

Dokument oznámení záměru poznámky a připomínky

Připomínka 1:

Ve vypořádání připomínek oznámení záměru „16. Úřad MČ Praha 20, odbor životního prostředí a dopravy č. j.: MCP20 012138/2019/OŽPD/Bid“ na str. 180 je uvedeno: „a) Požadujeme vyjasnit, proč bylo Oznámení zčásti zpracováno i pro Hornopočernickou spojku. Zároveň požadujeme zpracovat Oznámení v souladu s definicí Záměru pouze pro Klánovickou spojku. Komentář k připomínce: HPS patří mezi navrhované stavby v souvislosti s připravovanou stavbou MÚK Beranka. KS a HPS jsou v souladu s ÚP hl.m. Prahy nedílnou součástí plánované komunikační sítě. Proto KS a HPS jsou z hlediska dopravy a s nimi souvisejících dopadů (hluk, emise) posuzovány společně jako jednotné systémové řešení.“ Dále vlastní záměr v části B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry na str. 4 uvádí: „Z tohoto důvodu v roce 2015 Ředitelství silnic a dálnic ČR zadalo projekt stavby pro vydání územního rozhodnutí MÚK Beranka na 4. kilometru dálnice D11. Ta by měla spolu s navazujícími komunikacemi významně odlehčit místním komunikacím zejména v Horních Počernicích a v Šestajovicích a svěst tranzitní dopravu na blízkou dálnici. Navazujícími komunikacemi (přivaděči) jsou tzv. Hornopočernická spojka a Klánovická spojka, jejíž řešení je obsahem tohoto posouzení.“

I sám předkladatel uvádí, že jde o jednotné společné řešení, což je logické, protože samotná realizace MÚK Beranka, znamená vyústění dálnice v polích, kde skončí (obdobně jako výjezd z D0 SKOP 512, který u Jesenice po křížení s D1 končí v poli), obdobně samotná realizace Hornopočernické spojky nebo Klánovické spojky samostatně znamená, že daná komunikace na svém jednom konci skončí v poli. Tedy **tato stavba (řešení) i pokud se jedná o systémový celek, by neměla být řešena tzv. „salámovou metodou“ per partes, ale i celé řízení EIA by mělo řešit, hodnotit a posuzovat celou vymezenou oblast. Dílčí řízení EIA jsou nesystémová, kdy jednotlivé studie na sebe v překryvech zcela nenavazují. I z těchto důvodů je nutné vrátit zpracovateli oznámení ke kompletnímu a komplexnímu doplnění a přepracování, popřípadě záměr by měl být zcela odložen a znovu posuzován, až nastanou příznivé podmínky, které uvádí zpracovatel (stav D), jelikož pro návrhový rok 2025 uvádí: „nepřijatelné (V1 a V2) pro stav C2“, záměr by tak měl být posuzován na základě nových aktuálních podkladů, až nastanou uváděné příznivé podmínky (stav D, které nejsou časově vyjádřeny, kdy budou).**

Připomínka 2:

V části „D.III.1. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci“ na str. 120 je jednoznačně uvedeno: „Vlivem posuzovaného záměru ve stavu C2 krátkodobý výhled **dojde k dalšímu zhoršení již dnes nevyhovující akustické situace** v okolí komunikace Slavětinská. **Z tohoto důvodu nelze v tomto časovém horizontu zprovoznit Klánovickou spojku.**“ Tato informace je v dalších částech pouze částečně převzata, však jednoznačně z ní vyplývá že, stav C je nepřijatelný, nerealizovatelný a nelze za těchto podmínek záměr zprovoznit. (Problematika dočasnosti stavu C a rok dosažení stavu D, kdy je stavba přípustná, viz další poznámky níže, řešena není.) Avšak ihned v následující odrážce na str. 120 si autor odporuje: „Vlastní stavba Klánovické spojky je realizovatelná v obou variantách pro krátkodobý i dlouhodobý výhled. Ovšem ve stavu C2 je třeba u obou variant realizovat protihlukové clony. Ve stavu D je třeba realizovat PHC ve variantě V2.“ Tak nejprve zpracovatel zavrhně

