

Praha: 5. 8. 2019
Číslo jednací: 062179/2019/KUSK
Spisová značka: SZ_062179/2019/KUSK
Vyřizuje: Mgr. Jana Říhová / l. 782
Značka: OŽP/Řih

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 odst. 4 a 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Identifikační údaje

Název záměru: „Klánovická spojka“

Umístění záměru: kraj: Středočeský kraj, hl. město Praha
obec: Šestajovice, Horní Počernice, Klánovice
k. ú.: Šestajovice u Prahy, Horní Počernice, Klánovice

Kapacita (rozsah) záměru:

Celková délka komunikace – 2,48 km

Celková délka varianty 1 – 2,493 km

Celková délka varianty 2 – 2,479 km

Jedná se o komunikaci II. nebo III. třídy

Předpokládaná intenzita dopravy – 8 000 vozidel/den

Maximální navrhovaná šířka – 10 m

Úsek A – délka 580 m

Úsek B – řešen variantně – délka cca 820 m

Úsek C – délka 550 m

Úsek D – řešen variantně – délka cca 450 m

Úsek E – řešen variantně – E. 1 je okružní křižovatka Klánovické spojky a ulic Revoluční/Slavětínská

E. 2 je styková křižovatka Klánovické spojky a ulic Revoluční/Slavětínská

Charakter záměru:

Předmětem záměru je novostavba pozemní komunikace, která je součástí dopravního řešení zahrnující mimoúrovňovou křižovatku (MÚK) Beranka na 4. km dálnice D11 a navazující Hornopočernickou spojku. Záměr je stavbou dopravního charakteru, u něhož se spíše než kumulace s jinými stavbami v daném území předpokládá časově navazující výstavby související s dopravním záměrem MÚK Beranka a Hornopočernické spojky. Na katastrálním území Horních Počernic a Šestajovic je dle územních plánů počítáno s významnou výstavbou, která se bez dokončené MÚK Beranka a Klánovické spojky nebude realizovat nebo způsobí další nárůst dopravy v dotčené oblasti.

Mezi předloženými variantami není žádný podstatný rozdíl. „Šestajovická varianta“ zahrnuje úseky: A, B.1, C, D.1 a E.1. „Pražská varianta“ zahrnuje úseky: A, B.2, C, D.2, E.2. Součástí úseku A je i přeložka cyklostezky.

Konstrukce vozovky bude netuhá se zpevněným asfaltovým krytem.

Oznamovatel:

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o., Zborovská 11, 150 21 Praha 5, IČ: 70891095

Zpracovatel oznámení:

Ing. Michaela Vrdlovcová, ENVISYSTEM s.r.o., U Nikolajky 15, 150 00 Praha 5

Záměr „**Klánovická spojka**“ naplňuje dikci bodu č. 49 (*Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky 2 km; ostatní pozemní komunikace od stanovené délky 2 km a od stanovené návrhové intenzity dopravy 1 000 voz/24 hod předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit 1 000 voz/24 hod pro stávající stavby*) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona. Příslušným úřadem k zajištění zjišťovacího řízení byl Krajský úřad Středočeského kraje. Krajský úřad Středočeského kraje využil § 7 odst. 4 k prodloužení lhůty pro ukončení zjišťovacího řízení, jelikož se jedná o složitý případ s velkým množstvím došlých vyjádření, které bylo třeba vyhodnotit a doporučit hlavní oblasti, které je třeba v dokumentaci dopracovat.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, veřejnosti a dotčené veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

„Klánovická spojka“

v k. ú. Šestajovice u Prahy, Horní Počernice a Klánovice

má významný vliv na životní prostředí a **bude** dále posouzen podle zákona.

Oznamovatel předloží k projednání dokumentaci vlivů na životní prostředí ve smyslu § 8 zákona, zpracovanou dle přílohy č. 4 zákona.

V dokumentaci je nutné se především zaměřit na následující oblasti:

1. V další fázi zvážit možnost kombinace předložených variant záměru.
2. Věnovat pozornost zachování funkční kontinuity reálných i navrhovaných biokoridorů.
3. Dopracovat vyhodnocení kumulací a synergií záměru. Zaměřit se zejména na vyhodnocení plánovaných záměrů, jako je koridor VRT, přeložka silnice I/12, přeložka silnice II/101, stavba Pražského okruhu DO – 511, plánovaná výstavba dle příslušných ÚPD, plánované integrované záchranné centrum a další.
4. Návrh kompenzačních opatření pro biokoridor L4/260
5. Dopracovat dopravní model. Rozšířit území, pro které je model zpracován, a v modelu zohlednit realizaci plánovaných dopravních staveb v okolí. Zpracovat dopravní model i pro dlouhodobější výhled než je rok 2022.
6. Dopracovat rozptylovou studii, především se zaměřit na doplnění emisních příspěvků z fáze výstavby, sumarizovat imisní pozadí a příspěvky a zhodnotit, zda dojde k překročení imisního limitu.
7. Věnovat pozornost zařazení silnice do příslušné třídy a dle zařazení aktualizovat všechny relevantní navazující studie, např. akustickou studii.
8. Dopracovat odborné studie (hluková a rozptylová) dle obdržených vyjádření.
9. Na základě aktualizovaných odborných studií (hluková a rozptylová) aktualizovat i posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví.
10. Dále je nutné v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v obdržených vyjádřeních k oznámení záměru. V této souvislosti by bylo vhodné na úvod dokumentace EIA předřadit kapitolu, kde bude popsáno, jakým způsobem byly jednotlivé připomínky zohledněny či vypořádány.

Odůvodnění

Příslušný úřad obdržel řadu relevantních odůvodněných připomínek a požadavků k dopracování dokumentace dle přílohy č. 4 k zákonu. S přihlédnutím k těmto požadavkům byly specifikovány výše uvedené oblasti.

Oznamovatel předložil kompletní oznámení záměru dne 20. 5. 2019, oznámení bylo do 7 pracovních dnů od obdržení rozesláno k vyjádření dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům a zveřejněno dle § 16 zákona. Na internetu bylo oznámení zveřejněno v Informačním systému EIA na stránkách CENIA pod kódem STC2221. Za den zveřejnění se považuje den vyvěšení informace o zahájení zjišťovacího řízení na úřední desce dotčeného kraje, tato informace byla zveřejněna na úřední desce Středočeského kraje dne 27. 5. 2019 a na úřední desce hl. m. Prahy dne 31. 5. 2019, za den zveřejnění se tedy považuje den zveřejnění na úřední desce hl. m. Prahy. Informace o zahájení zjišťovacího řízení byla zveřejněna na úřední desce obce Šestajovice dne 27. 5. 2019, MČ Praha - Klánovice dne 4. 6. 2019 a MČ Praha 20 – Horní Počernice dne 27. 5. 2019.

Kromě povinných příloh a výkresové části byly součástí oznámení tyto přílohy: Dopravně inženýrské podklady pro stavbu Klánovické a Hornopočernické spojky, Akustická studie, Rozptylová studie, Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí dopravy a Biologické průzkumy a posouzení lokality záměru.

V souladu s § 7 odst. 2 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda záměr bude posuzován podle zákona.

Při určování, zda záměr může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a rozsahu záměru, k jeho umístění, k obdržným vyjádřením a k okolnosti, zda záměr dosahuje svou kapacitou limitních hodnot uvedených v příloze č. 1 k zákonu u záměrů příslušného druhu.

Příslušný úřad obdržel řadu relevantních odůvodněných připomínek a požadavků ke zpracování dokumentace dle přílohy č. 4 zákona.

Z provedeného zjišťovacího řízení vyplynulo, že v oznámení není dostatečně popsán a zpracován dopravní model. Z něhož pak vycházejí ostatní odborné studie.

Po zvážení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, zejména kumulaci vlivů záměru s vlivy jiných známých záměrů (realizovaných, připravovaných, uvažovaných), znečišťování životního prostředí, navýšení rušivých vlivů (hluk, prašnost, intenzita dopravy) s ohledem na rozsah zasaženého území a populace, a s přihlédnutím k obdržným vyjádřením, která na tyto skutečnosti poukázala, dospěl příslušný úřad k výše uvedenému závěru, tedy, že záměr má významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona. S přihlédnutím k těmto požadavkům byly specifikovány výše uvedené oblasti.

Obdržená vyjádření poukazují především na nedostatečné vyhodnocení vlivů na hlukovou situaci, ovzduší, dopravní intenzity a s tím spojené vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, dále jsou vzneseny požadavky na dopracování odborných studií. Vznesené připomínky se týkají také nesouladu s územními plány dotčených obcí a potřebnosti záměru.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení a jejich vztah ke kritériím v příloze č. 2 k zákonu:

Česká inspekce životního prostředí, OI Praha

Středočeský kraj

Amodiateur, a.s.

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor životního prostředí

Úřad městské části Praha 21, Odbor životního prostředí a dopravy

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze

Občanský spolek „Otevřené fórum občanů Šestajovic“

Újezd nad Lesy: krajina pro život, z. s.

Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí

Šestajovice pro Život, z. s.

Společenství pro dům Trojmezí 1208, Šestajovice

Parado Estates s.r.o.

Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy

Újezdský STROM - Spolek pro Trvalý Rozvoj a Okrašlování Městské části Praha 21, o. s.

Klidné Počernice, z. s.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

Městská část Praha – Klánovice

Hlavní město Praha

29 vyjádření veřejnosti

Shrnutí vyjádření a připomínek ke zveřejněnému oznámení záměru:

Vyjádření veřejnosti, které zaslali M. D. ze dne 7. 6. 2019 č. j.: 074510/2019/KUSK, L. D. ze dne 10. 6. 2019 č. j.: 075474/2018/KUSK, M. P. ze dne 10. 6. 2019 č. j.: 075480/2019/KUSK, I. P. ze dne 10. 6. 2019 č. j.: 075481/2019/KUSK, V. V. ze dne 10. 6. 2019 č. j.: 075483/2019/KUSK, D. P. ze dne 10. 6. 2019 č. j.: 075486/2019/KUSK, L. K. ze dne 10. 6. 2019 č. j.: 075490/2019/KUSK, M. N. a L. N. ze dne 12. 6. 2019 č. j.: 078104/2019/KUSK, H. U. ze dne 12. 6. 2019 č. j.: 078172/2019/KUSK, M. K. ze dne 21. 6. 2019 č. j.: 0846662/2019/KUSK, I. K. ze dne 21. 6. 2019 č. j.: 084665/2019/KUSK, T. O. ze dne 21. 6. 2019 č. j.: 084796/2019/KUSK, D. N. ze dne 21. 6. 2019 č. j.: 085157/2019/KUSK, J. O. ze dne 21. 6. 2019 č. j.: 085160/2019/KUSK, R. D. ze dne 25. 6. 2019 č. j.: 086683/2019/KUSK, R. D. ze dne 25. 6. 2019 č. j.: 086686/2019/KUSK, D. V. ze dne 27. 6. 2019 č. j.: 088623/2019/KUSK

Žádám o úplné posouzení záměru, tedy vypracování a veřejné projednání kompletní dokumentace EIA.

Vznáším vážné obavy o vliv stavby zejména na hluk, emise a podzemní vody a celkový ekosystém ve vztahu ke zvěři a okolnímu obydlí.

Vyjádření veřejnosti, které zaslala E. M dne 12. 6. 2019 č. j.: 078082/2019/KUSK

Žádám o úplné posouzení záměru, tedy vypracování a veřejné projednání kompletní dokumentace EIA. Vznáším vážné obavy o vliv této stavby zejména na hluk, emise a podzemní vody. Obecně situace zde v okolí Šestajovic je katastrofální. Okolní orná půda je zastavována průmyslovými halami, čemuž nerozumím, jelikož orná půda dle zákona nesmí být zastavována. Není uděláno ani to nejmenší opatření, kterým by bylo omezení sečení v okolí hal, zelené střechy (stačilo by 7cm půdy a vysadit rozchodník). V okolí hal jsou sice vysazeny nějaké stromy, ale velice ojediněle. V místě je srážkový stín, který se, předpokládám, bude zhoršovat. Pouhých několik kilometrů odsud dle dostupných zdrojů odumírají borovicové lesy až na 60 000m² plochy. Borovicové lesy zde byly 12tisíc let a rostou prakticky na čistém písku, takže v případě jejich odumření zřejmě nepůjde plochu osadit a vznikne tam poušť. Pokud se nezačnou dělat nějaká nápravná opatření, může dojít k erozi zemědělské půdy v Polabí, dalším poklesům spodních vod, přeměny krajiny v poušť, ztráta pramene ve vodárnách Kárané (pitná voda pro velkou část Prahy a Prahy-východ). Moc děkuji za projednání mé připomínky a ochranu budoucnosti našich dětí.

Česká inspekce životního prostředí, OI Praha, č. j.: ČIŽP/41/2019/7609

Oddělení ochrany ovzduší:

Z hlediska platné legislativy o ochraně ovzduší nemáme k předložené dokumentaci oznámení připomínky.

Oddělení ochrany vod:

K předložené dokumentaci oznámení nemáme zásadní připomínky. K hodnocení však poznamenáváme: v textu je uváděno ve vztahu k odvádění srážkových vod cit. „*v úsecích napojení v ZÚ a KÚ pravděpodobně napojena na systém dešťové kanalizace*“. Při této variantě je nutné nejprve zvážit možnosti zasakování či retence srážkových vod a následně odvádění do dešťové kanalizace v souladu s podmínkami provozovatele kanalizace.

Oddělení ochrany přírody:

Při důsledném respektování příslušných ustanovení zákona č. 114/1992 Sb. (zejména § 5, § 5a, § 5b, § 7, § 8, § 12, § 56) v rámci přípravy a realizace záměru nemáme k předloženým podkladům zásadní připomínky. Z hlediska předpokládaných potenciálních zásahů do struktur obecné ochrany přírody (v daném případě okrajových částí přírodního parku a skladebních jednotek ÚSES v severozápadní části investice) přitom trváme na jejich minimalizaci a na naplňování dokumentací navrhovaných opatření za průběžné kontroly environmentálního (tedy nikoli striktně biologického) dozoru. Pozornost bude třeba věnovat zejména zachování funkční kontinuity reálných i navrhovaných biokoridorů a dostatečné a kvalitní náhradní výsadbě (včetně stanovení následné péče o ni). Vzhledem k načasování předkládané dokumentace (únor 2019), doporučujeme do budoucna jejím zpracovatelům při hodnocení vlivu investice na zájmy ochrany přírody a krajiny postupovat v intencích platné legislativy s odkazem na aktuální znění § 67 zákona č. 114/1992 Sb. a prováděcí vyhlášky č. 142/2018 Sb. (mimočodem platné již od 1. 8. 2018).

Oddělení odpadového hospodářství:

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném a účinném znění, nemáme k předloženému oznámení připomínky.

Závěr:

ČIŽP OI Praha nemá k předloženému oznámení záměru zásadní připomínky a nepožaduje další posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb. Připomínky a upozornění ze strany ochrany přírody a ochrany vod však inspekce požaduje uvést v závěru zjišťovacího řízení a tedy zohlednit v následných řízeních.

Středočeský kraj, č. j.: 082255/2019/KUSK

Středočeský kraj nemá k oznámení záměru „Klánovická spojka“ zásadní připomínky a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

Amodiateur, a. s. ze dne 19. 6. 2019 č. j.: 082722/2019/KUSK

Dne 27. 5. 2019 byla zveřejněna informace o oznámení záměru „Klánovická spojka“ (dále jen KS) na úřední desce nadepsaného krajského úřadu.

V souladu s ustanovením § 6 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, tímto předkládáme naše vyjádření k oznámení záměru KS.

(a) Stavba KS není ve veřejném zájmu

Argumentace údajným veřejným zájmem vybudování KS je nepravdivá a neopodstatněná, a to nejen z faktických důvodů uvedených v dalších částech tohoto vyjádření, ale zejména s odkazem na prakticky nulovou informovanost místní veřejnosti o záměru KS. Budování staveb ve veřejném zájmu bez jakékoli předběžné diskuse s veřejností, je popřením sama sebe.

Závěr: nelze v žádném případě hovořit o veřejném zájmu, pokud není v projektu KS veřejnost pro-aktivně zapojena.

(b) Zásadní rozpor KS se strategickým plánem Hlavního města Prahy

Projekt KS je ve zřejmém rozporu se strategickým plánem Prahy, zejména s prioritami (odrážky níže čerpají z dokumentu strategický plán Prahy kniha 1.):

” ...

- *priorita preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy (tj. včetně přehodnocení rozsahu a parametrů komunikačního systému uvnitř Pražského okruhu resp. silničního okruhu kolem Prahy – SOKP s ohledem na udržitelný rozvoj a rozpočet města při respektování prioritní důležitosti dostavby Pražského okruhu a potřeby dokončení Městského okruhu)*
- *principem udržitelné mobility - Praha bude směřovat k udržitelné mobilitě – k zajištění pohybu osob a zboží, který je dlouhodobě přijatelný z hlediska sociálního, ekonomického a dopadů na životní prostředí. Na území města a také v okolním regionu se postupně dosáhne lepšího souladu dopravy s kvalitou životního prostředí a veřejných prostranství. Dopravní dostupnost cílů bude výrazně orientována na ekologicky šetrnější způsoby dopravy a pohybu (mobility) – na veřejnou dopravu (především kolejovou) a také na chůzi a užívání jízdních kol, které jsou zároveň i zdravou fyzickou aktivitou. Cílem je zvýšit podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy nad 70 %*
- *tvorbou funkčního systému zelené infrastruktury a sídelní zeleně,*
- *posilováním ekologické stability a regenerační schopnosti krajiny včetně budování zeleného pásu kolem Prahy*
- *zlepšení prostupnosti krajiny a její využitelnosti pro rekreaci*
- *realizace opatření cílené na zpomalení povrchového odtoku vody z krajiny a protierozní ochranu*
- *prioritou pokračovat v integrované revitalizaci údolních niv, vodních toků a ploch*
- *realizovat technická a organizační opatření ke snížení hluku*
- *dosáhnout plnění imisních limitů pro ochranu zdraví lidí a ekosystémů*
- *podporovat aktivity zvyšující povědomí o hodnotě zemědělské půdy*
- *a půdních ekosystémů*
- *vytvářet podmínky pro rozvoj příměstského a městského zemědělství*

- vytvářet vhodné podmínky pro fyzické aktivity obyvatel ve venkovním prostředí ...“

Závěr: stavba KS je snad ve všech směrech v příkrém rozporu se strategickým plánem Prahy, a to nejen po stránce finančních priorit, kde klíčovými projekty Prahy v oblasti silniční dopravy je řešení obchvatu, ale zejména po stránce upřednostnění veřejné dopravy a rozvoje krajiny, oproti individuální automobilové dopravě (tj. KS)

(c) Projekt KS není předmětem zásad územního rozvoje Středočeského kraje a nikdy nebyl v žádné dokumentaci projekt KS obsažen

Jak vyplývá ze sdělení č.j. 170215/2018/KUSK ze dne 18.12.2018 projekt KS není předmětem zásad územního rozvoje Středočeského kraje a nikdy nebyl v žádné územně plánovací dokumentaci projekt KS zahrnut. Je tedy neodůvodnitelné, že je projekt KS nyní akcelerován, ačkoli jeho dopad na dopravní řešení v kontextu Středočeského kraje, ale i Prahy je zcela marginální, a když existují daleko podstatnější projekty (opravy stávajících komunikací, výstavba obchvatu Prahy, atd.). Uvedený postup oznamovatele tak může evokovat domněnku, že zájem vybudovat KS není podložen žádným veřejným zájmem nebo veřejnou poptávkou, ale zájmem neveřejným.

Závěr: Projekt KS by s odkazem na výše uvedené měl být logicky zastaven, neb jednak nemá faktické opodstatnění, neexistuje po něm veřejná poptávka, navíc se realizační postup se zcela vymyká běžným zvyklostem v plánování tak zásadních projektů, jako je vybudování díla nevratně zasahujícího do lokálního biotopu a životního prostoru.

(d) Klánovice už nebudou zónou klidu

V roce 1991 zastupitelstvo HMP vyhlásilo právním předpisem hl. m. Prahy č.3/1991 Klánovice zónou klidu, kde je mimo jiné přikázáno:

„

- *Mimo souvisle zastavěné části oblastí klidu ve volné přírodě je zakázáno:*

- a) *tábořit, rozdělovat oheň,*
- b) *kouřit v lesních porostech,*
- c) *rušit klid oblasti křikem nebo jiným hlukem, zejména provozem rozhlasových přijímačů a magnetofonů*
- d) *jakýmkoliv způsobem poškozovat, nebo ničit stromy, keře a rostliny*
- e) *chytat, usmrcovat a záměrně rušit volně žijící živočichy, nebo jinak zasahovat do jejich přirozeného vývoje a prostředí,*
- f) *narušovat půdní kryt a skalní výchozy sběrem nerostů, hornin a zkamenělin*
- g) *nechat volně pobíhat psy a znečišťovat území*
- h) *provádět i jiné činnosti, jež by mohly narušit poslání oblastí klidu, zejména umývání a údržbu vozidel, jízdu motorových člunů na vodních plochách, pokud se v oblasti nacházejí, jízdu na koních mimo schválené a vyznačené trasy a pohyb na kolech mimo komunikace a cyklistické stezky nebo schválené společné trasy pro pěší a cyklistickou turistiku.*

- čl. 5 - Omezení provozu motorových vozidel

(1) Motorovým vozidlům v oblasti klidu je povolen pouze průjezd nebo přejezd na vyhrazené parkoviště po komunikacích podle stanovené místní úpravy silničního provozu 6).

(2) V souvisle nezastavěných částech oblastí klidu je stání vozidel povoleno pouze na vyhrazených parkovištích.

(3) Výjimky povoluje orgán, který místní úpravu silničního provozu stanovil 6), vždy po vyjádření orgánu, odpovídajícího za ochranu přírody. Výjimka může být povolena zejména:

a) vozidlům vlastníků nebo uživatelů nemovitostí, ležících mimo souvisle zastavěné části oblastí klidu;

b) služebním vozidlům orgánů a organizací, které v prostoru souvisle nezastavěných částí oblastí klidu provozují, nebo vykonávají hospodářskou, či jinou služební činnost a vozidlům jejich pracovníků k dopravě do práce, při dodržování podmínek stanovených výjimkou.

(4) Za vydání povolení se nevyměřuje poplatek.

(5) V oblasti klidu je zakázáno provozovat sportovní motorismus. ...“

Závěr: Jestliže jsou tedy Klánovice zónou klidu s omezeními shora uvedenými, je pak projekt KS popřením všech principů a omezení zejména dopravy stanovených ve vyhlášce. Pak by bylo stěžejí možné hovořit o zóně klidu.

(e) Plýtvání veřejnými zdroji

Jestliže na straně jedné se budují nové komunikace či se stavby komunikací připravují, avšak staré komunikace jsou ve špatném stavu, neopravované s odůvodněním nedostatku zdrojů na opravy, jedná se bezpochyby o ne hospodárnost, či možná vyloženě o plýtvání veřejnými zdroji. Za stejné plýtvání veřejnými zdroji lze považovat i budování sjezdů z rychlostních komunikací v nepřiměřeně krátkých intervalech (v oblasti je vybudován sjezd z D11 v místě hranic H. Počernic/Černého mostu, dále pak v Jirnech a připravovaná MUK Beranka, na kterou KS by měla být připojena, tedy každé 4 km sjezd z dálnice D11).

Závěr: z pohledu výše uvedených argumentů tak projekt KS může být vnímán jako plýtvání veřejnými zdroji

(f) Manipulativní a lživá argumentace

Přípravné dokumenty ke KS mimo jiné uvádějí, že „...Přínosy jsou vyjádřeny časovou úsporou řidičů, snížením nákladů na provoz vozidel..“, jako jeden z hlavních argumentů pro vybudování KS.

Avšak jednoduchou kontrolou z mapových podkladů lze zjistit, že dojezdová vzdálenost z počátku KS (křížení se Slavětínskou) na PR parkoviště Černý most (tj. at' s cílem zde zaparkovat, nebo pokračovat do metropole) není kratší, ale naopak delší o cca 3,5km (!).

Závěr: Jeden z hlavních přínosů KS, tedy zkrácení dojezdu, je nepravdivý. Přípravné dokumenty tak používají lživé argumenty pro podporu projektu. Projekt tak bude mít i tímto (navíc zcela zbytečně) další negativní dopady na životní prostředí.

(g) Manipulativní a lživá argumentace

Přípravné dokumenty ke KS mimo jiné uvádějí, že „...Kumulace s jinými záměry: Kumulace s jinými významnými stavebními záměry nebo i záměry jiného charakteru v řešeném zájmovém území se nepředpokládá...“. Tento argument je zcela nepravdivý, neb přímo v dané lokalitě jsou zakresleny územní rezervy pro VRT. Dne 13. 5. 2019 pak na tiskové konferenci ministr dopravy Kremlík uvedl, že „... Prvními vysokorychlostními úseky, které začne správa železnic stavět, budou krátké tratě mezi Prahou a Poříčany ...“ tedy přímo v dotčené lokalitě (u D11).

Závěr: Přípravné dokumenty záměru KS zamlčují a ignorují některé okolnosti (zde např. stavba VRT) s cílem usnadnit realizaci KS. Takový přístup je nepřijatelný, trestuhodný a svědčí buď o hrubé nedbalosti zpracovatelů, nebo úmyslu.

Jestliže tedy přípravná dokumentace klame v oblastech, které lze laicky zkontrolovat, pak lze důvodně předpokládat, že stejně manipulativní, nebo vyloženě chybná bude argumentace v otázkách odborných, tedy např. v oblasti hodnocení vlivu na zdraví a životní prostředí.

Proto nelze přípravné dokumenty považovat v žádném případě za hodnověrné, ba právě naopak, za zavádějící. Nelze tak závažnou stavbu realizovat na základě zavádějících hodnocení.

(h) Konflikt zájmů zpracovatele

Zpracovatel (firma Envisystem s.r.o.) hodnocení projektu KS – oznámení záměru je placen investorem (Krajský úřad Středočeského kraje). Je tedy ve zřejmém konfliktu zájmů, když posuzuje záměr investora, který zároveň hradí posudek i záměr samotný.

Závěr: Je-li tak zásadní projekt, jakým KS bezesporu je, posuzován na základě nikoli nestranného posudku, pak je nutné projekt KS buď rovnou zastavit, nebo zajistit posudek nestranný.

(i) Nevratný zábor zemědělské půdy a zničení lokálního biotopu, zhoršení retence vody v krajině

Případná stavba KS bude znamenat nevratný proces zničení zemědělského půdního fondu, a to nejen v rozsahu samotného tělesa komunikace KS, ale zároveň i v rozsahu ochranného pásma a navíc, kumulativně i zábor zemědělské půdy následně realizovaný v rámci developerské výstavby v okolí KS. Skromný odhad dalšího záboru zemědělské půdy v důsledku developerské činnosti může být kolem dodatečných 100.000 – 200.000m² záboru.

Komunikace KS samotné a související předpokládaná developerská výstavba včetně komunikací, parkovišť atd. bude znamenat zničení současné krajiny polí a remízků. Zničený biotop vypudí s lokality zvěř i hmyz, zásadním způsobem se zhorší retenci vody v krajině. Kromě uvedené komunikace KS bude znamenat dodatečné znečištění povrchových vod.

Závěr: Projekt KS bude mít fatální důsledky: bude znamenat nevratné zničení půdního fondu, zničení lokálního biotopu a živelnou developerskou výstavbu – ta bude znamenat další nápor na místní infrastrukturu, vyšší dopravní zatížení. Paradoxně tedy místo toho, aby KS situaci zlepšila, stane se pravý opak. Důkazem pro tento předpokládaný stav budiž podobné satelity v okolí Prahy, nebo též dokonce obec Šestajovice, která se právě živelným růstem potýká (a hodlá ho řešit právě KS).

KS není tak řešením žádného z problémů, naopak v řetězci příčina-následek problém vytvoří.

(j) Bagatelizace dopadů na životní prostředí

Způsob hodnocení dopadů na životní prostředí prostřednictvím modelových výpočtů (např. systém CADNA A pro hodnoty akustického tlaku) není dostatečně přesný (matematicky zachytit všechny vstupující proměnné je na současné úrovni výpočetní techniky nemožné), aby vystihl budoucí realitu, a téměř ve všech případech hrubě podceňuje budoucí hodnoty zatížení. Oporou pro toto tvrzení je řada silničních staveb v okolí Prahy i Praze samotné (například situace komunikace v Holešovičkách, kde skokový nárůst dopravy po zprovoznění systému tunelu Blanka vytvořil hlukově a imisně neřešitelnou situaci, kdy sice existuje pravomocný rozsudek soudu snížit zatížení škodlivý hlukem apod., avšak prakticky toho nelze docílit). Kromě toho předmětné výpočtové modely – zejména hluku – účelově ignorují kumulativní efekt, tj. kde není započten hluk z ulice Slavětínská, MUK Beranka, ale dále je zcela ignorován hluk z letecké dopravy (právě téměř přesně nad KS vede jedna z přístupových trajektorií k letišti v Ruzyni), hluk z komunikace Náchodská, hluk z železničních koridorů Praha – Kolín, Praha - Poříčany a v neposlední řadě hluk z budoucí VRT. Bez ohledu na limity hluku a emisí stanové zákonem je nadevší pochybnost zřejmé, že KS bude znamenat nikoli marginální, ale zásadní nárůst hluku a emisí škodlivin nejen v dané lokalitě (viz dále dopravní indukce).

Odborné studie totiž prokazatelně ukazují, že hluk, byť v úrovni povolené zákonem, způsobuje zdravotní potíže. V této oblasti odkazujeme na studie a názory publikované ministerstvem zdravotnictví, např. zde http://www.mzcr.cz/hlukovemapy/obsah/nepriznive-ucinky-hluku-na-cloveka_3417_30.html.

Závěr: při hodnocení vlivu KS jsou dopady KS na životní prostor v dané lokalitě cíleně bagatelizovány, v některých případech použité modely ignorují kumulativní efekt různých (i nových např. VRT) zdrojů hluk a imisí. S vědomím, že i mírné navýšení hluku způsobuje zdravotní potíže, je vybudování KS nepřijatelné.

(k) Nesprávný postup vyhodnocení - fenomén dopravní indukce

Hodnocení dopadů KS, jak je presentováno v předložené dokumentaci, je hrubým způsobem zkresleno a založeno na zcela nesprávných předpokladech, zejména na poklesu intenzity dopravy, zde například tabulka z hlukové studie:

Tab. 5: Prognóza budoucího vývoje dopravní intenzity automobilové dopravy v zájmovém území po naplnění ÚP HMP

Komunikace	Intenzity automobilové dopravy (celkem / z toho vozidla nad 3,5 t)		
	dokončení stavby (r. 2022)	dlouhodobý horizont (r. 2050)	rozdílové hodnoty
Klánovická spojka – úsek od MUK Beranka	8700/250	7500/170	-1200/-80
Klánovická spojka – úsek od křižovatky v KÚ	6300/140	7100/170	+800/+30
Revoluční ul.	9300/340	5800/90	-3500/-250
Slavětínská ul.	11000/410	5900/190	-5100/-220
D11 (Olomoucká ul.);MUK Beranka - MUK Bříství	59700/9730	60700/10280	+1000/+550
D11 (Olomoucká ul.); PO - MUK Beranka	69900/10660	70600/11040	+700/+380
Hornopočernická spojka	6100/1330	7500/790	+1400/-540
Náchodská	9700/760	5200/380	-4500/-380

Tyto a podobné účelové předpoklady poklesu dopravy zcela ignorují přesně opačný efekt nově vybudovaných komunikací totiž fenomén dopravní indukce, totiž prokázanou skutečnost, že rozvoj dopravní infrastruktury nevede k poklesu dopravní intenzity, ale naopak k jejímu nárůstu. Kromě toho,

že v ranní/odpoledních špičkách by se KS stala vítanou únikovou trasou na/od D11 (jak to viditelné na kterékoli objízdné trase v okolí Prahy, pokud se dálniční přivaděč „ucpe“), tak by tato KS bezesporu přilákala i transitní dopravu, která zatím byla realizována jinde (příkladem budiž uzavření hlavních komunikace v Běchovicích na jaře 2019, které vytvořilo mnoha kilometrové kolony mezi Kolodějemi a obcí Dubeč). Pokud dále KS umožní developerskou výstavbu na hornopočernickou a mezi Klánovicemi a Šestajovicemi, pak místo zklidnění dopravy nastane pravý opak – nová zástavba si vyžádá aditivní dopravní obsluhu, tedy opět nárůst dopravy.

Závěr: Projekt KS ve skutečnosti v žádném případě nepřinese zklidnění dopravy, ale právě opak bude pravdou. Kromě nárůstu dopravy bude KS znamenat další developerský stavební boom na polích, tím další zatížení/přetížení komunitní infrastruktury.

II. Shrnutí

Projekt KS, ač je vydáván jako veřejně prospěšný, od počátku absentuje jakoukoli veřejnou diskusi, natož zřetelně artikulovaný veřejný zájem, není tedy evidentně v zájmu veřejném, ale zjevně neveřejném.

Projekt KS zcela vybočuje z ustálených plánovacích zvyklostí, když dosud nebyl v žádném územně plánovací dokumentaci Středočeského kraje.

Presentované argumenty ve prospěch projektu (zkrácení dojezdu, zklidnění dopravy apod.) jsou zcela liché, nepodložená fakta či přímo lživá. Navíc projekt KS je v tak zřetelném rozporu se všemi zásadami a prioritami rozvoje Hlavního města Prahy, že snad neexistuje jediný bod či priority, kde by byl projekt KS v souladu.

Souhrnné negativní dopady (růst hluku, emisí, zábor půdy atd.) zcela převažují a jsou navíc v dokumentaci účelově marginalizovány.

S ohledem na výše uvedené lze tedy konstatovat, že (kromě nesporného ekonomického prospěchu majitelů přilehlých pozemků z připojení ke komunikaci kupodivu zmíněný i v přípravných dokumentech KS) neexistuje žádný známý pozitivní dopad na veřejný prostor.

Z těchto a výše uvedených důvodů vyplývá, že by se projekt KS měl zastavit a nerealizovat.

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor životního prostředí, č. j.: MÚBNLSB-OŽP-52752/2019-CADAN

vodoprávní úřad příslušný podle § 104 a § 106 zák. č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vodní zákon:

Bez připomínek.

