu Prahy a regionu.

Proto je v samostatných dokumentacích E.I.A. na obě stavby vzájemná souvislost zohledněna. Pokračování kapacitní komunikace na sever od EXITU 4 je vyloučeno. Odkaz na stanovisko v oddíle III/2,5,7.

K námitce, že VS bude tranzitní komunikací lze uvést:

- Smyslem a účelem Pražského okruhu je jednak a hlavně převést tranzitní dopravu (hlavně kamionovou dálkovou) mimo Prahu a jednak převést a zrychlit přesun dopravy napříč městem odvedením na okruh.
- Protože hlavní kamionový (vnitřní i mezistátní) dopravní tah v ČR je západ – východ (viz stav na Jižní spojce), pojedou největší část kamionů po trase D5 – D1 a nemá důvod si cestu zkracovat po VS. Provoz v D5 směrem na sever ČR bude po PO převeden na D1 a odtud na křižovatku Spořilov (jižní spojku). Zde je teoretická možnost použít VS jako dočasnou zkratku (do dokončení stavby 511), ale tomu lze jednoduše zamezit zákazem vjezdu nákl. automobilů nad 12 t na Vestecké spojce v úseku silnice II/603 – křižovatka do ZKZP- Toto opatření však může Dokumentace E.I.A. nebo zpracovatel posudku doporučit, nařídít jej může příslušný silniční správní úřad při projednávání ÚR. Takové omezení vjezdu automobilů nad 12 t se plánuje po otevření okruhu D5 – D1 na Jižní spojce v úseku Barrandov – Spořilov a mohlo by

být uplatněno na Vestecké spojce buď trvale nebo minimálně do doby zprovoznění 511. Vestecká spojka není určena pro nákladní, natož tranzitní dopravu, ale pro odvedení místní osobní dopravy z rostoucí urbanizace na JV Prahy a přilehlé oblasti Stč. kraje – viz přílohu III/3 (Význam Vestecké spojky).

DIP i následné studie však počítají s nejvíce exponovaným stavem, tj. Vestecká spojka bez omezení.

I pro tento stav je vliv záměru v hygienických limitech.

Ke světelně řízené křižovatce lze sdělit, že toto řešení je dáno dopravní zátěží. Světelné řízení bude závislé na intenzitě provozu na jednotlivých směrech, tak, aby zdržení vozidel bylo co nejkratší.

Počty obyvatel Šeberov, Újezd a Průhonice jsou v doplněné dokumentaci opraveny.

Návrh na výsadbu stromů a připomínky k zoologii – Mgr. Pondělíček.

Zpochybňování komunikace a zmínka o nadřazených zájmech – investor i oznamovatel vycházejí z toho, že stavby jsou v platných územních plánech, kdy při jejich projednávání a schvalování byl dostatečně zdůvodněn zájem na jejich potřebě a veřejné prospěšnosti. Územní plány platí pro každého a umožňují rozvoj obcí.

#### 44. Připomínky Environmentálního vzdělávacího centra, Ing. Janák

Připomínky jsou prakticky totožné s připomínkami OS Za zdravý Šeberov – odpovědi na ně budou stejné nebo podobné jako v bodě 14.

##### 44.1. *Námítka na oddělené posuzování záměrů EXIT 4 a VS*

Tato námitka neodpovídá skutečnosti. Na záměry EXIT 4 i Vestecká spojka jsou zpracovány samostatné dokumentace E.I.A. Dokumentace E.I.A. na Vesteckou spojku je projednávána, v současné době se na požadavek MŽP doplňuje.

Rozdělení dokumentací jde dáno rozdílnými investory záměrů. Oba záměry spolu souvisí a vlivy na ŽP nejsou posuzovány odděleně, ale komplexně.

Podstatné je to, že nejde o salámovou metodu, poněvadž Dopravně inženýrské podklady jsou zpracované komplexně a jednotně pro oba záměry, takže výpočty zahrnují dopravní zátěž od celé oblasti na přilehlé komunikační síti a tyto zátěže zahrnují kumulativní vlivy jak na EXIT 4, tak na Vesteckou spojku. Do těchto vlivů jsou zahrnuty i zátěže ze ZKZP, KZ Čestlice JIH a KZ Nupaky, jakož i předpokládané vjezdy od plánované komerční a bytové výstavby na katastru Újezda. ZKZP bude pak mít samostatnou Dokumentaci E.I.A. až bude známa její náplň. Dopravně inženýrské podklady slouží pro hlukovou a rozptylovou studii, které porovnávají zátěž s hygienickými limity a navrhují opatření z hlediska ochrany životního prostředí.

Námítka, že se Dokumentace nezabývá komerčními zónami severně od D1 a podél VS nemůže platit, protože posuzování záměru se může opírat jen o platný územní plán a v daném prostoru podle ÚP kromě ZKZP, (která je zohledněna) jiné komerční zóny nejsou. Severně od D1 probíhá změna územního plánu, která není platná.

Nejde tedy o izolované posouzení, ale o komplexní vlivy.

Námítka, že z území předurčeného k rozvoji bydlení se má stát komerční zóna je nesrozumitelná, nekonkrétní a nepravdivá. V platném územním plánu Průhonic je funkční plocha komerční a pod ní plocha pro výstavbu RD.

##### 44.2. *Rozšíření VS na čtyřpruh*



Dopravně inženýrské podklady pro rok 2030 prokazují, že dopravní zátěž i v tomto dopravně nejvíce exponovaném roce přenese projektovaný dvoupruh. Rezervu pro čtyřpruh požadovalo Min. dopravy a tuto podmínku ukládá u všech nově plánovaných komunikací sběrného typu. Jedná se jednoznačně u VS a záměr na dvoupruhovou komunikaci.

#### 44.3. Vliv ZKZP

Zde odkazujeme na bod 44.1. Vliv ZKZP je zahrnut v Dopravně inženýrských podkladech, které jsou v příloze dokumentace. Kromě ZKZP je v DIP zahrnut i vliv KZ Čestlice – jih, Nupaky a rozvoj v Újezdě a Rozkoši. Připomínka je v dokumentaci řešena a zohledněna, kumulativní vlivy jsou tedy řešeny.

#### 44.4. Propojení dálnic, přivedení objemu mezinárodní dopravy

- Smyslem a účelem Pražského okruhu je jednak a hlavně převést tranzitní dopravu (hlavně kamionovou dálkovou) mimo Prahu a jednak převést a zrychlit přesun dopravy napříč městem odvedením na okruh.
- Protože hlavní kamionový (vnitřní i mezistátní) dopravní tah v ČR je západ – východ (viz stav na Jižní spojce), pojedou největší část kamionů po trase D5 – D1 a nemá důvod si cestu zkracovat po VS. Provoz v D5 směrem na sever ČR bude po PO převeden na D1 a odtud na křižovatku Spořilov (jižní spojku). Zde je teoretická možnost použít VS jako dočasnou zkratku (do dokončení stavby 511), ale tomu lze jednoduše zamezit zákazem vjezdu nákl. automobilů nad 12 t na Vestecké spojce v úseku silnice II/603 – křižovatka do ZKZP- Toto opatření však může Dokumentace E.I.A. nebo zpracovatel posudku doporučit, nařídít jej může příslušný silniční správní úřad při projednávání ÚR. Takové omezení vjezdu automobilů nad 12 t se plánuje po otevření okruhu D5 – D1 na Jižní spojce v úseku Barrandov – Spořilov a mohlo by být uplatněno na Vestecké spojce buď trvale nebo minimálně do doby zprovoznění 511. Vestecká spojka není určena pro nákladní, natož tranzitní dopravu, ale pro odvedení místní osobní dopravy z rostoucí urbanizace na JV Prahy a přilehlé oblasti Stč. kraje – viz přílohu III/3 (Význam Vestecké spojky).

DIP i následné studie však počítají s nejvíce exponovaným stavem, tj. Vestecká spojka bez omezení.

I pro tento stav je vliv záměru v hygienických limitech.

Pokud jde o zmínku, že stavba 511 JVD (D1 – Běchovice) je ohrožena, je nutno uvést, že dostavba PO je pro Prahu prioritou a harmonogram dostavby zpracovaný ŘSD, MHMP – OMI a TSK/ÚDI uvádí termín rok 2013 – 2014.

