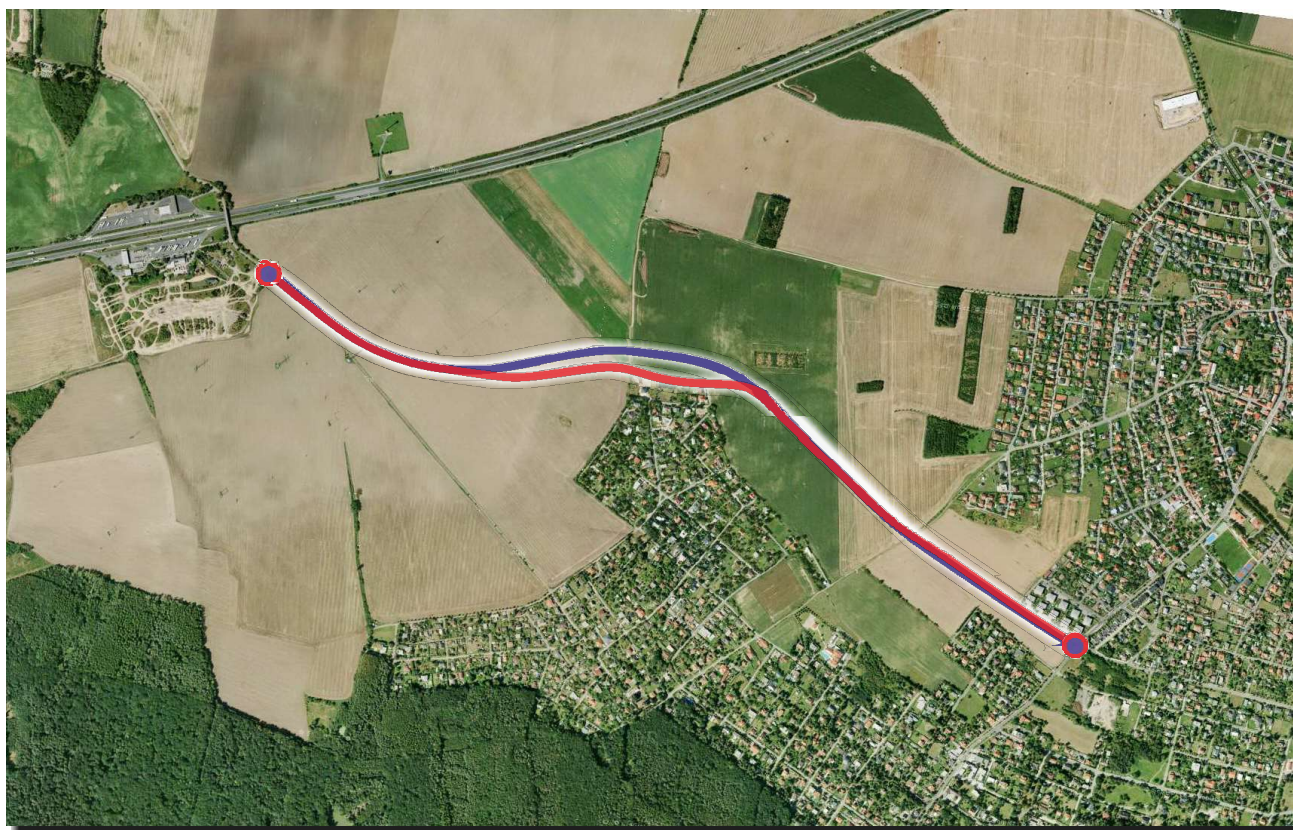


KLÁNOVICKÁ SPOJKA

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o.



CELKOVÉ HODNOCENÍ



únor 2021

O b s a h :

strana

ÚVOD**ČÁST A ÚDAJE O OZNAMOVATELI**

A.1. Obchodní firma	2
A.2. IČ	2
A.3. Sídlo (bydliště)	2
A.4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele	2

ČÁST B ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje	
B.I.1 Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č.1	3
B.I.2 Kapacita (rozsah) záměru	3
B.I.3 Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	4
B.I.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	4
B.I.5 Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnávacích vlivů na životní prostředí	6
B.I.6 Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru	11
B.I.7 Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	13
B.I.8 Výčet dotčených územních samosprávných celků	13
B.I.9 Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat	13
B.I.10 Hodnocení dopravní situace	14
B.II. Údaje o vstupech	
B.II.1 Půda	23
B.II.2 Voda	24
B.II.3 Ostatní přírodní zdroje	25
B.II.4 Energetické zdroje	26
B.II.5 Biologická rozmanitost	26
B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	26
B.III. Údaje o výstupech	
B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží	29
B.III.2 Odpadní vody	33
B.III.3 Odpady	33
B.III.4 Ostatní emise a rezidua (např. hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy)	36
B.III.5 Doplňující údaje (např. významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)	38

ČÁST C ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	39
C.1.1 Struktura a ráz krajiny	39
C.1.2 Geomorfologie a hydrologie	41
C.1.3 Určující složky flóry a fauny	45
C.1.4 Části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny	45
C.1.5 Významné krajinné prvky	47
C.1.6 Územní systém ekologické stability krajiny	48
C.1.7 Zvláště chráněná území	50
C.1.8 Přírodní parky	54
C.1.9 Evropsky významné lokality	54
C.1.10 Ptačí oblasti	55
C.1.11 Zvláště chráněné druhy	55

C.1.12	Ložiska nerostů	55
C.1.13	Území historického, kulturního nebo archeologického významu	56
C.1.14	Území hustě zalidněná.....	58
C.1.15	Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže.....	58
C.1.16	Extrémní poměry v dotčeném území.....	58
C.2.	Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny	
C.2.1	Ovzduší.....	59
C.2.2	Voda	62
C.2.3	Půda.....	64
C.2.4	Přírodní zdroje.....	65
C.2.5	Biologická rozmanitost.....	66
C.2.6	Klimatické poměry	75
C.2.7	Obyvatelstvo a veřejné zdraví	76
C.2.8	Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.....	77
C.3.	Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit.....	78

ČÁST D KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

D.I.	Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru vlivů záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí.....	80
D.I.1	Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	81
D.I.1.1	Zdravotní rizika chemických škodlivin.....	81
D.I.1.2	Zdravotní rizika hluku v mimopracovním prostředí	89
D.I.2	Vlivy na ovzduší a klima.....	93
D.I.2.1	Vlivy na ovzduší.....	93
D.I.2.2	Vlivy na klima	103
D.I.3	Vliv na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)	107
D.I.4	Vlivy na povrchové a podzemní vody	110
D.I.5	Vlivy na půdu	112
D.I.6	Vlivy na přírodní zdroje	113
D.I.7	Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)	113
D.I.8	Vlivy na krajinu a její ekologické funkce.....	115
D.I.9	Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.....	117
D.II.	Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích.....	118

D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů..... 120

D.III.1 Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci 120

D.III.2 Přínosy a důsledky staveb v širším území 123

D.III.3 Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice 123

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně 124

D.IV.1 Územně plánovací, organizační a projektová opatření 124

D.IV.2 Technická opatření 125

D.IV.3 Kompenzační opatření 132

D.IV.4 Optimalizační opatření 132

D.IV.5 Jiná opatření 132

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zajištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí 133

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích 138

ČÁST E POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU 143

E.1. Klasifikace vlivů stavby na životní prostředí 143

E.2. Přehled hodnocených variant řešeného záměru 147

E.2.1 Nulová varianta 147

E.2.2 Aktivní varianty 147

E.3. Rekapitulace vlivů a hodnocení variant 155

ČÁST F ZÁVĚR 157

ČÁST G VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU 158

Odpovědný řešitel, řešitelé dílčích částí, kontaktní adresa zpracovatele dokumentace 161

Přehled použitých zkratk, slovník pojmů a odborné terminologie, použitá literatura 162

Slovník pojmů a odborné terminologie 163

Dokumentace - podklady 164

Použitá literatura a ostatní podklady 165

Vypořádání připomínek ke zveřejněnému oznámení záměru 170

ČÁST H PŘÍLOHY – samostatné části (viz Seznam volných příloh)

Poznámka: Údaje, které doplňují obsah dokumentace Celkového hodnocení, jsou uvedeny v samostatných textových a grafických přílohách H.1 – H.5 a v podobě kopií dokumentů v příloze H.6.

Seznam volných příloh:

- H.1 Dopravně inženýrské podklady pro stavbu Klánovické a Hornopočernické spojky (Aktualizace 2020)**
(Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., 08/2020)
- H.2 Klánovická spojka - akustická studie**
(Ing. Petr Jurtin - Ametris, 02/2021)
- H.3 Klánovická spojka - rozptylová studie**
(Ateliér ekologických modelů, 01/2021)
- H.4 Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí dopravy**
(Protokol posouzení vlivů na veřejné zdrav, hodnocení zdravotních rizik, Ing. Jitka Růžičková, 02/2021)
- H.5 Biologické průzkumy a posouzení lokality záměru - Klánovická spojka**
(Petr Janda - Biologické projekty, 11/2018)
- H.6 Dokladová část**
- H.7 Grafické přílohy – technické řešení**
(zhotovitel technické studie: Klánovická spojka, APIS s.r.o., 01/2018)

číslo přílohy	obsah	měřítko
H.7.1	Přehledná situace se zákresem variant	1 : 10 000
H.7.2	Situace varianty 1 - „Šestajovická“	1 : 2 000
H.7.3	Situace varianty 2 - „Pražská“	1 : 2 000
H.7.4	Vzorový příčný řez varianty 1 - „Šestajovická“	1 : 200
H.7.5	Vzorový příčný řez varianty 2 - „Pražská“	1 : 200

ÚVOD

Předložená dokumentace je dle § 8 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění dokumentací o posuzování vlivů navrhované stavby „Klánovické spojky“ na životní prostředí v rozsahu zpracování stanoveném přílohou č.4 tohoto zákona. Jedná se o znění provedené na základě závěrů zjišťovacího řízení konaného podle §7 odst. 4 a 5 zákona č. 100/2001 Sb. Krajským úřadem Středočeského kraje a vydané dne 5.8.2019 pod č.j. 062179/2019/KUSK.

Zadáním posuzované stavby je návrh novostavby pozemní komunikace označované Klánovická spojka. Tato komunikace je součástí dopravního řešení zahrnující MÚK Beranka na 4. km dálnice D11 a navazující Hornopočernickou spojku. Účelem těchto staveb je dopravní odlehčení místním komunikacím zejména v Šestajovicích a Horních Počernicích, umožnění rozvoje oblasti dle platných územních plánů a svedení tranzitní dopravy na dálnici D11.

Při zpracování dokumentace se vycházelo z podkladů v podobě existujících studií, výsledků průzkumů doplněných o vlastní průzkumy, archivních šetření a konzultací se specialisty a osobami odpovědnými ve státní správě a stanovisek obdržených v rámci provedeného zjišťovacího řízení. Dokumentace obsahuje podrobné řešení zvláště důležitých problémů v podobě samostatných studií (hluk, znečištění ovzduší, vliv na zdraví obyvatel aj.).