Upozorňujeme, že případná povolení ve smyslu ust. § 8 zák. č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně zákonů (vodní zákon) vydává vodoprávní úřad (viz. § 104 vodního zákona).

orgán ochrany ZPF a SSL příslušný podle ust. § 15 zák. ČNR č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a dle ust. § 48 zák. č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů:

- **ZPF** – Bez připomínek. Nepožadujeme další hodnocení.
- **OSSL** – Bez připomínek.

orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle ust. § 65 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny:

Nepožadujeme další hodnocení. Pouze upozorňujeme, že v předložené dokumentaci jsou formální nepřesnosti (str. 11 – MěÚ Úvaly nevydává rozhodnutí dle ust. § 8 vodního zákona ani souhlas s vynětím ze ZPF), a některé věcné nepřesnosti: str. 40 - VKP v k. ú. Šestajovice č. 23 a 24 již neexistují a nikdy nebyly lesní.

orgán odpadového hospodářství příslušný podle ust. § 79 odst. 6 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech:

Bez připomínek. Nepožadujeme další hodnocení.

Upozornění: toto vyjádření nenahrazuje vyjádření dalších dotčených orgánů státní správy, není rozhodnutím ve smyslu správního řízení a nelze se vůči němu odvolat.

Městská část Praha 21, Odbor životního prostředí a dopravy, č. j.:UMCP21/08085/2019/OZPD/Sla

1. *Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu dle § 15), zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů:*

Výše uvedeným záměrem bude v obou variantách dotčen zemědělský půdní fond. Tato skutečnost bude řešena v dalších stupních projektové dokumentace.

Toto je vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004Sb., správní řád, v platném znění.

2. *Z hlediska lesů a lesního hospodářství dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích ve znění pozdějších předpisů:*

Stavební záměr se nenachází v těsné blízkosti lesa.

Toto je sdělení dle § 154 zákona č. 500/2004Sb., správní řád, v platném znění.

3. *Z hlediska odpadového hospodářství dle § 79, odst. 4, zákona č. 185/2001Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů:*

Likvidace odpadů ze stavební činnosti bude řešena v dalších stupních projektové dokumentace.

Toto je vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004Sb., správní řád, v platném znění.

4. *Z hlediska ochrany ovzduší dle § 11 odst.3 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, příslušností danou obecně závaznou vyhláškou č.55/2000Sb.Statut hl .m. Prahy v platném znění:*

Po prostudování variant a jejich emisního zatížení na jednotlivé lokality i jako celek lze konstatovat, že pro ochranu ovzduší nejsou nepatrné rozdíly hodnot vnášených emisí natolik významné, aby z tohoto hlediska byla preferována konkrétní varianta. V dokumentaci jsou dostatečně zpracována opatření proti vnášení emisí z dopravy i realizace záměru.

Se záměrem podle předložené dokumentace souhlasíme.

Toto je vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004Sb., správní řád, v platném znění.

5. Z hlediska ochrany přírody, krajiny a městské zeleně podle zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů:

Navržená stavba zasahuje do biokoridoru L4/260, doporučujeme kompenzační opatření.

Dále doporučujeme umístit podél komunikace pás izolační zeleně, která by snížila prachovou a hlukovou zátěž přilehlých rodinných domů jak na k.ú. Klánovice tak na k.ú. Šestajovice.

Toto je sdělení dle § 154 zákona č. 500/2004Sb., správní řád, v platném znění.

6. Z hlediska provozu na pozemních komunikacích dle § 40, odst. 4, písm. a), zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

Jedná se o dopravní řešení MÚK Beranka na 4 km D11, navazující na Hornopočernickou spojku a má přinést odlehčení dopravy v Šestajovicích a Horních Počernicích, odvést tranzitní dopravu na D11. Po seznámení se s obsahem přiloženého materiálu se silniční správní úřad OŽPD přikládání k řešení ve variantě „Pražská“. Současně navrhuje, aby statistická zjištění byla aktualizována a zohledněna/zahrnuta stavba přeložky silnice I/12 na území MČ Praha 21. SSÚ požaduje, aby byla navržena kompenzační opatření na území MČ Praha – Klánovice a v bezprostředním okolí. Všechny další skutečnosti budou uvedeny v dalších stupních projektové dokumentace.

Toto je vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004Sb., správní řád, v platném znění.

Závěr: OŽPD ÚMČ Praha 21

Vyjádření a sdělení dle § 154 zákona č. 500/2004Sb., správní řád, v platném znění - viz bod 1, 2, 3, 4, 5, 6

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087549/2019/KUSK

- **Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů** (dále jen zákon).

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.), sděluje k oznámení záměru „Klánovická spojka“, že z hlediska ochrany zvláště chráněných území kategorie přírodní rezervace a přírodní památka, zvláště chráněných druhů rostlin, evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000, jakož i vymezení nadregionálních a regionálních prvků územního systému ekologické stability, nemá žádné připomínky.

Z hlediska ochrany zvláště chráněných druhů živočichů Krajský úřad souhlasí s navrženými předběžnými opatřeními majícími za cíl minimalizovat škodlivé zásahy do jejich přirozeného vývoje, biotopů a sídel, konkrétně stanovení podmínek pro harmonogram prací (provádění skrývek zeminy a kácení dřevin mimo období hnízdění ptáků), ustanovení biologického dozoru stavby a provedení doplňkového biologického průzkumu.

Záměrem je novostavba pozemní komunikace o dvou jízdnicích pruzích kategorie S9,5 o délce přibližně 2,5 km, která bude spojovat obec Šestajovice a městskou část Praha-Klánovice s plánovaným mimoúrovňovým křížením s dálnicí D11 v lokalitě Beranka v k. ú. Horní Počernice. Komunikace bude umístěna vesměs mimo zastavěná území obcí na pozemcích využívaných v současnosti jako zemědělská půda – pole.

- **Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů** (dále jen zákon).

Z hlediska Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 se jedná o stavbu, která je v souladu s tímto programem a měla by po svém dokončení přispět ke zlepšení kvality ovzduší v této části Středočeského kraje, jelikož odvede dopravu z oblastí obytné zástavby.

Takto rozsáhlé stavební práce, které jsou spojeny s výstavbou dopravních staveb, mohou být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM10 a PM2,5), proto je nutné při provádění těchto stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10 a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 v opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

K nejefektivnějším patří např. očišťování kol nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na dopravní komunikace, minimalizace délky tras staveništní dopravy (výběr nejbližší skládky a deponií zeminy). Neodkrývat u stavby celý povrch najednou, ale provádět skrývku půdy a zemní práce postupně v závislosti na místě výstavby. Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, je vhodné použít jutové plátno, mulč, látky či aplikovat jiná řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu. Plochy určené k následnému zpevnění dočasně ztuhnit nebo použít chemické stabilizátory pro snížení prašnosti. Zakrývat prašný stavební materiál při převozu na stavbu či izolovat prostory stavby od okolní zástavby. Za suchého počasí případně provádět skrápění areálu stavby.

Realizace některých opatření, která jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10 a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02, povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

- **Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a změně některých dalších zákonů**

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění, (dále jen zákon o odpadech), k předložené dokumentaci, ve které je nakládání s odpady řešeno v kapitole B.III.3, sdělujeme následující:

- Pokud odpadní obaly, vyrobené z jakéhokoli materiálu, vykazují nebezpečné vlastnosti, tj. obsahují zbytky nebezpečných látek (barvy, ředidla, oleje apod.) či jsou jimi kontaminovány, je nutné tyto odpady zařadit dle Katalogu odpadů (Vyhláška č. 93/2016 Sb.) do skupiny odpadů „15“, nikoliv do skupiny „08“ a „13“ a vykazovat je jako odpad katalogového čísla „15 01 10 Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné“, kategorie nebezpečný „N“.
- Připomínáme, že v případě, že odpady jsou kontaminovány nebezpečnými látkami, tzn., že vykazují nebezpečné vlastnosti, je nutné s nimi nakládat podle jejich skutečných vlastností, viz § 16 zákona o odpadech „Povinnosti původců odpadů“.
- Vzhledem k charakteru záměru nelze předpokládat způsob využívání odpadů dle přílohy č. 3 zákona o odpadech, označený kódem „R2 Zpětné získávání nebo regenerace rozpouštědel“.
- Údaje uvedené v tabulce B.III.5 Bilance zemních prací navrhované stavby (bilance zeminy) nejsou v souladu s textem uvedeným pod touto tabulkou.
- Blíže specifikovat činnosti, při kterých vzniká odpad ze skupiny odpadů „15“. Do této skupiny nelze zařadit veškerý odpad, např. vznikající při opravách doplňkových konstrukcí a zábradlí.
- K odst. ad c) Havarijní situace – kódy uvedené dle přílohy č. 4 zákona o odpadech označují pouze způsob „odstraňování“ odpadů, nikoliv „využití“, jak je uvedeno.
- Vznikající odpady je nutné řádně třídít a přednostně je předávat oprávněným osobám k jejich převzetí dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech, a to přednostně k využití. Pouze pokud využití nebude možné, předat je k odstranění, např. uložit na řízení skládce.
- Ke kolaudaci daného záměru musí být předložena řádná evidence odpadů a doložen jejich způsob využití, popř. odstranění.
- Nakládání s odpady, které budou vznikat během výstavby i provozem výše uvedeného záměru, musí být řešeno dle platné legislativy, tj. zákona o odpadech a prováděcích vyhlášek, zejména dle Vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění, a Vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění.
- Výše uvedené připomínky požadujeme zohlednit v dalším stupni projektové dokumentace.
- Proti vlastnímu záměru nemáme z hlediska nakládání s odpady námítky.
- Nepožadujeme další hodnocení předložené dokumentace ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Ostatní části oznámení jsou v souladu se zákonem o odpadech a příslušnými prováděcími předpisy.

- **Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).**

Dle předložené projektové dokumentace posuzovaný záměr vyžaduje trvalý zábor stávající na zemědělské půdy ze ZPF v celkovém rozsahu 5 ha.

Před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat orgán ochrany ZPF, o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF podle ustanovení § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF prostřednictvím příslušného úřadu obce s rozšířenou působností a krajského úřadu (ustanovení § 18 odst. 1 zákona o ochraně ZPF).

- **Z hlediska ostatních složkových zákonů není Krajský úřad Středočeského kraje dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.**

Vyjádření veřejnosti, které zaslal V. Ch. ze dne 21. 6. 2019 č. j.: 084438/2019/KUSK

Se záměrem nesouhlasím a žádám o zrušení záměru i realizace, a to zejména proto, že by došlo k nevratnému zásahu do krajiny v oblasti zeleného pásu Prahy, ke zničení dosud nedotčené krajiny – polí a remízků, zhoršila by se schopnost krajiny zadržovat vodu. Kromě toho, hluk a emise z dopravy na spojnici zamoří okolí a přivede do oblasti transitní dopravu. Nesouhlasím a považuji za skandální, jakým způsobem je hodnocen a podceňován negativní vliv na životní prostředí, zejména vliv hluku, kdy již nyní hluk z dálnice je nesnesitelný (obávám se, případnou realizací spojky zde vznikne neřešitelná situace jako například na Spořilově, kdy kamionová doprava svedená na jižní spojnici učinila život lidí na sídlišti nesnesitelným). Spojka nezlepší dopravní obslužnost, naopak prodlouží dojezdové vzdálenosti a svede transitní dopravu do této části, nehledě na to, že prioritou Prahy i Středočeského kraje je upřednostnění veřejné dopravy před automobilovou/individuální. Projekt je prezentován jako veřejně prospěšná stavba, ale neexistuje žádná veřejná poptávka po této spojnici, ani neexistuje žádná diskuse ve veřejném prostoru. Spojka je v rozporu s prioritami a strategickým plánem Prahy, zejména v oblasti preference hromadné dopravy, dále též s plánem vytvoření zeleného pásu kolem Prahy. Postavení spojky umožní rozsáhlou developerskou výstavbu na okolních polích (jako by hal na úrodné labské nivě nebylo již dost), a to v masovém měřítku, kdy hrozí další zábory zemědělské půdy, navíc logicky vzroste dopravní zatíženost v důsledku nových staveb. Zveřejněné ohlášení tyto očekávané nárůsty dopravy ignoruje, dokonce počítá s poklesem dopravy! Analýza dopadů je podle mého názoru proto manipulativní, podceňuje negativní dopady na životní prostředí. Prioritou Prahy i Středočeského kraje by měla být dostavba okruhu, nikoli tyto dopravně marginální stavby, které patrně jsou v neveřejném zájmu upřednostňovány. Bohužel realizací této dopravně marginální stavby se zničí život a prostředí tisícům lidí.

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze č. j.: HSHMP 28124/2019

Po zhodnocení souladu dokumentace předloženého záměru s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává orgán ochrany veřejného zdraví v Praze toto **vyjádření**:

HSHMP požaduje podrobit záměr dalšímu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. V navazujících stupních posuzování záměru je nutné:

1) Vyřešit návrh začlenění nové pozemní komunikace Klánovická spojnka do příslušné kategorie. V případě začlenění části komunikace do III. třídy, tento úsek přesně definovat a posoudit vliv tohoto úseku z hlediska rozdílných hygienických limitů pro hluk z provozu na pozemních komunikacích.

2) Zpracovat vyhodnocení i pro variantu naplnění územního plánu hl. m. Prahy (zejména v MÚK Beranka navazující Hornopočernická spojka a možnými organizačními opatřeními vzhledem k tranzitní dopravě v oblasti MČ Praha - Horní Počernice).

3) Pokud budou protihlukové stěny uvažovány jako náhrada stávajícího oplocení u obytné zástavby, je nutno doložit řešení pro případ nesouhlasu vlastníků pozemků.

Otevřené fórum občanů Šestajovic ze dne 25. 6 2019 č. j.: 086543/2019/KUSK

Na základě posouzení zveřejněné dokumentace máme za to, že realizace záměru „Klánovická spojka“ bude mít vliv na životní prostředí a měl by být posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Současně v této souvislosti požadujeme:

- respektování/zohlednění tras biokoridorů zvěře; související práce časovat tak, aby byla respektována doba hnízdění a kladení a vyvádění mláďat;
- instalaci pachových ohradníků v místech mimo přilehlou zástavbu;
- vysazení širokých pásů izolační zeleně podél tělesa komunikace;
- povrch komunikace z materiálů tlumících hluk;
- realizaci dalších protihlukových opatření (dle hlukové studie);
- v maximální možné míře eliminovat zábor zemědělské půdy, která požívá ochrany (1. a 2. třída);
- zachování cyklostezky, respektive propojení mezi Klánovicemi/Šestajovicemi a Horními Počernicemi, včetně možnosti napojení na cyklostezku do Zelence v lokalitě Beranka;
- po dobu výstavby požadujeme zachování stávajícího přemostění komunikace D1 1 pro cyklostezku, která m.j. slouží k dopravě dětí do školských zařízení v Horních Počernicích, toto odstranit teprve po vybudování nového přemostění včetně cyklotrasy.

Současně žádáme, abychom byli informováni o všech zahajovaných souvisejících řízeních,

Komentář Krajského úřadu Středočeského Kraje:

Dle § 70 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny se právo občanských sdružení, požadovat u příslušných orgánů státní správy, aby bylo předem informováno o všech zamýšlených zásazích a zahajovaných správních řízeních, při nichž mohou být dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny chráněné podle tohoto zákona, nevztahuje na řízení navazující na posuzování vlivů na životní prostředí podle § 3 písm. g) zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Proces EIA je procesem veřejným, a všechny dokumenty jsou zveřejňovány jak na úředních deskách příslušných územně samosprávných celků, tak na informačním portálu CENIA <http://www.cenia.cz/eia>, pod kódem STC2221.

Újezd nad Lesy: krajina pro život, z. s. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087910/2019/KUSK

Žádáme o posouzení záměru dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zahrnutí do posuzování i oblast Újezda nad Lesy a to zejména s ohledem na možné zhoršení životního prostředí

související se zvýšením dopravní zátěže v Újezdě nad Lesy, zejména hlukových a prachových dopadů na obyvatele.

Zároveň žádáme o stanovení změn dopravních toků v Újezdě na Lesy v souvislosti s realizací záměru „Klánovická spojka“, a to před a po dostavbě obchvatu I/12.

Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí, č. j.: MHMP 1279813/2019

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy vydává pro účely řízení dle zákona ke shora uvedené akci vyjádření dotčených orgánů:

1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:

Bude nutné zažádat o odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu a v rámci stavby hospodárně nakládat se svrchní humózní vrstvou půdy (ornicí). Je nutné zajistit si dopředu návrh využití ornice na zlepšení okolních zemědělských pozemků.

2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:

Námi chráněné zájmy nejsou dotčeny.

3. Z hlediska nakládání s odpady:

Obsahem tohoto posouzení je stavba Klánovické spojky, která by měla spolu s navazujícími komunikacemi významně odlehčit místním komunikacím zejména v Horních Počernicích a v Šestajovicích a svěst tranzitní dopravu na blízkou dálnici.

Pro nakládání s odpady je ve fázi výstavby i provozu rozhodující důsledné třídění všech vznikajících odpadů a zejména zajištění jejich účelného využití v souladu s § 9a – Hierarchie způsobů nakládání s odpady – zákona č. 185/2001 Sb., zákona o odpadech.

Upozorňujeme, že v souladu s § 12 zákona o odpadech všechny odpady musí být vždy předávány oprávněným osobám k jejich dalšímu využití nebo k odstranění nebo ke sběru nebo k výkupu.

K předloženému oznámení nemáme další připomínky.

4. Z hlediska ochrany ovzduší:

Předmětem oznámení je záměr výstavby komunikace (Klánovická spojka) v celkové délce 2,48 km. Navrhovaný záměr je stavbou dopravního charakteru časově navazující na výstavbu mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Beranka (D11) a Hornopočernické spojky. Konkrétní časový harmonogram stavebního rozvoje není stanoven.

Navrhovaná komunikace je dle svého uspořádáním rozdělena na část extravilánovou (staničení ZÚ – 1,95) a intravilánovou (staničení 1,95 – KÚ). Začátek je v místě okružní křižovatky MÚK Beranka a konec v místě připojení k ulici Slavětínské, respektive Revoluční na pomezí Klánovic a Šestajovic. Stavba bude zasahovat na území hl. m. Prahy do k. ú. Horní Počernice a Klánovice, na území Středočeského kraje pak do k. ú. Šestajovice u Prahy.

Dopravní intenzity v roce 2022 na Klánovické spojce jsou uvažovány v extravilánovém úseku 8 700 voz/24 hod a podíl nákladní dopravy bude 8,6 % a v intravilánovém úseku 6 300 voz/24 hod s podílem nákladní dopravy 2,2 %.

Navýšení dopravy na komunikaci Slavětínská v Klánovicích oproti variantě nulové v roce 2022 je o 2 200 voz/24 hod, tj. o 25 % a u nákladní dopravy o 20 voz/24 hod, tj. o 5 %. Na komunikaci Revoluční v Šestajovicích oproti variantě nulové v roce 2022 je nárůst intenzity dopravy o 500 voz/24 hod, tj. o 5,7 % a u nákladní dopravy se očekává pokles o 50 voz/24 hod, tj. o snížení podílu nákladní dopravy o 12,9 %. Navýšení dopravy na dálnici D11 po realizaci MÚK Beranka a na ní napojené komunikace (Klánovická spojka a Hornopočernická spojka) navýší dopravu na úseku dálnice směrem do Prahy oproti variantě nulové v roce 2022 o 9 300 voz/24 hod, tj. o 15,3 % a u nákladní dopravy o 50 voz/24 hod, tj. o 0,4 %. Ve směru na Hradec Králové dojde k mírnému poklesu po zprovoznění MÚK Beranka s navazujícími komunikacemi o 900 voz/24 hod, tj. o 1,5 % a u nákladní dopravy se jedná o snížení intenzity o 880 voz/24 hod, tj. o 8,3 %.

Vyhodnocení z hlediska ochrany ovzduší je provedeno pro dvě varianty směrového vedení komunikace. Z technického pohledu není mezi variantami záměru žádný podstatný rozdíl. Jedná se o stejnou návrhovou kategorii komunikace téměř stejné délky, se stejným počtem a umístěním křižovatek. Zásadní rozdíl spočívá v umístění komunikace vzhledem k současné a budoucí zástavbě. Zatímco varianta 2 (prosazovaná hl. m. Prahou) klade důraz na městskou podobu komunikace v podobě blízké dnešním sběrným komunikacím v Klánovicích a Šestajovicích, varianta 1 (prosazovaná Šestajovicemi) je navržena více izolovaně a pozemkově velkoryseji – obklopená izolačními pásy s vegetací a v závěru trasy odsunutá od zástavby v Šestajovicích s ponecháním ulice Trojmezí jako obslužné komunikace ke stávající zástavbě.

Modelové hodnocení kvality ovzduší v posuzovaném území bylo provedeno v pravidelné trojúhelníkové síti referenčních bodů s krokem sítě 200 m. Tato síť byla doplněna o tzv. bufferové body, tedy body rozmístěné ve vzdálenosti 25 metrů od všech komunikací, a to s krokem 50 metrů. V modelových výpočtech bylo zohledněno i okolí posuzovaného záměru, kde se projeví změny v intenzitách automobilové dopravy. Referenční body pokrývají plochu o rozloze cca 29 km². Výpočetní oblast byla zvolena tak, aby zahrnovala jak samotný záměr, tak i přilehlé okolí, které může být jeho provozem zasaženo. Do výpočtu bylo zahrnuto celkově 2 061 referenčních bodů.

Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek za období 2013 – 2017 publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen limit pouze pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.), imisní limit je překročen až o 50 %.

Z provedených modelových výpočtů pro výhledový stav k roku 2022 (kde byl hodnocen příspěvek automobilové dopravy) a porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že ve výchozím stavu (bez vlivu záměru) lze očekávat plnění imisních limitů pro krátkodobé i roční koncentrace oxidu dusičitého, roční koncentrace benzenu a roční koncentrace suspendovaných částic PM₁₀. V nejbližším okolí dálnice D8 bylo vypočteno možné překročení imisního limitu pro denní koncentrace částic PM₁₀ a průměrné roční koncentrace částic PM_{2,5}. Vzhledem ke zvýšeným požadovným hodnotám již v současném stavu lze předpokládat překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu v celé výpočtové oblasti.

Uvedením záměru do provozu lze obecně očekávat nárůst imisní zátěže v okolí Klánovické spojky, Hornopočernické spojky a západní větve dálnice D11. Naopak dojde k poklesu koncentrací podél východní větve dálnice D11, v oblasti Jiren.

Nejvyšší změny v imisní zátěži vlivem záměru pro rok 2022 činí (pokles /nárůst):

IHr oxid dusičitý: -0,5 µg.m⁻³ / +1,0 µg.m⁻³

IHK oxid dusičitý: $-4 \mu\text{g.m}^{-3} / +12 \mu\text{g.m}^{-3}$

IHR benzen: $-0,005 \mu\text{g.m}^{-3} / +0,018 \mu\text{g.m}^{-3}$

IHR částice PM10: $-0,8 \mu\text{g.m}^{-3} / + 2,0 \mu\text{g.m}^{-3}$

IHD částice PM10: $-8 \mu\text{g.m}^{-3} / +20 \mu\text{g.m}^{-3}$

IHR částice PM2,5: $-0,25 \mu\text{g.m}^{-3} / + 0,55 \mu\text{g.m}^{-3}$

IHR benzo[a]pyren: $-0,02 \text{ng.m}^{-3} / + 0,03 \text{ng.m}^{-3}$

Nejvyšší změny v imisní zátěži v prostoru obytné zástavby pro rok 2022 pak činí (pokles/nárůst):

IHR oxid dusičitý: $-0,2 \mu\text{g.m}^{-3} / +0,3 \mu\text{g.m}^{-3}$

IHK oxid dusičitý: $-2,5 \mu\text{g.m}^{-3} / +3,5 \mu\text{g.m}^{-3}$

IHR benzen: $-0,003 \mu\text{g.m}^{-3} / +0,006 \mu\text{g.m}^{-3}$

IHR částice PM10: $-0,3 \mu\text{g.m}^{-3} / + 0,5 \mu\text{g.m}^{-3}$

IHD částice PM10: $-5 \mu\text{g.m}^{-3} / +5 \mu\text{g.m}^{-3}$

IHR částice PM2,5: $-0,10 \mu\text{g.m}^{-3} / + 0,15 \mu\text{g.m}^{-3}$

IHR benzo[a]pyren: $-0,01 \text{ng.m}^{-3} / + 0,01 \text{ng.m}^{-3}$

V případě úseků s poklesem intenzit dopravy tedy lze očekávat snížení produkce emisí, a tedy i ke snížení příspěvku dopravy k celkovým koncentracím znečišťujících látek v ovzduší.

V případě úseků s očekávaným nárůstem intenzit dopravy je situace složitější. Na obou úsecích dálnice D11 dojde k nárůstu celkových intenzit, avšak u primárních emisí lze předpokládat, že v budoucnu zde převáží vliv obměny vozového parku a tedy lze spíše očekávat celkové snížení emisí. U resuspenze dojde k nárůstu této složky, nejvíce však o 6 %.

V žádné části obytné zástavby nebylo vypočteno překročení žádného ze sledovaných imisních limitů vlivem záměru. V případě benzo[a]pyrenu je možné očekávat výskyt nadlimitních hodnot, obdobně jako je tomu ve výchozím stavu.

Oddělení ochrany ovzduší OCP MHMP preferuje variantu č. 1, která je vedena v úseku B ve větší vzdálenosti od stávající obytné zástavby. Obě navržené varianty jsou však z hlediska vlivů na ovzduší akceptovatelné.

5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Z hlediska námi chráněných zájmů konstatujeme, že bude nutné si zažádat o výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů – brouci rodu *Brachinus* (prskavci).

Jinak se jedná o stavbu v rámci agrocenóz silně fragmentované suburbánní krajiny, kde jsou přírodní hodnoty krajiny téměř setřeny.

6. Z hlediska myslivosti:

Jelikož předložený záměr s názvem „Klánovická spojka“ prochází honitbou Jirny I., je v této věci příslušným orgánem státní správy myslivosti Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Odbor životního prostředí, se sídlem Ivana Olbrachta 59, 250 01 Brandýs nad Labem.

7. Z hlediska ochrany vod:

Oznámení zahájení zjišťovacího řízení záměru „Klánovická spojka“ v k. ú. Horní Počernice, Šestajovice u Prahy a Klánovice (zpracovatel oznámení: Ing. Michaela Vrdlovcová, ENVISYSTEM s.r.o., U Nikolajky 15, 150 00 Praha 5, únor 2019) prezentuje návrh novostavby pozemní komunikace. Tato komunikace je součástí dopravního řešení zahrnující MÚK Beranka na 4. km dálnice D11 a navazující Hornopočernickou spojku. Účelem těchto staveb je dopravní odlehčení místním komunikacím zejména v Šestajovicích a Horních Počernicích, umožnění rozvoje oblasti dle platných územních plánů a svedení tranzitní dopravy na dálnici D11. Trasa komunikace, která je obsahem záměru, má celkovou délku 2,48 km a je dle svého uspořádání rozdělena na část extravilánovou (staničení ZÚ – 1,95) a intravilánovou (staničení 1,95 – KÚ). Stavba naváže na svém začátku na paprsek okružní křižovatky MÚK Beranka (D11) a místní komunikace Revoluční ul. (Šestajovice) a Slavětínská ul. (Klánovice) na svém konci.

Porovnávané aktivní varianty stavebního záměru se odlišují zejména návrhem svého trasování: Varianta 1 (tzv. Šestajovická varianta), Varianta 2 (tzv. Pražská varianta). Z technického pohledu není mezi variantami záměru žádný podstatný rozdíl. Jedná se o stejnou návrhovou kategorii komunikace téměř stejné délky, se stejným počtem a umístěním křižovatek a srovnatelnými finančními náklady. Zásadní rozdíl spočívá v umístění komunikace vzhledem k současné a budoucí zástavbě. Komunikace je z části uvažována jako extravilánová, kde je odvodnění zajištěno podélnými otevřenými příkopy s výparem a zasáknutím do terénu, a z části jako intravilánová s napojením na odvodnění na systém obecní kanalizace. Zatímco varianta 2 (prosazovaná hl. m. Prahou) klade důraz na městskou podobu komunikace v podobě blízké dnešním sběrným komunikacím v Klánovicích a Šestajovicích, varianta 1 (prosazovaná obcí Šestajovice) je navržena více izolovaně, obklopená izolačními pásy s vegetací a v závěru trasy odsunutá od zástavby v Šestajovicích s ponecháním ulice Trojmezí jako obslužné komunikace ke stávající zástavbě.

Jedná se o území bez přírodních objektů povrchové vody v podobě významných vodních toků a nádrží.

Zájmové území je povodím horních úseků těchto potoků, z nichž některé zde pramení (Šestajovický p., Blatovský p.), další územím protéká (Jirenský potok). Žádný z uvedených toků nekříží svým korytem trasu navrhovaného záměru stavby ani neprotéká bezprostředním územím lokalizace této stavby. Zájmové území není zranitelnou oblastí (dle nařízení vlády č. 103/2003 Sb.) a je citlivou oblastí (dle nařízení vlády č. 61/2003 Sb.). V zájmovém území se nacházejí pouze umělé vodní nádrže. Jedná se o malé umělé nádrže (často průtočné) vybudované na místních vodotečích. Nádrže mají pouze lokální význam (chov ryb, protipožární účel, krajinářský efekt).

Na k. ú. obce Šestajovice zasahuje II. vnější ochranné pásmo vodního zdroje Jirenská jímací oblast. Jsou zde umístěny vrty (studny) – využívané objekty podzemní vody. Území mezi Šestajovicemi a Jirny je oblast částečně zahrnutá do ochranného pásma vodního zdroje I. stupně a zčásti do II. vnitřního ochranného pásma prameniště Jirny-Horoušany. Jedná se o prameniště pitné vody zásobující okolní obce. Na k. ú. Klánovice se nachází vrty (studny) – evidované objekty podzemní vody. Jsou umístěny v pásmu podél severního okraje zástavby obce a jsou užívány pro soukromé účely. Přímo v zájmovém území umístění záměru stavby se nenacházejí žádné zdroje podzemní vody.

Vzhledem k odlehlosti vodních toků od trasy posuzovaného záměru stavby není uvažováno se zaústěním odvodnění silnice do jejich koryt. Proto neexistuje možnost přímého ovlivnění jakosti vody žádného recipientu ani pro jednu z obou aktivních variant. Vzhledem k tomu, že trasa silnice v žádné z aktivních variant posuzovaného záměru nekříží a ani není v jiném prostorovém kontaktu

s vodními toky zájmového území, nemůže dojít k prostorovému ovlivnění koryt těchto toků od navrhované stavby.

Voda bude z plochy povrchu komunikace v důsledku příčného sklonu komunikace odváděna do souběžných nezpevněných příkopů podél komunikace a zde zasakována do terénu nebo v úsecích napojení v ZÚ a KÚ pravděpodobně napojena na systém dešťové kanalizace.

Způsob a míra vlivu na povrchově odtékající vodu jsou shodné pro obě varianty posuzovaného stavebního záměru. Jedná se o děje s krátkou dobou trvání odpovídající trvání srážkové epizody bez dalšího erozivního vlivu na polní pozemky v okolí nové komunikace.

Předpokládaná volná hladina podzemní vody je 4-8 m pod povrchem, mocnost zvodnění cca 5-15 m. Lze očekávat běžná rizika ovlivnění podzemní vody vyplývající z charakteru a průběhu stavby. I když není stavba situována v území zvláštní ochrany vod, je budoucí zhotovitel stavby povinen dodržovat běžné požadavky a podmínky pro provádění stavebních činností, za něž je v uvedeném smyslu odpovědný. Trasa navrhované komunikace v případě obou aktivních variant kopíruje úroveň terénu bez výrazných změn sklonu nivelety komunikace oproti sklonovým poměrům stávajícího území. Proto se nepředpokládá ovlivnění úrovně hladiny podzemní vody například výrazným terénním zářezem ani jednou z aktivních variant.

Vliv na podzemní vodu se bude v obou posuzovaných variantách propagovat především prostřednictvím zasakování srážkové vody s obsahem odplavovaných nebo rozpuštěných příměsí v otevřených příkopech podél komunikace. S ohledem na předpokládanou standardní kontaminaci odpovídající významu a intenzitě dopravy na nové komunikaci lze předpokládat nevýznamné ovlivnění jakosti podzemní vody běžným provozem na této komunikaci.

Ve vlastním území situování záměru se nenachází žádné evidované zdroje podzemní vody pro pitné účely ani jejich ochranná pásma, které by mohly být ovlivněny stavebním záměrem komunikace a souvisejících objektů. V širším území jsou podzemní vody odebírány pro soukromé účely (severní okraj zástavby Klánovice) nebo vodní zdroj Jirenská jímací oblast (viz kap. C.2.2). Vliv na zásobování vodou se v důsledku ovlivnění stávajícího režimu podzemní vody posuzovaným záměrem nepředpokládá.

Vliv záměru v obou aktivních variantách je hodnocen jako trvalý bez předpokládaného významného negativního ovlivnění podzemní vody.

K oznámení záměru nemáme zásadních připomínek a projednávání záměru v dalších stupních procesu EIA nepožadujeme.

Toto vyjádření je vydáváno dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Vyjádření veřejnosti, které zaslali R. F. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087959/2019/KUSK, E. H. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087960/2019/KUSK

PŘIPOMÍNKY

Připomínka č. 1: omezení již tak nedostačujícího prostoru pro volně žijící zvířata.

Připomínka č. 2: další zábor orné půdy.

Připomínka č. 3: znečištění ovzduší.

Připomínka č. 4: nárůst hluku.

ZÁVĚRY

Na základě uvedených připomínek vyplývají následující závěry:

Záměr má významný negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví a celkové snížení kvality života lidí v okolí.

Nesmyslné rozšiřování silniční sítě při výhledu používání sdílených automobilů v blízké budoucnosti, což znamená rapidní snížení počtu vozů na silnici.

NÁVRH

Podatel **navrhuje** Krajskému úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, aby v závěru zjišťovacího řízení vyslovil,

Nesouhlasné stanovisko s vybudováním Klánovické spojky z důvodu vyplývajícího vysoce negativního vlivu na životní prostředí a života lidí v okolí plánované výstavby Klánovické spojky.

Vyjádření veřejnosti, které zaslala V. P. dne 26. 6. 2019 č. j.: 087978/2019/KUSK

II.

PŘIPOMÍNKY

Vyjadřuji svůj nesouhlas s plánovaným záměrem výstavby „Klánovické spojky“ a to ani v jedné navrhované variantě (Varianta 1 Šestajovická, Varianta 2 Klánovická), která je plánovaná v bezprostřední blízkosti mého bydliště viz výše. Dopravní stavba, která má být přivaděčem na dálnici D11 přivede a navýší dopravní zátěž ve stávající obytné zóně Klánovic a Šestajovic v křížení ulic Revoluční, Slavětínská, Holekova, potažmo v zástavbě v západní části Klánovic/Šestajovice (okolí ulic Úprková). S tím souvisí navýšení hlukové a emisní zátěže v oblasti.