#### 44.5. Nové propojení dálnic je zbytečné, zpochybnění veřejné prospěšnosti stavby

- Jak již bylo uvedeno výše, Vestecká spojka nemá nic společného s dálničním provozem, jejím hlavním a jediným účelem je odvedení osobní dopravy z přetížené místní sítě v oblasti Šeberov, Vestec, Jesenice, Újezd, Průhonice. Jde o sběrnou komunikaci, která má převzít místní provoz z rozvojové oblasti a umožnit rychlý přesun do metropole za prací. Pro ilustraci situace uvádíme připomínku k E.I.A. zaslanou Ing. Veselou:

„Dobrý den,

jsem občanem Vestce u Jesenice a včera jsem měla v poštovní schránce leták Aliance Jihovýchod (s jejímiž názory zásadně nesouhlasím) s kontaktem na Váš email. **Souhlasím** s tím, aby Vestecký přivaděč byl napojen na 4. km dálnice D1, neboť

v současné době je ve špičkách doprava do centra neúnosná. Žijeme zde od r. 2005 a situace se den ode dne zhoršuje. Po 5 letech mohu říci, že vstávám již o hodinu dříve než v r. 2005, aniž by se mi posunul počátek pracovní doby. Většinu cesty trávím v koloně mezi osobními auty a autobusy a je úplně jedno, zda jedu směrem na Kačerov po Vídeňské nebo na Opatov přes Hrnčiče a Šeberov. Nová výstavba den po dni přibývá a v pátek jsem dostali do rukou Vestecké listy s vizualizací nové výstavby rodinných a bytových domů v obci – již povolené projekty. Každý člověk, který denně ve špičkách dojíždí do centra Prahy do zaměstnání musí uznat, že je třeba situaci urychleně řešit a že napojení Vestce do Exit 4 D1 je jediným rozumným řešením, neboť hrozí totální dopravní kolaps v této oblasti.

S pozdravem

Ing. Adriana Veselá“

Nejedná se o propojení dálničního provozu, ale o sběrnou komunikaci, která umožní do značné míry odlehčení provozu na místních komunikacích v obcích.

Kunratická spojka je dnes již přetíženou komunikací, která nesnese přidání zátěže z Vesteckého přivaděče a nárůst z rozvojových oblastí Jesenice, Kamenice, Vestec apod. Navíc spojka je vyvedena na křižovatku Chodov, dnes přetíženou, nevhodně řešenou a nebezpečnou.

Další přetížení této křižovatky by mělo negativní dopad na Jižní Město, pro jehož 80.000 obyvatel je hlavní dopravní spojnici do centra, navíc křižovatkou bude vedena tramvajová trať.

Odkaz na stanovisko přílohu III/9.

#### 44.6. Zdůvodnění veřejné prospěšnosti stavby

Veřejnou prospěšnost stavby nemá oznamovatel povinnost zdůvodňovat. Ta je dána v závazné vyhlášce k Územnímu plánu, který je v konceptu i v návrhu široce projednáván i s veřejností.

Územní plán schvaluje Zastupitelstvo obce a je závazný pro všechny. Veřejná prospěšnost je dána významem stavby, která je v ÚP uvedena jako součást dopravní infrastruktury Prahy v kategorii „sběrná komunikace“.

K námitce, že obdobné komunikace v oblasti již existují, odkazujeme na DIP, posudek Ing. Kašíka, přílohy III/4 a bod 44.5.

#### 44.7. Nákladní doprava na VS, přínos pro Šeberov

K nákladní dopravě viz bod 44.2.

Pokud jde o přínos pro Šeberov – do VS bude možné zaústit plánovaný obchvat Šeberova, avšak i bez jeho event. realizace se po výstavbě VS a EXITU 4 provoz Šeberovem sníží.

Znovu odkazujeme na DIP, kde je snížení prokázáno, dále na nezávislé posudky (III 9,10). Protože v připomínkách se stále opakuje zpochybňování významu Vestecké spojky a EXITU 4, vyjímáme z uvedeného posudku:

- Všechna silniční spojení příměstského území jižně od Prahy jsou v dopravních špičkách přetížená a proto rychle stoupají intenzity dopravy i mimo hlavní trasy, např. na ulicích K Šeberovu a K Hrnčičům
- Dnešní intenzita dopravy na ulici K Šeberovu činí 11 tis. voz. za den, bez budování dalších komunikací by do roku 2015 dosáhla min. 18 tis.
- Dokončení Pražského okruhu včetně Vesteckého přivaděče na silnici II/603 odvede část dopravy od jihu mimo oblast Písnice – Kunratice – Šeberov po Pražském okruhu

a proto v roce 2015 intenzita dopravy dosáhne příznivější hodnoty 12 tis. voz. za den, intenzita i po roce 2015 poroste a stav využití komunikací neumožní významnější zklidňování průjezdů obytnými územími bez jejich uzavření (plánovaný obchvat Šeberova bude využitý z velké části pro obsluhu nově využitých ploch pro komerční účely, situaci v Hrnčářích zřejmě nevyřeší)

- Po dokončení Pražského okruhu významně poklesne intenzita na Brněnské ulici (úseku dálnice D1 v Praze), cca o 20 tis. voz. za den. Bude proto vhodné přivést další dopravu, která dnes používá silniční a uliční síť města na tuto trasu
- Přivedením dálnice D3 do prostoru Jesenice stoupnou dále nároky na uliční síť na jihu Prahy, v Šeberově by tak dosáhly intenzity 14 tis. voz. za den
- Po vybudování Vestecké spojky je možné čekat pokles intenzit dopravy v Šeberově pod dnešní hodnotu na cca 10 tis. voz. za den
- Vestecká spojka umožní převést na zaústění dálnice D1 a pankráckou radiálu dopravu z oblasti Kamenice – Jesenice, která by nevolila další trasu Pražský okruh – křižovatka Modletice – dálnice D1, ale jízdu po silnicích a ulicích jižního okraje Prahy, odvede na pankráckou radiálu i část cest, které by jinak zatížily vstup silnice II/603 do Prahy – její přetížení by vyvolalo větší využití „vedlejší“ trasy dál přes Šeberov
- Silniční síť na hranici Prahy a Středočeského kraje je celoplošně přetěžována a s pokračující suburbanizací tlak na její využívání dále poroste. Středočeský kraj zatím nechápe budování nových komunikací a obchvatů sídel u hranic Prahy jako svoji prioritu, jsou však již součástí územního plánu VÚC Pražského regionu a připravuje se realizace prvních z nich. Na území hl. m. Prahy jsou nové komunikace nižších tříd též součástí územního plánu, město je plánuje výhledově vybudovat, prioritu mají zatím hlavní rychlostní komunikace města. Vestecká spojka je jedním z prvních případů připravované realizace nutné nové silniční infrastruktury v území, v němž dochází k podstatnému zahušťování osídlení i podnikatelských aktivit s nezbytným nárůstem intenzit dopravy. Fakt, že ŘSD ČR hodlá v souvislosti s realizací Pražského okruhu vybudovat i jeho spojení s dálnicí D1, které vyřeší vazby území mezi Jesenicí a Šeberovem na hlavní komunikaci, je spíše výhodou a v dnešní době výjimkou (některé obce kolem Prahy připravují výstavbu obchvatů silni II. a III. třídy vlastními silami, aby urychlily jejich realizaci). K obdobným stavbám bude muset docházet standardně a ve velkém rozsahu. Dvoupruhové uspořádání s úrovnovými křižovatkami bude v těchto případech standardem a jasným odlišením od hlavní uliční sítě dálnic a rychlostních komunikací, jejich využívání by se mělo stát prioritou a první volbou pro řidiče. Tuto funkci Vestecká spojka beze zbytku podporuje.  
Vestecká spojka nebude bez dalších úprav komunikací v intravilánu pro Hrnčáře, Šeberov výhodou proti dnešnímu stavu, ale záchranou od podstatného zhoršení dnešní dopravní a imisní situace.

#### 44.8. Pokračování VS kolem Milíčovského lesa

K těmto spekulacím, šířeným již několik let z obce Křeslice je nejlépe uvést zásadní vyjádření z Magistrátu hl. m. Prahy:

- Citace z odpovědi radního M. Langmajera zodpovědného za ÚP na interpelaci zastupitele RNDr. Witzanyho, jehož o interpelaci požádal p. starosta Zápotocký z Křeslic: „Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se do výhledu počítá s možností propojení mimoúrovňové křižovatky D1-Vestecká spojka krátkým komunikačním propojením s ul. Formanskou, která vede od Jižního Města do Újezda. Toto komunikační propojení je směrově řešeno dvěma protisměrnými oblouky o malých poloměrech.

Další pokračování nové komunikace od dálnice D1 u Újezda směrem na východ podél Milíčovského lesa do oblasti Petrovic (Křeslic) nepřichází v úvahu. Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se s žádnou novou komunikací od D1 u Újezda do oblasti Petrovic nepočítá. Toto území bude i v konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy řešeno bez jakékoliv nové komunikace.