V úvodu bychom rádi touto cestou poděkovali všem, kteří nám laskavě poskytli podklady, konzultace a informace pro vypracování této dokumentace.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

- A.1. Obchodní firma:** Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o.
- A.2. IČ:** 70891095
DIČ: CZ70891095
- A.3. Sídlo:** Zborovská 11, 150 21 Praha 5
- A.4. Oprávněný zástupce:** Mgr. Zdeněk Dvořák, MPA, ředitel
mobil: +420 602 317 498
datová schránka: a6ejgmx
e-mail: podatelna@ksus.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č.1

„Klánovická spojka“

Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č.1 zákona č.100/2001 Sb.

Dle technické studie se jedná o novostavbu silnice (extravilánová část) a místní komunikace (intravilánová část) o 1 jízdním pruhu v každém směru, o celkové délce 2,48 km.

Záměr stavby je z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí předmětem, který dle § 4 odst. 1 písm. c) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, a přílohy č.1 zákona č.100/2001 Sb. zařazen do kategorie II. bod 49 a podléhá zjišťovacímu řízení. Příslušným správním úřadem k provedení zjišťovacího řízení a dalších správních úkonů v procesu posuzování záměru je správní úřad příslušného kraje.

Posuzovaný stavební záměr se nachází současně v územně správním obvodu Středočeského kraje a hl. m. Prahy. MŽP OPVIP dle §21 písm. n) zákona dopisem ze dne 31.5.2018 proto stanovilo, že příslušným správním orgánem, který bude zajišťovat proces EIA, je Krajský úřad Středočeského kraje.

Citace – bod 49 přílohy č.1

Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pruzech od stanovené délky 2 km.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Trasa komunikace, která je obsahem, záměru má celkovou délku 2,48 km a je dle svého uspořádání rozdělena na část extravilánovou (staničení ZÚ – 1,95) a intravilánovou (staničení 1,95 – KÚ).

Základní návrhové parametry pro extravilánovou část jsou uvažovány následující:

<i>kategorie:</i>	silnice
<i>určení, dopravní význam:</i>	silnice II. třídy (*)
<i>funkce urbanisticko-dopravní:</i>	B - sběrná komunikace
<i>povrch:</i>	zpevněný s asfaltovým krytem
<i>podélný sklon:</i>	0,5 – 4,0 %
<i>návrhová kategorie:</i>	S9,5
<i>návrhová rychlost:</i>	60 km/h
<i>směrodatná rychlost:</i>	70 (60) km/h

*Poznámka.: * Dopravní význam silnice upřesněn na základě stanoviska Odboru dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje (viz příloha H.6 – Dokladová část).*

Základní návrhové parametry pro intravilánovou část jsou uvažovány následující:

<i>kategorie:</i>	místní komunikace
<i>určení, dopravní význam:</i>	místní komunikace II. třídy
<i>funkce urbanisticko-dopravní:</i>	B - sběrná komunikace
<i>charakteristika provozu:</i>	silnice s neomezeným provozem
<i>povrch:</i>	zpevněný s asfaltovým krytem
<i>podélný sklon:</i>	0,5 – 4,0 %

<i>návrhová kategorie:</i>	MS2c15/7/50 (var. 1) MS2cp20,3/7/50 (var. 2)
<i>návrhová (dovolená) rychlost:</i>	50 km/h

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

B.I.3. Umístění záměru

<i>kraj:</i>	hl. město Praha, Středočeský kraj
<i>okres:</i>	Praha, Praha - východ
<i>katastrální území:</i>	Horní Počernice (643777) Šestajovice u Prahy (762385) Klánovice (665444)

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

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

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.

Klánovická spojka bude spolu s navazující Hornopočernickou spojkou sloužit jako podstatné dopravní zkrácení spojení mezi Klánovicemi a Horními Počernicemi a eventuálně dále na D10.

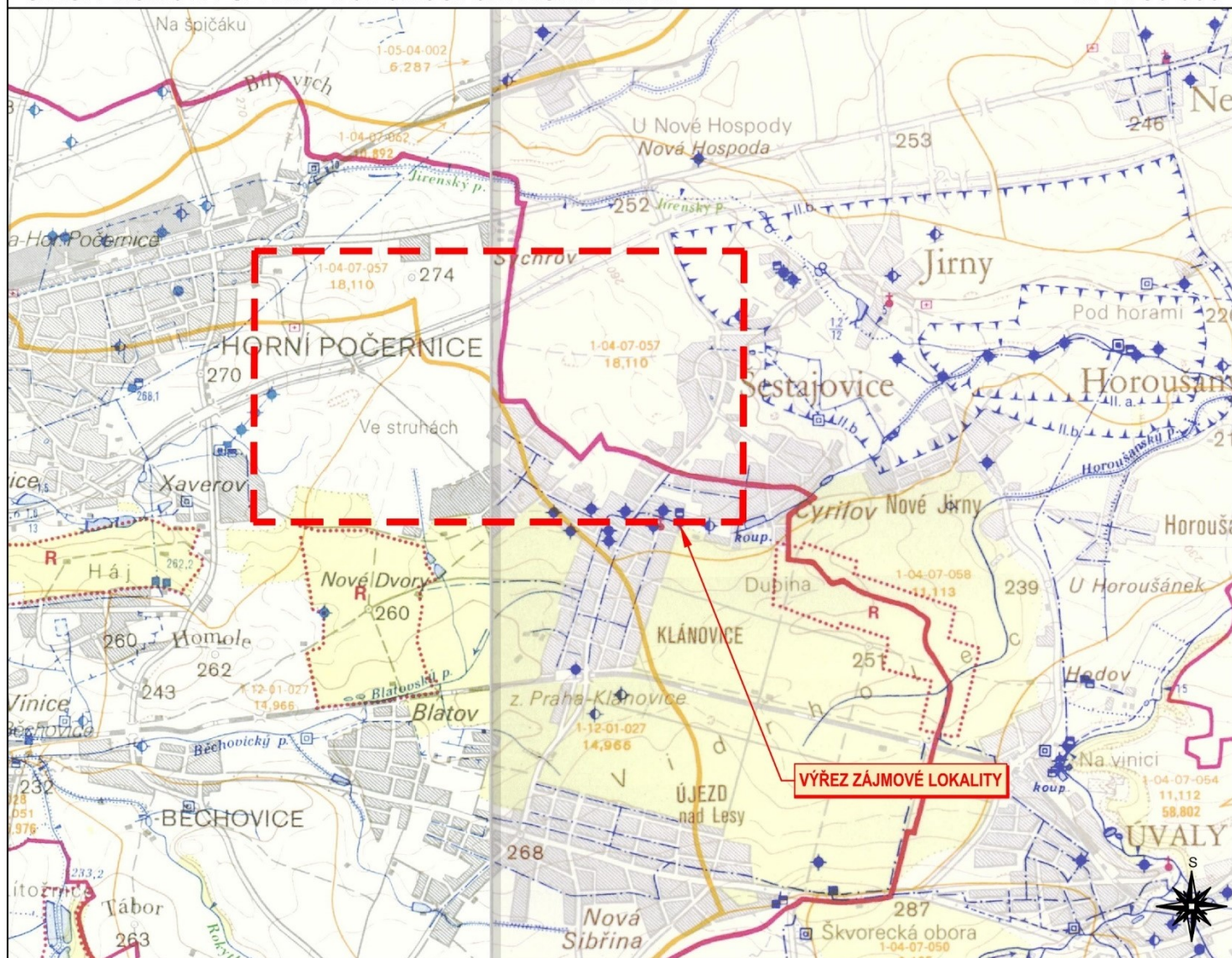
Navazující plánované významné dopravní komunikace - Navrhovaný záměr je stavbou dopravního charakteru, u něhož se spíše než kumulace s jinými stavbami v daném území předpokládá časově navazující výstavba související s dopravním záměrem v podobě staveb MÚK Beranka (D11) a Hornopočernické spojky. Konkrétní časový harmonogram stavebního rozvoje není stanoven.

Kumulace s jinými záměry - Stavba záměru Klánovické spojky je v územním střetu s připravovanou stavbou vysokorychlostní tratě VRT RS1 Praha – Běchovice – Poříčany. Na pilotním úseku z Běchovic do Poříčan budou v termínu 02/2021 zahájeny projektové práce na dokumentaci pro umístění stavby dráhy a dokončení těchto prací je předpokládáno v I.Q roku 2022. Samotná výstavba je plánována do let 2025-28.

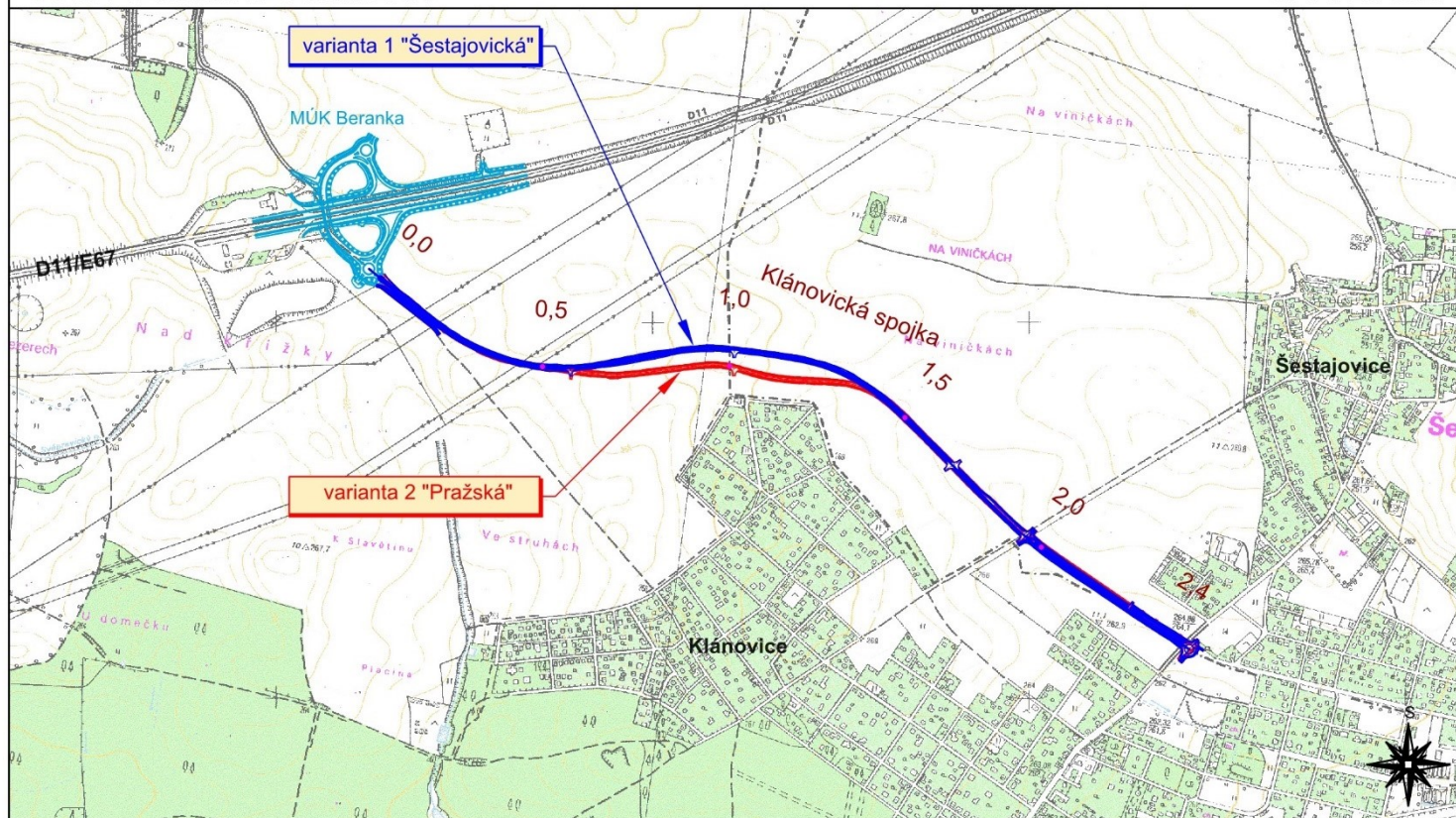
S ohledem na předpokládané dokončení stavby KS v roce 2025 musí být uvažována případná časová a realizační koordinace obou staveb.

