

**Krajskému úřadu Středočeského kraje  
odboru životního prostředí a zemědělství  
Zborovská 11  
150 21 Praha 5**

**K č. j.: 031344/2021/KUSK  
Ke sp. zn.: SZ\_027779/2021/KUSK  
Naše č.j.: MCPKL 732/2021/2**

V Praze dne 19. 4. 2021

**Věc: vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „Klánovická spojka“ na životní prostředí na základě oznámení Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, p. o.**

**Podává: Městská část Praha-Klánovice, IČ: 002 40 281, se sídlem: U Besedy 300/8, Praha-Klánovice, 190 14, (dále též jen „MČ Praha-Klánovice“ nebo „MČ“),  
zastoupená: Mgr. Zorkou Starčevičovou, starostkou**

1x Příloha Usnesení RMČ 89/711/2021

## I. PŘEDMĚT

MČ Praha-Klánovice na základě informace Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „krajský úřad“) ze dne 9. 3. 2021 č. j. 031344/2021/KUSK a v souladu s § 8 odst. 3 ve spojitosti s § 3 písm. d) a § 23 odst. 10 písm. b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí podává, jakožto dotčený územní samosprávný celek, ve stanovené lhůtě následující **vyjádření k dokumentaci záměru „Klánovická spojka“**, které předložila krajskému úřadu příspěvková organizace Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje (dále též jen „oznamovatel“):

## II. PŘIPOMÍNKY

### II.1.

#### **Připomínky k celkovému hodnocení dokumentace (ENVISYSTEM, s.r.o., únor 2021)**

##### **Připomínka č. 1:**

Ve vypořádání připomínek oznámení záměru „16. Úřad MČ Praha 20, odbor životního prostředí a dopravy č. j.: MCP20 012138/2019/OŽPD/Biď“ 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.“ (podtrhla MČ). 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.“ (podtrhla MČ).

I sám zpracovatel 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: „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).

### **Připomínka č. 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 Slavětínská. Z tohoto důvodu nelze v tomto časovém horizontu zprovoznit Klánovickou spojku.“ Tato informace je v dalších částech pouze částečně převzata, avšak jednoznačně z ní vyplývá že, **stav C je nepřijatelný, nerealizovatelný.** (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.“

**Posouzení zpracovatele je tak vnitřně logicky rozporné: zpracovatel nejprve zavrhne variantu C jako neuskutečnitelnou a vzápětí tuto variantu připouští. Přitom ale nenavrhuje žádná protihluková opatření na stávající komunikační síti, kde je limit překročen, což sám zpracovatel potvrzuje, viz dále.**

Tento zásadní logický rozpor se opakuje na řadě dalších míst dokumentace. Například:

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.“ (podtrhla MČ). 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.“ (podtrhla MČ).

Ovšem v příloze „H\_1\_DOPRAVNE\_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.“ (podtrhla MČ). 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 MÚK Beranka v km 4,0 dálnice D11.*“ (podtrhla MČ).

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.“*

Oznámení tak na řadě míst předpokládá uvedení záměru do provozu v roce 2025 a podle toho je i zpracována dokumentace. Na druhou stranu ale uvádí, že zprovoznění záměru ve stavu C není možné a že je třeba vyčkat na splnění podmínek podle výhledového stavu D, který ovšem není nijak časově upřesněn. **Podle názoru MČ nelze v procesu EIA posuzovat záměr pro neurčitý budoucí stav D, ohledně něhož není ani rámcově jasné, kdy nastane. MČ proto požaduje, aby krajský úřad vrátil dokumentaci oznamovateli k doplnění a přepracování a popřípadě mu doporučil, aby vzal oznámení zpět a podal ho znovu přinejmenším až tehdy, kdy bude znám jak časový rámec, tak konkrétní podmínky, (zejména dopravní model) pro stav D.** Proces EIA je třeba vést na základě informací a podkladů, které odpovídají reálným podmínkám v území, nikoli na základě zcela spekulativních odhadů pro vzdálený a časově neurčitý budoucí stav.

### **Připomínka č. 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...“ (podtrhla MČ).

Definice jednotlivých tříd pozemních komunikací je dána zněním zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a normou ČSN 73 6101. ŘSD ve svém odborném stanovisku potvrdila skutečnost, že žádná z výjimek se netýká plánované Klánovické spojky, a tedy ji nelze klasifikovat jako pozemní komunikaci II. třídy. Není tedy možné pouhé prohlášení investora, že si danou pozemní komunikaci začlení dle svých potřeb. I investor je vázán platnými zákony a předpisy. Nehledě na skutečnost, že dané vyjádření uvádí pouze předpoklad, nikoli skutečnost. Z těchto důvodů by měl být předkládaný záměr v procesu EIA prověřen variantně i pro případ začlenění Klánovické spojky mezi komunikace III. třídy, a tudíž i posouzen z hlediska dodržení platných hygienických limitů hluku či návrhu protihlukových opatření podle limitu 55 dB ve dne a 45 dB v noci u chráněných objektů v blízkosti této nové komunikace. Hlukové posouzení podle současné dokumentace je pouze na limity 60 dB ve dne a 50 dB v noci, což je nedostatečné. I z tohoto samostatného důvodu je nutné vrátit zpracovateli oznámení k doplnění a přepracování.

#### **Připomínka č. 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 opomíjejí závěr 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 Trojmezí 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 navrhuje pouze PHS. Jejich rozsah dostatečně neověřil (každá varianta má své jedno řešení – není variantní řešení). Možnost použití „dalších protihlukových opatření“ v blízkosti zástavby zpracovatel neposoudil vůbec (např. mírné zapuštění komunikace, nízkohlučné povrchy, zeleň, zaoblené PHS či jejich variantní rozmístění, využití zeminy pro částečné mírné zemní valy, aj.). Navíc: zpracovatel navrhuje PHS na hranicích cizích pozemků, což je obtížně realizovatelné.**

To vyplývá z následujících pasáží dokumentace:

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. Konstrukční řešení protihlukových opatření (PHO) a řešení vlastnických vztahů k stavbou dotčeným pozemkům včetně umístění PHO jsou předmětem dalšího projektového stupně (DÚR).“ (podtrhla MČ).

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 zpracovány 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 problémům s budoucím dopravním připojením navazujících komunikací z plánované zástavby okolo KS není uvažováno.“

Proti tomu MČ namítá: Komunikace může být vedena v mírném zářezu 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 připomínce 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 jako dočasný, avšak z praxe u mnohých staveb /např. i u Pražského okruhu/ víme, že krátkodobá dočasnost bývá v řádu desítek let. S ohledem i na tyto skutečnosti by záměr měl být odložen a znovu posuzován, až nastanou příznivé podmínky uváděné zpracovatelem, tj., nutnost na ně vyčkat, než se ukáže, 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 zabrání 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 (zabrání výhledu do krajiny), v letních měsících zvýší teplotu mezi domem a stěnou, tudíž pohyb dětí na pozemku bude nemyslitelný; zabrání bezpečnému výjezdu zaparkovaných aut přímo na komunikaci, potažmo pohybu osob a dětí v bezprostřední blízkosti komunikace za protihlukovou stěnou. Doposud mi nebylo nikde nabídnuto bezpečné a smysluplné protipožární řešení a přístup jednotek IZS k viladomům za protihlukovou stěnou. Domnívám se, že protihlukovou stěnou bude přístup zásahových jednotek ztížen, či úplně znemožněn.“

**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 č. 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 MÚK Beranka (stavba Klánovické spojky se na tuto MÚK 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 MÚK 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 očištěnou nákladních aut a mechanismů. Příjezd na stavbu a odjezd ze stavby bude realizován pouze přes MÚK 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 č. 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 žádná 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 č. 7:**

V části „D.I.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, kdy 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 č. 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**

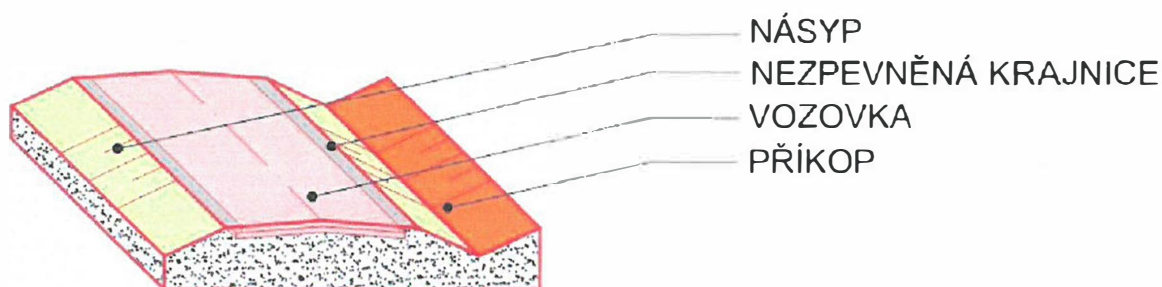


**koordinace při zpracování podrobnějších dokumentací.** Což lze považovat za zásadní a je nutné požadovat patřičné doplnění.

#### **Připomínka č. 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 MÚK 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, jako podmínce, trvat. 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 zakres profilu komunikace.

#### **Připomínka č. 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 jak jsou modelovány, když pokaždé udává jiné parametry?

## II.2.

### **Připomínky k Akustické studii - příloze H.2. dokumentace (Ing. Petr Jurtin – Ametris, únor 2021)**

#### **Připomínky ke str. 8:**

Na str. 8 se uvádí:

*„V trase Klánovické spojky se předpokládá existence celkem 6-ti úrovněvých křižovatek.*

*km 0,580 styková křižovatka - připojení místní komunikace projektu „Rodinné domy Klánovice*

*km 1,010 styková křižovatka - připojení místní komunikace projektu „Rodinné domy Klánovice*

*km 1,680 průsečná křižovatka - návaznost na územní plán Šestajovic*

*km 1,950 průsečná křižovatka - návaznost na územní plán Šestajovic*

*km 2,280 styková křižovatka - ulice Trojmezí*

*km 2,480 (KÚ) připojení Klánovické spojky k ulici Slavětínské a Revoluční; křižovatky jsou řešeny variantně jako okružní a styková.“*

K tomu MČ namítá: z hlediska hluku by bylo přínosné posoudit variantně křižovatky i jako okružní, jelikož mohou mít dopravně bezpečnostní význam a z hlediska hluku může jít též o preventivní opatření – technické opatření pro dodržování snížené rychlosti jak v intravilánu, tak v extravilánu.