variantu C jako neuskutečnitelnou a posléze tuto variantu připouští? **(Přičemž ovšem nenavrhuje žádné opatření na stávající komunikační síti, kde je limit nedodržován, porušován a překročen, což jak sám zpracovatel uvádí, není možné a přípustné, avšak v této oblasti není nabídnuto žádné řešení.) Tj. zpracovatel v jedné větě říká, že stavbu není možné realizovat a v druhé větě tvrdí, že to není problém. Tento rozpor je na více místech vlastní dokumentace.** V části „E.2. PŘEHLED HODNOCENÝCH VARIANT ŘEŠENÉHO ZÁMĚRU“ je na str. 150 uvedeno: „Ve stavu C2 – krátkodobý výhled však nelze realizaci Klánovické spojky připustit z důvodu navýšení hlučnosti v okolí komunikace Slavětínská v Klánovicích. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se oproti akustické situaci v roce 2000 v okolí komunikace Slavětínská zvýší o více jak 2 dB, a proto nelze přiznat korekci pro SHZ v okolí komunikace Revoluční ve stavu C2 nedojde k navýšení hlučnosti oproti stavu C1, tj. bez realizace Klánovické spojky a v okolí této komunikace lze přiznat korekci pro SHZ.“ Kdy celkový závěr z hodnocení je: „Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s dílčími výhradami (V0), **nepřijatelné (V1 a V2) pro stav C2**, přijatelné s výhradami (V1 a V2) pro stav D“. V části „B.I.14 Hodnocení dopravní situace“ na str. 14 je uvedeno: „Stav C – krátkodobé výhledové stavy (rok 2025). Stav D - dlouhodobý výhled ÚP hl.m. Prahy počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle plánu. Dopravní model pro řešení tohoto stavu zahrnuje i část Středočeského kraje (Pražský region). Jsou uvažovány důležité komunikační vstupy do Prahy, a to jak dálniční, tak silnic I., II. a III. třídy.“ Ovšem v příloze „H_1_DOPRAVNĚ_INZENYRSKE_PODKLADY“ je v části „3.4.3 Dlouhodobý výhled ÚP hl. m. Prahy (D)“ na str. 8 konstatováno: „Model pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy, zpracovaný IPR Praha, počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu (viz <http://mpp.praha.eu/VykresyUP/>). **Nejde tedy o konkrétní rok, ale výhledový stav naplnění ÚP hl. m. Prahy.**“ Obdobně v části „D.I.3. Vliv na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky“ na str. 107 je uvedeno: „Vliv Klánovické spojky je posuzován ve dvou časových horizontech: - **stav C2 - krátkodobý horizont roku 2025 (uvedení do provozu)**, kdy se předpokládá oproti současnému stavu komunikací v území realizace Klánovické a Hornopočernické spojky a MUK Beranka v km 4,0 dálnice D11.“ Celé oznámení předpokládá uvedení do provozu v roce 2025 a je tak zpracovávána dokumentace na druhou stranu v mnoha pasážích uvádí, nemožnost zprovoznění v tomto stavu a nutnost vyčkat do stavu D, který není vyjádřen. Záměr by tak měl být plánován a upřesněn na konkrétní rok, kdy bude moci být realizován, nelze se spokojit s tím, že stav C bude krátkodobý a dočasný (z příkladu Pražského okruhu může jít o desítky let).

Nerealizovatelnost za současného stavu je popsána i v části „F. ZÁVĚR“ na str. 157: Vzhledem k tomu, že zklidnění dopravy oproti dnešnímu stavu i stavu po případném dokončení Klánovické spojky v předpokládaném roce 2025 a tím i zlepšení podmínek životního prostředí přinese Klánovicím a Šestajovicím až výhledový stav po dokončení významných dopravních staveb, kterými jsou zejména MO 511 a 520 a přeložka silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly, přeložky II/101 Jirny-Úvaly, doporučujeme realizaci záměru stavby Klánovické spojky časově podmínit zprovozněním těchto staveb. A to současně za předpokladu, že budou realizována všechna navrhovaná opatření uvedená v předkládané dokumentaci, která budou v dalších stupních přípravných prací upřesněna a na základě znalostí vyplývajících z prováděných detailních průzkumů rozvíjena.“ I v rámci části „G. VŠEOBECNÉ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU“ na str. 158: „Ve stavu C2, tj. v roce 2025 by zprovozněním Klánovické spojky došlo k navýšení hluku v okolí komunikace Slavětínská v Klánovicích, kde je hluk nadlimitní a nelze tuto situaci dále zhoršovat.... Podmínkou je zprovoznění komunikace až po dostavbě komunikační sítě, tj. ve výhledovém stavu.“ **Výhledový stav D ovšem není definován (ve kterém roce nastane), proto lze**

doporučit odložit projednávání celého záměru a podmínit schvalování tohoto záměru až po realizaci předmětných staveb.