Poznámka: Problematika stavby VRT je uvedena v kap. D.VI., vyjádření Správy železnic s.o. je v příloze H.6 – Dokladová část.

Kumulace s jinými významnými stavebními záměry nebo i záměry jiného charakteru v řešeném zájmovém území se nepředpokládá.



VÝŘEZ ZÁJMOVÉ LOKALITY



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

Území je v současné době využíváno pro zemědělskou činnost. Na kat. území Horních Počernic a Šestajovic je dle územních plánů počítáno s významnou výstavbou, která bez dokončené MÚK Beranka a Klánovické spojky nebude realizovatelná nebo způsobí další nárůst dopravy v Klánovicích, Šestajovicích a v konečném důsledku i Horních Počernicích.

Umístění dle územně-plánovací dokumentace

Z Politiky územního rozvoje ČR ve znění aktualizace č.1, tedy zejména republikových priorit územního plánování a polohy záměru vůči rozvojovým osám a oblastem, pro posuzovaný záměr nevyplyvají žádné specifické požadavky. Záměr se nachází v rozvojové oblasti OB 1 – Metropolitní rozvojová oblast Prahy.

K umístění komunikace jsou vymezeny linie nebo plochy v jednotlivých územních plánech sídelních útvarů – hl. m. Prahy a Šestajovic. Ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění aktualizace č.1 a 2 pro posuzovaný záměr nevyplyvají žádné specifické požadavky.

V ÚPD Šestajovic je trasa komunikace doplněna o doprovodný pás izolační zeleně. Záměr je součástí plochy KPD – komunikační propojení dálnice D11 se silnicí III/33310 a ploch ZPH – zeleň protihlukových parametrů. Obě tyto funkční plochy umožňují realizaci záměru v katastrálním území Šestajovice a nejsou v rozporu s ÚP. Podle vyjádření Stavebního úřadu MÚ Úvaly (viz příloha H.6 – Dokladová část) za předpokladu vedení stavby v trase části úseku B.1, úseku C a úseku D.1. (viz dále - varianty záměru). Část úseku B.2 svým přiblížením k zástavbě nerespektuje trasu komunikace dle ÚPD, úsek D.2 svým přiblížením k zástavbě nerespektuje požadavek zeleně podél této komunikace dle ÚPD.

Podle vyjádření Odboru stavebního úřadu, územního plánování a památkové péče MÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav předložená změna v území je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací obce Šestajovice (viz příloha H.6 – Dokladová část).

Podle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2000, včetně platných změn i změny Z 2832/00 vydané usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 39/85 dne 6. 9. 2018 formou opatření obecné povahy č. 55/2018 s účinností od 12. 10. 2018, Navržená Klánovická spojka v obou variantách řešení zasahuje do zastavitelného území do ploch OV-A, OV-B, SV-B, S4 a do nezastavitelného území do ploch ZMK, OP a OP/OV-B. V ploše ZMK by se dle předložených variant řešení mělo jednat o přeložku stávající cyklostezky a o terénní úpravy, což je v souladu s přípustným využitím. Terénní úpravy v ploše OP a OP/OV-B by také byly v souladu s přípustným využitím. V obou předložených variantách do plochy OP zasahuje samotná silnice. Umístění komunikace vozidlové do plochy OP je podmíněně přípustné. Za předpokladu splnění podmínky, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků by byla navržená komunikace přípustná. V tomto případě by podmínka mohla být splněna. V ploše OP probíhá změnu územního plánu č. Z2871/00 Oprava trasování ostatní dopravně významné komunikace, tzv. komunikační spojky mezi městskou částí Klánovicemi, potažmo obcí Šestajovice, a MÚK Beranka, kdy už bylo schváleno její zadání. Klánovická spojka by byla tedy přípustná. Dále komunikace zasahuje do plochy S4, kde je v souladu s hlavním využitím. Obě varianty řešení zasahují do ploch OV-A, OV-B, SV-B, kam zasahuje komunikace, přeložky technické infrastruktury, protihluková stěna, kdy jsou tyto stavby v souladu s přípustným využitím, kam se mohou umisťovat komunikace vozidlové a liniová vedení technické infrastruktury.

Na katastru Horních Počernic je v ÚPD Klánovická spojka vyznačena linií resp. plochou (změna Z2871), která reaguje na výstavbu obytných domů na katastru Šestajovic. Na katastru Klánovic není Klánovická spojka přímo vyznačena. Polyfunkční území typu OV-A, SV-B však umístění této komunikace umožňují.

Navrhovaná komunikace je v územním plánu vymezena jako veřejně prospěšná stavba VPS 59|DK|25 Praha 20 – komunikační propojení Praha 20 – Klánovice (předložené návrhy ji ale v celém úseku nekopírují), na samém začátku se střetává s další VPS 60|DK|25 – Praha 20 – MÚK D11 – komunikační propojení Praha 20 – Klánovice, která je nerealizovaná. Jelikož samotná Klánovická spojka je vymezena jako VPS tak z druhé nerealizované veřejně prospěšné stavby neplynou žádná omezení. Vymezením VPS jako závazného prvku ÚP je zajištěna její koordinace s ostatními VPS (závaznými prvky ÚP), z tohoto důvodu by byl záměr z hlediska veřejně prospěšných staveb přípustný.

Obě varianty stavebního záměru "Klánovická spojka" jsou, za předpokladu splnění upřesňujících podmínek uvedených ve Vyjádření k plánovanému záměru Klánovické spojky z 26.3.2019 (viz H.6 – Dokladová část), v souladu s platným Územním plánem hl. m. Prahy.

Varianty záměru

Směrová variantnost řešení je omezena vymezenými koridory v rámci Územních plánů dotčených obcí. Dále je obecně omezena urbanistickým řešením stávající zástavby a vychází z respektování dopravních vazeb v území a také využitelnosti stávajících segmentů dopravních staveb v tomto území. Projekt posuzované stavby byl technickou studií (Ateliér projektování inženýrských staveb s.r.o., 2018) zpracován ve dvou základních variantách s již zpracovanými připomínkami a požadavky dotčených orgánů státní správy a samosprávy.

Z technického pohledu není mezi variantami záměru žádný podstatný rozdíl. Jedná se o stejnou návrhovou kategorii komunikace téměř stejné délky, se stejným počtem a umístěním křižovek a srovnatelnými finančními náklady.

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

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

Přehled variant:

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

Na základě technického podkladu záměru stavby korespondujícím s územně plánovací dokumentací jsou teoreticky možné další varianty (tj. podvarianty) vzájemně kombinující dílčí

úseky, které jsou z hlediska trasování variant č.1 a 2 odlišné. Jedná se o úseky B, D a případně E tj. úseky v sousedství trasy KS s domovní zástavbou.

Posouzení vlivů těchto nových variant na životní prostředí ale nepřinese kromě ovlivnění prostředí hlukem a znečištěním ovzduší, která odpovídají výsledkům hodnocení variant č.1 a 2, žádné nové a svým významem preferující informace doporučující k realizaci některou z těchto dalších variant.

Popis úseků

Úsek A (ZÚ - km 0,580)

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

Komunikace v tomto úseku není navržena variantně.

Úsek B (km 0,580 - 1,400)

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

Úsek C (km 1,400 - 1,950)

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

Úsek D (km 1,950 - 2,400)

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

Úsek E (km 2,400 - KÚ)

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

Stručné hodnocení posuzovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí - Jedná se o předběžné hodnocení základních předpokladů realizace jednotlivých variant stavby na základě srovnání jejich nejvýznamnějších územně plánovacích, technicko-dopravních parametrů nebo analogicky předpokládatelných vlivů na životní prostředí území, přičemž výsledné řešení varianty záměru bude dále vycházet z úrovně stavebních a provozních nákladů, výsledků akustické a rozptylové studie a dalších důležitých kritérií.

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

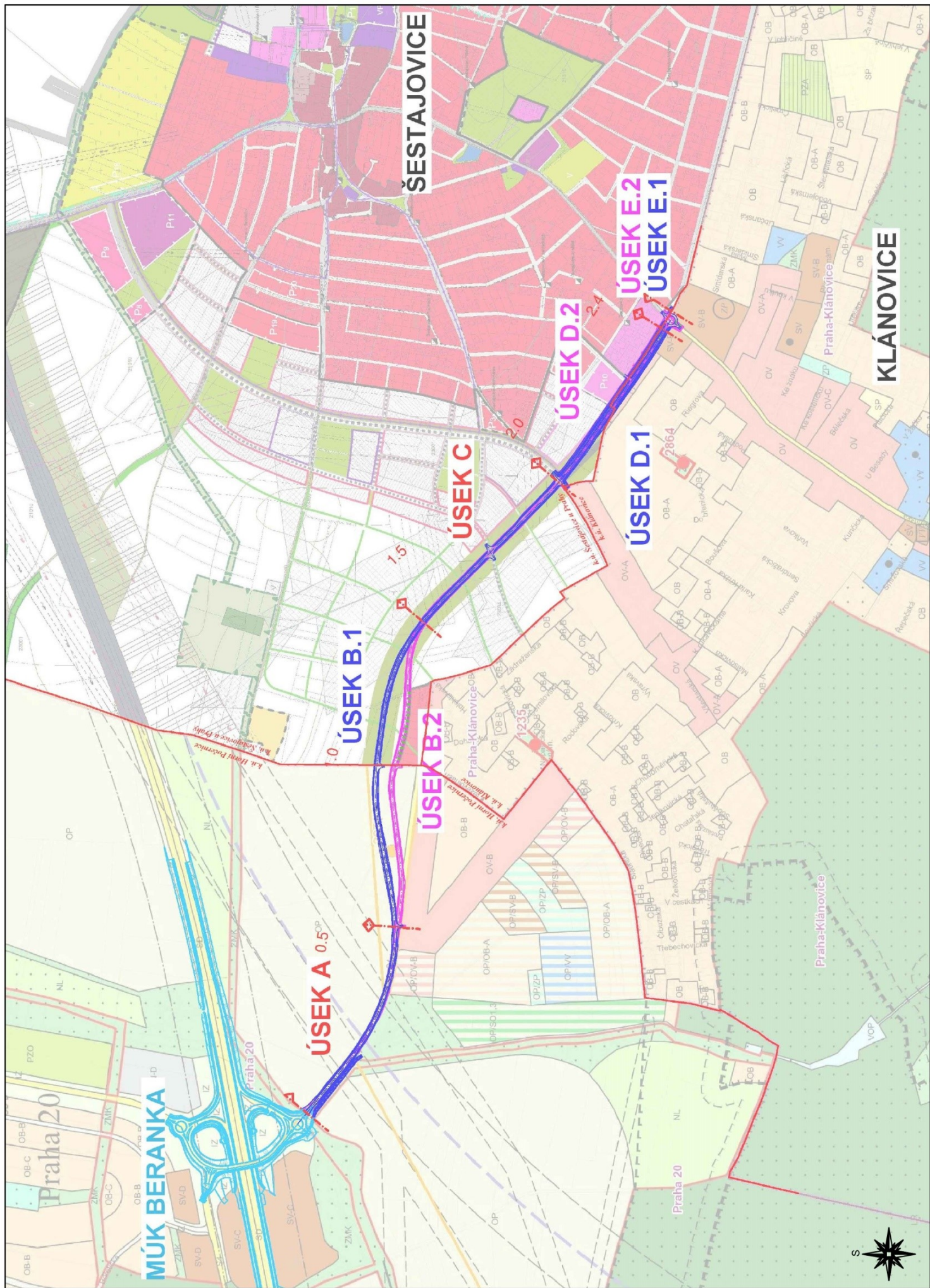
varianta 1 – Šestajovická varianta	
výhody B.1	nevýhody B.1
– odpovídá ÚP Šestajovic – ve větší vzdálenosti od zástavby stávající i plánované, na katastru Šestajovic doplněn pásem izolační zeleně (nižší hluk), nejsou potřeba další protihluková opatření	– neodpovídá ÚP hl. m. Prahy – zůstane úzký pruh pole mezi zástavbou a komunikací – obtížně obhospodařovatelné