#### **Připomínky ke str. 10:**

Zde se uvádí:

*„Za použití dopravního modelu byly zpracovány následující stavy:*

- stav A - rok 2000 (z dostupné databáze sčítání),*
- stav B - rok 2019 (modelový výpočet),*
- stav C1 - rok 2025, bez záměru KS a HPS,*
- stav C2 - rok 2025, se záměrem KS a HPS,*
- stav D - horizont ÚP hl. m. Prahy, se záměrem KS a HPS.“*

K tomu MČ namítá: Jelikož stav C je posléze pro realizaci nepřijatelný, měl by být definován stav D, kdy je stavba D realizovatelná, a to konkrétním návrhovým rokem, pro který budou výpočty činěny. Jde spíše o připomínku k dopravním podkladům, avšak k závěrům hlukové studie jde o poznámku podstatnou.

## Připomínky ke str. 15:

Zde se uvádí: „Výpočtová síť 10 x 10 m“

K tomu MČ namítá: Takto hrubý výpočet lze akceptovat u výpočtů celé oblasti, ale ne pro konkrétní detailní výpočty protihlukových opatření. Pokud provádíme výpočet přerušení PHS (který mimochodem není v detailu uveden – příloha tyto mapy neobsahuje), pak je-li přerušení mezi PHS délky 4 m, jsou-li nejbližší výpočtové body 10 m od sebe, model toto přerušení vůbec nemusí zaznamenat. Lze si pomoci analogií z teorie vzorkování, kdy je třeba vzorkovat minimálně s dvojnásobnou hustotou než nejvyšší složka, kterou chceme správně v rámci spektra rekonstruovat. Obdobně by se mělo postupovat při tvorbě hlukových map. Z přílohy „Hluková mapa stav D – výhled var. V2 – Pražská PHC“ je vidět nedostatečná velikost výpočtové sítě, jelikož před PHS je nižší hluk než za PHS, což je dáno nedostatečným „vzorkováním“ zde velmi hrubou výpočtovou sítí. Výsledek výpočtu tak neodpovídá realitě. **Na tento nedostatek byl zpracovatel upozorňován již v předcházejícím řízení,**

**a tento problém nebyl vyřešen. Záležitost dostatečně jemné výpočtové struktury byla ignorována. Lze tak požadovat vrácení celé hlukové studie a její komplexní a kompletní přepracování. V současné podobě hluková studie není dostatečně věrohodná. Viz ukázka z dané přílohy níže.** Modrá šipka ukazuje místo, kde je hluk před navrhovanou PHS nižší než za navrženou PHS (červená šipka). Hluk za PHS (červená šipka) odpovídá o kus dál hluku na pozemní komunikaci (růžová šipka).



K tomu MČ dále namítá: Pro detailní výpočet opatření PHS lze doporučit výpočtovou síť 2x2m včetně případně hustších izofon (např. v 2 dB škále), aby bylo patrné, jak dané navržené opatření bude skutečně fungovat. Současné detailní výpočty, jak ukazuje daný

výřez, jsou nesmyslné (díky nedostatečně nastavenému výpočetnímu rastu) – toto nastavení lze akceptovat pro výpočet celé oblasti, nelze ji však akceptovat pro detailní výřezy a výpočty navržených protihlukových opatření.

#### **Připomínky ke str. 17:**

Zde se uvádí: „*Obr. 9 Výřez z výpočtového modelu CADNA*“

K tomu MČ namítá: V textu na obrázek není odkázáno, z obrázku není zřejmé, jaký je rozsah výpočtové oblasti, tj. zda existuje hluková mapa i širších vztahů, tj. D0, D11, I/12, II/101, II/611. Tak by vzhledem k uváděným skutečnostem ve vlastním záměru, že Klánovická spojka a Hornopočernická spojka tvoří logický celek, tj. následně i s MÚK Beranka, mělo proběhnout posouzení celé oblasti, ne pomocí „salámové metody“ štěpit *per partes* na jednotlivé díly s tím, že není v širším území zohledněna synergie daného záměru.

#### **Připomínky ke str. 20:**

Zde se uvádí:

*„Výpočtový model byl ověřen na základě hodinového měření hluku u Slavětínská - Revoluční. Měření bylo uskutečněno v době, kdy byla po této komunikaci vedena dlouhodobá objízdná trasa pro uzavřenou komunikaci I/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.*

*Nové měření po dobu 24 hodin zatím nebylo možné realizovat z důvodu nouzového stavu.“*

**K tomu MČ namítá:** Je velmi problematické, že bylo provedeno měření v roce 2018 za nestandardních podmínek (s vyšší intenzitou hluku), zatímco v roce 2020 či 2021 v době nouzového stavu (za nižší intenzity hluku) nebylo provedeno žádné měření, třeba jen ověřovací měření. To lze hodnotit jako „dvojitý metr“, který vede ke zkreslujícím výsledkům i celkovému pohledu. MČ upozorňuje, že dříve požadované doplnění Akustické studie nebylo provedeno. Oznamovatel tím porušil podmínku č. 8 z výrokové části závěru zjišťovacího řízení ze dne 5.8.2019: „*Dopracovat odborné studie (hluková a rozptylová) dle obdržených vyjádření.*“ Na základě toho MČ znovu požaduje doplnění Akustické studie i následné posouzení ze strany KHS.

#### **Připomínky ke str. 21:**

Zde je tabulka Tab. 9 a navazující text:



Tab.9 Porovnání výsledku měření a výpočtu

Měřicí místo	Ekvivalentní hladina akustického tlaku $L_{Aeq,1h}$		Rozdíl Výpočet - měření
	měření	výpočet	
M1	61,9 dB	61,2 dB	- 0,7 dB
M2	44,5 dB	44,3 dB	-0,2 dB

„Rozdíl mezi vypočtenou hodnotou ekvivalentní hladiny akustického tlaku a hodnotou zjištěnou měřením je menší než 2 dB. Výpočtový model má tedy dostatečnou přesnost.“

K tomu MČ namítá: Lze souhlasit s tím, že ověření prokázalo validitu, avšak přesto výsledky nelze vnímat pozitivně, jelikož většina výpočtových modelů je (resp. má být) nastavena tak, že výpočtem vychází vyšší hodnota než naměřená hodnota v terénu. (Obdobně jako tachometry v automobilech. Může měřit méně, nesmí však ukázat více. Na obdobném principu pracuje většina výpočtových modelů, tj. mohou nasimulovat vyšší hluk v dané oblasti, neměly by však výpočtově ukazovat výrazně nižší hodnoty. Výpočetní programy tak pracují většinou na principu „bezpečnosti“, tedy že realita bývá lepší než model, tj. naměřený hluk ve většině případů by měl být nižší, než predikuje model.) Za zásadní lze taktéž považovat skutečnost, že kalibrace nebyla provedena/ověřena na noční hodnoty, kdy hygienické limity jsou přísnější, respektive hluk okolního pozadí výrazně nižší. **Na základě toho lze požadovat ověřovací měření v noční době a případnou recalibraci modelu tak, aby model nezobrazoval nižší hodnoty, než jsou hodnoty naměřené.**

#### Připomínky ke str. 23-25:

Zde je zařazena tabulka „Tab. 10 Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v bodech výpočtu v dB“.

K této tabulce MČ namítá především to, že barevné (červené) zvýraznění údajů o vyšších hladinách hluku není podle vysvětlivek úplné, takže vizuální dojem je pro čtenáře zkreslující - podhodnocující. Například:

- Body výpočtu 1 a 2 ve stavu C2 rok 2025 s KS – V2 mají hodnoty přes 60/50 dB, které nejsou zvýrazněny červeně.
- Vzhledem ke skutečnosti, že nebylo zcela jednoznačně prokázáno zařazení mezi komunikace II. třídy, měla by být hluková studie zpracována alternativně pro zajištění ochrany v rámci limitů pro komunikace III. třídy, a to popřípadě opět zvýraznit pro odlišení barevně, což se týká např. bodů výpočtu 3 a 4 ve stavu C2 – V2 a D – V2.
- Body výpočtu 16–20, stav C1, C2 mají hodnoty, které nejsou zvýrazněny červeně, byť jsou to hodnoty nad 60/50 dB. Ve stavu B body 18–20 ve dne opět mají hodnoty, které nejsou zvýrazněny červeně.
- Body výpočtu 21 a 22 ve stavu A mají hodnoty zvýrazněné červeně a zároveň podbarvené žlutě, ale v dalších stavech B–D, kde jsou hodnoty mnohdy vyšší, jsou údaje již jen v černé barvě a bez podbarvení.
- Body 23 až 26 ve stavu C2-V2 mají hodnoty opět nad 60/50 dB, ale nejsou barevně zvýrazněny. (V případě zařazení Klánovické spojky mezi komunikace III. třídy by zde chtělo variantně vyznačit i limit 55/45 dB, což se týká i bodu 27).

- Bod 28 až 34 ve stavu A mají hodnoty červeně zvýrazněné a žlutě podbarvené, ale v dalších stavech B–D, kde jsou hodnoty mnohdy vyšší, jsou údaje již jen v černé barvě a bez podbarvení.

**MČ shrnuje, že tabulku je nutné řádně opravit.**

**Připomínky ke str. 26-28:**

Zde je zařazena tabulka „*Tab. 11 Porovnání vypočtených ekvivalentních hladiny akustického tlaku ve stavu B, C1*“.

K této tabulce MČ především namítá obdobně totéž, co namítla v předchozím bodě k předchozí tabulce Tab. 10, zařazené na str. 23-25 Akustické studie: červené zvýraznění podle vysvětlivek neodpovídají číslům (hodnotám), takže výsledný dojem je zkreslující.

Dále: novým parametrem je zde barva, která udává „*Rozdíl mezi stavem A a posuzovaným stavem překračující 2 dB*“. Body výpočtu 1–16, 23–27, 35–38 mají rozdíly, které tento limitní rozdíl přesahují, ale nejsou zvýrazněny podle uvedené definice. Zvýrazněné jsou jen rozdíly pro body 17–20, a to pro rozdíl B – A. Pro žádné další rozdíly nejsou zvýrazněné. Pravděpodobně tím chtěl autor vyznačovat SHZ, mělo by to však být jasně popsáno, nebo uvedeno v samostatné tabulce. **Rozdíl 2 dB je podstatný i z hlediska jeho významu – jedná se o významnou změnu, kdy lidé již zřetelně poznají rozdíl. Proto je vhodné skutečně pracovat s hodnotami vyššími než 2 dB v rámci následné interpretace dat a její analýzy, což však zpracovatel nevyužívá.** Ostatně, i proto je nárůst o 2 dB dán jako limit pro SHZ. S tím pak lze pracovat v rámci „akustického komfortu“ a zachování „akustické pohody“, jelikož sice limit může být dodržen, ovšem vlivem nárůstu o více jak 2 dB bude v daném místě narušen současný akustický komfort obyvatelstva.