Zpracovatel ÚPn hl. m. Prahy navrhne koncept nového ÚPn hl. m. Prahy tak, aby i z laického pohledu bylo zřejmé, že žádná komunikace v trase JVK nebude realizovatelná. Znovu však zdůrazňujeme, že komunikace v trase JVK podél Milíčovského lesa není možná již ani podle platného ÚPn hl. m. Prahy.

Na základě schválených změn ÚPn se u Újezda počítá s novou zástavbou, která s žádnou novou komunikací podél Milíčovského lesa nepočítá. Pás zeleně u jižního okraje Milíčovského lesa je určen pro koridor nadřazených inženýrských sítí a má sloužit jako přechodové pásmo mezi okrajem budoucí zástavby a lesem, jehož přírodní hodnotu je třeba chránit. Oblast u Milíčovského lesa má jedinečný charakter, který není možné další zástavbou ani komunikací na dosud nezastavitelném území dále znehodnotit.“

- Dále vyjádření primátora MUDr. Béma:

„My prosazujeme výstavbu varianty jihovýchodní dlouhý – JVD, a to dříve, než bude zprovozněna Vestecká spojka a dopravní propojení na 3,7 km D1. V čem spočívá hlavní výhoda výstavby okruhu a následně Vestecké spojky pro obyvatele Újezda? Už v současné době je dopravní situace v této části Prahy téměř kritická. V Újezdě, Křeslicích, Šeberově, ale i v dalších městských částech je plánována, nebo už v současné době probíhá, rozsáhlá výstavba rodinných domů, vil ale i bytových domů a tlak na řešení dopravní situace stále poroste. Okruh zmíněným městským částem uleví od návalu automobilů, ale i zrychlí dopravu z této lokality směrem do centra Prahy, kam řada místních obyvatel denně dojíždí do práce.“

K tomu není třeba nic dodat, pouze to, že v námitce je i spekulace s ohrožením výstavby PO stavba 511 (D1 – Běchovice). Dostavba Pražského okruhu je pro Prahu prioritou č. 1 a dle orientačních harmonogramů má být stavba 511 dokončena v roce 2013 – 2014.

K této tématice odkazujeme na oddíly III/2,5,7.

#### 44.9. Dopad na cenu nemovitostí

Nemá souvislost s posuzováním vlivu na ŽP.

Investor i oznamovatel se řídí platným územním plánem, základním dokumentem pro rozvoj území, platným pro všechny. Ze širšího hlediska a významu se jedná o stavby, jež jsou významnou součástí komunikační infrastruktury Prahy.

#### 44.10. Výstavba je v rozporu s filozofií PO

- Smyslem a účelem Pražského okruhu je jednak a hlavně převést tranzitní dopravu (hlavně kamionovou dálkovou) mimo Prahu a jednak převést a zrychlit přesun dopravy napříč městem odvedením na okruh.
- Protože hlavní kamionový (vnitřní i mezistátní) dopravní tah v ČR je západ – východ (viz stav na Jižní spojnici), pojedou největší část kamionů po trase D5 – D1 a nemá důvod si cestu zkracovat po VS. Provoz v D5 směrem na sever ČR bude po PO převeden na D1 a odtud na křižovatku Spořilov (jižní spojku). Zde je teoretická možnost použít VS jako dočasnou zkratku (do dokončení stavby 511), ale tomu lze jednoduše zamezit zákazem vjezdu nákl. automobilů nad 12 t na Vestecké spojnici

v úseku silnice II/603 – křižovatka do ZKZP- Toto opatření však může Dokumentace E.I.A. nebo zpracovatel posudku doporučit, nařídit jej může příslušný silniční správní úřad při projednávání ÚR. Takové omezení vjezdu automobilů nad 12 t se plánuje po otevření okruhu D5 – D1 na Jižní spojce v úseku Barrandov – Spořilov a mohlo by být uplatněno na Vestecké spojce buď trvale nebo minimálně do doby zprovoznění 511. Vestecká spojka není určena pro nákladní, natož tranzitní dopravu, ale pro odvedení místní osobní dopravy z rostoucí urbanizace na JV Prahy a přilehlé oblasti Stč. kraje – viz přílohu III/3 (Význam Vestecké spojky).

DIP i následné studie však počítají s nejvíce exponovaným stavem, tj. Vestecká spojka bez omezení.

I pro tento stav je vliv záměru v hygienických limitech.

#### 44.11. Rozpor se zásadami územního rozvoje

V této věci je třeba odkázat na skutečnost, že VS i EXIT 4 jsou obsahem konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy, jsou uvedeny jako významné stavby komunikační infrastruktury Prahy a uvedeny v seznam veřejně prospěšných staveb pod kódem DK 95. Vestecká spojka je rovněž součástí Územního plánu Středočeského regionu schváleného v r. 2009 a všech územních plánů obcí, jejichž katastry její trasa probíhá.

#### 44.12. Posouzení možných variant

Zpracování variant není dle zákona 100/2001 Sb. povinné. Varianty se zpracovávají na požadavek příslušného úřadu – argumentace proč nebyly varianty posuzovány je uvedena v Dokumentaci, kapitola B 4. Posuzovat se mohou varianty, které jsou v souladu s územním plánem a to žádná event. varianta kromě Vestecké spojky a EXITU 4 nesplňuje. EXIT 4 tj. záměr posuzování je v ÚP hl. m. Prahy již řadu let stabilizován a poloha i tvar křižovatky je převzat do nového ÚP Prahy.

K návrhům Ing. Preiningera, jehož studii mají autoři připomínky zřejmě na mysli viz stanovisko v oddíle III/1,2.

Vlastní tvar křižovatky EXIT 4 byl vybrán z více projekčních variant a byl zvolen tvar diamant se spodním křížením, který je nejšetnější z hlediska životního prostředí.

Připomínku nelze akceptovat.

Požadavek, aby Dokumentace byla přepracována a doplněna byl splněn.

Pokud jde o tzv. obchvat Šeberova, nový územní plán s ním počítá jako s variantou a VS umožňuje napojení obchvatu do křižovatky se ZKZP. Na problém je třeba nazírat v širších souvislostech přetížené komunikační sítě v celé oblasti, nikoli jen z pohledu obchvatu Šeberova.

Požadavky na zdůvodnění investic nesouvisí s posuzováním vlivu na ŽP, investor v určité fázi přípravy bude zpracovávat investiční záměr stavby, kde se ekonomická efektivnost stavby vyhodnocuje.

#### 44.13. Stavba poškodí životní prostředí

Z hlediska hlukové a exhalační zátěže vliv stavby na ŽP vyhovuje – viz přílohy dokumentace. Hluková ochrana Újezdu se po realizaci oproti dnešnímu stavu vlivem realizace záměru zlepšší. Proto je připomínka o poškození ŽP nepravdivá.

Jako v předchozích odstavcích je nutno reagovat na připomínky o migraci s tím, že v dokumentaci je řešeno a stejně tak nebude dotčeno území Hrčičských luk nebo

Milíčovského lesa, kde se rozbíhá výstavba obytných objektů. Světelný smog na pozadí Prahy jako velkoměsta nelze řešit.

#### 44.14. Připomínky k DIP

Dopravně inženýrské podklady byly v doplněné dokumentaci zpracovány zcela nově a to komplexně pro časové horizonty 2009 (var. 0) a r. 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem. Dopravně inženýrské podklady zpracovala odborná organizace TSK/ÚDI za použití zcela objektivních vstupů (sčítání, měření, údaje od ŘSD, ÚRM apod.). Navíc DIP zahrnují intenzity na všech komunikacích v oblasti a vlivy ZKZP, KZ Čestlice jih, KZ Nupaky, rozvoj území v Újezdě a v Průhonicích (Rozkoš), ale i stavby na druhém konci Prahy ve stejném časovém úseku. DIP jsou zcela profesionálně zpracovány, komplexní a založené na objektivních a veřejně přístupných vstupních údajích a není žádný důvod je zpochybňovat.

Připomínka na jejich přepracování je splněna.