varianta 2 – Pražská varianta	
výhody B.2	nevýhody B.2
– odpovídá ÚP hl. m. Prahy – v případě dalšího rozvoje území má silnice charakter místní komunikace (s chodníkem a alejí) – nezbyde obtížně obhospodařovatelný úzký pruh pole mezi zástavbou a komunikací	– neodpovídá ÚP Šestajovic – v menší vzdálenosti od zástavby stávající i plánované (vyšší hluk), nutná protihluková opatření v některých případech realizovatelná pouze na hranici pozemků kednotlivých rodinných domů
varianta 1 – Šestajovická varianta	
výhody D.1	nevýhody D.1
– dopravně zatížená komunikace ve větší vzdálenosti od zástavby v Šestajovicích, dopravní obslužnost této zástavby po vlastní klidné komunikaci – více parkovacích míst na podélných stáních v ulici Trojmezní	– dvě souběžné komunikace, z toho vyplývající větší zábor pozemku – širší zábory pozemků min. o cca 4 m (na Klánovické straně navíc není navržen travnatý pás jako ve variantě D.2 => další možné rozšíření záboru) – zásadní nesouhlas hl. m. Prahy a městské části zásadní nesouhlas vlastníka pozemku
varianta 2 – Pražská varianta	
výhody D.2	nevýhody D.2
– komunikace městského typu srovnatelná s ostatními sběrnými komunikacemi v Klánovicích a Šestajovicích – vozovka lemována zeleným pásem se stromovou alejí, parkovacími zálivy a chodníky, cyklistický pás – o min. cca 4 m užší zábor - vzhledem k plánované výstavbě na parcele 811/5 výhodnější a vlastnický projednatelné	– zásadní nesouhlas obce Šestajovice
varianta 1 – Šestajovická varianta	
výhody E.1	nevýhody E.1
– kapacitně vyhovující bez nutnosti světelné signalizace – umožňuje připojení všech křižujících komunikací – preferuje policie ČR	– delší jízdní dráha vozidel v nejzatíženějším směru (Klánovice – D11 MÚK Beranka) – větší zábor pozemků o cca 15 % – zábor části pozemku 814/1 (v současnosti dle sdělení představitelů MČ Praha Klánovice probíhá příprava projektu nové hasičské zbrojnice na tomto pozemku)
varianta 2 – Pražská varianta	
výhody E.2	nevýhody E.2
– kratší jízdní dráha vozidel v nejzatíženějším směru (Klánovice – D11 MÚK Beranka) – menší zábor pozemků, zejména parcely 814/1	– pravděpodobně si vyžádá zřízení světelné signalizace (z kapacitních důvodů a délky přechodu pro chodce) – obtížnější připojení ostatních komunikací, které si pravděpodobně vyžádá zjednosměrnění ulice Holekovy

Srovnávací vlivy na životní prostředí

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

Z hlediska srovnání ostatních vlivů na životní prostředí lze uvedené rozdíly u variant s ohledem na obdobné technické řešení a minimální trasové obměny považovat za nevýrazné.



B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru

Stavba je navržena v souladu s ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací jako funkční třídy B – sběrná komunikace, směrově nerozdělená s úrovnovým napojením křižujících komunikací.

Všeobecné konstrukční zásady

Příčné uspořádání komunikace - Silnice odpovídá v extravilánové části návrhové kategorii S 9,5/60 s šířkou zpevnění 2 x 4,25 m.

Tab. B.I.2 Šířkové uspořádání vozovky

popis	návrhová šířka [m]	
jízdní pruhy	2 x 3,50	10,0
vnější vodící proužky	2 x 0,25	0,5
zpevněná krajnice	2 x 0,50	1,0
nezpevněná krajnice	2 x 0,50	1,0
bezpečnostní odstup za hranou směrového sloupku (svodidla)	2 x 0,25	0,5
CELKEM		10,0 m

V intravilánové části odpovídá dle varianty kategorii MS2c15/7/50 (varianta 1) resp. MS2cp20,3/7/50 (varianta 2) se šířkou zpevnění 7,0 m.

V ZÚ – km 1,95 je celková základní volná šířka mezi směrovými sloupky resp. mezi obrubníky se započtením bezpečnostního odstupů 9,5 m. Stavba je umístěna v nezastavěném území. Koruna komunikace je v úsecích se směrovými sloupky za hranu volné šířky rozšířena oboustranně o dalších 0,25 m, v úsecích se svodidly o 1,0 m. V přímé trase je navržen střešovitý sklon 2,5 %, ve směrových obloucích jednostranný dostředný sklon v závislosti na jejich poloměrech.

V úseku km 1,95 – KÚ, kde se komunikace přibližuje k zástavbě MČ Praha - Klánovice a obce Šestajovice byla komunikace navržena jako intravilánová se šířkou mezi obrubníky 7,0 m.

Konstrukce vozovky bude netuhá se zpevněným asfaltovým krytem.

Technické řešení záměru

Technické řešení záměru je zpracováno pro varianty úseku B, D a E a dále nevariantně pro úseky A a C. Umístění komunikace bylo podrobně projednáváno s dotčenými obcemi, organizací IPR a konzultováno s Policií ČR. Směrové a výškové řešení je navrženo v závislosti na návrhové kategorii, potřebám odvodnění, konfiguraci terénu a koridory danými ÚP, zástavbou, důležitými inženýrskými sítěmi.

Křižovatky - navrženo šest úrovnových 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 ulicím Slavětínské a Revoluční; křižovatky jsou řešeny variantně jako okružní a styková. Styková byla dále navržena subvariantně a to s různou vzdáleností přechodu přes Klánovickou spojku (toto řešení bylo v průběhu přípravy zavrženo s ohledem na předpokládané směry pěší tras a není proto ve studii dále uváděno).

Tunely a mosty - Objekty tunelů ani mostů nejsou v trase navrženy.

Systém odvodnění komunikace - Komunikace je z části (ZÚ – km 1,95) uvažována jako extravilánová, proto je odvodnění zajištěno podélnými otevřenými příkopy s výparem a zasáknutím do terénu a z části jako intravilánová (km 1,95 – KÚ) s napojením odvodnění na systém obecní kanalizace. Bude nutná stavba dešťové kanalizace a její zaústění do stávajícího kanalizačního systému.

Obslužná zařízení - V trase nejsou žádná obslužná zařízení plánována.

Nároky na úpravy a přeložky souvisejících pozemních komunikací - Úpravy stávající komunikační sítě spočívají pouze v napojení na novou komunikaci. Stavba naváže na svém začátku na paprsek okružní křižovatky MÚK Beranka a místní komunikace Revoluční a Slavětínská na svém konci. MÚK Beranka je plánovaná mimoúrovňová křižovatka na D11 deltovitého typu. Křižovatkové větve budou spojeny v okružní křižovatce, z nichž jeden paprsek je zárodkem Klánovické spojky. Součástí křižovatky je i cyklostezka. Její návaznost je rovněž řešena v rámci projektu Klánovické spojky.

Místní komunikace Slavětínská je šířky zpevnění cca 6,5 m. Po jedné straně je lemována travnatým pásem a chodníkem (v tomto pořadí od osy silnice), po druhé straně je zatravněný mírný svah. Komunikace je v okolí místa napojení bez obrub.

Místní komunikace Revoluční šířkově navazuje na ulici Slavětínskou, ale svým uspořádáním má již městský charakter – je oboustranně lemována obrubníky, zelenými pásy a chodníky.

Cykloturistika - trasy záměru pro obě varianty zahrnují vytvoření cyklistického pásu v úseku km 1,950 až k napojení do křižovatky s ulicemi Slavětínská/Revoluční (KÚ). Současně respektuje existující trasu cyklostezky č. 8100 s návrhem její dílčí přeložky v úseku km 0,00 – 0,220. Umožní také úrovněvé křížení KS s cyklotrasou mezi Klánovicemi a Šestajovicemi v km 1,95.

Přeložky inženýrských sítí - stavební záměr řeší přeložky vzdušného vedení linek VVN a VN, dále sdělovacích kabelů, STL plynovodu, vedení NN a vodovodu.

Demolice – nevýznamná položka v podobě demolice některých stávajících stavebních konstrukcí (např. přeložky inž. sítí, napojení nebo křížení stávajících komunikací aj.).

Křížení stávajících vodotečí - není žádné křížení stávajících vodotečí.

Realizace stavby - Realizaci nebude pravděpodobné nutné provádět v etapách. Pokud tato nutnost během realizace nastane, je vhodné provádět stavbu v ucelených částech, které bude možno postupně předávat do užívání tak, aby se minimalizovala doba uzavírek.

Zhotovení stavby je předpokládáno standardními mechanismy a postupy. Po dobu stavby křižovatky s ulicí Slavětínskou/Revoluční budou nutná dopravní omezení na těchto komunikacích.

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Předpokládané realizační termíny posuzovaného záměru stavby:

- zahájení stavby ... 2023
- dokončení stavby ... 2025

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

<i>Kraj:</i>	hl. město Praha	Středočeský kraj
<i>Obec:</i>	MČ Praha - Klánovice	Šestajovice
	MČ Praha 20 - Horní Počernice	

Nepřímo mohou být stavbou dotčeny i území sousedních obcí a Městských částí Prahy, např. v závislosti na organizaci výstavby a trasách přepravy stavebního materiálu nebo výkopku.