Dále: Tabulka Tab. 11 pravděpodobně ukazuje na chybu výpočtu, kdy u bodu 5 v noční době je rozdíl C2/V1-C1 záporný, což se liší od všech ostatních okolních hodnot. Pokud nejde o chybu výpočtu, je třeba tyto a další anomálie vysvětlit (zde může být vliv D11).

**MČ shrnuje: Vlastní zprávu a následný popis by bylo vhodné rozvést a srozumitelně vysvětlit, co číselné údaje v jednotlivých stavech a ve vztahu k jednotlivým variantám znamenají. Současná podoba, spočívající v uvádění velkého množství čísel, jež samy o sobě nic moc neříkají, bez souvislostí, je pro veřejnost, která se účastní procesu EIA, nepřehledná, nesrozumitelná a má minimální informační hodnotu. V současné podobě tak Akustická studie od str. 29 postrádá srozumitelnost pro veřejnost a tím i smysl.**

**Připomínky ke str. 29–48 souhrnně:**

Jak MČ předeslala již v předchozím bodě, Akustická studie v pasáži od str. 29 do str. 48 výrazně postrádá srozumitelnost:

- Je zde uvedeno velké množství výsledků (čísel), které nejsou vysvětleny. Čtenář tak neví, co jednotlivé výsledky vlastně znamenají.
- Jednotlivé údaje neodpovídají příslušným tabulkám, případně souvisejícímu popisu.
- Popis je nesystémový a nejednotný. Na některých místech se popis vztahuje k bodům, na jiných místech se vztahuje k budovám označeným čísly popisnými. Někde je v popisu přesný rozsah, někde jen maximum a jinde zase průměrná hodnota.
- U rozsahu hodnot „od do“ není uvedeno, jaké lokality jsou do oblasti zahrnuty.

**MČ shrnuje: chybí jasná a pro veřejnost srozumitelná interpretace výsledků, včetně případného hodnocení změn v akustické podobě. MČ proto požaduje, aby zpracovatel provedl výrazné zpřehlednění, použil jednotnou strukturu, formát a systém popisu. Dále, aby v návaznosti na číselné údaje z tabulek srozumitelně vysvětlil a zobecnil výsledky.**

#### **Připomínky ke str. 29:**

Pro stavy A i B je chybně uvedený rozsah hodnot (popřípadě nárůst) na komunikaci Slavětínská, vzhledem k tomu, že bod 15 je na Slavětínské. Případně zde chybí údaj o tom, které body jsou do relevantního území zahrnuty

#### **Připomínky ke str. 30:**

Na str. 30 se uvádí: „*Pro úsek K Rukavičkárně - Dobřeničká v denní době je možné uvažovat s limitní hodnotou 65,8 dB a v úseku Dobřeničká - Revoluční s hygienickým limitem  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB. V noční době v úseku K Rukavičkárně - Revoluční pak s hygienickým limitem  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB. V denní době v okolí komunikace Slavětínská dochází k překročení hygienického limitu  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB až o 4,5 dB v úseku Dobřeničká - Revoluční a v noční době je hygienický limit  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB překročen až o 7,5 dB.*“

K tomu MČ namítá: V tabulce Tab. 10 není pro stav B uvedena žádná hodnota 65,8 dB, pro bod 19 je zde jiná hodnota. I v denní době může být limit překročen o 4,5 dB, pokud autor jako denní limitní hodnotu udává 65,8 dB. Zdá se tedy, že rozdíl 65,8 – 60,0 dB je dle autora 4,5 dB.

Na str. 30 se dále uvádí: „*V Šestajovicích v okolí komunikace Revoluční došlo oproti roku 2000 k navýšení hlučnosti v denní době pouze v desetínách dB (do 0,5 dB) a v noční době o 0,5 až 0,9 dB.*“

K tomu MČ namítá: Údaj není pravdivý, rozdíl v noční době pro bod 31 je vyšší než 0,9 dB.

Na str. 30 se dále uvádí: „*SHZ lze uznat v úseku Slavětínská - Komenského v denní době i noční době. V denní době je možné uvažovat s limitní hodnotou  $L_{Aeq,16h} = 64,4$  dB a v noční době s limitní hodnotou  $L_{Aeq,8h} = 55,3$  dB.*“

K tomu MČ namítá: **Jde o nesprávný závěr, neboť SHZ se vyhodnocuje pro každou stavbu zvlášť. Např. bod 34 má udávanou hodnotu hluku 59,3 dB v denní době v roce 2000, ovšem autor zde dle předchozí věty tvrdí, že zde může být hluk až 64,4 dB pro uznání SHZ.**

Na str. 30 se dále uvádí: „*Změna v akustické situaci do 0,7 dB se předpokládá v severní části Klánovic, která je ovlivněna hlukem z provozu na dálnici D11. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se očekávají 45,2 až 47,9 dB v denní době a v noční době mezi 40,0 až 42,8 dB.*“



K tomu MČ namítá: V severní části Klánovic jsou výpočtové body 1–10, přičemž bod 4 má vyšší hlučnost než uvedené rozpětí a naopak bod 8 má nižší hlučnost než uvedené rozpětí dle tabulky Tab.10. Chybí zde jasná identifikace, jaké body zde vlastně autor posuzuje.

Na str. 30 se dále uvádí: „*Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době se očekávají mezi 61,3 až 65,6 dB a v noční době mezi 53,3 dB a 57,6 dB. Pro úsek K rukavičkárně - Dobřenická v denní době je možné uvažovat s limitní hodnotou 65,8 dB a v úseku Dobřenická - Revoluční s hygienickým limitem  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB. V noční době v úseku K Rukavičkárně - Revoluční pak s hygienickým limitem  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB. V denní době v okolí komunikace Slavětínská dochází k překročení hygienického limitu  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB až o 5,6 dB v úseku Dobřenická - Revoluční a v noční době je hygienický limit  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB překročen až o 7,3 dB.*“

K tomu MČ namítá: Vzhledem k tomu, že bod 15 je na Slavětínské, je uveden chybný rozsah hodnot, popřípadě chybí údaj o množině (okruhu) bodů pro příslušný popis. Nejvyšší hodnota v noci je udávána číslem 57,6 dB, ale překročení limitu je uváděno hodnotou 7,3 dB. Zdá se tedy, že rozdíl 57,6 – 50 dB je dle autora 7,34 dB.

Na str. 30 se dále uvádí: „*V Šestajovicích v okolí komunikace Revoluční se očekává v roce 2025 obdobná akustická situace jako v současné době. Změna hlučnosti je do 0,6 dB.*“

K tomu MČ namítá: Vzhledem k údajům v tabulkách Tab. 10 a Tab. 11 jde o nepravdivý údaj. Rozdíl 0,6 dB je pro bod 35, ten je však v ulici Větrná.

Na str. 30 se dále uvádí: „*V denní době je možné uvažovat s limitní hodnotou  $L_{Aeq,16h} = 64,4$  dB a v noční době s limitní hodnotou  $L_{Aeq,8h} = 55,3$  dB.*“

**K tomu MČ namítá: Jde o nesprávný závěr opět z toho důvodu, že SHZ se vyhodnocuje pro každou stavbu zvlášť. Například bod 34 má udávanou hodnotu hluku 59,3 dB v denní době v roce 2000, ovšem autor zde dle předchozí věty tvrdí, že zde může být hluk až 64,4 dB pro uznání SHZ.**

Na str. 30 se dále uvádí: „*Navýšení hlučnosti oproti stavu C1, tj. bez realizace Klánovické spojky v roce 2025, v této variantě se na severovýchodním okraji Klánovic pohybuje mezi 1,8 až 8,8 dB v denní době a v noční době mezi 1,8 až 4,9 dB. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době 48,9 až 56,7 dB a v noční době mezi 41,9 až 47,7 dB.*“

K tomu MČ namítá: Na str. 29 zpracovatel popisoval „severní“ část Klánovic, zde popisuje „severovýchodní“ část Klánovic. Používání různých pojmů pro označení téže věci je zcela nevhodné. Bod 5 v noci má zápornou hodnotu, zde naproti tomu začíná rozsah od 1,8 dB. To je tedy buď nesprávný údaj na tomto místě, nebo chyba v tabulkách Tab. 10 a Tab. 11. Bod 10 v noční době má nižší hodnotu než uvedený rozsah začínající od 41,9 dB.

### **Připomínky ke str. 31-32:**

Na str. 31 se uvádí: „*U zástavby v ulici Smidarské a Voňkovy bude navýšení hlučnosti v denní době v rozmezí mezi 3,8 až 12,2 dB a v noční době mezi 1,1 až 8,9 dB.*“

K tomu MČ namítá: Uvedené spodní hodnoty jsou pro bod 10, který patří do „severní“, popřípadě – v závislosti na rozmanitém názvosloví zpracovatele - „severovýchodní“ oblasti Klánovic. Tento bod však rozhodně nenáleží k ulici Smidarská. Zde by opět bylo vhodné, aby zpracovatel pro jednotlivé oblasti uvedl i body, které příslušná oblast vlastně zahrnuje.

Na str. 31-32 se dále uvádí: „Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době 47,8 až 54,7 dB a v noční době mezi 39,8 až 45,4 dB.“

K tomu MČ namítá obdobně jako v předchozím bodě: Uvedené spodní hodnoty jsou pro bod 10, který patří do „severní“, popřípadě – v závislosti na rozmanitém názvosloví zpracovatele - „severovýchodní“ oblasti Klánovic. Tento bod však rozhodně nenáleží k ulici Smidarská. Zde by opět bylo vhodné, aby zpracovatel pro jednotlivé oblasti uvedl i body, které příslušná oblast vlastně zahrnuje.

Na str. 32 se dále uvádí: „V bodě výpočtu 15 dům čp. 1140/95, který je v KN veden jako víceúčelová stavba a je situován na rohu Slavětínské a Smidarské...“ Podobně i níže v textu.

K tomu MČ namítá: Není jasné, proč je zde samostatně rozebírán výpočtový bod 15, který ještě pravděpodobně není chráněnou stavbou? Tento bod by měl být nahrazen jiným bodem, který zahrnuje chráněný objekt v okolí.

Na str. 32 se dále uvádí: „Na západním okraji Šestajovic - ulice Trojmezí oproti stavu C1 dojde k navýšení hlučnosti o 1,9 až 13,2 dB v denní době a v noční době od 1,7 do 11,9 dB. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době 54,2 až 60,2 dB a v noční době mezi 45,0 až 51,3 dB.“

K tomu MČ namítá: Bod 22 je v ulici Trojmezí. Zde je rozdíl oproti stavu, než udává popisované rozpětí, nižší -0,2/-0,1 dB, a absolutní hodnota vyšší než uvedené hodnoty 60,2/51,3 dB.