Tedy dle závěrů dokumentace není možné danou stavbu zprovoznit/zrealizovat dříve než budou realizovány všechny okolní stavby komunikační sítě. Dočasný stav C, který je hodnocen pro rok 2025 a který byl vyhodnocen jako nevyhovující vlastnímu záměru i s uvedenou analogií Pražského okruhu, kdy již měl být několikrát dokončen a úseky v polích jsou jen „krátkodobé dočasné řešení“, které již však v některých případech trvá desítky let a tedy dočasný stav představuje trvalý stav minimálně pro jednu generaci. **Lze dle závěrů studie i s ohledem na současnou praxi požadovat dočasné pozastavení celého řízení do doby realizace nutných okolních staveb. Jelikož lze očekávat, že realizace okolních staveb se protáhne, posléze bude možné zahájit nové řízení s aktuálními a věrohodnými podklady a ne pracovat se studií / záměrem schváleným v „prehistorické době“, která nebude poskytovat relevantní aktuální poznatky a shrnutí.** (Viz opět analogie s Pražským okruhem, kdy první realizované úseky byly navrhovány pro kapacitu cca 15 tis. vozidel denně s odhadovaným dlouhodobým nárůstem na cca 30 tis. vozidel, v současné době (což dle původních studií ještě není odhadovaný dlouhodobý horizont) je reálná intenzita provozu místy až 100 tis. vozidel.) **I z těchto důvodů je nutné vrátit zpracovateli oznámení ke kompletnímu a komplexnímu doplnění a přepracování, popřípadě záměr by měl být zcela odložen a znovu posuzován, až nastanou příznivé podmínky, které uvádí zpracovatel (stav D),** jelikož pro návrhový rok 2025 uvádí: „nepříjemné (V1 a V2) pro stav C2“, záměr by tak měl být posuzován na základě nových aktuálních podkladů, až nastanou uváděné příznivé podmínky (stav D, které nejsou časově vyjádřeny, kdy budou).

Přípomínka 3:

Ve vypořádání připomínek oznámení záměru „7. Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze č. j.: HSHMP 28124/2019“ na str. 172 je uvedeno: „7.1) Vyřešit návrh začlenění nové pozemní komunikace Klánovická spojka do příslušné kategorie. V případě začlenění části komunikace do III. třídy, tento úsek přesně definovat a posoudit vliv tohoto úseku z hlediska rozdílných hygienických limitů pro hluk z provozu na pozemních komunikacích. Komentář k připomínce: Navrhovaná komunikace byla zařazena do kategorie II. třídy a bylo provedeno posouzení z hlediska příslušných hygienických limitů pro hluk z provozu na pozemních komunikacích.“ Obdobně u „20. Městská část Praha – Klánovice usnesení č. RMČ 18/161/2019“ na str. 187 je uvedena odpověď: „V případě akustické studie vycházet ze zařazení Klánovické spojky jako silnice III. třídy včetně nutnosti splnit příslušné přísnější hygienické limity pro její okolí. Komentář k připomínce: Klánovická spojka byla v předložené dokumentaci posuzována jako silnice II. třídy na základě stanoviska Odboru dopravy KÚ Středočeského kraje (viz příloha H.6 – Dokladová část).“ V příloze – dokument: „H_6_DOKLADOVA_CAST“ na str. 21 pod číslem jednacím 166813/2020/KUSK „Stanovisko Středočeského kraje k projektu Klánovické spojky jako silnice II. třídy“ je uvedeno: „Jako budoucí investor výše uvedené stavby a jako budoucí vlastník této komunikace předpokládáme její zatřídění jako silnice II. třídy...“

Pokud je definice jednotlivých tříd pozemních komunikací daná zněním zákona o pozemních komunikacích 13/1997 a ČSN 73 6101, kdy i z posloupnosti výkonu státní správy lze ŘSD považovat za vyšší autoritu, která ve svém odborném stanovisku dle výkladu tohoto zákona a normy potvrdila skutečnost, že žádná z výjimek se netýká plánované Klánovické spojky a tedy nelze ji klasifikovat jako pozemní komunikaci II.

třídy, pak není možné a dostatečné pouhé prohlášení investora, že si danou pozemní komunikaci začlení investor dle svých potřeb. I investor je vázán platnými zákony a předpisy. Nehledě na skutečnost, že dané vyjádření uvádí pouze předpoklad ne skutečnost, že tak bude učiněno. Z těchto důvodů by měl být předkládaný záměr nejen z hlediska procesů EIA a dalších navazujících řízení v této fázi prověřen variantně i na případ začlenění Klánovické spojky mezi komunikace III. třídy a tedy posouzení dodržení platných hygienických limitů hluku či návrhu protihlukových opatření tak, aby byl dodržen limit 55 dB ve dne a 45 dB v noci u chráněných objektů v blízkosti této nové komunikace a tedy je nutné rozšířit stávající hlukové posouzení, které je děláno na limity 60 dB ve dne a 50 dB v noci. I z těchto důvodů je nutné vrátit zpracovateli oznámení ke kompletnímu a komplexnímu doplnění a přepracování, popřípadě záměr by měl být zcela odložen a znovu posuzován, až nastanou příznivé podmínky, které uvádí zpracovatel (stav D), jelikož pro návrhový rok 2025 uvádí: „nepřijatelné (V1 a V2) pro stav C2“, záměr by tak měl být posuzován na základě nových aktuálních podkladů, až nastanou uváděné příznivé podmínky (stav D, které nejsou časově vyjádřeny, kdy budou).