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

- Územní rozhodnutí o umístění stavby dle zák. č. 183/2006 Sb. stavebního zákona v platném znění: vzhledem k tomu, že je stavba na území dvou krajů (Středočeský a Hlavní město Praha) Ministerstvo pro místní rozvoj určí, který stavební úřad (v jehož působnosti je největší část stavby) vydá územní rozhodnutí.
- Stavební povolení dle zák. č. 183/2006 Sb. stavebního zákona v platném znění: stavební povolení bude na základě určení Ministerstva pro místní rozvoj (v jehož působnosti je největší část stavby) vydávat Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy nebo Magistrát hlavního města Prahy, odbor pozemních komunikací a drah.
- Rozhodnutí o nakládání s povrchovými vodami dle § 8 zák. č. 254/2001 Sb. o vodách v platném znění: všechny dotčené vodoprávní úřady, tj. za k.ú. Horní Počernice to bude Úřad městské části Praha 20 – odbor životního prostředí, za k.ú. Klánovice to bude Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany přírody a za k.ú. Šestajovice u Prahy to bude Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, odbor životního prostředí.
- Souhlas k odnětí půdy ze ZPF dle zák. č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF v platném znění: žádost se bude podávat u orgánu ochrany ZPF - Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, odbor životního prostředí, souhlas s odnětím zem. půdy ze ZPF bude vydávat orgán ochrany ZPF - Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství.
- Stanovisko k zásahu do prvků ÚSES a o zásahu do VKP dle zák. č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění: Úřad městské části Praha 20 – Horní Počernice, odbor životního prostředí nebo Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany přírody.
- Žádost o výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů: Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství a Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí.

B.I.10 Hodnocení dopravní situace

Uvažované dopravní stavy komunikační sítě zájmového území

- **Stav A (rok 2000)**

Jedná se o informativní rok vývoje dopravy se stanovením intenzit dopravy na základě sčítání na území Prahy (pouze vybrané komunikace – Slavětinská ul., Náchodská ul., Starokolínská ul., Novosibiřská ul., D11). V tomto roce nebyly oproti stávajícímu stavu v provozu stavby PO 512-514, PO 516-517 a Vysočanská radiála. Data pro tento stav vychází z dopravních průzkumů provedených Ústavem dopravního inženýrství hl.m. Prahy.

- **Stav B – stávající stav (rok 2019)**

Komunikační síť pro období stávajícího stavu v širších vztazích odpovídá současnému rozsahu komunikací, při standardním provozu bez uzavírek.

- **Stav C – krátkodobé výhledové stavy (rok 2025)**

Stav C.1 (bez záměru KS a HPS): Uspořádání nadřazených komunikací pro období zprovoznění (stav C.1) zahrnuje MÚK Beranka, plánované zkapacitnění dálnice D11 v úseku P0 - MÚK Jirny (exit 1 - exit 8) a podobně zkapacitnění úseku D0 PO 510 (Chlumecká - Českobrodská), v obou případech jde o rozšíření těchto komunikací na 3+3 průběžné jízdní pruhy. Naopak se nepředpokládá, že v době zprovoznění spojek ještě nebude v provozu úsek D0 PO 511 (Běchovice - Modletice) a přeložka silnice I/12.

Stav C.2 (se záměrem KS a HPS): se od stavu C.1 liší realizací KS a HPS, obě v uspořádání 1+1 jízdní pruh. V této době se předpokládá pouze založení odbočných paprsků křižovatek (km 0,6; 1,0; 1,7 a 2,0) ale okolní zástavba Klánovic a Šestajovic nebude zatím na KS v těchto místech napojena.

- **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. Je uvažováno i připojení zástavby označené jako Projekt „Rodinné domy Klánovice“ (KÚ Horní Počernice, plocha v souladu s ÚP HL.M. Prahy), v km 0,6 a 1,0 přímo 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)

Vývoj dopravního zatížení zájmového území na základě modelovaných stavů

- **Tab. B.I.3: Vývoj dopravy bez realizace KS a HPS (stav B vers. C.1)**

Ve srovnání se současným stavem (B) dojde na území dotčených MČ a obcí Středočeského kraje v roce 2025 (C.1) s výjimkou několika sledovaných úseků (Náchodská ul. – Horní Počernice, Novosibiřská ul. – Újezd nad Lesy) k nárůstu intenzit dopravy na sledovaných úsecích komunikací (ulic).

- **Tab. B.I.4: Vývoj dopravy s dokončením staveb KS a HPS (stav B vers. C.2)**

Po dokončení staveb KS a HPS v roce 2025 by ve srovnání se současným stavem (B) došlo k poklesu intenzit dopravy v Horních Počernicích (Náchodská ul., Ve Žlábku) a částečně i v Újezdu n.L. (Starokolínská ul., Staroujezdská ul.) s návazností na Běchovice (Českobrodská ul.), ale k významnému nárůstu intenzit dopravy na ostatních sledovaných komunikacích a to

zejména v Klánovicích (Slavětínská ul.), Šestajovicích (Revoluční ul., Brandýská ul.) a v Újezdu n.L. (Novosibiřská ul.).

- Tab. B.I.5: Rozdíl dopravy bez a s dokončením staveb KS a HPS (stav C.1 vers. C.2)

Ze srovnání stavů C.1 a C.2 vyplývá v případě C.2 zlepšení v podobě snížení intenzity dopravy v Šestajovicích (Brandýská ul.). Na ostatním území by dopravní zatížení na sledovaných úsecích komunikací (při provozu na KS a HPS) ale bylo vyšší než bez záměrů staveb KS a HPS (C.1). Tento územní rozsah zhruba koresponduje s porovnáním stavů B a C.2. Dopravní model ukazuje zejména zvýšení intenzity dopravy v trase Novosibiřská-Slavětínská-KS-D11.

- Tab. B.I.6: Výhled vývoje dopravy po dokončení staveb KS a HPS (stav C.2 vers. D)

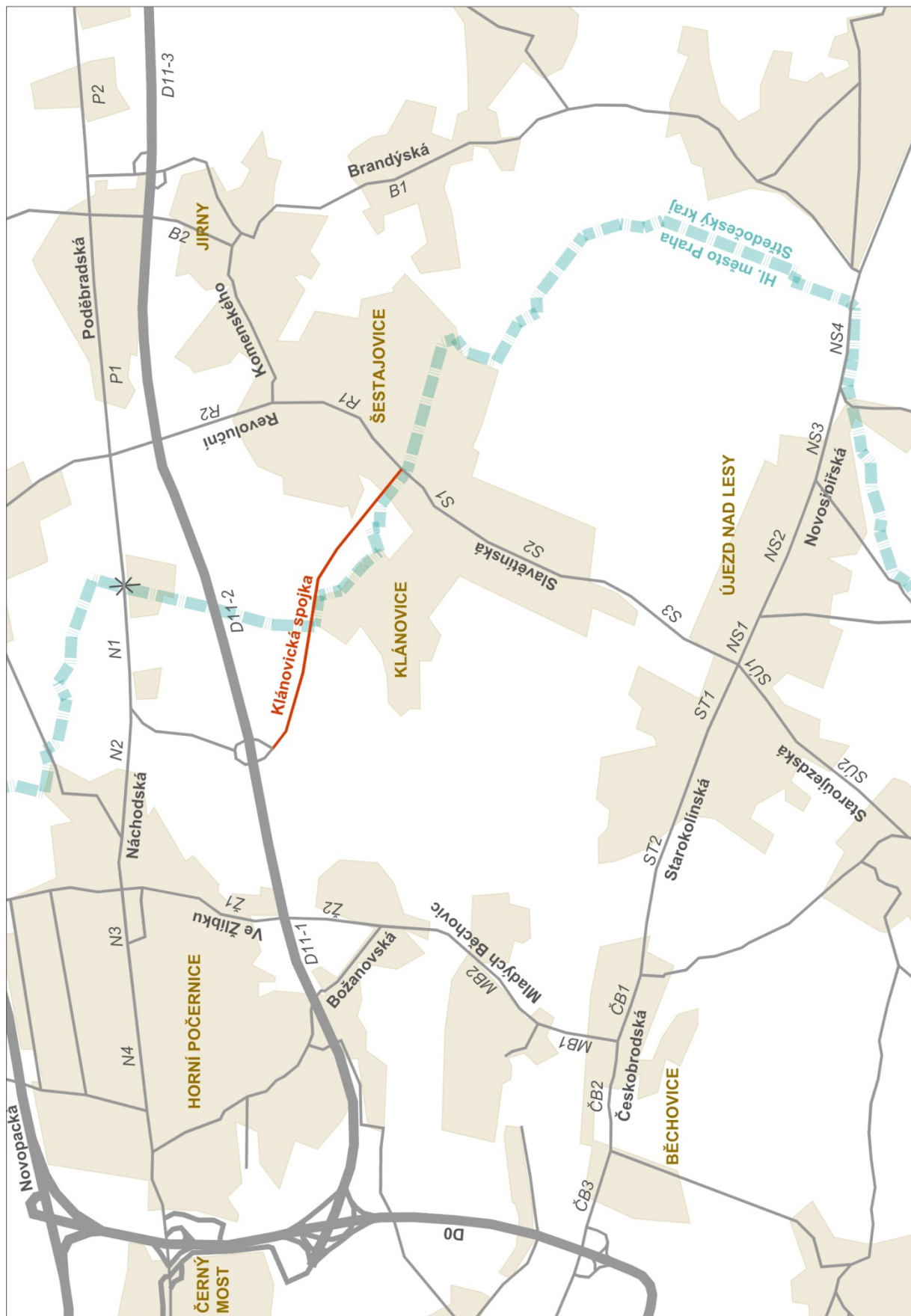
Ze srovnání stavů C.2 a D (dlouhodobý výhled ÚP hl.m. Prahy) vyplývá celkové snížení dopravního zatížení sledované oblasti a to zejména v Klánovicích (Slavětínská ul.), Šestajovicích (Revoluční ul., Brandýská ul.) ale i v Újezdu n.L. (Novosibiřská ul., Starokolínská ul., Staroujezdská ul.), Běchovicích (Českobrodská ul.), Horních Počernicích (Náchodská ul.) a Jirnech. Ke zvýšení dopravy dojde naopak v ulici Na Žlábku (Horní Počernice) a navazující ulici Mladých Běchovic (Běchovice).

- Tab. B.I.7: Rozdíl dopravy současného stavu a výhledu vč. staveb KS a HPS (stav B vers. D)

Ze srovnání stavů B a D vyplývá, že výsledný efekt zklidnění dopravy v Klánovicích (Slavětínská ul.) a Šestajovicích (Revoluční ul.), který se od záměrů staveb KS a HPS očekává, nastane až po realizaci plánovaných dopravních opatření uváděných v souvislosti s naplněním územního plánu hl.m. Prahy (MO st.511 a 520, příloha I/12 Běchovice-Úvaly, příloha II/101 Jirny-Úvaly).

Poznámka: V tabulkách uvedené hodnoty intenzit dopravy jsou hodnotami průměrného pracovního dne pro všechna vozidla dle podkladů TSK a.s.(viz příloha H.1 – Dopravněinženýrské podklady pro stavbu KS a HPS). Jedná se o intenzity průměrného pracovního dne. Pro přepočítání intenzit průměrného pracovního dne na průměrný den v roce na základě analýzy časových variací automobilové dopravy, provedené z výsledků manuálních průzkumů, z vyhodnocení dat ze sčítacích technologií TSK a z vyhodnocení registrů sčítání v radiálních světelné signalizace se používá přepočítový koeficient: $RPDI = PPD \times 0,865$. Pro výpočty ekvivalentních hladin akustického tlaku pro liniové zdroje se používá hodnota RPDI.