Na str. 32 se dále uvádí: „V chráněném venkovním prostoru stavby čp. 1209, která je situována na rohu ulice Trojmezí a Revoluční, na západní fasádě orientované ke Klánovické spojce budou ekvivalentní hladiny hluku v denní době 60,2 dB a v noční době 51,3 dB. Na fasádě orientované ke komunikaci Revoluční bude nejvyšší ekvivalentní hladina akustického tlaku v denní době 61,2 dB a v noční době 52,2 dB. U ostatních domů čp. 1207 - 1205, u kterých bude dominantním zdrojem hluku Klánovická spojka, ...“. Podobně i níže v textu.

K tomu MČ namítá: Dílčí formulace popisů jsou nejednotné a znemožňují veřejnosti porozumět jednotlivým údajům. Zde zpracovatel volí třetí (odlišný) typ popisu. První typ popisu má podobu formulace „v ulici“ nebo „v severní oblasti Klánovic“, druhý typ má podobu formulace „v bodě výpočtu 15“ a zde máme třetí typ popisu v podobě formulace „v prostoru stavby čp. 1209“. MČ požaduje, aby zpracovatel sjednotil terminologii popisů, zejména místopisu, popisu situací, závěrů aj.

Na str. 32 se dále uvádí: „Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době mezi 59,6 až 62,4 dB a v noční době mezi 50,5 až 53,3 dB.“

K tomu MČ namítá: Akustická studie uvádí v tabulce Tab.10 pro bod 33 pro stav C2 – V1 jinou hodnotu než 53,3 dB. MČ připomíná, že bod 33 je v rámci hodnocené ulice Revoluční pravděpodobně nejvýše zasažen hlukem.

### **Připomínky ke str. 33**

Na str. 33 se uvádí: „Oproti roku 2000 dojde v okolí komunikace Revoluční k navýšení v denní i noční době o méně jak 2 dB a korekci pro SHZ lze použít. Limitní hodnota pro denní dobu by byla 64,6 dB a pro noční dobu  $L_{Aeq,8h} = 55,3$  dB.“

K tomu MČ namítá: **Jde opět o nesprávný závěr, neboť SHZ se vyhodnocuje pro každou stavbu zvlášť. Například bod 34 má udávánou hodnotu hluku 59,3 dB v denní době v roce 2000, ovšem zpracovatel zde dle předchozí věty tvrdí, že zde může být hluk až 64,6 dB pro uznání SHZ.**

Na str. 33 se dále uvádí: „U zástavby v ulici Smidarské a Voňkovy bude navýšení hlučnosti v denní době v rozmezí mezi 6,6 až 11,7 dB a v noční době mezi 5,3 až 8,5 dB. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době 52,4 až 54,3 dB a v noční době mezi 43,1 až 44,7 dB.“

K tomu MČ namítá: V tabulce 10 pro bod 12 v noci a stav C2 – V2 uvádí zpracovatel vyšší hodnotu, než je zde uvedený maximální rozsah 44,7 dB.

### **Připomínky ke str. 34:**

Na str. 34 se uvádí: „Na západním okraji Šestajovic - ulice Trojmezí oproti stavu C1 dojde knavýšení hlučnosti o 2,4 až 14,7 dB v denní době a v noční době od 2,1 do 13,5 dB. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době od 55,2 až 60,7 dB a v noční době mezi 46,0 až 51,7 dB.“

K tomu MČ namítá: Bod 22 je v ulici Trojmezí. Zde je rozdíl oproti stavu, než udává popisované rozpětí, nižší -0,2/-0,1 dB, a absolutní hodnota vyšší než uvedené hodnoty 60,7/51,7 dB.

Na str. 34 se dále uvádí: „Na fasádě orientované ke komunikaci Revoluční bude nejvyšší ekvivalentní hladina akustického tlaku v denní době 61,2 dB a v noční době 51,5 dB.“

K tomu MČ namítá: V tabulce 10 pro bod 22 v noci a stav C2 – V2 uvádí zpracovatel vyšší hodnotu než 51,5 dB.

Na str. 34 se dále uvádí: „Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době mezi 59,6 až 62,4 dB a v noční době mezi 50,5 až 53,3 dB. Tyto hodnoty překračují hygienický limit pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy v denní době  $L_{Aeq,16h} = 55$  dB a v noční době  $L_{Aeq,8h} = 45$  dB. Oproti roku 2000 nedojde v okolí komunikace Revoluční k navýšení větším jak 2 dB a korekci pro SHZ lze použít v denní i noční době. Limitní hodnota pro denní dobu by byla 64,6 dB a pro noční dobu  $L_{Aeq,8h} = 55,3$  dB.“

K tomu MČ namítá: V tabulce 10 pro body 33 a 34 a stav C2 – V2 uvádí zpracovatel jiné (vyšší i nižší) hodnoty, než jsou hodnoty zde uvedené (tzn. že hodnoty 59,6 dB, 50,5 dB a 53,3 dB jsou chybné.) Dále: rozdíl mezi uváděnou limitní hodnotou (64,6 dB) a maximální hodnotou v rozpětí (62,4 dB) je 2,2 dB. **Ohledně SHZ jde zde proto opět o nesprávný závěr, neboť SHZ se vyhodnocuje pro každou stavbu zvlášť. Například bod 34 má**

udávánu hodnotu hluku 59,3 dB v denní době v roce 2000, ovšem zpracovatel zde dle předchozí věty tvrdí, že zde může být hluk až 64,6 dB pro uznání SHZ.

Na str. 34 se dále uvádí: „Ve výhledovém období platného ÚP hl. m. Prahy je u Klánovické spojky zahrnuto i připojení zástavby v km 0,6 a km 1,0 na KS a dále napojení křižovatky v km 2,0 na místní komunikace v Klánovicích (na úrovni ul. Všestarské) a v Šestajovicích (na úrovni ul. Běchovické). ... Oproti stavu C2 tak dojde ke snížení dopravních intenzit o 20 % v úseku MÚK Beranka - km 0,6 a v úseku km 2,0 po napojení na komunikaci Slavětínská - Revoluční až o 54 %. Snížení se projeví i na komunikaci Slavětínská - Revoluční. Pokles dopravy na komunikaci Slavětínská v úseku Staroujezdská - K Rukavičkárně bude e33% a v úseku K Rukavičkárně Klánovická spojka až 54 %. Na komunikaci Revoluční se předpokládá pokles o 32,8 %.“

K tomu MČ namítá: **Zpracovatel zde vypočítává, k jak velkým poklesům v intenzitách hluku dojde ve výhledovém stavu D (MČ připomíná, že není zřejmé, v kterém roce stav D nastane). Dále zde zpracovatel konstatuje, že bylo zohledněno napojení místních komunikací. Nicméně: z příloh 9 a 10 nevyplývá, že by pro tato dopravní napojení byla přidána nějaká intenzita. Přitom je ale zřejmé, že tato dopravní napojení a provoz na nich vygeneruje další hluk, který však ve výhledovém stavu v okolí výpočetních bodů není zahrnut. To je nutné doplnit a dopočítat, jelikož provoz na těchto dodatečných komunikacích - i při nízké intenzitě provozu - v některých místech výrazně ovlivní hladiny hluku u výpočetních bodů, což je významné i s ohledem na skutečnost, že zde půjde pouze o místní komunikace, pro něž platí přísnější hygienické limity hluku.**

(Poznámka 1: Není jasné, zda „e33%“ je překlep. Poznámka 2: Obecně platí, že čísla se v rámci nějakého hodnocení mají uvádět vždy se stejným počtem desetinných míst. Uváděné údaje 54% a 32,8% proto nejsou kompatibilní. Správně by mělo být uvedeno buď 54% a 33%, nebo 54,0% a 32,8%. Obdobnými problémy trpí i další části akustické studie, kde autor píše o 2,0 dB, případně o 2 dB ohledně SHZ apod.)

#### **Připomínky ke str. 35-37:**

Zde je zařazena tabula „Tab. 12 Porovnání vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku se stavem D“.

K tomu MČ namítá: Zde opět barevné (červené) zvýraznění údajů o vyšších hladinách hluku v tabulce není úplné z hlediska vysvětlivek na str. 37. Vizuální dojem z tabulky je tak pro čtenáře zkreslující – podhodnocující červenou barvou a hodnotou nad 60/50 dB nejsou vyznačeny například bod 1-2 (stav C2 – V2), body 16–20 (více stavů např. C1, C2), bod 21 (stav C2 – V1, C2 – V2), body 22–26 (stav C2 – V2) a body 28–34 (více stavů např. B, C1, C2...). **To je třeba opravit.**

#### **Připomínky ke str. 38:**

Zde se uvádí: „Změna akustické situace v okolí Klánovické spojky oproti stavu C2 se projeví snížením hlučnosti o 0,1 až 5,0 dB v denní i noční době.“.

K tomu MČ namítá: V tabulce 12 pro bod 5 a stav D(V1) – C2(V1) udává zpracovatel nižší hodnotu v noční době, než je zde uvedený rozsah začínající od 0,1 dB.

Na str. 38 se dále uvádí: „Na severovýchodním okraji Klánovic se změna v dlouhodobém výhledu oproti stavu C2 projeví snížením ekvivalentních hladin akustického tlaku mezi 0,8 až 1,0 dB v denní době a v noční době o do 0,8 dB. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době 48,8 až 55,7 dB a v noční době mezi 41,7 až 46,9 dB.“

K tomu MČ namítá: V tabulce 12 pro bod 5 ve dne udává zpracovatel nižší hodnotu než 0,8 dB. V noční době není uvedeno rozpětí (jiný formát) a formulace „o do 0,8 dB“ nedává smysl. Zdá se, že bod 10 patří do „severovýchodní“ oblasti Klánovic. Pokud je tomu tak, pak uvedené minimální hodnoty 48,8/41,7 jsou chybné, neboť v tabulce 12 pro bod jsou hodnoty nižší.

Na str. 38 se dále uvádí: „Stavba je situována na rohu ulice Slavětínské a Smidarské a je ovlivněna hlukem z komunikace Slavětínská - Revoluční a Klánovické spojky. Snížení hluku oproti variantě C2 je o 3,8 dB v denní době a 3,2 dB v noci. Výše uvedený hygienický limit pro denní i noční dobu bude dodržen.“

K tomu MČ namítá: V tabulce 12 pro bod 15 a rozdíl D(V1) – C2(V1) uvádí zpracovatel jiné číselné hodnoty, než jsou hodnoty zde prezentované – tj. 3,8/3,2.