Přípomínka 4:

Ve vypořádání připomínek oznámení záměru „19. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze č. j.: KHSSC 27514/2019“ na str. 186 je uvedeno: „V dalším stupni projektové přípravy bude předložena aktualizovaná akustická studie, která upřesní vybranou variantu a realizaci navržených protihlukových opatření. Komentář k připomínce: Pro aktuální řešení hlukové situace byla zpracována nová hluková studie na základě aktualizovaných Dopravně inženýrských podkladů (viz příloha H.1).“ **Zpracovatelé zcela pomíjejí závěr a uvedené body KHSSC (Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, č. j.: KHSSC 27514/2019), kde jsou uvedeny následující požadavky, které nejsou relevantně vypořádány, konkrétně:**

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

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

Zpracovatel dostatečně neověřil rozsah PHC (každá varianta má své jedno řešení – není variantní řešení), možnost použití dalších protihlukových opatření v blízkosti zástavby není řešena (zpracovatel pracuje pouze s PHS, mírné zapuštění komunikace, nízkohlučné povrchy, zeleň, zaoblené PHS či jejich variantní rozmístění, využití zeminy pro částečné mírné zemní valy, aj. zpracovatel zcela vypouští a ignoruje, navrhuje pouze PHS, které ovšem jsou problematicky prosaditelné, obzvláště na hranicích cizích pozemků), kdy další prověření stávající akustické situace měřeními a výpočty nebylo provedeno (žádné další doplnění v tomto ohledu není provedeno vychází se pouze z měření v roce 2018, hodnocení stávajících oblastí (v okolí současných komunikací) a problematiky hluku zde není řešeno, kompenzace na místech stávajících komunikací

nejsou řešeny). Vše je nutné doplnit. Tato tvrzení lze doložit následujícími skutečностями, kdy zpracovatel nezohlednil, případně zcela záměrně ignoroval výše i níže vedené připomínky:

V rámci oznámení na str. 20 v části „8.2 OVĚŘENÍ VÝPOČTOVÉHO MODELU“ je konstatováno: „Výpočtový model byl ověřen na základě hodinového měření hluku u Slavětínská - Revoluční. Měření bylo uskutečněno v době, kdy po této komunikaci vedena dlouhodobá objízdná trasa pro uzavřenou komunikaci 1/12 v Běchovicích a dopravní intenzita se liší od běžného provozu. Z tohoto důvodu bylo provedeno pouze krátkodobé měření hluku pro ověření výpočtového modelu. Měření bylo provedeno dne 31.10.2018 mezi 14:00 až 15:00 hod. Měřicí místo M1 bylo umístěno 18 m od kraje komunikace ulice Slavětínská na pravé straně ve směru na Klánovice. Měřicí místo M2 bylo zvoleno na rohu ulic Voňkova a Smidarská, na kraji pole. Dominantním zdrojem hluku je doprava na komunikaci Slavětínská - Revoluční. Měřicí místa byla ve výšce 1,5 m.“ Popřípadě v části „D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNOZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ A DŮKAZŮ PRO ZAJIŠTĚNÍ A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ“ na str. 133 zpracovatel uvádí: „Výpočtový model byl ověřen na základě hodinového měření hluku u Slavětínská – Revoluční, které bylo provedeno na podzim 2018. V době zpracování předkládané hlukové studie byl vyhlášen nouzový stav se zákazem vycházení v noční době. Z tohoto důvodu nebylo dosud provedeno nové měření hluku v této lokalitě.“ V rámci předchozího řízení byl požadavek na doplnění, který nebyl splněn. **To že měření v roce 2018 se uskutečnilo za nestandardních podmínek (vyšší intenzity) není problém, ovšem měření v nouzovém stavu za nižší intenzity byl problém realizovat? Toto je jednoznačně dvojnásobný metr a je nutné požadovat již dříve uvedené doplnění i ze strany KHS. Tedy žádné doplnění dle podmínek předchozího řízení nebylo provedeno.**

