

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

**MHMP 1680429/2017**

Sp. zn.:

**S-MHMP 1026256/2017 OCP**

Vyřizuje/tel.:

**Ing. Tomáš Novotný**

**236 004 278**

Počet listů/příloh: **26/0**

Datum:

**26.10.2017**

## **Rozhodnutí - Závěr zjišťovacího řízení**

### **Výroková část:**

**Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“), jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 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 změn (dále též „zákon“), po provedeném zjišťovacím řízení rozhodl podle § 7 odst. 6 zákona takto:**

**Záměr „Březiněves, obchvat, č. akce 999050“ nebude posuzován podle zákona.**

#### 1. Název záměru

Březiněves, obchvat, č. akce 999050

#### 2. Oznamovatel:

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.; IČO: 03447286; sídlo: Řásnovka 770/8, Staré Město, 110 00 Praha 1

#### 3. Oznámení:

zpracovatel - EKOLA group, spol. s r.o. - Ing. Libor Ládyš; datum zpracování: červen 2017

#### 4. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 9.1 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I.).

#### 5. Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je přeložka silnice II/243, resp. silniční obchvat městské části Praha-Březiněves. Komunikace je navržena jako dvoupruhová, obousměrná, směrově nerozdělená silnice kategorie MS2k9/9/50 s návrhovou rychlostí 50 km/hod. Celková délka trasy je přibližně 2,56 km.

Obchvat tvoří východní a severní větev. Východní větev se na jihu odpojuje v okružní křižovatce ze stávající silnice II/243 od Ďáblic. Délka tohoto úseku je 1,8 km. Tato větev pak bude přecházet v severní odklonem západním směrem, kde bude následně lemovat zástavbu Březiněvsi až k místu napojení okružní křižovatkou na stávající silnici II/243 směr Líbeznice. Délka severní větve je 760 m. Pro dopravní napojení přilehlých ploch v celé délce přeložky je uvažováno celkem 5 křižovek a dále 2 kruhové křižovatky na začátku a konci plánovaného záměru.

Kapacita navrhovaného obchvatu je do 20 000 vozidel za 24 hodin.

#### 6. Umístění:

kraj:	Hlavní město Praha, Středočeský kraj
obec:	hlavní město Praha, Bořanovice
městská část:	Praha-Březiněves, Praha-Ďáblice
katastrální území:	Březiněves, Ďáblice, Bořanovice

#### 7. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Jedná se o novostavbu pozemní komunikace, svým charakterem tedy o liniovou dopravní stavbu. Záměr je navržen jako stavba trvalá.

Navržený záměr je veřejně prospěšnou stavbou v územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále též „ÚPn“) evidovanou pod č. 107/DK/24 - Ďáblice - přeložka silnice II/243 a č. 107/DK/18 - Březiněves - přeložka silnice II/243.

Záměr bude realizován v předstihu před výstavbou Silničního okruhu kolem Prahy (dále též „SOKP“) - stavby 519 Suchdol - Březiněves a stavby 520 Březiněves - Satalice, tj. před realizací mimoúrovňové křižovatky (dále též „MÚK“) Březiněves (MÚK SOKP s dálnicí D8).

Významné kumulativní vlivy v období výstavby se nepředpokládají. Ve fázi provozu jsou v oznámení zvažovány vlivy související s dopravou podle dopravních modelů Technické správy komunikací hl. m. Prahy (dále též „TSK“) a Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvkové organizace (dále též „IPR“). Oznámení tak hodnotí nejenom stávající stav, ale i výhledové stavy po zprovoznění záměru (rok 2020) a pro horizont naplnění území podle platného ÚPn, tzn. včetně SOKP.

#### 8. Stručný popis technického a technologického řešení:

Záměr zahrnuje jednu variantu technického a technologického řešení. Jeho popis je podrobně uveden na str. 14 - 22 oznámení.

Silniční obchvat Březiněvsi tvoří dvě dvoupruhové komunikace, které jsou spojeny se současnou silnicí II. třídy pomocí dvou nově navržených okružních křižovatek. Spolu navzájem jsou tyto komunikace spojeny levotočivým obloukem. Podle oznámení navržená geometrie trasy odpovídá požadavkům ČSN 73 6110 na komunikaci s návrhovou rychlostí 50 km/hod.

Vzhledem k mírně zvlněnému terénu je niveleta vedena ve sklonech od 0,8 % do 4,56 %. Silnice jde jak po terénu, tak v násypu či v zářezu. Na trase je navrženo množství výškových oblouků, které mají umožnit co nejvhodnější výškové vedení trasy.

Šířkové uspořádání vychází z kategorie MS 9, tedy 2 x 3,25 m jízdní pruhy, 2 x 0,25 m vodící pruhy, 2 x 0,25 m zpevněná krajnice a 2 x 0,75 m nezpevněná krajnice. V místech stykových křižovatek je navrženo rozšíření tělesa komunikace pro odbočovací pruh vlevo.

Předpokládá se živičná konstrukce vozovky.

V rámci záměru jsou navrženy 2 okružní, 1 průsečná a 4 stykové křižovatky.

V severní části Březiněvsi je navržena protihluková stěna, která bude vybudována v předstihu před stavbou severní okružní křižovatky.

Přechod komunikace přes Třeboradický potok je řešen mostem. Zároveň níže na tomto toku je mostek s malým průtočným profilem, který bude zkapacitněn.

V prostoru okružní křižovatky na jižním konci zástavby je přes nově navrženou trasu převedena pomocí úrovnového přechodu pro chodce stezka pro pěší, která bude od křižovatky pokračovat souběžně se stávající komunikací do městské části Praha-Březiněves. V severní části obchvatu se předpokládá prodloužení stávajícího chodníku samostatnou stezkou vedenou od konce zástavby až po vstup do rozsáhlého areálu stavebnin. Jinak se s pohybem pěších podél nově navržené komunikace nepočítá. Současná komunikace vedoucí po severní straně zástavby, která v současné době zajišťuje spojení průmyslového objektu a průtahu Březiněvsi, je navržena k zachování jako polní cesta s možností pěšího pohybu. Samostatná souběžně vedená trasa

pro cyklisty není navrhována. Pokud to bude vyžadováno, bude cyklotrasa vedena po uvolněné trase dnešní silnice II/243.

Na stávající komunikaci II/243 (ul. Na Hlavní) budou aplikována taková opatření, která v co největší míře pozitivně ovlivní průjezd tranzitní dopravy městskou částí Praha-Březiněves (trvale snížená rychlost, instalace zpomalovacích prahů, zúžení vozovek v místě přechodu pro chodce, osazení značek omezujících pohyb nákladních vozidel apod.).

Předpokládaná doba výstavby je 24 měsíců (2018 - 2020). Etapizace výstavby není navržena. V místech napojení na stávající komunikace budou přijata opatření s podmínkou udržení obousměrného provozu. V rámci přípravných prací bude vybudováno zařízení staveniště. Jeho umístění se předpokládá u sjezdu z dálnice D8. Stavební a montážní práce budou prováděny běžnými technologiemi, za použití běžných stavebních strojů a zařízení.

### **Odůvodnění:**

#### **1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu:**

Podle § 7 odst. 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až f) zjištění, zda mohou mít významný vliv na životní prostředí, případně zda mohou samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a zda budou posuzovány podle zákona. Zjišťovací řízení se zahajuje na podkladě oznámení a provádí se podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu. Při určování, zda záměr nebo jeho změna může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a rozsahu záměru, k jeho umístění, k obdržným vyjádřením a k okolnostem, zda záměr nebo jeho změna dosahuje svou kapacitou limitních hodnot uvedených v příloze č. 1 k zákonu u záměrů příslušného druhu kategorie II.

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržných, po ohledání místa samého a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům:

Předloženým záměrem je výstavba a provoz nové komunikace, která má sloužit jako obchvat městské části Praha-Březiněves. Účelem je zklidnění dopravy v centru obce a zvýšení bezpečnosti provozu a zdraví obyvatel. Současně má být prostřednictvím realizované komunikace umožněn rozvoj východní části městské části Praha-Březiněves v souladu s platným ÚPn a to tím, že bude vytvořena možnost dopravního napojení komerčních a obytných záměrů na kapacitní komunikaci, aniž by bylo nutné zatěžovat vnitřní část obce.

Podle vyjádření odboru územního rozvoje a výstavby Úřadu městské části Praha 8 č. j. MCP8 040829/2017 ze dne 20. 3. 2017 se jedná o veřejně prospěšnou stavbu.

Záměr v navržené podobě však podle jmenovaného stavebního úřadu není v souladu s platným ÚPn. To však není důvodem pro vydání závěru zjišťovacího řízení s tím, že záměr bude posuzován podle zákona. Na základě skutečnosti, že záměr není v souladu s ÚPn, totiž nelze vyvodit závěr, že záměr má významný negativní vliv na životní prostředí. V této souvislosti je však třeba upozornit, že pro umístění záměru bude nezbytné zajistit jeho soulad s vydanou územně plánovací dokumentací, a to buď úpravou záměru, nebo změnou ÚPn. V obou případech bude příslušný úřad vždy zvažovat, zda konkrétní změna, ať již záměru či ÚPn, může mít významný vliv na životní prostředí a v případě kladného zjištění bude provedeno celkové posouzení dle zákona.

Nově vybudovaná komunikace bude sloužit jako obchvat, který odvede osobní i nákladní dopravu mimo centrum Březiněvsí. Tím dojde k převedení značné části dopravy z ulice Na Hlavní na plánovanou obchvatovou komunikaci. Vývoj dopravní situace popisují dopravní modely TSK a IPR.

Dopravně inženýrské podklady jsou přílohou oznámení a byly použity jako vstupní data do dalších studií, které hodnotí vlivy záměru na kvalitu ovzduší a na akustickou situaci. V úvahu tak byly brány i možné kumulace vlivů záměru s vlivy jiných známých záměrů.

Modelovými výpočty rozptylové studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Ing. Eva Smolová; únor 2017) bylo provedeno vyhodnocení vlivu výstavby a vlivu provozu navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší. Z map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací (pětiletý průměr 2011 - 2015) publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem je patrné, že se jedná v rámci pražských relací o vyhovující prostředí, s hodnotami koncentrací sledovaných látek pod imisními limity. V území dochází pouze k překračování imisního limitu u průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu (dále též „B[a]P“), k jehož imisní situaci se podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, pouze přihlíží. V daném případě se jedná o výskyt nadlimitních koncentrací v blízkosti dopravně zatížených komunikací nebo lokálních stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší v nedalekých obcích. K požadovým nadlimitním koncentracím B[a]P lze konstatovat, že k překračování imisního limitu dochází na většině území hlavního města Prahy. Vlivem zprovoznění záměru lze očekávat, že se sníží imisní zátěž v prostoru obytné zástavby městské části Praha-Březiněves a naopak naroste podél trasy obchvatu, avšak jedná se o oblasti mimo zastavěné území, s výjimkou jihovýchodního okraje Březiněvsí, kde lokálně dojde k mírnému nárůstu imisní zátěže. U žádné ze sledovaných imisních charakteristik však není třeba očekávat vlivem provozu překročení imisního limitu. Výskyt nadlimitních koncentrací B[a]P ve vybraných referenčních bodech je způsoben imisním pozadím lokality. Příspěvky průměrných ročních koncentrací B[a]P z provozu silničního obchvatu budou velmi nízké ( $0,007 \text{ ng m}^{-3}$ ), nebudou tudíž dosahovat ani 1 % stanoveného limitu a v celkové imisní situaci se prakticky neprojeví. Z provedených modelových výpočtů je zřejmé, že záměr nebude mít významný negativní vliv na městské části

Praha-Ďáblice a Praha-Čakovice a obce Líbeznice a Bořanovice (viz dále vypořádání obdržných vyjádření).

V rámci rozptylové studie byl hodnocen vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší s tím, že pro zmírnění možných negativních vlivů byla formulována opatření, která jsou součástí záměru (viz kapitola B.I.6. oznámení a kapitola 5.3. modelového hodnocení kvality ovzduší).

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na ovzduší.

Dalším negativním aspektem souvisejícím se silničními stavbami je hluk. Z toho důvodu byla zpracována akustická studie (EKOLA group, spol. s r.o.; březen 2017), která hodnotí stávající i výhledové situace. Z výsledků studie vyplývá, že po realizaci obchvatu dojde ke zlepšení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí stávajícího průtahu Březiněvsi a nedojde ke zhoršení akustické situace v okolí průtahu obcemi Bořanovice a Líbeznice (komunikace II/243). Z výsledků studie lze dovodit závěr, že nedojde ke zhoršení akustické situace ani u zástavby městských částí Praha-Ďáblice a Praha-Čakovice (viz dále vypořádání obdržných vyjádření). Akustické posouzení dále prokázalo, že vlivem provozu silniční dopravy na samotném plánovaném obchvatu a okružních křižovatkách nedojde po realizaci protihlukové stěny u severní kruhové křižovatky k překročení hygienického limitu hluku z provozu dopravy na dálnicích, pozemních komunikacích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy (60/50 dB, den/noc) v chráněném venkovním prostoru staveb v zájmovém území. Z posouzení činnosti stavebních strojů během předpokládané nejhlučnější etapy výstavby v blízkosti chráněné zástavby v severní části Březiněvsi vyplývá, že hygienický limit hluku ze stavební činnosti (65 dB, 7:00 - 21:00 hod.) nebude překročen. Vzhledem k blízkosti chráněné zástavby v severní části Březiněvsi bude nejdříve realizována protihluková stěna a až poté okružní křižovatka. Předložené akustické posouzení dále prokázalo, že příspěvek obslužné dopravy stavby

na veřejné komunikační síti, která bude v provozu pouze v denní době, nezpůsobí v celkové akustické situaci z provozu silniční dopravy překročení hygienického limitu staré hlukové zátěže 70 dB (den). V místech, kde je tento hygienický limit překročen již v počáteční akustické situaci (rok 2016), nedojde vlivem provozu obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti ke zhoršení akustické situace.

Hluk ze stavební činnosti nepřekračuje hygienické limity. I přes tuto skutečnost lze očekávat dočasné zvýšení obtěžování obyvatel přilehlých domů v průběhu výstavby záměru. Je proto nutné věnovat zvýšenou pozornost zpracování harmonogramu stavby a jeho následnému dodržování, zajistit kontrolu dodržování opatření ke snížení negativních vlivů stavby a zajistit komunikaci mezi dodavatelem stavby a obyvateli nejbližších domů. Tato problematika bude řešena ve spolupráci s dotčenými orgány v rámci následných řízení o povolení záměru.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na akustickou situaci.

Posouzením vlivu expozice znečišťujícími látkami ve vnějším ovzduší z výstavby a provozu obchvatu na zdraví obyvatel v dotčeném území se zabývá samostatná studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Robert Polák; únor 2017). Ve výpočtové oblasti je nutno očekávat již ve výchozích stavech zvýšené riziko z expozice částicím PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a B[a]P. Koncentrace benzenu se v zájmovém území budou pohybovat na hranici přijatelné míry rizika, koncentrace NO<sub>2</sub> (krátkodobé i dlouhodobé) a CO byly zaznamenány pod hranicí směrné hodnoty Světové zdravotnické organizace (dále též „WHO“). Vlivem realizace navrženého záměru je možno očekávat převažující mírné snížení imisní zátěže, v případě lokálního nárůstu nebylo u žádné ze sledovaných imisních charakteristik zaznamenáno významné zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví, vždy se jedná jen o statistické hodnoty, které se reálně neprojeví a budou převáženy jinými faktory.

Vzhledem k možnému ovlivnění části zástavby během stavebních prací je ve studii upozorněno na nezbytnost aplikovat opatření pro snížení dopadů stavební činnosti na imisní zátěž dotčených obyvatel, která jsou navržena v rozptylové studii (viz kapitola 5.3. modelového hodnocení kvality ovzduší). Jak je již uvedeno výše, tato opatření jsou součástí záměru (viz kapitola B.I.6. oznámení).

Posouzením vlivu expozice hluku na veřejné zdraví se zabývá další samostatná studie (EKOLA group, spol. s r.o. - RNDr. Libuše Bartošová; březen 2017), která je přílohou oznámení. Na základě tohoto posouzení lze konstatovat, že v důsledku realizace záměru v obou výhledových stavech se záměrem (rok 2020, horizont naplnění území podle ÚPn) lze očekávat u části obyvatel nejbližších objektů podél trasy záměru navýšení míry obtěžování hlukem a subjektivního rušení ve spánku hlukem ze silniční dopravy. S přihlédnutím k úrovni hladin akustického tlaku (z provozu silniční dopravy na plánovaném obchvatu jsou ve všech posuzovaných bodech, které byly zvoleny u nejexponovanějších objektů, dodrženy hygienické limity 60 dB den, 50 dB noc), počtu exponovaných objektů a zjištěného podílu silně obtěžovaných a vysoce rušených ve spánku, lze toto navýšení hodnotit jako akceptovatelné. Obtěžování hlukem je v současné době dle WHO spíše otázkou komfortu nežli zdravotním ukazatelem a hodnocení obtěžování je bráno pouze za pomocný, doplňkový faktor. Při hodnocení je nutné přihlídnout ke skutečnosti, že stavba nové komunikace umožňuje, na rozdíl od stávající trasy komunikace II/243 procházející intravilánem městské části Praha-Březiněves, přijetí takových protihlukových opatření, která zajistí nejen splnění hygienických limitů, ale i minimalizaci negativních dopadů na dotčené obyvatelstvo. Realizací záměru nedochází k navýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění, resp. rizika infarktu myokardu u obyvatel v posuzované oblasti podél trasy záměru v důsledku dlouhodobého působení hluku z dopravy. Zprovozněním záměru naopak dojde k významnému snížení dopravního zatížení u stávající trasy komunikace II/243, která prochází intravilánem městské části Praha-Březiněves, podél celého stávajícího průtahu je v blízkosti komunikace situovaná chráněná zástavba. Na základě provedených analýz lze konstatovat, že realizací záměru dochází podél stávající trasy

komunikace II/243 k významnému poklesu podílu obyvatel obtěžovaných hlukem a subjektivně rušených ve spánku hlukem z dopravy ve všech stupních obtěžování a rušení včetně významného snížení podílu obyvatel silně obtěžovaných a vysoce rušených. Výsledky akustického posouzení prokázaly, že vlivem realizace záměru dojde v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí stávající komunikace v městské části Praha-Březiněves k významnému snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A oproti stavu pro rok 2020 bez záměru (ve stavu pro rok 2020 až o 2,1 dB v denní době a až o 1,9 dB v noční době, ve stavu naplnění území podle ÚPn až o 5,8 dB v denní době a až o 4,9 dB v noční době). Na základě celkového posouzení zdravotních rizik expozice hluku v dotčeném území lze konstatovat, že realizací záměru lze očekávat snížení míry rizika negativního ovlivnění veřejného zdraví vlivem hluku pro obyvatele stávající zástavby. Tento stav je způsoben zprovozněním záměru, což významně ovlivní snížení dopravního zatížení na stávající trase komunikace II/243 vedoucí intravilánem městské části Praha-Březiněves.