Na str. 38 se dále uvádí: „V okolí komunikace Slavětínská se akustická situace oproti stavu C2 sníží v denní době okolo 4 dB a v noční době o 3,3 dB.“

K tomu MČ namítá: Viz poznámka o rozsahu hodnot od/do nebo max. hodnotě, viz poznámka o počtu desetinných míst. Bod 18 (stav rozdíl D(V1) – C2(V1)) v noční době má jinou hodnotu než 3,3 dB.

Na str. 38 se dále uvádí: „Lze konstatovat, že akustická situace pro okolí komunikace Slavětínská v denní době bude přibližně na úrovni akustické situace v roce 2000 a v noční době bude přibližně o 1,5 dB vyšší, než byla v roce 2000.“

K tomu MČ namítá: **Pokud je kdykoliv od roku 2000 tolerance pro SHZ odebrána, již ji nikdy nelze opětovně přiznat. Bylo prokázáno, že na ulici Slavětínská mezi lety 2000 až 2020 (resp. 2021) vzrostl hluk více než o 2 dB. Tudíž: pro tuto komunikaci již není možné nikdy v budoucnu použít toleranci pro SHZ a je naopak třeba aplikovat nové, přísnější hygienické limity. A to platí i pro výhledový stav D, kdy dle uváděných výsledků, například pro bod 19 v noční době, nebude hluková situace pod stanoveným hygienickým limitem. Hluková studie toto nedodržení hygienických limitů neřeší.**

Na str. 38 se dále uvádí: „Na severozápadním okraji Šestajovic (zástavba rodinných domů v ulici Větrná) oproti stavu C2 v roce 2025 se hlučnost ve výhledu sníží o 1,7 až 2,8 dB v denní době a v noční době o 1,5 až 2,6 dB.“

K tomu MČ namítá: V tabulce 12 pro body 35 a 38 a stav „rozdíl D(V1) – C2(V1)“ uvádí zpracovatel hodnoty, které jsou mimo zde uvedené rozpětí.

Na str. 38 se dále uvádí: „Na západním okraji Šestajovic - ulice Trojmezí dojde ke snížení hlučnosti o 2,9 až 5,0 dB v denní době i v noční době oproti stavu C2. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době mezi 51,1 až 57,3 dB a v noční době mezi 42,0 až 48,3 dB.“

K tomu MČ namítá: Není jasné, kam zpracovatel zahrnul bod 22, který je v ulici Trojmezní. Pokud by byl zohledněn bod 22, pak je snížení hlučnosti nižší a maximální absolutní hodnota ve dne i v noci vyšší.

#### **Připomínky ke str. 39:**

Na str. 39 se uvádí: „*Na severovýchodním okraji Klánovic oproti stavu C2 dojde ke snížení hluku o 1,0 až 1,3 dB v denní době a v noční o 0,8 až 1,3 dB.*“

K tomu MČ namítá: V tabulce 12 je pro bod 5 uveden nižší rozsah snížení, než je uveden zde. Dále v textu se s údaji pro bod 5 pracuje, přičemž rozsah snížení se zde popisuje takto: „*U ostatní zástavby v této lokalitě vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb budou v denní době mezi 49,1 a 56,8 dB a v noční době mezi 42,0 a 48,0 dB.*“ Nicméně: v tabulce 12 jsou pro bod 5 uvedeny hodnoty 49,1/42,0. To je další ukázka nesouladu mezi daty a následným popisem oblasti.

Na str. 39 se dále uvádí: „*U zástavby v ulici Smidarské a Voňkovy se hlučnost oproti stavu C2 sníží o 3,2 dB ve dne a v noci o 2,9 dB.*“

K tomu MČ namítá: V tabulce 12 jsou pro bod 11 a stav D(V2) – C2(V2) uvedeny jiné parametry (nižší útlum), než uvádí zde prezentovaná věta.

Na str. 39 se dále uvádí: „*V okolí komunikace Slavětínská dojde ve výhledu rovněž ke snížení hluku v denní době o 4,0 dB a v noční o 3,3 dB. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době mezi 58,7 až 62,9 dB a v noční době mezi 51,1 až 55,3 dB.*“

K tomu MČ namítá: Je zřejmé, že uvedený údaj není správný. V tabulce 12 je pro výpočetní bod 18 na ulici Slavětínská uveden nižší dosahovaný útlum, než jsou zde prezentované hodnoty. Zde (na str. 39) uvedený rozsah se patrně opět netýká bodu 15, který je na Slavětínské ulici. To znamená, že zde (na str. 39) uvedený popis není zcela korektní.

Na str. 39 se dále uvádí: „*Na západním okraji Šestajovic - ulice Trojmezní dojde ke snížení hlučnosti o 2,8 až 5,0 dB v denní době a v noční době o 2,6 až 4,9 dB oproti stavu C2. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době mezi 52,0 až 57,8 dB a v noční době mezi 42,9 až 49,0 dB.*“

K tomu MČ namítá: Bod 22 je v ulici Trojmezní. V případě zahrnutí tohoto bodu je rozsah dosahovaného útlumu nižší a rozsah maximální absolutní hodnoty hlučnosti vyšší.

#### **Připomínky ke str. 40:**

Na str. 40 se uvádí: „*V okolí komunikace Revoluční se oproti stavu C2 očekává snížení hluku na úrovni 2,5 dB v denní i noční době. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době mezi 57,1 až 60,0 dB a v noční době mezi 48,1 až 50,8 dB.*“

K tomu MČ namítá: Rozsah absolutních hodnot hluku je zde chybný, neboť v tabulce 12 pro bod 34 a stav D – V2 uvádí zpracovatel nižší hodnoty.

Na str. 40 se v oddílu 8.4. „Návrh protihlukových opatření“ dále uvádí: „Z výše uvedených tabulek 11 a 12 je zřejmé, že ve stavu C2, tj. krátkodobý výhled roku 2025 budou v okolí Klánovické spojky u chráněné zástavby překročeny hygienické limity.... Ve výhledu - stav D bude v okolí Klánovické spojky hygienický limit pro hluk z dopravy na silnicích II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB a v noční době  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB překročen jen ve variantě V2 v km 1,0 až 1,3 (ulice Úprkova).“

K tomu MČ namítá: **Limit 55/45, 60/50, popř. 65/55 není dodržen na stávající komunikaci ani ve stavu D. Toto překročení hygienického limitu na stávající zástavbě Akustická studie v žádném scénáři neřeší. Je nutné připomenout, že institut SHZ je dočasný (tak jako stav C) a v rámci opatření je nutné se dostat na příslušné limity i ve stávající zástavbě, což studie neřeší.**

Na str. 40 se v oddílu 8.4. „Návrh protihlukových opatření“ dále uvádí: „Jako základní protihlukové opatření se uvažují protihlukové clony, které mohou být doplněny nízkohlučnými povrchy vozovek a případně dalšími organizačními opatřeními jako je snížení max. povolené rychlosti, omezení vjezdu nákladní dopravy atp.“

K tomu MČ namítá: **Oznamovatel rozpracoval jako jediné řešení protihlukové stěny (PHS). Jinými opatřeními, jako jsou nízkohlučné povrchy, nižší rychlost, kruhové křižovatky, mírné zapuštění komunikace či zemní valy, se Akustická studie nezabývala, nezahrnula je do modelů ani je nepředpokládala.**

Na str. 40 se v oddílu 8.4. „Návrh protihlukových opatření“ dále uvádí: „U této varianty je pro stav C2 navržena protihluková clona (PHC) umístěna vlevo od komunikace v zeleném pásu v km 2,266 - 2,466.“

K tomu MČ namítá: **Stav C byl vyhodnocen jako nepřijatelný a pro záměr nerealizovatelný, jelikož nejsou dodrženy limity na stávajících komunikacích, kde je již v současné době protiprávní stav s ohledem na zánik tolerance pro SHZ. Proto není možné, aby realizací dalšího záměru došlo k (dalšímu) zvýšení hlukové zátěže, byť i jen o 0,1 dB. Je tedy vyloučeno, aby za tohoto stavu zpracovatel navrhoval nové komunikace, posuzoval opatření pouze na nich a ignoroval protiprávní stav na stávajících komunikacích.** Navíc je třeba upozornit na skutečnost, že v rámci hodnocení záměru podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. platí k ustanovení o nehodnotitelné změně poznámka 1 týkající se „Výsledné hodnoty určujícího ukazatele hluku“: „Toto ustanovení nelze použít pro hodnocení výsledků měření vzhledem k hodnotě HL, ale výhradně pro posuzování významnosti změny určujícího ukazatele hluku např. před a po realizaci protihlukového opatření“.<sup>1</sup> **Tedy, je-li v současné době hlukový limit překračován, nelze v území umístit další záměr, který v něm zvýší hlukovou situaci, byť o pouhou 0,1 dB.** Pokud v současné době je v ulici Slavětínská překračován hlukový limit a záměrem stavby Klánovické spojky dojde podle výsledků Akustické studie ke zhoršení akustické situace, je nutné v procesu EIA tuto skutečnost bezpodmínečně řešit. Záměr, který sám jinde způsobuje a může zapříčinit nezákonný stav, by měl (respektive musí) řešit i tuto problematiku i mimo vlastní území předmětného záměru. Dokumentace ani Akustická studie problematiku nezákonnosti a navyšování hluku na současných komunikacích neřeší. Vzhledem ke zrušení

<sup>1</sup> Srov. Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, Národní referenční laboratoř pro komunální hluk: *Odborné doporučení pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, verze 1.0*, březen 2018, oddíl IV. „Metodická část“, str. 16.



limitu pro SHZ a vzhledem k výhledovému stavu D, kde ani nejsou dodrženy limity na všech kontrolních bodech, přičemž Akustická studie neřeší ani tento nepřijatelný výhledový stav.

#### **Připomínky ke str. 42:**

Na str. 42 se uvádí: „*Varianta V2 je vedena východně od varianty V1 a je tedy blíže těmto domům. PHC je situována vlevo od komunikace v místě stávajícího oplocení za chodníkem a je přerušována vjezdy k jednotlivým domům. Délka PHC je 32 m + 36 m + 72 m + 43 m. Výška PHC je 5 m. PHC musí být takto navržena z důvodu zachování vjezdů k jednotlivým domům. Účinnost PHC je však snížena.*“

K tomu MČ namítá: Tato pasáž není doložena patřičným podrobným akustickým výpočtem. Hluková mapa není v Akustické studii obsažena.

#### **Připomínky ke str. 44:**

Na str. 44 je zařazena tabulka „*Tab. 13 Ekvivalentní hladiny akustického tlaku stav C1, C2 a D - porovnání účinnosti PHO*“.