V rámci vypořádání připomínek v oznámení na str. 174 v části „7. Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze č. j.: HSHMP 28124/2019“ je uvedeno: „7.3) Pokud budou protihlukové stěny uvažovány jako náhrada stávajícího oplocení u obytné zástavby je nutno doložit řešení pro případ nesouhlasu vlastníků pozemků. Komentář k připomínce: Hluková studie navrhuje optimální způsob řešení protihlukové ochrany. Konstruktivní řešení protihlukových opatření (PHO) a řešení vlastnických vztahů k stavbou dotčeným pozemkům včetně umístění PHO jsou předmětem dalšího projektového stupně (DŮR).“ **Tj. hluková studie navrhuje pouze JEDINÉ řešení (nenavrhuje variantní opatření) a to takové řešení, které je neprůchozí přes vlastníky pozemků. Řešení, které nelze realizovat by nemělo být navrhováno, respektive být jediným postupem. Hluková studie by v tomto měla poskytnout variantní řešení, jelikož je nutné zajistit dodržení hygienických limitů a nelze se odvolávat, že řešení bude hledáno posléze!**

Že zpracovatel jiná protihluková opatření dostatečně nezkoumal či rovnou zavrhnul mimo jediné varianty PHS (pro každý případ) je patrné z odpovědi i na další dotazy ohledně možného variantního řešení. V rámci vypořádání připomínek v oznámení na str. 184 v části „17. Vyjádření MČ Praha 20 k zahájení zjišťovacího řízení záměru „Klánovická spojka v k. ú. Horní Počernice, Šestajovice u Prahy a Klánovice č. j.: 065430/2019/KUSK“ je uvedeno: „Variantní řešení, respektive variantní řešení pro stávající zástavbu řešeno není. Například využití obrusných směsí se sníženou hlučností v souladu s TP 259. Komentář k připomínce: Návrh protihlukových opatření u nové komunikace upřednostňuje, pokud je to možné

protihlukové clony, které vyžadují rozšíření záborů a musí být řešeny v rámci územního řízení. Doplnění návrhu Využití obrusných směsí se sníženou hlučností na nové komunikaci je možné použít v případě, že realizace PHC není možná. Snížení hlučnosti po dvou zimních obdobích provozu bez prováděné údržby se uvažuje mezi 2 až 3 dB. Tyto hodnoty se uvažují v akustických výpočtech. Další připomínky jsou zapracovány v aktualizované hlukové studii. část H7) *Obě varianty pracují s pozemní komunikací na násypu, ne pod úrovní terénu. Komentář k připomínce: Navrhovaná komunikace není vedena v násypu, ale pouze kopíruje terén ve své trase. Svou konstrukcí reaguje na lokální výškové změny terénu. Vedení komunikace v zářezu sice z hlediska ochrany před hlukem z dopravy má výhody ale v tomto případě z důvodu velkého záboru zemědělské půdy a problémy s budoucím dopravním připojení navazujících komunikací z plánované zástavby okolo KS není uvažováno.*“ Komunikace může být vedena v mírném zářezu tj. i jen půl metru či metr pod úrovní terénu, kdy vytěženou zeminu lze použít k mírnému zemnímu valu okolo (vlastní pole bude mírně zvýšeno, čímž dojde ke zvýšení výšky valu z hlediska pohledu od pozemní komunikace). **Tj. zpracovatel v území kde je hluk problém zamítá jakékoliv jiné opatření, které by pomohlo z hlediska ochrany před hlukem než jen a pouze rozmístění PHS.**