Se zřetelem ke zlepšení životního prostředí obyvatel městské části Praha-Březiněves a k dosažení plynulosti dopravy hodnotí zpracovatel oznámení vyvolané sociálně ekonomické vlivy pozitivně.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na veřejné zdraví, resp. obyvatelstvo.

Zájmové území je ve stávajícím stavu nezastavěné, má většinou rovinný charakter a není zalesněno. Širší okolí záměru v současnosti tvoří především zástavba a komunikace.

Záměrem nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa, ani 50m pásmo okolo nich.

Trasa navrhovaného obchvatu je vedena převážně po orné půdě, tedy po pozemcích, které jsou součástí zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“). Trvalý zábor je vyčíslen na 94 347 m<sup>2</sup>, dočasný zábor nad jeden 1 rok je odhadován ve výši 47 705 m<sup>2</sup>, dočasný zábor do 1 roku se předpokládá ve výši 622 m<sup>2</sup>. Jedná se o půdy I. třídy ochrany, které lze odejmout ze ZPF pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Z rozhodnutí Zastupitelstva hlavního města Prahy je záměr veřejně prospěšnou stavbou, v ÚPn evidovanou pod č. 107/DK/24 - Ďáblice - přeložka silnice II/243 a č. 107/DK/18 - Březiněves - přeložka silnice II/243. Trasa navrhovaného záměru jde v převážné většině ve stopě komunikace podle ÚPn. Odnětí pozemků z důvodu přeložky silnice II/243 bylo kladně projednáno s orgány ochrany ZPF při pořizování ÚPn, resp. jeho změny Z 1079/06. V rámci řízení o umístění záměru bude návrh upřesňován, mj. s ohledem na požadavek na dosažení souladu s ÚPn a na minimalizaci záboru ZPF. Současně bude nezbytné získat souhlas k odnětí od příslušného orgánu ochrany ZPF.

Se zřetelem ke skutečnosti, že záměr je veřejně prospěšnou stavbou, jsou vlivy záměru na půdu přijatelné.



V trase navrženého obchvatu byl proveden botanický průzkum (RNDr. Miroslav Honců; 2016). V zájmovém území převládají běžné, převážně polní druhy, resp. biotopy silně ovlivněné člověkem, které lze označit jako urbanizovaná území resp. intenzivně obhospodařovaná pole. Kromě botanického průzkumu byla provedena inventarizace dřevin (EKOLA group, spol. s r.o.; 6. 2. 2017). Průzkum byl zaměřen na dřeviny, které jsou v kolizi se záměrem s tím, že bylo hodnoceno celkem 44 stromů a 4 skupiny keřů. Jedná se především o část v minulosti vysázeného a pěstebně udržovaného stromořadí podél stávající komunikace k areálu stavebnin. U dřevin se vizuálně projevují defekty poukazující na jejich zhoršený stav, jejich sadovnická hodnota není vysoká. Výrazný jednostranný zásah do kořenového systému by mohl urychlit zhoršování stavu dřevin a jejich odumírání. Navíc by zásahem mohlo dojít k narušení stability dřevin a v budoucnu k jejich samovolnému pádu. Součástí záměru jsou vegetační úpravy, jejichž rozsah je zřetelný z výkresové části oznámení. Je uvažováno s výsadbou cca 160 ks stromů a 120 - 150 m<sup>2</sup> keřových porostů. Počítá se s výsadbou především druhů domácího původu.

V rámci zoologického průzkumu (RNDr. Miroslav Honců; 2016) bylo v území zastíženo 8 zvláště chráněných druhů živočichů. Jedná se o čmeláka rolního, čmeláka skalního, čmeláka zemního, prskavce menšího, koroptev polní, křepelku polní, rorýse obecného a vlaštovku obecnou. V případě 2 posledně jmenovaných druhů ptáků OCP MHMP nepředpokládá negativní zásah do jejich vývoje. U ostatních druhů bude nezbytné získat od příslušného orgánu ochrany přírody výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů. Součástí záměru, který je veřejně prospěšnou stavbou, jsou opatření pro ochranu druhů (viz kapitola B.I.6. oznámení a inventarizační zoologický průzkum), přičemž podle oznámení záměr neovlivní udržení příznivého stavu pro jejich ochranu.

Navrhovaná obchvatová komunikace prochází územím, které se vyznačuje vysokým podílem orné půdy. Jedná se o antropogenně ovlivněný ekosystém s velmi malou stabilitou. Vyšší stabilitu lze přisoudit ekosystému Třeboradického potoka. Jak vyplývá z migrační studie (Ing. Kateřina Zimová; 16. 2. 2017), pohyb v území bude po výstavbě záměru zachován ve stávajícím stavu díky podchodu, který vznikne v rámci realizace přemostění Třeboradického potoka. Pro podpoření prostupnosti jsou navržena opatření, která jsou součástí záměru (viz kapitola B.I.6. oznámení a kapitola 6 migrační studie). Prvky územního systému ekologické stability (dále též „ÚSES“), kterých se záměr dotýká, nebo jsou v jeho blízkosti, jsou podle ÚPn a podle územního plánu Bořanovic nefunkční. Podle oznámení je záměr z hlediska ÚSES akceptovatelný, realizací záměru nedojde ke snížení ekologické stability území.

V místě záměru či v jeho okolí se nenacházejí zvláště chráněná území, přírodní parky či památné stromy, které by mohly být záměrem ovlivněny. Přítomné (blízké) významné krajinné prvky (Třeboradický potok a jeho niva, Březiněveská alej, Bořanovický háj, Na hlinách) nebudou záměrem poškozeny ani zničeny, nedojde k narušení jejich obnovy. Jejich stabilizační funkce nebude oslabena, resp. v případě Třeboradického potoka, kde dojde k úpravám koryta, dojde k částečnému oslabení jeho stabilizační funkce, avšak pouze na krátkou dobu.

Vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz je předmětem samostatné studie (EKOLA group, spol. s r.o.; 23. 1. 2017). Její zpracovatel identifikoval slabý vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky, významné krajinné prvky, estetické hodnoty, harmonické měřítko krajiny a na harmonické vztahy v krajině. V případě dalších zákonných kritérií krajinného rázu nebyly identifikovány žádné vlivy. Záměr je tak z tohoto pohledu hodnocen jako únosný.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti (viz stanovisko OCP MHMP ze dne 16. 9. 2016 č. j. MHMP 1580766/2016).

Vlivy záměru na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost a krajinu jsou přijatelné.

V zájmovém území se nachází vodoteč Třeboradického potoka, druhou vodotečí v území je jeho přítok. Část zájmového území ve staničení 0,740 - 0,810 km leží v záplavovém území Třeboradického potoka ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Záplavy jsou zde jednoznačně vyvolány stávajícím nekapacitním propustkem na Třeboradickém potoce. V rámci stavby silničního obchvatu Březiněvsi bude proto uvedený propustek zrekonstruován na průtok odpovídající kapacitě stoleté vody a tím bude problém v záplavovém území odstraněn. Zájmové území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod ani v žádném stupni ochranného pásma vodního zdroje. Ve fázi výstavby lze předpokládat vznik splaškových odpadních vod v objektech sociálního zázemí v místě zařízení staveniště a technologických odpadních vod. Přesné množství odpadních vod ve fázi výstavby bude určeno v dalším stupni projektové dokumentace spolu s určením technologického způsobu odstranění odpadních vod ze stavební jámy. Ve fázi provozu se nepředpokládá potřeba pitné vody ani vznik splaškových odpadních vod. Odvodnění nově vzniklé komunikace bude řešeno prostřednictvím vsakovacích těles - oboustranných vsakovacích příkopů se značným retenčním účinkem a zasakovací schopností. Veškeré dešťové vody z komunikace budou zasakovány do terénu a nijak neovlivní průtok Třeboradického potoka. Přesto je z bezpečnostních důvodů navržen systém vsakovacích těles s havarijními přepady pro případ nečekaných situací. Z hlediska problematiky vod nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na vodu.

V souvislosti s realizací obchvatu Březiněvsi dojde k odstranění zeleně nacházející se v severní části daného území podél stávající komunikace vedoucí ke stavebninám. Rozšíření zpevněných ploch na úkor odstranění zeleně může v lokálním měřítku vést k tepelnému zatížení, resp. ovlivnění mikroklimatických poměrů v území. Jako vhodné kompenzační opatření se jeví výsadba dřevin a křovin v příhodné vzdálenosti od komunikace. Navrhovaný záměr počítá po obou stranách v pásech s výsadbou stromořadí v kombinaci s keřovým porostem.

S vegetačními úpravami je uvažováno také v prostoru okružních křižovatek a na některých větších svazích naspů či zářezů včetně popínavé zeleně na navržené protihlukové stěně. Celkem je uvažováno s výsadbou cca 160 ks stromů a 120 - 150 m<sup>2</sup> keřových porostů.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na klima.

V území přímo dotčeném stavbou nebyly zjištěny žádné skládky ani jiné staré ekologické zátěže, kontaminace zeminy v území se neočekává. Nejbližší skládka se nachází cca 500 m od uvažované jižní okružní křižovatky (FCC Česká republika, s.r.o. - provozovna Ďáblice), k přímému dotčení či jinému jejímu ovlivnění uskutečněním záměru nedojde. Realizací záměru nedojde k dotčení ložisek, dobývacích prostor a chráněných ložiskových území. Podstatný zásah do horninového prostředí se nepředpokládá. Záměr nemá významné požadavky na využívání přírodních zdrojů. Výstavba nevyvolá nutnost zřizování nových výrobních kapacit stavebních materiálů (např. betonárka, obalovna), zdrojů vody a zdrojů energií. Se záměrem není spojena větší produkce odpadů. S odpady bude nakládáno v souladu s platnými právními předpisy a nevzniká obava, že by mohlo dojít k významným negativním vlivům na životní prostředí.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje.

Přímo v zájmovém území posuzovaného záměru ani v jeho okolí se nenacházejí žádné kulturní památky, k jejich dotčení nedojde. Dotčené nemovitosti leží mimo památkově chráněná území. Záměr je však zamýšlen na území s archeologickými nálezy. Ochrana těchto nálezů je zajištěna povinnostmi vyplývajícími z ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění.

V souvislosti s realizací záměru dojde k přeložkám inženýrských sítí. V daném případě bude postupováno v dohodě s jejich správci.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na kulturní památky (dědictví) a hmotný majetek.

Rizika havárií jsou obdobná jako u všech komunikací, tzn. selhání lidského faktoru nepřizpůsobením jízdy stavu vozovky, nedbalost při řízení vozidla, případně střet se živočichy, neočekávanou překážkou apod. V důsledku těchto událostí může dojít k požáru, explozi, úniku nebezpečných látek atd. Největší nebezpečí pro širší okolí může nastat při vzniku většího požáru. Negativním projevem požáru pro širší okolí je vznik jedovatých a dráždivých plynů. Dále pak při hasičském zásahu vznikají odpadní vody kontaminované směsí hasebných látek a látek vyplavených při hašení. Rozsáhlejší vliv může mít únik nebezpečných látek do podzemních a povrchových vod. Včasným zásahem lze rozsah havárie omezit. Během výstavby může být podzemní i povrchová voda kontaminována úniky pohonných hmot, olejů a mazadel z dopravních či stavebních mechanismů. Při případné havárii bude nutné zahájit sanační čerpání, výstavbu norných stěn a v dekontaminační jednotce odstranit ropné produkty z čerpané vody. Horninové prostředí může být v havarijním případě během výstavby záměru kontaminováno

úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a odvézt na zabezpečenou skládku k tomu účelu určenou. Během fáze provozu může dojít k úniku nebezpečných látek zejména při výskytu dopravních nehod. Prevencí dopravních nehod je dodržování předpisů a dopravního značení. Dopravním nehodám lze předejít také pravidelnou údržbou dopravní komunikace. Při úniku nebezpečných látek je nutné co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku a veškeré havárie je nutné nahlásit příslušným orgánům (Policie České republiky, Hasičský záchranný sbor České republiky apod.). Součástí záměru jsou preventivní opatření k minimalizaci environmentálních rizik (viz kapitola B.I.6. oznámení).

Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci je zřejmé, že se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

Oznámení, které bylo zpracováno osobou s platnou autorizací v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, se dostatečně věnuje posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivů na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky (dědictví) a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Z oznámení vyplývá, že záměr lze akceptovat.

Připomínky dotčených územních samosprávných celků, správních úřadů a veřejnosti byly příslušným úřadem vzaty plně v úvahu s tím, že jejich vypořádání je uvedeno v bodě 5 tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Příslušný úřad po provedeném zjišťovacím řízení došel k závěru, že záměr nemůže významně negativně ovlivnit životní prostředí, a proto záměr není nutno posuzovat podle zákona.

## 2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Dne 23. 06. 2017 obdržel OCP MHMP od společnosti EKOLA group, spol. s r.o. oznámení záměru. Tato společnost je podle předložené plné moci oprávněným zástupcem oznamovatele, kterým je Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. Z obsahu oznámení vyplynulo, že se jedná o záměr naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 9.1 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Tyto záměry podléhají posuzování, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je v daném případě Magistrát hlavního města Prahy (viz vyjádření Ministerstva životního prostředí č. j. 16174/ENV/17 ze dne 10. 5. 2017).

Protože oznámení splňovalo náležitosti podle § 6 odst. 4 zákona, oznámil příslušný úřad dne 11. 7. 2017 zahájení zjišťovacího řízení. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická podoba oznámení byla v souladu

s § 6 odst. 6 zákona zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA ([www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia)) pod kódem PHA1053. Současně zaslal příslušný úřad kopii oznámení spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a správním úřadům.

Informace o oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 11. 7. 2017 a na úřední desce Středočeského kraje dne 19. 7. 2017. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené správní úřady a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu do 20 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení. Za den zveřejnění se přitom považuje ten den, kdy došlo k vyvěšení informace o oznámení na úřední desce některého z dotčených krajů naposled. V daném případě tak bylo možné zasílat vyjádření příslušnému úřadu do 8. 8. 2017. Podle § 6 odst. 7 k vyjádřením zasláným po lhůtě nemusí příslušný úřad přihlížet. OCP MHMP však přihlížel ke všem doručeným vyjádřením, tedy i k vyjádřením zasláným po lhůtě.

### 3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Příslušný úřad při vydání rozhodnutí vycházel zejména z předloženého oznámení zpracovaného podle přílohy č. 3 k zákonu. To bylo zpracováno v červnu 2017 společností EKOLA group, spol. s r.o. pod vedením Ing. Libora Ládyše. Ten je držitelem platné autorizace pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo. K oznámení jsou kromě povinných příloh přiloženy následující samostatné odborné studie a materiály:

- dopravně inženýrské podklady použité k vyhotovení oznámení (EKOLA group, spol. s r.o.; duben 2017),
- akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o.; březen 2017),
- modelové hodnocení kvality ovzduší (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Ing. Eva Smolová; únor 2017),
- hodnocení zdravotních rizik - hluk (EKOLA group, spol. s r.o. - RNDr. Libuše Bartošová; březen 2017),
- vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Robert Polák; únor 2017),
- botanický průzkum v okolí Březiněvsi (RNDr. Miroslav Honců; 2016),
- inventarizační zoologický průzkum silničního obchvatu v obci Březiněves, okr. Praha (RNDr. Miroslav Honců; 2016),
- migrační studie (Ing. Kateřina Zimová; 16. 2. 2017),

- dendrologický průzkum (EKOLA group, spol. s r.o.; 6. 2. 2017),
- posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o.; 23. 1. 2017),
- přehled záměrem dotčených pozemků
- výkresy - situace širších vztahů, celková a koordinační situace stavby, katastrální situační výkres, soutisk s územním plánem, SO 101 komunikace - podélný profil (Ing. Jirí Lebeda, spol. s r.o., Ateliér projektování inženýrských staveb,s.r.o.; září 2016).

Příslušný úřad dále přihlížel ke všem vyjádřením doručeným v průběhu zjišťovacího řízení. Jejich seznam je uveden níže. Stejně tak OCP MHMP při vydání tohoto rozhodnutí přihlížel k písemné reakci zpracovatele oznámení na obdržená vyjádření, která byla příslušnému úřadu doručena dne 14. 9. 2017.

Oznámení záměru, vyjádření k němu uplatněná, jakož i vyjádření společnosti EKOLA group, spol. s r.o. jsou zveřejněny v Informačním systému EIA ([www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia)) pod kódem PHA1053.