Plánované protihlukové stěny, které v jedné z uvedených variant mají být vystavěny místo našeho oplocení, znehodnotí bydlení nejen esteticky (zabrání výhledu do krajiny), v letních měsících zvýší teplotu mezi domem a stěnou, tudíž pohyb dětí na pozemku bude nemyslitelný; zabrání bezpečnému výjezdu zaparkovaných aut přímo na komunikaci, potažmo pohybu osob a dětí v bezprostřední blízkosti komunikace za protihlukovou stěnou. Doposud mi nebylo nikde nabídnuto bezpečné a smysluplné protipožární řešení a přístup jednotek IZS k viladomům za protihlukovou stěnou. Domnívám se, že protihlukovou stěnou bude přístup zásahových jednotek ztížen, či úplně znemožněn.

Zástavbou volného území na stávající zemědělské půdě znemožní průchodnost krajinou, bude mít negativní vliv na faunu a floru, která z toho území vymizí úplně. Negativní dopady a kontaminace půdy a spodních vod po celé délce plánované komunikace a bezprostředním okolí není v žádném doposud vypracovaném dokumentu uvedena.

III.

ZÁVĚRY

Na základě výše uvedených připomínek vyplývají následující závěry:

Plánovaná výstavba „Klánovické spojky“ nepřinese pro stávající území žádné výhody. Její výstavba pouze umožní další budoucí přeměnu orné půdy na stavební pozemky (na co již mnozí spekulanti a developři čekají) a v blízké době dojde k masivní zástavbě celého území, což přinese jen a jen další dopravu, zmiňovanou zátěž a zvýší nároky na infrastrukturu dotčených obcí a městských částí.

IV.

NÁVRH

Podatel **navrhuje** Krajskému úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, aby v závěru zjišťovacího řízení vyslovil a přehodnotil záměr a smysl výstavby „Klánovické spojky“, její dopady na krajinu a život v dotčených oblastech.

Rozšířené vyjádření spolku Šestajovice pro Život, z. s. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087985/2019/KUSK, z něho vycházející vyjádření Společenství pro dům Trojmezí 1208, Šestajovice ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087987/2019/KUSK, Parado Estates s.r.o. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 088102/2019/KUSK, Klidné Počernice, z. s. ze dne 27. 6. 2019 č. j.: 088536/2019/KUSK a vyjádření veřejnosti od F. Ch. ze dne 25. 6. 2019 č. j.: 086330/2019/KUSK, J. R. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087961/2019/KUSK, J. L. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087962/2019/KUSK, J. L. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087965/2019/KUSK, M. F. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087986/2019/KUSK

II.

PŘIPOMÍNKY

Přípomínka č. 1: řádné posouzení pozitivního přínosu záměru Klánovická spojka

Oznámení na jedné straně v kap. B.I.4. na str. 3 obecně uvažuje o tom, že „*MUK Beranka na 4. kilometru dálnice D11 ... by měla spolu s navazujícími komunikacemi významně odlehčit místním komunikacím zejména v Horních Počernicích a v Šestajovicích a svést tranzitní dopravu na blízkou dálnici*“, a že „*[n]avazujícími komunikacemi (přivaděči) jsou tzv. Hornopočernická spojka a Klánovická spojka, Jejich řešení je obsahem tohoto posouzení*“. **Toto „odlehčení“ však v oznámení (i) není přesněji popsáno, natož posouzeno, a navíc (ii) není vůbec specifikováno (rozlišeno), jakou měrou k němu přispěje Hornopočernická spojka a jakou měrou Klánovická spojka.** Na druhé straně pak oznámení v řadě kapitol uvádí a dokládá, že záměr, respektive jeho posuzované varianty 1 a 2, budou mít konkrétní negativní vlivy spočívající ve zhoršení životního prostředí a veřejného zdraví na řadě jiných míst v obci Šestajovice a v MČ Praha-Klánovice, přičemž tyto negativní vlivy budou muset být kompenzovány výstavbou preventivních opatření, zejména protihlukových clon.

- nová dopravní zátěž 6300 až 8700 vozidel denně na nové komunikaci Klánovická spojka na území MČ Praha-Horní Počernice, MČ Praha-Klánovice a obce Šestajovice: „*Dopravní intenzity v roce 2022 na Klánovické spojce Jsou uvažovány v extravilánovém úseku 8700 voz/24 hod a podíl nákladní dopravy bude 8,6% a v intravilánovém úseku 6300 voz/24 hod s podílem nákladní dopravy 2,2%'*“ (viz oznámení: kap. B. II. 6. str. 16);
- navýšení dopravy na komunikaci Slavětínská v Klánovicích (o 25 %) a zčásti i na komunikaci Revoluční v Šestajovicích (o 5,7 %): „*Navýšení dopravy na komunikaci Slavětínská v Klánovicích oproti variantě nulové v roce 2022 je o 2200 voz/24 hod, tj. o 25 % a u nákladní dopravy to bude o 20 voz/24 hod, tj. o 5 %. Na komunikaci Revoluční v Šestajovicích oproti variantě nulové v roce 2022 je nárůst intenzity dopravy p 500 voz/24 hod, tj. o 5.7 % a u nákladní dopravy se očekává pokles o 50 voz/24. tj. o snížení podílu nákladní dopravy o 12,9 %.*“ (viz oznámení: kap. B. II. 6. str. 17; dále viz Příloha H. 1. „*Dopravně inženýrské podklady*“, kap. 4.2. „*Rozdílový kartogram*“, obr. 2, str. 9);

- nárůst emisí znečišťujících látek z dopravy u varianty 1 i varianty 2 zejména v ulicích Slavětínská a Revoluční (v úseku Zámecká - Klánovická spojka) a dále v ulicích Poděbradská (v úseku Hornopočernická spojka - Čsl. armády) a Čsl. armády (v úseku Poděbradská-směr sever) -viz oznámení: tabulky 8.111.2. a B.III.3. na str. 18-19;
- nárůst hluku a překročení hlukových limitů v okolí nové komunikace Klánovická spojka v obou variantách na západním okraji Šestajovic, zejména v ulici Trojmezí, Úprková, Slavětínská a Revoluční. Tento nárůst hluku bude muset být kompenzován výstavbou nákladných protihlukových clon (viz oznámení: kap. B.III.4. str. 24; dále viz Příloha I-L2. „Akustická studie“: Tab. 12, výpočtové body 21-25);
- nárůst hluku a překročení hlukových limitů na Slavětínské komunikaci v MČ Praha - Klánovice: „... v úseku komunikace Slavětínská mezi ulicemi Smidarská a Riegrova dochází u stavby čp. 962 k navýšení hlučnosti o 2,1 dB v nulové variantě v denní době a po realizaci Klánovické spojky ve variantě Šestajovické až o 2,5 dB oproti akustické situaci v roce 2000. V tomto úseku tedy není možné v denní době přiznat korekci pro SHZ“ (kap. B.III.4. str. 25 oznámení);
- nárůst hluku na těchto místech v obci Šestajovice a MČ Praha - Klánovice: Šestajovice, Úprková VB1 až VB4.; Šestajovice - Úprková 1378 VB6 a Klánovice V Jezevčinách VB37; Klánovice, Smidarská, Podlíbská VB14 a VB20; Klánovice - Slavětínská, Riegrova VB21 a VB23 (kap. D.I.1.2. str. 75-77 oznámení)

Z oznámení vyplývá, že srovnáním variant VI a V2 záměru na jedné straně a nulové varianty na straně druhé **vychází nulová varianta V0 výhodnější než varianty V1 a V2.** (str. 132-133 Oznámení: Tab. E.3.1. Porovnání posuzovaných variant a předpokládaných vlivů záměru). Dokumentace uvádí, v Rekapitulaci, že „Vlivy na životní prostředí ~ celkem“ jsou: **varianta 0 - 84 bodů; varianta 1 - 80,5 bodů; varianta 2 - 78 bodů.**

Tímto varianty 1 a 2 nelze vyhodnotit jako nejvýhodnější. Důrazně žádáme, aby vliv Klánovické spojky na životní prostředí a zdraví obyvatel byl hodnocen z hlediska jeho jednoznačného přínosu a kritériem nebyla pouze akceptovatelnost vlivů a nevýznamnost změn.

Přípomínka č. 2: chybí posouzení skutečně relevantních variant záměru

V oznámení chybí posouzení skutečně relevantních variant záměru (srov. § 7 odst. 8 věta druhá zákona o posuzování vlivů na životní prostředí). Ve své podstatě, tj. z materiálního hlediska, je invariantní, protože rozdíly mezi variantou 1 (Šestajovickou variantou) a variantou 2 (Pražskou variantou) jsou naprosto minimální a ve své podstatě jen formální. To ostatně potvrzuje i Krajský úřad Středočeského kraje ve své informaci ze dne 22. 5. 2019 č. j. 065430/2019/KUSK: „Z hlediska srovnání vlivů na životní prostředí uvažovaných variant lze, s ohledem na obdobné technické řešení a minimální trasové obměny, považovat rozdíly na minimální.“ Navíc: z hlediska věcné logiky ochrany veřejného zdraví obyvatel v dotčené přilehlé zástavbě nedávají varianty 1 a 2 smysl. Díky tomu je smysluplnost oznámení z věcného hlediska poměrně omezená. **Skutečně relevantní varianty ve vztahu k posuzovaným variantám 1 a 2 jsou tyto:**

Alternativní varianta 3, která by posoudila

- a) vlivy z dopravy po vybudování připravovaných klíčových dopravních staveb, a sice (i) přeložky silnice I/12 jižně kolem Úval, Újezda nad Lesy a Běchovic, (ii) přeložky silnice II/101 (Říčany - Brandýs nad Labem) a (iii) stavby Pražského okruhu D0 - 511, úsek Modletice - Běchovice. Tyto související dopravní stavby mají zmírnit nárůst dopravy nejen

na Klánovické spojce, ale i na komunikacích Slavětínská a Revoluční. Zejména přeložka silnice I/12 by měla v budoucnu přesměřovat část tranzitní dopravy ze sídliště Rohožník v Újezdě nad Lesy (MČ Praha 21) a z obcí na východ od Prahy přes jižní okraj Úval a Újezda nad Lesy a pak dále do Běchovic a na Černý Most, čímž by odklonila tuto tranzitní dopravu právě od Klánovic a Šestajovic, resp. od Klánovické spojky. Naopak: pokud by výstavba Klánovické spojky předcházela výstavbě těchto dvou významných souvisejících dopravních staveb, což ostatně oznámení předpokládá v kap. B.I.7. na str. 11 (dokončení stavby v roce 2023), do značné míry by po dlouhou dobu nahrazovala chybějící silniční přeložky a Pražský okruh. Právě uvedené závěry potvrzuje Studie akce „Klánovická spojka“, zpracovaná v lednu 2018 firmou APÍS, s.r.o. (Ateliér projektování inženýrských staveb, s.r.o.). Průvodní zpráva k této studii na str. 11 a 13 uvažovala jednak „krátkodobý horizont“ (tj. stavbu Klánovické a Hornopočernické spojky bez dostavby Městského a Pražského okruhu, bez případných radiál a bez přeložek silnic I/12 a II/101) a jednak „dlouhodobý horizont“ (tj. stavbu Klánovické a Hornopočernické spojky s dostavbou Městského a Pražského okruhu, případných radiál a přeložek silnic I/12 a II/101). A na str. 13 dospěla k tomuto klíčovému závěru: „*Absolutní hodnoty na Klánovické spojce ve výhledu byly vyčísleny na cca 7-9 tisíc vozidel obousměrné v krátkodobém, nejvíce nepříznivém horizontu, v dlouhodobém výhledu pak 5-7 tisíc vozidel obousměrně, dle povolené rychlosti a dalších opatření. Intenzity na průjezdu stávajících komunikací (Staroklánovická, Slavětínská, Revoluční) jsou v upraveném krátkodobém horizontu vyšší, v dlouhodobém výhledu pak nižší než současné intenzity automobilové dopravy.*“ Je v rozporu se účelem posuzování vlivů na životní prostředí ve smyslu § 1 odst. 3 cit. zákona, že **oznámení tato zásadní zjištění opomnělo a alternativní variantu 3 neposoudilo.**

- b) zároveň záměr Klánovické spojky **vůbec neposuzuje** v dokumentaci H. 1 Dopravně inženýrská studie možnost využití **veřejné hromadné dopravy** a tedy napojení celého území na Pražskou integrovanou dopravu. Celý záměr je v tomto ohledu **v rozporu s prioritou územního plánování hl. m. Prahy**, cit. str. 1 ZÚR Praha „6) Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.“

Podle názoru podatele je třeba v dokumentaci tuto alternativu doplnit, rozpracovat a posoudit, neboť jde o variantu, jejichž provedení je „účelné a z technických hledisek možné“ ve smyslu § 7 odst. 8 věta druhá zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Přípomínka č. 3: chybí posouzení kumulativních vlivů se záměry VRT, dálnice D11 a všech plánovaných i podmíněných staveb

Oznámení v kap. B.I.4. na str. 3 vychází z tohoto chybného předpokladu: „*Kumulace s jinými významnými stavebními záměry nebo i záměry jiného charakteru v řešeném zájmovém území se nepředpokládá.*“ Zájmové území je přitom v oznámení vymezeno ve výkresu č. B.I.1. na str. 4. **Podle názoru podatele z hlediska bodu 1.2. Přílohy č. 2 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí může být projednáváný záměr v kumulaci s jinými záměry, a to (i) jednak s uvažovaným záměrem na výstavbu vysokorychlostní trati (dále též jen „VRT“) podle oddílu 5.2.6.1. Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dále též jen „ZÚR hl. m. Prahy“), který vymezuje koridor územní rezervy VRT Praha - Brno - hranice ČR (Wien Bratislava), a (ii) jednak s již realizovanými záměrem dálnice D11.** Koridor pro budoucí vysokorychlostní trať i dálnice D11 se nacházejí ve vzdálenosti přibližně 700 m od obytné zástavby MČ Praha-Klánovice, resp. 850 m od obytné zástavby obce Šestajovice. Přitom oznámení v kap. C. 3. na str. 64 zahrnuje

hlukovou zátěž z dálnice D11 mezi „[n]ejzávažnější environmentální charakteristiky zájmového území“ (viz Tab. C.3.1.) a uvádí, že „[d]álnice D1] je významným zdrojem hluku zejména v noční době“; v tomto směru není podstatné, že hluk emitovaný provozem dálnice D11 sám o sobě „nepřekračuje v denní i noční době za standardních podmínek hygienické limity“ (str. 64 oznámení). Oznámení díky tomu zcela pominulo posouzení kumulativních vlivů hluku a emisí znečišťujících látek ze tří významných záměrů v zájmovém území - Klánovická spojka, dálnice D11 a VRT - na nedalekou obytnou zástavbu MČ Praha-Klánovice a obce Šestajovice. Oznámení je v tomto směru v rozporu s body B. 4., D.1. a D2. Přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Požadujeme vyhodnocení kumulativních vlivů s těmi stavbami, pro které to bude relevantní, a to také v dílčích studiích (rozptylové, hlukové, hodnocení zdravotních rizik, příp. dalších).

Přípomínka č. 4: chybí posouzení kumulativních vlivů se záměrem na rozsáhlou výstavbu na území MČ Praha-Klánovice, obce Šestajovice a MČ Praha-Horní Počernice

Oznámení v kap. B. 1.4 i na str. 3 uvádí; „Toto území se vyznačuje dlouhodobou stavební činností, a to jednak výstavbou nových obytných čtvrtí skládajících se z rodinných a bytových domů a jednak průmyslových areálů, které vznikají zejména podél dálnice D11 a D10 a na ně navazujících komunikací. Zvyšování počtu obyvatel a pohybu zboží s sebou zákonitě přináší zvýšené nároky na podobu a kapacitu komunikací. Stávající páteřní komunikační síť v současné době je již nevyhovující a je třeba ji doplnit.“ a B.I.5. na str. 5 uvádí; „Na kat. Horních Počernic a Šestajovic je dle územních plánů počítáno s významnou výstavbou, která bez dokončené MUK Beranka a Klánovické spojky nebude realizovatelná nebo způsobí další nárůst dopravy v Klánovicích. Šestajovicích a v konečném důsledku i Horních Počernicích.“ Podobně uvádí i Technicko-ekonomická studie „Klánovická spojka“, zpracovaná v lednu 2018 firmou APIS, s.r.o. (Ateliér projektování inženýrských staveb, s.r.o.), konkrétně Průvodní zpráva k této studii na str. 32: „V okolí Klánovické spojky je dle územních plánů i existujících konkrétních projektů plánována rozsáhlá investiční i individuální výstavba, která bez Klánovické spojky - jako sběrné komunikace - není v plném rozsahu možná.“ **Podle názoru podatele je z těchto zjištění zřejmé, že tato „rozsáhlá investiční i individuální výstavba“, která „bez Klánovické spojky... není v plném rozsahu možná“, bude mít logicky kumulativní, popřípadě i synergické vlivy se záměrem na výstavbu Klánovické spojky, a to zejména v důsledku dalšího nárůstu automobilové dopravy.** Oznámení však tyto kumulativní, popřípadě synergické vlivy vůbec neuvažuje, a tudíž ani neposuzuje - ačkoli jde nepochybně o „kumulaci jeho vlivu s vlivy jiných známých záměrů (... uvažovaných)“ ve smyslu bodu 1.2. Přílohy č. 2 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení je v tomto směru v rozporu i s body B.4., D.1. a D2. Přílohy č. 3 k cit. zákonu. Je zde tak zjevný „nesoulad“ zatímco dopravní studie tvrdí, že bude probíhat stagnace, hluková studie a vlastní záměr hovoří o nárůstu pohybu dopravy. To bude nutné doplnit a posoudit v dokumentaci.

Přípomínka č. 5: oznámení ignoruje ZÚR hl. m. Prahy a střet záměru s koridorem územní rezervy pro VRT

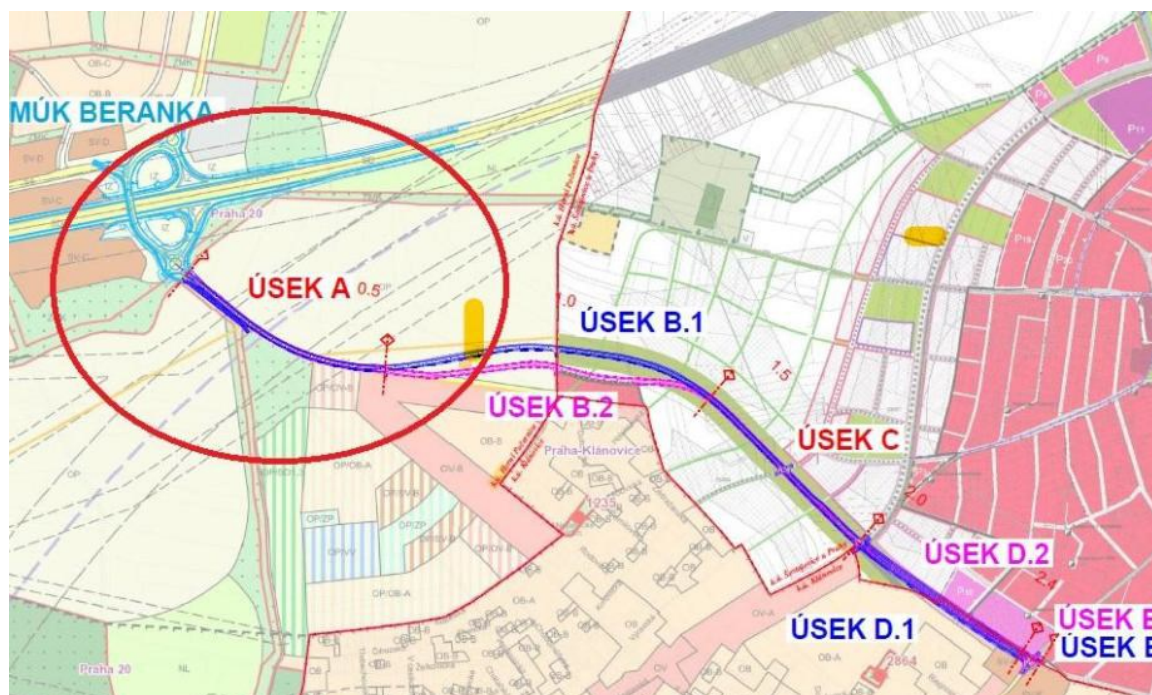
Oznámení v oddílu B.I.5. vůbec nezmiňuje ZÚR hl. m. Prahy, zejména kondor územní rezervy pro vysokorychlostní trať podle oddílu 5.2.6.1. a grafické části ZÚR hl. m. Prahy (viz Obrázek č. 1 a 2 níže). V oznámení ve výkresu B.I.1. „Zájmové území“ na str. 4 není kondor územní rezervy pro vysokorychlostní trať dokonce vůbec zakreslen. Oznámení je v tomto podstatném ohledu neúplné. **Přítom: záměr na výstavbu Klánovické spojky přímo protíná vymezený koridor územní rezervy pro vysokorychlostní trať, ale oznámení tento střet mezi Klánovickou spojkou a uvedeným**

koridorem vůbec (!) neřeší. Není tedy vůbec jasné, zda, jakým způsobem a za jakých podmínek má být řešeno křížení komunikace s tratí, tedy zda a co má být nadzemní, nebo podzemní. Ignorování této klíčové otázky je zdůrazněno v oddílu B.I.6. na str. 10, kde se výslovně uvádí, že „[o]bjekty tunelů a mostů nejsou v trase navrženy“. Podle názoru podatele je tak záměr ve zjevném rozporu s oddílem 5.2.6.1. ZÚR hl. m. Prahy a jím stanovenou podmínkou: „stabilizace výhledového územního rozsahu vysokorychlostní trati“. Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona: „V územní rezervě jsou zakázány změny v území které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit.“ Přitom koridor územní rezervy podle ZÚR hl. m. Prahy je nadřazený vůči územním plánům i vůči záměru na výstavbu Klánovické spojky (§ 36 odst. 5 a § 54 odst. 5 stavebního zákona). Řešení tohoto střetu bude každopádně nutné doplnit a rozpracovat v dokumentaci. **Lze se však domnívat, že záměr je díky střetu s koridorem pro uvedenou územní rezervu zcela nerealizovatelný.**

Obrázek č. 1 - výřez z grafické části ZÚR hl. m. Prahy, vymezující koridor územní rezervy pro VRT:



Obrázek č. 2 - křížení záměru Klánovické spojky se záměrem VRT (Zdroj: Přehledná situace se zákresem variant na podkladu územních plánů - TES, 2018)



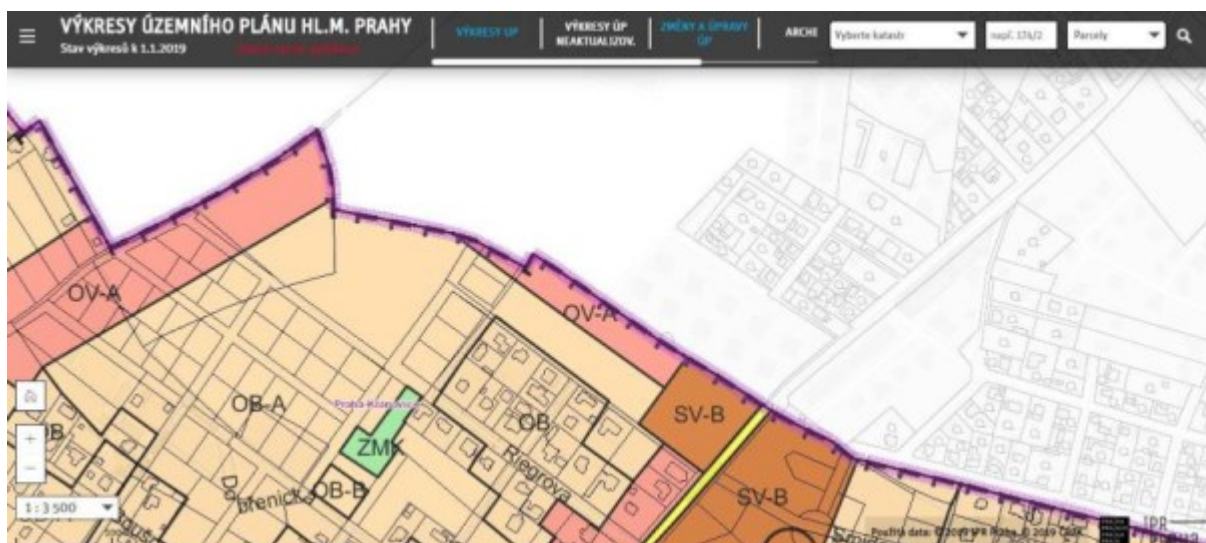
Přípomínka č. 6: rozpor záměru s platným územním plánem obce Šestajovice

- a) **Záměr v trase úseků B2, D2 a E2 je v rozporu s platným Územním plánem obce Šestajovice.** Navíc: platný Územní plán obce Šestajovice vůbec (tzn. ani zčásti) nepřipouští úseky D2 a E2 na území obce Šestajovice. Oznámení v kap. B.I.5. na str. 5 je v tomto ohledu jednak neúplné a jednak chybné: „... úsek D2 svým přiblížením k zástavbě (obce Šestajovice - pozn. podatele) *nerespektuje požadavek zeleně podél této komunikace dle ÚPD*“, viz cit. strana 41 ÚP obce Šestajovice *"Podmínky prostorového uspořádání komunikačního propojení dálnice D11 se silnicí III/33310 podél nově budované komunikace oboustranný pás doprovodné zeleně s minimální šířkou 30 m.* Nejde (jen) o požadavek zeleně, ale vůbec o umístění tělesa komunikace.
- b) Dopravně inženýrské podklady (příloha č. H. 1 dokumentace) nepočítají s podmínkou vybudování Klánovické spojky za předpokladu předchozího zprovoznění přeložky n/101, což patří mezi *„Podmínky využití území Komunikačního propojení dálnice D11 se silnicí III/33310“* dle platného ÚP obce Šestajovice.

Přípomínka č. 7: rozpor záměru s platným územním plánem hl. m. Prahy

Oznámení v kap. B.I.5. na str. 5 vychází z tohoto chybného předpokladu: *„Polyfunkční území typu OV-A, SV-B (podle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy - pozn. podatele)... umístění této komunikace umožňují.“* **Podle názoru podatele je záměr v rozporu s regulativy stanovenými pro plochy OV i SV, které jsou vymezeny v platném Územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy na severním okraji MČ Praha-Klánovice (viz Obrázek č. 3 níže)**

Obrázek č. 3 - výřez z grafické části platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, vymežující plochy OV-A a SV-B na severním okraji MČ Praha-Klánovice:



Plocha OV je „všeobecně obytná“. Plocha SV je „všeobecně smíšená“. Regulativy stanovené pro plochy OV a SV v rámci „přípustného využití“ shodně dovolují umístění „vozidlových komunikací“ jen „v nezbytně nutném rozsahu“, tzn. jen v rozsahu, který je nezbytně nutný pro naplnění funkce dané plochy na území MČ Praha-Klánovice. V případě záměru na výstavbu Klánovické spojky však jde o tranzitní komunikaci nadkrajského významu, jejíž účel zdaleka překračuje naplnění funkcí daných plochy OV-A a SV-B na území MČ Praha-Klánovice, protože jejím účelem je „významně odlehčit místním komunikacím zejména v Horních Počernicích a v Šestajovicích a svést tranzitní dopravu na blízkou dálnici“ (str. 3 oznámení), respektive to, že „[n]a kat. území Horních Počernic a Šestajovic Je dle územních plánů počítáno s významnou výstavbou, která bez dokončené MÚK Beranka a Klánovické spojky nebude realizovatelná nebo způsobí další nárůst dopravy v Klánovicích, Šestajovicích a v konečném důsledku i Horních Počernicích“ (str. 5 oznámení). Regulativy stanovené pro plochu OV v rámci „podmíněně přípustného využití“ pak dovolují umístění „vozidlových komunikací“ jen za podmínky, že „nedojde ke snížení kvality prostředí a pohody bydlení“. Regulativy stanovené pro plochu SV v rámci „podmíněně přípustného využití“ pak dovolují umístění „vozidlových komunikací“ jen za podmínky, že „nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků“. Ani jedna z těchto podmínek v případě záměru Klánovické spojky coby tranzitní komunikace nadkrajského významu přirozeně není splněna. Všechny výše uvedené nedostatky bude nutné doplnit, dopracovat a zohlednit v dokumentaci.

Přípomínka č. 8: oznámení vychází z nechváleného znění územního plánu hl. m. Prahy

Oznámení je v rozporu splatnou zákonnou úpravou, pokud v kap. B.I.5. na str. 5 hypoteticky operuje se zněním Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy podle změny č. Z2871/00, ohledně které zatím bylo schváleno pouze zadání. To bude nutné v dokumentaci napravit.

Přípomínka č. 9: nárůst emisí znečišťujících látek v celém dotčeném území

Z údajů v kap. B.III.1. na str. 18-19 v tabulkách B.III.1, B.III.2 a B.III.3. plyne, že u emisí znečišťujících látek dojde v roce 2022 ve stavu s oběma záměry (Šestajovická varianta (VI) a Pražská varianta (V2) oproti stavu bez záměrů k celkovému nárůstu emisí. Výjimkou je pouze benzo(a)pyren, jehož emisní pokles není vysvětlen (viz bod IIIId). Požadujeme jednoznačně doložit pozitivní přínos Klánovické spojky na kvalitu ovzduší v dotčených katastrálních územích.

Přípomínka č. 10: problémové řešení protihlukových opatření

a) **Nejasné zachování rozhledů** při použití protihlukových clon (PHC), a to na křižovatce s ulicí Trojmezí a v místě napojení nové komunikace na stávající komunikační síť komunikaci Slavětínská/Revoluční. Požadujeme o detailnější technické řešení protihlukových opatření.

b) **Chybí technické rozpracování protihlukových clon (PHC)**. Výpočty v dokumentu H.1. Dopravně inženýrské podklady neuvádějí, zda výpočet se záměrem Klánovické spojky je s protihlukovými opatřeními nebo bez nich. Dále Dokument počítá s přerušovanými vjezdy k jednotlivým domům v ulici Trojmezí. Není však z výpočtů zcela jasné, zda přerušování PHC nesnižuje jejich účinnost. Požadujeme o vypracování a přesné rozpracování hlukových map s PHC a bez PHC.

Přípomínka č. 11: nevypovídající srovnání a neurčité údaje o koncentracích částic PM10

Oznámení v kap. D.I.1.1. v části b) „*Hodnocení expozice a charakterizace rizika pro suspendované částice PM10 a PM2,5*“ na str. 69 srovnává v rámci „*Výsledků modelových výpočtů příspěvků suspendovaných částic PM10 a PM2,5*“ tyto „*emisní příspěvky k průměrným denním koncentracím PM10*“:

a) jednak „*výchozí stav bez vlivu provozu rok 2022 - do 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ podél dálnice D11, do 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ve větší vzdálenosti od dálnice D11, do 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ napojení Klánovické spojky na D11*“ a

b) jednak „*stav s provozem záměru rok 2022 - obytná zástavba - do 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ "okrajová část Klánovic a H. Počernic, do 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ "okrajová část Šestajovic...*“.

Uvedené srovnání nemá informační a vypovídající hodnotu ze dvou důvodů: Za prvé, **oznámení srovnává výchozí stav bez vlivu provozu záměru na jedné straně a budoucí stav s provozem záměru na druhé straně pro odlišná místa:** stav bez provozu záměru u dálnice D11, zatímco stav s provozem záměru u okrajových částí Klánovic, Horních Počernic a Šestajovic. Díky tomu nelze porovnat, jaký bude v důsledku záměru nárůst koncentrací částic PM10 na stejných zkoumaných místech. Za druhé, oznámení uvádí údaje o koncentracích pro „*okrajovou část*“ Klánovic, Horních Počernic a Šestajovic, což je zcela neurčité. To bude nutné v Dokumentaci doplnit a upřesnit.

Přípomínka č. 12: chybí jisté výchozí podklady a přesnější odhady o navýšení expozice hluku v nejvíce dotčených lokalitách

Oznámení v kap. D.I.1.2. „*Zdravotní rizika hluku v mimopracovním prostředí*“ v oddílu „*Hodnocení expozice a charakterizace rizika*“ na str. 78 uvádí: „*Pro obyvatele některých hodnocených lokalit dojde realizací záměru (v obou variantách) k navýšení expozice hluku, ale toto navýšení nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem nebo rušených hlukem z dopravy ve spánku (zvýšení o 1 až 2 % obyvatel nejbližších obytných staveb). Vzhledem, k nejistotám výchozích podkladů a použitých vztahů expozice a účinku nejde o exaktní výpočet, ale spíše jen o orientační odhad a s ohledem i na všechny uvedené nejistoty je možné konstatovat, že riziko nepříznivých účinků hluku bude i v těchto lokalitách zanedbatelné*“ (podtrhl podatel). **Podle názoru podatele oznámení nemůže v odhadu expozice hluku, který je klíčovým prvkem pro posouzení vlivů na veřejné zdraví, pracovat s „nejistými výchozími podklady“ a jen s „orientačním odhadem“.** A to zvláště pokud na str. 76-77 rozebírá zvýšení procenta/počtu obyvatel rušených ve spánku hlukem z dopravy v těchto lokalitách: Šestajovice, Úprková a Klánovice, V Jezevčinách; Klánovice, Smidarská, Podlíbská; Klánovice, Slavětínská, Riegrova. Uvedené nejistoty a orientační odhady bude nutné v dokumentaci doložit a konkretizovat jistějšími výchozími podklady a přesnějšími odhady.

Přípomínka č. 13: zlehčování významu současné struktury krajiny a rázu krajiny pro území a vlivu stavby na podzemní vody

Oznámení v části C.1.1 na str. 29 „*Shrnutí - Na základě celkové hodnocení krajinného rázu zasaženého záměrem lze konstatovat, že dotčený krajinný prostor náleží k V. stupni ochrany krajinného rázu, což znamená, že jde o území, kde krajinný ráz není dochován, nebo je nutno jej z jiných celospolečenských hledisek změnit. **Ochrana je zde zbytečná** a znamená to v praxi zcela nezávislou tvorbu krajiny nové.*“ Toto tvrzení zlehčuje význam krajiny pro okolí. V území narůstá podíl nestabilních ploch, což má za následek například omezení retenční schopnosti krajiny nebo narušení přirozené protierozní a protipovodňové ochrany. Záměr nezohledňuje ochranu

nezastavěného území, neminimalizuje zábory zemědělské půdy a nevytváří předpoklady pro ochranu, zachování a zvyšování ekologických funkcí krajiny.