K tomu MČ namítá: Tabulka 13 obsahuje popis „*výhled V1*“, „*výhled V2*“, aj. Tyto výhledové stavy ovšem nejsou v Akustické studii definovány. V kapitole 6 na str. 10 uvádí Akustická studie tyto stavy: A, B, C1, C2, D. Není tedy zřejmé, na co zde zpracovatel odkazuje, potažmo, co těmito výhledovými stavy vlastně myslí.

#### **Připomínky ke str. 47:**

Na str. 47 se uvádí: „*Výjimkou je dům čp. 1209 (bod výpočtu 21 a 22), který je situován na rohu ulice Trojmezí a Revoluční, který není PHC již plně chráněn z důvodu zachování rozhledu v okružní křižovatce. V bodě výpočtu 21, který je na fasádě orientované ke Klánovické spojce, je účinnost PHC pouze 1 dB.*“

K tomu MČ namítá: Není jasné, proč se zde popisuje účinnost PHC pouze pro výpočtový bod 21, když se předtím ohledně domu č. p. 1209 uvádějí dva výpočtové body – 21 a 22. Je možné, že je to proto, že v bodě 22 je výsledek ve skutečnosti 0,0 dB. Tedy že pro tento bod není účinná žádná protihluková ochrana.

Na str. 47 se dále uvádí: „*V chráněném venkovním prostoru stavby čp. 1209 na fasádě orientované ke Klánovické spojce budou ekvivalentní hladiny akustického tlaku od 57,3 do 59,2 dB v denní době a v noční době od 48,5 do 50,4 dB. V denní době bude hygienický limit dodržen, v noční době bude hodnota v nejvyšším podlaží na hranici hygienického limitu. Tato stavba je ovlivněna provozem na Klánovické spojce a na komunikacích Slavětínská – Revoluční.*“

K tomu MČ namítá: **Zpracovatel výslovně (vědomě !) předpokládá překročení hygienického limitu 50,0 dB pro noční dobu. Navržené opatření je tak nedostatečné.** To je zvláště nepřijatelné i s ohledem na skutečnost, že model zpracovatele vykazuje nižší hodnoty, než jsou hodnoty, jež byly reálně naměřeny při kontrolním měření (jinak řečeno, při skutečném měření byl zjištěn vyšší hluk než v rámci prezentovaných modelových výpočtů).

Na str. 47 se dále uvádí: „*Vliv PHC se mírně projeví navýšením hluku do 0,3 dB u okrajové zástavby v ulici Smidarská (body výpočtu 12–15). Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době budou 54,1 až 58,2 dB a v noční době 45,0 až 49,7 dB. Výše uvedené hygienické limity budou dodrženy.*“

K tomu MČ namítá: Ulice Smidarská je popsána body 11–14 dle tabulky 6 na str. 19. Poté i uvedený rozsah hodnot neodpovídá tabulce 13 a veškeré zde uvedené hodnoty jsou chybné!

Na str. 47 se dále uvádí: „*PHC je částečně umístěna na hranici pozemků rodinných domů.*“

K tomu MČ namítá: **Z vyjádření ve zjišťovacím řízení jasně vyplývá, že dotčení vlastníci nechtějí PHS na hranici svých pozemků. Zpracovatel tuto skutečnost odmítá zohlednit a nadále prosazuje jen své obtížně uskutečnitelné řešení. Není jasné, proč zpracovatel nenavrhl všeobecně přijatelnější řešení.** Řešení se tak prosazuje jen v rámcové podobě z pozice síly, konkrétní podoba se pak odkládá až na územní řízení: „*Hluková studie navrhuje optimální způsob řešení protihlukové ochrany. Konstrukční řešení protihlukových opatření (PHO) a řešení vlastnických vztahů k stavbou dotčeným pozemkům včetně umístění PHO jsou předmětem dalšího projektového stupně (DÚR).*“ To je zcela v rozporu s účelem procesu EIA.

Na str. 47 se dále uvádí: „*Ve stavu C2 jsou navrženy u nové komunikace Klánovické spojky dvě PHC. PHC 1 je navržena v km 1,026-1,230. PHC má délku 206 m a výšku 4,0 m. PHC je částečně umístěna na hranici pozemků rodinných domů. Účinnost PHC 1 se pohybuje od několika desetin dB do 14,9 dB. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v bodech výpočtu budou mezi 49,1 do 58,7 dB v denní době a v noční době mezi 41,8 až 49,3 dB.*“

K tomu MČ namítá: V tabulce 13 uvádí zpracovatel pro výpočtový bod 10, který je v příslušné lokalitě, nižší hodnoty ve dne i v noci, než zahrnuje zde uvedené rozpětí. Zde uvedená čísla tak opět neodpovídají tabulce 13.

Na str. 47 se dále uvádí: „*PHC musí být takto navržena z důvodu zachování vjezdů k jednotlivým domům. Účinnost PHC je však snížena a pohybuje se mezi 0,9 až 7,2 dB. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v bodech výpočtu u zástavby v ulici Trojmezí ve stavu C2 (rok 2025) budou v rozmezí 50,1 až 56,5 dB v denní době a v noční době 41,0 až 47,4 dB. Hygienický limit pro hluk z dopravy na dopravu na silnicích II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB a v noční době  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB, bude dodržen. V chráněném venkovním prostoru stavby čp. 1209 na fasádě orientované ke Klánovické spojnici budou ekvivalentní hladiny akustického tlaku od 53,1 až 58,8 dB v denní době a v noční době od 43,9 do 49,9 dB.*“

K tomu MČ uvádí: Zde uvedená účinnost PHS mezi body 21–27 je jiná, než vyplývá z údajů v tabulce 13. Zde uvedené rozpětí maximálních absolutních hodnot také neodpovídá údajům v tabulce 13. To je zřejmé z následného popisu prostoru stavby č. p. 1209 tj. výpočtového bodu 21, kde jsou uvedeny hodnoty vyšší, než jsou uvedeny o větu výše v uvedeném odstavci. V případě zahrnutí bodu 22, který rovněž leží v ulici Trojmezí, jsou hodnoty ještě vyšší.

#### **Připomínky ke str. 48:**

Na str. 48 se uvádí: „*Ve stavu D - výhled je hygienický limit překročen na severním okraji Klánovic (ulice Úprkova) v km 1,1 - 1,2., proto musí být realizována PHC v km v km 1,026 -*

1,230 délky 206 m a výšku 4,0 m. PHC bude částečně umístěna na hranici pozemků rodinných domů. Účinnost PHC 1 se bude pohybovat od několika desetin dB do 16,6 dB. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v bodech výpočtu budou mezi 49,0 do 53,6 dB v denní době a v noční době mezi 41,9 až 45,4 dB.“

K tomu MČ namítá: Bod 10, který náleží severnímu okraji Klánovic, má dle příslušné tabulky 13 nižší minimální absolutní hodnotu, než uvádí dané rozpětí.

Na str. 48 se dále uvádí: „*Ministerstvo dopravy a spojů, Odbor pozemních komunikací ŘSD ČR vydalo technické podmínky pro výstavbu protihlukových stěn pod názvem „Protihlukové clony pozemních komunikací“.*“

K tomu MČ namítá: **Uvedený předpis není v literatuře. Vzhledem k tomu, že zpracovatel odkazuje na „Ministerstvo dopravy a spojů“, jehož název je už od roku 2003 „Ministerstvo dopravy“, pak zpracovatel pravděpodobně odkazuje na velmi starý a neplatný předpis.**

Na str. 48 se dále uvádí: „*Měření neprůzvučnosti se provádí podle ČSN ISO 140-3: 1995 a ČSN EN 1793-2.*“

K tomu MČ namítá: **Zpracovatel zde opět odkazuje na neplatné normy. ČSN ISO 140-3 z roku 1995 byla zrušena k 1. 5. 2011 tj. před více než 10 lety.**

#### **Připomínky ke str. 49:**

Na str. 49 se uvádí: „*Měření pohltivosti stěn se provádí podle ČSN ISO 354 a ČSN EN 1793-1.*“

K tomu MČ namítá: **Norma ČSN EN 1793-1 již neplatí, byla účinná do 07/2013. U dalších norem nejsou uvedeny třídící znaky či podrobnosti, nelze říci, zda jsou či nejsou platné. Ovšem vzhledem k tomu, že autor na jiných místech odkazuje na cca 20 let staré normy, které prošly aktualizací, nelze příslušnou pasáž považovat za směrodatnou. Kapitulu „Akustické požadavky na konstrukci protihlukových stěn“ je nutné přepřacovat.**

Na str. 49 se dále uvádí: „*V Tab. 19 je uveden počet staveb ovlivněných pouze hlukem z nové komunikace Klánovická spojka. Posuzována je zástavba v pásu 300 m od osy Klánovické spojky po obou stranách. Celkem je v Šestajovicích posuzováno 124 staveb a v Klánovicích 252. Z tabulky 18 je zřejmé, že v okolí Klánovické spojky v obou variantách není žádná stavba ovlivněna hlukem vyšším jak 60 dB ...*“.

K tomu MČ namítá: **Z tabulek 18 a 19 není zřejmé nic, neboť tyto tabulky v Akustické studii nejsou. Tabulky 14 a 15 na následující stránce (str. 50) pak nejsou dostatečně popsány.**

#### **Připomínky ke str. 50:**

Na str. 50 jsou zařazeny dvě tabulky: „*Tab.14 Počty domů v jednotlivých hlukových pásmech v Klánovicích (posuzované území)*“ a „*Tab.15 Počty domů v jednotlivých hlukových pásmech v Šestajovicích (posuzované území)*“.

K tomu MČ namítá: Údaje v těchto tabulkách nejsou srozumitelné. Není jasně odlišená denní a noční doba. Pravděpodobně první sloupce zahrnují denní dobu a poslední sloupce noční dobu. Nicméně to jasně z tabulky nevyplývá.

#### Připomínky ke str. 51:

Na str. 51 se uvádí: „*Jak je výše uvedeno, hluková studie se zpracovává na základě technické studie, kde se dosud neřeší vlastní výstavba komunikace. Z tohoto důvodu jsou v této kapitole uvedeny pouze základní požadavky na organizaci výstavby. Podrobné výpočty hluku ze stavební činnosti budou součástí dalších stupňů projektové dokumentace.*“

K tomu MČ namítá: **Bude-li projednávání pokračovat, je bezpodmínečně nutné dát do podmínek pro další řízení.**

Na str. 51 se dále uvádí: „*Příjezd na stavbu bude umožněn pouze z dálnice D11 přes MÚK Beranka (stavba Klánovické spojky se na tuto MÚK 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.*“

K tomu MČ namítá: **Akustická studie je zde v rozporu s vlastní dokumentací (celkovým hodnocením), kde se na str. 127 připouští i využití komunikací Slavětínská a Revoluční: „Využívání komunikace Slavětínská – Revoluční bude možné pouze v nezbytných případech, a to pro dovoz mobiliáře atp.“** Za tohoto stavu je Akustická studie neúplná.