#### 4. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

- hlavní město Praha  
(vyjádření č. j. MHMP 1241029/2017 ze dne 7. 8. 2017),
- Středočeský kraj  
(vyjádření č. j. 097795/2017/KUSK ze dne 3. 8. 2017),
- městská část Praha-Březiněves  
(vyjádření č. j. MCPBREZ/0423/2017/MVi ze dne 25. 7. 2017),
- městská část Praha-Ďáblice  
(vyjádření ze dne 31. 7. 2017),
- Obec Líbeznice  
(vyjádření zn. 3909/17//LVö ze dne 26. 7. 2017),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze  
(vyjádření č. j. HSHMP 35800/2017 ze dne 11. 7. 2017),
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze  
(vyjádření č. j. KHSSC 39667/2017 ze dne 11. 8. 2017),
- Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát Praha  
(vyjádření č. j. ČIŽP/41/2017/293 ze dne 31. 7. 2017),

- Ministerstvo životního prostředí - odbor ochrany ovzduší (vyjádření č. j. ENV/2017/8354 ze dne 28. 7. 2017),
- Ministerstvo životního prostředí - odbor výkonu státní správy I (vyjádření č. j. MZP/2017/500/513 ze dne 21. 8. 2017),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor ochrany prostředí (vyjádření č. j. MHMP 1154080/2017 ze dne 24. 7. 2017),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor památkové péče (vyjádření č. j. MHMP 1261854/2017 ze dne 9. 8. 2017),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor rozvoje a financování dopravy (vyjádření č. j. MHMP 1094706/2017 ze dne 3. 8. 2017),
- Krajský úřad Středočeského kraje - odbor životního prostředí a zemědělství (vyjádření č. j. 088923/2017/KUSK ze dne 4. 8. 2017),
- Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav - odbor životního prostředí (vyjádření č. j. OŽP-57777/2017-CADAN ze dne 31. 7. 2017),
- Spolek pro Ďáblice (vyjádření č. j. OŽP-57777/2017-CADAN ze dne 31. 7. 2017),
- Vlasta Vaňková a dalších 38 občanů městské části Praha-Ďáblice (vyjádření ze dne 1. 8. 2017),
- Ing. David Tomanec a dalších 15 občanů (vyjádření ze dne 8. 8. 2017),
- Mgr. Kateřina Arnotová, zastupitelka městské části Praha-Čakovice a dalších 5 zastupitelů (vyjádření ze dne 3. 8. 2017),
- Vladimír Urbánek (vyjádření bez data, doručeno OCP MHMP dne 7. 8. 2017).

5. Vypořádání vyjádření obdržných v průběhu zjišťovacího řízení:

Příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení celkem 20 vyjádření. Dále je shrnuta podstata těchto vyjádření. Jejich kopie jsou zveřejněny v Informačním systému EIA ([www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia)) pod kódem PHA1053. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Hlavní město Praha požaduje záměr posuzovat podle zákona.

Pro zpracování dokumentace má následující požadavky, doporučení a upozornění:

Upozorňuje, že na str. 7 přílohy č. 1 oznámení (dopravně inženýrské podklady) jsou v podkladu od TSK pro stav „rok 2020 s obchvatem Březiněvsi“ významně jiné údaje (na průtahu Březiněvsi vyšší) než na str. 13 v podkladu od IPR pro stav „horizont naplnění územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy s obchvatem Březiněvsi“. Hlavní město Praha doporučuje do dokumentace doplnit vysvětlení tohoto rozporu.

*Oznámení hodnotí výhledové stavy po zprovoznění záměru v roce 2020 (model TSK) a pro horizont naplnění území dle platného ÚPn (model IPR). Oproti roku 2020, kdy se předpokládá pouze částečné naplnění území záměry podle ÚPn, vzdálenější horizont zohledňuje veškeré záměry, které ÚPn umožňuje. Rozdíly v hodnotách intenzit dopravy lze odůvodnit mj. odlišným stavem nadřazené komunikační sítě, v důsledku čehož dochází i k jinému rozložení objemů dopravy v oblasti. Změny v komunikační síti jsou patrné z jednotlivých kartogramů, které jsou obsahem přílohy č. 1 oznámení.*

Dále upozorňuje, že pro odhad zátěže (znečištění ovzduší) oxidem dusičitým ( $\text{NO}_2$ ) v Březiněvsi a okolí je použita stanice AKOBA v Kobylisích, která nejen že představuje částečně uzavřenou městskou lokalitu otevřenou pouze směrem do vnitřní Prahy, ale jsou zde zcela odlišné denní chody škodlivin, zvláště oxidů dusíku. V období nepříznivých rozptylových podmínek, byť krátkodobých, tato stanice nemůže reprezentovat vesnickou, resp. předměstskou lokalitu se zcela odlišnou strukturou a režimem provozu spolupůsobících zdrojů.

*V okolí záměru se nacházejí 4 stanice imisního monitoringu, které provádějí měření koncentrací  $\text{NO}_2$ . Nejbližší záměru (4 km jihozápadním směrem) je pozad'ová předměstská stanice Praha 8 - Kobylisy (AKOBA). Druhou nejbližší stanicí (8 km jihozápadně) je pozad'ová předměstská stanice Praha 6 - Suchdol (ASUCA). Vzdálenější stanicí (27 km jižně od záměru) je pozad'ová městská stanice Kladno - Švermov (SKLSA). Nejevzdálenější stanicí (43 km severovýchodně od záměru) je pozad'ová městská stanice Mladá Boleslav (SMBOA). Stanice Kladno - Švermov se nachází v průmyslové zóně, další tři stanice se nacházejí v obytných zónách. Proto je logické, že pro oznámení byla zvolena stanice Praha 8 - Kobylisy (AKOBA), která je umístěná v obdobné lokalitě jako záměr a je k němu nejbližší. Na jmenovaných stanicích v obytných zónách byly v letech 2011 - 2015 naměřeny hodnoty krátkodobých koncentrací  $\text{NO}_2$  v rozmezí  $75 - 95 \mu\text{g m}^{-3}$ . Imisní limit pro maximální hodinové koncentrace  $\text{NO}_2$  je stanoven ve výši  $200 \mu\text{g m}^{-3}$ , přičemž vlivem provozu záměru byl vypočten nejvyšší nárůst na úrovni do  $2,2 \mu\text{g m}^{-3}$ . Je zřejmé, že i při prostém součtu předpokládaného příspěvku záměru s koncentracemi naměřenými na stanicích imisního monitoringu v okolí záměru je hodnota s velkou rezervou pod imisním limitem.*



Upozorňuje, že přínos obchvatu pro zlepšení čistoty ovzduší je podle rozptylové studie málo významný a z tohoto hlediska je tedy sporné, zda je tento přínos větší než zábor ZPF a další škodlivé vlivy na životní prostředí.

*Navrhovaný záměr je veřejně prospěšnou stavbou. Převedením tranzitní dopravy mimo zastavěnou část městské části Praha-Březiněves dojde ke zlepšení situace v centru obce. Tato situace je patrná z dopravně inženýrských podkladů, které jsou přílohou č. 1 oznámení. Význam obchvatu vzroste v horizontu naplnění území dle ÚPn, kdy se předpokládá, že obchvat bude využívat 11 800 vozidel v obou směrech za 24 hod. Tato vozidla by jinak projížděla ulicí Na Hlavní. Z oznámení vyplývá, že realizací záměru nedojde k nárůstu zátěže nad únosnou míru v žádné části dotčeného území. Přeložkou silnice II/243 dojde ke zlepšení kvality ovzduší a akustické situace v centru městské části. Převedením zátěže mimo obytnou zástavbu dojde ke zlepšení i z hlediska veřejného zdraví (pohody obyvatelstva). Zklidněním dopravy se zvýší bezpečnost a pozitivně ovlivní vnímání veřejného prostoru obce. Bez vybudování navrhované komunikace by nebyl možný rozvoj východní části Březiněvsi v souladu s ÚPn. Přínos záměru je v oznámení prokázán. Dopady na ZPF jsou komentovány dále.*

Požaduje akustickou studii doplnit o měření na nejbližším okraji Ďáblic a tuto oblast zahrnout do modelování očekávaných změn.

*Území městské části Praha-Ďáblice je v oznámení zahrnuto do dotčeného území. Posouzení hluku bylo provedeno pro ty chráněné prostory, u kterých se může po realizaci obchvatu významně změnit akustická situace. Nejbližší chráněné stavby v katastrálním území Ďáblice jsou od plánovaného obchvatu ve vzdálenosti cca 1 km. Území Ďáblic s chráněnou zástavbou je ve vztahu k plánovanému obchvatu situováno za významnou nadřazenou komunikací - dálnicí D8, v hodnoceném horizontu naplnění území dle ÚPn zde přibývají významné stavby SOKP s MÚK Březiněves. Intenzita dopravy na dálnici D8 po zprovoznění záměru v r. 2020 bude činit 62 500 vozidel v obou směrech za 24 hod., v horizontu naplnění ÚPn bude tato intenzita 63 300 vozidel v obou směrech za 24 hod. Intenzita dopravy na SOKP v horizontu naplnění ÚPn bude 62 800 vozidel v obou směrech za 24 hod. Je zjevné, že dominantním zdrojem hluku v katastrálním území Ďáblice je a bude i po realizaci plánovaného obchvatu silniční provoz z dálnice D8 (příp. staveb SOKP). Jedná se tedy o oblast, kde se nepředpokládá akustická změna vlivem realizace obchvatu a není zde důvod provádět měření ani výpočty hluku. V kontrolních výpočtových bodech V19 a V20 umístěných v chráněném venkovním prostoru staveb v jihovýchodní části městské části Praha-Březiněves (K Březiněvsi 429/19 a Kosí 428/2) nedochází podle akustického posouzení k překročení hygienického limitu pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) nejen při hodnocení hluku z provozu pouze na novém obchvatu, ale i v celkové akustické situaci z provozu silniční dopravy v hodnocených výhledových stavech (rok 2020 a naplnění ÚPn). Tyto chráněné stavby jsou ve vztahu k navrhovanému obchvatu nejbližší hranici katastrálních území Březiněves a Ďáblice. Vzhledem k větší vzdálenosti nejbližších*

*chráněných staveb v severní části katastrálního území Ďáblice lze předpokládat, že vlivem plánovaného obchvatu zde rovněž nedojde ke změně akustické situace. Zvolený rozsah akustického posouzení (kontrolních výpočtových (imisních) bodů) tedy dává dostatečnou představu o vlivech obchvatu na akustickou situaci u nejbližší chráněné zástavby.*

Požaduje dořešit otázku souladu navrženého řešení záměru s platným ÚPn a také koordinaci návrhu s finální podobou budoucí MÚK Pražského okruhu s dálnicí D8 v blízkosti jižního okraje Březiněvsi. K dokumentaci je třeba doložit též vyjádření Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále též „ŘSD“), které připravuje výstavbu chybějících úseků Pražského okruhu (SOKP).

*Posuzování souladu záměru s vydanou územně plánovací dokumentací není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí. Vyjádření příslušného stavebního úřadu z tohoto pohledu je sice povinnou náležitostí oznámení, popřípadě dokumentace, informace v něm obsažené však mají pouze doplňující funkci. Jak je již uvedeno výše, záměr není v souladu s ÚPn. Je zřejmé, že pro umístění záměru bude nezbytné zajistit jeho soulad s vydanou územně plánovací dokumentací, a to buď úpravou záměru, nebo změnou ÚPn. V obou případech bude příslušný úřad vždy zvažovat, zda konkrétní změna, ať již záměru či ÚPn, může mít významný vliv na životní prostředí a v případě kladného zjištění bude provedeno celkové posouzení. Záměr je průběžně koordinován s připravovanou stavbou SOKP, předložení vyjádření ŘSD v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí není nezbytné. Bude-li nutné záměr v budoucnu změnit, ať už z důvodu výstavby SOKP či z jiné příčiny, bude příslušným úřadem sledováno, zda se nejedná o významné změny, které by měly být předmětem posuzování podle zákona.*

V místech stykových křižovatek je navrženo rozšíření tělesa komunikace pro odbočovací pruh vlevo. Záměr nárokuje velký zábor zemědělské půdy, a proto je podle hlavního města Prahy třeba prokázat, že takto dimenzované křižovatky jsou ve vztahu k očekávanému dopravnímu zatížení odůvodněné.

*Z rozhodnutí Zastupitelstva hlavního města Prahy je záměr veřejně prospěšnou stavbou v ÚPn evidovanou pod č. 107/DK/24 - Ďáblice - přeložka silnice II/243 a č. 107/DK/18 - Březiněves - přeložka silnice II/243. Trasa navrhovaného záměru jde v převážné většině ve stopě komunikace podle ÚPn. Odnětí pozemků z důvodu přeložky silnice II/243 bylo kladně projednáno s orgány ochrany ZPF při pořizování ÚPn, resp. jeho změny Z 1079/06. V rámci řízení o umístění záměru bude návrh upřesňován, mj. s ohledem na požadavek na dosažení souladu s ÚPn a na minimalizaci záboru ZPF. Současně bude nezbytné získat souhlas k odnětí od příslušného orgánu ochrany ZPF.*

*Odbočovací pruhy pro levá odbočení v uvažovaných úrovnových křižovatkách jsou navrženy z důvodu bezpečnosti a plynulosti dopravy. Z tohoto pohledu se jeví rozšíření tělesa komunikace jako odůvodněné.*

Požaduje doplnit, jak zpracovatel oznámení dospěl k závěru, že navržený obchvat představuje nejkratší cestu k odvedení dopravy mimo centrum Březiněvsi (viz kapitola B.II.4 oznámení) a upřesnit, jak byly odvozeny polohy založení úrovnových křižovatek na obchvatu, které jsou mimo podrobnost ÚPn.

*Trasa navrhovaného obchvatu je navržena dle platného ÚPn, ve kterém je obchvat veden jako veřejně prospěšná stavba. Poloha a počet křižovatek byly zvoleny s ohledem na předpokládané budoucí využití sousedních pozemků a se zřetelem na bezpečnost a plynulost dopravy.*

Do dokumentace je podle hlavního města Prahy třeba doplnit opatření a úpravy ve prospěch cyklistické dopravy.

*Samostatná souběžně s obchvatem vedená trasa pro cyklisty není navrhována. Pokud to bude vyžadováno, bude cyklotrasa vedena po uvolněné trase dnešní silnice II/243.*

Upozorňuje, že dle přílohy č. 9 oznámení, konkrétně ze situací „Celková a koordinační situace stavby“, respektive „Soutisk s územním plánem“ vyplývá, že do lokálního biokoridoru L4/251 má být umístěna retenční nádrž sloužící k odvodnění stavby. Na tento fakt oznámení v kapitolách o ÚSES, ani v závěrečných souhrnných kapitolách vůbec nereaguje. Hlavní město Praha požaduje přinejmenším tento nedostatek napravit. Vhodnější by ale bylo v součinnosti s městskou částí, Magistrátem hlavního města Prahy a IPR navrhnout změnu vymezení dotčených prvků místního ÚSES (biokoridory i vložené biocentrum), případně do výstavby záměru začlenit potřebné zemní práce pro výhledové zfunkčnění, resp. vybudování těchto prvků.

*Lokální biokoridor L4/251 je podle ÚPn a migrační studie (Ing. Kateřina Zimová; 16. 2. 2017) nefunkční, v krajině nezřetelný s vymezením uprostřed stávajícího bloku orné půdy bez návaznosti na další prvky ÚSES nebo existující ekologicky významné segmenty v krajině. Na str. 32 oznámení je uvedeno, že jestliže budou záборы pro retenční a zasakovací poldry (RN 1 a RN 2) přesahovat vymezený koridor, tzn. do plochy celoměstsky významné zeleně (ZMK), budou tyto objekty zapuštěny a zasypány pod terénem tak, aby byla zachována původní funkčnost těchto ploch. Toto bude prověřeno a upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace. Plocha celoměstsky významné zeleně ZMK svým umístěním kopíruje lokální biokoridor LBK L4/251. V dalších stupních projektové dokumentace budou aktualizovány a zpřesňovány zásady organizace výstavby, ve kterých bude připomínka hlavního města Prahy zohledněna a během výstavby bude uvažováno se začleněním potřebných zemních prací pro výhledové zfunkčnění, resp. vybudování prvků ÚSES.*

Nejpozději v další fázi projektové přípravy, ale s výhodou již v dokumentaci je třeba doplnit podrobný inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum.

*Podrobný inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum bude, v souladu s vyjádřením hlavního města Prahy, proveden v dalším stupni projektové dokumentace.*

*Podle příslušného úřadu z vyjádření hlavního města Prahy neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.*

Středočeský kraj souhlasí se záměrem.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření Středočeského kraje neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.*

Městská část Praha-Březiněves nemá připomínky a se záměrem souhlasí.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření městské části Praha-Březiněves neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.*

Městská část Praha-Ďáblice požaduje záměr posuzovat podle zákona.

Oznámení záměru podle městské části Praha-Ďáblice zcela nesprávně a neodůvodněně vyhodnocuje vliv záměru na jednotlivé složky životního prostředí pouze v některých z dotčených lokalit, jiné lokality naopak zcela opomíjí. Vlastní vyhodnocení se týká pouze městské části Praha-Březiněves, Bořanovic a Líbeznice, městské části Praha-Ďáblice a Praha-Čakovice zcela opomíjí.

Přítom pouhým nahlédnutím do mapy je evidentní, že přilehlé obytné části městských částí Praha-Ďáblice a Praha-Čakovice leží blíže oznamovanému záměru než např. obec Líbeznice. Část záměru má být navíc umístěna přímo v katastrálním území Ďáblice.

V oznámení zcela chybí vyhodnocení vlivů záměru na akustickou situaci, kvalitu ovzduší a veřejné zdraví pro městské části Praha-Ďáblice a Praha-Čakovice, přestože se jedná o nadlimitně zatížené obytné oblasti.