To vše bude v rozporu se ZÚR Praha, a to s prioritami kapitoly 1. Priority územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území, cit. " 4) *Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území*; 5) *Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přílehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy*. Navíc v návrhu MPP hl. m. Prahy je pro toto území vymezena tato charakteristika: cit. „*chránit a posilovat citový charakter nezastavitelné, stabilizované a produkční lokality Horní Počernice - Klánovice se strukturou zemědělské krajiny v rovině*“. Zásahem do takto vymezené krajiny dojde k její fragmentaci, změně krajinného rázu a k dalšímu záboru zemědělského půdního fondu. V území se nacházejí remízky a menší pozemky, které mimo jiné slouží pro zadržování vody. Zároveň je polní cesta mezi ulicemi Všešterská (MČ Praha Klánovice) a Běchovická (obec Šestajovice) je v současnosti využívána jako veřejný prostor pro rekreační klidovou zónu obyvatel.

Zcela chybí posouzení záměru na podzemní vody v dotčeném území.

III.

ZÁVĚRY

Na základě výše uvedených připomínek vyplývají následující závěry:

1. V oznámení jsou obsaženy nepřesné a neúplné údaje, předpoklady i odhady v natolik rozsáhlé míře, že **oznámení jako celek nelze považovat za dokumentaci o posuzování vlivů záměru na životní prostředí** v rozsahu zpracování stanoveném v Příloze č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí.
2. **Oznámení tudíž neodpovídá požadavkům podle § 6 odst. 5 věta první cit. zákona.**
3. **Záměr má významný negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví.**

IV.

NÁVRH

Podatel **navrhuje** Krajskému úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, aby v závěru zjišťovacího řízení vyslovil,

1. že **záměr „Klánovická spojka“ má významný negativní vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (§ 7 odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí)**;
2. že **oznamovatel musí zpracovat dokumentaci podle přílohy č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí**;
3. že **se oznamovatel navrhuje, aby v dokumentaci zpracoval též variantu řešení záměru podle připomínky č. 2 výše, tj. alternativní variantu 3a**, která by posoudila vlivy z dopravy po vybudování (i) přeložky silnice I/12, (ii) přeložky silnice II/101 a (iii) stavby Pražského okruhu D0 - 511, úsek Modletice -Běchovice; a **3b**, která by posoudila možnost využití **veřejné hromadné dopravy**.
4. že **oznamovatel musí ve zpracované dokumentaci upřesnit zejména následující oblasti**:
 - a) posoudit kumulativní vlivy záměru se záměry VRT, dálnice D11 a všech plánovaných i podmíněných staveb a také jejich dílčí studie (rozptylové, hlukové, hodnocení zdravotních rizik, příp. dalších) (podle připomínky č. 3 výše);

- b) posoudit kumulativní (popřípadě i synergické) vlivy se záměrem na rozsáhlou investiční a individuální výstavbu na území MČ Praha-Klánovice, obce Šestajovice a MC Praha-Horní Počernice (podle připomínky č. 4 výše);
- c) výslovně zohlednit platné Zásady územního rozvoje Středočeského kraje a posoudit střet záměru s koridorem územní rezervy pro vysokorychlostní trať (podle připomínky č. 5 výše);
- d) objektivně posoudit otázky rozporu záměru (i) splatným Územním plánem obce Šestajovice a (ii) s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy (podle připomínek č. 6, 7 a 8 výše);
- e) posoudit pozitivní přínos Klánovické spojky na kvalitu ovzduší v dotčených katastrálních územích (podle připomínky č. 9 výše)
- f) u varianty 2 (Pražské varianty), jakož i u varianty 3a,b, doplnit technické řešení, které by zahrnovalo výstavbu protihlukových clon po pravé (tj. jižní) straně Klánovické spojky v úsecích D1 a E1 v km cca 2,3 - 2,466 (podle připomínky č. 10);
- g) doplnit údaje (odhady) o imisních příspěvcích k průměrným denním koncentracím částí PM10 tak, aby šlo o údaje (odhady) na stejných zkoumaných místech v exponovaných částech Klánovic a Šestajovic a dále tato místa přesně specifikovat - tzn. napravit nepřesnosti v oznámení v kap. D.I.1.1. v části b) na str. 69 (podle připomínky č. 11 výše);
- h) doplnit jistější výchozí podklady a zpřesnit odhady o navýšení expozic hluku v nejvíce dotčených lokalitách: (i) Šestajovice, Úprková, Klánovice, V Jezevčinách; (ii) Klánovice, Smidarská, Podlidská; (iii) Klánovice, Slavětínská, Riegrova - tj. napravit nedostatky podkladů a odhadů v oznámení v kap. D.I.1.2. na str. 78 (podle připomínky č. 12 výše)
- i) posoudit vlivy záměru na krajinný ráz a na hydrologické poměry s ohledem k záměru pro dané území (podle připomínky č. 13 výše)
- j) posoudit pozitivní přínos Klánovické spojky
- k) doplnit konkrétní údaje o emisích znečišťujících látek z dopravy těž pro ulici Trojmezí ve všech posuzovaných variantách – tzn. napravit neúplné údaje v oznámení v kap. B.III.1 na str. 18-19 v tabulkách B.III.1, B.III.2 a B.III.3
- l) doplnit údaje o technickém řešení protihlukových opatření, jejich účinnosti, bezpečnosti

Vyjádření veřejnosti – vzor č. 6, které zaslali I. T. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 088045/2019/KUSK, A. T. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 088051/2019/KUSK

II.

PŘIPOMÍNKY

Připomínka č. 1:

Klánovická spojka, která **neúměrně zvýší emise z dopravy**, by měla údajně spolu s navazujícími komunikacemi významně odlehčit místním komunikacím zejména v Horních Počernicích a v Šestajovicích a svěst tranzitní dopravu na blízkou dálnici.

Toto „odlehčení“ však v oznámení (i) není přesněji popsáno, natož posouzeno, a navíc (ii) není vůbec specifikováno (rozlišeno), jakou měrou k němu přispěje Hornopočernická spojka a jakou měrou Klánovická spojka.

Na druhé straně pak oznámení v řadě kapitol uvádí a dokládá, že **záměr, respektive jeho posuzované varianty 1 a 2, budou mít konkrétní negativní vlivy spočívající ve zhoršení životního prostředí a veřejného zdraví** na řadě jiných míst v obci Šestajovice a v MČ Praha - Klánovice. **Emise z dopravy se neskutečně zvýší.**

Již dnes je u době ranních dopravních špiček problém přejít ulici Slavětínská na místě se semaforem, který je v obci Klánovice pouze jeden.

Připomínka č. 2:

Plánovaná Klánovická spojka zapříčiní **enormní nárůst hluku a překročení hlukových limitů v okolí nové komunikace Klánovická spojka v obou variantách.**

Domnívám se, že žádnými protihlukovými clonami nelze předem zabránit hlukovému zatížení a tudíž opět zhoršení životních podmínek čistě bytových obcí Klánovice a Šestajovice.

III.

ZÁVĚRY

Na základě výše uvedených připomínek vyplývají následující závěry:

Odmítám, aby z důvodu neschopnosti postavit dálnici mezi Úvaly a Běchovicemi bylo provedeno náhradní řešení Klánovické spojky. Na rozdíl od dálnice, která má jiné parametry ochranného pásma, **Klánovická spojka naruší historickou bytovou zónu a významně zhorší životní podmínky místních obyvatel.**

IV.

NÁVRH

Podatel **navrhuje** Krajskému úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, aby v závěru zjišťovacího řízení vyslovil,

nesouhlasné vyjádření

k záměru Klánovické spojky

Úřad MČ Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy, č. j.: MCP20 012138/2019/OŽPD/Bid

Rada městské části Praha 20 trvá na tom, aby byl záměr posuzován dle zákona 100/2001 Sb., a aby byla dokumentace doplněna a přepracována podle připomínek, které jsou nedílnou součástí tohoto usnesení.

Připomínky k oznámení záměru „Klánovická spojka dle zákona č.100/2001

Sb. v platném znění

Zpracovala RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 21. 6. 2019

I. Úvod

Předmětem hodnocení vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, je záměr „Klánovická spojka“ (dále jen Záměr). Oznamovatelem Záměru je příspěvková organizace Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, se sídlem Zborovská 11, 150 21 Praha 5, IČ 70891095. Zhotovitelem oznámení (dále jen Oznámení) je Envisystem, s. r. o., se sídlem U Nikolajky 15, 150 00 Praha 5. Přílohy Oznámení tvoří jednotlivé dílčí studie, dokladová část a grafické přílohy. Předložené oznámení je dle § 6 uvedeného zákona v platném znění

dokumentací o posuzování vlivů navrhovaného Záměru na životní prostředí v rozsahu zpracování stanoveném přílohou č. 4 tohoto zákona.

Záměr „Klánovická spojka“ je umístěný na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, k. ú. Horní Počernice, Klánovice a Šestajovice u Prahy. Výstavba komunikace „Klánovická spojka“ o délce 2,48km je plánována na roky 2022-2023.

II. Oznámení

Oznámení bylo zpracováno v únoru 2019. Připomínky k němu jsou následující:

- a) Název Záměru je „Klánovická spojka“, „stavba naváže na svém začátku na paprsek okružní křižovatky MÚK Beranka (D11) a místní komunikace Revoluční ul. (Šestajovice) a Slavětínská ul. (Klánovice) na svém konci“ (str. 3 Oznámení). Tato definice Záměru tedy neobsahuje Hornopočernickou spojku. Přesto byly některé dílčí odborné studie (rozptylová studie – viz bod IIIa, Dopravně inženýrské podklady – dále DIP) zpracovány zároveň pro Klánovickou a Hornopočernickou spojku a jejich závěry převzaty do textu Oznámení. Příkladem je konstatování na str. 81 Oznámení ohledně změn průměrných ročních koncentrací částic PM10: „Nárůst koncentrací byl vypočten podél Hornopočernické spojky, Klánovické spojky a podél západní větve dálnice D11. Nejvyšší nárůst lze očekávat na úrovni do 2,0 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v prostoru křížení Klánovické a Hornopočernické spojky s dálnicí D11. Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten zejména podél východní větve dálnice D11, a to nejvýše o 0,8 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.“ Je např. otázka, jak by vypadala změna imisní situace na obou větvích dálnice D11 v případě provedení rozptylové studie pouze pro Klánovickou spojku.

Požadujeme vyjasnit, proč bylo Oznámení zčásti zpracováno i pro Hornopočernickou spojku. Zároveň požadujeme zpracovat Oznámení v souladu s definicí Záměru pouze pro Klánovickou spojku.

- b) Oznámení Záměru naopak postrádá vyhodnocení kumulativních vlivů s dalšími významnými plánovanými dopravními stavbami (kromě Hornopočernické spojky) v zájmovém území a také jinými než dopravními záměry. Na str. 3 Oznámení se píše: „Navrhovaný záměr je stavbou dopravního charakteru, u něhož se spíše než kumulace s jinými stavbami v daném území předpokládá časově navazující výstavba související s dopravním záměrem v podobě staveb MÚK Beranka (D11) a Hornopočernické spojky. Konkrétní časový harmonogram stavebního rozvoje není stanoven (...) Kumulace s jinými významnými stavebními záměry nebo i záměry jiného charakteru v řešeném zájmovém území se nepředpokládá.“ Není jasné, proč „časově navazující výstavba“ vylučuje kumulaci vlivu Záměru na životní prostředí s uvedenými dalšími záměry v zájmovém území. Ve vzdálenějším výhledovém časovém horizontu se předpokládá realizace všech uvedených staveb a v tento moment se budou jejich vlivy kumulovat. Že nedojde k výstavbě všech těchto záměrů v jeden časový okamžik není pro hodnocení kumulativních vlivů rozhodující. Uvedená argumentace je tedy nerelevantní. Dále je třeba uvést, že hodnocení kumulativních vlivů lze provést nejen mezi záměry stejného charakteru (v tomto případě dopravními stavbami), ale mezi záměry různorodými, a to i několik km od sebe vzdálenými. Toto by se vše mělo promítnout i do dílčích studií (příloh) Oznámení (viz bod IIIb).¹

Požadujeme vypracování seznamu všech plánovaných staveb situovaných až do vzdálenosti jednotek km v okolí plánovaného Záměru, a to dle podkladů pro proces EIA a jiných relevantních dokumentací. Následně požadujeme vyhodnocení kumulativních vlivů s těmi stavbami, pro které to bude relevantní, a to také v dílčích studiích (rozptylové, hlukové, hodnocení zdravotních rizik, příp. dalších).

¹Jako příklad lze uvést záměr „Mercedes Benz After – Sales Logistics Center“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2101), kde bylo v rámci jedné z výpočtových variant rozptylové studie provedeno i zahrnutí emisí z dalších plánovaných provozů a staveb situovaných ve vzdálenějším okolí záměru, i když s vlastním záměrem příčinně nesouvisely a často se jednalo o jiné typy záměrů (skladovací a výrobní haly, obalovna, papírna, mrazárna, přeložka silnice, rozvoj bydlení a letiště). Taktéž nelze předpokládat, že výstavba všech v tomto případě uvažovaných záměrů se odehraje v exaktně stejném časovém horizontu, toto hledisko nebylo pro hodnocení kumulativních vlivů rozhodující.

- c) Na str. 3 Oznámení se Záměr zdůvodňuje takto: „MÚK Beranka (...) by měla spolu s navazujícími komunikacemi významně odlehčit místním komunikacím zejména v Horních Počernicích a v Šestajovicích a svést tranzitní dopravu na blízkou dálnici. Navazujícími komunikacemi (přivaděči) jsou tzv. Hornopočernická spojka a Klánovická spojka.“ Zde hodnoceným Záměrem je Klánovická spojka. Dle obr. č. 4 v DIP (kartogram předpokládaného dopadu zprovoznění Hornopočernické a Klánovické spojky) dojde v případě Klánovic k nárůstu intenzity dopravy na ulici Slavětinská o 2000 vozidel denně, v případě Šestajovic v jižní části ulice Revoluční o 1000 vozidel denně, v severní části ulice Revoluční naopak k poklesu o 3000 vozidel denně. Tento úsek ulice Revoluční se však částečně nachází mimo obytnou zástavbu. Pozitivní přínos Klánovické spojky tedy v žádném případě není jednoznačný. Dále z tabulek B.III.1-3 (str. 18-19 Oznámení, zpracovaných ale zároveň pro Hornopočernickou spojku) plyne, že u emisí znečišťujících látek dojde v roce 2022 ve stavu s oběma záměry oproti stavu bez záměrů k celkovému nárůstu emisí. Výjimkou je pouze benzo(a)pyren, jehož emisní pokles není vysvětlen (viz bod III d).

Požadujeme jednoznačně doložit pozitivní přínos Klánovické spojky na dopravní zatíženost a kvalitu ovzduší v dotčených katastrálních územích.

- d) Na str. 16 Oznámení se píše, že „dopravní intenzity v roce 2022 na Klánovické spojce jsou uvažovány v extravilánovém úseku 8700 voz/24 hod (...) a v intravilánové úseku 6300 voz/24 hod.“ Není jasné, kam bude odvedeno rozdílových 2400 voz/24 hod, v obr. č. 4 v DIP (kartogram předpokládaného dopadu zprovoznění Hornopočernické a Klánovické spojky) tato informace není obsažena. Místo Klánovické spojky s přechodem extravilánového na intravilánový úsek v současné době dle portálu mapy.cz kříží pouze polní cesta.

Požadujeme zpřesnění rozkladu dopravy související s realizací Záměru v Dopravně inženýrských podkladech a Oznámení.

- e) Kapitola D.I.2 (Vlivy na ovzduší a klima) zcela postrádá popis vlivu Záměru na klima.

Kapitola je tedy neúplná.

Požadujeme zpracování vlivů Záměru na klima dle Metodického výkladu k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů a zejména ve znění zákona č. 326/2017 Sb. (MŽP, říjen 2017).

- f) „Vliv na podzemní vodu se bude (...) propagovat především prostřednictvím zasakování srážkové vody s obsahem odplavovaných nebo rozpuštěných příměsí v otevřených příkopech podél komunikace (...) Lze předpokládat nevýznamné ovlivnění jakosti podzemní vody běžným provozem na této komunikaci (...) V širším území jsou podzemní vody odebírány pro soukromé účely (severní okraj zástavby Klánovice)“ (str. 89 Oznámení, kapitola D.I.4 Vlivy na podzemní a povrchové

vody). Kapitola D.I.5 (Vlivy na půdu) neřeší problematiku možného znečištění půd v okolí komunikace ropnými látkami a posypovými chemikáliemi, je tedy neúplná.

Požadujeme provádění monitoringu kvality podzemních vod (studní) a půd v okolí silniční komunikace v pravidelných intervalech po realizaci Záměru. Zároveň požadujeme dopracovat kapitolu D.I.5.

g) Kapitola D.IV se zabývá opatřeními k prevenci, vyloučení a snížení negativních vlivů Záměru na životní prostředí.

- Kapitola D.IV.2 uvádí technická opatření, kterými je možné minimalizovat negativní vlivy navrhovaného Záměru na životní prostředí. Na str. 20 Oznámení se uvádí opatření: „*Případné deponie výkopového materiálu bude třeba umístit v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, aby byl minimalizován jejich negativní vliv na obyvatelstvo (zejména prašnost)*“, které však v kapitole D.IV.2 není obsažené. Dále zde chybí uvedený i výslovný zákaz pálení dřevní hmoty z mýcení stromů a křovin při výstavbě a zákaz pálení jakýchkoli rostlinných zbytků z údržby okolí komunikace.

Požadujeme doplnění zmíněných opatření do kapitoly D.IV.2.

- Na str. 109 Oznámení se uvádí opatření: „*Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout výsadbu krycí a izolační zeleně.*“ K tomu je třeba podotknout, že nevhodně provedené výsadby vegetačních pásů nemusí přinést pozitivní efekt z hlediska čistoty ovzduší. Naopak v některých případech se dokonce může dostavit opačný efekt, kdy dojde ke kumulaci znečištění a nárůstu koncentrací.²

Požadujeme formulaci podmínky na stanovení vhodné podoby (šíře pásu, druhové složení, vegetační stupně) izolační zeleně pomocí výpočtu dle Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, červen 2016).

- „*Záměr je v kontaktu (...) a popřípadě zasahuje do vymezeného lokálního prvku ekologické stability na pozemkové parcele č. 4105/2 (část) v k. ú. Horní Počernice. Jedná se o souběh s účelovou komunikací, jejíž doprovod je vymezený jako lokální biokoridor nefunkční L4/259 a dále navazující L4/260 (směrem ke k.ú. Šestajovice)*“ (str. 35 Oznámení). Vyšší míru přímého zásahu do stejného lokálního prvku ekologické stability má záměr MÚK Beranka, proto byla pro jeho realizaci definována specifická opatření (viz str. 35 Oznámení).

Požadujeme doplnění analogických opatření pro minimalizaci vlivu Záměru na lokální prvek ÚSES jako v případě MÚK Beranka.

- V místě realizace Záměru bylo zaznamenáno hnízdění několika druhů ptáků (str. 59-60 Oznámení).

Požadujeme zařazení opatření ve smyslu kompenzační výsadby hnízdní vegetace (včasná výsadba náhradních keřových porostů).

² Viz Metodika pro kvantifikaci efektu výsadb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic, ATEM/MŽP, červen 2016

h) „*Intenzity dopravy (...) [byly] pro výhledové stavy (2022) počítány pomocí dopravního makro/mezomodelu*“ (str. 113 Oznámení). Stavba Záměru ale má být dokončena v roce 2023 (str. 11 Oznámení).

Požadujeme provedení výpočtu dopravních intenzit v DIP pro rok dokončení stavby Záměru (2023).

III. Rozptylová studie

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

- a) „Cílem předložené studie je vyhodnocení vlivu provozu záměru na kvalitu ovzduší. Předmětem záměru je plánovaná výstavba Klánovické spojky. Jedná se o novostavbu komunikace, jejíž začátek se bude nacházet v místě okružní křižovatky MÚK Beranka a konec v místě připojení k ulici Slavětínské, respektive Revoluční na pomezí Klánovic a Šestajovic.“ (str. 27 RS). Výpočet však byl proveden i pro Hornopočernickou spojku.

Požadujeme vyjasnit, proč byla RS počítána i pro Hornopočernickou spojku.

- b) Na str. 25 RS se píše, že „k datu dokončení stavby Klánovické spojky se předpokládá dokončení a zprovoznění stavby MÚK Beranka, zkapacitnění D11, propojení s ulicí Ve Žlíbku a stavba Hornopočernické spojky. Dlouhodobý časový horizont navíc zahrnuje kompletní dostavbu Městského a Pražského okruhu, případných radiál, přeložku silnice I/12 a II/101.“ V kontextu bodů IIa a IIb výše je třeba konstatovat, že chybí zpracování dvou jasně definovaných výpočetních variant RS, a to pro samotný Záměr (pouze Klánovická spojka dle definice Záměru, viz budila) a pro kumulaci vlivu Záměru se všemi uvedenými dopravními stavbami a dalšími relevantními záměry. Dále není jasné, proč „je provedeno vyhodnocení (...) výhledového stavu pro časový horizont k roku 2022“ (str. 4 RS), když má být stavba dokončena v roce 2023 (str. 11 Oznámení). Dále je třeba upozornit, že u podobných staveb je relevantní provést výpočet také pro vzdálenější časové horizonty i s ohledem na vývoj intenzit dopravy.³ Není přípustné, aby pouze na základě teoretické úvahy o vývoji situace do roku 2050 (str. 25-26 RS) bylo konstatováno, že „není s velkou pravděpodobností třeba očekávat překračování imisních limitů v prostoru zástavby vlivem změn v intenzitách dopravy a lze konstatovat, že imisní situaci to podstatně neovlivní.“ Takový závěr je nepodloženým tvrzením. Naopak vyhodnocení stávající kvality ovzduší modelovým výpočtem je celkem zbytečné, neboť „byl do výpočtu zahrnut pouze příspěvek automobilové dopravy ve výpočtové oblasti a ve výpočtech není zohledněno imisní pozadí.“ Příspěvek automobilové dopravy je navíc uvažován jen pro vybrané komunikace (viz DIP) a nikoli veškerou silniční síť. Pro zhodnocení stávající imisní situace je postačující využít podkladů ČHMÚ.

Požadujeme provedení výpočtů rozptylové studie pro relevantní časové horizonty a hodnocení kumulativních vlivů. Zároveň požadujeme vystříhat se nepodložených tvrzení a závěrů.

- c) Na str. 4 RS jsou uvedeny varianty výpočtu. Modelový výpočet pro fázi výstavby Záměru nebyl provedený, ačkoli již v minulosti pro podobné záměry proveden byl⁴ a navíc je na str. 19 Oznámení konstatováno, že výstavba „bude významně působit po časově omezenou dobu na své nejbližší okolí, tj. zejména na přilehlou zástavbu.“ MP RS na str. 3-4 také požaduje, že „podrobné modelování je provedeno pro vybrané relevantní látky, které mohou být vypouštěny do ovzduší v rámci realizace, provozu (...) hodnoceného záměru.“

Požadujeme provedení rozptylové studie i pro fázi výstavby Záměru včetně vyvolané dopravy.

- d) RS pro proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí by měla být zpracována dle Metodického pokynu MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS).⁵ Tento pokyn v podrobné míře popisuje požadavky na náležitosti RS, což v konečném důsledku zvyšuje její kvalitu a transparentnost. Zde diskutovaná RS řadu požadavků MP RS nereflektuje:

- Kapitola 3.1 RS velmi krátce popisuje umístění Záměru a odkazuje na výkres 1. Ten znázorňuje rozložení referenčních (výpočetních) bodů a je z něj patrné umístění Záměru. MP RS však na str. 4 požaduje „*popis řešeného území, který zahrnuje popis (...) umístění zdroje ve vztahu k obytné a jiné zástavbě a popis reliéfu (terénních poměrů) území. Mapové podklady je třeba označit legendou, měřítkem, identifikací souřadného systému a výškopisnými údaji, ze kterých bude patrný reliéf v okolí hodnoceného záměru. Uvedena je také informace o použitém digitálním výškopisu.*“ Část těchto údajů na výkrese 1 chybí.

Požadujeme zpracování popisu řešeného území, umístění Záměru a výkresu s mapou dle MP RS.

- Kapitola 3.2 RS obsahuje údaje o zdrojích. Ohledně použitých dopravních intenzit je na str. 7 a 8 RS odkazováno na výkresy 34-37, ty však v RS obsaženy nejsou (posledním výkresem je č. 33). Celková denní intenzita dopravy na vybraných komunikacích v různých časových horizontech je uvedena v DIP, avšak ve výhledovém stavu s Klánovickou a Hornopočernickou spojkou dohromady. Není jasné, nakolik jsou tedy DIP relevantním podkladem pro RS pro Záměr „Klánovická spojka“. Navíc MP RS požaduje uvedení také údajů o intenzitě dopravy v podobě maximálních hodinových počtů vozidel a pojezdů, složení dle charakteristik vozidel (podíl aut používajících vznětové nebo zážehové motory, případně emisní třídy EURO) a informace o plynulosti dopravy. „Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byl použit model MEFA 13“ (str. 7 RS). V textu RS nejsou uvedeny zvolené hodnoty vstupních parametrů modelu MEFA (uvažovaná plynulost dopravy, vytíženost nákladních vozidel apod.). Při porovnání tabulky 2 (emise ve výchozím stavu v roce 2022 bez Záměru) s tabulkami 3 a 4 (emise v roce 2022 se Záměrem) není jasné, proč suma emisí všech uvažovaných znečišťujících látek mírně stoupne, pouze u benzo(a)pyrenu mírně klesne.

Požadujeme doplnění chybějících informací o liniových zdrojích a vysvětlení nejasností.

- V kapitole 3.3 RS (Meteorologické podklady) chybí dle požadavků MP RS uvedení souřadnic větrných růžic a způsobu jejich výpočtu.

Požadujeme doplnění chybějících informací o meteorologických podkladech.

- V kapitole 3.4 RS (Popis referenčních bodů) nejsou zvoleny specifické výpočtové body tak, aby byly vyhodnoceny největší dopady zdroje na citlivé skupiny obyvatel dle MP RS (vzdělávací a zdravotnická zařízení, nejbližší či nejhustší zástavba apod.). Není ani uvedena zvolená výška výpočetních bodů nad terénem.

Požadujeme doplnění chybějících referenčních bodů a informací o nich.

- MP RS na str. 9 uvádí, že „úplné výsledky budou přiloženy ve formě textového souboru na CD nebo jiném nosiči dat.“ V RS není uvedeno, kde se nachází úplné výsledky.

Požadujeme doplnění informace o umístění úplných výsledků modelování v tabelární formě.

- e) V textu RS (ani v kapitolách D.V a D.VI Oznámení) nejsou uvedeny limity použité metodiky (nemožnost aplikace Gaussovských modelů na situace inverzí a bezvětří, nemožnost výpočtu imisních koncentrací v kaňonech ulic apod.). Neuvedení omezení a nedostatků modelu neumožňuje kritické posouzení výsledků RS. Také nejsou kvantitativně uvedeny nejistoty vypočtených imisních hodnot.

Požadujeme doplnění kritického posouzení vlastního modelu i výsledků studie.

³Příkladem jsou RS pro záměry „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP472) a „I/12 Běchovice – Úvaly“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP473), kde byly výpočty provedeny i pro výhledové stavy v roce 2040.

⁴Příkladem jsou opět RS pro záměry „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ a „I/12 Běchovice – Úvaly“, kde byl také zhodnocen vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší.

⁵Viz vnitřní sdělení MŽP, Odboru ochrany ovzduší, k zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Pokračování v hornické činnosti – I. etapa Doly Bílina 2019-2035“, ze dne 26. 1. 2017. Dostupné na https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP471

Závěr

Zásadním problémem celého Oznámení je, že ačkoli se dle svého názvu a definice Záměru týká stavby Klánovické spojky, některé klíčové dílčí studie byly z nejasného důvodu zpracovány zároveň pro Klánovickou i Hornopočernickou spojku. Oznámení je díky tomu nekonzistentní. Závěry těchto dílčích studií, a tedy i Oznámení, se proto netýkají samostatně Klánovické spojky a řádně nepopisují její vliv na životní prostředí. Zároveň považujeme za nepřijatelné, aby zjišťovací řízení ke Klánovické spojnici bylo zároveň podkladem ke zhodnocení vlivů Hornopočernické spojky na životní prostředí.

Oznámení Záměru naopak postrádá vyhodnocení kumulativních vlivů s dalšími významnými plánovanými dopravními stavbami (kromě Hornopočernické spojky) v zájmovém území a také jinými než dopravními záměry. Některé kapitoly Oznámení jsou neúplné. Rozsah provedení rozptylové studie (výpočetní varianty, časový horizont pro výpočty) je v porovnání s těmito studiemi zpracovanými pro podobné stavby v rámci procesu EIA zcela nedostatečný. Rozptylová studie navíc nereflexuje řadu požadavků příslušného Metodického pokynu MŽP, což snižuje její transparentnost a vypovídací schopnost.

Není jednoznačně doložen pozitivní přínos Klánovické spojky na dopravní zatíženost a kvalitu ovzduší v dotčených územích, kde je již dnes významně překračován imisní limit pro rakovinotvornou látku benzo(a)pyren: „Úvedením záměru do provozu lze obecně očekávat nárůst imisní zátěže v okolí Klánovické spojky, Hornopočernické spojky a západní větve dálnice D11. Naopak pokles koncentrací byl vypočten podél východní větve dálnice D11, v oblasti Jirny“ (str. 84 Oznámení). **V případě hluku se dokonce zdá, že realizace Záměru vytvoří situaci méně příznivou, než pokud by Záměr realizován nebyl:** „Je zřejmé, že dopravní hluková expozice obyvatel na části hodnoceného území přesahuje prahové hladiny pro obtěžující a rušivé účinky hluku jak ve stavu bez realizace záměru, tak i s realizací záměru. Bez realizace záměru je ale více obyvatel v území bez jakýchkoli rušivých účinků.“ (str. 75 Oznámení). **V celkovém porovnání variant Záměru vychází nulová varianta výhodnější než varianty aktivní** (str. 132-133 Oznámení).

S ohledem na výše uvedené žádáme, aby byl Záměr dále posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a aby byla dokumentace doplněna a přepracována ve světle výše uvedených připomínek. Zároveň důrazně žádáme, aby vliv Klánovické spojky na životní prostředí a zdraví obyvatel byl hodnocen z hlediska jeho jednoznačného přínosu a kritériem nebyla pouze akceptovatelnost vlivů a nevýznamnost změn.

**Vyjádření MČ Praha 20 k zahájení zjišťovacího řízení záměru „Klánovická spojka“
v k. ú. Horní Počernice, Šestajovice u Prahy a Klánovice, č. j.: 065430/2019/KUSK
posuzovaného ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
v platném znění.**

V souladu s § 6 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen “zákon”) Vám zasíláme k záměru uvedenému výše následující vyjádření:

Připomínky:

1) H 1 DOPRAVNĚ INŽENYRSKE PODKLADY (DIP) :

DIP tvrdí, že k nárůstu dopravy nedojde, ale celá zbylá studie pak říká v dané oblasti dochází k rozvoji a výstavbě, narůstá doprava potřebujeme nové komunikace. Pokud tedy DIP tvrdí, že doprava v nejbližších 5 letech nenaroste, proč je pak potřeba nová komunikace?

• **Požadujeme vyčíslení nové dopravy (dopravních intenzit). Jakýkoliv nárůst dopravy je z hlediska ochrany hluku je závažný, vzhledem k údajům v projektové dokumentaci, kde se v některých místech hraje již o desetiny dB.**

Str. 4:

„V Praze se počítá průměrný den (průměrný pracovní den – PPD pouze ze sčítání v obdobích s nejvyšší intenzitou v roce. Tato metodika má opodstatnění vzhledem ke specifickým podmínkám Prahy – při velmi vysokém automobilovém provozu je v Praze vhodnější kapacitně posuzovat i dimenzovat komunikace na tyto intenzity.

Na ostatním území státu se počítá průměrný den dle celostátní metodiky již desítky let jako roční průměrná denní intenzita RPDI, ve které je zahrnut i vliv období s nižší intenzitou.

$$RPDI = PPD \times 0,865$$

Z toho vyplývá, že dopravní model – intenzita provozu je počítána s vyšším dopravním zatížením.

Str. 9:

Z rozdílového kartogramu vyplývá nové rozložení dopravy („Obr.4 - předpokládaný dopad zprovoznění HPS a KS“).

Tj. kde dojde ke zvýšení intenzity (červená) lze očekávat i zvýšení hluku, kde dojde ke snížení intenzity (modrá) lze očekávat snížení hluku.

Str. 10:

Z dalších údajů („Tabulka č. 2 – další DI údaje“) lze vyčíst, že intenzita provozu v noci klesá pod 10% provozu ve dne (Pokles z 100% na 10% v rámci intenzity představuje 10 dB. A 10 dB je rozdíl mezi denním/nočním limitem.) Kromě D11 je podíl nákladních vozidel do 10% (což má vliv např. na uplatňování nízkohlučných povrchů při rychlostech 50 km/h, kdy do 10 - 15% je toto opatření vhodně uplatnitelné). Z průměrné rychlosti lze vyčíst, že na ulici Náchodská po křížení s ulicí Ve Žlíbku i pravděpodobně díky vysoké intenzitě je rychlost provozu nižší (tj. „zklidnění“ dopravy z hlediska rychlosti se vzhledem k intenzitě provozu provedlo „samo“), respektive totéž pro ulici Ve Žlíbku směrem k D10. Naopak na Náchodské na hranici města je trvale překračována povolená rychlost v obci.

Přílohy:

Porovnáním „Příloha 2.1 - STAV A (2000)“ a přílohy „Příloha 2.2 - STAV B (2017) - současný stav“ **z hlediska intenzit dopravy je zřejmé, že pro některé komunikace nelze v současné době uplatnit institut SHZ (staré hlukové zátěže), jelikož došlo k nárůstu hlučnosti o více jak 2 dB.** (Obecně lze říci, že dvojnásobná intenzita provozu znamená + 3 dB.) Tj. toto platí pro D11 (rok 2000 – celkem 24 300 vozidel, rok 2017 – 53 400 vozidel), Ve Žlíbku směr D10 (rok 2000 – celkem 4 200 vozidel, rok 2017 – celkem 14 000 vozidel) Ve Žlíbku směr D11 (rok 2000 – celkem 3 900 vozidel, 2017 – celkem 9 100 vozidel). V blízkosti hodnoty 2 dB se pohybují pak: Náchodská od ulice Ve Žlíbku k hranici obce (rok 2000 – celkem 9 500 vozidel, 2017 – celkem 15 200 vozidel, tj. nárůst cca o 60%) a ulice Slavětínská po realizaci záměru (rok 2000 – celkem 6 600 vozidel, 2022 – celkem 11 000 vozidel, tj. nárůst cca o 66%).