Pokud jde o zmínku o nesouhlasu obyvatel a požadavku na MŽP o vydání nesouhlasného stanoviska, měl by se autor připomínky soustředit na prostudování nově přepracované dokumentace a zásadní fakta v ní uvedená a dokladovaná, především:

- Žádná komunikace na sever od Újezda nepovede
- Stavba VS a EXIT 4 je v souladu s ÚP a jde o veřejně prospěšné stavby
- Dokumentace E.I.A. v hlukové a exhalační studii prokazuje, že vliv stavby na ŽP je v hygienických limitech, někde hlukovou ochranu proti současnému stavu vylepší.
- Realizace staveb vyřeší neúnosnou situaci na komunikacích v oblasti, umožní zkrácení doby jízdy do Prahy, umožní napojení obchvatu Šeberova, sníží průjezd Šeberovem, umožní realizaci projektu Metrobus a rozvoj přilehlých území (Průhpnice, Újezd, Šeberov)
- Variantní studie Ing. Preiningera situaci neřeší, orientuje dopravu z přetížené Vídeňské na přetíženou Kunratickou spojku a přetíženou a nebezpečnou křižovatku Chodov. Navíc je obsluha řešena místními nekapacitními komunikacemi s pomalou dopravou neumožňující rozvoj území dle platných ÚP. Studie byla odmítnuta ÚDI, ÚRM i zúčastněnými obcemi.
- VS není JVK, spojka dálnic atd., nýbrž sběrnou komunikací 2. třídy jako dvoupruhová (dvoupruh přenese zátěž i pro rok 2030, takže čtyřpruh nepřichází v úvahu)

#### 45. Připomínka, pí. Marie Perníková, Hrnčiče

Obecná připomínka s poukazem na znehodnocení životního prostředí bez konkrétních připomínek.

Dále uvádí podmínky pro prodej svého pozemku pro potřeby realizace Vestecké spojky. Poukazuje též na nevytíženost autobusové dopravy.

Zpracovaná dokumentace E.I.A. na Vesteckou spojku, nyní na žádost MŽP doplňovaná, prokazuje, že vliv stavby na ŽP je v hygienických limitech a k žádné devastaci ŽP nedochází. Otázka výkupu pozemků nespadá do agendy posuzování vlivu stavby na ŽP.

#### 46. Připomínka Ing. Kadeřábková, Šeberov

##### 46.1. Požadavek na variantní řešení EXIT 4

Variantní umístění EXITU 4 do jiného místa na D1 není možné. Současné umístění je v souladu s územním plánem stávajícím i nově připravovaným. Dřívější pokus o umístění o cca 200 m dále neprošel s ohledem na nesoulad s územním plánem. Navíc zde musí být

návaznost na trasu Vestecké spojky, která je stabilizována ve všech platných územních plánech. Připomínka z hlediska ÚP nelze splnit. Souhlasy s umístěním EXIT 4 jsou v příloze Dokumentace.

Pokud se jedná o varianty Ing. Preiningera, tyto návrhy už předkládá za podpory obce Křeslice již asi 8 let – nikdy nebyly akceptovány organizacemi státní správy ani samosprávou dotčených obcí.

Tyto varianty nepřinášejí průchodná řešení, hlavní dopravní tok je směřován přes přetíženou Kunratickou spojku na křižovatku Chodov na D1. K těmto návrhům se již dříve (2005) vyjadřoval ÚDI (Ústav dopravních informací) a nověji znovu na žádost projektanta a ŘSD.

Znovu návrhy odmítl, rovněž tak další kompetentní orgán města – tj. ÚRM (viz III/2,4).

Není pravdou, že VS situaci Šeberova neřeší a zhoršuje – odkaz na Dopravně inž. podklady (pokles v průjezdu Šeberovem pop realizaci záměru), stanoviska III/3,4.

Koncept nového ÚP Prahy plánuje obchvat Šeberova zaústit na Vesteckou spojku do křižovatky se ZKZP a nikoli do místních komunikací. Je to tedy krok k tomu, aby měl obchvat Šeberova blíže k realizaci.

K připomínce na veřejnou prospěšnost stavby:

Veřejná prospěšnost stavby je dána územním plánem. ÚP je projednáván za účasti veřejnosti a schvalován zastupitelstvy obcí. Potom ÚP platí pro všechny. ÚP je základním dokumentem pro rozvoj území. Názor, že pro veřejnou prospěšnost stavby stačí síť místních komunikací je mylný. Rozvoj oblasti je nutno zejména ve věci komunikační sítě chápat v širších souvislostech. Místní síť je v dané oblasti přetížená a časem bude ještě více. Doporučujeme přečíst stanoviska v oddíle III/1,2,3,4,8.

#### 46.2. Připomínka na komplexní posouzení stavby

Na EXIT 4 a Vesteckou spojku jsou zpracovány (z důvodu rozdílných investorů) samostatné dokumentace E.I.A., obě jsou projednávány a po doplnění podány na MŽP. Podstatné je však, že obě vycházejí ze stejných a jednotných podkladů – tj. nově zpracovaných Dopravně inženýrských podkladů zpracovaných TSK/ÚDI.

Dopravně inženýrské podklady, jež jsou přílohou dokumentace, zahrnují současný stav (varianta 0) a časové horizonty 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem, přičemž záměrem je EXIT 4, Vestecká spojka a ZKZP. Jedná se tedy o komplexní posouzení vlivů jak na EXITU 4, tak na Vestecké spojce. Dopravně inženýrské podklady obsahují intenzity dopravy pro uvedená období se zahrnutím i přilehlých výhledových komerčních ploch, tj. ZKZP, rozvoj Újezd, rozvoj bytové části Rozkoš, KZ Čestlice jih a KZ Nupaky.

Model pro DIP zahrnuje nejen komunikace D1, VS, II/6033, III/602, II/603, ale celou pražskou komunikační síť a navazující síť Stč. kraje. Jsou zde např. zahrnuty i změny, které se dějí na západním okraji Prahy ve stejném časovém úseku. Jmenované komunikace, jejich intenzity a na ně navazující hluková a exhalační studie, které určují vliv na ŽP se posuzují tedy ne samostatně, ale v kontextu Prahy a regionu.

Proto je v samostatných dokumentacích E.I.A. na obě stavby vzájemná souvislost zohledněna. Připomínka je v doplněné dokumentaci vyřízena.

#### 46.3. Emisní studie nevychází z objektivních zdrojů

Připomínka neodpovídá pravdě. Dopravně inženýrské podklady, ze kterých exhalační studie vychází jsou odvozeny z objektivních údajů a sčítání, které jsou veřejnosti dostupné a kontrolovatelné. Byly zpracovány odbornou institucí TSK/ÚDI, konzultovány s ÚRM. Exhalační studie je zpracována s odbornou licenci podle uznávaných pravidel. Správnost

studie prokázaly i kladná stanoviska dotčených organizací státní správy, které se dle zákona 100/2001 Sb. vyjadřují k dokumentaci E.I.A.

#### 46.4. Podcenění situace okolo Milíčovského lesa, hydrologické posouzení

Podobně jako v předchozích odstavcích je toto nařčení z podcenění situace neoprávněné a odborně nepodložené.

#### 46.5. Protihlukové stěny nedostatečné

Nově zpracovaná hluková studie prokazuje, že hluková situace v Újezdě se po realizaci záměru EXIT 4 a výstavbou protihlukových stěn výrazně zlepší. V místě křížení s vedením 400 kV se výška stěny ještě posoudí, rozhodně nepůjde o vynechání úseku protihlukové stěny. Dle předběžných průzkumů zde PHS zůstává.

#### 46.6. Aktualizace podkladových studií

Tyto podklady DIP, hluková a exhalační studie jsou zpracovány nově a aktuálně, připomínka splněna.

#### 47. Připomínky Ing. Kos, Praha 4

##### 47.1. Dokumentace nedokládá snížení dopravní zátěže

Nově doplněná dokumentace dokladuje, že po realizaci EXIT 4 a VS dojde na profilu Šeberov k poklesu intenzity – viz DIP. Tam, kde je potřeba výstavbu hlukově chránit jsou navrženy protihlukové zdi, které u Újezda představují podstatné vylepšení hlukové situace oproti současnému stavu – viz hluková studie.

##### 47.2. Nezhlednění vlivů na rozdělení dopravy

Dopravně inženýrské podklady byly v doplněné dokumentaci zpracovány zcela nově a to komplexně pro časové horizonty 2009 (var. 0) a r. 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem. Dopravně inženýrské podklady zpracovala odborná organizace TSK/ÚDI za použití zcela objektivních vstupů (sčítání, měření, údaje od ŘSD, ÚRM apod.). Navíc DIP zahrnují intenzity na všech komunikacích v oblasti a vlivy ZKZP, KZ Čestlice jih, KZ Nupaky, rozvoj území v Újezdě a v Průhonicích (Rozkoš), ale i stavby na druhém konci Prahy ve stejném časovém úseku. DIP jsou zcela profesionálně zpracovány, komplexní a založené na objektivních a veřejně přístupných vstupních údajích a není žádný důvod je zpochybňovat. Připomínka na jejich přepracování je splněna.