*Území městské části Praha-Ďáblice je v oznámení zahrnuto do dotčeného území. Oznámení se ve vztahu k této městské části věnuje všem relevantním složkám životního prostředí.*

*Rozsah hodnoceného území v rámci vyhodnocení vlivů navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší, akustickou situaci a veřejné zdraví byl stanoven zpracovateli jednotlivých odborných studií ve vztahu k nejbližší chráněné zástavbě, kterou by mohl daný záměr v těchto faktorech ovlivnit. Silnice II/243 přímo prochází obcemi Bořanovice a Líbeznice, proto je jejich zařazení do hodnocení logické. Zhodnocení dopadů na tyto obce bylo navíc dříve požadováno odborem ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy.*

*Vzhledem k tomu, že nejbližší chráněná zástavba se nachází v katastrálním území Březiněves, jsou odborné studie zaměřeny primárně na ni. Průtah komunikace II/243, na které bude obchvat realizován, dále pokračuje přes obce Bořanovice a Líbeznice, čímž se jeví zahrnutí těchto obcí do odborných studií jako více opodstatněné než hodnocení dopadů na městské části Praha-*

*Ďáblice a Praha-Čakovice. Přes centra těchto městských částí nebude následně projíždět obchvatová doprava tak jako v navazujících obcích Středočeského kraje, i když jsou svou polohou umístěny blíže než např. Líbeznice.*

*Nejbližší chráněná zástavba v katastrálních územích Čakovice a Ďáblice se nachází ve větší vzdálenosti (přibližně 1 km) než nejbližší hodnocená chráněná zástavba v katastrálním území Březiněves. V chráněných venkovních prostorech staveb, které se nacházejí nejbližší hranici katastrálních území Březiněves a Ďáblice (K Březiněvsi 429/19 a Kosí 428/2) je splněn hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) nejen při hodnocení provozu silniční dopravy na samotném obchvatu, ale i v celkové akustické situaci v posuzovaných výhledových stavech po realizaci obchvatu. Jedná se tedy již o oblast, kde se nepředpokládá akustická změna vlivem realizace obchvatu a není zde důvod provádět měření ani výpočty hluku.*

*Modelové hodnocení kvality ovzduší ve své výkresové příloze uvádí rozsah řešeného území, ze kterého je zřetelné, že severní část katastrálního území Ďáblice byla hodnocena. Z imisních map zobrazujících vliv provozu záměru je patrné, že u hodnocených polutantů dochází od zdroje k postupnému rozptylu. Z imisních map je evidentní, že vliv obchvatu na severní část městské části Praha-Ďáblice bude minimální. Lze proto s jistotou konstatovat, že vlivem realizace obchvatu nedojde k negativnímu ovlivnění městské části Praha-Čakovice, která se nachází ještě dále na jihovýchod. U žádných ze sledovaných imisních charakteristik není proto třeba očekávat vlivem provozu obchvatu překročení imisního limitu na těchto územích.*

*Hodnocení zdravotních rizik plně vycházejí ze zpracovaného modelového hodnocení kvality ovzduší a z akustického posouzení.*

Hodnoty vstupních dopravních intenzit (rok 2000, 2016) se neshodují s údaji z celostátního sčítání dopravy ŘSD. Neshoda je zvláště závažná pro údaje z roku 2016, kdy bylo provedeno jak celostátní sčítání dopravy, tak dopravní průzkum společnosti EKOLA group, spol. s r.o. Zatímco podle společnosti EKOLA group, spol. s r.o. jsou hodnoty dopravního zatížení v městské části Praha-Březiněves výrazně vyšší než hodnoty dopravního zatížení obcí Bořanovice a Líbeznice, tak v případě oficiálních státních dat jsou hodnoty dopravního zatížení všech těchto tří oblastí prakticky shodné.

Vyvstávají tak pochybnosti o správnosti zvoleného nekomplexního dopravního řešení, vztahujícího se pouze k městské části Praha-Březiněves, jakož i pochybnosti o optimálním provedení dopravního průzkumu společností EKOLA group, spol. s r.o.

Oznámení nepracuje s možnými variantami záměru.

Z hlediska dopravních intenzit vykazuje oznámení nezanedbatelné nedostatky, které mohly významně ovlivnit výsledky navazujících studií, zejména pak výsledky akustického posouzení

a modelového hodnocení kvality ovzduší (viz dále vyjádření Ing. Bc. Jitky Homolové, Ph.D. ze srpna 2017).

*Pro účely zpracování akustického posouzení byla použita vstupní data o intenzitách dopravy vycházející z podkladů od renomovaných společností TSK a IPR.*

*Údaje z celostátního sčítání ŘSD byly oficiálně zveřejněny v červnu 2017 po zpracování akustického posouzení (zpracováno v březnu roku 2017). Výsledky celostátního sčítání dopravy roku 2016 jsou vztahovány k tzv. sčítacím úsekům a na komunikaci II/243 v obcích Bořanovice a Líbeznice je uveden pouze jeden sčítací úsek. Z toho logicky vyplývá, že hodnoty musí být shodné, neboť se jedná pouze o jeden sčítací profil.*

*Dopravní průzkum provedený společností EKOLA group, spol. s r.o. je v této oblasti podrobnější, protože komunikace II/243 v Bořanovicích i v Líbeznicích tvořila samostatný sčítací profil. Tímto sčítáním tak byl zohledněn rozpad dopravy na okolní komunikace mezi oběma obcemi.*

*Pro hodnocení dopravních zátěží jsou rozhodující dopravní intenzity zjištěné v pracovním dni. V Praze se počítá průměrný pracovní den (dále též „PPD“) pouze ze sčítání v obdobích s nejvyšší intenzitou v roce, tedy na jaře a na podzim (duben, květen, červen, září, říjen, listopad). Společnost TSK své dopravní podklady udává pro PPD. Na ostatních územích státu mimo hlavní město Prahu, tedy v celostátním sčítání dopravy, se počítá průměrný den podle celostátní metodiky již desítky let jako roční průměrná denní intenzita (dále též „RPDI“), ve které je zahrnut i vliv období s nižší intenzitou, jako zimní měsíce (leden, únor, částečně i březen), letní prázdniny (červenec, srpen), vánoční období, víkendy, apod. Dopravní intenzity získané v rámci celostátního sčítání jsou udávány právě v RPDI, a jsou tedy zákonitě vždy nižší než PPD.*

*Vzhledem k tomu, že intenzity dopravy použité v rámci akustického posouzení (z podkladu TSK) jsou vyšší, než jsou intenzity z celostátního sčítání dopravy ŘSD, jsou výpočty z dopravy na straně bezpečnosti.*

*Souhrnná dopravní intenzita dle celostátního sčítání dopravy z roku 2000 je, jak je uvedeno ve vysvětlivkách dostupných na [https://www.rsd.cz/doprava/scitani\\_2000/html/vysvetlivky.html](https://www.rsd.cz/doprava/scitani_2000/html/vysvetlivky.html), součtem všech motorových vozidel a přívěsů. V této hodnotě jsou tak návěsy a přívěsy započítány dvakrát, jednou samostatně a jednou jako součást souprav. Ke zjištění skutečného počtu motorových vozidel na sčítacím úseku je proto nutné intenzity samotných přívěsů a návěsů souprav odečíst, aby nebyly započítány dvakrát. Zjištěné hodnoty pak po rozpočítání na denní a noční dobu dle technických podmínek pro stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (TP 189, II. vydání) odpovídá údajům uvedeným v tab. 4 akustického posouzení.*

*Variantsní zpracování záměru není ze zákona povinné. V daném případě oznámení zahrnuje jednu variantu technického a technologického řešení, které vychází z platné územně plánovací dokumentace. Obchvat je navržen v trase veřejně prospěšné stavby podle ÚPn.*

*Vypořádání připomínek Ing. Bc. Jitky Homolové, Ph.D. je provedeno níže.*

Oznámení nesprávně vyhodnocuje hlukovou zátěž pouze pro některá území, nezahrnuje městské části Praha-Ďáblice a Praha-Čakovice.

V oznámení se uvádí, že při hodnocení bylo zohledněno okolí stávající i plánované trasy obchvatu. Silnice II/243 prochází, stejně jako v případě Bořanovic a Líbeznice, také městskou částí Praha-Ďáblice, přičemž část stavby má být umístěna přímo v katastrálním území Ďáblice.

Oznámení přesto do uváděného „okolí“, a tím i hlukového vyhodnocení, zařazuje jen některé dotčené oblasti, byť vzdálenější, na úkor jiných, blíže položených lokalit, které naopak z hlukového hodnocení zcela nepřipustně a bez jakéhokoliv odůvodnění vylučuje.

Z hodnocení byla vyloučena lokalita, která z pohledu šíření možné hlukové zátěže, zejména s přihlédnutím ke směru převládajících větrů a k otevřenosti krajiny bez bariér, může být zatížena významnějším šířením hluku ze záměru než obce Bořanovice a Líbeznice.

Lze předpokládat, že vlivem záměru může dojít ke zhoršení hlukové zátěže pro sousední obytné lokality opomenutých městských částí, které jsou již nyní hlukově nadlimitně zatížené. Stávající silnice II/243 v městské části Praha-Březiněves je obklopena zástavbou, která tvoří ve vztahu k městským částem Praha-Ďáblice a Praha-Čakovice určitou hlukovou bariéru. Ta logicky není v navrhovaném obchvatu zachována, ale není ani nahrazena případnými protihlukovými opatřeními (např. protihlukovými stěnami). V rámci volné krajiny lze očekávat nově šíření hlukové zátěže jednak k jižní a východní obytné části městské části Praha-Březiněves, ale dále pak i k sousedícím obytným územím městských částí Praha-Ďáblice a Praha-Čakovice, které však není v oznámení vyhodnoceno.

Na str. 34 přílohy č. 2 oznámení (akustické posouzení) je např. uvedeno: „Z výsledků vyplývá, že po realizaci plánovaného obchvatu Březiněvsi dojde ke zlepšení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí stávajícího průtahu Březiněvsi a nedojde ke zhoršení akustické situace v okolí průtahu obcí Bořanovice a Líbeznice“. Dále se na str. 64 oznámení uvádí, že „Záměr představuje snížení míry rizika negativního ovlivnění veřejného zdraví pro obyvatele stávající zástavby“. Celkově lze konstatovat, že navržený obchvat sice přinese snížení hlukové zátěže v jedné lokalitě, ale současně bude znamenat i přenesení hlukové zátěže do jiné obydlené lokality, ať již v rámci městské části Praha-Březiněves, tak v rámci přilehlých oblastí městských částí Praha-Ďáblice a Praha-Čakovice. Některé z těchto lokalit navíc nebyly z akustického hlediska vůbec hodnoceny.

Právě obyvatelé těchto opomenutých částí jsou navíc již nyní výrazně hlukově zatíženi zejména z přilehlé dálnice D8. Vyhodnocení vlivu záměru v těchto nadlimitně zatížených oblastech je proto žádoucí a zcela nezbytné. Obecně platí, že do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze umísťovat stavby, které znamenají postupné přitěžování nadlimitní zátěže v území, aniž by uvedené hlukové zatížení bylo řešeno vhodnými eliminačními a kompenzačními opatřeními.

Z věcného hlediska lze proti akustickému posouzení, obsaženému v oznámení, namítat celou řadu nesrovnalostí a nepřesností. Příkladem městská část Praha-Ďáblice uvádí následující pochybení:

V rozporu s platnými normativy nebyly mikrofony při měření hluku orientovány ke zdroji, čímž dochází k naměření nižších hodnot hladin akustického tlaku.

Atmosférické podmínky během měření hluku byly dle potvrzení Českého hydrometeorologického ústavu odlišné, než které jsou uváděny v oznámení, chybí údaj o směru větru. Přitom atmosférické podmínky jsou pro výsledky měření, jakož i pro použitelnost naměřených údajů významné.

Dále je odkazováno na vyjádření Ing. Josefa Drahoty z 31. 7. 2017, které městská část Praha-Ďáblice zaslala přílohou svého vyjádření.

Vzhledem ke skutečnosti, že oznámení pracuje v místě záměru s limity pro tzv. starou hlukovou zátěž, čímž pro dané území stanovuje nejvyšší hlukové limity, které v legislativě České republiky existují, považuje městská část Praha-Ďáblice za zcela nezbytné, aby nesrovnalosti uvedené ve vyjádření Ing. Josefa Drahoty byly řešeny v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (proces EIA) a byly plně odstraněny tak, aby došlo k řádnému akustickému posouzení všech dotčených území, včetně opomenuté městské části Praha-Ďáblice.

*Jak je již jednou uvedeno výše, akustické posouzení bylo zpracováno v rozsahu území stanoveném zpracovatelem ve vztahu k nejbližší chráněné zástavbě a podle předchozích požadavků odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy.*

*Vzhledem k tomu, že nejbližší chráněná zástavba se nachází v katastrálním území Březiněves, je akustické posouzení zaměřeno primárně na ni. Průtah komunikace II/243, na které bude obchvat realizován, dále pokračuje přes obce Bořanovice a Libeznice, čímž se jeví zahrnutí těchto obcí do akustického posouzení jako více opodstatněné, neboť je to hlavní směr dopravy od dálnice D8, který nějakým způsobem může plánovaný obchvat ovlivnit. Dopravu na druhou stranu od MÚK s D8 tento obchvat ovlivnit nemůže. Zahrnutí obcí Bořanovice a Libeznice je více opodstatněné než hodnocení dopadů na městské části Praha-Ďáblice a Praha-Čakovice. Přes centra těchto městských částí nebude následně projíždět obchvatová doprava tak jako v navazujících obcích Středočeského kraje, i když jsou svou polohou umístěny blíže než např. Libeznice.*



Nejbližší chráněná zástavba v katastrálních územích Čakovice a Ďáblice se nachází ve větší vzdálenosti než nejbližší hodnocená chráněná zástavba v katastrálním území Březiněves. Území Ďáblic s chráněnou zástavbou je ve vztahu k plánovanému obchvatu situováno až za dopravně významnou a nadřazenou komunikací, tedy za dálnici D8. Navíc v hodnoceném horizontu naplnění ÚPn zde přibývají významné stavby 519 a 520 SOKP s MÚK Březiněves, což jsou všechno dominantní zdroje, ke kterým doprava na obchvatu nemůže přinést žádný příspěvek v lokalitách Ďáblice a Čakovice. Intenzita dopravy na dálnici D8 po zprovoznění záměru v roce 2020 bude činit 62 500 vozidel v obou směrech za 24 hod., v horizontu naplnění ÚPn se tato intenzita předpokládá ve výši 63 300 vozidel v obou směrech za 24 hod. Intenzita dopravy na SOKP v horizontu naplnění ÚPn se předpokládá ve výši 62 800 vozidel v obou směrech za 24 hod. Je zjevné, že dominantním zdrojem hluku v katastrálním území Ďáblice je a bude silniční provoz na dálnici D8 (příp. SOKP).

Dle výsledků akustického posouzení je v chráněných venkovních prostorech staveb, které se nacházejí nejbliže hranici katastrálních území Březiněves a Ďáblice (K Březiněvsi 429/19 a Kosí 428/2), splněn hygienický limit pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc) nejen při hodnocení provozu silniční dopravy na samotném obchvatu, ale i v celkové akustické situaci v posuzovaných výhledových stavech po realizaci obchvatu. Jedná se tedy již o oblast, kde se nepředpokládá akustická změna vlivem realizace obchvatu a není zde důvod provádět měření ani výpočty hluku.

Součástí akustického posouzení je příkaz staré hlukové zátěže, který v posuzovaných oblastech (komunikace II/243) prokazuje možnost použití hygienického limitu staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB (den/noc). Možnost použití tohoto hygienického limitu byla prověřena v imisní rovině v referenčních výpočtových bodech a ve výpočtu nebyla použita obměna vozidlového parku. Výpočet tak byl proveden na straně bezpečnosti.

Mikrofony použité v rámci měření počáteční akustické situace byly v souladu s údaji uvedenými v protokolu o zkoušce, který je součástí přílohy č. 2 oznámení, orientovány svisle a mají kulovou směrovou charakteristiku.

Při měření provedeném společností EKOLA group, spol. s r.o. byla použita venkovní sonda Norsonic Nor1212, která je citována v seznamu přístrojů. Podle návodu výrobce se tyto sondy musí instalovat ve svislém směru, v tomto případě výrobce garantuje jejich správnou funkčnost a splnění normy IEC 61672-1 při použití s mikrofony Nor1225. Na to má pro své venkovní sondy zkoušky, kterými splnění této normy garantuje a dokládá graficky v typovém listě. Směrové charakteristiky této sondy Nor1212 s mikrofonom Nor1225 splňují toleranční pole dané normami IEC 60651 a IEC61672-1 (požadavky na zvukoměry) pro horizontální rovinu příjem zvukové vlny. Směrové diagramy jsou uvedeny v návodu k sondě a v typovém listě. Měření bylo provedeno v souladu s těmito jednoznačně definovanými parametry výrobce. Navíc všechna měřicí místa byla zvolena v intravilánu v bezprostřední blízkosti velmi intenzivního zdroje hluku.

*Jak je patrné z příložené fotodokumentace protokolu o zkoušce, jsou mikrofony na všech měřicích místech orientovány směrem ke komunikaci II/243, tedy ke zdroji a tedy v souladu s výše uvedenými normativními požadavky.*

*Součástí protokolu o zkoušce je také rozsah aktuálních meteorologických podmínek v lokalitě měření zjištěných v době a na místě měření tak, jak požadují normové požadavky. Tyto údaje Český hydrometeorologický ústav k dispozici nemá. Meteorologické podmínky v době měření byly následující: teplota vzduchu 12 - 24 °C, relativní vlhkost 70 - 94 %, atmosférický tlak 986 - 989 hPa, rychlost větru do 2 ms<sup>-1</sup>.*

*V daném případě v blízkosti komunikace v oboustranně obestavěném území směr větru nemůže zásadním způsobem ovlivnit výsledné hladiny akustického tlaku (viz ČSN ISO 1966-2). Klimatické podmínky splňovaly normové požadavky ČSN ISO 1966-2.*

*Vypořádání připomínek Ing. Josefa Drahoty je provedeno níže.*

Shodně jako v případě hluku lze z hlediska vyhodnocení imisní zátěže způsobené vlivem záměru konstatovat, že oznámení záměru zcela opomíjí toto vyhodnocení ve vztahu k lokalitám nepřipustně vyloučeným z posuzování vlivu záměru na životní prostředí, tedy mimo jiné ve vztahu k městské části Praha-Ďáblice.

Z věcného hlediska lze namítat nesprávné a zkreslující používání dat z nejbližší stanice automatického imisního monitoringu k hodnocení stávajícího imisního pozadí v neměřené lokalitě městské části Praha-Březiněves. V oznámení byla pro odhad zátěže NO<sub>2</sub> v městské části Praha-Březiněves a okolí nesprávně použita stanice AKOBA v Kobylisích, která nejen že představuje částečně uzavřenou městskou lokalitu, otevřenou pouze směrem do vnitřní Prahy, ale současně jsou zde zcela odlišné denní chody škodlivin, zvláště zmiňovaného oxidu dusíku. Lze tedy konstatovat, že v období nepříznivých rozptylových podmínek, byť krátkodobých, tato stanice jednoznačně nemůže reprezentovat vesnickou/předměstskou lokalitu se zcela odlišnou strukturou a režimem provozu spolupůsobících zdrojů.