- **Žádáme o doplnění dokumentace v doložení souladu se zákonem, kde lze použít SHZ a kde již nikoliv?**

Z Přílohy 2.2 (rok 2017) a Přílohy 2.3 (rok 2022) **vyplývá, že v místě záměru není očekáván žádný přírůstek dopravy** na ulici Slavětínská/Revoluční. (Str. 8 „Základní principy jsou totožné s modelem současného stavu. Při konstrukci modelových výpočtů pro výhledové stavy se vycházelo z předpokladů postupného naplňování ÚP SÚ. **Při tom se uvažovalo s převažující stagnací dopravní poptávky...**“) – Toto může být diskutabilní, že v místě záměru v nejbližších 5 letech vůbec nenaroste doprava, jelikož obecně aut nám neustále přibývá a pokud se v dané oblasti staví, bude i vyšší poptávka. **Není tak v souladu s uvedenou informací v oznámení záměru „Toto území se vyznačuje dlouhodobou stavební činností, a to jednak výstavbou nových obytných čtvrtí skládajících se z rodinných a bytových domů a jednak průmyslových areálů, které vznikají zejména podél dálnice D11 a D10 a na ně navazujících komunikací. Zvyšování počtu obyvatel a pohybu zboží s sebou zákonitě přináší zvýšené nároky na podobu a kapacitu komunikací. Stávající páteřní komunikační síť v současné době je již nevyhovující a je třeba ji doplnit.“** – str. 3 dokumentu H_2_AKUSTICKA_STUDIE respektive str. 3 dokumentu A-G_OZNAMENI_ZAMERU: „**Východní oblast hl. m. Prahy a jejích aglomerací se vyznačuje dlouhodobou, významnou stavební činností - v oblasti vznikají celé nové čtvrtě rodinných a bytových domů nebo průmyslových objektů. Zvyšování počtu obyvatel a pohybu zboží s sebou zákonitě přináší zvýšené nároky na podobu a kapacitu komunikací. Stávající páteřní komunikační síť, která je již v dnešní době kapacitně nevyhovující, by měla tento trend vhodně doplňovat.**“

- **V dokumentaci je tedy zjevný „nesoulad“ zatímco dopravní studie tvrdí, že bude probíhat stagnace, hluková studie a vlastní záměr hovoří o nárůstu pohybu dopravy.**

Požadujeme vysvětlení tohoto nesouladu mezi DIP a Akustickou studií.

Dále z kartogramu je zřejmé, že při realizaci záměru z křížení Klánovické spojky s ulicemi Všešterská a Běchovická zde bude odbočovat významné množství vozidel, cca třetina.

2) H 2 AKUSTICKA STUDIE

Poznámky ke studii:

Str. 5

Literatura

Není uveden „Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, částka 11/2017“. Důležitá je např. příloha G „Výpočtové akustické studie, hodnocení pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem“

(Dostupný zde:

https://www.khshk.cz/khsdata/hok/metodicky_navod_pro_mereni_a_hodnoceni_hluku_v_mimopracovnim_prostredi.pdf)

„Metodický návod MZ není právním předpisem, není závazný pro osoby mimo rezort zdravotnictví. Těmto osobám se však doporučuje v případě pořizování podkladů pro rozhodování OOVZ podle MN postupovat. Pokud budou postupovat jinak, bude OOVZ zkoumat jejich postup a výsledky z hlediska kompatibility s MN a vhodnosti použití pro ochranu veřejného zdraví před hlukem v mimopracovním (životním) prostředí. MN často citují ve svých rozhodnutích i soudy, které ho považují za správný postup.“ Citace z „Odborného doporučení pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, březen 2018“ (Dostupný zde: <http://hluk.nrl.cz/Content/files/Metodicke-navody/odkom-nrl2018-v1-0.pdf>)

• **Není tedy z dokumentace jasné, zda bylo postupováno v souladu Metodickým návodem**

Str. 34

„Hluk emitovaný provozem na nové komunikaci Klánovická spojka v chráněném venkovním prostoru staveb situovaných v okolí této komunikace **nepřekročí hygienický limit pro limit pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB.**

• **Hluková studie nemůže prokázat nepřekročení hygienických limitů, to lze pouze měřením!**

Str. 8

„V ZÁJMĚVÉM ÚZEMÍ BYLY UVAŽOVÁNY NÁSLEDUJÍCÍ HYGIENICKÉ LIMITY:… “

Závazné stanovení nejvyšších přípustných hodnot hluku pro chráněný venkovní prostor je oprávněn provádět pouze příslušný orgán ochrany veřejného zdraví.

Str. 17

„8.1 SESTAVENÍ VÝPOČTOVÉHO MODELU“

„Rychlost vozidel byla uvažována dle maximálních povolených rychlostí na jednotlivých úsecích komunikací, tj. na komunikacích v obcích 50 km/hod, na dálnici 130 km/hod pro osobní vozidla a 80 km/hod pro nákladní auta, v **extravilánu na Klánovické spojnici byla uvážána max. rychlost 70 km/hod a v intravilánu 50 km/hod.**“

Volba max. rychlosti vychází sice z návrhových parametrů uvedených na str. 9:

Základní návrhové parametry pro extravilánovou část jsou uvažovány následující:

Funkce urbanisticko-dopravní:	B - sběrná komunikace
Povrch:	zpevněný s asfaltovým krytem
Návrhová kategorie:	S9,5
Návrhová rychlost:	60 km/h
Směrodatná rychlost:	70 (60) km/h
Podélný sklon:	0,5 – 4,0 %

- Jelikož jde o relativně rovnou pozemní komunikaci bez výrazného výškového převýšení, pak nebude-li rychlost omezena dopravní značkou, lze očekávat rychlosti v rámci povoleného limitu tj. 90 km/h. Rozdíl 20 km/h v uvažované rychlosti může znamenat nárůst hluku až o 2 dB, což může mít zásadní vliv na potřebná/navržená protihluková opatření.
- Trváme na doplnění dopravního řešení o konkrétní dopravní značky, které zajistí omezení rychlosti v souladu s povoleným limitem.

Str. 19

„Tab. 6: Body výpočtu“

Chybný popis bodu výpočtu 1, 2-4, 6 (Uvedeno: „Šestajovice 1549, Úprkova, Šestajovice 1379, Úprkova, Šestajovice 1378, Úprkova“. Předpokládám, že by mělo být Úprkova 1549, Klánovice.)

Str. 22

„Výpočtový model byl ověřen na základě hodinového měření hluku u Slavětínská – Revoluční. V době zpracování akustické studie a vhodné době měření hluku z hlediska klimatických podmínek byla po komunikaci Slavětínská /Revoluční vedena dlouhodobá objízdná trasa pro uzavřenou komunikaci I/12 v Běchovicích a dopravní intenzita se lišila od běžného provozu. Na základě konzultace s HS HMP bylo provedeno pouze krátkodobé měření hluku. Měření a jeho výsledky byly použity k ověření výpočtového modelu.“

Není uvedeno, jak byla tato kalibrace dále zpracována, když dopravní intenzita se lišila od běžného provozu. Tj. čemu odpovídají hodnoty uvedené v „Tab. 9: Porovnání výsledku měření a výpočtu“.

- Žádáme o vysvětlení, co tedy vlastně bylo porovnáváno.
- Model se zadanými intenzitami dle kartogramu přímo s výsledky měření, kde neodpovídá intenzita dopravy?

Str. 23

„8.3 VYHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ VÝPOČTU“

Pro hodnocení lze upozornit na platný dokument „Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí PŘÍLOHA G Výpočtové akustické studie hodnocení pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem“ kde je uvedeno:

2. Smyslem AKS (výpočtová akustická studie zpracovaná pro potřeby ochrany veřejného zdraví před hlukem) je odhad důsledků realizace projektovaného záměru v území, případně návrh protihlukových opatření vedoucích obecně ke zlepšení hlukové situace, přednostně s cílem, aby po realizaci záměru nedošlo k překročení HL.

3. AKS slouží jako informace o případných kritických bodech a rizicích, včetně zdravotních, pro investora, projektanta i OOVZ .

7. Při hodnocení výsledků AKS tedy nelze operovat s termíny, jako jsou „prokazatelné dodržení“ resp. „prokazatelné překročení“. Orgán ochrany veřejného zdraví nemůže podmiňovat v rámci hygienického dozoru své stanovisko k AKS požadavkem na prokázání dodržení HL v rámci AKS, takové oprávnění ze zákona č. 258/2000 Sb. nevyplývá.

- Vysvětlivky k Tab. 10 uvádějí pojmy Překročení hygienického limitu, Hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku nepřekračující hygienický limit. V textu kapitoly jsou pak používány

termíny „dochází v chráněném venkovním prostoru staveb k překračování hygienického limitu“ aj. což je v rozporu s výše uvedeným požadavkem.

- **Žádáme o vysvětlení tohoto nesouladu uvedeném v dokumentaci.**

Str. 24, 25

„Tab. 10: Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v bodech výpočtu (dB) v jednotlivých posuzovaných stavech“

Ve svém popisu uvádí „Rok 2022 stav C1 – V0“. Pojem V0 není zaveden, pravděpodobně jde o překlep, respektive nic se neodečítá. Dále na str. 25 je uveden bod výpočtu „25 I“ a „26 I“

- **Jde pravděpodobně o překlep.**

Bod výpočtu 21 a 22 vykazuje pro stav bez záměru Klánovické spojky nižší hluk než s realizací záměru, pouze pro variantu Pražská. Dle dokumentu „H_1_DOPRAVNE_INZENYRSKE_PODKLADY“ dle „Příloha 2.3“ a „Příloha 2.4“ navíc bude jezdit v případě realizace záměru na ulici Slavětínská místo 8 800 vozidel celkem nově 11 000 vozidel celkem. **Jak je tedy možné, že při vyšší intenzitě provozu bude hluk na dané pozemní komunikaci nižší?** U bodu 21 je navíc v noci mezi roky 2000 a 2017 dle výpočtu dochází ke snížení hlučnosti, přičemž intenzita provozu roku 2000 (6 600 vozidel celkem) oproti roku 2017 (8 800 vozidel celkem) je vyšší.

- **Proč tak tomu je?**

Pokles u obou variant u výpočtového bodu 25, 28, 29 pro obě varianty realizace záměru vůči nulové variantě taktéž není uveden.

Není uvedeno, zda výpočet se záměrem Klánovické spojky je s protihlukovými opatřeními nebo bez nich, dle členění se lze domnívat, že se jedná o výpočet bez opatření. Ovšem k těmto výpočtům nejsou doplněny příslušné izofonové (hlukové) mapy.

Str. 26

„Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se v okolí této komunikace pohybovaly v denní době mezi 56,7 až 62,7 a v noční době mezi 47,6 až 53,6 dB.“

- **V Tabulce 10 je nejvyšší hodnota u bodu 22, kde je uvedeno 62,6 a 53,5 není v souladu s uvedeným popisem.**

Str. 28

„V okolí silnice Slavětínská/Revoluční nedochází mezi rokem 2017 a 2022 ke zvýšení hlučnosti. U zástavby v těsné blízkosti této komunikace, kde docházelo již v roce 2000 k překračování hygienického limitu v denní i noční době, se předpokládá oproti roku 2000 v denní době k nárůstu hlučnosti o 1,9 - 2,1 dB a v noční době o 0,9 až 1,3 dB.“

„Tab. 12: Porovnání ekvivalentních hladin akustického tlaku v bodech výpočtu ve stavu C1 a A, C1 a B“

- **Uvedené konstatování vyplývá z kartogramů intenzit dopravy. Toto konstatování však neodpovídá úvodu studie na str. 3 „Toto území se vyznačuje dlouhodobou stavební činností, a to jednak výstavbou nových obytných čtvrtí skládajících se z rodinných a bytových domů a jednak průmyslových areálů, které vznikají zejména podél dálnice D11 a D10 a na ně navazujících komunikací. Zvyšování počtu obyvatel a pohybu zboží s sebou zákonitě přináší zvýšené nároky**

na podobu a kapacitu komunikací. Stávající páteřní komunikační síť v současné době je již nevyhovující a je třeba ji doplnit.

Je třeba si uvědomit, že v současné době jsou některá místa na hraně limitu pro uznání SHZ (tj. maximální navýšení o 2 dB). Dle provedeného výpočtu v tab. 12 na nejzatíženějších místech ulice Slavětinská/Revoluční dochází k poklesu o 0,1 dB, zatímco na méně exponovaných místech k nárůstu o 0,1 dB.

• Vzhledem k těmto různým protichůdným faktorům, by mělo tedy být v dokumentaci jasnější vysvětlení stanovení jednotlivých výpočtů než pouhé konstatování „Jedná se o hodnoty získané výpočtem jednou výpočtovou metodou pro stejný výpočtový model pro oba stavy.“ (str. 28 popis současného stavu).

Str. 31

„Tab. 13: Porovnání ekvivalentních hladin akustického tlaku v bodech výpočtu ve stavu C2 – ve variantě Šestajovické a ve variantě Pražské a ve stavu A“

Je pouze rozšířením tabulky 10. (Tj. platí výhrady uvedené výše.) Je proveden výpočet zahrnující vliv i pouze vlastní Klánovické spojky. Záměrem je zde pravděpodobně „rozložit“ celkový silniční hluk působící na dané objekty na jednotlivé pozemní komunikace, tak aby se dalo lépe dostat „pod limit“ pro pozemní komunikace, který je pravděpodobně překročen (viz výše nelze hovořit o prokazatelném překročení / dodržení hygienických limitů v rámci akustické studie).

• Je podle Hygienické stanice takové dělení pro něj přípustné. Jelikož celková expozice z provozu na pozemních komunikacích pak v daném místě může být nadlimitní.

• (Navíc zde ještě může být problematické provedení výpočtu pro rychlost 70 km/h pokud zde nebude omezení a bude platit normální rychlostní limit 90 km/h viz výše.)

Str. 34

„Hluk emitovaný provozem na nové komunikaci Klánovická spojka v chráněném venkovním prostoru staveb situovaných v okolí této komunikace nepřekročí hygienický limit pro limit pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB.“

• Zda překročí nebo nepřekročí, nemůže akustická studie prokázat, toto může prokázat pouze měření.

Str. 36

„8.4 NÁVRH PROTIHLUKOVÝCH OPATŘENÍ“

„Vzhledem k tomu, že se jedná o novou komunikaci, jsou jako nejvhodnější protihluková opatření uvažovány protihlukové clony (PHC).“

• Variantní řešení, respektive variantní řešení pro stávající zástavbu řešeno není. Například využití obrusných směsí se sníženou hlučností v souladu s TP 259.

• Proč toto není řešeno?

Str. 36, 37, 38

„Omezení délky PHC 1 je z důvodu zachování rozhledu u obou křižovatek. Na severní straně v místě oplocení areálu domů v ulici Trojmezí je umístěna ještě PHC 2 délky 50 m a výšky 5,0 m.“

Tato PHC 2 může být umístěna variantně mimo oplocení za cyklostezkou a má délku 40 m a výšku 5 m (PHC 2a) viz Obr. 23.“

„Obr. 22 Umístění PHC – varianta Šestajovická“

„Obr. 23 Umístění PHC2a ve variantě Šestajovické – za cyklostezkou“

• **Proč u kruhové křižovatky je PHC 1 daleko blíže vlastní křižovatce než u napojení na ulici Trojmezí (cca dvojnásobný rozdíl vzdálenosti) – obr. 22. Když dle varianty dle obr. 23 je pak druhá stěna vedena až téměř na hranici křižovatky s ulicí Trojmezí (PHC 2a). Nebylo by možné sloučit PHC1 a PHC 2a, přičemž by byla protažená PHC 1 o trošičku kratší (kvůli rozhledu) a ve vlastním rohu byla kratší PHC 2 (dle obr 22).**

Str. 39

„U stavby čp. 962 je rovněž navržena místo oplocení PHC výšky 4 m, která je přerušena v místě vjezdu na pozemek. Tato PHC by měla být prodloužena až na pozemek 812/40. Pokud by byla PHC umístěna pouze na pozemku stavby čp. 962 nebyla by PHC účinná.“

• **Vlastní zhotovitel potřebné pozemky pro realizaci PHS u stávající zástavby? (Pravděpodobně ne viz str. 42 „Možnost realizace PHC místo oplocení je třeba v dalších stupních projektové přípravy projednat s vlastníky pozemků.“**

• **Požadujeme projednání s vlastníky nemovitostí.**

Str. 42

„PHC 2 je situována vlevo od komunikace v místě oplocení za chodníkem a je přerušována vjezdy k jednotlivým domům. PHC 2 je umístěna vlevo za cyklostezkou a chodníkem. Tato PHC je navržena v délce 183 m (32 m + 36 m + 72 m + 43 m) a výšky 5 m.“

• **Upozorňujeme na skutečnost, že přerušování PHS znatelně snižuje její účinnost.**

Str. 44 (srovnání str. 39)

„Tab. 16: Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v bodech výpočtu (dB) – varianta Pražská“

„Tab. 14: Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v bodech výpočtu (dB) – varianta Šestajovická“

V obou variantách bude realizována PHS, jejíž umístění (vzdálenost) vůči výpočtovým bodům 14 – 19 je téměř totožná. Jak je možné že PHS realizovaná dle varianty Šestajovická v těchto místech hlučnost snižuje o 0,1 – 0,9 dB, kdežto varianta Pražská hluk v bodech 14 – 19 zvyšuje o 0,1 – 0,3 dB? (Rozdíl pro výpočtový bod 19 je 1,2 dB. Pro výpočtový bod 22 zde bez opatření dochází ke snížení o 0,2 dB, oproti nerealizaci PHS v ulici Trojmezí. Oproti jiné fasádě – bod 21, kde dojde ke zvýšení o 0,1 dB. Problematika výpočtového bodu 21/22 popisována již výše.

• **Chybí zde komplexní popis, jak tomu to ve skutečnosti dojde?**

Str. 48

„Tab. 18: Počet ovlivněných staveb v Šestajovicích a Klánovicích – posuzované komunikace“

Není vysvětlena C1 V0 – pravděpodobně nulová varianta, ale uvedeno není.

• **Kde je uveden výčet posuzovaných komunikací?**

• **Jsou posuzovány i místní ulice nebo jen provoz na pozemní komunikaci na ulici Slavětínská, Revoluční a pouze vlastní návrh Klánovické spojky.**

• **Požadujeme doplnit.**

Str. 59

„V dalších stupních projektové dokumentace je třeba posoudit:“

- V současné studii zcela chybí posouzení napojení dalších komunikací na Klánovickou spojku a rozhodně by mělo být provedeno, pokud z kartogramu je zřejmé, že při realizaci záměru z křížení Klánovické spojky s ulicemi Všešarská a Běchovická zde bude odbočovat významné množství vozidel, cca třetina – viz dokument „H_1_DOPRAVNĚ_INŽENYRSKE_PODKLADY“. Respektive napojení i veškerých dalších komunikací a výpočet mapy zahrnující předmětnou oblast včetně místních komunikací (ulic), kde realizací záměru dojde k významné změně intenzitě provozu.

- Požadujeme doplnit.

Připomínky k str. 60 a dále

„11 PŘÍLOHA - HLUKOVÉ MAPY“

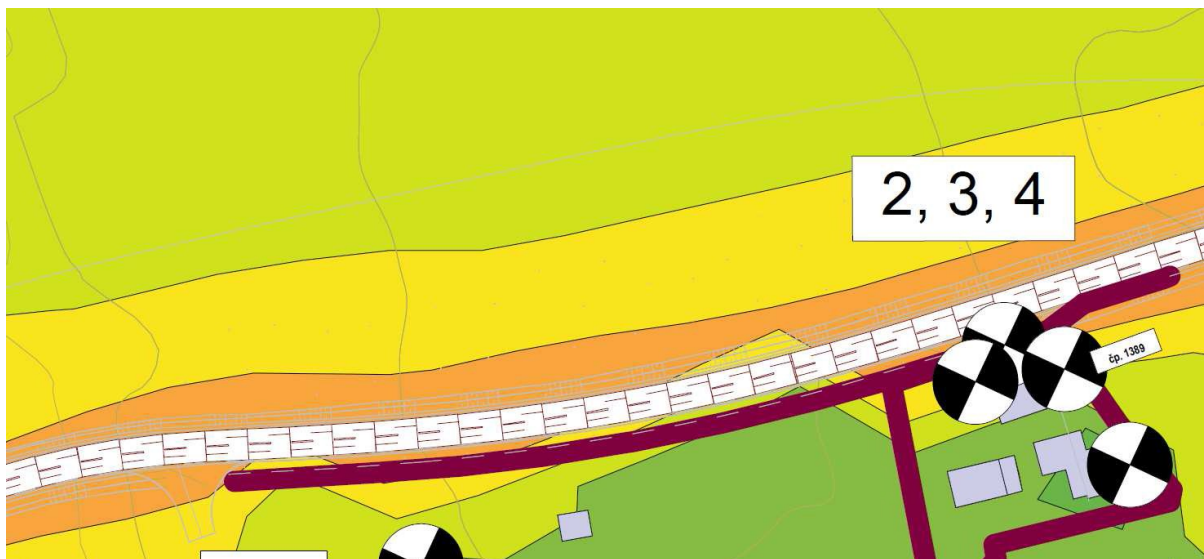
- Chybí hlukové mapy bez výpočtů protihlukových opatření při realizaci záměru. Příloha 1-4 je duplicitní s přílohou 2-2. Příloha 2-1 nemá mapu pro noční dobu.

- Požadujeme doplnit.

Nikde v textu není zmíněna problematika nastavení vlastního výpočtu – vzdálenost jednotlivých výpočtových bodů – **výpočetní rastr** (maximální vzdálenost dvou bodů triangulační výpočetní sítě, mezi nimiž je zobrazení aproximováno). Z obrázku je zřejmé, že vzhledem k měřítku mapy byl použit hrubý (a tím i méně přesný) výpočet, jelikož izofony jsou značně „kostičkované“



Kvalita výpočtu je pak jasně demonstrována při zvětšení map, kde jsou počítána protihluková opatření:



Z obrázku je jasně zřejmé, že cca uprostřed délky PHC je před vlastní PHC přímo se dotýkající pozemní komunikace izofona tmavě zelené barvy, zatímco o malý kousek dále za PHC mám izofonu žluté barvy, tj. rozdíl až 10 dB.

- Kdy před PHC dle obrázku na pozemní komunikaci je nižší hlučnost jak za PHC.
- Požadujeme vysvětlit.
- V případě výpočtu 4 stěn ve variantě Pražská zde vyvstává pochybnost, zda skutečně byly modelovány 4 separátní stěny s průjezdy nebo jedna celistvá PHC. (Obdobně při modelování dvou PHC ve variantě Šestajovické v oblasti ulice ulici Slavětínská v místě oplocení u rodinných domů čp. 415, 962 a novostavby).
- Požadujeme vysvětlit.



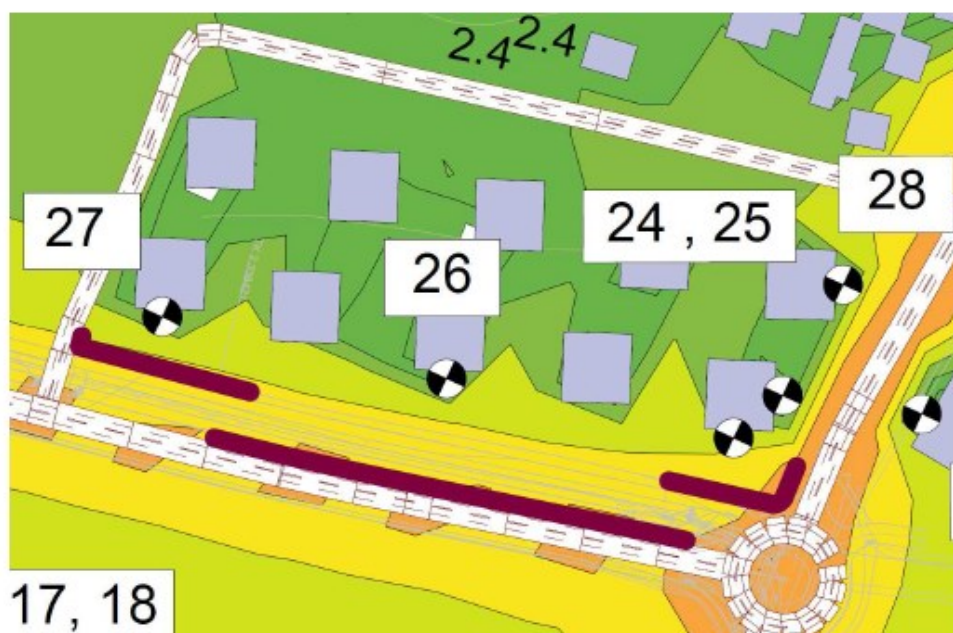


V případě výpočtu dle varianty Šestajovické je zřejmé, že opět hluková mapa neodpovídá zobrazeným PHC, jelikož v rámci PHC1 je vidět průnik oranžové izofony i za PHC přesně v místech, kde jsou tato místa před PHC, kolem zalomené PHC3 se jednotlivé izofony nemění a přesně prostupují danou PHC.

Dále je z obrázku zřejmé, že výpočtový bod 26 a 27 se nalézají v tmavě zelené barvě (nižší hlukost), jak nehodnocený objekt mezi těmito výpočtovými body, který je ve světle zeleném pásmu izofony (vyšší hlukost).

S ohledem na tuto skutečnost by bylo vhodné všech 5 budov (nejenom 3) zahrnout do potřebného výpočtu.

- Požadujeme doplnit a vysvětlit.



Poznámka: Naznačená silnice Pražská – Trojmezí (západní část) není zahrnuta do výpočtu. Tak jako by bylo vhodné případně zahrnout do komplexního výpočtu i ulici Trojmezí z jižní části a to pro všechny modelové výpočty.

Srovnáním výpočtových map varianty Pražské a varianty Šestajovické v oblasti výpočtového bodu 21, 22 lze vidět, že výpočet s PHC vychází hůře jak bez ní. (Lze se orientovat dle izofon kolem výpočtového bodu 23, kdy budova nad a pod tímto výpočtovým bodem v případě bez PHC leží hlouběji ve světle zeleném pásmu izofony tj. hluk je zde nižší. Taktéž tato izofona prochází větším objemem budov 20, 21, 38, 39 tj. jsou zasaženy menším hlukem bez opatření než když je zde modelována PHC.)

- Požadujeme vysvětlit a doplnit.



Dokument:

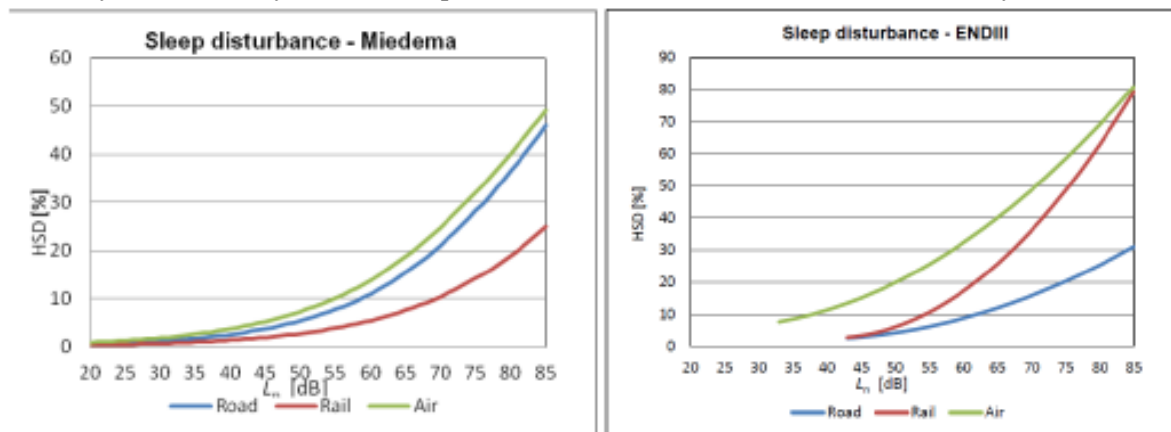
H_4_VLIVY_NA_VEREJNE_ZDRAVI

Poznámky:

Str. 25, 26

„Na následujících grafech jsou vyjádřeny závislosti mezi procentem lehce, středně a silně obtěžovaných obyvatel a hodnotami hlukových hladin L_{dn} a L_{dvn} ze silniční dopravy.“

Pokud bychom chtěli být velmi, ale opravdu velmi důslední tak WHO má nové křivky:



Str. 28

„Akustická situace v zájmovém území byla posouzena pomocí kontrolních výpočtových (imisních) bodů. Výpočtové body byly umístěny 2 m před fasádou chráněných staveb na fasádách, které jsou orientovány směrem k dominantnímu zdroji hluku, tj. ke komunikaci, která je v okolí nejvýznamnějším zdrojem hluku. Výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku A v posuzované lokalitě byl proveden pomocí digitálního 3D modelu v prostředí softwaru CadnaA, verze 2018.“

V dokumentu „H_2_AKUSTICKA_STUDIE“ se praví, že bylo použito „CADNA A verze 2019, (build: 169.4911), HW klíč L42331.“ viz str. 5 Literatura.

• **Zřejmě formální chyba, požadujeme vysvětlit.**

Str. 28

„Tab. 3: Body výpočtu“

Opět bod výpočtu 1, 2-4, 6 uváděn jako obec Úprkova. (Tj.: Šestajovice 1549, Úprkova místo Úprkova 1549, Klánovice, respektive Úprkova 1549, Šestajovice.)

Hodnocení zdravotních rizik je provedeno POUZE pro body výpočtu! Nejsou zahrnuty další adresní místa např. všechny budovy v ulici Trojmezí – Pražská. (Tj. posouzení není úplné.)

Tak jako není provedeno posouzení (ani hluková studie) napojení dalších komunikací na Klánovickou spojku, kdy z kartogramu je zřejmé, že při realizaci záměru z křížení Klánovické spojky s ulicemi Všestarská a Běchovická zde bude odbočovat významné množství vozidel, cca třetina viz dokument

„H_1_DOPRAVNE_INZENYRSKE_PODKLADY“.

Str. 31

„Tab. 4: Odhad procent osob obtěžovaných a rušených hlukem z dopravy“

Hluková studie udává hodnoty ekvivalentní hladina akustického tlaku v decibelech na jedno desetinné místo, zde jsou používána dvě desetinná místa. S ohledem na výpočtovou přesnost hlukového modelu (+/- 2 dB), uvádění výsledku na dvě desetinná místa je nesmysl.

- **Varianta Šestajovická má pro VB 21, 22, 23, v návrhu PHC v rámci tabulky u lokality 5 v řádku „se záměrem ŠV“ a v řádku „se zám. ŠV s PHO“ jsou naprosto identické hodnoty.**
- Pod tabulkou je uveden „nesmyslný text“ v další tabulce „3 procento obyvatel výrazně obtěžovaných nebo rušených hlukem ve spánku“
- Požadujeme vysvětlit a doplnit.

Str. 32

„Analýza počtu ovlivněných obyvatel byla provedena pro celá sídla: Šestajovice a Klánovice, kde lze předpokládat nejvýznamnější ovlivnění akustické situace vlivem provozu záměru. Jedná se o objekty, které jsou ovlivněny provozem na komunikaci Revoluční – Slavětínská, dálnice D11 a nové komunikace Klánovická spojka. Ostatní stavby jsou ovlivněny v denní době hlukem nižším jak 45 dB a v noční době nižším jak 40 dB vyvolaným provozem na sledovaných výše uvedených komunikacích.“

- **Ostatní stavby budou významně ovlivněny dalšími místními komunikacemi. (V současné studii zcela chybí posouzení napojení dalších komunikací na Klánovickou spojku a rozhodně by mělo být provedeno, pokud z kartogramu je zřejmé, že při realizaci záměru z křížení Klánovické spojky s ulicemi Všešarská a Běchovická zde bude odbočovat významné množství vozidel, cca třetina – viz dokument „H 1 DOPRAVNĚ INŽENYRSKÉ PODKLADY“.)**

- Požadujeme doplnit do dokumentace!

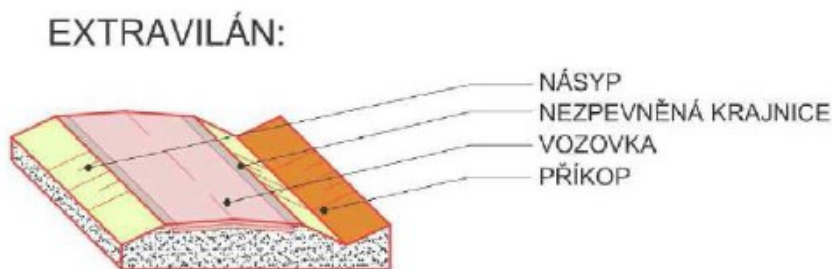
3) H 7 2 SITUACE VARIANTY 1 - ŠESTAJOVICKÁ

H 7 3 SITUACE VARIANTY 2- PRAŽSKÁ

Poznámky:

Obě varianty pracují s pozemní komunikací na násypu, **ne pod úrovní terénu.**

- **Upozorňujeme, že tato varianta přispívá k lepšímu šíření hluku do okolí pozemní komunikace.**



Dále v obou dokumentech uvedeno „izolační pásy zeleně dle ÚP Šestajovic

4) A-G OZNAMENI ZÁMĚRU

Poznámky:

Str. 2

„B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru“

Komunikace v extravilánu má „směrodatná rychlost: 70 (60) km/h“. S čímž, následně pracuje i hluková studie.

Nikde však není uvedeno, zda tato rychlost bude i dopravně omezena, jinak dle charakteru pozemní komunikace (převýšení, zatáčky) lze očekávat rychlost v rámci rychlostního limitu 90 km/h, kdy tento rozdíl 20 km/h může představovat, až 2 dB v hlučnosti navíc s čímž vlastní hluková studie nepočítá. **Navržená opatření pak mohou být nedostatečná. V dokumentaci by mělo být již stanoveno dopravní omezení rychlosti značkou.**

„V předkládané akustické studii je řešena akustická situace v zájmovém území, a to bez realizace Klánovické spojky a po její realizaci v obou navrhovaných variantách. Dále je posouzena současná akustická situace v zájmovém území a situace v tomto území v roce 2000. V současné době je hlavním zdrojem hluku doprava na komunikaci Slavětínská (Klánovice) – Revoluční (Šestajovice) a dálnice D11.“

Str. 3

„Východní oblast hl. m. Prahy a jejích aglomerací se vyznačuje dlouhodobou, významnou stavební činností - v oblasti vznikají celé nové čtvrtě rodinných a bytových domů nebo průmyslových objektů. Zvyšování počtu obyvatel a pohybu zboží s sebou zákonitě přináší zvýšené nároky na podobu a kapacitu komunikací. Stávající páteřní komunikační síť, která je již v dnešní době kapacitně nevyhovující, by měla tento trend vhodně doplňovat.“

• V dokumentaci je tedy zjevný „nesoulad“ zatímco dopravní studie tvrdí, že bude probíhat stagnace, hluková studie a vlastní záměr hovoří o nárůstu pohybu dopravy.