##### 47.3. Průjezd VS, přivedení další dopravy

- Smyslem a účelem Pražského okruhu je jednak a hlavně převést tranzitní dopravu (hlavně kamionovou dálkovou) mimo Prahu a jednak převést a zrychlit přesun dopravy napříč městem odvedením na okruh.
- Protože hlavní kamionový (vnitřní i mezistátní) dopravní tah v ČR je západ – východ (viz stav na Jižní spojce), pojedou největší část kamionů po trase D5 – D1 a nemá důvod si cestu zkracovat po VS. Provoz v D5 směrem na sever ČR bude po PO převeden na D1 a odtud na křižovatku Spořilov (jižní spojku). Zde je teoretická možnost použít VS jako dočasnou zkratku (do dokončení stavby 511), ale tomu lze



jednoduše zamezit zákazem vjezdu nákl. automobilů nad 12 t na Vestecké spojce v úseku silnice II/603 – křižovatka do ZKZP- Toto opatření však může Dokumentace E.I.A. nebo zpracovatel posudku doporučit, nařídít jej může příslušný silniční správní úřad při projednávání ÚR. Takové omezení vjezdu automobilů nad 12 t se plánuje po otevření okruhu D5 – D1 na Jižní spojce v úseku Barrandov – Spořilov a mohlo by být uplatněno na Vestecké spojce buď trvale nebo minimálně do doby zprovoznění 511. Vestecká spojka není určena pro nákladní, natož tranzitní dopravu, ale pro odvedení místní osobní dopravy z rostoucí urbanizace na JV Prahy a přilehlé oblasti Stč. kraje – viz přílohu III/3 (Význam Vestecké spojky).

DIP i následné studie však počítají s nejméně exponovaným stavem, tj. Vestecká spojka bez omezení.

I pro tento stav je vliv záměru v hygienických limitech.

#### 47.4. Nedostavení úseku D1 – Běchovice

Obavy z nedostavení úseku PO D1 – Běchovice nejsou na místě. Pražský okruh je pro Prahu hlavní prioritou a podle orient. Harmonogramu projednaného MHMP-OMI, ŘSD a ÚDI je termín zprovoznění rok 2013. Dopravně inženýrské podklady posuzují kromě roku 2009, 2030 i horizont 2014, kde se s tímto úsekem počítá.

Možnost vedení jakékoliv komunikace od EXITU 4 na sever podél Milíčovského lesa nepřichází v úvahu.

K těmto spekulacím, šířeným již několik let z obce Křeslice je nejlépe uvést zásadní vyjádření z Magistrátu hl. m. Prahy:

- Citace z odpovědi radního M. Langmajera zodpovědného za ÚP na interpelaci zastupitele RNDr. Witzanyho, jehož o interpelaci požádal p. starosta Zápotocký z Křeslic: „Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se do výhledu počítá s možností propojení mimoúrovňové křižovatky D1-Vestecká spojka krátkým komunikačním propojením s ul. Formanskou, která vede od Jižního Města do Újezda. Toto komunikační propojení je směrově řešeno dvěma protisměrnými oblouky o malých poloměrech. Další pokračování nové komunikace od dálnice D1 u Újezda směrem na východ podél Milíčovského lesa do oblasti Petrovic (Křeslic) nepřichází v úvahu. Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se s žádnou novou komunikací od D1 u Újezda do oblasti Petrovic nepočítá. Toto území bude i v konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy řešeno bez jakékoliv nové komunikace.

Zpracovatel ÚPn hl. m. Prahy navrhne koncept nového ÚPn hl. m. Prahy tak, aby i z laického pohledu bylo zřejmé, že žádná komunikace v trase JVK nebude realizovatelná. Znovu však zdůrazňujeme, že komunikace v trase JVK podél Milíčovského lesa není možná již ani podle platného ÚPn hl. m. Prahy.

Na základě schválených změn ÚPn se u Újezda počítá s novou zástavbou, která s žádnou novou komunikací podél Milíčovského lesa nepočítá. Pás zeleně u jižního okraje Milíčovského lesa je určen pro koridor nadřazených inženýrských sítí a má sloužit jako přechodové pásmo mezi okrajem budoucí zástavby a lesem, jehož přírodní hodnotu je třeba chránit. Oblast u Milíčovského lesa má jedinečný charakter, který není možné další zástavbou ani komunikací na dosud nezastavitelném území dále znehodnotit.“

- Dále vyjádření primátora MUDr. Béma:  
„My prosazujeme výstavbu varianty jihovýchodní dlouhý – JVD, a to dříve, než bude zprovozněna Vestecká spojka a dopravní propojení na 3,7 km D1. V čem spočívá hlavní výhoda výstavby okruhu a následně Vestecké spojky pro obyvatele Újezda? Už v současné době je dopravní situace v této části Prahy téměř kritická. V Újezdě,

Křeslicích, Šeberově, ale i v dalších městských částech je plánována, nebo už v současné době probíhá, rozsáhlá výstavba rodinných domů, vil ale i bytových domů a tlak na řešení dopravní situace stále poroste. Okruh zmíněným městským částem uleví od návalu automobilů, ale i zrychlí dopravu z této lokality směrem do centra Prahy, kam řada místních obyvatel denně dojíždí do práce.“

Dále odkazujeme na stanoviska v III/2,5,7.

#### 47.5. Průjezd Jižním Městem

Realizace záměru nebude mít na Jižní Město prakticky žádný vliv – viz nové DIP. Naopak studie Ing. Preiningera by orientací svedení místní dopravy z regionu na křižovatku Chodov by i po event. přestavbě tuto přetíženou křižovatku zatížila tak, že by ohrozila její funkci jakožto hlavní přístup této 80.000 městské části do centra Prahy.

#### 47.6. Požadavek na komplexní posouzení

Na EXIT 4 a Vesteckou spojkou jsou zpracovány (z důvodu rozdílných investorů) samostatné dokumentace E.I.A., obě jsou projednávány a po doplnění podány na MŽP. Podstatné je však, že obě vycházejí ze stejných a jednotných podkladů – tj. nově zpracovaných Dopravně inženýrských podkladů zpracovaných TSK/ÚDI.

Dopravně inženýrské podklady, jež jsou přílohou dokumentace, zahrnují současný stav (varianta 0) a časové horizonty 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem, přičemž záměrem je EXIT 4, Vestecká spojka a ZKZP. Jedná se tedy o komplexní posouzení vlivů jak na EXITU 4, tak na Vestecké spojce. Dopravně inženýrské podklady obsahují intenzity dopravy pro uvedená období se zahrnutím i přilehlých výhledových komerčních ploch, tj. ZKZP, rozvoj Újezd, rozvoj bytové části Rozkoš, KZ Čestlice jih a KZ Nupaky.

Model pro DIP zahrnuje nejen komunikace D1, VS, II/6033, III/602, II/603, ale celou pražskou komunikační síť a navazující síť Stč. kraje. Jsou zde např. zahrnuty i změny, které se dějí na západním okraji Prahy ve stejném časovém úseku. Jmenované komunikace, jejich intenzity a na ně navazující hluková a exhalační studie, které určují vliv na ŽP se posuzují tedy ne samostatně, ale v kontextu Prahy a regionu.

Připomínka je splněna.

#### 47.7. Šestipruh na VS od EXITU 4 do ZKZP

Nejde o šestipruh, ale čtyřpruh.

Dopravně inženýrské podklady vycházejí z intenzit dopravy generovaných z funkcí ploch obsažených v platných územních plánech. Úsek VS do ZKZP je dán intenzitou provozu a snahou, aby provoz na něm i křižovatce byl co nejplynulejší.

Veřejná prospěšnost stavby je určena územním plánem.

#### 47.8. Vliv stavby na Milíčovský les

Nově zpracovaná hluková a exhalační studie prokazují, že vliv stavby na Milíčovský les je hygienických limitech.

Milíčovský les do budoucna stavbou ani jejím provozem nebude ovlivněn ani zdaleka tolik, jako již začínající výstavbou okolo komunikace Formanská, která může přispět k výraznější devastaci území.

#### 47.9. Dokumentace se nezabývá jiným řešením dopravy

Zpracování variant není dle zákona 100/2001 Sb. povinné. Varianty se zpracovávají na požadavek příslušného úřadu – argumentace proč nebyly varianty posuzovány, je uvedena v Dokumentaci, kapitola B 4. Posuzovat se mohou varianty, které jsou v souladu s územním plánem a to žádná event. varianta kromě Vestecké spojky a EXITU 4 nesplňuje. EXIT 4 tj. záměr posuzování je v ÚP hl. m. Prahy již řadu let stabilizován a poloha i tvar křižovatky je převzat do nového ÚP Prahy.

K návrhům Ing. Preiningera, jehož studii má autor připomínky zřejmě na mysli viz stanovisko v oddíle III/1,2.

Vlastní tvar křižovatky EXIT 4 byl vybrán z více projekčních variant a byl zvolen tvar diamant se spodním křížením, který je nejšetrnější z hlediska životního prostředí.