Oznámení v závěru modelového hodnocení kvality ovzduší, které je přílohou č. 3 oznámení, sice hovoří díky obchvatu o snížení zátěže ovzduší v městské části Praha-Březiněves, nicméně v tomto ohledu je třeba uvést, že uváděné hodnoty zlepšení jsou pod hranicí jakékoliv významnosti. Stejně tak se předpokládá v jiné obytné lokalitě této městské části naopak částečné zvýšení zátěže ovzduší.

*Imisní zátěž v městské části Praha-Ďáblice je zřejmá z výkresové části, která je přílohou modelového hodnocení kvality ovzduší, které tvoří přílohu č. 3 oznámení. Z výsledků modelových výpočtů je zřejmé, že významným zdrojem znečišťování ovzduší na území městské části Praha-Ďáblice je dálnice D8 a v horizontu naplnění ÚPn pak i stavby SOKP. Vliv samotného záměru na zástavbu městské části Praha-Ďáblice je v porovnání s vlivem dálnice D8 a plánovaného*

úseku SOKP minimální. Nejvyšší nárůsty imisní zátěže v prostoru nejbližší obytné zástavby městské části Praha-Ďáblice (tj. v ulicích Chřibská a Řepná) pro jednotlivé imisní charakteristiky budou vlivem realizace záměru činit: průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého  $0,1 \mu\text{g m}^{-3}$ , maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého  $0,5 \mu\text{g m}^{-3}$ , průměrné roční koncentrace benzenu  $0,005 \mu\text{g m}^{-3}$ , průměrné roční koncentrace suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$   $0,05 \mu\text{g m}^{-3}$ , maximální denní koncentrace částic  $\text{PM}_{10}$   $0,1 \mu\text{g m}^{-3}$ , průměrné roční koncentrace částic  $\text{PM}_{2,5}$   $0,02 \mu\text{g m}^{-3}$ , maximální hodinové koncentrace oxidu uhelnatého  $1,0 \mu\text{g m}^{-3}$ , průměrné roční koncentrace  $\text{B[a]P}$   $0,002 \text{ ng m}^{-3}$ .

Imisní zatížení se postupně snižuje se vzdáleností od trasy hodnoceného záměru. U žádné ze sledovaných imisních charakteristik není třeba očekávat vlivem provozu obchvatu překročení imisního limitu na těchto územích.

V okolí záměru se nacházejí 4 stanice imisního monitoringu, které provádějí měření koncentrací  $\text{NO}_2$ . Nejbližší záměru (4 km jihozápadním směrem) je pozad'ová předměstská stanice Praha 8 - Kobylice (AKOBA). Druhou nejbližší stanicí (8 km jihozápadně) je pozad'ová předměstská stanice Praha 6 - Suchdol (ASUCA). Vzdálenější stanicí (27 km jižně od záměru) je pozad'ová městská stanice Kladno - Švermov (SKLSA). Nejvzdálenější stanicí (43 km severovýchodně od záměru) je pozad'ová městská stanice Mladá Boleslav (SMBOA). Stanice Kladno - Švermov se nachází v průmyslové zóně, další tři stanice se nacházejí v obytných zónách. Proto je logické, že pro oznámení byla zvolena stanice Praha 8 - Kobylice (AKOBA), která je umístěná v obdobné lokalitě jako záměr a je k němu nejbližší. Na jmenovaných stanicích v obytných zónách byly v letech 2011 - 2015 naměřeny hodnoty krátkodobých koncentrací  $\text{NO}_2$  v rozmezí  $75 - 95 \mu\text{g m}^{-3}$ . Imisní limit pro maximální hodinové koncentrace  $\text{NO}_2$  je stanoven ve výši  $200 \mu\text{g m}^{-3}$ , přičemž vlivem provozu záměru byl vypočten nejvyšší nárůst na úrovni do  $2,2 \mu\text{g m}^{-3}$ . Je zřejmé, že i při prostém součtu předpokládaného příspěvku záměru s koncentracemi naměřenými na stanicích imisního monitoringu v okolí záměru je hodnota s velkou rezervou pod imisním limitem.

Přínosem výstavby obchvatové komunikace bude převedení tranzitní dopravy a s ní spojenými škodlivými vlivy především na kvalitu ovzduší a akustickou situaci mimo zastavěnou část městské části Praha-Březiněves.

Podle dopravně inženýrských podkladů, které jsou přílohou č. 1 oznámení, je patrné, že v horizontu uvedení záměru do provozu v roce 2020 bude obchvat využívat cca 4 800 vozidel v obou směrech za 24 hod., v horizontu naplnění ÚPn bude obchvat využívat cca 11 800 vozidel v obou směrech za 24 hod. Jedná se o dopravu, která by v případě nerealizování obchvatu projížděla centrem městské části Praha-Březiněves.

V tomto kontextu se přínos obchvatové komunikace jeví z hlediska vlivu na ovzduší jako významný, protože jeho vlivem dojde ke snížení imisní zátěže v prostoru obytné zástavby. K nárůstu imisní zátěže dojde logicky podél nové trasy obchvatu, avšak v oblasti mimo zastavěné

*území. Výjimku tvoří jihovýchodní okraj městské části Praha-Březiněves, kde lokálně dojde k mírnému nárůstu imisní zátěže. U žádné ze sledovaných charakteristik však není třeba očekávat vlivem provozu obchvatu překročení imisního limitu.*

K otázce vlivu záměru na veřejné zdraví lze shodně uvést, že v oznámení nebylo vyhodnoceno navýšené riziko negativního ovlivnění veřejného zdraví v přilehlých městských částech Praha-Ďáblice a Praha-Čakovice.

*Zpracování studií hodnocení zdravotních rizik hluku i ovzduší, které tvoří přílohu č. 4 oznámení, bylo provedeno v návaznosti na akustické posouzení (příloha č. 2 oznámení) a modelové hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 3 oznámení). Připomínka k rozsahu posouzení v odborných studiích je vypořádána výše.*

Záměrem dotčené pozemky jsou v převážné míře součástí ZPF. Trvalý zábor představuje 94 788 m<sup>2</sup>, dočasný zábor nad 1 rok 47 705 m<sup>2</sup> a dočasný zábor do 1 roku 622 m<sup>2</sup>. Jedná se o půdy I. třídy ochrany, patří tedy mezi bonitně nejcenější půdy v České republice. Takto bonitně cennou půdu je přitom možné odejmout ze ZPF pouze zcela výjimečně, a to jen pro záměry, které souvisí s obnovou ekologické stability krajiny a v krajních případech pro liniové stavby zásadního významu (např. páteřní infrastruktura - dálnice). Zákon č. 41/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 388/1991 Sb., o Státním fondu životního prostředí České republiky, ve znění pozdějších předpisů, v ust. § 4 odst. 3 stanoví, že: „Zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout ze ZPF pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF“. Veřejný zájem je přitom hodnocen vždy z hlediska celospolečenského. V tomto ohledu vyvstává otázka celkového vyhodnocení oznamovaného záměru ve všech jeho společensky významných souvislostech. Tj. především z hlediska celospolečenského významu záměru, z hlediska komplexního vyhodnocení koncepce dopravní infrastruktury v místě, jakož i z hlediska předcházení nežádoucímu zahuštění infrastruktury v urbanizovaných lokalitách a v neposlední řadě také z hlediska jeho vlivu na ZPF.

Z vyjádření odboru územního rozvoje a výstavby Úřadu městské části Prahy 8 ze dne 20. 3. 2017, které je přílohou oznámení, vyplývá, že záměr je v zásadním nesouladu s ÚPn a jeho schválenou změnou. Ačkoliv tato otázka není přímým předmětem posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb., lze dovozovat její přímou návaznost na ZPF, jako na jednu ze složek, ve vztahu k níž je vliv záměru dle uvedeného zákona posuzován. Proto je třeba na uvedený fakt, ve spojení s výše uvedenou připomínkou k dotčení ZPF, také upozornit.

*Z rozhodnutí Zastupitelstva hlavního města Prahy je záměr veřejně prospěšnou stavbou v ÚPn evidovanou pod č. 107/DK/24 - Ďáblice - přeložka silnice II/243 a č. 107/DK/18 - Březiněves - přeložka silnice II/243. Trasa navrhovaného záměru jde v převážné většině ve stopě komunikace podle ÚPn. Odnětí pozemků z důvodu přeložky silnice II/243 bylo kladně projednáno s orgány*

*ochrany ZPF při pořizování ÚPn, resp. jeho změny Z 1079/06. V rámci řízení o umístění záměru bude návrh upřesňován, mj. s ohledem na požadavek na dosažení souladu s ÚPn a na minimalizaci záboru ZPF. Současně bude nezbytné získat souhlas k odnětí od příslušného orgánu ochrany ZPF.*

*Posuzování souladu záměru s vydanou územně plánovací dokumentací není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí. Vyjádření příslušného stavebního úřadu z tohoto pohledu je sice povinnou náležitostí oznámení, popřípadě dokumentace, informace v něm obsažené však mají pouze doplňující funkci. Jak je již uvedeno výše, záměr není v souladu s ÚPn. Je zřejmé, že pro umístění záměru bude nezbytné zajistit jeho soulad s vydanou územně plánovací dokumentací, a to buď úpravou záměru, nebo změnou ÚPn. V obou případech bude příslušný úřad vždy zvažovat, zda konkrétní změna, ať již záměru či ÚPn, může mít významný vliv na životní prostředí a v případě kladného zjištění bude provedeno celkové posouzení.*

Smyslem posuzování vlivů záměru na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro vydání následných rozhodnutí. Ze zjištěných nedostatků a absolutního opomenutí vyhodnocení vlivů záměru na městské části Praha-Ďáblice a Praha-Čakovice, zejména na jejich nejbližší přílehlá obytná území, je zřejmé, že předložené oznámení takovým podkladem není.

Podle městské části Praha-Ďáblice záměr může mít významný vliv na životní prostředí, který navíc nebyl řádně a plně v oznámení vyhodnocen. Záměr svou kapacitou dosahuje „limitů i nadlimitů“ v předmětném území, a proto požaduje, aby byl záměr posuzován podle zákona.

*Podle příslušného úřadu vyjádření městské části Praha-Ďáblice, jehož přílohou jsou vyjádření Ing. Bc. Jitky Homolové, Ph.D. a Ing. Josefa Drahoty, nezakládá důvod pro posuzování záměru. Oznámení se dostatečným způsobem věnuje všem relevantním významným vlivům na životní prostředí, a to v dostatečném rozsahu. Predikce vlivů je v oznámení řešena s využitím standardních matematických modelů a metodik. Příslušný úřad vychází především z vypořádání vyjádření zpracovaného společností EKOLA group, spol. s r.o. Toto vypořádání bylo doručeno OCP MHMP dne 14. 9. 2017 a jeho autorem je Ing. Libor Ládyš, držitel platné autorizace pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí. Navíc podle vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze (č. j. HSHMP 35800/2017 ze dne 3. 8. 2017) a Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (č. j. KHSSC 39667/2017 ze dne 11. 8. 2017) je oznámení z hlediska ochrany veřejného zdraví zpracováno v dostatečném rozsahu.*

Přílohou vyjádření městské části Praha-Ďáblice je vyjádření Ing. Bc. Jitky Homolové, Ph.D. ze srpna 2017, jehož předmětem je posouzení záměru, a to z hlediska jeho přínosu, aktuálnosti a dopravních intenzit v oblasti.

Na str. 7 oznámení se uvádí, že zprovozněním obchvatu dojde ke zklidnění dopravy v Březiněvsi na stávající komunikaci II/243, neboť doprava na této komunikaci bude převedena právě na nově

budovaný obchvat. Toto tvrzení však není doloženo přímo v textu explicitně zmíněnou číselnou hodnotou, pouze kartogramem. Naopak v tab. 11 na str. 16 akustické studie je názorně číselně doloženo, že výstavba obchvatu zhorší (v řádu 1 %), resp. nezlepší dopravní situaci v obcích Bořanovice a Líbeznice (Bořanovice - zhoršení ve směru Neratovice, zlepšení ve směru Praha, celkově za oba směry nulový efekt, Líbeznice - zhoršení ve směru Neratovice, nulová změna ve směru Praha, celkově za oba směry zhoršení). Z uvedeného jednoznačně plyne nárůst dopravních intenzit v obcích Bořanovice a Líbeznice ve směru Neratovice, a to právě v důsledku výstavby obchvatu.

Tyto údaje o intenzitách (odpovídající variantě s/bez obchvatu ve výhledu roku 2020) by měly být pro přehlednost uvedeny v tab. 11. Celkový přínos obchvatu totiž pouze na základě této tabulky nelze posoudit a nelze ani ověřit, jaké vstupní intenzity pro městskou část Praha-Březiněves byly použity. Zjištění hodnot musí provést čtenář pouze odečtem z kartogramu a může se pouze domnívat, zda byly použity. Navíc pro všechny obce jsou v roce 2016 uvedeny jen souhrnné intenzity za 24 hod., jejich rozklad na den a noc chybí. Opět tedy nelze ověřit, jaké hodnoty vstupovaly do modelového výpočtu akustického posouzení.

Lze tedy shrnout, že z přiloženého kartogramu je patrné zklidnění v městské části Praha-Březiněves, ale podle oznámení výstavba obchvatu současně nepatrně zhorší dopravní situaci na dané komunikaci v obcích Bořanovice a Líbeznice.

V oznámení současně zpracovatel zmiňuje přímou vazbu záměru na stavby 519 a 520 SOKP. Doslovně říká, že stávající komunikace II/243 bude zapojena do systému ramp MÚK Březiněves a je vynucenou stavbou.

Následují pak časové údaje výstavby: stávající stav 2016, fáze výstavby 2018 - 2020, fáze provozu 2020. Je však nutné zmínit, že MÚK Březiněves je součástí sporného úseku SOKP, jehož realizace je prozatím v nedohlednu. Navíc jižní varianta okruhu stále není zcela jistá. Při jiné variantě SOKP by pak tento obchvat jakožto vynucená stavba jižní varianty pozbyl důležitosti, nevystal by důvod k obavě nad dalším přetěžováním oblasti, jak zpracovatel uvádí. Tento důvod navíc zpracovatel sděluje jako primární pro vznik předmětného obchvatu.

Bez dalších úprav celkového dopravního řešení dané oblasti lze vznést pochyby o tom, že by řidiči dobrovolně a víceméně bezdůvodně volili delší objízdnu trasu. Zmiňovanými opatřeními (zejména zákazem vjezdu nákladních vozidel) by bylo možné, jak zpracovatel sám uvádí, vytěsnit nákladní dopravu právě na zvažovaný okruh, nicméně lze pochybovat o tom, že by tranzitní osobní doprava volila delší trasu (i přes sníženou rychlost na stávající komunikaci), a to právě z důvodu převedení tranzitu nákladní dopravy na posuzovaný okruh. Bylo by tedy vhodné komplexněji posoudit situaci v oblasti i pro případ jiné varianty SOKP.

*V kapitole B.I.5. oznámení se uvádí, že účelem výstavby obchvatu je neuspokojivá dopravní situace v centru městské části Praha-Březiněves. Vlivem vybudování obchvatu s kapacitou*

*do 20 000 vozidel za 24 hod. obousměrně dojde k převedení části dopravy, která by jinak projížděla přímo Březiněvsi a dále pokračovala do navazujících obcí Středočeského kraje do Bořanovic a Líbeznic.*

*Hluková a rozptylová studie byly zpracovány v rozsahu pro obce podél silnice II/243 v navazujícím území Středočeského kraje - obce Bořanovice a Líbeznice. Daná posouzení prověřila případný vlivu záměru na změnu dopravní situace v těchto navazujících obcích. Zmiňovaný rozdíl v řádu 1 % je nevýznamný a z hlediska vlivů na životní prostředí zanedbatelný.*

*V akustickém posouzení, které tvoří přílohu č. 2 oznámení, jsou v kapitole 6.2. přehledně uvedena vstupní data - intenzity dopravy. Je zde jasně uvedeno, že vstupní informace byly čerpány z tabulky č. 11, ve které jsou specifikované dopravní intenzity v obcích Středočeského kraje, a zároveň z kartogramů dopravy připravených pro území hlavního města Prahy renomovanými společnostmi TSK a IPR, které jsou přílohami akustického posouzení. Jedná se o relevantní vstupní podklady, které se v obou formách pro účely vyhodnocení vlivů záměrů na životní prostředí standardně prezentují a využívají. V akustickém posouzení je rovněž popsáno, že rozdělení intenzity dopravy na denní a noční dobu bylo provedeno na základě přepočtu dle technických podmínek pro stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (TP 189, II. vydání). Rozdělení intenzit dopravy na komunikaci II/243 na denní a noční dobu je prezentováno i v kapitole 6.1 akustického posouzení. Dle názoru zpracovatele oznámení jsou veškeré vstupní podklady pro výpočet zřejmé a dohledatelné.*

*V oznámení záměru je uvedeno, že navrhovaný záměr bude proveden v předstihu před výstavbou staveb 519 a 520 SOKP, tj. před realizací značně komplikované MÚK Březiněves (MÚK SOKP s dálnicí D8). Stávající silnice II/243 bude do systému ramp tohoto MÚK zapojena s možností napojení do všech směrů. Vzhledem k tomu bude navržený obchvat realizován tak, aby nezasahoval do komplikovaného staveniště MÚK Březiněves. Zároveň je předpoklad, že po konečném řešení a realizaci této MÚK bude pravděpodobně nutné začátek trasy obchvatu půdorysně i výškově upravit. Z toho je patrné, že navrhovaný obchvat bude moci plně fungovat ještě před zprovozněním obou staveb SOKP. Vyvolanou investicí v souvislosti s realizací MÚK Březiněves bude pouze předpokládaná úprava začátku trasy obchvatu.*

*Stav bez tohoto zprovoznění SOKP je vyhodnocen v horizontu uvedení záměru do provozu, tedy ve stavu roku 2020. Varianta vedení SOKP vychází z dopravních podkladů od IPR, které uvažují s naplněním ÚPn, a tedy touto variantou SOKP. Z dopravně inženýrských podkladů, které tvoří přílohu č. 1 oznámení, je v obou hodnocených výhledových stavech (rok 2020 a horizont naplnění ÚPn), tedy ať už s uvedením SOKP do provozu či nikoli, patrné, že intenzita dopravy směřující do/z městské části Praha-Březiněves před nájezdem na východní větev obchvatu je v podstatě stejná (hodnocený stav 2020 na podkladu TSK: cca 22 300 všech vozidel v obou směrech za 24 hod.; horizont naplnění ÚPn na podkladu IPR: 22 900 všech vozidel v obou směrech za 24 hod.). Je tedy zřejmé, že na průtahu městskou částí Praha-Březiněves by bylo*

*možné očekávat stále stejnou intenzitu dopravy, a to bez ohledu, zda k realizaci hodnocené varianty vedení SOKP dojde či nikoliv. Zpracovatel oznámení se proto neztotožňuje s tvrzením, že oznámení záměru uvádí jako primární důvod realizace obchvatu dopravní přetěžování centra městské části Praha-Březiněves vlivem zprovoznění SOKP. Realizace stavby obchvatu je nutná již ve stávajícím stavu, kdy zmiňovaný úsek SOKP v provozu není.*

*Na stávající komunikaci II/243 (ul. Na Hlavní) budou aplikována taková opatření, která v co největší míře pozitivně ovlivní průjezd tranzitní dopravy městskou částí Praha-Březiněves (trvale snížená rychlost, instalace zpomalovacích prahů, zúžení vozovek v místě přechodu pro chodce, osazení značek omezujících pohyb nákladních vozidel apod.).*

Dopravně inženýrské podklady byly zpracovány v dubnu 2017. Jako stávající stav je uvedeno dopravní zatížení v roce 2015. Zdrojem podkladů je kartogram intenzit automobilové dopravy ze srpna 2016. Jedná se o modelovaný výpočet pro rok 2015. Způsob výpočtu modelovaných intenzit pro rok 2015 není podrobněji vysvětlen. Rovněž důvod stanovení roku 2015 jako roku pro stávající stav není řečen a takové označení je matoucí, je-li výchozím rokem pro posuzování rok 2016.