Str. 5

„V ÚPD Šestajovic je trasa komunikace **doplněna o doprovodný pás izolační zeleně**. Záměr je součástí plochy KPD – komunikační propojení dálnice D11 se silnicí III/33310 a ploch ZPH – **zeleně protihlukových parametrů**.“

V hlukové studii (dokument H_2_AKUSTICKA_STUDIE) se nikde nemluví o zelení protihlukových parametrů. Obecně zeleň je samozřejmě potřebná užitečná, ale z hlediska protihlukových parametrů se musí jednat o velmi hustý a dlouhý pás ne „alej“. Obecně: Výsadba má být provedena v nepravidelném rastru tak, aby se akustická energie mnohonásobnými odrazy maximálně rozptýlila a nedocházelo k její kumulaci. Nesprávným tvarováním můžeme totiž hlukové poměry ještě zhoršit. Vhodnou kombinací druhů lze vybudovat protihlukovou bariéru s vysokou účinností. Obecně lze říci, že zeleň musí být tak hustá, aby skrze bariéru nebylo na zdroj hluku vidět. Vybudovat takto nepropustnou clonu je však v praxi velmi obtížné. Více např. na: http://www.udrzitelnavystavba.cz/WP4_papers/24_Polic.pdf (nebo POLIČ, D. *Mýty a pravdy o roli doprovodné komunikační zeleně při tlumení hluku z dopravy*. Silniční obzor, č. 7-8 roč. 2010, ISSN 0322-7154).

• Požadujeme doplnit do dokumentace.

Str. 8

„Srovnávací vlivy na životní prostředí

Obě varianty z hlediska hlukové zátěže bez aplikace PHO (protihlukových opatření) vykazují nadlimitní hodnoty. Mírně nižší hluková zátěž u obytné zástavby v Trojmezí ulici z tohoto důvodu není uvedena jako klad nebo zápor v hodnocení variant. Pokud by totiž bylo přistoupeno ke stavbě PHS (protihlukových stěn), bude dosaženo ve většině výpočtových bodů mírně lepších výsledků u varianty Pražské, která předpokládá stavbu PHS nahrazením za stávající oplocení u obytné zástavby. Více podrobností je obsahem Akustické studie (příloha H. 2).“

O vztahu AKS a hygienickým limitům již bylo uvedeno množství informací výše. **Pro řádné hodnocení by bylo vhodné posoudit všechnu obytnou zástavbu v ulici Trojmezí i s ohledem na vlastní hlukovou studii a její přesnost – respektive, kdy vyvstávají otázky, s jakým výpočtním rastrem byla studie realizována, respektive zda mezi PHS (PHC) jsou skutečně popisované otvory pro vjezd nebo bylo simulováno jako celek, což význačným způsobem ovlivňuje hlukovou situaci v daném území.**

• **Požadujeme doplnit do dokumentace.**

Str. 16 – 17

„Dopravní intenzity v roce 2022 na Klánovické spojce jsou uvažovány v extravilánovém úseku 8700 voz/24 hod a podíl nákladní dopravy bude 8,6 % a v intravilánové úseku 6300 voz/24 hod s podílem nákladní dopravy 2,2 %. Navýšení dopravy na komunikaci Slavětínská v Klánovicích oproti variantě nulové v roce 2022 je o 2200 voz/24 hod, tj. o 25 % a u nákladní dopravy to bude o 20 voz/24 hod, tj. o 5 %. Na komunikaci Revoluční v Šestajovicích oproti variantě nulové v roce 2022 je nárůst intenzity dopravy o 500 voz/24 hod, tj. o 5,7 % a u nákladní dopravy se očekává pokles o 50 voz/24 hod, tj. o snížení podílu nákladní dopravy o 12,9 %.

Navýšení dopravy na dálnici D11 po realizaci MUK Beranka a na ní napojené komunikace (Klánovická spojka a Hornopočernická spojka) navýší dopravu na úseku dálnice směrem do Prahy oproti variantě nulové v roce 2022 o 9300 voz/24 hod, tj. o 15,3 % a u nákladní dopravy to bude o 50 voz/24 hod, tj. o 0,4 %. Ve směru na Hradec Králové dojde k mírnému poklesu po zprovoznění MUK Beranka s navazujícími komunikacemi o 900 voz/24 hod, tj. o 1,5 % a u nákladní dopravy se jedná o snížení intenzity o 880 voz/24 hod, tj. o 8,3 %.“

• **Opravdu je možné, aby při navýšení dopravy docházelo ke snížení hlučnosti?**

• **Požadujeme vysvětlit.**

Str. 17

„Rozpady zátěží

Z vyčíslení dopravní zátěže pro danou lokalitu dle analýzy IPR hl. m. Prahy, jejichž cíl nebo zdroj je v dané lokalitě (viz technická studie, APIS s.r.o., 2018) vyplývá, že 80% (v dlouhodobém výhledu až 90%) dopravy v Klánovicích nebo Šestajovicích bude mít svůj zdroj nebo cíl v této oblasti. Ve velké většině se tedy nebude jednat o dopravu tranzitní a to i za stavu bez staveb uvažovaných v dlouhodobém horizontu.“

• **Toto je možné pouze za předpokladu, že nebude třeba objíždna trasa k D11 (respektive kolony), popřípadě ze strany Počernic se ještě může jednat o další alternativu spojení D10 a D11. Při realizaci těchto spojek by bylo vhodné tedy zakázat průjezdný tranzit, i pokud dle studie 90% bude místní doprava.**

Str. 22

„Z hlediska celkové bilance zemních prací by stavba měla vykazovat přebytek výkopového zemního materiálu v případě varianty 1 a nedostatek tohoto materiálu v případě varianty 2.

Tab. B.III.5 Bilance zemních prací navrhované stavby“

- Tabulka v obou případech má bilanci zeminy kladnou. Je otázkou jak je tento stav možný pokud na násep potřebuji cca 18 000 m³, z výkopů budu mít 2000 m³ a bilance je udávána jako + 16 000 m³.
- Domnívám se, naopak že spíše díky budování náspů mi zemina bude chybět.
- Nehledě na to, že z hlediska šíření hluku je lépe komunikace pod úrovní terénu než na náspu. Tj. případný vytěžený materiál využít i při tvorbě „mírného zemního valu“ který tak bude částečně plnit ochrannou funkci z hlediska hlukové zátěže.

Str. 24

„Protihluková clona PHC 1 délky 125 m a výšky 5,0 m je umístěna vlevo v zeleném pásu v km 2,341 – 2,466. PHC 1 je odsazena od stykové křižovatky s ulicí Trojmezí a je ukončena před okružní křižovatkou s komunikací Slavětínská/Revoluční. **Omezení délky PHC 1 je z důvodu zachování rozhledu u obou křižovatek.** Na severní straně v místě oplocení areálu domů v ulici Trojmezí je umístěna ještě PHC 2 délky 50 m a výšky 5,0 m. Tato PHC 2 může být umístěna variantně mimo oplocení za cyklostezkou a má délku 40 m a výšku 5 m (PHC 2a). PHC 1 je ještě doplněna PHC 3 v místě stávajícího oplocení areálu bytových domů podél ulice Trojmezí na jižní straně u komunikace Revoluční. PHC 3 je délky 40 m a výšky 5 m.

PHC je situována vlevo od komunikace v místě oplocení za chodníkem a je přerušována vjezdy k jednotlivým domům. Délka PHC je 183 m (32 m + 36 m + 72 m + 43 m) a výška je 5 m.“

- Čím více „děr a přerušení“ bude PHC mít, tím menší bude výsledný účinek. Tedy návrh by bylo vhodné koncipovat pokud možno s „jednotlivou“ kompaktní hmotou PHC.

Str. 25

„V současné době, ale i ve výhledu roku 2022, v nulové variantě a aktivních variantách (s Klánovickou spojkou) dochází k nárůstu hlučnosti, který je však stále oproti roku 2000 do 2,0 dB. **Pouze v úseku komunikace Slavětínská mezi ulicemi Smidarská a Riegrova dochází u stavby čp. 962 k navýšení hlučnosti o 2,1 dB v nulové variantě v denní době a po realizaci Klánovické spojky ve variantě Šestajovické až o 2,5 dB v denní době oproti akustické situaci v roce 2000. V tomto úseku tedy není možné v denní době přiznat korekci pro SHZ. Ve variantě Pražské je navýšení hlučnosti v tomto úseku 2,0 dB a korekci tedy lze přiznat.**“

- Viz poznámky k vlastní hlukové studii: **Jak je možné, že v nulové variantě je hluk menší jak realizací záměru, kterým zde přivádím dopravu.** Když i ve vlastním záměru se píše „Navýšení dopravy na komunikaci Slavětínská v Klánovicích oproti variantě nulové v roce 2022 je o 2200 voz/24 hod, tj. o 25 % a u nákladní dopravy to bude o 20 voz/24 hod, tj. o 5 %.“

- Požadujeme doplnit vysvětlení do dokumentace.

Str. 25

„Mimostaveništní doprava bude vedena po dálnici D11 do prostoru MUK Beranka a dále v trase budované komunikace. Jedná se o vytipované možnosti ukládání nebo odběru materiálu. Dopravní trasy budou definitivně určeny až po výběru zhotovitele stavby. S ohledem na dopravní zátěž na dálnici

je navýšení dopravy na dálnici o 40 nákladních vozidel v denní době zanedbatelné a na zvýšení hladiny akustického tlaku v okolí dálnice tento nárůst nebude mít vliv. V současné době je dopravní intenzita ve sledovaném úseku dálnice D11 velikosti 53400 vozidel/24 hod. z toho v denní době projede se sledovaným úseku v obou směrech více jak 48 000 vozidel a z toho je 17 % nákladních vozidel (8 220 vozidel). **Nedoporučuje se vést mimostaveništní dopravu po komunikaci Slavětínská/Revoluční a na ni navazujících místních komunikací.**

- **Nedoporučujeme vozit materiál přes místní komunikace, i z důvodu možnosti „poškození místní pozemní komunikace“ vlivem zvýšené dopravy těžkých strojů při realizaci záměru.**

Str. 85, 86, 87

„Vliv na hlukovou situaci“

Závěr z hlukové studie – dokument „H_2_AKUSTICKA_STUDIE“ Dílčí výhrady uvedené zde. (Ať k limitům nebo k informaci na str. 86 tohoto dokumentu: „V denní době nelze uznat korekci pro SHZ u komunikace Slavětínská úseku mezi příčnou ulicí Riegrova a Smidarská. V noční době tuto korekci pro SHZ lze přiznat. Z tohoto důvodu je třeba uplatnit protihluková opatření, která jsou navržena ve formě protihlukových clon místo stávajícího oplocení na hranici pozemků v ulici Slavětínská. U čp. 415 se jedná o PHC výšky 3 m a délky 44 m a u čp. 962 se jedná o PHC výšky 4 m a délky 42 m. Tato PHC je prodloužena až na pozemek par. č. 812/40 a bude přerušena v místě vjezdu k čp. 962.“ Kdy dle provedeného rozboru příloh hlukových map situace bez PHC vychází lépe jak situace s PHC. Respektive na str. 85 „**Umístění protihlukových clon je u obou variant problematické, a to z důvodu zachování rozhledů na křižovatkách, a to křižovatce s ulicí Trojmezí a v místě napojení nové komunikace na stávající komunikační síť komunikací Slavětínská/Revoluční.**“

- **Proč není navrženo řešení, které není problematické – respektive PHC nebudou segmentované velkými prolukami otvory, kudy se hluk šíří a snižuje tak jejich účinnost.**

Str. 98, 99, 100

„Vliv záměru na akustickou situaci v území je střední a s realizací navržených opatření nebudou překročeny požadované hygienické limity.

Akustická situace v okolí stávající silnice Slavětínská/Revoluční není vyhovující. **Vlivem posuzovaného záměru nedojde k výraznému zhoršení tohoto stavu oproti variantě nulové, tj. bez realizace posuzovaného záměru ve výhledu roku 2022.**

- **Z čeho vyplývá uvedená klasifikace střední. Druhý odstavec říká, že současná akustická situace není vyhovující a my záměrem do dané ulice přivedeme další dopravu, kdy první odstavec říká, že vše bude v pořádku. To jde tak trochu proti sobě.**

Dle příložené tabulky, která je z dokumentu H_2_AKUSTICKA_STUDIE na str. 99 a 100 vyplývá, že pro k významnému zvýšení hluku (což dle NV 272/20011 Sb. je definováno jako nárůst o 2 dB) nedojde pouze pro výpočtový bod 20, 25, 28 a 29. U mnohých staveb jsou nárůsty realizací záměru větší jak 10 dB, což je velmi vysoká hodnota.

Str. 99

„Tabulka“

Ulice Úprkova je v Klánovicích. Chybný popis bodů 1, 2 - 4, 6 (Šestajovice 1549, Úprkova, Šestajovice 1379, Úprkova, Šestajovice 1378, Úprkova), **respektive neodpovídá popisu uvedenému výše (str. 45).**

Str. 116

„Hluk

Mezi neurčitosti výpočtu patří vstupní údaje – zaokrouhlení mezivýpočtů, stupeň projektové dokumentace, přesnost mapových podkladů apod. Vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A jsou uváděny s přesností výsledků výpočtu 2 dB.

S ohledem na stupeň projektové dokumentace, tj. technická studie, je přesnost projektových podkladů nižší, protože budou v dalších stupních projektové přípravy postupně zpřesňovány. U dopravních zátěží je uvažována přesnost výpočtů 10 %.

Hluková situace je hodnocena na základě projektové dokumentace ve stupni technické studie. Technické podklady řešení navrhované komunikace a umístění PHC je třeba v dalších stupních PD zpřesnit.

Nedostatky ve znalostech nesnižují výpovědní schopnost předložené hlukové studie. Zpřesněním výše uvedených nedostatků a neznalostí budou upřesněny výpočtové hodnoty, na jejichž základě budou zpřesněna a případně doplněna navržená protihluková opatření.“

- **Nejistoty z dokumentace vyplývají, pak je zarážející, že dokument H_4_VLIVY_NA_VEREJNE_ZDRAVI pracuje s hlukem na dvě desetinná místa. Současný hlukový model dle zobrazených hlukových map je vypočten velmi hrubě, což snižuje jeho přesnost a nemusí (ani nedává) korektní výsledky v oblasti modelování PHC – viz připomínky k přílohám dokumentu H_2_AKUSTICKA_STUDIE. Již i v současné verzi by bylo vhodné některé nepřesnosti odstranit.**

- **Žádáme o odstranění těchto nepřesností v dokumentaci.**

Str. 118

„Další nejistota tohoto hodnocení rizik je použití nejvyšších vypočtených hladin hluku na fasádách domů. V tomto hodnocení byly z konzervativních důvodů použity pro hodnocení rizik nejvyšší vypočtené hladiny hluku na fasádách s vědomím nadhodnocení rizika. Nejistotou je i neznalost dispozice domů a chování obyvatel, předpokládá se celodenní pobyt v místě.

S ohledem na výše uvedené nejistoty je nutné mít na paměti, že při kvantitativní charakterizaci rizika expozice hluku se jedná spíše o odborný (kvalifikovaný) odhad, nežli o přesný (exaktní) výpočet počtu pravděpodobně obtěžovaných osob. Je tedy nutné posuzovat trendy než jednotlivé počty osob pravděpodobně obtěžovaných.“

Rizika na rozdíl od AKS jsou popsána správněji. Dokument H_2_AKUSTICKA_STUDIE velmi často přímo operuje s pojmy dodržení nedodržení hygienických limitů, což lze v současné době jednoznačně prokázat pouze měřeními ne studií. Viz připomínky k vlastnímu dokumentu H_2_AKUSTICKA_STUDIE.

Str. 127

„Na severním okraji Klánovic oproti roku 2000 došlo k výraznému zvýšení hladin hluku vlivem provozu na dálnici D11. Nárůst ekvivalentních hladin hluku se pohybuje okolo 5 dB. Hygienický limit pro starou hlukovou zátěž byl dodržen pro denní dobu $LA_{eq,16h} = 70$ dB a pro noční dobu $LA_{eq,8h} = 60$ dB není u této zástavby překročen.“

- **Při nárůstu o 5 dB nelze uplatňovat korekci na starou hlukovou zátěž!!!**

• Jedná se o naprostý nesmysl a zcela chybně převzato z dokumentu H 2 AKUSTICKÁ STUDIE.

• Požadujeme opravu dokumentace!

Újezdský STROM - Spolek pro Trvalý Rozvoj a Okrašlování Městské části Praha 21, o. s. ze dne 26. 6 2019 č. j.: 088213/2019/KUSK

Újezdský STROM se po prostudování předloženého záměru domnívá, že

- 1. záměr „Klánovická spojka“ má významný negativní vliv na životní prostředí a měl by být posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a**
- 2. budoucí dokumentace zpracovaná podle přílohy č. 4 by měla být výrazně dopracována a doplněna.**

Žádáme, aby v budoucí dokumentaci byly zohledněny tyto připomínky:

- požadujeme, aby uvažované varianty byly posouzeny k nulové variantě a to i s kombinacemi realizace / nerealizace dlouhodobě plánovaných dopravních záměrů VRT, SOKP 511 a 510, přeložka I/12 Běchovice – Úvaly, přeložka II/101 Jirny – Úvaly
- záměr ovlivňuje a je ovlivňován řadou souvisejících záměrů - VRT, SOKP 511 a 510, přeložka I/12 Běchovice – Úvaly, přeložka II/101 Jirny – Úvaly a dokumentace by tyto vlivy měla důsledně posoudit
- upozorňujeme na nesoulad s územně plánovací dokumentací (územní plán Šestajovic a územní plán hl.m. Prahy) v trasování záměru
- za nedostatečné považujeme řešení odvádění dešťové vody navrhovaným způsobem. S ohledem na probíhající klimatické změny a existenci strategických dokumentů na podporu minimalizování negativních vlivů požadujeme navrhnout a posoudit takové řešení, které bude respektovat maximální vsakování dešťových vod v řešeném území.
- požadujeme posoudit a zpracovat dopravní model budoucího propojení nově vzniklých dopravních spojení (I/12, D1, Klánovická spojka, II/101) a posouzení negativního vlivu na životní prostředí
- požadujeme úpravu zatřídění budoucí komunikace jako III. třídy a tím i splnění hlukových hygienických limitů pro takto zatříděnou komunikaci
- požadujeme variantně prověřit různé typy nového křížení (např. okružní křižovatka) s původními dopravními trasami
- požadujeme posoudit varianty křížení nové trasy s budoucím záměrem VRT včetně posouzení možného zpracování dokumentace tohoto budoucího křížení a posouzení varianty souběžného vybudování tohoto křížení v rámci budoucí výstavby Klánovické spojky
- žádáme prověření a respektování prostupnosti krajiny pro turistické využití (hypo, pěší a cyklo turistiku)
- žádáme zpracování podrobného hydrogeologického průzkumu a posouzení možných negativních vlivů na snížení hladiny spodní vody v dotčeném území
- žádáme zpracování posouzení možných negativních vlivů na Klánovický les

Tímto navrhuje dotčenému úřadu, aby v závěru zjišťovacího řízení vyslovil, že záměr „Klánovická spojka“ má významný negativní vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a žádáme jej, aby stanovil takové podmínky pro zpracování dokumentace, aby bylo na výše uvedené připomínky odpovězeno.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, č. j.: KHSSC 27514/2019

Záměr z aspektu ochrany veřejného zdraví dle předložené dokumentace k zjišťovacímu řízení není nutno dále rozpracovat a posuzovat dle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí za následujících podmínek:

1. V dalším stupni projektové přípravy bude předložena aktualizovaná akustická studie, která upřesní vybranou variantu a realizaci navržených protihlukových opatření.

Odůvodnění:

Oznamovatelem záměru je Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, IČO 000 66 001, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 - Smíchov. Zpracovatelem je Ing. Michaela Vrdlovcová, ENVISYSTEM s.r.o., U Nikolajky 15, 150 00 Praha 5.

KHS se v rámci posuzování vyjadřuje pouze k území k. ú. Šestajovice u Prahy, ostatní dotčené pozemky se nachází na území Hl. m. Prahy.

Předmětem záměru je novostavba pozemní komunikace, která je součástí dopravního řešení zahrnující MÚK Beranka na 4 km dálnice D11 a navazující Hornopočernickou spojku. Účelem těchto staveb je dopravní odlehčení místním komunikacím zejména v Šestajovicích a Horních Počernicích, umožnění rozvoje oblasti dle platných územních plánů a svedení tranzitní dopravy na dálnici D11. Oznámení je zpracováno variantně. Celková délka komunikace bude cca 2,48 km.

Stavba naváže na svém začátku na paprsek okružní křižovatky MÚK Beranka (D11) a místní komunikace Revoluční ul. (Šestajovice) a Slavětínská ul. (Klánovice) na svém konci.

V Územně plánovací dokumentaci Šestajovic je trasa komunikace doplněna o doprovodný pás izolační zeleně. Záměr je součástí plochy KPD – komunikační propojení dálnice D11 se silnicí III/33310 a ploch ZPH – zeleň protihlukových parametrů. Obě tyto funkční plochy umožňují realizaci záměru v katastrálním území Šestajovice a nejsou v rozporu s ÚP za předpokladu vedení stavby v trase části úseku B.1, úseku C a úseku D.1. (viz dále - varianty záměru). Část úseku B.2 svým přiblížením k zástavbě nerespektuje trasu komunikace dle ÚPD, úsek D.2 svým přiblížením k zástavbě nerespektuje požadavek zeleně podél této komunikace dle ÚPD.

Komunikace stavebního záměru je rozdělena do pěti délkových úseků (A ÷ E), které umožňují variantní řešení celého záměru. Homogenní úseky, z nichž některé jsou pro obě varianty shodné lze vzájemně kombinovat pro účely posouzení a výběru vhodné trasy.

Přehled variant:

- Varianta č. 1 tzv. „**Šestajovická varianta**“, kterou prosazuje obec Šestajovice. Pozn.: Zahrnuje úseky: A, B.1, C, D.1, E.1
- Varianta č. 2 tzv. „**Pražská varianta**“, kterou prosazuje Hl. m. Praha zastoupená Institutem plánování a rozvoje Hl. m. Prahy. Pozn.: Zahrnuje úseky: A, B.2, C, D.2, E.2

Zásadní rozdíl spočívá v umístění komunikace vzhledem k současné a budoucí zástavbě. Zatímco varianta 2 (prosazovaná hl.m. Praha) klade důraz na městskou podobu komunikace v podobě blízké dnešním sběrným komunikacím v Klánovicích a Šestajovicích, varianta 1 (prosazovaná Šestajovicemi) je navržena více izolovaně a pozemkově velkoryseji – obklopená izolačními pásy s vegetací a v závěru trasy odsunutá od zástavby v Šestajovicích s ponecháním ulice Trojmezí jako obslužné komunikace ke stávající zástavbě.

Popis úseků:

Úsek A (ZÚ - km 0,580) - Úsek navazuje na paprsek okružní křižovatky MÚK Beranka. Dále pokračuje v trase dle ÚP Prahy přibližně v úrovni terénu. Konec úseku je uvažován na úrovni křižovatky v km 0,580. Součástí úseku je i přeložka souběžné cyklostezky v délce cca 220 m, v jejíž dnešní trase je komunikace navržena. Komunikace v tomto úseku není navržena variantně.

Úsek B (km 0,580 - 1,400) - Úsek je navržen variantně pod označením B.1 a B.2. Začátek úseku navazuje na úsek A přibližně v křižovatce v km 0,580. Konec úseku je přibližně v km 1,400.

Úsek C (km 1,400 - 1,950) - Navazuje na úsek B.1 resp. B.2. přibližně v km 1,400. Konec úseku je přibližně na úrovni křižovatky v km 1,950. Komunikace v tomto úseku není navržena variantně. Návrh odpovídá ÚP Šestajovic. Komunikace je v souladu s ÚP Šestajovic oboustranně doplněna pásem izolační zeleně.

Úsek D (km 1,950 - 2,400) - Úsek je navržen variantně pod označením D.1 a D.2. Začátek úseku navazuje na úsek C přibližně v křižovatce v km 1,950. Konec úseku je přibližně v km 2,400.

Úsek E (km 2,400 - KÚ) - Úsek E navazuje na úsek D.1 resp. D.2. Jedná se o variantní zpracování křižovatky Klánovické spojky a ulic Revoluční/Slavětínské. Křižovatka je řešena variantně jako styková (E.2) a okružní (E.1).

Základní návrhové parametry pro extravilánovou část jsou S9,5, návrhová rychlost 60 km/h, směrodatná rychlost 70 km/h, podélný sklon 0,5 ÷ 4,0 %. Základní návrhové parametry pro intravilánovou část jsou uvažovány MS2c15/7/50, návrhová rychlost 50 km/h, podélný sklon 0,5 ÷ 4,0 %. Povrch nové komunikace bude zpevněný s asfaltovým krytem.

Dopravní intenzity v roce 2022 na Klánovické spojce jsou uvažovány v extravilánovém úseku 8700 voz/24 hod a podíl nákladní dopravy bude 8,6 % a v intravilánové úseku 6300 voz/24 hod s podílem nákladní dopravy 2,2 %.

Navýšení dopravy na komunikaci Slavětínská v Klánovicích oproti variantě nulové v roce 2022 je o 2200 voz/24 hod, tj. o 25 % a u nákladní dopravy to bude o 20 voz/24 hod, tj. o 5 %. Na komunikaci Revoluční v Šestajovicích oproti variantě nulové v roce 2022 je nárůst intenzity dopravy o 500 voz/24 hod, tj. o 5,7 % a u nákladní dopravy se očekává pokles o 50 voz/24 hod, tj. o snížení podílu nákladní dopravy o 12,9 %.

Hluk

Hluk z provozu posuzovaného záměru je kvantitativně vyhodnocen v **Akustické studii**, kterou zpracoval Ing. Petr Jurtin Ametris, Průběžná 58, 100 00 Praha 10, IČO 740 95 170 v únoru 2019, která je součástí oznámení EIA. Výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku A v posuzované lokalitě byl proveden pomocí digitálního 3D modelu v prostředí softwaru Cadna A, verze 2019 (build: 169.4911).

Akustická situace v zájmovém území byla posouzena pro **stav A**, tj. dopravní intenzity v roce 2000 na stávajících komunikacích v zájmovém území, **stav B** pro současnou akustickou situaci, **stav C1** výhledová akustická situace v roce 2022 pro variantu 0, tj. bez realizace Klánovické spojky a MUK Beranka a **stav C2**, tj. výhledový stav v roce 2022 po realizaci Klánovické spojky a MUK Beranka.

V roce 2000 byla hlukem z provozu na pozemních komunikacích nejvíce ovlivněna zástavba v okolí komunikace Revoluční (silnice III/33310) procházející Šestajovicemi. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se v okolí této komunikace pohybovaly v **denní době mezi 57,2 až 62,3 dB** a v **noční době mezi 48,1 až 53,2 dB** (body výpočtu 24, 25, 28 a 29, k. ú. Šestajovice). Tyto hodnoty překračovaly hygienický limit pro místní komunikace III. třídy pro denní dobu $LA_{eq,16h} = 55$ dB a pro noční dobu $LA_{eq,8h} = 45$ dB. Rovněž tyto hodnoty překračovaly hygienický limit pro místní komunikace I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích pro denní dobu $LA_{eq,16h} = 60$ dB a pro noční dobu $LA_{eq,8h} = 50$ dB. Hygienický limit pro starou hlukovou zátěž byl dodržen pro denní dobu $LA_{eq,16h} = 70$ dB i pro noční dobu $LA_{eq,8h} = 60$ dB.

Stávající akustická situace v území (stav B) se oproti roku 2000 výrazně změnila na severním okraji

Klánovic a Šestajovic, a to vlivem provozu na dálnici D11. Nárůst ekvivalentních hladin hluku v této části zájmového území pohybuje okolo 5 dB. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se zde pohybují v **denní době mezi 47,5 až 50,2 dB** a v **noční době mezi 41,4 až 44,1 dB** (výpočtové body 1, 2, 3 a 4, k. ú. Šestajovice). Hygienický limit pro dálnice v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích pro denní dobu $LA_{eq,16h} = 60$ dB a pro noční dobu $LA_{eq,8h} = 50$ dB je dodržen.

U zástavby situované v blízkosti komunikace Revoluční dochází oproti roku 2000 rovněž ke zvýšení hlučnosti. U zástavby v těsné blízkosti této komunikace, kde docházelo již v roce 2000 k překračování hygienického limitu v denní i noční době došlo oproti roku 2000 v denní době k nárůstu hlučnosti o 1,9 dB a v noční době o 1,3 dB. Komunikace Revoluční v Šestajovicích byla zprovozněna před 1. 1. 2001. Podmínky pro uplatnění korekce na SHZ jsou pro stávající akustickou situaci v okolí komunikace Revoluční v Šestajovicích splněny.

Ve výhledové akustické situaci v roce 2022 při zachování současného stavu komunikací v území (stav C1) se projeví pouze nárůst dopravy na stávajících komunikacích, a to především na dálnici D11. Navýšení do 0,5 dB se předpokládá v severní části Klánovic a Šestajovic, které jsou ovlivněny hlukem z provozu na dálnici D11. V okolí silnice Revoluční nedochází mezi rokem 2017 a 2022 ke zvýšení hlučnosti. U zástavby v těsné blízkosti této komunikace, kde docházelo již v roce 2000 k překračování hygienického limitu v denní i noční době, se předpokládá oproti roku 2000 v denní době k nárůstu hlučnosti o 1,8 - 1,9 dB a v noční době o 1,2 - 1,3 dB. Je tedy možné i pro výhledovou akustickou situaci v roce 2022 při zachování současného stavu komunikační sítě zachovat v okolí komunikace Revoluční ponechat korekci na SHZ.

Ve výhledové akustické situaci v roce 2022 s realizací Klánovické spojky a MUK Beranka včetně dalších uvažovaných nových komunikací (stav C2) u obou posuzovaných variant Klánovické spojky dochází v chráněném venkovním prostoru staveb k překračování hygienického limitu pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích v denní době $LA_{eq, 16h} = 60$ dB a v noční době $LA_{eq,8h} = 50$ dB. K překračování hygienického limitu dochází především v noční době v intravilánovém úseku nové komunikace (v obou variantách). Jedná se o úsek komunikace zhruba od km 2,2, který je veden v blízkosti chráněné zástavby

v ulici Trojmezí (k.ú. Šestajovice). **U této zástavby budou dle předložených výpočtů překračovány hygienické limity v denní i noční době. Proto jsou v této části navržena protihluková opatření v podobě protihlukových clon.** Umístění protihlukových clon je u obou variant problematické, a to z důvodu zachování rozhledů na křižovatkách, a to křižovatce s ulicí Trojmezí a v místě napojení nové komunikace na stávající komunikační síť komunikaci Slavětínská/Revoluční.

Ve variantě Šestajovické je PHC 1 umístěna vlevo v zeleném pásu podél komunikace v km 2,341 – 2,466 a u křižovatky s ulicí Trojmezí je PHC 2 umístěna buď v místě oplocení (délka 50 m) nebo za cyklistickou stezkou (délka 40 m) je variantě umístěna PHC 2a, u křižovatky s ulicí Revoluční je navržena PHC 3 v místě oplocení (délka 40 m). Výška všech PHC je 5 m.

Na území Šestajovic je chráněná zástavba situována rovněž v dostatečné vzdálenosti od nové komunikace v úseku km 1,7 – 2,2 a ekvivalentní hladiny akustického tlaku se pohybují u chráněné zástavby mezi 45,9 až 50,5 dB ve dne a 37,4 až 42,5 dB v noci. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí komunikace ve variantě Šestajovické v km 1,0 až 2,2 nepřekračují hygienický limit pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB.

V úseku od km 1,9 až k napojení na komunikaci Slavětínská/Revoluční se trasa navrhované komunikace přibližuje k chráněné zástavbě v ulici Trojmezí v Šestajovicích. Napojení na komunikaci Slavětínská/Revoluční je okružní křižovatkou. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku u chráněné zástavby v ulici Trojmezí se pohybují mezi **55,9 až 62,7 dB v denní době a v noční době 46,3 až 53,1 dB bez navržených protihlukových clon.** Účinnost navržených PHC 1, PHC 2 nebo PHC 2a a PHC 3 se pohybuje u stavby čp. 1209, která je nejvíce ovlivněnou stavbou situovanou u komunikace Revoluční, mezi 2,8 až 4,7 dB u dalších staveb se účinnost PHC pohybuje mezi 1,7 až 8,1 dB. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se započtením vlivu PHC se pohybují mezi **49,2 až 58,4 dB v denní době a v noční době 39,6 až 48,7 dB.** V chráněném prostoru staveb v ulici Trojmezí orientovaných k navrhované komunikaci jsou dodrženy hygienické limity pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB. U stavby čp. 1209 na fasádě orientované ke komunikaci Revoluční a stavbách u této komunikace se ekvivalentní hladiny akustického tlaku pohybují mezi

62,1 až 63,5 dB v denní době a v noční době je ekvivalentní hladina akustického tlaku mezi **52,1 až 53,9 dB.** Oproti akustické situaci v roce 2000, kdy byly také překročeny hygienické limity na této fasádě, dojde po realizaci Klánovické spojky ve variantě Šestajovická k navýšení o 1,2 dB v denní době a o 0,6 dB v noční době. Komunikace Revoluční je u této zástavby dominantním zdrojem hluku a lze připustit korekci SHZ.

Varianta Pražská je na začátku trasy vedena v těsné blízkosti zástavby na západním okraji Šestajovic a severním okraji Klánovic v km 1,0 – 1,3 navrhované komunikace. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb se u této zástavby (body výpočtu 1–6 a 37) pohybují mezi **52,6 až 67,9 dB v denní době a v noční době mezi 44,3 až 58,3 dB.** V tomto úseku je navržena PHC v délce 230 m a výšky 4,5 m, která je umístěna za chodníkem. Účinnost této PHC se pohybuje mezi 2,0 až 17,9 dB v denní době a v noční době mezi 1,7 až 17,6 dB. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí tohoto úseku nové komunikace se pohybují mezi **50,0 až 55,3 dB v denní době a v noční době mezi 40,7 až 46,7 dB.**

Na území Šestajovic je chráněná zástavba situována rovněž v dostatečné vzdálenosti od nové komunikace v km 1,7 – 2,2 a ekvivalentní hladiny akustického tlaku se pohybují mezi **45,3 až 49,2 dB ve dne a 36,8 až 41,0 dB v noci**. V úseku nové komunikace od km 1,9 až k napojení na komunikaci Slavětínská/Revoluční je trasa navrhované komunikace situována o 6 m blíže ke chráněné zástavbě v ulici Trojmezí v Šestajovicích oproti variantě Šestajovická. Napojení na komunikaci Slavětínská/Revoluční je však stykovou křižovatkou, která je plošně menší a tím je z hlediska ovlivnění okolí hlukem oproti okružní křižovatce příznivější. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku u chráněné zástavby v **ulici Trojmezí** na fasádách orientovaných k nové komunikaci jsou **56,8 až 61,3 dB v denní době a v noční době 47,3 až 51,7 dB**.