Připomínku nelze akceptovat.

Požadavek, aby Dokumentace byla přepracována a doplněna byl splněn.

K návrhu na zrušení staveb lze pouze uvést, že investor a oznamovatel záměru se řídí platnými územní plány, které jsou základními zákonnými nástroji rozvoje území a platí pro všechny.

V souladu se zákonem provedl dokumentaci E.I.A., která prokazuje, že vliv stavby na ŽP je vy hygienických limitech, někde situaci vylepšuje proti současnému stavu.

#### 48. Připomínky p. Konečný, pí. Konečná, Křeslice

##### 48.1. *Dokumentace obsahuje klamavé údaje ve věci pokračování komunikace na sever*

K těmto spekulacím, šířeným již několik let z obce Křeslice je nejlépe uvést zásadní vyjádření z Magistrátu hl. m. Prahy:

- Citace z odpovědi radního M. Langmajera zodpovědného za ÚP na interpelaci zastupitele RNDr. Witzanyho, jehož o interpelaci požádal p. starosta Zápotocký z Křeslic: „Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se do výhledu počítá s možností propojení mimoúrovňové křižovatky D1-Vestecká spojka krátkým komunikačním propojením s ul. Formanskou, která vede od Jižního Města do Újezda. Toto komunikační propojení je směrově řešeno dvěma protisměrnými oblouky o malých poloměrech. Další pokračování nové komunikace od dálnice D1 u Újezda směrem na východ podél Milíčovského lesa do oblasti Petrovic (Křeslic) nepřichází v úvahu. Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se s žádnou novou komunikací od D1 u Újezda do oblasti Petrovic nepočítá. Toto území bude i v konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy řešeno bez jakékoliv nové komunikace.

Zpracovatel ÚPn hl. m. Prahy navrhne koncept nového ÚPn hl. m. Prahy tak, aby i z laického pohledu bylo zřejmé, že žádná komunikace v trase JVK nebude realizovatelná. Znovu však zdůrazňujeme, že komunikace v trase JVK podél Milíčovského lesa není možná již ani podle platného ÚPn hl. m. Prahy.

Na základě schválených změn ÚPn se u Újezda počítá s novou zástavbou, která s žádnou novou komunikací podél Milíčovského lesa nepočítá. Pás zeleně u jižního okraje Milíčovského lesa je určen pro koridor nadřazených inženýrských sítí a má sloužit jako přechodové pásmo mezi okrajem budoucí zástavby a lesem, jehož přírodní hodnotu je třeba chránit. Oblast u Milíčovského lesa má jedinečný charakter, který není možné další zástavbou ani komunikací na dosud nezastavitelném území dále znehodnotit.“

- Dále vyjádření primátora MUDr. Béma:  
„My prosazujeme výstavbu varianty jihovýchodní dlouhý – JVD, a to dříve, než bude zprovozněna Vestecká spojka a dopravní propojení na 3,7 km D1. V čem spočívá

hlavní výhoda výstavby okruhu a následně Vestecké spojky pro obyvatele Újezda? Už v současné době je dopravní situace v této části Prahy téměř kritická. V Újezdě, Křeslicích, Šeberově, ale i v dalších městských částech je plánována, nebo už v současné době probíhá, rozsáhlá výstavba rodinných domů, vil ale i bytových domů a tlak na řešení dopravní situace stále poroste. Okruh zmíněným městským částem uleví od návalu automobilů, ale i zrychlí dopravu z této lokality směrem do centra Prahy, kam řada místních obyvatel denně dojíždí do práce.“

Žádné nebezpečí komunikace k Petrovicům nehrozí.

#### 48.2. *Neposouzení komplexního vlivu*

Tato námitka neodpovídá skutečnosti. Na záměry EXIT 4 i Vestecká spojka jsou zpracovány samostatné dokumentace E.I.A. Dokumentace E.I.A. na Vesteckou spojku je projednávána, v současné době se na požadavek MŽP doplňuje.

Rozdělení dokumentací jde dáno rozdílnými investory záměrů. Oba záměry spolu souvisí a vlivy na ŽP nejsou posuzovány odděleně, ale komplexně.

Podstatné je to, že nejde o salámovou metodu, poněvadž Dopravně inženýrské podklady jsou zpracované komplexně a jednotně pro oba záměry, takže výpočty zahrnují dopravní zátěž od celé oblasti na přilehlé komunikační síti a tyto zátěže zahrnují kumulativní vlivy jak na EXIT 4, tak na Vesteckou spojku. Do těchto vlivů jsou zahrnuty i zátěže ze ZKZP jakož i předpokládané vjezdy od plánované komerční a bytové výstavby na katastru Újezda. ZKZP bude pak mít samostatnou Dokumentaci E.I.A. až bude známa její náplň. Dopravně inženýrské podklady slouží pro hlukovou a rozptylovou studii, které porovnávají zátěž s hygienickými limity a navrhují opatření z hlediska ochrany životního prostředí.

Námitka, že se Dokumentace nezabývá komerčními zónami severně od D1 a podél VS nemůže platit, protože posuzování záměru se může opírat jen o platný územní plán a v daném prostoru podle ÚP kromě ZKZP, (která je zohledněna) jiné komerční zóny nejsou. Severně od D1 probíhá změna územního plánu, která není platná.

Nejde tedy o izolované posouzení, ale o komplexní vlivy.

#### 48.3. *Přehlížení projevu občanů, narušení kvality bydlení i na Jižním Městě*

Pokud jde o názory občanů, petice apod., měli by autoři připomínek přečíst nově doplněnou dokumentaci E.I.A. a z ní plynoucí následující fakta:

- Dokumentace obsahuje komplexní posouzení (viz nové DIP a z nich vycházející hluková a exhalační studie)
- Studie prokazují, že vliv stavby je v hygienických limitech
- Realizace stavby vyřeší neúnosnou dopravní situaci v oblasti, umožní obchvat Šeberova
- Variantní studie Ing. Preiningera byly odmítnuty orgány státní správy, obcemi i MČ
- Stavba je dlouhodobě v platných územních plánech, které platí pro všechny, včetně jejího zařazení jako veřejně prospěšné stavby
- Žádná komunikace na sever k Petrovicům nepovede
- Křeslic se stavba vůbec nedotýká

#### 48.4. *Zmínka o rychlostních komunikacích přes Újezd, Křeslice a Petrovice*

O žádných takových budoucích komunikacích není nikomu nic známo – jde o spekulace. Odkaz na oddíl III-stanovisko 2,5,7.

#### 48.5. Zohlednění připomínek v dokumentaci

Nově doplněná dokumentace zohledňuje všechny relevantní připomínky.

#### 48.6. Nesouhlas občanů podpořen odbornými posudky a studii

O žádných odborných posudcích a studiích, kromě zamítnuté studie Ing. Preiningera investor ani oznamovatel nevědí a autoři připomínky je nekonkretizovali.

#### 49. Připomínka OS Tábor bez hranic

Obecná připomínka – nesouhlas s dokumentací.

Nekonkrétní názory proti stavbě EXIT 4. Proti těmto názorům lze jen stručně uvést základní fakta:

- Dokumentace E.I.A. (původní i doplněná) posuzuje vliv stavby na ŽP, m.j. i na Hrnčířské louky, faunu i floru. Dokazuje, že stavba v tomto smyslu nepoškozuje a vlivy jsou v hygienických limitech. Dopravně inženýrské podklady prokazují, že realizací dojde na některých komunikačních profilech (Šeberov) ke snížení intenzit, v ostatních případech (Újezd) je provedena taková hluková ochrana, že se dokonce hluková situace zlepší proti současnému stavu
- Variantní řešení dokumentace neuvádí, poloha EXIT 4 je v územním plánu fixní a jiné varianty než v souladu s územním plánem nelze dle zákona 100/2001 Sb. posuzovat. Varianty Ing. Preiningera byly odmítnuty dopravními institucemi i obcemi či městskými částmi.