Obr. B.I.3 Schema komunikací a výpočtových úseků v zájmovém území



Tab. B.I.3 Vývoj dopravy v území bez realizace KS a HPS

komunikace - úsek	intenzita dopravy – celkový počet aut/24 hod		rozdíl
	rok 2019 (současný stav B)	rok 2025 (stav C.1 bez KS+HPS)	
Šestajovice			
Revoluční - R1	9 500	9 900	+400
Revoluční – R2	11 900	12 900	+1 000
Komenského	2 700	2 500	-200
Brandýská – B1	9 000	11 500	+2 500
Brandýská – B2	10 800	13 600	+2 800
Klánovice			
Slavětínská – S1	9 500	9 900	+400
Slavětínská – S2	9 800	10 700	+900
Slavětínská – S3	9 900	10 800	+900
Horní Počernice			
Náchodská – N1	15 900	13 500	-2 400
Náchodská – N2	15 900	13 500	-2 400
Náchodská – N3	16 400	17 300	+900
Náchodská – N4	18 400	19 100	+700
Ve Žlíbku – Ž1	8 400	9 100	+700
Ve Žlíbku – Ž2	8 400	8 800	+400
Božanovská	7 100	7 900	+800
Újezd nad Lesy			
Novosibiřská – NS1	19 500	19 400	-100
Novosibiřská – NS2	13 900	13 200	-700
Novosibiřská – NS3	14 300	14 300	0
Novosibiřská – NS4	15 200	15 800	+600
Starokolínská – SK1	15 500	15 300	-200
Starokolínská – SK2	16 800	16 800	0
Staroújezdská – SU1	7 300	7 300	0
Staroújezdská – SU2	7 500	7 600	+100
Běchovice			
Českobrodská – ČB1	21 300	22 900	+1 600
Českobrodská – ČB2	22 100	22 300	+200
Českobrodská – ČB3	25 900	28 200	+2 300
Mladých Běchovic – MB1	10 800	12 000	+1 200
Mladých Běchovic – MB2	10 000	11 100	+1 100
Jirny			
Poděbradská – P1	14 200	12 700	-1 500
Poděbradská – P1	19 900	21 700	+1 800
D 11			
D11 - 1	57 300	67 500	+10 200
D11 - 2	57 300	67 500	+10 200
D11 - 3	48 800	52 900	+4 100

Legenda: V porovnání uvedených dopravních stavů bude v případě okrově podbarvených hodnot zaznamenán nárůst intenzity dopravy v příslušném úseku a v případě zeleně podbarvených její pokles.

Tab. B.I.4 Vývoj dopravy v území s dokončením staveb KS a HPS

komunikace - úsek	intenzita dopravy – celkový počet aut/24 hod		rozdíl
	rok 2019 (současný stav B)	rok 2025 (stav C.2 vč. KS+HPS)	
Šestajovice			
Revoluční - R1	9 500	11 000	+1 500
Revoluční – R2	11 900	10 100	-1 800
Komenského	2 700	2 400	-300
Brandýská – B1	9 000	10 600	+1 600
Brandýská – B2	10 800	11 100	+300
Klánovice			
Slavětínská – S1	9 500	14 500	+5 000
Slavětínská – S2	9 800	12 000	+2 200
Slavětínská – S3	9 900	12 000	+2 100
Horní Počernice			
Náchodská – N1	15 900	12 600	-3 300
Náchodská – N2	15 900	9 900	-6 000
Náchodská – N3	16 400	13 400	-3 000
Náchodská – N4	18 400	15 300	-3 100
Ve Žlíbku – Ž1	8 400	7 500	-900
Ve Žlíbku – Ž2	8 400	7 300	-1 100
Božanovská	7 100	6 000	-1 100
Újezd nad Lesy			
Novosibiřská – NS1	19 500	21 400	+1 900
Novosibiřská – NS2	13 900	14 200	+300
Novosibiřská – NS3	14 300	14 700	+400
Novosibiřská – NS4	15 200	16 000	+800
Starokolínská – SK1	15 500	13 400	-2 100
Starokolínská – SK2	16 800	14 900	-1 900
Staroújezdská – SU1	7 300	7 200	-100
Staroújezdská – SU2	7 500	7 300	-200
Běchovice			
Českobrodská – ČB1	21 300	20 800	-500
Českobrodská – ČB2	22 100	21 200	-900
Českobrodská – ČB3	25 900	27 300	+1 400
Mladých Běchovic – MB1	10 800	10 800	0
Mladých Běchovic – MB2	10 000	10 200	+200
Jirny			
Poděbradská – P1	14 200	14 300	+100
Poděbradská – P1	19 900	21 700	+1 800
D 11			
D11 - 1	57 300	77 600	+20 300
D11 - 2	57 300	64 700	+7 400
D11 - 3	48 800	53 200	+4 400
Klánovická spojka			
celý úsek	-	10 300	+ 10 300

Tab. B.I.5 Rozdíl dopravy bez a s dokončením staveb KS a HPS

komunikace - úsek	intenzita dopravy – celkový počet aut/24 hod		rozdíl
	rok 2025 (stav C.1 bez KS+HPS)	rok 2025 (stav C.2 vč. KS+HPS)	
Šestajovice			
Revoluční - R1	9 900	11 000	+1 100
Revoluční – R2	12 900	10 100	-2 800
Komenského	2 500	2 400	-100
Brandýská – B1	11 500	10 600	-900
Brandýská – B2	13 600	11 100	-2 500
Klánovice			
Slavětínská – S1	9 900	14 500	+4 600
Slavětínská – S2	10 700	12 000	+1 300
Slavětínská – S3	10 800	12 000	+1 200
Horní Počernice			
Náchodská – N1	13 500	12 600	-900
Náchodská – N2	13 500	9 900	-3 600
Náchodská – N3	17 300	13 400	-3 900
Náchodská – N4	19 100	15 300	-3 800
Ve Žlíbku – Ž1	9 100	7 500	-1 600
Ve Žlíbku – Ž2	8 800	7 300	-1 500
Božanovská	7 900	6 000	-3 900
Újezd nad Lesy			
Novosibiřská – NS1	19 400	21 400	+21 000
Novosibiřská – NS2	13 200	14 200	+1 000
Novosibiřská – NS3	14 300	14 700	+400
Novosibiřská – NS4	15 800	16 000	+200
Starokolínská – SK1	15 300	13 400	-1 900
Starokolínská – SK2	16 800	14 900	-1 900
Staroujezdská – SU1	7 300	7 200	-100
Staroujezdská – SU2	7 600	7 300	-300
Běchovice			
Českobrodská – ČB1	22 900	20 800	-2 100
Českobrodská – ČB2	22 300	21 200	-1 100
Českobrodská – ČB3	28 200	27 300	-900
Mladých Běchovic – MB1	12 000	10 800	-1 200
Mladých Běchovic – MB2	11 100	10 200	-900
Jirny			
Poděbradská – P1	12 700	14 300	+1 600
Poděbradská – P1	21 700	21 700	0
D 11			
D11 - 1	67 500	77 600	+10 100
D11 - 2	67 500	64 700	-2 800
D11 - 3	52 900	53 200	+300
Klánovická spojka			
celý úsek	-	10 300	+ 10 300

Tab.B.I.6 Výhled vývoje dopravy po dokončení staveb KS a HPS

komunikace - úsek	intenzita dopravy – celkový počet aut/24 hod		rozdíl
	rok 2025 (stav C.2 vč. KS+HPS)	výhled (stav D vč. KS+HPS)	
Šestajovice			
Revoluční - R1	11 000	7 400	-3 600
Revoluční – R2	10 100	6 200	-3 900
Komenského	2 400	2 600	+200
Brandýská – B1	10 600	1 900	-8 700
Brandýská – B2	11 100	2 500	-8 600
Klánovice			
Slavětínská – S1	14 500	6 600	-7 900
Slavětínská – S2	12 000	8 000	-4 000
Slavětínská – S3	12 000	8 000	-4 000
Horní Počernice			
Náchodská – N1	12 600	11 100	-1 500
Náchodská – N2	9 900	10 500	+600
Náchodská – N3	13 400	13 100	-300
Náchodská – N4	15 300	15 000	-300
Ve Žlíbku – Ž1	7 500	7 600	+100
Ve Žlíbku – Ž2	7 300	10 900	+3 600
Božanovská	6 000	4 500	-1 500
Újezd nad Lesy			
Novosibiřská – NS1	21 400	4 800	-16 600
Novosibiřská – NS2	14 200	1 800	-12 400
Novosibiřská – NS3	14 700	1 700	-13 000
Novosibiřská – NS4	16 000	6 000	-10 000
Starokolínská – SK1	13 400	3 700	-9 700
Starokolínská – SK2	14 900	5 900	-9 000
Staroujezdská – SU1	7 200	5 100	-2 100
Staroujezdská – SU2	7 300	7 300	0
Běchovice			
Českobrodská – ČB1	20 800	8 900	-11 900
Českobrodská – ČB2	21 200	13 000	-8 200
Českobrodská – ČB3	27 300	10 800	-16 500
Mladých Běchovic – MB1	10 800	12 200	+1 400
Mladých Běchovic – MB2	10 200	12 300	+2 100
Jirny			
Poděbradská – P1	14 300	11 500	-2 800
Poděbradská – P1	21 700	18 600	-3 100
D11			
D11 - 1	77 600	80 100	+2 500
D11 - 2	64 700	73 300	+8 600
D11 - 3	53 200	65 000	+11 800
Klánovická spojka			
celý úsek /dílní úseky	10 300	4 300 / 8 000	-6 000/-2 300

Tab. B.I.7 Rozdíl dopravy současného stavu a výhledu dopravy vč. staveb KS a HPS

komunikace - úsek	intenzita dopravy – celkový počet aut/24 hod		rozdíl
	rok 2019 (současný stav B)	výhled (stav D vč. KS+HPS)	
Šestajovice			
Revoluční - R1	9 500	7 400	-2 100
Revoluční – R2	11 900	6 200	-5 700
Komenského	2 700	2 600	-100
Brandýská – B1	9 000	1 900	-7 100
Brandýská – B2	10 800	2 500	-8 300
Klánovice			
Slavětínská – S1	9 500	6 600	-2 900
Slavětínská – S2	9 800	8 000	-1 800
Slavětínská – S3	9 900	8 000	-1 900
Horní Počernice			
Náchodská – N1	15 900	11 100	-4 800
Náchodská – N2	15 900	10 500	-5 400
Náchodská – N3	16 400	13 100	-3 300
Náchodská – N4	18 400	15 000	-3 400
Ve Žlíbku – Ž1	8 400	7 600	-800
Ve Žlíbku – Ž2	8 400	10 900	+2 500
Božanovská	7 100	4 500	-2 600
Újezd nad Lesy			
Novosibiřská – NS1	19 500	4 800	-14 700
Novosibiřská – NS2	13 900	1 800	-12 100
Novosibiřská – NS3	14 300	1 700	-12 600
Novosibiřská – NS4	15 200	6 000	-9 200
Starokolínská – SK1	15 500	3 700	-11 800
Starokolínská – SK2	16 800	5 900	-10 900
Staroujezdská – SU1	7 300	5 100	-2 200
Staroujezdská – SU2	7 500	7 300	-200
Běchovice			
Českobrodská – ČB1	21 300	8 900	-12 400
Českobrodská – ČB2	22 100	13 000	-9 100
Českobrodská – ČB3	25 900	10 800	-15 100
Mladých Běchovic – MB1	10 800	12 200	+1 400
Mladých Běchovic – MB2	10 000	12 300	+2 300
Jirny			
Poděbradská – P1	14 200	11 500	-2 700
Poděbradská – P1	19 900	18 600	-1 300
D 11			
D11 - 1	57 300	80 100	+22 800
D11 - 2	57 300	73 300	+16 000
D11 - 3	48 800	65 000	+16 200
Klánovická spojka			
dílčí úseky	-	4 300 / 8 000	+4 300 / +8 000

Shrnutí - Dopravní intenzity v roce 2025 na Klánovické spojnici po dokončení její stavby jsou uvažovány cca 10 300 voz/24 hod a podíl nákladní dopravy 320 voz/24 hod.