Obdobně jako u varianty Šestajovické je třeba realizovat protihluková opatření v podobě PHC u bytových domů v ulici Trojmezí v km 2,2 až KÚ. PHC je situována vlevo od komunikace v místě oplocení za chodníkem a je přerušována vjezdy k jednotlivým domům. Délka PHC je 32 m + 36 m + 72 m + 43 m. Celková délka je 183 m a výška PHC je 5 m. Účinnost PHC se pohybuje mezi 4,9 až 9,2 dB v denní době i v noční době.

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku u této zástavby na fasádách orientovaných k nové komunikaci se pak předpokládají mezi **47,9 až 56,4 dB v denní době a v noční době mezi 38,3 až 46,8 dB**. U staveb s fasádami orientovanými ke stávající komunikaci Revoluční se pohybují mezi **62,0 až 63,5 dB v denní době a v noční době 52,4 až 53,8 dB**. Oproti akustické situaci v roce 2000, kdy byly také překročeny hygienické limity v okolí komunikace Revoluční, po realizaci Klánovické spojky ve variantě Pražská dojde k navýšení hlučnosti o 1,2 dB v denní době a o 0,6 dB v noční době. V okolí komunikace Revoluční lze připustit korekci SHZ.

Navržené PHC jsou umístěny na hranicích pozemků. Jejich realizaci je nutné v dalších stupních projektové přípravy projednat s vlastníky pozemků.

Z výše uvedeného vyplývá, že navrhovaná Klánovická spojka je realizovatelná v obou variantách. Z hlediska ochrany před hlukem by byla nejvhodnější kombinace obou variant, kdy na začátku trasy by trasa komunikace byla vedena v trase Šestajovické varianty a cca od km 2,0 by byla vedena v trase Pražské varianty. Podmínkou je realizace navržených protihlukových clon.

Hluk ze stavební činnosti v období výstavby je řešen na úrovni technických podkladů, tj. technická studie. Hluk z výstavby je řešen orientačně a předkládané výpočty hluku ze stavební činnosti vycházejí pouze z předpokladů a ze zkušeností se stavbami podobného druhu. Příjezd na stavbu bude umožněn pouze z dálnice D11 přes MUK Beranka a dále v trase navrhované komunikace, která je vedena převážně po terénu. Celková doba výstavby se předpokládá v délce 2 let. Předpokládaná pracovní doba je 7:00 – 18:00. Obecně platí, že není předpokládán provoz těžké stavební mechanizace mimo časové období od 7 do 21 hodin. Dopravní trasy budou definitivně určeny až po výběru zhotovitele stavby. S ohledem na dopravní zátěž na dálnici je navýšení dopravy na dálnici o 40 nákladních vozidel v denní době zanedbatelné a na zvýšení hladiny akustického tlaku v okolí dálnice tento nárůst nebude mít vliv. V současné době je dopravní intenzita ve sledovaném úseku dálnice D11 53400 vozidel/24 hod. z toho v denní době projede se sledovaným úseku v obou směrech více jak 48 000 vozidel a z toho je 17 % nákladních vozidel (8 220 vozidel).

Orientační výpočet je proveden pro nejhlučnější fázi výstavby, a to při zemních pracích. Předpokládá se nasazení těchto strojů: bagr, buldozer, nakladač, grejdr, válec, silniční fréza. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku při realizaci zemních prací, které budou nejhlučnějším obdobím výstavby, nepřekročí hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v době od 7:00 do 21:00 hod LAeq,S = 65

dB. Hluk ze stavební činnosti v období výstavby bude podrobně posouzen v dalších stupních projektové dokumentace.

Dle Akustické studie je třeba v dalších stupních projektové dokumentace posoudit:

- možnost kombinování obou variant a umístění protihlukových clon místo oplocení u areálu bytových domů v ulici Trojmezní a rovněž umístění PHC u varianty Pražské v km 1,025 – 1,251, kde je v těsné blízkosti stávajícího oplocení rodinných domů.
- Možnost použití dalších protihlukových opatření místo protihlukových clon v blízkosti zástavby
- Ověření rozsahu navržených PHC
- Provéřit stávající akustickou situaci (měřeními a výpočty), možnost použití korekce pro starou hlukovou zátěž na komunikaci Slavětinská/Revoluční a pro výhledové období posoudit očekávanou akustickou situaci v území bez a s realizací navrhované komunikace.

Dále byla předložena **Rozptylová studie** vypracovaná společností ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Roztylská 1860/1, 148 00 Praha 4 z ledna 2019 s následujícím závěrem:

Vyhodnocení bylo provedeno pro dvě varianty směrového vedení komunikace. Zákres vedení obou variant je zachycen na výkresu 1. Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek za období 2013 – 2017 publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.), imisní limit je překročen nejvýše o 50 %.

Z provedených modelových výpočtů pro výhledový stav k roku 2022 (kde byl hodnocen příspěvek automobilové dopravy) a porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že ve výchozím stavu (bez vlivu záměru) lze očekávat plnění imisních limitů pro krátkodobé i roční koncentrace oxidu dusičitého, roční koncentrace benzenu a roční koncentrace suspendovaných částic PM10. Velmi lokálně, v nejbližším okolí dálnice D11 bylo vypočteno možné překročení imisního limitu pro denní koncentrace částic PM10 a průměrné roční koncentrace částic PM2,5.

Vzhledem ke zvýšeným pozadovým hodnotám již v současném stavu lze předpokládat překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu v celé výpočtové oblasti.

Uvedením záměru do provozu lze obecně očekávat nárůst imisní zátěže v okolí Klánovické spojky, Hornopočernické spojky a západní větve dálnice D11. Naopak pokles koncentrací byl vypočten podél východní větve dálnice D11, v oblasti Jiren.

V žádné části obytné zástavby nebylo vypočteno překročení žádného ze sledovaných imisních limitů vlivem záměru. V případě benzo[a]pyren je však možné očekávat výskyt nadlimitních hodnot již ve výchozím stavu.

Po posouzení z hlediska požadavků v oblasti ochrany veřejného zdraví, KHS požaduje, aby v dalším stupni projektové přípravy byla předložena aktualizovaná akustická studie, která upřesní vybranou variantu a realizaci navržených protihlukových opatření, za splnění tohoto požadavku další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí KHS nepožaduje.

Městská část Praha – Klánovice, Usnesení č. RMČ 18/161/2019

Vyjádření MČ Praha-Klánovice k Oznámení dokumentace EIA na záměr stavby Klánovické spojky dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Vyjádření MČ Klánovice k předloženému oznámení o posuzování vlivů návrhu stavby Klánovické spojky má za cíl hájení zájmů MČ Praha-Klánovice vůči možným rizikům nebo trvajícím nejasnostem, které plánovaný záměr Klánovické spojky může představovat v oblasti vlivů na životní prostředí. Klánovická veřejnost přirozeně vnímá některá možná rizika tohoto záměru a předpokládá, že v rámci procesu EIA by mělo dojít k jejich vyjasnění a eventuální minimalizaci tak, aby bylo zřejmé, že posuzovaný záměr představuje pro naši městskou část jednoznačné zlepšení životního prostředí.

Specifické dopravní a tím i environmentální problémy východní části Prahy jsou:

- Neexistence všech plánovaných silničních a dálničních staveb v širším okolí a z toho plynoucí přetížení stávající silniční sítě (I/12, II/101, SOKP stavba 510 a 511)
- Neexistence odpovídající uliční sítě Klánovic (i okolních obcí), které nebyly historicky založeny na stávající rozvoji výstavby a automobilizace

Z těchto skutečností plynou i existující obavy vůči předloženému záměru, zejména aby:

- Klánovická spojka nesuplovala chybějící komunikační síť a nepřenášela zbytečnou tranzitní dopravu
- Nezpůsobila podstatné zvýšení intenzity dopravy na průjezdu Klánovicemi (ulice Slavětínská) včetně všech souvisejících environmentálních negativních dopadů
- Stavba nezpůsobila překotnou masivní výstavbu nových RD těsně za hranicí k.ú. Klánovic, a tím přetížení infrastruktury MČ Klánovice, která není na zvýšení počtu uživatelů koncipována

Podrobné posouzení:

B B.I.

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení

Klánovická spojka je zde správně označena funkcí B – jako sběrná komunikace. Nicméně bývá obvyklé, že zatřídění komunikace v extravilánové a intravilánové části je vždy totožné. **Domníváme se, že v tomto případě se musí jednat jednoznačně o zařazení do kategorie silnic III. třídy.** Důvodem je definice jednotlivých tříd ze znění zákona o pozemních komunikacích 13/1997 a ČSN 73 6101 §5, kde silnice II. třídy jsou určeny pro dopravu mezi okresy a III. třídy jsou určeny ke vzájemnému spojení obcí a jejich napojení na ostatní PK. Navíc Klánovická spojka musí být na svém jižním zakončení napojena mezi Klánovicemi a Šestajovicemi na silnici III/33310, což je u silnice kategorie II. třídy vyloučené. Každá silnice II. třídy má své zakončení na silnici II. třídy nebo vyšší kategorie.

Abychom doložili tuto výhradu kompetentním odborným stanoviskem, obrátili jsme se na ŘSD ČR GR – odd. pasportu – ing. Blaženu Věchtovou a její odborné stanovisko přikládáme:

Klánovická spojka – vyjádření ŘSD ČR:

Klánovická spojka mezi D11 (MÚK Beranka) a silnicí III/33310 dle své krátké délce a ukončení na III. tř. by měla být zařazena jako silnice III. tř.

Z hlediska zásad evidence silnic by silnice II. tř. v konečném výhledu měly začínat (končit) na pozemní komunikaci stejné nebo vyšší kategorie nebo třídy (dálnice, silnice I. nebo II. tř.), event. na státní hranici, a tvořit logicky uspořádanou síť.

Zároveň dle §5 odst. 2 pís. b) jsou silnice II. tř. určeny pro dopravu mezi okresy.

Existují samozřejmě výjimky.

- *krátké (přerušené tahy) budoucích doprovodných komunikací (řady 600) k budovaným dálnicím, kdy po dobudování dálnice vznikne souvislý tah těchto doprovodných komunikací.*
- *postupně zkracované původní silnice II.tř., které v důsledku předpokládané další výstavby budou přeřazeny do nižší třídy nebo vyřazeny ze silniční sítě úplně*
- *ukončení II.tř. na MK nebo UK před státní hranicí (zejména v horských oblastech), pokud nevedou na hraniční přechod určený pro automobilovou dopravu*

Ani jedna z těchto výjimek se netýká Klánovické spojky.

ing. Blažena Věchtová

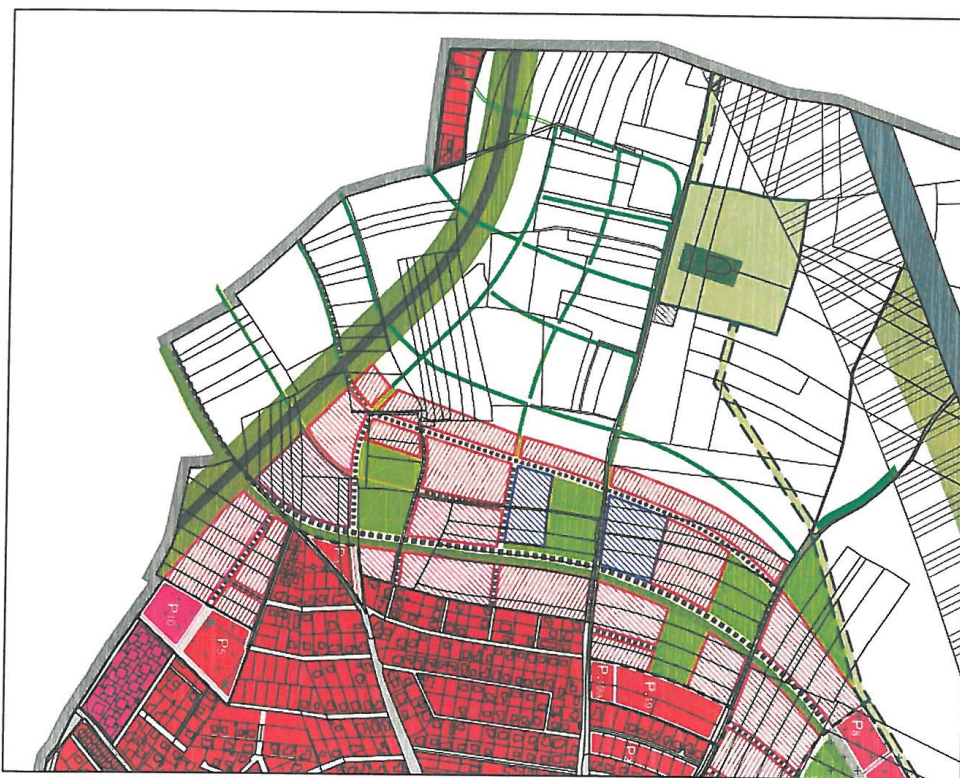
Tato výhrada se netýká osobně zpracovatele oznámení EIA, neboť **byla přejata z technické dokumentace předmětné stavby, nicméně z hlediska hodnocení dopadů na životní prostředí je zcela zásadní, protože při zařazení Klánovické spojky do kategorie III. třídy je nutné zachování přísnějších akustických limitů a tím i rozsáhlejších kompenzačních opatření.**

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

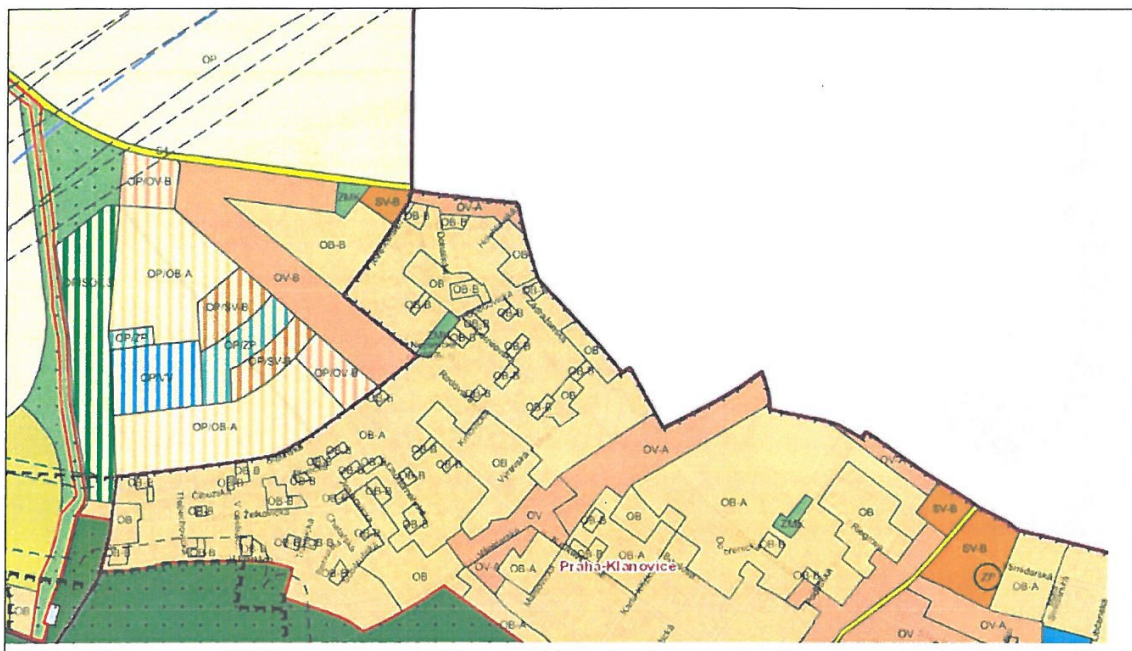
V úvodu je logicky napsáno, že Klánovická spojka by měla mj. významně odlehčit komunikacím v Šestajovicích. Nicméně o několik stánek dále je v kapitole B.II. 6 na straně 17 uveden na části průjezdu Šestajovicemi naopak nárůst dopravy o 500 OA/24 hodin. Nad tímto rozdílem by se bylo třeba hlouběji zamyslet a vysvětlit jej. Zřejmě se jedná o důsledek jen přibližného modelování navazující zástavby Šestajovic a Klánovic, kdy se reálně přepokládá existence dalších úrovnových křižovatek v km 1,75 a 1,95, které však již nejsou zahrnuty do dopravního modelu a tedy model je automaticky přiřazuje na konečnou křižovatku. V části „Kumulace s jinými záměry“, je konstatováno, že nedojde ke kumulaci s jinými významnými záměry. V blízkém časovém horizontu s tímto tvrzením souhlasíme, nicméně dle platné ÚPD je **v jižním souběhu s D11 plánována výstavba vysokorychlostní železniční tratě pro spojení ve směru Praha – Brno**. Ta bude v budoucnu křížit trasu Klánovické spojky těsně za jejím napojením na D11.

B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení. včetně srovnávacích vlivů na životní prostředí

Obr.1 ÚPD Šestajovic – V jižní části směřuje Klánovická spojka oddáleně od obytné zástavby Šestajovic směrem do nyní nezastavěného území Klánovic. Územní plán hl. m. Prahy tuto změnu nezohledňuje. V severní části Klánovické spojky tato v odstupu míjí obytnou zástavbu Šestajovic, která je těsně přimknuta k zástavbě Klánovic.



Obr. 2 ÚPD hlavního města Prahy - v jižní části Klánovické spojky není tato vedena po území MČ Klánovice. V její severní části je odsazení této komunikace v mírně menší vzdálenosti od obytné zástavby oproti záznamu v ÚPD Šestajovic.



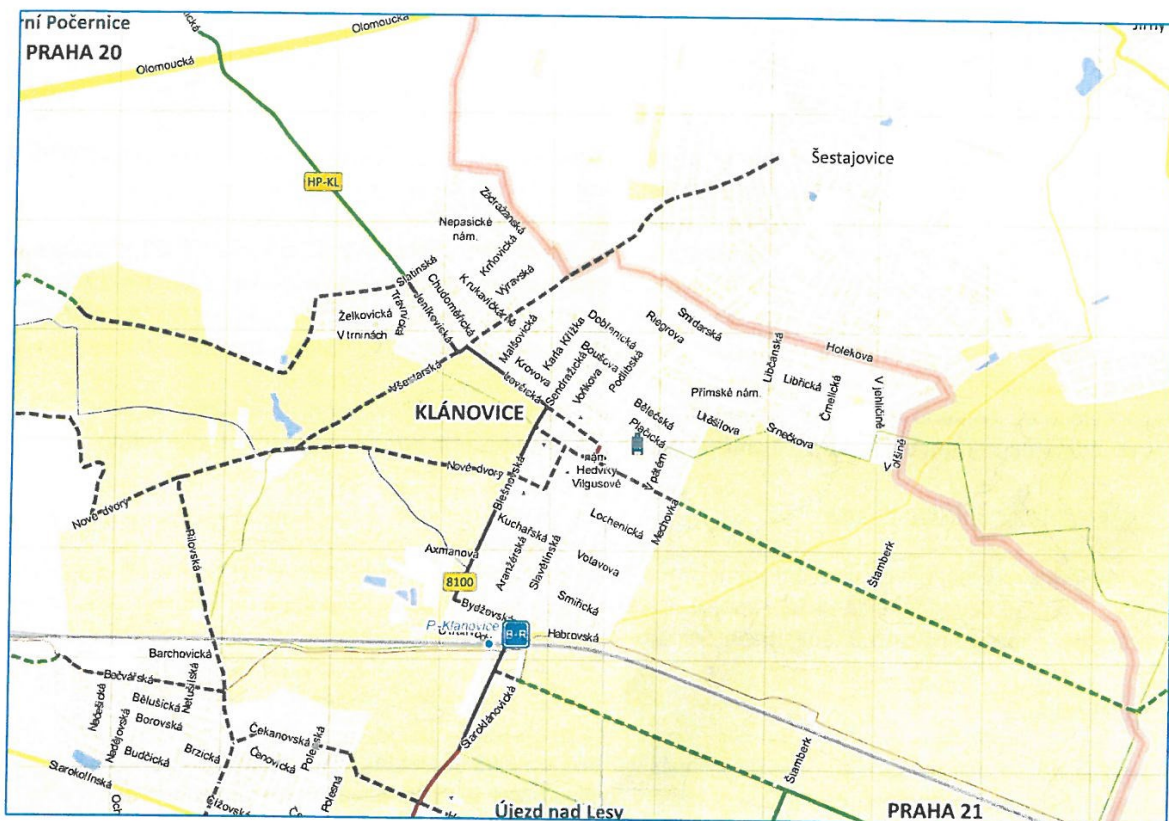
Zatímco v km 1,0 – 1,2 Klánovické spojky je její oddálení od stávající zástavby celkem bezproblémové. Její odlišná územní stabilizace v km 2,2 – 2,4 může při další investiční přípravě způsobit problémy. Právě z těchto důvodů se MČ Klánovice kdysi (1993) negativně a marně vyjadřovala k záměru výstavby 10 bytových domů v těsném kontaktu se stabilizovanou trasou Klánovické spojky.

Popis úseků

Navržené řešení Klánovické spojky se styčnými tří a čtyřramennými křižovatkami by umožňovalo téměř po celé délce spojky jízdu extravilánovou rychlostí 90 km/hod. Vzhledem k tomu, že spojka je vedena z větší části v blízkosti se stávající a plánovanou obytnou zástavbou, **doporučujeme zvážit změnu typu navržených styčných křižovatek na bezpečnější okružní křižovatky**, které by automaticky garantovaly podstatné snížení jízdní rychlosti. To by zároveň přispělo i menšímu zatížení jejího okolí.

Pro MČ Klánovice považujeme za důležité zejména řešení posledních dvou úrovnových křižovatek před napojením na ulici Slavětínskou (III/33310). Křižovatka přibližně ve staničení km 1,95 napojuje v Klánovicích ulici Vřestarskou s pokračováním dále na Šestajovice (a zároveň dle Cyklomapy Prahy 2015 i cyklostezku směrem dále na východ). Křižovatka v km 1,75 se napojuje v Klánovicích ulicí Krňovickou. Tato budoucí napojení považujeme za velmi důležitá, protože pro severozápadní část Klánovic se bude jednat o jediná dopravně vyhovující napojení na tuto sběrnou komunikaci.

Obr. 3 Cyklomapa Prahy a okolí 3.2016 v zájmové oblasti Klánovické spojky



Tabulka B.I.1. Přehled výhod a nevýhod posuzovaných variant řešení

Úsek B

MČ Klánovice preferuje variantu B1. Navrhujeme vyplnit pás mezi trasou a existující zástavbou izolační zelení tak, jako u navazujících úseků Klánovické spojky.

Úsek D

MČ Klánovice preferuje variantu D2. Nicméně klíčový faktor bude zřejmě technická možnost splnění hygienických akustických limitů u nejbližší obytné zástavby Šestajovic. Jedná se o variantu, která byla historicky dlouhodobě územně chráněna, až do výstavby kritických 10 obytných budov na parcele 597/x.

Úsek E

MČ Klánovice preferuje variantu E1. Jedná se o bezpečnější a kapacitnější variantu. **Upozorňujeme, že oproti zpracované technické dokumentaci a grafické příloze oznámení se bude jednat o čtyřramennou křižovatku, kde chybějící rameno okružní křižovatky bude napojovat investičně připravované Integrované záchrané centrum (hasiči, rychlá záchraná služba, služebna městské policie).** Tato varianta si nevyžádá

náklady na stálé zásobování elektrickým proudem. Délky jízdních drah jsou zde nepodstatné. Důležitá je kapacita a bezpečnost křižovatky.

Srovnávací vlivy na životní prostředí

V zásadě souhlasíme s uvedeným hodnocením alternativních variant. I v případě varianty B.1., která předpokládá plánovanou zástavbu okolí Klánovické spojky v úseku B souvislou obytnou zástavbou, bude nutné vybudovat přibližně obdobnou variantu protihlukových opatření jako u varianty B.2.

Technické řešení záměru

U křižovatek v km 1,58 a 1,01 se nejedná o připojení projektu „Rodinné domy Klánovice“. **Jedná se projekt developerské firmy UBM na katastrálním území Horních Počernic, který nemá s Klánovicemi nic společného.** Proto bylo od podobných matoucích názvů developerem v roce 2015 upuštěno.

Křižovatka v km 1,68 jako čtyřramenná navazuje i na komunikační síť Klánovic. Křižovatka v km 1,95 navazuje i na území Klánovic s nyní připravovanou novou obytnou zástavbou. Křižovatka v 2,28 pro napojení ulice Trojmezí není uvedena v přiložené technické dokumentaci. Křižovatka v km 2, 48 musí být řešena jako čtyřramenná pro napojení Integrovaného záchranného centra, které zde bylo situováno právě s ohledem na snadné napojení na budoucí Klánovickou spojku.

Jak bylo dříve uvedeno, **požadujeme změnit typ všech úrovněových křižovatek na křižovatky okružní s ohledem na zvýšení bezpečnosti a snížení rychlosti jízdy v těsném kontaktu s obytnou zástavbou.**

Systém odvodnění komunikace

Vzhledem k neuspokojivému technickému stavu dešťové kanalizace v MČ Klánovice není zde možné napojení příslušné části odvodnění Klánovické spojky. Tomu by musela předcházet její kompletní rekonstrukce. Reálné může být napojení na zatrubněné vedení Šestajovického potoka nebo spádování směrem do Šestajovic.

Cykloturistika

Není jasné, co znamená zmíněný cyklistický pás v úseku km 1,95 až křížení se Slavětínskou. Žádná podobná trasa v existující Cyklomapě Prahy není. **V křížení se Slavětínskou nelze navázat na žádnou existující nebo plánovanou cyklostezku,** protože tato páteřní komunikace Klánovic a Šestajovic je vzhledem k dopravnímu zatížení a stísněným šířkovým poměrům pro cyklistickou dopravu naprosto nevhodná. Naopak vůbec není zmíněna existující cyklostezka ve směru Klánovice - Šestajovice, která kříží Klánovickou spojku v km 1,95 a musí tedy být následně zohledněna.

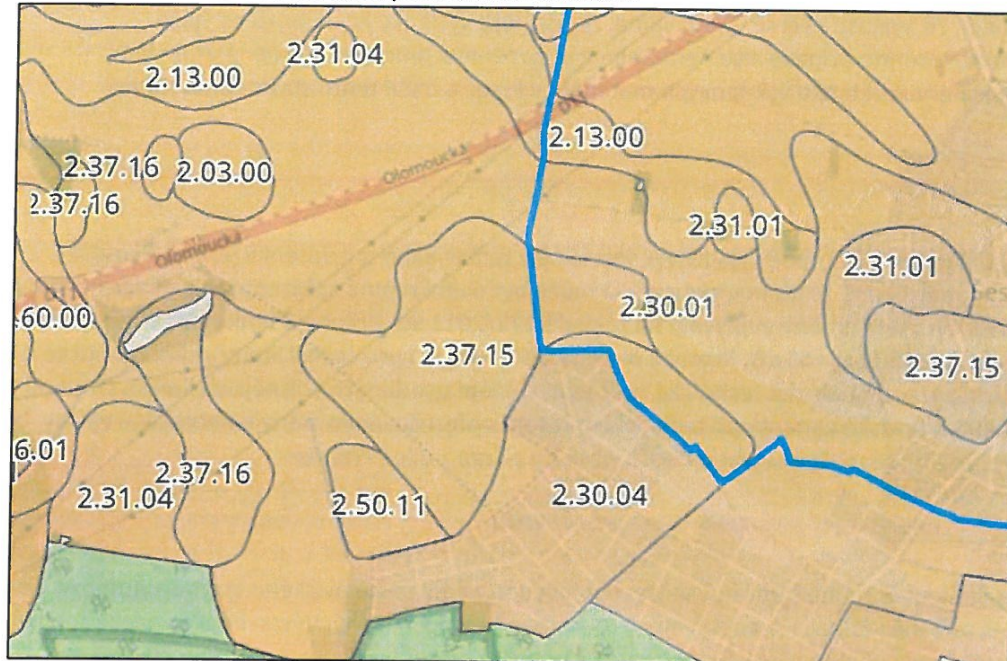
Přeložky inženýrských sítí

Pokud by v dalším stupni PD byl sledován záměr napojení plánovaného odvodnění na klánovickou dešťovou kanalizaci (odvodnění do povodí Blatovského potoka), musela by tomuto záměru předcházet její kompletní rekonstrukce, alespoň v její páteřní větvi ve Slavětínské ulici (průzkum stavu dešťové kanalizace v Klánovicích v roce 2017 – IPR). Reálnější je možnost napojení na zatrubněné vedení Šestajovického potoka nebo spádování směrem do Šestajovic.

B.II.1 Půda

V oznámení nejsou graficky ani tabulkově uvedeny příslušné BPEJ pro plánovaný zábor orné půdy. Není ani uveden rozdíl v záboru jednotlivých BPEJ nebo tříd ochrany pro jednotlivé posuzované varianty technického řešení.

Obr.3 Značení BPEJ v širším okolí posuzovaného záměru



B.II.3 Ostatní přírodní zdroje

V části období provozu je uvedena nutnost chemického posypu (NaCl a CaCl₂). Zde upozorňujeme, že na celém území MČ Klánovice je zákaz používání zimního chemického posypu z důvodu ochrany individuálních zdrojů pitné vody. Ulice se v zimě udržují výhradně plužením a ev. posypem inertním posypovým materiálem, který je následně odklizen. Způsob údržby bude nutné ještě dále pečlivě zvážit.

B.II.5 Nároky na dopravní infrastrukturu

Oproti uvedeným možnostem napojení bude Klánovická spojka sloužit spolu s využitím navazující Hornopočernické spojky jako podstatně zkrácené spojení do Horních Počernic (a ev. dále na D/10), využitelné ev. i pro příslušnou MHD).

V části nároky na dopravní infrastrukturu jsou slovně popsány výsledky dopravního modelu. V této kapitole se jimi nebudeme podrobně zabývat a výhrady uvedeme podrobně v kapitole H.1. Dopravně inženýrské podklady.

B.III.1. Znečištění ovzduší

Pro popis vlivu stavby na životní prostředí – znečištění ovzduší jsou zde uvedeny 3 tabulky emisní bilance vybraných úseků komunikací. Domníváme se, že vypovídací hodnota uvedených emisí je významně ovlivněna volbou a délkou příslušných emitujících komunikací. Již to, že je zde vynechán celý průtah ulice Náchodské Horními Počernicemi, jehož odlehčení je jedním z hlavních důvodů investiční přípravy Klánovické spojky, pokládáme za velmi matoucí a ovlivňující celkovou emisní bilanci.

B.III. 3 Odpady

V textovém hodnocení objemové bilance je uvedeno na str. 22, že stavba bude vykazovat přebytek výkopového zemního materiálu v případě varianty 1 a nedostatek výkopového zemního materiálu v případě varianty 2. Nicméně v níže publikované tab. B.III.5 Bilance zemních prací navrhované stavby **jsou uvedeny zcela opačné hodnoty**. Zde stavba vykazuje u obou variant přibližně shodný výrazný přebytek nutných násypových materiálů. Ze znalosti věci se domníváme, že reálnější výsledky jsou obsaženy spíše v publikované tabulce. V tomto případě sice nelze mluvit o vyrovnané hmotnici, nicméně vzhledem k výraznému všeobecnému přebytku výkopových materiálů v Praze a okolí tento stav nebude žádný problém.

B.III.4 Hluk

K akustické studii se budeme podrobně vyjadřovat speciálně v rámci jejího posouzení v příloze Akustická studie. Nicméně zde opakujeme, že **Klánovická spojka může být velmi reálně zařazena jako silnice III. třídy. Dle platné legislativy by z této změny vyplývaly na základě 272/2011 Sb. Příloha 3 limity pro denní dobu $L_{Aeq} = 55$ dB a pro noční dobu $L_{Aeq} = 45$ dB. Protože dimenzování PHS je i pro měkčí limity velmi mohutné u všech posuzovaných variant, je otázka technické možnosti splnění uvedených přísnějších limitů.** Otázkou je i snížení účinnosti PHS u Pražské varianty při technickém řešení s přerušováním stěny jednotlivými vjezdy k obytným domům. Zde by se možná vyplatilo zvážit obsluhu pouze z ulice Pražské.

C.1.1. Struktura a ráz krajiny

V tabulce C.1.1. je ve sloupci Souhlas občanů se stavbou uveden zájem šestajovického spolku a nutnost projednání s ním. V případě Klánovic je postoj obyvatel neméně komplikovaný. Výstavba Klánovické spojky přináší riziko výstavby nové obytné výstavby severně od Klánovic s dopravním napojením na Klánovickou spojku, která by správně náležela Horním Počernicím, ale ve všech oblastech by parazitovala na MČ Klánovice. Proto je nezbytně nutné podrobné projednání i se zastupiteli Klánovic a jednotlivými občany.

C.1.3 Určující složky flory a fauny

Na str. 32 je doporučení v případě výsadby nové zeleně preferovat listnaté dřeviny se skladbou odpovídající potenciální přirozené vegetaci. Upozorňujeme, že takto obecně popsaná skladba je obtížně použitelná pro tzv. „izolační zeleň“. Navíc místně přirozená vegetace neodolá rozptylu solné mlhy v případě zimní údržby solením.

C.1.9 Evropsky významné lokality

V části Zranitelnost je nesprávně uveden dřívější záměr obnovit golfové hřiště. Tento záměr definitivně skončil dne 25.2.2013 změnou územního plánu na příslušných pozemcích.

C.1.13. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Nejbližší lokalita významné zaniklé středověké vsi je lokalita Hol (Beránek – Zaniklá vesnice v poloze „V Žáku“ v Klánovickém lese 2011).

C. 2.2 Voda

V roce 2016 prováděla firma PÚDIS základní hydrogeologický průzkum jednotlivými vrty přibližně v ose Klánovické spojky. Mj. byla zjišťována i aktuální výška hladiny podzemní vody.

C.2.3 Půda

U uvedených tří půdních typů BPEJ nejsou uvedené typy nijak tabulkově či graficky vztaženy k projektu Klánovické spojky. Uvedené půdní typy jsou III., IV. a V. třídy ochrany. Není však zřejmá odpovídající preference variant z hlediska záboru půd co do jejich kvality.