Firma EKOLA group, spol. s r.o. prováděla v červnu roku 2016 dopravní průzkum oblasti, a to právě pro účely oznámení. Výsledky průzkumu firma poskytla k dalšímu zpracování TSK, jak vyplývá z oznámení. Dále z oznámení plyne, že TSK zpětně poskytla firmě EKOLA group, spol. s r.o. podklady pro další zpracování, jedná se především o kartogramy. Dopravní průzkum provedený firmou EKOLA group, spol. s r.o. však byl prováděn v roce 2016 v rozsahu pouhého jednodenního měření (úterý 28. 6. 2016). V tomto ohledu se způsob provedení, resp. jeho rozsah nejeví jako dostatečně vypovídající.

Nesrovnalosti v hodnotách uváděných dopravních intenzit lze nalézt v jiných částech předloženého oznámení. V akustické studii jsou na str. 13 uváděny hodnoty intenzit pro rok 2000 a 2016 (tab. 4 a 5). Zpracovatel se odkazuje na zdroj ŘSD, a to na údaj celostátního sčítání dopravy z roku 2000, který je volně přístupný veřejnosti. Pokud porovnáme údaje ŘSD a zpracovatele, není nalezena shoda. Například souhrnná dopravní intenzita na úseku 1-0816 je podle celostátního sčítání dopravy z roku 2000 uvedena ve výši 11 556 vozidel, kdežto součtem parciálních hodnot v tab. 4 dojdeme k hodnotě nižší, a to 11 208 vozidel. Celkový rozdíl v intenzitách na daném úseku je tak ve verzi zpracovatele 348 vozidel, rozdíl v řádu 3 %. Obzvláště v počtu nákladních vozidel je patrný velký rozdíl (rozdíl hodnot v počtu osobních vozidel je pouze 45), přestože zpracovatel definuje nákladní automobily jako všechna motorová vozidla nad 3,5 t a údaje jsou včetně městské hromadné dopravy. Nezdá se, že by se jednalo pouze o špatný přepis cifer jednotlivých číselných hodnot.

Pro intenzity silniční dopravy v počáteční akustické situaci (rok 2016) byly podkladem data od TSK. Pokud však tyto hodnoty srovnáme s provedeným celostátním sčítáním dopravy



ve stejném roce 2016, ve kterém byl rovněž prováděn i dopravní průzkum firmy EKOLA group, spol. s r.o. a byly i vytvořeny podklady TSK, a budeme-li předpokládat, že tab. 4 a tab. 5 popisuje shodné úseky, pak vidíme velmi citelné rozdíly. Ty můžeme demonstrovat na daném úseku 1-0816 (Líbeznice, Bořanovice), kde byla v rámci celostátního sčítání dopravy zjištěna intenzita 8 591 osobních vozidel a 1 127 nákladních vozidel přes den (6 - 22 hod.), 621 osobních vozidel a 111 nákladních vozidel přes noc (22:00 - 6:00 hod.). Zpracovatel však v tabulce pro daný úsek Líbeznice uvádí 11 789 osobních vozidel a 944 nákladních vozidel přes den (6:00 - 22:00 hod.), 911 osobních vozidel a 95 nákladních vozidel přes noc (22:00 - 6:00 hod.). Hodnoty uvedené zpracovatelem pro rok 2016 by pak tedy byly silně nadhodnoceny, celkově (za 24 hod.) o 3 389 vozidel více, zde již rozdíl v řádu 33 %. Vzhledem ke stejnému roku provedení obou dopravních průzkumů se tak velká neshoda zdá přinejmenším zarážející.

Srovnáme-li pak ještě údaje v tab. 5 pro oblast Líbeznice (profil C) s údaji v tab. č. 14 z protokolu o zkoušce prováděného firmou EKOLA group, spol. s r.o. (viz akustické posouzení), rovněž nenalezneme shodu. Celková intenzita na daném profilu je v tab. 5 (akustické posouzení) o 224 vozidel vyšší než v tab. 14 (protokol o zkoušce), rozdíl ve výši necelých 2 %. Vystává tedy otázka, jakým způsobem byl dopravní průzkum v témže roce prováděn a jakým způsobem byl zohledněn v podkladech TSK.

*Dopravně inženýrské podklady pro území hlavního města Prahy byly od TSK a IPR získány v červnu, resp. srpnu 2016. Vzhledem k časovému hledisku je kartogram pro stávající stav vyhotoven standardně na základě dopravně inženýrských podkladů pro rok 2015. Rozdíl mezi oběma roky je však zanedbatelný. Podkladová data jsou tedy v pořádku.*

*V rámci oznámení bylo provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí i pro obce ve Středočeském kraji, pro které TSK neprováděla dopravní průzkum. Na základě toho společnost EKOLA group, spol. s r.o. po domluvě poskytla společnosti TSK své jednodenní sčítání dopravy za běžného pracovního dne (úterý 28. 6. 2016), které proběhlo v rámci měření počáteční akustické situace. Na základě tohoto sčítání došlo dne 6. 12. 2016 ze strany TSK k doplnění dopravně inženýrských podkladů o území Středočeského kraje, a to již pouze v tabulkové formě. Doba průzkumu pro stanovení intenzit dopravy je plně v souladu s technickými podmínkami pro stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (TP 189, II. vydání).*

*Souhrnná dopravní intenzita na sčítacím úseku 1-0816 11 556 vozidel dle celostátního sčítání dopravy z roku 2000 je součtem všech motorových vozidel a přívěsů (viz vysvětlivky na [https://www.rsd.cz/doprava/scitani\\_2000/html/vysvetlivky.html](https://www.rsd.cz/doprava/scitani_2000/html/vysvetlivky.html)). V této hodnotě jsou tak návěsy a přívěsy započítány dvakrát, jednou samostatně a jednou jako součást souprav. Ke zjištění skutečného počtu motorových vozidel na sčítacím úseku je proto nutné intenzity samotných přívěsů a návěsů souprav odečíst, aby nebyly započítány dvakrát. Zjištěné hodnoty pak po rozpočítání na denní a noční dobu dle technických podmínek pro stanovení intenzit*

*dopravy na pozemních komunikacích (TP 189, II. vydání) odpovídá údajům uvedeným v tab. 4 akustického posouzení.*

*Průzkum provedený společností EKOLA group, spol. s r.o. je podrobnější, protože ŘSD v rámci celostátního sčítání dopravy uvažuje Bořanovice a Líbeznice jako jeden sčítací profil, zatímco EKOLA group, spol. s r.o. zohlednila rozpad dopravy na křižovatkách mezi obcemi. TSK přepočítala intenzity dopravy na intenzity automobilové dopravy průměrného pracovního dne, což u sčítání dopravy v rámci 24hodinového měření provedeného společností EKOLA group, spol. s r.o., které slouží pro ověření výpočtového modelu, nelze. V celostátním sčítání dopravy se jedná o průměrné intenzity dopravy za rok (RPDI), v případě intenzit dopravy od společnosti EKOLA group, spol. s r.o. se jedná o intenzity dopravy pro den, kdy byl prováděn průzkum. Z porovnání intenzit dopravy tedy vyplývá, že data použitá v odborných studiích jsou vyšší, a tedy z hlediska vymezení negativních vlivů na straně bezpečnosti.*

Z předloženého oznámení nelze jednoznačně stanovit, jaké hodnoty vstupních intenzit byly použity pro akustické posouzení. Pro počáteční a výhledové stavy nejsou potřebné (numerické) údaje v oznámení explicitně v textu uvedeny (viz tab. č. 11, celkově str. 15 - 16 akustického posouzení).

Z uvedených informací plyne, že dopravní situace se z hlediska intenzity dopravy výstavbou obchvatu obce Březiněves v této obci zklidní, avšak nepatrně se zhorší v obci Bořanovice a Líbeznice, a to ve směru na Neratovice.

Obchvat Březiněvsi je vynucenou stavbou v důsledku výstavby SOKP v jižní variantě. Při jiné variantě SOKP by pak tento obchvat možná pozbyl důležitosti, nevystal by důvod k obavě nad dalším přetěžováním oblasti, jak zpracovatel uvádí. Bylo by tedy vhodné komplexněji posoudit celou situaci v oblasti a zohlednit realistický horizont výstavby souvisejících staveb 519 a 520 SOKP.

Hodnoty vstupních dopravních intenzit (rok 2000, 2016) se neshodují s údaji z celostátního sčítání dopravy. Neshoda je zvláště závažnější pro údaje z roku 2016, kdy byl proveden dopravní průzkum jak ŘSD, tak firmou EKOLA group, spol. s r.o. Dále není zcela zřejmé, jakým způsobem se prováděný dopravní průzkum (EKOLA group, spol. s r.o.) promítl do podkladů k oznámení. Způsob provedení dopravního průzkumu, minimálně jeho rozsah, se nejeví vzhledem k odchylkám od celostátního sčítání dopravy jako dostatečně vypovídající.

Oznámení vykazuje z hlediska dopravních intenzit nezanedbatelné nedostatky, které mohly významně ovlivnit nejen hodnoty predikované na horizontu zahájení provozu záměru, rovněž i výsledky navazujících studií (zejména pak studii akustickou a rozptylovou).

*Jedná se o shrnutí předchozích připomínek, jejichž vypořádání je provedeno výše.*

Další přílohou vyjádření městské části Praha-Ďáblice jsou připomínky Ing. Josefa Drahoty z hlediska hluku. Podkladem pro vyjádření bylo jednak oznámení záměru (EKOLA group, spol. s r.o. - Ing. Libor Ládyš; červen 2017), dále pak akustické posouzení (příloha č. 2 oznámení; EKOLA group, spol. s r.o.; březen 2017) a protokol o zkoušce č. 1607072VP (příloha č. 5 akustického posouzení; EKOLA group, spol. s r.o.; 5. 8. 2017).

Protokol o zkoušce, který je protokolem o celodenním (24hodinovém) měření hluku, představuje základní podklad pro následné akustické posouzení. Není zřejmé, jaká je vazba mezi zpracovatelem oznámení (EKOLA group, spol. s r.o.), objednatelem měření (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o.) a oznamovatelem (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.).

*Jak vyplývá z oznámení, technické řešení záměru zajišťuje projektově-inženýrská společnost Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o. Zároveň tato společnost zajišťuje zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Pro výsledek hodnocení vlivu stavby na životní prostředí není rozhodující, kdo objednává vlastní měření hluku. Z hlediska akreditace bylo v protokolu správně uvedeno jméno, resp. objednatel.*

Podle protokolu bylo účelem měření zjištění akustické situace a použití výsledků měření k ověření výpočtového modelu a akustického posouzení. Kromě měření bylo provedeno sčítání dopravy. V protokolu není zmíněna metodika sčítání dopravy a určování rychlosti dopravního proudu (projíždějících vozidel).

*Metodika sčítání intenzity dopravy z hlediska údajů pro protokol není dle technických podmínek pro stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (TP 189, II. vydání) jednoznačně definovaná - údaje o intenzitě dopravy jsou uváděny z důvodů definování podmínek a není určen přesný formát a postup, jak k tomuto popisu dojít. V průběhu provedeného měření byly rozlišovány jednotlivé kategorie vozidel a sčítání bylo provedeno v průběhu celých 24 hod. v době měření. Výsledek sčítání intenzity dopravy není závislý na způsobu sečtení projíždějících vozidel, tedy zda se vozidla sčítají čárkováním za pomoci pracovníků na jednotlivých měřicích místech, prostým počítáním, záznamem apod., důležitý je pouze koncový výstup.*

*Metodika pro určování rychlosti dopravního proudu není definovaná. Rychlost projíždějících vozidel byla stanovena na základě elementárních znalostí fyzikálních zákonů a vzorců, tedy na základě definované délky úseku, času příjezdu definovaným úsekem. Na tomto principu jsou dnes po Praze prováděny kamerovými poměrovými měřeními již stovky úseků měření rychlosti.*

Je nutné, aby v protokolu bylo podáno vysvětlení, proč byly mikrofony orientovány svisle. Je zde diskutabilní tvrzení zpracovatele, že mají kulovou charakteristiku. Je třeba objasnit, proč nebyl splněn požadavek na orientaci mikrofonu ke zdroji (viz odkaz na normativ na str. 9 protokolu - „Metodika měření“). Pro ilustraci Ing. Josef Drahoty sděluje, že na místě měření M1 byl mikrofon ve výši 5 m nad terénem a 3,7 m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace II/243, což znamená, že hluk dopadal na mikrofon vzhledem k ose jeho maximální citlivosti

pod úhlem větším než 132°, čili „zezadu“, a tím dochází k „podměření“ (naměření nižších hodnot hladin akustického tlaku) oproti stavu, kdy je mikrofon orientován osou maximální citlivosti ke zdroji hluku. Atmosférické podmínky během měření hluku uvedené v protokolu postrádají údaj o směru větru.

*Mikrofony použité v rámci měření počáteční akustické situace byly v souladu s údaji uvedenými v protokolu o zkoušce, který je součástí přílohy č. 2 oznámení, orientovány svisle a mají kulovou směrovou charakteristiku. To je v protokolu o zkoušce uvedeno.*

*Při měření provedeném společností EKOLA group, spol. s r.o. byla použita venkovní sonda Norsonic Nor1212, která je citována v seznamu přístrojů. Podle návodu výrobce se tyto sondy musí instalovat ve svislém směru, v tomto případě výrobce garantuje jejich správnou funkčnost a splnění normy IEC 61672-1 při použití s mikrofony Nor1225. Na to má pro své venkovní sondy zkoušky, kterými splnění této normy garantuje a dokládá graficky v typovém listě. Směrové charakteristiky sondy Nor1212 s mikrofonem Nor1225 splňují toleranční pole, dané normami IEC 60651 a IEC61672-1 (požadavky na zvukoměry) pro horizontální rovinu příjem zvukové vlny. Měření bylo provedeno v souladu s těmito jednoznačně definovanými parametry výrobce. Všechna měřicí místa byla zvolena v intravilánu v bezprostřední blízkosti velmi intenzivního zdroje hluku a jak je patrné z přiložené fotodokumentace protokolu o zkoušce, jsou mikrofony na všech měřicích místech orientovány směrem ke komunikaci II/243, tedy ke zdroji a tedy v souladu s výše uvedenými normativními požadavky.*

*Požívaná norma na popis, měření a posuzování hluku prostředí ČSN ISO 1996 - 2 v kapitole 8.3 - Umístění mikrofonu nehovoří o tom, jak má být orientovaný mikrofon ve vztahu ke zdroji hluku.*

*V metodickém návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, vydaném Ministerstvem zdravotnictví pod č. j. HEM-300-11.12.01-34065 je v kapitole 5.2.1 Měření ve venkovním prostoru uvedeno: „Mikrofon se umísťuje nejméně 3,5 m před plochu odrážející hluk a 3 m nad terénem, zejména tam, kde se zjišťuje vliv hluku na zástavbu, např. při měření dopravního hluku a hlukových map, nebo 1,2 až 1,5 m nad terénem, zejména tam, kde se zjišťuje vliv hluku na osoby ve venkovním prostoru. Směřuje se k nejvýznamnějšímu zdroji hluku.“ To bylo splněno. Vždy bylo měřeno tak, že mikrofon byl umístěn směrem ke zdroji hluku, a tedy ke komunikaci - viz protokol z měření. O orientaci mikrofonu není v tomto metodickém návodu ani zmínka.*

*Dále se v citovaném metodickém návodu v kapitole 5.2.2 Měření ve venkovním prostoru budov uvádí: „Při měření hluku ve venkovním prostoru budov se mikrofon umísťuje přednostně 2 m, nejméně však 1 m od fasády a 1,2 až 1,5 m nad úroveň příslušného podlaží. Přednostně se měří před středem zavřeného okna posuzované fasády, resp. chráněné místnosti.“ I toto bylo splněno.*

Další nesrovnalostí je, že dne 28. 6. 2016 kolem 20:00 hod. přišla bouřka, při které se do té doby jihozápadní vítr stočil na severní a dosahoval rychlosti  $5 \text{ m s}^{-1}$  (limitní rychlost pro uznání

výsledků měření hluku) v nárazech až  $10 \text{ m s}^{-1}$ , dešťová přeháňka přinesla kromě cca 3 mm srážek i zvýšení relativní vlhkosti vzduchu z 50 % až na 99 %, což je nadlimitní hranice (vše údaje z Českého hydrometeorologického ústavu).