#### 50. Připomínky EKOKORIDOR, Ing. Polánecký

##### 50.1. *Stavba slouží pro dopravní napojení ZKZP*

Tuto připomínku je třeba uvést na správnou míru, neboť neodpovídá skutečnosti:

- Stavba EXIT 4 je v souladu s ÚP jak hl. m. Prahy (a to dlouhodobě), tak ve vazbě na Vesteckou spojku v ÚP přilehlých obcí (Vestec, Průhonice, Jesenice). Územní plán je základním nástrojem pro rozvoj území a obcí, schvalovaný zastupitelstvy a platí pro všechny
- Stavba je součástí komunikační infrastruktury hl. m. Prahy a Stč. kraje a je v ÚP uváděna jak veřejně prospěšná
- Investor stavby i oznamovatel dokumentace E.I.A. se řídí platnými územními plány, stavba je proto v souladu s územně plánovací dokumentací a v úrovni ÚR byla projednána se všemi kladnými stanovisky DOSS a dotčenými obcemi
- Zároveň investor provedl posouzení vlivu stavby na ŽP jak ukládá zákon. Posouzení prokázalo, že vliv stavby je v hygienických limitech a ŽP nebude poškozeno.
- Úkolem komunikačních staveb je zajištění převedení generované dopravy v oblasti a z existujících a plánovaných ploch ve schválených územních plánech. Toto stavba splňuje a navíc řeší složitou situaci na přetížených místních komunikacích. Význam stavby je dán i novým návrhem konceptu ÚP hl. m. Prahy, kde je stavba součástí dopravní koncepce a uváděna jako součást dopravní infrastruktury v kategorii „sběrná komunikace 2. třídy“

##### 50.2. *Souvislost s Vesteckou spojkou*

Dokumentace E.I.A. byly zpracovány z důvodu rozdílnosti investorů jak pro křižovatku EXIT 4, tak pro Vesteckou spojku. Dokumentace E.I.A. pro EXIT 4 byla přepracována a doplněna podle připomínek MŽP, organizací a relevantních připomínek veřejnosti. Dokumentace E.I.A. pro Vesteckou spojku se na požadavek MŽP doplňuje a bude projednána. V žádném případě se nejedná o separátní posuzování souvisejících staveb, protože:

- Byly nově zpracovány dopravně inženýrské podklady (DIP), které jsou zpracovány komplexně a jednotně pro oba záměry, takže výpočty a údaje zahrnují dopravní zátěž od celé oblasti na přilehlé komunikační síti a tyto zátěže zahrnují kumulativní vlivy jak na EXIT 4, tak na Vesteckou spojku. Do těchto vlivů jsou zahrnuty zátěže ze ZKZP, jakož i předpokládané vjezdy od plánované komerční a bytové výstavby na katastru Újezdu. ZKZP pak bude mít samostatnou Dokumentaci E.I.A., jakmile bude známa její náplň. Dopravně inženýrské podklady slouží pro hlukovou a rozptylovou studii, které porovnávají zátěž s hygienickými limity a navrhují opatření z hlediska ochrany životního prostředí. Tato opatření jsou navržena tak, že Dokumentace prokazuje, že jsou dodrženy hygienické limity a vliv stavby na ŽP splňuje normové požadavky.

Nově zpracované DIP ve výpočtech zahrnují časové horizonty 2009 (varianta 0) a roky 2014 a 2030 vždy bez záměru a se záměrem. Záměrem jsou projekty EXIT 4, Vestecká spojka a ZKZP, i když zatím není známa její náplň. Model pro DIP zahrnuje nejen komunikace D1, VS, II/6033, III/6032, II/603, ale celou pražskou komunikační síť a navazující síť Stč. kraje. Jsou zde např. zahrnuty i změny, které se dějí na západním okraji Prahy ve stejném časovém úseku. Jmenované komunikace se posuzují tedy ne samostatně, ale v kontextu Prahy a regionu. Požadavek zákona 100/2001 Sb. je tedy splněn.

Pokud jde o názor na komplexnost posouzení, platí výše uvedená odpověď s tím, že nelze posuzovat zóny, které nejsou v ÚP nebo ještě nemají náplň. Navíc takové zóny musí projít v přípravě samostatnou dokumentací E.I.A.

### 50.3. Ke světelně řízené křižovatce do ZKZP

Plynulost dopravy na úrovňové křižovatce do ZKZP

Tato křižovatka byla řešena tak, aby podporovala plynulost průjezdu. Na nejzatíženějším směru, tj. ze směru od EXITU 4 pro odbočení do ZKZP jsou navrženy 2 pruhy a křižovatka bude světelně řízena s intervaly závislými na stupni provozu. Navíc se doporučuje, aby na úseku Vestecké spojky od této křižovatky po křižovatku se silnicí II/603 byl zakázán provoz nákladních automobilů nad 12 tun, což by podstatně přispělo k rychlé průjezdnosti křižovatkou.

Úvahy o dvojí úrovni křižovatky nejsou odůvodnitelné z hlediska dopravní zátěže, hlukové zátěže (hluk i emise vyhovují normě) a z hlediska stavebních nákladů.

Křižovatka do ZKZP umožňuje i napojení obchvatu Šeberova – při úpravě ÚP Prahy a Průhonic – tím umožnění rychlého spojení Šeberova na D1 – nikoli přes přetíženou křižovatku Chodov. Realizace Vestecké spojky a EXITU 4 umožňuje obchvat Šeberova.

### 50.4. Požadavek na předložení dokumentace E.I.A. na VS a posuzování současně

Dokumentace E.I.A. na VS byla zpracována, v současnosti se dle požadavku MŽP doplňuje a bude předložena.

Pro doplnění dokumentací E.I.A. EXIT 4 a VS byly zpracovány nově Dopravně inž. podklady a to jednotně a komplexně pro obě stavby, takže vzájemná souvislost a synergické vlivy jsou v obou dokumentacích zohledněny.

#### 50.5. K poukazu na tranzitní možnost na VS

- Smyslem a účelem Pražského okruhu je jednak a hlavně převést tranzitní dopravu (hlavně kamionovou dálkovou) mimo Prahu a jednak převést a zrychlit přesun dopravy napříč městem odvedením na okruh.
- Protože hlavní kamionový (vnitřní i mezistátní) dopravní tah v ČR je západ – východ (viz stav na Jižní spojce), pojedou největší část kamionů po trase D5 – D1 a nemá důvod si cestu zkracovat po VS. Provoz v D5 směrem na sever ČR bude po PO převeden na D1 a odtud na křižovatku Spořilov (jižní spojku). Zde je teoretická možnost použít VS jako dočasnou zkratku (do dokončení stavby 511), ale tomu lze jednoduše zamezit zákazem vjezdu nákl. automobilů nad 12 t na Vestecké spojce v úseku silnice II/603 – křižovatka do ZKZP- Toto opatření však může Dokumentace E.I.A. nebo zpracovatel posudku doporučit, nařídít jej může příslušný silniční správní úřad při projednávání ÚR. Takové omezení vjezdu automobilů nad 12 t se plánuje po otevření okruhu D5 – D1 na Jižní spojce v úseku Barrandov – Spořilov a mohlo by být uplatněno na Vestecké spojce buď trvale nebo minimálně do doby zprovoznění 511. Vestecká spojka není určena pro nákladní, natož tranzitní dopravu, ale pro odvedení místní osobní dopravy z rostoucí urbanizace na JV Prahy a přilehlé oblasti Stč. kraje – viz přílohu III/13 (Význam Vestecké spojky).

DIP i následné studie však počítají s nejvíce exponovaným stavem, tj. Vestecká spojka bez omezení.

I pro tento stav je vliv záměru v hygienických limitech.

#### 51. Připomínka MČ Praha – Křeslice, Ing. Zápotocký

##### 51.1. Posuzování EXIT 4 a VS společně

Tato námitka neodpovídá skutečnosti. Na záměry EXIT 4 i Vestecká spojka jsou zpracovány samostatné dokumentace E.I.A. Dokumentace E.I.A. na Vesteckou spojku je projednávána, v současné době se na požadavek MŽP doplňuje.

Rozdělení dokumentací jde dáno rozdílnými investory záměrů. Oba záměry spolu souvisí a vlivy na ŽP nejsou posuzovány odděleně, ale komplexně.

Podstatné je to, že nejde o salámovou metodu, poněvadž Dopravně inženýrské podklady jsou zpracované komplexně a jednotně pro oba záměry, takže výpočty zahrnují dopravní zátěž od celé oblasti na přilehlé komunikační síti a tyto zátěže zahrnují kumulativní vlivy jak na EXIT 4, tak na Vesteckou spojku. Do těchto vlivů jsou zahrnuty i zátěže ze ZKZP jakož i předpokládané vjezdy od plánované komerční a bytové výstavby na katastru Újezdu. ZKZP bude pak mít samostatnou Dokumentaci E.I.A. až bude známa její náplň. Dopravně inženýrské podklady slouží pro hlukovou a rozptylovou studii, které porovnávají zátěž s hygienickými limity a navrhují opatření z hlediska ochrany životního prostředí.

Námitka, že se Dokumentace nezabývá komerčními zónami severně od D1 a podél VS nemůže platit, protože posuzování záměru se může opírat jen o platný územní plán a v daném prostoru podle ÚP kromě ZKZP, (která je zohledněna) jiné komerční zóny nejsou. Severně od D1 probíhá změna územního plánu, která není platná.

Nejde tedy o izolované posouzení, ale o komplexní vlivy.