C.2.4. Přírodní zdroje

Není pravda, že „podzemní vody jsou odebírány jen výjimečně pro soukromé užitkové účely“. Podstatná část obyvatel MČ Klánovice odbírá veškerou pitnou vodu ze svých studní. Se stoupající cenou pitné vody význam vlastní pitné vody naopak stoupá.

D.I.1.1 Zdravotní rizika chemických škodlivin

Číselné vyjádření modelových příspěvků k maximálním hodinovým koncentracím oxidu dusičitého ve vybraných bodech je uvedeno nepřehledně. Na několika řádcích jsou uvedeny hodnoty bez a s realizací tak, že nulová a aktivní varianta nejdou porovnat. Totéž platí pro následující příspěvky PM10 a PM2,5.

D.I.3. Vliv na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky

Vliv na hlukovou situaci

K vlivu na hlukovou situaci se podrobně vyjadřujeme při připomínkování Akustické studie.

Celý výpočet a dimenzování PH opatření je chybně provedeno pro limity odpovídající II. třídy komunikací namísto správných přísnějších limitů, které by odpovídaly III. třídě komunikace.

Věta „Vlivem záměru dojde ke zvýšení hlučnosti v okolí stávající komunikace Slavětínská/Revoluční, ke kterému však dochází i v nulové variantě“, nedává smysl a je matoucí.

D.I.4 Vliv na povrchové a podzemní vody

Vliv na povrchovou vodu

V souladu s textem přílohy technické dokumentace je zde uvedeno, že část povrchové vody bude odvedena do příslušné dešťové kanalizace. Upozorňujeme, že v případě Klánovic toto není možné s ohledem na havarijní technický stav stávající dešťové kanalizace. **Podstatná část Klánovické spojky je spádována směrem k napojení na ulice Slavětínská – Revoluční. Jedná se o úsek km 2,0 – 2,5 ev. 1,0 – 2,5, tedy její významná část.** Spíše by asi bylo reálné zaústění do zatrubněné části Šestajovického potoka nebo spádování směrem do Šestajovic.

D.I.5 Vliv na půdu

Co se týká záborů uvedených tříd ochrany ZPF, není tabulkově ani graficky uveden vztah ke staničení nebo k posuzovaným variantám.

D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Kromě zákona 20/1986 je tato povinnost stanovena i zákonem 183/2006 Sb.

D.III. 1 Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Na stranách 99 a 100 je publikována Tab. D.III.1 „Porovnání ekvivalentních hladin akustického tlaku v bodech výpočtu ve stavu C2 – v Šestajovické variantě a v Pražské variantě a ve stavu A.“ Název tabulky a její obsah je zcela nejasný a matoucí a není doplněn žádným vysvětlením nebo legendou. Z obsahu není zřejmé – co je stav C2, stav A. Obsažená data nedávají pro laika ani odborníka žádný smysl a ani dále nenásleduje žádný závěr. Bez velmi podrobného vysvětlení se nelze obsaženými daty nijak zabývat nebo je komentovat. Při podrobném čtení celého textu lze objevit vysvětlení pojmů A, C, C2 až na str. 114 v kapitole Komunikační síť a dále v Akustické studii.

D.III.2 Přínosy a důsledky stavebního záměru v širším území

Posuzovaná komunikace Klánovická spojka nemůže patřit mezi komunikace II. třídy, ale bude s největší pravděpodobností zařazena mezi komunikace III. třídy se všemi zákonnými důsledky.

D.IV.1. Územně plánovací, organizační a projektová opatření

Jednou z nutných podmínek je fixování trasy v územních plánech hlavního města Prahy a Šestajovic. V současné době jsou v těchto ÚPD vedeny jednotlivé úseky Klánovické spojky zcela odlišně. Šestajovice v poslední aktualizaci svého územního plánu posunuly část Klánovické spojky ze svého území na pozemky Prahy. Hlavní město Praha však stále územně chrání původní stopu Klánovické spojky. Tento zásadní rozpor by měl být co nejdříve vyřešen.

Opatření ke snížení účinků hluku

Na str. 106 se zpracovatel Oznámení zabývá možnou protihlukovou ochranou nemovitostí č.p. 962 a č.p. 415 ve smyslu dodržení limitů pro starou hlukovou zátěž. Zároveň z textu není zřejmé, zda se jedná o akustickou expozici staveb nebo přilehlých pozemků (vnější a vnitřní chráněný prostor staveb). Upozorňujeme, že tato problematika není předmětem hodnocení EIA, ale spadá do celopražské problematiky programu odstraňování staré hlukové zátěže. I tak by před návrhem kompenzačních opatření muselo předcházet příslušné měření akustického tlaku.

V textu je zmíněna nutnost občasného přerušení PHC vjezdy k jednotlivým domům. Není zřejmé, zda tato přerušování byla simulována výpočtem pro dimenzování PHC. Jakýkoliv otvor v protihlukové stěně významně snižuje její účinnost.

D.V. Problematika hluku

V textu je uvedeno, že výpočtový model byl ověřován měřeními akustického tlaku. **Zde upozorňujeme na fakt, že v době měření akustického tlaku byla intenzita dopravy na komunikacích Slavětínská a Revoluční značně nestandardní. Po dobu celé stavební sezóny 2018 probíhala uzávěrka silnice I/12 v úseku Újezd nad Lesy, Běchovice až za Novou Dubeč. Průjezd tímto úsekem byl a je i nyní možný jen na zvláštní povolenky. Tím pádem byly přilehlé komunikace, včetně III/33310 velmi nadstandardně dopravně zatíženy. Tím pádem i akustické výpočty a kalibrační měření by měly správně tento fakt zohlednit.**

C. Komunikační síť

Zde zpracovatel přímo píše, že se jedná o komunikační síť: „bez zohlednění uzavírek, které byly v řešeném území v období zpracování této studie v reálném provozu aplikovány“. Tím vlastně připouští, že některé výpočty byly provedeny a kalibrovány na dopravní scénář 2018, tj. s předpokladem praktického uzavření důležité radiální komunikace I/12. Konstatujeme, že v takovém případě nemají vypočtené a kalibrované hodnoty, které vycházejí z výjimečného dopravního zatížení velkou vypočítací hodnotou.

D.VI Charakteristika nedostatků ve znalostech

Hned v úvodním výčtu nejistot a neurčitostí postrádáme jeden podstatný fakt. Ve východní části Prahy a přiléhající části Středočeského jsou dlouhodobě investičně připravovány některé významné stavby, dané zcela nedostatečnou kapacitou současné silniční sítě. Jedná se o radiální i tangenciální vedení významných silnic a dálnic. Veřejnost je již desítky let ujišťována o jejich brzkém zahájení a uvedení do provozu, a to stále zcela marně. Jedná se především o tyto stavby:

- silniční okruh kolem Prahy (zejména stavba 511 a zkapacitnění stavby 510/II)
- přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly
- přeložka silnice II/101 Jirny - Úvaly

V těchto konsekvencích se vyjadřujeme k záměru další silniční stavby, tentokrát nižšího významu. Odborná i laická veřejnost je tedy pochopitelně zneklidněna a klade si oprávněně tyto otázky:

- nehrozí v případě realizace Klánovické spojky riziko jejího využívání pro tranzitní dopravu a suplování stále nedokončených uvedených silničních a dálničních staveb?
- je zvolený scénář dopravně – technických pokladů skutečně ten nejkritičtější, neexistuje v kombinaci se zprovozněním uvedených staveb i riziko vyššího dopravního zatížení Klánovické spojky a okolních komunikací?
- proč se těmito klíčovými nejasnostmi přiložené dopravně – technické podklady nijak nezabývaly?

D VI. Ovzduší a klima

Tvrzení, že nejsou známy údaje o imisním pozadí, neodpovídá realitě. Zhotovitel rozptylové studie – fy. ATEM s.r.o. dlouhodobě zpracovává kompletní rozptylový model hl. města Prahy. Ten samozřejmě pokrývá referenčními body celé území Prahy a podrobně stanovuje imisní pozadí pro hlavní polutanty plus míru příspěvků jednotlivých emisních zdrojů. **Požadujeme, aby v další plnohodnotné dokumentaci byl takto popsán skutečný stav imisní zátěže alespoň na území Klánovic a Horních Počernic.**

E.2.2 Aktivní varianty

Upozorňujeme, že se ve skutečnosti jedná o dva oddělené úseky – B a D, kde je vždy trasa vedena ve dvou variantách. Výsledné posouzení tedy nerozhoduje pouze mezi variantami 1 a 2, ale i jejich kombinacemi v úsecích B a D (resp. i posunu křižovatky v úseku E).

Vlivy na hlukovou situaci

Domníváme se, že posouzení v dalších výpočtech musí být provedeno pro hygienické limity, odpovídající silnici III. třídy tj. $L_{Aeq} = 55$ dB pro den a $L_{Aeq} = 45$ dB pro noc a tomuto přizpůsoben i návrh protihlukových opatření.

Nutnost napojení Klánovické spojky okružní křižovatkou je dán i nutností napojení připravovaného integrovaného záchranného centra jako jihovýchodní větve křižovatky. Podrobný návrh a dimenzování této křižovatky bude nutné přizpůsobit dopravnímu zatížení a pohybum v křižovatce. Bez těchto vstupních dat jsou jakákoliv doporučení typu křižovatky předčasná.

Vlivy na krajinu a funkční využití území

Navržený cyklistický pás 1,95 až do křižovatky s ulicí Slavětínskou nemá žádný smysl, protože nenavazuje na žádné existující nebo plánované cyklostezky, navíc je z bezpečnostních důvodů vyloučeno jeho napojení do okružní křižovatky. Důležité je zachovat v počátku staničení Klánovické spojky stávající trasu cyklostezky 8100 (Pražské kolo) a počítat s křížením cyklostezkou v km 1,95 viz. dříve přiložený výřez aktuální cyklomapy Prahy a okolí.

Vlivy na krajinu a funkční využití – dopravní infrastruktura a rozvoj Prahy

Zdůvodnění dopravního řešení Klánovické spojky je zde zcela chybné. Nemá nic společného se silnicí I/12, silnice II/6111 je správně II/611 a je dále vyvoláno již současným rozvržením zástavby bez kvalitního napojení na nadřazenou komunikační síť. Stavba Klánovické spojky nemá nic společného s napojením Újezdu nad Lesy nebo dokonce Běchovic.

Záměr dodatečně postavit další mimoúrovňovou křižovatku na dálnici D11 existoval již v době její projektové přípravy. Její odsunutí na další časové období bylo tehdy dáno snahou ušetřit náklady. Původně byla plánována v místě křížení s ulicí Ve Žlábku. Toto místo však bylo postupně zastavěno a chybějící MÚK byla přesunuta do místa MÚK Beranka. Jedním z hlavních důvodů je napojení existující (i budoucí) zástavby Klánovic, Šestajovic, Zelenče atd. na dálnici D11 a silniční okruh kolem Prahy namísto nynější nutnosti zbytečných průjezdů obcemi a využívání silnice II/611 jako radiální přístupové trasy směrem do Prahy. Kromě úspor času a PHM tak má dojít k poklesu zbytečné tranzitní dopravy Šestajovicemi a Horními Počernicemi.

E.3. Rekapitulace vlivů a hodnocení variant

V tabulce E.3.1 je uvedeno „Porovnání posuzovaných variant a předpokládaných vlivů záměru“. Porovnání je provedeno přehledně a logicky. Výhrady máme k následujícímu:

- není přehledně vysvětleno, zda pozitivnější vliv odpovídá vyššímu nebo nižšímu hodnocení – nejvyšší počet bodů má nulová varianta, nejnižší varianta V2, celkově je zde nakonec doporučena varianta V1
- **varianty V1 a V2 nejsou hodnoceny po oddělených úsecích B1, B2 a D1,D2. Tedy není zřejmé, zda by v celkovém porovnání nebyla vhodnější jejich kombinace.**

V hodnocení nulové varianty je napsáno, že „zcela neodráží významné antropogenně ovlivněný stav životního prostředí zájmového území.“ Přitom celý text oznámení se tímto reálně zabývá.

F. Závěr

S celkovým závěrem hodnocení lze obecně souhlasit.

MČ Klánovice preferuje tyto varianty:

V úseku B: Variantu B1

V úseku D: Variantu D2

V úseku E: Variantu E2 (okružní čtyřramennou)

G. Záměr

Zde je celkem logicky popsán důvod stavby Klánovické spojky mj. jako odlehčení od místní dopravy Šestajovicím. Nicméně v přiložených technických podkladech (TSK) je vlivem provozu Klánovické spojky simulováno naopak znatelné zvýšení intenzit na nejbližší části průjezdu obcí. Domníváme, že

chyba bude spíše v absenci modelování prakticky všech navržených úrovnových křižovatek Klánovické spojky zde prezentovaného modelu.

Rozdíl mezi variantami Pražská a Šestajovická spočívá ve zcela jiném problému než městské podoby komunikace. Původní dlouhodobé fixování v územních plánech bylo zcela totožné. Trasa Klánovické spojky byla původně v územním plánu Prahy i Šestajovic zakreslena ve stejné stopě. V roce 1993 se ze strany Šestajovic objevil stavební záměr stavby 10 vilových domů mezi ulicemi Pražská a V Trojmezí. MČ Klánovice s tímto záměrem zásadně nesouhlasila právě z důvodu, že dalším krokem bude posun koridoru Klánovické spojky na území Klánovic. Stavební úřad v Brandýse nad Labem však vydal následně na předmětnou stavbu stavební povolení. V další aktualizaci územního plánu Šestajovic se již počítalo s jejím posunem na území Prahy. Představy oddělování „izolačními pásy“ je spíše nezávazná vize projektanta, neboť se jedná vesměs o soukromé pozemky určené k budoucí obytné výstavbě.

vliv na obyvatelstvo – hlukové a imisní zatížení

Tvrzení, že posuzovaný záměr zvýší intenzitu dopravy na ulici Slavětínské v Klánovicích, se opírá o výsledky modelu PTV zpracovaném TSK plus výše uvedené zjednodušení.

Ve třetím odstavci je konečně posuzování variant Klánovické spojky rozděleno na dva samostatné oddělené úseky. Doporučená varianta je „*v začátku trasy by komunikace byla vedena v trase Šestajovické varianty a od km 2,0 v trase Pražské varianty*“. Tento způsob hodnocení a doporučení nám připadá mnohem kvalifikovanější než celkové hodnocení v kapitole F. Závěr. Nikde však není zdůvodněno nebo vypořádáno, proč se tato hodnocení a doporučení zcela zásadně liší.

Dále je zde doporučení napojit v případě Šestajovické varianty Klánovickou spojku na ulici Slavětínskou stykovou křižovatkou namísto okružní. Není zdůvodněno, proč v případě většího volného prostoru je zde okružní křižovatka nežádoucí.

H.1 Dopravně inženýrské podklady

3.4.3 Výhledové stavy

Jako modelovaný výhledový stav byla zvolena realizace Klánovické spojky v roce 2022, nicméně bez existence dalších připravovaných významných silnic a dálnic v blízkém okolí posuzované lokality a vzájemného ovlivnění. Jedná se především o interakci se stavbami nebo jejich kombinacemi:

- SOKP stavba 511 plus zkapacitnění úseku 510/II
- Přeložka silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly
- Přeložka silnice II/101 v úseku Jirny – Úvaly

Zejména připravované stavby SOKP 511, 510 II a I/12 jsou z hlediska harmonogramu investiční přípravy v pokročilejším stavu oproti Klánovické spojce, navíc v každém případě bude v určitém časovém horizontu docházet k reálnému současnému fungování všech vyjmenovaných staveb. Proto v každém případě požadujeme provedení hodnocení dopravního zatížení minimálně Klánovic, Šestajovic a Horních Počernic ve všech vyjmenovaných scénářích a návrhy kompenzačních opatření na nejkritičtější z nich.

4. Výsledné dopravně inženýrské údaje

Na Obr. 4 je prezentována rozdílová mapa (zřejmě rozdíl grafických pentlogramů 2.3 a 2.4.) Z nich vyplývá, že vliv stavby Klánovické spojky na dopravní zatížení průjezdů Klánovicemi a Šestajovicemi se liší po jejich délce. V Klánovicích na ulici Slavětínské se nulová a aktivní varianta neliší až po ulici Lovčickou a dále směrem k napojení Klánovické spojky již znamená zvýšení dopravního zatížení o cca 2000 vozidel/24 hodin. Podobný průběh má i dopravní zatížení Šestajovic, které až po ulici Na Ladech znamená zvýšení zatížení na ulici Revoluční o cca 1000 vozidel/24 hodin, nicméně dále na sever již naopak pokles o 3000 vozidel/24 hodin. Všechny další relevantní ulice již zaznamenávají výrazný pokles zatížení, zejména průjezd Horními Počernicemi až o 4000 až 5000 vozidel/24 hodin. Tyto lokální nárůsty intenzit lze s největší pravděpodobností zdůvodnit zjednodušením modelu a zanedbáním existence prakticky všech navržených stykových křižovatek na Klánovické spojce.

5. Závěr

Přesnější popis důsledků provozu Klánovické spojky na průjezd Klánovicemi a Šestajovicemi dle výsledků modelu PTV – VISUM by byl spíše následující:

- Klánovice Slavětínská (úsek od nádraží po ulici Lovčickou) nulový nárůst
- Klánovice Slavětínská (úsek Lovčická až Klán. spojka) nárůst cca 2000 vozidel/24 hodin
- Šestajovice Revoluční (úsek Klán. spojka až Na Ladech) nárůst cca 1000 vozidel/24 hodin
- Šestajovice Revoluční (úsek Na Ladech – Billa) pokles cca 3000 vozidel/24 hodin

Domníváme se, že modelovaná atraktivita Klánovické spojky pro nejbližší obytnou zástavbu by měla být reálně nižší při zohlednění její sběrné funkce při přímém napojení křižovatkami v km 1.75 a km 1.95. Ty jsou navrženy pro přímé sběrné napojení severní zástavby Klánovic a Šestajovic na Klánovickou spojku a dále směrem na D11 a odečtení tohoto zatížení by v podrobnějším modelu znamenalo podstatné odlehčení ulic Slavětínské a Revoluční v jejich přílehlé části.

H.2 Akustická studie

§12 Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorách staveb a v chráněném venkovním prostoru

Již vůči části B.1.1 jsme vznesli zásadní připomínky vůči způsobu stanovení třídy komunikace Klánovické spojky v rozporu s logikou navázání na okolní silniční síť. Z uvedených důvodů nemůže být Klánovická spojka zařazena mezi komunikace II. třídy, ale správně jako komunikace III. třídy. Ve smyslu Nařízení vlády 217/2016 – Přílohy č. 3 tedy příslušná korekce nemůže být + 10 dB, ale správně pouze +5 dB.

Z těchto důvodů musí být u obytné zástavby v okolí Klánovické spojky splněny limity pro chráněný venkovní prostor staveb:

V denní době: $L_{Aeq} = 55 \text{ dB}$
 V noční době: $L_{Aeq} = 45 \text{ dB}$

Pro chráněný venkovní prostor:

V denní době: $L_{Aeq} = 55 \text{ dB}$

Ulice Slavětínská navazuje na komunikaci III. třídy III/33310 směrem z Šestajovic. Nicméně se na území hl. m. Prahy jedná o místní komunikaci. Pražský magistrát při zařazování jednotlivých ulic do odpovídajících tříd pro akustické výpočty a jejich hodnocení používá mj. i pravidlo, že ulice, po kterých se provozuje MHD, spadá do kategorie II. tříd. Tedy s posuzováním zástavby v okolí ulice Slavětínské, jako ulice II. třídy, z těchto důvodů souhlasíme.

6. Dopravní intenzity

V textu je uvedeno, že „*dlouhodobý časový horizont navíc zahrnuje kompletní dostavbu Městského a Pražského okruhu, případných radiál, přeložku silnice I/12 a II/101*“. Studie se však vůbec nezabývá důsledky scénářů zprovoznění těchto staveb, ani scénáře, kdy některé z uvedených staveb budou zprovozněny před realizací Klánovické spojky. Je uvedeno, že se jedná o „*dlouhodobý výhled*“, a proto nejsou řešeny v rámci studie. Některé z uvedených staveb však jsou naopak v pokročilejší fázi investiční přípravy oproti Klánovické spojnici a jejich dokončení je celostátní prioritou.

8.2 Ověření výpočtového modelu

V textu se píše, že ověřovací měření bylo provedeno dne 31. 10. 2018, tedy v době praktického uzavření radiály I/12 a značného nárůstu intenzit dopravy na silnici III/33310. Zhotovitel na tuto skutečnost upozorňuje, nicméně dále není nijak sděleno, jak tuto skutečnost u naměřených hodnot následně korigoval. Tato nejasnost se vztahuje i k dále provedenému posuzování míry překročení limitů pro starou hlukovou zátěž.

8.3 Vyhodnocení výsledků výpočtu

Upozorňujeme, že novostavba, která odpovídá bodům výpočtu 38 a 39, není obytná budova, ale byla postavena pro účely provozování léčitelství Biorezona (tím však nespadá ani do kategorie zdravotnictví) a tím pádem pro ni nejsou stanoveny a vyžadovány žádné hygienické limity.

Není zcela zřejmé, zda hodnoty v Tabulce 10 byly vypočteny se započtením funkce navržených protihlukových bariér.

Stav C1 – rok 2022

Stav pro variantu C1 je ve shodě s dopravně-inženýrskými daty modelován za předpokladu, že veškerá automobilová doprava z Klánovic a Šestajovic najede na Klánovickou spojnku na jejím křížení s ulicí Slavětínská, Revoluční. Přitom jsou na ní předpokládány minimálně 2 úrovně křižovatky v km 1,75 a 1,95, které slouží k přímému napojení severní části Klánovic a Šestajovic. O tento rozdíl budou odlehčeny nejbližší úseky Slavětínské a Revoluční plus i nejjihnější část Klánovické spojky. Jedná se shodou okolností právě o lokality, které jsou označeny jako kritické v tab. č. 12. Totéž platí samozřejmě i pro posouzení varianty C2.

Varianta Šestajovická

V této variantě, kterou před časem vytvořila obec Šestajovice „posunutím“ trasy na území sousední MČ Klánovice by Klánovická spojka procházela územím, které je v územně plánovací dokumentaci určeno k souvislé, převážně obytné zástavbě. Bylo by vhodné se zmínit, za jakých podmínek a opatření bude možné tuto výstavbu v těsné blízkosti Klánovické spojky technicky provést.

Varianta Pražská

V textu oznámení a na obr. 28 je protihluková stěna, která chrání 10 nejbližších bytových domů na několika místech přerušena otvory pro přístup k zástavbě. Tato skutečnost není v textu nijak komentovaná co do snížení její účinnosti.

8.4 Návrh protihlukových opatření

Varianta Šestajovická

Není zřejmé, proč jsou součástí návrhu protihlukové stěny podél ulice Slavětínské viz. obr. 25. Proces EIA neřeší nijak otázku tzv. odstraňování staré hlukové zátěže, vypočtené hodnoty nebyly nijak ověřeny měřením ak. tlaku a právě dokončovaná novostavba s body 38 a 39 není obytný dům. Vzhledem k tomu, že se jedná o investici Středočeského kraje, asi není vhodné zahrnovat do posouzení Klánovické spojky nesouvisející problematiku.

Varianta Pražská

Do příčných řezů v obou variantách plus do textu je zde vždy zpracována cyklostezka. Upozorňujeme, že cyklostezku není možné z bezpečnostních důvodů zaústit do okružní křižovatky, kdy vždy hrozí nebezpečí sražení cyklisty odbočujícím těžkým vozidlem. Nepředpokládá se ani její vedení dále v souběhu s ulicí Slavětínskou.

10. Závěr

Nesouhlasíme s podmínkou nutnosti realizace stykové křižovatkou namísto okružní. Křižovatka musí být nutně čtyřramenná, na rozdíl od provedených výpočtů, a pro její návrh je klíčové její kapacitní posouzení.

Celkové shrnutí:

Městská část Praha-Klánovice zasílá své stanovisko a jednotlivé výhrady k předloženému Oznámení dle §7 3 c) zákona 100/2001 Sb. v platném znění a požaduje, jejich zohlednění při zpracování kompletní Dokumentace dle §8 téhož zákona.

Zejména požadujeme doplnit a přepracovat tyto části:

- Zohlednit ve vstupních dopravních datech i scénáře provozu ovlivňujících staveb – SOKP 511 a 510, přeložka I/12 Běchovice – Úvaly, přeložka II/101 Jirny – Úvaly. Dopravní zatížení a odvozené výpočty odvodit od nejkritičtější varianty.
- V případě akustické studie vycházet ze zařazení Klánovické spojky jako silnice III. třídy včetně nutnosti splnit příslušné přísnější hygienické limity pro její okolí
- Křížení Klánovické spojky uvažovat jako čtyřramennou okružní křižovatku s napojením připravovaného Integrovaného záchranného centra.
- Při porovnávání jednotlivých variant důsledně oddělit úseky B a D a řešit jejich porovnání samostatně.
- Zohlednit tabulkově u posuzovaných variant kvalitu záboru ZPF.
- Při hodnocení stávajícího stavu imisního zatížení vycházet z dostupných dat Komplexního imisního modelu Prahy.

- U návrhu zohledňování cyklostezek vycházet z aktuálního stavu jejich rozvoje.

Zejména první tři uvedené body považujeme za zcela klíčové pro možnost korektního posouzení budoucího vlivu výstavby a provozu Klánovické spojky na životní prostředí.

Dále uvádíme, že není jednoznačně doložen pozitivní přínos Klánovické spojky na dopravní zatíženost a kvalitu ovzduší v dotčených územích, kde je již dnes významně překračován imisní limit pro rakovinotvornou látku benzo(a)piren.

Jediným profitem pro občany Klánovic je zkrácení cesty do centra města Prahy. Samotná stavba působí spíše jako developerský projekt, jejímž vznikem odstartuje výstavba na přilehlém území, které doposud žádnou dopravní obslužnost nemělo. Z toho důvodu nepovažujeme výsledky *Studie posuzování vlivů na životní prostředí* za relevantní, protože při zastavění území budou mít posuzované vlivy jiné hodnoty a pro místní obyvatele daleko horší dopady.

Žádáme, aby vliv Klánovické spojky na životní prostředí a zdraví obyvatel byl hodnocen z hlediska jeho jednoznačného přínosu a kritériem nebyla pouze akceptovatelnost vlivů a nevýznamnost změn.

Hlavní město Praha, č. j.: MHMP 1329611/2019

Vztah k platnému ÚP hl. m. Prahy:

Podle Územního plánu hlavního města Prahy, schváleného usnesením Zastupitelstva Hlavního města Prahy č. 10/05 dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti 1. 1. 2000, ve znění pozdějších změn a úprav je záměr situován do ploch se způsobem využití OV-A, (všeobecně obytné s kódem míry využití území A), OV-B (všeobecně obytné s kódem míry využití území B), SV-B (všeobecně smíšené s kódem míry využití území B), OP (orná půda, plochy pro pěstování zeleniny), OP/OV-B (územní rezerva orná půda, plochy pro pěstování zeleniny/všeobecně obytné s kódem míry využití území B), ZMK (zeleň městská a krajinná) a S4 (ostatní dopravně významné komunikace).

Navrhovaná komunikace je v územním plánu vymezena jako veřejně prospěšná stavba VPS 59|DK|25 Praha 20 – komunikační propojení Praha 20 – Klánovice, na samém začátku se střetává s další VPS 60|DK|25 – Praha 20 – MÚK D11 – komunikační propojení Praha 20 – Klánovice, která je nerealizovaná.

Využití pozemků musí být v souladu s platnou obecně závaznou vyhláškou hlavního města Prahy č. 32/1999 Sb., o závazné části Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, resp. S opatřením obecné povahy č. 55/2018, kterým se vydává změna Z2832/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, s účinností od 12. 10. 2018.

Závěr:

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí hlavní město Praha, jako územně samosprávný celek **nepožaduje další posouzení záměru** dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Pro další projektovou přípravu ale má následující požadavky a doporučení:

- Doporučujeme **zpracovat dopravní studii**, zahrnující různé varianty časování a pořadí výstavby dopravních staveb v širším okolí záměru (např. SOKP 511, přeložka silnice II/101) a jejich důsledky pro dopravní zátěž Klánovické spojky.

- Požadujeme, aby byl **definitivní tvar křižovatky Klánovická spojka x ulice Revoluční/Slavětínská** vyhodnocen též v kontextu záměrů dostavby v jejím bezprostředním sousedství a byl s těmito záměry koordinován. Rozhodně by neměl výrazně ztížit ani zkomplikovat výstavbu uvažovaného objektu IZS Klánovice nebo jí dokonce bránit.
- Z hlediska vlastní trasy komunikace a navržené podoby mezikřižovatkového koncového úseku Klánovické spojky na rozhraní Klánovic a Šestajovic doporučujeme konkrétní provedení včetně příčného profilu optimalizovat v zájmu maximální (nejen těsně podlimitní) ochrany obyvatel Klánovic a Šestajovic před hlukem, tzn. zvážit i konkrétní umístění protihlukových stěn. Dále doporučujeme z dopravního hlediska maximálně zohlednit zájmy obyvatel ul. Trojmezí v Šestajovicích a obyvatel Klánovic. V dokumentaci požadujeme podrobně rozepsat rozmístění včetně odůvodnění jednotlivých částí příčného profilu území včetně protihlukových stěn.
- V úseku B doporučujeme k dalšímu sledování var. č. 1. Její vyšší nároky na zábor půdy a větší zásah do krajinného rázu jsou kompenzovány větším prostorem pro omezování vlivů provozu záměru na blízké rodinné domy.
- V oznámení jsou doloženy údaje o budoucím dopravním zatížení uliční sítě pro časový horizont r. 2022. Požadujeme **doložit také údaje zatížení Klánovické spojky a ulice Slavětínské/Revoluční** pro dlouhodobý výhled.
- Na str. 22 oznámení je uvedeno, že „z hlediska **celkové bilance zemních prací** by stavba měla vykazovat přebytek výkopového materiálu v případě varianty 1 a nedostatek tohoto materiálu v případě varianty 2“. V navazující tabulce B.III.5 (Bilance zemních prací navrhované stavby) jsou však doložené údaje výkopů a násypů i bilance zeminy u obou variant velmi podobné. (Bilance zeminy u var. č. 1 je +16023 m³, u var. č. 2 je +15 853 m³.) Je proto třeba vysvětlit, proč výše citovaný výrok neodpovídá informacím (údajům) uvedeným v uvedené tabulce.
- Záměr může potenciálně ovlivnit několik zatím zcela nefunkčních prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) (navržených na stávajících polích), konkrétně lokálních biokoridorů L4/259 a L4/260, které mají též být součástí celoměstského systému zeleně. V dalších fázích projektové přípravy požadujeme **kommunikaci citlivě začlenit do místní krajiny a zároveň umožnit založení těchto prvků ÚSES** (eventuálně je založit přímo v rámci stavby Klánovické spojky).
- V oznámení zcela **chybí samostatná kapitola popisující geologické a hydrogeologické poměry zájmového území**. Geologie je částečně popsána v kapitole C.1.2 „Geomorfologie a hydrologie“. Chybí zde informace o charakteru pokryvných útvarů a jejich mocnosti. Z hlediska hydrogeologie není popsán hydrogeologický režim ani hloubka hladiny podzemní vody. Pro posouzení geologických a hydrogeologických poměrů doporučujeme zpracovateli použít příslušný mapový list z edice „Podrobné inženýrskogeologické mapy“ v měřítku 1:5000, který pokrývá téměř celou trasu uvažované komunikace. Tento velmi kvalitní podklad nebyl autorem oznámení využit. V souladu s výše uvedenými připomínkami požadujeme doplnění předmětných kapitol.
- **V oznámení je předpokládán zábor ZPF vyhodnocen nedostatečně.** Není zřejmé, jakých pozemků, druhů pozemků a tříd ochrany se předpokládán zábor dotkne, resp. Které pozemky budou potřebné pro výstavbu. Dále není jasné, kolik z celkové rozlohy záborů bude ve Středočeském kraji a jak velké množství na území hl. m. Prahy. Je pouze konstatováno, že se bude jednat o 5 ha. Na základě výše uvedeného požadujeme předpokládán zábor ZPF doplnit a řádně vyhodnotit – pokud budou nadále sledovány obě varianty, tak pro obě varianty odděleně.

Do závěru zjišťovacího řízení lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA - <http://www.cenia.cz/eia>, pod kódem STC2221.

Ing. Josef Keřka, Ph.D.

vedoucí odboru životního prostředí
a zemědělství

v z. Ing. Hana Švingrová

vedoucí oddělení posuzování vlivů na
životní prostředí

Rozdělovník k č. j.: 062179/2019/KUSK

Dotčené územní samosprávné celky (k vyvěšení na úřední desce):

1. **Středočeský kraj**, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
2. **Hlavní město Praha**, Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
3. **Městská část Praha 20 – Horní Počernice**, Jívanská 647/10, 193 00 Praha, Horní Počernice
4. **Městská část Praha – Klánovice**, U Besedy 300, 190 14 Klánovice
5. **Obec Šestajovice**, Husova 60, 250 92 Šestajovice

Dotčené orgány:

6. **Ministerstvo zdravotnictví**, Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2
7. **Hygienická stanice hl. města Prahy**, Rytířská 12, 110 01 Praha 1
8. **KHS Středočeského kraje se sídlem v Praze**, Dittrichova 329/17, 128 01 Praha 2
9. **Magistrát hl. města Prahy**, Odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
10. **Městská část Praha 20 – Horní Počernice**, Odbor životního prostředí a dopravy,
Jívanská 635, 193 00 Praha, Horní Počernice
11. **Úřad městské části Praha 21**, Odbor životního prostředí a dopravy, Staroklánovická 260, 190 16
Praha 9
12. **Městský úřad Brandýs nad Labem - Stará Boleslav**, Odbor životního prostředí, Ivana Olbrachta
59, 250 01 Brandýs nad Labem
13. **ČIŽP OI Praha**, Wolkerova 40, 160 00 Praha 6
14. **Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství**,
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Oznamovatel:

15. **Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o.**, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Na vědomí:

16. **Zpracovatel oznámení ENVISYSTEM s.r.o., odpovědný řešitel: Ing. Michaela Vrdlovcová**, U
Nikolajky 15, 150 00 Praha 5
17. **Městský úřad Úvaly**, Odbor životního prostředí a územního plánování, Riegerova 897,
250 82 Úvaly
18. **Městská část Praha 20 – Horní Počernice**, Odbor výstavby a územního rozvoje,
Jívanská 647, 193 00 Praha, Horní Počernice
19. **Úřad městské části Praha 21**, Odbor stavební úřad, Staroklánovická 260, 190 16 Praha 9
20. **Městská část Praha 21**, Staroklánovická 260, 190 16 Praha 9
21. **Obec Jirny**, Brandýská 9, 250 90 Jirny