Navýšení dopravy na komunikaci Slavětínská v Klánovicích (úsek S1) oproti variantě nulové v roce 2025 je o cca 4 600 voz/24 hod, tj. o 46 % a u nákladní dopravy to bude o cca 140 voz/24 hod, tj. o 38 %. Na komunikaci Revoluční v Šestajovicích (úsek R1) oproti variantě nulové v roce 2025 je nárůst intenzity dopravy o cca 1 100 voz/24 hod, tj. o 11 % a u nákladní dopravy se očekává pokles o cca 110 voz/24 hod, tj. o snížení podílu nákladní dopravy o 30 %.

Shrnutí vyplývající z uvedených dopravních rozborů koresponduje se závěry pracovní funkční analýzy pro komunikační propojení MÚK Beranka – Klánovice (IPR Praha, listopad 2017).

- V konečném stavu sítě má KS funkci lokálního napáječe k MÚK Beranka.
- KS bude, z pohledu Klánovic, Šestajovic, marginálně využívaná „zbytnou“ dopravou (nemající zdroj nebo cíl v území).
- Zásadním rizikem pro řešenou oblast je případné zdržení staveb MO 511 a zejména přeložky I/12. Bez nich je evidentní vyšší tlak na průjezd po KS.

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

Posuzovaný záměr bude mít významné nároky na zábor půdy v řešeném území. Zábory jsou z časového hlediska trvání záborů pozemků rozlišeny na dočasně užívané plochy spojené s realizací stavby, které jsou po rekultivaci vráceny původnímu užívání a na plochy trvalého záboru spojené s umístěním vlastní konstrukce stavby.

Členění záboru půdy s ohledem na funkční využití půdy:

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Linie plánovaného záměru stavby prochází územím zemědělské půdy, resp. půdy orné, v převážné délce své trasy, lokálně kříží stávající komunikace nebo se na ně napojuje. Ostatní přímo dotčené plochy spadají do kategorie „ostatní plocha“. Půda má výrazně zemědělský charakter. V zájmovém území se vyskytují převážně půdy s hlubokým půdním profilem. Z hlediska tříd ochrany ZPF se jedná o půdy III., IV. a V. třídy ochrany.

Trvalý zábor ZPF - Umístění stavebního záměru vyvolá trvalý zábor ploch v prostoru trasy budoucích komunikací. Následující tabulka shrnuje přibližný výčet trvalých záborů pozemků vyvolaných předmětnou stavbou.

Tab. B.II.1 Trvalý zábor půdy vyvolaný stavebním záměrem

varianty	výměra plochy záboru (ha)			
	zemědělská půda - ZPF	lesní půda - PUPFL	ostatní plochy	CELKEM
varianta 1 / varianta 2	5	0	neuvedeno	5

Legenda :

- zemědělská půda* ... *pozemky zemědělského půdního fondu (ZPF)
(způsob využití: orná půda, trvalý travní porost)*
- lesní půda* ... *porosty lesů na plochách určených pro plnění funkce lesa (PUPFL)*
- ostatní plochy* ... *pozemky vedené jako ostatní plocha (způsob využití dle KN: ostatní komunikace, silnice, dálnice, manipulační plocha)*

Poznámka: Hodnota záboru ZPF byla převzata z podkladové technické studie (APIS s.r.o., 2018).

Dotčena je v některých úsecích plocha pozemků s melioračním systémem odvodňování těchto zemědělských pozemků (kat. území Šestajovice u Prahy).

Dočasné zábory ZPF - Dočasné zábory pozemků s ochranou ZPF budou minimalizovány. Budou řešeny v projektové přípravě stavby v rámci zásad organizace výstavby. Jejich návrh bude předmětem projektové dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR).

Zábor PUPFL

Stavební záměr nevyvolá žádné trvalé ani dočasné zábory pozemků s ochranou PUPFL.

Zábor dalších ploch

Ostatní nároky na zábor ploch jsou navrhovány na pozemcích v kategorii „ostatní plocha“.

Ochranná pásma

Lesní porosty - Záměr nezasahuje do ochranného pásma lesních porostů.

Inženýrské sítě - Z hlediska inženýrských sítí budou v rámci přeložek inženýrských sítí stavebním záměrem dotčena ochranná pásma vzdušného vedení linek VVN a VN, dále sdělovacích kabelů, STL plynovodu, vedení NN a vodovodu.

Komunikace - Dotčeno je ochranné pásmo komunikace – dálnice D11.

Chráněná území

Zvláště chráněná území - Navrhovaný záměr nezasahuje do žádného zvláště chráněného území přírody ve smyslu kategorií dle § 14 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Území registrovaná dle Natura 2000 - Navrhovaný záměr nezasahuje do žádného EVL a Ptačí oblasti ve smyslu kategorií dle § 45a) zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

CHOPAV - Zájmové území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

Jiné chráněné přírodní prvky - Záměr je v územním kontaktu s navrženými nefunkčními prvky ÚSES lokálního významu (viz kap. D.I.8). Záměr není v kolizi s žádnými významnými krajinnými prvky - (viz kap. D.I.8).

Způsob využití ploch dle územního plánu

Zájmové území záměru stavby je situováno podél severovýchodního okraje zástavby Klánovic a jihozápadního okraje zástavby Šestajovic. Další úsek stavby se nachází v nezastavěném území severozápadně od Klánovic.

Z hlediska kategorizace dotčených ploch dle platné nebo v současnosti zpracovávané územně plánovací dokumentace dotčených obcí, kde je stavební záměr zakreslen, se jedná o plochy dle vyjádření dotčených úřadů z hlediska územně plánovací dokumentace (blíže viz příloha H.6 - Dokladová část):

Podle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy se předložený záměr nachází v zastavitelném území, v plochách s využitím OV – všeobecně obytné s kódem míry využití plochy A, OV – všeobecně obytné s kódem míry využití plochy B, SV – všeobecně smíšené s kódem míry využití plochy B, S4 - ostatní dopravně významné komunikace a v nezastavitelném území, v plochách s využitím ZMK - zeleň městská a krajinná, OP - orná půda, plochy pro pěstování zeleniny, OP- orná půda, plochy pro pěstování zeleniny s územní rezervou pro budoucí funkci OV – všeobecně obytné s kódem míry využití plochy B.

Podle Územního plánu Šestajovice se záměr nachází na ploše KPD – komunikační propojení dálnice D11 se silnicí III/33310 a na ploše ZPH – zeleň protihlukových parametrů. Obě tyto funkční plochy umožňují realizaci záměru v katastrálním území Šestajovice a nejsou v rozporu s ÚP. V ploše ZPH je hlavním využitím nelesní zeleň s funkcí protihlukové ochrany a odclonění případných negativních vlivů z dopravy.

B.II.2. Voda

Výstavba - Po dobu výstavby se předpokládá pravděpodobné napojení zařízení staveniště (tj. zásobování vodou pro technologii výstavby, pitnou vodu a odstranění splaškové vody) na stávající technickou infrastrukturu v území nebo bude stavební dodavatel řešit tento problém z vlastních zdrojů dovozem/odvozem v cisternách. Odebírané množství a podmínky odběru musí být dohodnuty se správcem příslušného vodního zdroje.

Základní potřeba technologické vody během výstavby:

- ošetřování betonu ve fázi tuhnutí a tvrdnutí
- kropení rozestavěných částí stavby
- ochrana proti nadměrnému prášení na staveništi
- oplachování vozidel a ostatního strojního zařízení

Potřebu vody pro sociální zařízení staveniště je možné odhadnout až na základě znalosti počtu nasazených pracovníků. Nepředpokládá se využití vody z místních povrchových nebo podzemních zdrojů.

Zdrojem technologické vody nebude v žádném případě povrchový zdroj. Velikost potřeby technologické vody stanoví projektová dokumentace zásad organizace výstavby.

Provoz - Dokončená stavba nemá pravidelné nároky na pitnou vodu. Voda je určena pouze pro občasnou sezónní údržbu provozované stavby – kropení povrchu vozovky a případná zálivka vegetace na svazích zemního tělesa komunikace zejména v prvních letech po její výsadbě. Nároky na množství vody vyplývají z proměnlivých klimatických podmínek v území.

B.II.3. Ostatní přírodní zdroje

Období výstavby

Mezi surovinovými zdroji použitými na stavbu, tj. stavebním materiálem, tvoří vedle stavební konstrukce vlastní vozovky a jejího příslušenství největší položku zemní těleso komunikace a materiál pro inženýrské sítě.

Přehled základních surovin stavby

- kamenivo a šterkopísky pro konstrukce vozovky a betonové konstrukce
- asfalt (konstrukce vozovky, zpevněné manipulační a odstavné plochy)
- betonové prefabrikáty (tvarovky, obrubníky, trubní propustky, šachty, PHC aj.)
- kovové díly různých konstrukcí (svodidla, zábradlí aj.)
- trouby a trubní prefabrikáty (kanalizace, průchodky, chráničky aj.)

Tab. B.II.2 Bilance základních výměr staveb

varianta	délka (m)	nová vozovka (m ²)	násyp (m ³)	výkop (m ³)
Varianta 1	2 493	23 928	2 397	18 420
Varianta 2	2 479	23 381	2 382	18 235

Kubatury jednotlivých položek stavebního materiálu budou vyčísleny v prováděcí dokumentaci stavby (PDPS). Jedná se obecně o materiál, který nemá z hlediska vlivu stavby na životní prostředí negativní účinky a nebude předmětem místních zdrojů.

Rozsah betonáže není dostatečně velký pro zřízení betonárny na staveništi, a proto se předpokládá, že beton bude tedy dopravován prostřednictvím domíchávačů s namíchanou betonovou směsí.

Materiál bude zajištěn dovozem po stávající silniční síti do prostoru staveniště a dále po staveništních komunikacích.

Z hlediska celkové bilance zemních prací by stavba měla vykazovat přebytek výkopového zemního materiálu v případě obou variant (viz kap. B.III.3).

Současně s výkopkem je třeba řešit odstranění stavební suti z demolic. Z hlediska realizovaných objemů stavebních prací se jedná o nevýznamnou položku v podobě demolice některých stávajících stavebních konstrukcí (např. přeložky inž. sítí, napojení nebo křížení stávajících komunikací aj.).