*Součástí protokolu o zkoušce je také rozsah aktuálních meteorologických podmínek v lokalitě měření zjištěných v době a na místě měření tak, jak požadují normové požadavky. Tyto údaje Český hydrometeorologický ústav k dispozici nemá. Meteorologické podmínky v době měření byly následující: teplota vzduchu 12 - 24 °C, relativní vlhkost 70 - 94 %, atmosférický tlak 986 - 989 hPa, rychlost větru do  $2 \text{ m s}^{-1}$ .*

*V daném případě v blízkosti komunikace v oboustranně obestavěném území směr větru nemůže zásadním způsobem ovlivnit výsledné hladiny akustického tlaku (viz ČSN ISO 1966-2). Klimatické podmínky splňovaly normové požadavky ČSN ISO 1966-2.*

V části protokolu „Odborná stanoviska a interpretace“ je uvedeno, že hodnocení výsledků nebylo předmětem objednávky, což je velice nestandardní. Pokud bylo účelem měření akustické situace v chráněném venkovním prostoru stavby (viz str. 2 protokolu), pak je obvyklé, že s ohledem na použitou metodiku měření bude uvedeno, zda dochází, nebo nedochází k překročení hygienického limitu hluku dle platných právních předpisů, samozřejmě s ohledem na případnou starou hlukovou zátěž, včetně jejího stanovení. To vše je však v protokole o měření hluku opomenuto.

*Protokol o zkoušce slouží jako podklad pro ověření výpočtového modelu a akustické posouzení. To, zda je či není součástí měření i hodnocení výsledků měření nijak neovlivňuje zjištěné hodnoty. Předmětem měření nebylo zjištění, zda hladiny akustického tlaku překračují/nepřekračují hygienický limit, ale zjištění aktuální akustické situace jako podklad pro následně zpracovávané akustické posouzení.*

Zcela zvláštní je chronologický postup zpracování práce. Obvykle je nejprve zpracován matematicko-fyzikální model šíření hluku od posuzovaného zdroje v předmětné lokalitě, který je později ověřován (validován) v místech, která jsou specifická, měřením hluku včetně podrobné analýzy výsledku tohoto měření. V tomto případě však byl uplatněn opačný postup (měření v červnu 2016 a model v březnu 2017). Vzhledem k následně publikované shodě výsledků měření a teoreticky modelem stanovených výsledků (bod 5.2 akustického posouzení - „Ověření výpočtového modelu“) činí toto akustické posouzení velice nevěrohodným.

Pro informaci Ing. Josef Drahoš sděluje, že v bodě 5.1. akustického posouzení (str. 12) se uvádí, že výpočet byl uvažován bez odrazů akustické energie (není uvažován vliv fasád atd.), přesto se v tabulce 3 (bod 5.2. akustického posouzení, str. 12) srovnávají naměřené a vypočtené hodnoty a dochází se k velmi neobvyklé shodě. Přitom se měřením získávají hladiny akustického tlaku včetně odrazů, zatímco ve výpočtu tyto odrazy nebyly uvažovány. Je tedy možné polemizovat se závěrem ohledně přesnosti výsledků, jež je uveden v bodě 5.3. akustického posouzení

(str. 12). Bohužel v akustickém posouzení nejsou uvedeny mapové podklady znázorňující křivky stejných ekvivalentních hladin akustického tlaku A, ze kterých by bylo patrné rozložení hlukové zátěže, a jasně patrné odrazy, případně „akustické stíny“. Jsou zde prezentovány pouze výsledky v jednotlivých výpočtových bodech v tabelární podobě. Naproti tomu v bodě 6.3. akustického posouzení „Ostatní parametry výpočtu“ jsou uvedeny v závěru (na str. 17) koeficienty pohltivosti fasád a reálné výšky budov na základě průzkumu provedeného zhotovitelem. Je třeba vyjasnit tento rozpor.

*Právě z důvodu nutnosti validace výpočtového modelu měřením je třeba, aby byl protokol o zkoušce vydán dříve než akustické posouzení, které s modelem pracuje. Březen 2017 je datem zpracování akustického posouzení, nikoliv datem sestavení 3D výpočtového modelu. Ten byl sestavován již v průběhu prací na celém oznámení záměru. Postup z hlediska chronologie měření hluku a zpracování modelu je standardní a je v pořádku.*

*Rozdíl mezi naměřenými a vypočtenými hodnotami je v rozmezí  $\pm 2,0$  dB, což je hodnota zajišťující dostatečnou přesnost výsledku.*

*Jak je uvedeno v kapitole 5.2 akustického posouzení (příloha č. 2 oznámení), tab. 3 prezentuje porovnání naměřených a vypočtených hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku A v místech měření. Ověření výpočtového modelu je pro místa M1, M2 a M3 provedeno pro skutečnou situaci zjišťovanou měřením, a tedy včetně odrazu akustické energie od fasád za místy měření, resp. kontrolních míst výpočtu z důvodu porovnání s objektivně zjištěnou reálnou situací v rámci provedeného měření. Tyto hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A jsou tedy včetně odrazu akustické energie od fasád za místy měření a nemohou logicky sloužit pro přímé porovnání s hygienickým limitem, neboť nejsou korigovány pro účely hodnocení a stanovení výsledné hodnocené ekvivalentní hladiny akustického tlaku ve smyslu platných právních předpisů.*

*Výsledky prezentované v kapitole 7 akustického posouzení, a tedy již výpočtové, jsou uvažovány bez odrazů akustické energie, kdy není uvažován vliv odrazu struktur fasád za výpočtovými body ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. V rámci výpočtů akustického posouzení je v chráněných venkovních prostorech staveb hodnocena pouze dopadající zvuková vlna, jak je uvedeno v kapitole 5.1 akustického posouzení.*

*Jak vyplývá z předchozího odstavce, nejsou uvažovány odrazy struktur fasád pouze za výpočtovými body umístěnými v chráněném venkovním prostoru staveb. Ostatní odrazy od okolních struktur jsou započteny do dopadajících vln. Proto jsou v kapitole 6.3 akustického posouzení logicky prezentovány koeficienty pohltivosti fasád.*

*Je tedy možné konstatovat, že provedený časový sled měření a následného zpracování matematicko-fyzikálního modelu je v pořádku. Není proto možné napadat důvěryhodnost výsledků výpočtů akustického posouzení.*

V závěru bodu 6.1. akustického posouzení „Podklady pro průkaz SHZ“ je tvrzení, že pro chráněný venkovní prostor staveb, které se nacházejí v okolí posuzovaných komunikací (v posouzení je chybně uvedeno „posuzovaných tratí“), je možné použít hygienický limit hluku staré hlukové zátěže 70 dB pro den a 60 dB pro noc. Tím se pro toto území stanovuje nejvyšší limit, který podle hlukové legislativy České republiky existuje. Proto je nutné doložit vše velice pečlivě, nikoli pouze odkazem na podklad. Hygienický limit hluku pro staré hlukové zátěže rozhodně neplatí pro nově zaváděnou zátěž kolem obchvatu a i pro stávající zástavbu by bylo vhodné toto tvrzení prověřit, neboť není jisté, zda intenzita dopravy byla stanovena korektně.

*Záměna termínu „trati“ a „komunikací“ je písařská chyba, která nemá vliv na možnost použití hygienického limitu hluku staré hlukové zátěže z provozu na pozemních komunikacích.*

*Průkaz staré hlukové zátěže je součástí akustického posouzení (kapitola 6.1). Intenzity dopravy pro ověření možnosti použití hygienického limitu hluku staré hlukové zátěže z provozu na pozemních komunikacích byly použity na základě dostupných podkladů popsaných v akustickém posouzení.*

*Provoz na samotném obchvatu byl posouzen i samostatně vůči hygienickému limitu pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB. Tento limit bude po realizaci protihlukových opatření navržených v kapitole 7.2 dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech.*

Závěrem svých připomínek Ing. Josef Drahota upozorňuje na to, že ačkoliv v bodě B.I.8. oznámení „Výčet dotčených územně samosprávných celků“ jsou uvedeny městské části Praha-Březiněves, Praha-Ďáblice a obec Bořanovice, není v oznámení, akustickém posouzení, ani v protokolu žádná zmínka o hlukové zátěži v katastrálním území Ďáblice.

*Vypořádání připomínky týkající se rozsahu hodnoceného území je provedeno výše.*

Ing. Josef Drahota doporučuje dopracování a dále vypořádání se s připomínkami ke kvalitě měření, resp. protokolu o tomto měření.

*Jak je již vícekrát uvedeno výše, oznámení se dostatečným způsobem věnuje všem relevantním významným vlivům na životní prostředí, a to v dostatečném rozsahu. Predikce vlivů je v oznámení řešena s využitím standardních matematických modelů a metodik. Příslušný úřad vychází především z vypořádání vyjádření zpracovaného společností EKOLA group, spol. s r.o. Toto vypořádání bylo doručeno OCP MHMP dne 14. 9. 2017 a jeho autorem je Ing. Libor Ládyš, držitel platné autorizace pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí. Navíc podle*

*vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze (č. j. HSHMP 35800/2017 ze dne 3. 8. 2017) a Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (č. j. KHSSC 39667/2017 ze dne 11. 8. 2017) je oznámení z hlediska ochrany veřejného zdraví zpracováno v dostatečném rozsahu.*

Obec Líbeznice souhlasí se záměrem s podmínkou, že na pozemcích v blízkosti plánovaného obchvatu nebude umožněno v ÚPn ani v připravovaném Metropolitním plánu vybudování skladových a průmyslových areálů, které by dopravně zatěžovaly i komunikace na sever od Březiněvsí a že městská část Praha-Březiněves nebude blokovat co nejrychlejší výstavbu Pražského okruhu.

*Požadavky obce Líbeznice nelze v procesu posuzování vlivů na životní prostředí zohlednit. Pořizování a schvalování ÚPn a Metropolitního plánu je plně v kompetenci Zastupitelstva hlavního města Prahy a nelze předjímat jeho rozhodnutí. Stejně tak nelze předvídat, nebo dokonce ovlivňovat rozhodnutí městské části Praha-Březiněves.*

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze ve svém vyjádření shrnuje výsledky provedených hodnocení a konstatuje, že oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru z hlediska veřejného zdraví. Konstatuje, že na území hlavního města Prahy nepředpokládá žádný výrazný negativní vliv záměru na veřejné zdraví.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze nelyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí či veřejné zdraví. Orgán ochrany veřejného zdraví potvrzuje výsledky hodnocení, které jsou obsahem oznámení.*

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze nepožaduje záměr posuzovat podle zákona.

Podrobné hodnocení hlukové zátěže, zejména otázky vzájemného ovlivnění obytné zástavby, bude podle orgánu ochrany veřejného zdraví nutné předložit v řízeních podle stavebního zákona, v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Dále orgán ochrany veřejného zdraví shrnuje výsledky provedených hodnocení. V odůvodnění vyjádření je současně uvedeno, že je potřeba ověřit vypočtené předpoklady měření v rámci navrženého monitoringu prostředí, kdy je např. navržen monitoring hluku, který by měl být proveden 1 x před zahájením stavebních prací (současný stav), 2 x v průběhu výstavby, 1 rok po zprovoznění (po ustálení silničního provozu na nové komunikaci) a 5 let po zprovoznění obchvatu.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není požadováno. Ve vyjádření*



*je upozorňováno na povinnosti vyplývající z platných právních předpisů. Orgány ochrany veřejného zdraví jsou v řízeních o umístění a povolení záměru dotčenými orgány, tudíž mohou stanovit podmínky pro monitoring, aniž by bylo nutné záměr posuzovat podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.*

Oblastní inspektorát Praha České inspekce životního prostředí nepožaduje záměr posuzovat podle zákona.

Z hlediska odpadového hospodářství upozorňuje, že oznámení uvádí významné množství přebytečných zemin (cca 20 000 m<sup>3</sup>), které bude třeba postupně odvést ze staveniště. V případě použití výkopových zemin k terénním úpravám na jiné lokalitě je tak zapotřebí zajistit analytické rozborů těchto zemin dle přílohy č. 10 k vyhlášce č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, včetně provedení testů ekotoxicity.

Z hledisek ochrany ovzduší, ochrany vod a ochrany přírody nemá Česká inspekce životního prostředí připomínky.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření České inspekce životního prostředí nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není požadováno. Ve vyjádření je upozorňováno na povinnosti vyplývající z platných právních předpisů.*

Odbor ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí shrnuje informace o záměru, o kvalitě ovzduší v dotčeném území a výsledky provedených hodnocení. Konstatuje, že s ohledem na výsledky rozptylové studie lze předpokládat, že příspěvky záměru nezpůsobí zhoršení kvality ovzduší v hodnocené lokalitě.

Upozorňuje, že pro větší přehlednost by bylo vhodné do rozptylové studie doplnit výsledky výpočtů imisních příspěvků automobilové dopravy v tabulkové formě (dle přílohy č. 15 vyhlášky č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší). Dále požaduje do rozptylové studie dopracovat grafickou podobu větrné růžice, údaj o době vyhotovení a upřesnit lokalitu, pro kterou byla zpracovaná.

Orgán ochrany ovzduší požaduje důsledné dodržování opatření pro redukcii prašnosti během stavebních prací, která jsou uvedena v rozptylové studii. Současně doporučuje zpracovat je do zásad organizace výstavby spolu s vhodným systémem kontrol, příp. postihů.

Upozorňuje, že pro dotčené území byl vydán Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01 a Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02. Tyto programy stanovují emisní stropy pro silniční dopravu, konkrétně pro aglomeraci Praha je emisní strop stanoven na hodnotu 60 %. Emisních stropů bude dosaženo realizací navržených dopravních

opatření. Dále je v citovaných programech uvedeno opatření AB17 Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně. Z tohoto důvodu orgán ochrany ovzduší požaduje pečlivě vyhodnotit možnost výsadby izolační zeleně a následně ji realizovat.

Za předpokladu dodržení navržených opatření pro fázi výstavby lze podle odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí záměr akceptovat.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není požadováno.*

*Imisní příspěvky automobilové dopravy přehledně uvádí výkresy pro jednotlivé znečišťující látky, které jsou součástí modelového hodnocení kvality ovzduší, které tvoří přílohu č. 3 oznámení. Příloha č. 15 vyhlášky č. 415/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů, se vztahuje k § 11 odst. 1 písm. a) až c) zákona č. 201/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k tomu, že trasa záměru je vedena v celém rozsahu mimo zastavěná území obcí, nejedná se o studii dle tohoto zákona a nevztahuje se tak na ni příloha č. 15 citované vyhlášky. Větrná růžice byla v tabulkové formě uvedena v kap. 1.2. Klimatologické a rozptylové podmínky v modelovém hodnocení kvality ovzduší a zároveň v kap. C. I. 2. Ovzduší samotného oznámení. Větrná růžice vychází z meteorologických dat pro třicetiletý průměr za roky 1960 - 1990.*

*Opatření pro redukci prašnosti jsou uvedena v příslušných kapitolách oznámení a jsou součástí záměru. V dalším stupni přípravy stavby může dojít k jejich zpřesnění dle požadavků jednotlivých dotčených subjektů.*

*V rámci zpracování oznámení záměru (projektových příprav) byly vydané programy zlepšování kvality ovzduší i v nich uvedená opatření AB17 Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně zohledňovány. Navrhovaný záměr uvažuje s vysazením stromořadí v kombinaci s keřovým porostem po obou stranách komunikace. Umístění i rozsah navrženého stromořadí je orientačně uveden na výkresu Celkové a koordinační situací stavby v příloze č. 7 oznámení. Je uvažován maximální možný rozsah stromořadí. Podle zpracovatele oznámení není možné jeho rozšíření z důvodu kolize s vedením inženýrských sítí nebo jejich ochrannými pásmy. Tato problematika bude řešena ve spolupráci s dotčenými subjekty v dalších fázích přípravy stavby.*

*Připomínky odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí nezpochybňují závěry oznámení o přijatelnosti záměru.*

Odbor výkonu státní správy I Ministerstva životního prostředí ve svém vyjádření sděluje, že předkládaný záměr vyžaduje nové nároky na trvalý zábor zemědělské půdy v rozsahu 94 347 m<sup>2</sup> a dočasný zábor zemědělské půdy v rozsahu 47 705 m<sup>2</sup> a to na bonitně kvalitních zemědělských půdách zařazených do I. třídy ochrany. Připustnost trvalého a dočasného odnětí zemědělské půdy ze ZPF je samostatně řešena postupem dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, přičemž pro budoucí posouzení záměru je v tomto ohledu

relevantní především skutečnost, že záměr je dle platného ÚPn veden jako veřejně prospěšná stavba.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření Odboru výkonu státní správy I Ministerstva životního prostředí nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není požadováno. Ve vyjádření je upozorňováno na skutečnosti, které jsou v oznámení uvedeny. Skutečnost, že záměr je v ÚPn veden jako veřejně prospěšná stavba, příslušný úřad vzal při jeho hodnocení v úvahu (viz výše).*

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčený správní úřad nepožaduje záměr posuzovat podle zákona.

Z hlediska ochrany ovzduší shrnuje výsledky provedených hodnocení. Výstavbu silničního obchvatu považuje při splnění v oznámení navržených podmínek za přijatelnou.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny konstatuje, že ze zoologického průzkumu, který je přílohou oznámení, vyplývá, že se na lokalitě vyskytují zvláště chráněné druhy. Stavba představuje škodlivý zásah do jejich přirozeného vývoje. Ke stavbě tak musí být vydáno správní rozhodnutí o udělení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Dále má orgán ochrany přírody doporučení pro obsah žádosti o vydání zmiňovaného rozhodnutí.

Z hlediska ochrany ZPF konstatuje, že příslušným správním orgánem je Ministerstvo životního prostředí.