Na str. 51 se dále uvádí: „*Celková doba výstavby se předpokládá 2 roky.*“

K tomu MČ namítá: **Bude-li projednávání pokračovat, vzhledem k délce výstavby, je v další fázi nutné navrhnout i příslušná dočasná protihluková opatření, zejména mobilní PHS.**

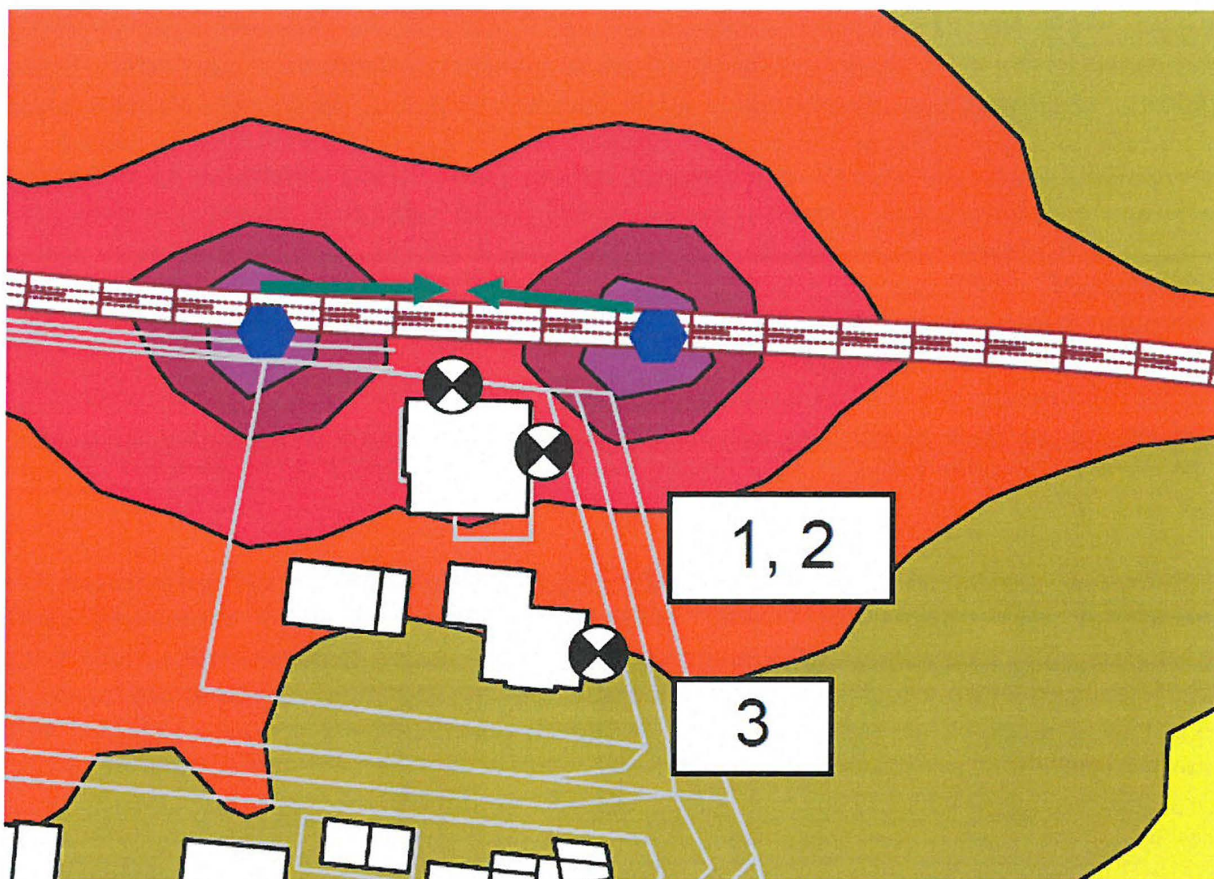
#### Připomínky ke str. 52-53:

Na str. 52 je zařazena tabulka 17 a na str. 54 obrázek 20 s následující Hlukovou mapou:

Tab.17 Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku – hluk ze stavební činnosti  $L_{Aeq,S}$  (dB)

Bod výpočtu	Adresní místo	Výška bodu	Den $L_{Aeq,S}$ (dB) 7:00-21:00	Bod výpočtu	Adresní místo	Výška bodu	Den $L_{Aeq,S}$ (dB) 7:00-21:00
1	Úprkova 1379	2	64,8	24	Trojmezí 1207	2,5	61,4
2	Úprkova 1379	2	63,9			5,5	61,6
3	Úprkova 1378	4,8	54,4			8,5	61,7
4	Úprkova čp. 1549	4,5	64,6	25	Trojmezí 1206	2,5	63,5
5	Černilovská 826	2,5	44,7			5,5	63,5
6	V Jezevčinách 784	4,5	54,0			8,5	63,6
7	Holohlavská 1098	4,5	48,5	26	Trojmezí 1205	2,5	64,3
8	Zádražská 930	2	41,1			5,5	64,5
9	Krňovická 968	4,8	42,9			8,5	64,5





K tomu MČ namítá: Vzhledem k vysokým hodnotám v bodech 1, 2, 25 a 26 podle tabulky 17 i podle obrázků 19 a 20 a vzhledem k tomu, že tyto hodnoty nejsou vypočteny pro nejméně příznivý případ, kdy je stroj v nejkratší kolmé vzdálenosti od osy plánované komunikace k chráněnému objektu,<sup>2</sup> pak výsledná hodnota může být vyšší než 65 dB. Je proto nutné v další fázi řízení provést přesnější výpočet a výpočet pro nejméně příznivé případy, včetně případných návrhů dočasných protihlukových opatření.

#### Připomínky ke str. 55:

Na str. 55 se uvádí: „Zájmovým územím je východní část hlavního města Prahy a jejích aglomerací. Toto území se vyznačuje dlouhodobou stavební činností, a to jednak výstavbou nových obytných čtvrtí skládajících se z rodinných a bytových domů a jednak průmyslových areálů, které vznikají zejména podél dálnice D11 a D10 a na ně navazujících komunikací. Stávající páteřní komunikační síť v současné době je již na hraně kapacity. Vedení Klánovické spojky je řešeno ve dvou variantách trasy, a to V1 a V2. Tyto trasy přímo nevybočují z určených koridorů, liší se stranovým posunutím v řádu desítek metrů.“

K tomu MČ namítá: Zde Akustická studie předjímá, že v zájmovém území bude vznikat nová výstavba (obytné čtvrti a průmyslové areály). To vše bude generovat další dopravu. **Z Akustické studie není jasné, jak jsou tyto předpokládané nárůsty dopravy zohledněny ve výhledovém stavu D. Naopak se zdá, že nejsou.** Na str. 34 je totiž výhledový stav D charakterizován takto: „Oproti stavu C2 tak dojde ke snížení dopravních intenzit o 20 %

<sup>2</sup> Z obrázků je zřejmé, že pracovní stroje jsou umístěny ve větší vzdálenosti od chráněné zástavby. Modelový výpočet by však měl být proveden pro zdroje hluku blíže tomuto chráněnému objektu (s body 1 a 2), jak naznačují zelené šipky.

v úseku MÚK Beranka - km 0,6 a v úseku km 2,0 po napojení na komunikaci Slavětínská – Revoluční až o 54 %. Snížení se projeví i na komunikaci Slavětínská – Revoluční. Pokles dopravy na komunikaci Slavětínská v úseku Staroujezdská – K Rukavičkárně bude e33% a v úseku K Rukavičkárně Klánovická spojka až 54 %. Na komunikaci revoluční se předpokládá pokles o 32,8 %. Zpracovatel tak na jedné straně předpokládá rozsáhlou obytnou a průmyslovou výstavbu, ale na druhé straně odhaduje, že dojde k poklesům dopravní intenzity o více než 50 %. Takový odhad lze jen stěží považovat za úplný a podložený. S ohledem na proklamovanou informaci, že ve výhledovém stavu D jsou zahrnuty i místní záměry, je nutné konkretizovat dopravní model a posléze i hlukový model i pro příslušné místní pozemní komunikace.

Na str. 55 se dále uvádí: „Na Klánovické spojce lze očekávat v horizontu roku 2025 zprovoznění intenzitu kolem 10 tisíc vozidel, která ve výhledu ÚP hl. m. Prahy klesá na cca 8 tis. vozidel.“

K tomu MČ namítá: **Má-li Akustická studie respektovat platnou právní úpravu, nemůže předjímat stav zprovoznění v roce 2025 (tj. stav C), neboť již v současné době překračuje hluk na stávajících komunikacích hlukové limity, takže výhledový stav C by vedl jen k dalšímu zhoršení beztak nelegální situace. Akustická studie tento problém ignoruje a nenavrhuje žádná opatření. Nebude-li tento stávající problém vyřešen, není možné realizovat projednávaný záměr.** Když v současné době není možné uplatnit korekci pro SHZ na hlavní komunikace, pak platí „dočasný“ limit 65/55 dB, popřípadě „tvrdé“ limity 60/50 dB pro nové hlavní komunikace, respektive 55/45 dB pro vedlejší komunikace. Tyto limity tedy musí dokumentace, potažmo Akustická studie dodržet, a to nejen pro Klánovickou spojku, ale i pro přívodní komunikace. Ve skutečnosti je ale nedodrží.

#### **Připomínky ke str. 55–61 souhrnně:**

K Závěru MČ namítá: Závěr obsahuje pasáže zkopírované z předchozích kapitol. Vzhledem k tomu, že předchozí kapitoly obsahují chyby, obsahuje obdobné chyby i Závěr. Závěr je tudíž třeba opravit v návaznosti na nezbytné opravy předchozích kapitol.