## 51.2. Pokračování komunikace podél Milíčovského lesa

Touto otázkou se dokumentace nezabývá, protože zde žádná komunikace nepovede.

K těmto spekulacím, šířeným již několik let z obce Křeslice je nejlépe uvést zásadní vyjádření z Magistrátu hl. m. Prahy:

- Citace z odpovědi radního M. Langmajera zodpovědného za ÚP na interpelaci zastupitele RNDr. Witzanyho, jehož o interpelaci požádal p. starosta Zápotocký z Křeslic: „Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se do výhledu počítá s možností propojení mimoúrovňové křižovatky D1-Vestecská spojka krátkým komunikačním propojením s ul. Formanskou, která vede od Jižního Města do Újezda. Toto komunikační propojení je směrově řešeno dvěma protisměrnými oblouky o malých poloměrech. Další pokračování nové komunikace od dálnice D1 u Újezda směrem na východ podél Milíčovského lesa do oblasti Petrovic (Křeslic) nepřichází v úvahu. Dle platného ÚPn hl. m. Prahy se s žádnou novou komunikací od D1 u Újezda do oblasti Petrovic nepočítá. Toto území bude i v konceptu nového ÚPn hl. m. Prahy řešeno bez jakékoliv nové komunikace.

Zpracovatel ÚPn hl. m. Prahy navrhne koncept nového ÚPn hl. m. Prahy tak, aby i z laického pohledu bylo zřejmé, že žádná komunikace v trase JVK nebude realizovatelná. Znovu však zdůrazňujeme, že komunikace v trase JVK podél Milíčovského lesa není možná již ani podle platného ÚPn hl. m. Prahy.

Na základě schválených změn ÚPn se u Újezda počítá s novou zástavbou, která s žádnou novou komunikací podél Milíčovského lesa nepočítá. Pás zeleně u jižního okraje Milíčovského lesa je určen pro koridor nadřazených inženýrských sítí a má sloužit jako přechodové pásmo mezi okrajem budoucí zástavby a lesem, jehož přírodní hodnotu je třeba chránit. Oblast u Milíčovského lesa má jedinečný charakter, který není možné další zástavbou ani komunikací na dosud nezastavitelném území dále znehodnotit.“

- Dále vyjádření primátora MUDr. Béma:  
„My prosazujeme výstavbu varianty jihovýchodní dlouhý – JVD, a to dříve, než bude zprovozněna Vestecská spojka a dopravní propojení na 3,7 km D1. V čem spočívá hlavní výhoda výstavby okruhu a následně Vestecské spojky pro obyvatele Újezda? Už v současné době je dopravní situace v této části Prahy téměř kritická. V Újezdě, Křeslicích, Šeberově, ale i v dalších městských částech je plánována, nebo už v současné době probíhá, rozsáhlá výstavba rodinných domů, vil ale i bytových domů a tlak na řešení dopravní situace stále poroste. Okruh zmíněným městským částem uleví od návalu automobilů, ale i zrychlí dopravu z této lokality směrem do centra Prahy, kam řada místních obyvatel denně dojíždí do práce.“

Dále je třeba uvést stanovisko ÚRM, o které požádal zpracovatel dokumentace, citujeme z dopisu:

„Platný ÚPN hl.m. Prahy ani koncept nového ÚPN hl. m. Prahy nepočítají s žádnou novou komunikací směřující od dálnice D1 podél jižního okraje Milíčovského lesa směrem do oblastí Petrovi a Křeslic. Počítají pouze s novým komunikačním propojením D1 – Formanská u Újezda u Průhonic“.

Dále odkazujeme na stanovisko a firmy MSI k letáku Jihovýchodní aliance a další stanoviska – oddíl III/2,5,7.

## 51.3. Posouzení komerčních ploch v trase bývalé JVK

Dopravně inženýrské podklady byly v doplněné dokumentaci zpracovány zcela nově a to komplexně pro časové horizonty 2009 (var. 0) a r. 2014 a 2030 vždy bez záměru a se



záměrem. Dopravně inženýrské podklady zpracovala odborná organizace TSK/ÚDI za použití zcela objektivních vstupů (sčítání, měření, údaje od ŘSD, ÚRM apod.). Navíc DIP zahrnují intenzity na všech komunikacích v oblasti a vlivy ZKZP, KZ Čestlice jih, KZ Nupaky, rozvoj území v Újezdě a v Průhonicích (Rozkoš), ale i stavby na druhém konci Prahy ve stejném časovém úseku. DIP jsou zcela profesionálně zpracovány, komplexní a založené na objektivních a veřejně přístupných vstupních údajích a není žádný důvod je zpochybňovat.

Připomínka na jejich přepracování je splněna.

Pokud se jedná o požadavek na posouzení trasy, která je prý „obestavěna komerčními zónami na všech volných plochách“ – toto tvrzení je nepravdivé. Při pohledu na ÚP Vestce nejsou kolem trasy VS žádné komerční plochy, ZKZP na platném ÚP je zohledněna a severně od D1 v Újezdě probíhá změna ÚP, která do doby schválení a potvrzení nemůže být do DIP zahrnuta.

#### *Zpochybňování veřejné prospěšnosti stavby*

Veřejná prospěšnost stavby je dána územním plánem. ÚP je projednáván za účasti veřejnosti a schvalován zastupitelstvy obcí. Potom ÚP platí pro všechny. ÚP je základním dokumentem pro rozvoj území. Názor, že pro veřejnou prospěšnost stavby stačí síť místních komunikací je mylný. Rozvoj oblasti je nutno zejména ve věci komunikační sítě chápat v širších souvislostech. Místní síť je v dané oblasti přetížená a časem bude ještě více. Doporučujeme přečíst stanoviska v oddíle III/3,4,8.

#### *51.4. Požadavek na variantní řešení*

Variantní řešení se zpracovává jen v případě, kdy to požaduje příslušný úřad. Navíc posouzení variant je možné jen u těch, které jsou v souladu s ÚP. Posun křižovatky do jiného místa možný není, je zafixována dlouhodobě v ÚP Prahy včetně návaznosti na Vesteckou spojku, obsaženou dlouhodobě v ÚP obcí a Středočeského regionu. Pokud se variantami řešení myslí studie Ing. Preiningera „Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy“, tak tato studie byla odmítnuta jak organizacemi státní správy, tak samosprávou dotčených obcí. Studii již dříve odmítl TSK/ÚDI i ÚRM a je odmítána vedením města Prahy. K této studii se na žádost zpracovatele vyjádřili nově ve stanoviscích jak TSK/ÚDI, tak ÚRM a MČ Praha 11, všichni odmítavě.

Zdůvodnění proč není možné umístit EXIT 4 na jiné místo na dálnici D 1 , jak chtělo zvážit MŽP je uvedeno v kapitole B 4 Dokumentace.

Studie ing. Preiningera totiž neřeší hlavní problém lokality, tj. odvedení místní dopravy ze širší oblasti rychlou cestou sběrné komunikace na D1 a do Prahy. Neřeší ani obsluhu ploch ve schválených a platných ÚP a znemožňuje rozvoj obce Průhonice a MČ Újezd a Šeberov.

Navíc řešení orientuje dopravu na přetíženou Vídeňskou ulici, přetíženou Kunratickou spojku a rovněž přetíženou, nevhodně řešenou a nebezpečnou dálniční křižovatku Chodov. Prostorem této křižovatky má vést ještě trasa tramvaje a přetížení dopravou by mělo negyativní dopad na MČ Praha 11, pro jejíž 80.000 obyvatel je tato křižovatka hlavním spojením s centrem Prahy. Odkaz na stanoviska v příloze III/1,2.

#### *51.5. Překračování limitů hluku podél Újezdu a Šeberova*

Zpracovaná hluková studie jasně prokazuje, že výstavbou křižovatky a protihlukových stěn se současná hladina hluku u Újezda nejen nezvýší a bude v hygienickém limitu, ale hluk se

podstatně sníží a to v denní i noční době. Rovněž na Šeberov nemá stavba z hlediska hluku žádný vliv. Toto jsou fakta a připomínka se nezakládá na pravdě.

#### 51.6. *Ceny pozemků*

Připomínka nesouvisí s posuzováním stavby na ŽP.

### **III. Stanoviska a vyjádření organizací, obsahující vysvětlení pro některé připomínky (jsou zařazena také v příloze č. 17 Dokumentace E.I.A.)**

1. ÚDI/TSK
2. ÚRM
3. Význam VS
4. Posudek a Reakce na připomínky - Ing. Kašík
5. Interpelace ZHMP
6. Rada Stč. kraje
7. Vyjádření MSI
8. OÚ Jesenice
9. Stanovisko MČ Praha 11