Z hlediska ochrany vod se vyjadřuje k propustku na Třeboradickém potoce, který má být příčinou vzdouvání vody. Záměr zahrnuje zkapacitnění propustku. Přestože může být příčina odstraněna, administrativně stanovené záplavové území je platné, dokud nebude na návrh správce vodního toku změněno. Proto pro takovou lokalitu stále platí omezení podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Záměr tak musí posoudit příslušný vodoprávní úřad v řízení o souhlasu podle ust. § 17 odst. 1 písm. a) a c) vodního zákona. Dále OCP MHMP upozorňuje, že návrh kapacity retenčních a vsakovacích těles musí vycházet z hydrogeologického posudku. Způsob a rozsah opevnění potoka je třeba projednat s jeho správcem. Záměr obsahuje stavební objekty, které jsou vodními díly. Ty bude ve stavebním řízení povolovat vodoprávní úřad, jakožto speciální stavební úřad podle ust. § 15 odst. 1 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska lesů, lesního hospodářství, myslivosti a nakládání s odpady nemá připomínky.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření OCP MHMP nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc ani toto není tímto dotčeným správním úřadem požadováno.*

*Orgán ochrany ovzduší OCP MHMP potvrzuje závěry oznámení o přijatelnosti záměru.*

*Z ostatních hledisek nemá OCP MHMP připomínky nebo upozorňuje na povinnosti vyplývající z platných právních předpisů.*

*Z vyjádření OCP MHMP neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.*

Odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy ve svém vyjádření sděluje, že dotčené pozemky leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Záměr je však zamýšlen na území s archeologickými nálezy. V takovém území jsou ve smyslu § 22 odst. 2 zákona o státní památkové péči stavebníci povinni již od doby přípravy stavby tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti.

*Podle příslušného úřadu odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy pouze upozorňuje na obecné povinnosti vyplývající ze zákona o státní památkové péči.*

Odbor rozvoje a financování dopravy Magistrátu hlavního města Prahy souhlasí se záměrem.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření odboru rozvoje a financování dopravy Magistrátu hlavního města Prahy neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.*

Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského řadu Středočeského kraje zaslal následující vyjádření:

Jako orgán ochrany přírody sděluje, že zejména z hlediska zvláště chráněných území, nadregionálního a regionálního ÚSES a zvláště chráněných druhů nemá připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší sděluje, že se jedná o záměr, který je v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01, jelikož se jedná o důležitou stavbu, která by měla po svém dokončení přispět ke zlepšení kvality ovzduší v dané lokalitě. Takto rozsáhlé stavební práce, které jsou spojeny s výstavbou dopravních staveb, však mohou být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>), 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 PM<sub>10</sub>. K nejeftivnějším patří např. očišťování kol nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na dopravní komunikace, minimalizace délky tras staveništní dopravy (výběr nejbližší skládky a deponií zeminy). Dále je třeba neodkrývat u stavby celý povrch najednou, ale provádět skryvku půdy a zemní práce postupně v závislosti na místě výstavby. Plochy určené k následným vegetačním úpravám je nutné 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 je třeba ztuhnit nebo je nutné použít chemické stabilizátory pro snížení prašnosti. Dále je požadováno zakrývat prašný stavební materiál při převozu na stavbu či izolovat prostory stavby od okolní zástavby. Za suchého počasí je případně třeba provádět skrápění areálu stavby. Realizace některých z výše uvedených doporučených opatření povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby, a tím dojde ke snížení vlivu záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

Z hlediska ochrany ZPF upozorňuje, že stavba bude realizována na pozemcích, které jsou součástí ZPF. Proto je nutné před vydáním územního rozhodnutí požádat o souhlas k odnětí půdy z tohoto fondu.

Z hlediska ostatních složkových zákonů není odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje podle svého vyjádření kompetentním orgánem nebo nemá připomínky.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc ani toto není tímto dotčeným správním úřadem požadováno.*

*Ve vyjádření je upozorňováno na povinnosti vyplývající z platných právních předpisů.*

*Součástí záměru jsou opatření na minimalizaci prašnosti, která můžou být podle požadavků dotčených orgánů rozšířena a zapracována do zásad organizace výstavby v dalších fázích přípravy záměru.*

*Z vyjádření neplatí, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.*

Odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav nemá jako orgán ochrany ZPF, vodoprávní úřad, orgán státní správy lesů a jako orgán veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství k záměru připomínky.

Jako orgán ochrany přírody upozorňuje, že v oznámení není zmíněn lokální biokoridor LBK 5 a lokální biocentrum LBC 4 K Hovorčovicům v katastrálním území Bořanovice. Odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav požaduje doplnění.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření odboru životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc ani toto není tímto dotčeným správním úřadem požadováno.*

*Skutečnost, že v oznámení nebyly zmíněny prvky ÚSES v katastrálním území Bořanovice, nemůže mít dopad na celkový závěr o akceptovatelnosti záměru. Jak vyplývá z územního plánu Bořanovic ([www.boranovice.cz](http://www.boranovice.cz)) a z migrační studie (Ing. Kateřina Zimová; 16. 2. 2017), jedná*

*se o nedostatečně či zcela nefunkční prvky, které nemohou být záměrem významně negativně ovlivněny.*

*Z vyjádření neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.*

Spolek pro Ďáblice požaduje záměr posuzovat podle zákona.

Oznámení podle spolku vyhodnocuje vliv záměru na jednotlivě složky životního prostředí pouze ve vztahu k některým z dotčených lokalit, další bez zjevného důvodu a bez jakéhokoliv věcného odůvodnění zcela opomíjí. Spolek pro Ďáblice proto požaduje, aby hodnocení bylo rozšířeno i na městskou část Praha-Ďáblice, a to jak z pohledu hlukové zátěže, tak z pohledu imisního zatížení a současně z hlediska vlivu záměru na veřejné zdraví.

Spolek pro Ďáblice požaduje vyhodnocení všech synergických a kumulativních vlivů, a to nejen v současné době, ale i ve výhledu dalších 20 let (viz plánovaná výstavba SOKP, nové vzletové a přistávací dráhy Letiště Václava Havla Praha a nového letiště s mezinárodní leteckou dopravou Vodochody). V případě zjištění nadlimitní zátěže (současné či budoucí) spolek požaduje, aby byla řešena konkrétní eliminační a kompenzační opatření, a to s důrazem na hlukovou zátěž.

Spolek pro Ďáblice požaduje řádné provedení akustického posouzení, a to jednak z důvodu naprostého vyloučení městské části Praha-Ďáblice z hlukového hodnocení, ale také z důvodu pochybnosti o správnosti předloženého měření, které bylo, dle údajů obsažených v oznámení záměru, provedeno za jiných klimatických podmínek, než je uvedeno v oficiálních datech Českého hydrometeorologického ústavu.

Záměr se dotýká půdy I. třídy ochrany ZPF. Jedná se tedy o nejkvalitnější a nejúrodnější půdu v rámci České republiky. Vynětí této půdy ze ZPF je přitom regulováno zákonem. Spolek požaduje průkaz, že zájem na realizaci záměru převažuje nad veřejným zájmem na ochranu ZPF.

Realizace záměru by podle spolku znamenala permanentní hrozbu přívalů povrchové vody do Mratínského potoka. Navyšování průtoků je nepřijatelné, již v současné době jsou „limity rizika pro nadlimitní stav vody v Mratínském potoce překročeny“.

*Podle příslušného úřadu vyjádření Spolku pro Ďáblice nezakládá důvod pro posuzování záměru. Oznámení se dostatečným způsobem věnuje všem relevantním významným vlivům na životní prostředí, a to v dostatečném rozsahu (viz výše vypořádání připomínek městské části Praha-Ďáblice).*

*Rozvoj území v nejbližších 20 letech je v oznámení zohledněn, a to tím, že jsou použity dopravně inženýrské údaje pro výhledový stav naplnění území podle platného ÚPn. Jak je zřetelné z kartogramů, které jsou přílohou oznámení, podklady zahrnují i SOKP. Vyhodnocení a návrh opatření tedy zohledňuje možné kumulativní vlivy.*

*Dle mapy území nadlimitně zasaženého leteckým hlukem, která je součástí Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy 2012 - aktualizace č. 1 (příloha č. 1: akustická studie, EKOLA group, spol. s r.o., leden 2013), nedochází na území Březiněvsí, Ďáblic ani Čakovic k překročení hlukových limitů vlivem provozu Letiště Václava Havla Praha. Dle výhledových hlukových map pro letecký provoz Letiště Vodochody není území Březiněvsí, Ďáblic ani Čakovic vlivem provozu letiště nadlimitně zasaženo leteckým hlukem, dokonce tato lokalita není v ochranném hlukovém pásmu Letiště Vodochody stanoveném na základě dokumentu Letiště Vodochody - návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště (akustická studie, EKOLA group, spol. s r.o., červenec 2012).*

*Z rozhodnutí Zastupitelstva hlavního města Prahy je záměr veřejně prospěšnou stavbou v ÚPn evidovanou pod č. 107/DK/24 - Ďáblice - přeložka silnice II/243 a č. 107/DK/18 - Březiněves - přeložka silnice II/243. Trasa navrhovaného záměru jde v převážné většině ve stopě komunikace podle ÚPn. Odnětí pozemků z důvodu přeložky silnice II/243 bylo kladně projednáno s orgány ochrany ZPF při pořizování ÚPn, resp. jeho změny Z 1079/06. V rámci řízení o umístění záměru bude návrh upřesňován, mj. s ohledem na požadavek na dosažení souladu s ÚPn a na minimalizaci záboru ZPF. Současně bude nezbytné získat souhlas k odnětí od příslušného orgánu ochrany ZPF.*

*K negativnímu ovlivnění Mratínského potoka nedojde. Veškeré dešťové vody z komunikace budou zasakovány do terénu. Odvod dešťových vod nijak neovlivní průtok Třeboradického potoka, a tedy ani navazujícího Mratínského potoka. Z bezpečnostních důvodů jsou navrženy ze systému vsakovacích těles havarijní přepady pro případ nečekaných situací. Ze současných výpočtů vyplývá více než dvojnásobná rezerva retenčního prostoru v uvedeném vsakovacím tělese oproti kritickému dešti. V dalším stupni projektové dokumentace budou výpočty kapacit retenčních prostor aktualizovány.*

Paní Vlasta Vaňková a dalších 38 občanů městské části Praha-Ďáblice požadují záměr posuzovat podle zákona.

V současné době jsou Ďáblice, zejména části přiléhající k dálnici D8, zatíženy dopravou nad únosnou míru. V dopravních špičkách zde pravidelně vznikají zácpy, které negativně ovlivňují nejen dopravu, ale i hlukovou a imisní zátěž. Hodnoty těchto zdraví škodlivých zátěží jsou zde již nyní mnohdy nadlimitní.

Občané subjektivně vnímají své životní podmínky jako velmi nepříznivé, a to především z důvodu výrazného hluku z dopravy, a to jak silniční, tak i letecké. Hluk omezuje užívání nemovitostí a snižuje pohodu bydlení pod únosnou míru.

Podle občanů dojde realizací záměru k navýšení hlukové zátěže Ďáblic, oznámení se však této problematice nevěnuje.

Je třeba provést plné posouzení záměru, a to především s důrazem na hlukovou zátěž ze záměru, na kumulativní posouzení všech zdrojů hluku, jakož i na možné a účinné eliminační a kompenzační opatření pro oblast Ďáblic.

*Podle příslušného úřadu vyjádření paní Vlasty Vaňkové a dalších 38 občanů městské části Praha-Ďáblice nezakládá důvod pro posuzování záměru. Oznámení se dostatečným způsobem věnuje všem relevantním významným vlivům na životní prostředí, a to v dostatečném rozsahu (viz výše vypořádání připomínek městské části Praha-Ďáblice).*

Pan Ing. David Tomanec a dalších 15 občanů Ďáblic a Čakovic požadují záměr posuzovat podle zákona.

Občané nesouhlasí se záměrem v navržené podobě. Důvodem je nevyhodnocení jeho vlivů na jednotlivé složky životního prostředí pro oblast ulic U Červeného mlýnku a Na Blatech. Dalším důvodem je absence kompenzačních opatření pro tuto oblast. Předmětné území je již nyní výrazně dopravně zatěžováno, jsou zde překračovány hlukové a imisní limity. Další navýšení zátěže se negativně odrazí na životních podmínkách obyvatel.

*Podle příslušného úřadu vyjádření pana Ing. Davida Tomance a dalších 15 občanů Ďáblic a Čakovic nezakládá důvod pro posuzování záměru. Oznámení se dostatečným způsobem věnuje všem relevantním významným vlivům na životní prostředí, a to v dostatečném rozsahu (viz výše vypořádání připomínek městské části Praha-Ďáblice).*

Paní Mgr. Kateřina Arnotová, zastupitelka městské části Praha-Čakovice a dalších 5 zastupitelů požadují záměr posuzovat podle zákona.

Zastupitelé namítají, že oznámení opomíjí vyhodnocení vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí městské části Praha-Čakovice, která leží v těsné blízkosti záměru.

Čakovice jsou jako okrajová část vystaveny negativním jevům spojeným s masivní výstavbou obytných zón i dopravních staveb a jakékoliv další opatření může mít nežádoucí vliv na životní prostředí této části Prahy.

Podle zastupitelů je zásadním nedostatkem oznámení nevyhodnocení hlukové zátěže obytných území Čakovic. Nejsou tak ani navrhována odpovídající protihluková opatření. Stejně tak pro tuto oblast chybí posouzení imisní zátěže způsobené obchvatem.

*Podle příslušného úřadu vyjádření paní Mgr. Kateřiny Arnotové, zastupitelky městské části Praha-Čakovice a dalších 5 zastupitelů nezakládá důvod pro posuzování záměru. Oznámení se dostatečným způsobem věnuje všem relevantním významným vlivům na životní prostředí, a to v dostatečném rozsahu (viz výše vypořádání připomínek městské části Praha-Ďáblice).*



Pan Vladimír Urbánek požaduje záměr posuzovat podle zákona.

Sděljuje, že ulice Kostelecká je hlukově silně zatíženou částí Čakovic. Hlavním zdrojem hluku je zde silniční a letecká doprava. Lokalita je postihována hlukem z dopravy jak z jižní strany (ulice Kostelecká), tak ze strany západní až severozápadní (dálnice D8).

Navrhovaný záměr zahustí dopravní infrastrukturu. Převedením tranzitní dopravy do východní části městské části Praha-Březiněves dojde k přitížení Čakovic v části Na Blatech (U Červeného mlýnku), tedy z další světové strany. Záměr představuje nežádoucí zahuštění dopravní infrastruktury, je ekonomicky neefektivní a v neshodě s vládní politikou ochrany ZPF.

V rozporu se zákonem nebylo území městské části Praha-Čakovice zahrnuto do dotčeného území, oznámení dopady na tuto městskou část nehodnotí, nejsou zde navrhována odpovídající protihluková opatření.

Stávající hluková zátěž Čakovic je již v současné době nepřijatelná. Dochází k rušení spánku, omezuje užívání nemovitostí, snižuje pohodu obyvatelstva a hodnotu nemovitostí. Navyšování hluku v nadlimitně zatížené oblasti je v rozporu se zákony a je zásahem do Ústavou České republiky zaručených práv.

*Podle příslušného úřadu vyjádření pan Vladimíra Urbánka nezakládá důvod pro posuzování záměru. Oznámení se dostatečným způsobem věnuje všem relevantním významným vlivům na životní prostředí, a to v dostatečném rozsahu (viz výše vypořádání připomínek městské části Praha-Řáblice).*

*Z rozhodnutí Zastupitelstva hlavního města Prahy je záměr veřejně prospěšnou stavbou v ÚPn evidovanou pod č. 107/DK/24 - Řáblice - přeložka silnice II/243 a č. 107/DK/18 - Březiněves - přeložka silnice II/243. Trasa navrhovaného záměru jde v převážné většině ve stopě komunikace podle ÚPn. Odnětí pozemků z důvodu přeložky silnice II/243 bylo kladně projednáno s orgány ochrany ZPF při pořizování ÚPn, resp. jeho změny Z 1079/06. V rámci řízení o umístění záměru bude návrh upřesňován, mj. s ohledem na požadavek na dosažení souladu s ÚPn a na minimalizaci záboru ZPF. Současně bude nezbytné získat souhlas k odnětí od příslušného orgánu ochrany ZPF.*

*Z oznámení vyplývá, že v důsledku realizace a provozu záměru nedojde k navýšení zátěže v nadlimitně zatížených oblastech.*

### **Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u OCP MHMP. Odvolací lhůta činí 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřípustné. V odvolání musí být uvedeno, v jakém rozsahu se rozhodnutí napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

**RNDr. Štěpán Kyjovský**

ředitel odboru

podepsáno elektronicky

### **Rozdělovník:**

- Oznamovatel (oprávněný zástupce)
  - EKOLA group, spol. s r.o., IDDS: w863a8d
- Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou

*První den zveřejnění:*

*Poslední den zveřejnění:*

- Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce pod dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
  - Středočeský kraj, Ing. Jaroslava Pokorná Jermanová - hejtmanka, IDDS: keebyyf
  - městská část Praha-Březiněves, Ing. Jiří Haramul - starosta, IDDS: atzaqa2
  - městská část Praha-Ďáblice, Ing. Miloš Růžička - starosta, IDDS: dkvbw9b
  - Obec Bořanovice, Libor Řápek - starosta, IDDS: ykpa7y9
  - Obec Líbeznice, Mgr. Martin Kupka - starosta, IDDS: ht6bc59

- Ministerstvo životního prostředí k souhrnné evidenci
  - Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, IDDS: 9gsaax4
- Na vědomí
  - hlavní město Praha, RNDr. Jana Plamínková - radní, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
  - Ministerstvo zdravotnictví, IDDS: pv8aaxd
  - Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
  - Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, IDDS: hhcai8e
  - Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzty
  - Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4
  - Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (ZPF), IDDS: 9gsaax4
  - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
  - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
  - Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravních agend, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
  - Magistrát hlavního města Prahy, odbor rozvoje a financování dopravy, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
  - Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, IDDS: keebyyf
  - Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odbor životního prostředí, IDDS: c5hb7xy
  - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
  - Povodí Labe, státní podnik, IDDS: dbyt8g2
- Spis