V závěru oznámení na str. 188 v části „Vyjádření veřejnosti uvedená v dokumentu Závěru zjišťovacího řízení“ je uvedeno: „e) Vyjádření veřejnosti, které zaslala V. P. dne 26. 6. 2019 č. j.: 087978/2019/KUSK Plánovaná výstavba „Klánovické spojky“ nepřinese pro stávající území žádné výhody. Její výstavba pouze umožní další budoucí přeměnu orné půdy na stavební pozemky (na co již mnozí spekulanti a developři čekají) a v blízké době dojde k masivní zástavbě celého území, což přinese jen a jen další dopravu, zmiňovanou zátěž a zvýší nároky na infrastrukturu dotčených obcí a městských částí. Komentář k připomínkám veřejnosti c) až f): Výše uvedených několik vyjádření veřejnosti se kromě odmítání záměru stavby KS společně odvolávají zejména na problematiku hluku a znečištění ovzduší. Problematiky hluku (viz příloha H.2 – Akustická studie) a znečištění ovzduší (viz příloha H.3 – Rozptylová studie) vztahující se k záměru stavby KS jsou uvedeny v dokumentaci EIA na základě aktualizovaných dopravně inženýrských podkladů.“ **Vzhledem ke skutečnosti, že i vlastní záměr pro nulovou variantu v rámci posouzení vychází nejlépe (viz „Tab. E.3.1 Porovnání posuzovaných variant a předpokládaných vlivů záměru“ na str. 155, kde nulová varianta má 83 bodů a prosazovaná varianta jen 79,5 bodů, kde navíc hodnocení hluku je uváděno „nepříjemné (V1 a V2) pro stav C2“), lze tyto připomínky mít za zcela relevantní a oprávněné i s ohledem na skutečnost, že záměr/odborné studie neřeší problematiku variantně a kdy není uveden návrh žádných opatření na stávající infrastrukturu, kde dojde ke zvýšení dopravy. Vlastní výhledový stav (D), kdy by mělo dojít ke snížení dopravy a kdy bude dle studie možné záměr realizovat, není uveden, kdy tomu tak bude, o jaký rok se jedná, studie uvádí, že stav C je nepřijatelný pro realizaci (rok 2025) pak není zřejmé, proč je záměr prosazován, když minimálně do roku 2025 není možné záměr za stávajících podmínek realizovat. (Stav C je popisován jak dočasný, však z praxe u mnohých staveb např. i u Pražského okruhu, kdy krátkodobá dočasnost je v řádu desítek let. S ohledem i na tyto skutečnosti by záměr měl být odložen a znovu posuzován, až nastanou příznivé podmínky, které uvádí zpracovatel, že je nutné na ně vyčkat a do té doby se uvidí, zda doprava tak jak uvádí zpracovatel, skutečně poklesne nebo naopak naroste, jak uvádí místní občané i vlivem satelitní výstavby.) **K tomuto je nutné pro doplnění kontextu odcitovat i další část připomínky V. P., kterou zpracovatel pravděpodobně****

záměrně ignoruje a to skutečnost, že místní obyvatelstvo vysoké PHS ve svém okolí, které jim zabráni ve výhledu, pohybu, komfortu užívání nechtějí, ovšem zpracovatel prosazuje jediné řešení (realizaci vysokých PHS), proti kterým je odpor a ostatní navržená řešení neuvažuje. Zpracovatel tak zcela popírá záměr EIA a to vyhodnocení i variantních řešení. Citace „Vyjádření veřejnosti, které zaslala V. P. dne 26. 6. 2019 č. j.: 087978/2019/KUSK: Plánované protihlukové stěny, které v jedné z uvedených variant mají být vystavěny místo našeho oplocení, znehodnotí bydlení nejen esteticky (zabráni výhledu do krajiny), v letních měsících zvýší teplotu mezi domem a stěnou, tudíž pohyb dětí na pozemku bude nemyslitelný: zabráni bezpečnému výjezdu zaparkovaných aut přímo na komunikaci, potažmo pohybu osob a dětí v bezprostřední blízkosti komunikace za protihlukovou stěnou. Doposud mi nebylo nikde nabídnuto bezpečné a smysluplné protipožární řešení a přístup jednotek IZS k viladomům za protihlukovou stěnou. Domnívám se, že protihlukovou stěnou bude přístup zásahových jednotek ztížen, či úplně znemožněn.“

I z těchto důvodů je nutné vrátit zpracovateli oznámení ke kompletnímu a komplexnímu doplnění a přepracování, popřípadě záměr by měl být zcela odložen a znovu posuzován, až nastanou příznivé podmínky, které uvádí zpracovatel (stav D), jelikož pro návrhový rok 2025 uvádí: „nepříjatelné (V1 a V2) pro stav C2“, záměr by tak měl být posuzován na základě nových aktuálních podkladů, až nastanou uváděné příznivé podmínky (stav D, které nejsou časově vyjádřeny, kdy budou).

Přípomínka 5:

Je zde dílčí rozpor mezi závěry hlukové studie, která v části „9. HLUK ZE STAVEBNÍ ČINNOSTI“ na str. 51 uvádí „Příjezd na stavbu bude umožněn **pouze** z dálnice D11 přes MUK Beranka (stavba Klánovické spojky se na tuto MUK napojuje) a dále v trase navrhované komunikace, která je vedena převážně po terénu. Rozhodně nesmí být odvoz nebo dovoz velkých objemů zeminy a ostatních stavebních materiálů realizován po komunikaci Slavětínská – Revoluční.“ **Dokonce část, že na stavbu se bude možné dostat „pouze“ po dálnici je zvýrazněno.** Ovšem vlastní oznámení záměru toto zcela nereflktuje. Viz text vlastního oznámení v části „B.II.3. Ostatní přírodní zdroje“ na str. 25 se píše: „Období výstavby. Materiál bude zajištěn dovozem po stávající silniční síti do prostoru staveniště a dále po staveništních komunikacích.“ V části „B.III.4. Ostatní emise a rezidua“ na str. 37 se uvádí: „Příjezd/odjezd na stavbu bude organizován přes MUK Beranka po dálnici D11 nebo silnici II/611 směrem na východ. Dopravní trasy budou definitivně určeny po výběru zhotovitele stavby.“ V části „D.IV.2. Technická opatření“ na str. 127 je uvedeno „Rozvoz zeminy je nutno řešit, pokud možno po trase realizované komunikace, aby nedocházelo ke zbytečnému používání silnic a obtěžování obyvatel v obcích. Pro dovoz stavebního materiálu budou stanoveny přepravní trasy, komunikace porušené v důsledku nadměrného opotřebování budou opraveny nejméně na kvalitu před zahájením výstavby. Prašnost je nutné řešit kropením a řádnou očistou nákladních aut a mechanismů. Příjezd na stavbu a odjezd ze stavby bude realizován pouze přes MUK Beranka. Využívání komunikace Slavětínská – Revoluční bude možné pouze v nezbytných případech, a to pro dovoz mobiliáře atp.“ **Tedy vlastní hluková studie nepřipouští jiný provoz než přes dálnici D11, vlastní oznámení však v mnoha pasážích uvádí využití i místních komunikací a to včetně případného rozvozu zeminy. Tento rozpor je nutné důsledně vyřešit a to ve všech pasážích.**

Připomínka 6:

V části „C.1.14. Území hustě zalidněná“ na str. 58 je uvedeno „Zájmové území navrhovaného stavebního záměru se nachází ve většině své trasy ve volném terénu mimo zalidněná nebo dokonce hustě zalidněná území, kterými jsou zástavba MČ Praha – Klánovice a zástavba obce Šestajovice. V přímém kontaktu se zástavbou je trasa nové komunikace v místě napojení na stávající ulice Slavětínská / Revoluční a v severním výběžku zástavby Klánovic – Úprkova ulice.“ Byť se záměr nachází mimo hustě zalidněné území, měl by kontakt s místní zástavbou řešit. Však uvedený text je v rozporu s částí „C.2.7. Obyvatelstvo a veřejné zdraví“ na str. 75 kde je uvedeno: „Navrhovaným záměrem stavby není přímo územně dotčena zástavba žádné z městských částí, obcí ani jejich místních částí.“ Chce tím tedy zpracovatel říci, že není dotčena žádná stavba a území? To by pak nebylo nutné oznámení EIA. **Tento rozpor je nutné vyřešit.**

Připomínka 7:

V části „D.1.1.2 Zdravotní rizika hluku v mimopracovním prostředí“ na str. 91 se uvádí: „V současné době je především pro obyvatele území podél stávajících komunikací doprava zdrojem rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku včetně zvýšení možného rizika kardiovaskulárních onemocnění. Realizací záměru v obou variantách v roce 2025 se mohou zdravotní účinky hluku vyskytnout u většího procenta obyvatel nebo se mohou prohloubit.“ Jak tedy tato situace bude řešena? Respektive bude se se záměrem čekat do stavu D, kde není zřejmé, kdy tento stav nastane? **Pak je tedy vhodné současné řízení odložit dokud nebudou dostavěny požadované komunikace, pokud realizace záměru v současném stavu zhorší zdravotní stav místního obyvatelstva.**

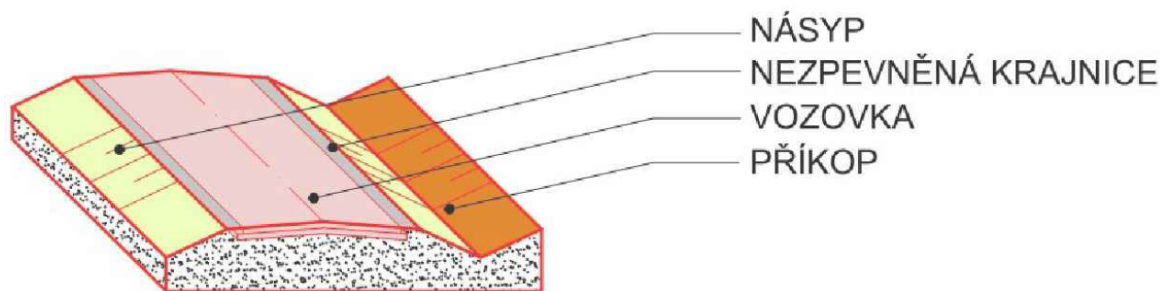
Připomínka 8:

V rámci části „D.VI. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBTÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ NEBO NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE, A HLAVNÍCH NEJISTOT Z NICH PLYNOUCÍCH“ na str. 142 k problematice VRT je uvedeno: „Záměr stavby KS je v přímé kolizi s VRT a bude nutná úprava její trasy v oblasti křížení v podobě nadjezdu nad tratí VRT. Dle vyjádření SŽDC (viz příloha H.6) se v současnosti předpokládá, že je nereálné budovat přemostění v předstihu před výstavbu VRT. S ohledem na uvažovanou realizaci VRT v letech 2025-2028 je nutné tuto skutečnost respektovat s tím, že v místě křížení nevznikne nic, co by budoucí realizaci VRT nějak významně ztížilo.“ **Zde zpracovatel pomíjí skutečnost, že jeho vlastní záměr jak sám uvádí v plánovaném roce 2025 stav C, nemůže být kvůli hluku zprovozněn a lze jej realizovat ve stavu D, který může být klidně později než realizace VRT.** Ovšem z vlastního vyjádření SŽDC 71677/2019-SŽDC-GR-O26 je ve vlastním oznámení vypuštěna klíčová věta „Proto bychom se stavbou souhlasili za podmínky úzké koordinace při zpracování podrobnějších dokumentací.“ Což lze považovat za zásadní a nutné požadovat patřičné doplnění.

Připomínka 9:

Řešení rychlosti je zmíněno pouze v kapitole „D.IV.2. Technická opatření“ na str. 127: *Provoz na komunikaci KS bude omezen dopravními značkami limitujícími povolenou rychlost. Předpokládaná dovolená rychlost je 50 km/hod (intravilán) resp. 70 km/hod (extravilán). Na dálnici D11 před odbočujícími pruhy na MUK Beranka budou umístěny dopravní značky se zákazem vjezdu nákladních vozidel nad 9 t.“* Z hlediska hluku v extravilánu je nutné v rámci případných navazujících řízení na tomto trvat jako podmínce. V rámci vypořádání připomínek „18. Újezdský STROM - Spolek pro Trvalý Rozvoj a Okrašlování MČ Praha 21, o. s. ze dne 26. 6 2019 č. j.: 088213/2019/KUSK“ na str. 186 je uvedeno: *„Požadujeme variantně prověřit různé typy nového křížení (např. okružní křižovatka) s původními dopravními trasami. Komentář k připomínce: Na dopravně významné a v současnosti jediné reálné křižovatce v napojení KS na stávající komunikace (Revoluční ul. A Slavětínská ul.) bylo variantní řešení provedeno (styčná / kruhová). U ostatních křížení nebylo předmětem technické studie určení přesné podoby křižovatek.“* Je třeba zdůraznit, že okružní křižovatky mají významný dopravně bezpečnostní charakter a lépe zaručují nepřesahování povolené rychlosti než jen prosté dopravní značky, jelikož jde o jisté technické omezení, a proto i v rámci přechodu intravilán/extravilán lze doporučit kruhové křižovatky i v této pasáži, a to i z hlediska hlukové zátěže. V rámci vypořádání připomínek „17. Vyjádření MČ Praha 20 k zahájení zjišťovacího řízení záměru „Klánovická spojka v k. ú. Horní Počernice, Šestajovice u Prahy a Klánovice č. j.: 065430/2019/KUSK“ na str. 184 je uvedeno: *„část H7) Obě varianty pracují s pozemní komunikací na násypu, ne pod úrovní terénu. Komentář k připomínce: Navrhovaná komunikace není vedena v násypu, ale pouze kopíruje terén ve své trase. Svou konstrukcí reaguje na lokální výškové změny terénu. Vedení komunikace v zářezu sice z hlediska ochrany před hlukem z dopravy má výhody ale v tomto případě z důvodu velkého záboru zemědělské půdy a problémy s budoucím dopravním připojení navazujících komunikací z plánované zástavby okolo KS není uvažováno.“* Skutečnost, že komunikace nebude na násypu, když je v rámci dokumentace „H_7_2_SITUACE_VARIANTY_*“ násep uveden přímo nevyplývá.

EXTRAVILÁN:



Je tedy nutné uvést do podmínek, popřípadě požadovat přesnější a rozšířenější zákres profilu komunikace.

Připomínka 10:

V části „D.IV.2. Technická opatření“ na str. 128 je uvedeno: *„PHC je navržena délky 206 m a výšky 4 m.“* Ovšem Tab. DIV.1 uvádí výšku 5 m. Tak s jakými rozměry tedy předkladatel počítá, respektive jsou modelovány? Když pokaždé udává jiné parametry?

Pravděpodobné překlepy:

Tab. B.I.5 Rozdíl dopravy bez a s dokončením staveb KS a HPS u Novosibiřská – NS1 uvádí nárůst o 21 000 vozidel (pravděpodobně je zde o nulu navíc).

Tab. D.IV.1 Parametry protihlukových clon uvádí výšku 206 m a délku 5 m (Pravděpodobně asi prohozená čísla výšky a délky).