#### **Připomínky ke str. 60:**

Na str. 60 se uvádí: „Z výše uvedených závěrů je třeba uvést, že realizace Klánovické spojky v krátkodobém výhledu je možná při realizaci protihlukových clon. Ale nelze připustit navýšení hluku v okolí komunikace Slavětínská, kde již v současné době je překročen hygienický limit v denní i noční době. V okolí komunikace Revoluční v Šestajovicích nedojde realizací Klánovické spojky ke zhoršení stávající akustické situace.“

K tomu MČ namítá: **Citovaný závěr je vnitřně logicky rozporný. Na jedné straně (a) připouští možnost realizace záměru ve výhledovém stavu C, který ovšem znamená nárůst dopravy na stávající komunikaci Slavětínská a tím zákonitě i dalšího zhoršení současné situace překračování hygienických limitů, ale na druhé straně (b) nepřipouští „navýšení hluku v okolí komunikace Slavětínská“.** Přitom: Akustická studie případná protihluková opatření na stávajících komunikacích nenavrhuje ani neposuzuje, neboť se zabývá výhradně hlukem z nové komunikace. Logický závěr je tudíž (i) buď ten, že záměr není ve výhledovém stavu C realizovatelný, a tudíž je nutné jej (včetně procesu EIA) odložit do doby, než budou postaveny a zprovozněny tři klíčové související dopravní stavby, anebo (ii) ten, že je v dokumentaci nutné pro okolí stávajících

komunikací (Slavětínská) navrhnout odpovídající protihluková opatření a snížit hlukovou zátěž pod úroveň hygienických limitů. Obojí vyžaduje vrácení a podstatné přepracování dokumentace.

Na str. 60 se dále uvádí: „Uvedení do provozu nové komunikace je možné po dostavbě komunikační sítě a naplnění rozvojových ploch podle ÚP hl. m. Prahy.“

K tomu MČ namítá: **Vzhledem k tomu, (a) že z dokumentace není vůbec jasné, kdy výhledový stav „dostavby komunikační sítě“ nastane, a (b) že je pravděpodobné, že tento stav nastane v horizontu delším než 7 let, což je doba platnosti závazného stanoviska EIA, měl být krajský úřad vrátit oznamovateli dokumentaci k přepracování s doporučením, aby vzal své oznámení zpět a popřípadě jej podal znovu, až bude „dostavba komunikační sítě“ dokončena a bude možné odpovídající posouzení na základě aktuálních informací o reálných (a nikoli jen hypotetických) podmínkách v území.**

#### **Připomínky ke str. 61:**

Na str. 61 se uvádí: „Předkládaná studie je zpracována v souladu s platnou legislativou a vychází z předaných vstupních podkladů.“

K tomu MČ namítá: **O tomto tvrzení lze důvodně pochybovat vzhledem k neaktuálním předpisům uváděným v části „Akustické požadavky na konstrukci protihlukových stěn“. Viz námitky ke str. 46 a 47 výše.**

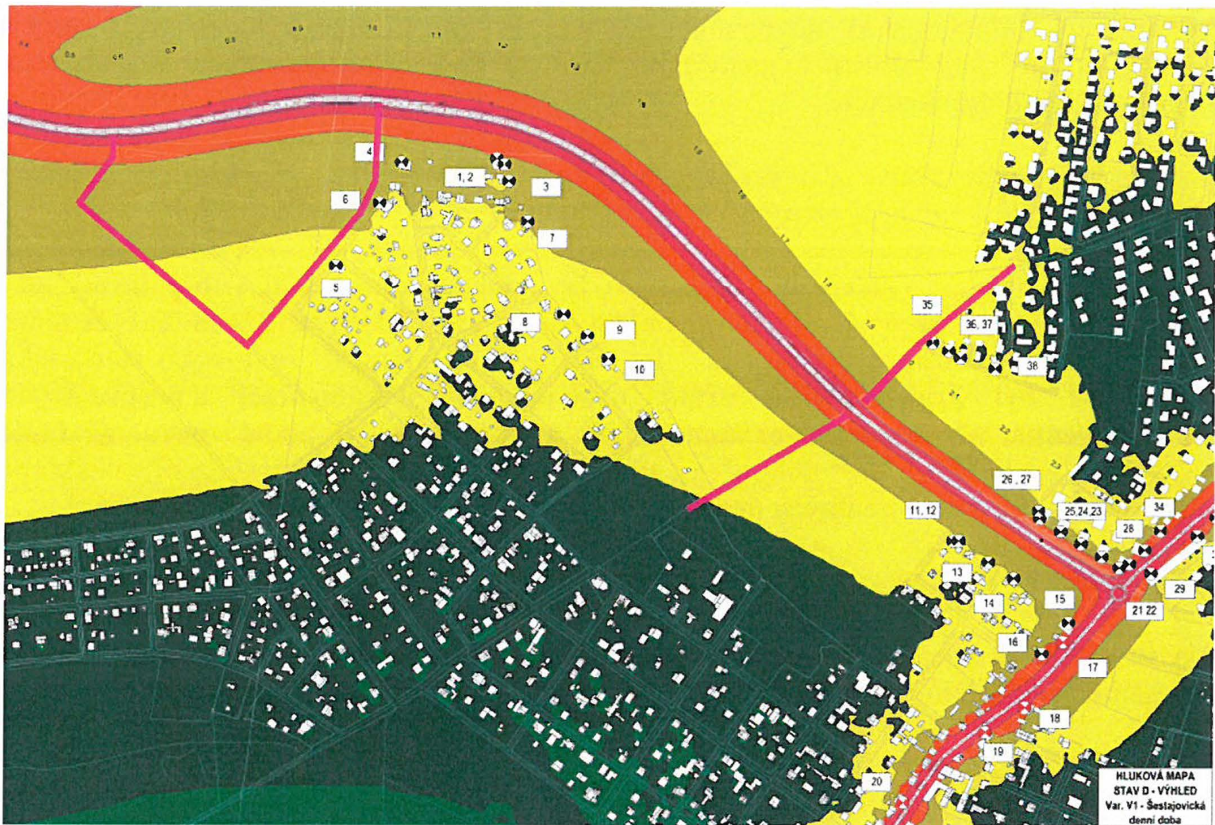
#### **Připomínky k Příloze 4:**

MČ namítá: V legendě obou hlukových map, nazvaných „Příloha 4“, se uvádí, že jde o „noční dobu“. Chybí tedy buď výpočet pro denní dobu, anebo musí zpracovatel opravit v jedné z těchto map příslušný údaj v legendě.

#### **Připomínky k Přílohám 9 a 10:**

K tomu MČ namítá: Zdá se, že Přílohy 9 a 10 nejsou zcela v souladu s textem na str. 34: „Ve výhledovém období platného ÚP hl. m. Prahy je u Klánovické spojky zahrnuto i připojení zástavby v km 0,6 a km 1,0 na KS a dále napojení křižovatky v km 2,0 na místní komunikace v Klánovicích (na úrovni ul. Všestarské) a v Šestajovicích (na úrovni ul. Běchovické).“ Podle hlukových map v příloze 9 však není vidět žádný hluk z komunikací na 0,6, 1,0 a 2,0 km. Hluk z těchto komunikací by měly být zahrnut do modelu a posouzen, jelikož u mnohých výpočtových bodů dojde zákonitě k výraznému posunu hlučnosti.





Dále: z hlukové mapy je zřejmé, že izofony hluku se v místě nových komunikací „neposunuly“, tzn., že zde není modelován žádný provoz, ovšem napojení, které je vyznačené růžovou čarou, zde zákonitě představuje hlukovou zátěž pro významný počet kontrolních bodů v oblasti.

Konečně: výhledový stav D je modelován bez protihlukových stěn v rámci přehledné mapy celé lokality. To je nutné doplnit.

**Připomínky k závěrečným (neoznačeným a neočíslovaným) přílohám:**

MČ namítá: **Závěrečné přílohy nejsou očíslovány. Je uvedena pouze hluková mapa PHS v km cca 1,1 – 1,3, u níž ale přesnost výpočtu není dostatečná (k tomu viz připomínky ke str. 15 k velikosti výpočtové sítě).** Jedná se o jedinou PHS, která je na mapě zobrazena v dostatečně podrobném měřítku. **Žádná jiná navržená PHS, zejména PHS v okolí ulice Trojmezí, zde zobrazena není. Tento nedostatek lze považovat za významný. MČ požaduje doplnění detailní hlukové simulace každé navržené PHS v předmětné oblasti. Není jasné, proč další varianty navrhovaných PHS nejsou taktéž zobrazeny v podrobnějším měřítku.**

**MČ shrnuje: Akustickou studii je třeba komplexně doplnit a přepracovat.**

### III. NÁVRH

MČ navrhuje krajskému úřadu, aby podle § 8 odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí:

1. **oznamovateli vrátil dokumentaci k přepracování a doplnění s doporučením, aby vzal oznámení zpět a popřípadě ho podal znovu s řádnou dokumentací až poté, kdy budou známy zejména tyto klíčové podmínky v území:**

- a) konkrétní technické řešení a reálný časový odhad ohledně dokončení a zprovoznění třech klíčových souvisejících dopravních staveb – tj. přeložky silnice I/12, přeložky silnice II/101 a úseku dálnice D0 Pražského okruhu č. 511 (Modletice – Běchovice); a konkrétní technické řešení stavby a reálný časový odhad dokončení a zprovoznění VRT RS1 v úseku Praha – Běchovice – Poříčany, zejména pokud jde o územní střet VRT s projednávaným záměrem Klánovické spojky;

popřípadě

2. **oznamovateli vrátil dokumentaci k přepracování a doplnění podle připomínek výše.**

Za městskou část Praha-Klánovice:

Mgr. Zorka Starčevičová, starostka



Městská část  
Praha-Klánovice  
U Besedy 300  
190 14 Praha-Klánovice  
iČ: 00240281 ①

**Městská část Praha-Klánovice**  
**Rada městské části**

U s n e s e n í

89. jednání Rady městské části Praha-Klánovice

konaného dne 13. 4. 2021

č. 89/711/2021

**Vyjádření k EIA – Klánovická spojka**

Rada městské části Praha-Klánovice

• I. bere na vědomí

dokumentaci k záměru "Klánovická spojka" na životní prostředí.

• II. Nesouhlasí

s předloženou dokumentací záměru "Klánovická spojka" na životní prostředí a trvá na jejím vrácení zpracovateli oznámení ke kompletnímu a komplexnímu doplnění a přepracování, resp. by měl být záměr odložen a znovu posuzován, až nastanou příznivé podmínky, na něž odkazuje zpracovatel (stav D) pro návrhový rok 2025: „nepříjemné (V1 a V2) pro stav C2“. Záměr by tak měl být posuzován na základě nových aktuálních podkladů, až nastanou příznivé podmínky (stav D), o nichž zpracovatel oznámení neuvádí, kdy nastanou.

• III. Trvá

na tom, aby kompletně a komplexně přepracovaná dokumentace dle bodu 1 tohoto usnesení obsahovala též popis a vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů tohoto záměru a záměru vysokorychlostní trati RS1 VRT Praha - Běchovice - Poříčany a výrazně zvýšené dopravy na D11.

• IV. Ukládá

starostce zaslat usnesení rady s připomínkami na odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje.

Termín: do 19.4.2021

Mgr. Zorka Starčevičová  
starostka MČ Praha-Klánovice

MUDr. Jiří Bek  
místostarosta MČ Praha-Klánovice