Období provozu

Provoz komunikace vyžaduje v zimním období z důvodu bezpečnosti provozu na komunikaci posypový materiál. Pro chemický posyp komunikace dané třídy a významu se v současnosti

používají rozmrazovací látky (s hlavním podílem NaCl a CaCl₂) v množství pro naši klimatické pásmo odpovídající hodnotě 1 - 2 kg/m² za rok.

V rámci provozu a údržby se nepředpokládá požadavek žádného dalšího významného surovinového zdroje. Jednotlivé stavební a technologické objekty budou předmětem pravidelné údržby s rostoucími nároky v důsledku stárnutí a opotřebení konstrukcí v průběhu času.

B.II.4. Energetické zdroje

Potřeba elektrické energie pro období provozu na nové komunikace je spojena se standardními potřebami osvětlení dopravní signalizace a případného veřejného osvětlení některých částí komunikací.

V rámci provozu a údržby se nepředpokládá požadavek žádného dalšího významného energetického zdroje. Jednotlivé stavební a technologické objekty budou předmětem pravidelné údržby s rostoucími nároky v důsledku stárnutí a opotřebení konstrukcí v průběhu času.

Spotřeba elektrické energie během stavby bude odpovídat nárokům na obdobných stavbách s podobným rozsahem. Na staveništích se předpokládá vybudování dočasných trafostanic v kombinaci se zabezpečením elektrické energie z blízkých stávajících rozvodů NN a VN. Předpokládaný příkon pro staveništní provoz je 420 kVA pro hlavní staveniště.

B.II.5. Biologická rozmanitost

Charakter posuzovaného záměru nemá z hlediska svých vstupních údajů vazbu na biologickou rozmanitost.

B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Nároky na dopravní infrastrukturu

Výstavba – Stavba navrhované komunikace Klánovická spojka bude prováděna jako nová komunikace. Po dobu výstavby bude příjezd na staveniště po dálnici D11 přes MUK Beranka. Mimostaveništní doprava nebude vedena po komunikaci Slavětínská - Revoluční a ostatních místních komunikacích v Klánovicích a Šestajovicích.

Provoz - Dokončená stavba naváže na MUK Beranka. Trasa je vedena v extravilánu a intravilánu obce Klánovice a Šestajovice. Konec stavby Klánovické spojky bude v křižovatce s ulicí Slavětínská, resp. Revoluční na pomezí Klánovic a Šestajovic. Základní návrhové parametry pro extravilánovou část jsou S9,5, návrhová rychlost 60 km/h, směrodatná rychlost 70 km/h, podélný sklon 0,5 ÷ 4,0 %. Základní návrhové parametry pro intravilánovou část jsou uvažovány MS2c15/7/50, návrhová rychlost 50 km/h, podélný sklon 0,5 ÷ 4,0 %. Povrch nové komunikace bude zpevněný s asfaltovým krytem.

Nová komunikace bude napojena na páteřní komunikaci Klánovic a Šestajovic Slavětínská – Revoluční a přes MUK Beranka na Hornopočernickou spojku na komunikaci II/611.

Na Klánovické spojce lze očekávat v horizontu zprovoznění (rok 2025) intenzitu kolem 10 tisíc vozidel, která do ve výhledu ÚP hl.m. Prahy klesá na cca 8 tis. vozidel. Klánovická spojka bude využívána převážně rezidenty z Klánovic, Šestajovic a částečně i z oblasti Újezd nad Lesy. Z hlediska přetížení navazujících úseků ul. Revoluční v Šestajovicích a ul. Slavětínské v Klánovicích je nejméně právě příznivý horizont zprovoznění 2025, kde se při stanovení dopravních intenzit vycházelo z předpokladů:

- Připravené křižovatky na Klánovické spojce nejsou dosud napojeny na okolní komunikace, veškerá doprava z Šestajovic (s výjimkou jediného bloku domů u ul. Trojmezí) a z Klánovic musí projet křižovatkou KS x Revoluční x Slavětínská.

- Není zatím v provozu přeložka silnice I/12 (Běchovice – Úvaly), z čehož vyplývá vyšší příjezd vozidel z oblasti Újezd n. L.
- Není zatím v provozu úsek D0 PO 511 (Běchovice – Modletice), a celá oblast je tedy více zatížena dopravou v severojižním směru.
- Ve výhledu ÚP hl. m. Prahy se již předpokládá napojení místních komunikací na křižovatky Klánovické spojky, zprovoznění D0 PO 511 i 520, přeložky silnice I/12, přeložky silnice II/101, takže i přes vyšší využití území ve vzdálenějším výhledu se v řešeném prostoru dosahuje nižších intenzit automobilové dopravy.
- V dané lokalitě po roce 2000 nejvíce vzrostla doprava na dálnici D11, a to až o 290 % do současné doby. Na komunikaci Slavětínská-Revoluční vzrostla od roku 2000 do současné doby doprava o 108 %. Nárůst dopravy na komunikaci Slavětínská-Revoluční je způsoben především rozsáhlou bytovou výstavbou na okraji Prahy (Středočeský kraj), jejíž obyvatelé jezdí na nádraží Klánovice a odtud vlakem do centra Prahy.

Navýšení dopravy do roku 2025 (krátkodobý výhled) oproti současnému stavu (za normální situace) se očekává cca 4 %, ale předpokládá se pokles intenzity dopravy nákladních vozidel o 16 %. Na dálnici se očekává nárůst dopravy v tomto období o 17,8 % a nákladní dopravy o 7 %. Dopravní intenzity v roce 2025 na Klánovické spojnici jsou uvažovány 8 900 voz/24 hod a podíl nákladní dopravy bude 3,1%.

Podmínkou pro realizaci Klánovické spojky je realizace MUK Beranka na 4 km dálnice D11. Tato MUK má být realizována v roce 2023 dle informace podniku Ředitelství silnic a dálnic.

Vývoj nároků na dopravní infrastrukturu v zájmovém území na základě zátěže modelovaných dopravních stavů (stavy A, B, C.1, C.2, a D) reprezentujících intenzity dopravy na aktuální dopravní síti je uveden v tabulkách (viz kap. B.I.10):

- Tab. B.I.3: Vývoj dopravy bez realizace KS a HPS (stav B vers. C.1)
- Tab. B.I.4: Vývoj dopravy s dokončením staveb KS a HPS (stav B vers. C.2)
- Tab. B.I.5: Rozdíl dopravy bez a s dokončením staveb KS a HPS (stav C.1 vers. C.2)
- Tab. B.I.6: Výhled vývoje dopravy po dokončení staveb KS a HPS (stav C.2 vers. D)
- Tab. B.I.7: Rozdíl dopravy současného stavu a výhledu vč. staveb KS a HPS (B vers. D)

Poznámka: V tabulkách uvedené hodnoty intenzit dopravy jsou hodnotami průměrného pracovního dne (0 – 24 hod) pro všechna vozidla.

Rozpady zátěží

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

Nároky na jinou infrastrukturu

V důsledku stavby bude z hlediska stávajících inženýrských sítí provedeno křížení s vedením VN a VVN a dalších sítí technické infrastruktury území (vodovod, sdělovací kabely, STL plynovod aj.), které si může vyžádat zásah do jejich trasového nebo konstrukčního řešení.

Musí být provedena ochrana ostatních stávajících inženýrských sítí a jejich ochranných pásem, včetně dodržení podmínek stanovených jednotlivými správci dotčených inženýrských a dopravních sítí.

Musí být provedeny pozemkové úpravy, aby byl zachován přístup na všechny pozemky dotčené navrhovanou stavbou a prostorově předělené liniovou stavbou nových komunikací.

Přehled ochranných pásem:

Ochranná pásma silnic a dálnic jsou dle §30 zákona č. 13/1997 Sb. následující:

dálnice	100 m od osy jízdního pásu
silnice I. třídy	50 m od osy vozovky
silnice II. a III. třídy	15 m od osy vozovky

Ochranná pásma dráhy jsou dle §8 zákona č. 266/1997 Sb. následující:

celostátní dráha.....	60 m od osy krajní koleje
-----------------------	---------------------------

Ochranná pásma stávajících silnoproudých vedení jsou dle §46 zákona č. 458/2000 Sb. následující:

Elektro nadzemní vedení

napětí do 1 kV, u závěsných kabelových vedení	1 m od krajního vodiče
napětí nad 1 kV do 35 kV včetně, postavené do 31.12.1994...	10 m od krajního vodiče
napětí nad 1 kV do 35 kV včetně, po 31.12.1994.....	7 m od krajního vodiče
napětí nad 35 kV do 110 kV včetně.....	12 m (15m do 31.12.1994)
napětí nad 110 kV do 220 kV včetně.....	15 m od krajního vodiče
Elektro podzemní vedení silnoproudá	
silnoproudá vedení do 110 kV včetně.....	1 m po obou stranách krajního kabelu

Ochranná pásma stávajících slaboproudých vedení :

Podzemní vedení sdělovací, dle zákona 127/2005 Sb.

sdělovací kabelová vedení místní a dálková	1,5m od pláště krajního kabelu po obou stranách
--	---

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok jsou dle §23 zákona č. 274/2001 Sb. následující:

vodovodní potrubí do DN 500 včetně.....	1,5 m od okraje potrubí
kanalizace do DN 500	2,5 m od okraje potrubí
kanalizace do DN 500 včetně.....	1,5 m od okraje stoky

Ochranná pásma zařízení, která slouží pro výrobu, distribuci a uskladňování plynu, jsou dle §68, odst. zákona č. 158/2009 Sb. 2 následující:

u NTL a STL plynovodů a přípojek jimiž se rozvádí

plyn v zastavěném území obce	1 m na obě strany půdorysu
u ostatních plynovodů a přípojek.....	4 m na všechny strany od půdorysu
u technologických objektů.....	4 m na všechny strany od půdorysu

Bezpečnostní pásma plynárenských zařízení určuje příloha zákona č. 158/2009 Sb.

vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky do tlaku

40 bar včetně DN 100 – DN300.....	20 m
velmi vysokotlaké plynovody do DN 500.....	150 m

Ochranná pásma produktovodů určuje zákon č. 161/2013Sb, ČSN EN 14 161 a ČSN 65 0204 bezpečnostní pásmo

bezpečnostní pásmo	4 m na všechny strany od půdorysu
ochranné pásmo	300 m na všechny strany od půdorysu

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží

Znečištění ovzduší

Tab. B.III.1 Emise znečišťujících látek z dopravy – stávající stav

úsek	délka (km)	emise				
		oxidy dusíku*	benzen	částice PM ₁₀ **	částice PM _{2,5} **	B[a]P**
		(t.rok ⁻¹)				(g.rok ⁻¹)
D11 (západní větev)	3,6	54,72	0,42	46,60	13,89	1 138,19
D11 (východní větev)	6,3	90,26	0,70	79,23	23,55	1 876,00
Náchodská (H. Počernice - Hornopočernická spojka)	1,5	4,32	0,05	3,17	0,99	62,05
Poděbradská (Hornopočernická spojka - Čsl. armády)	1,9	4,88	0,06	4,30	1,29	77,46
Poděbradská (Čsl. armády - napojení na exit 8)	2,2	6,35	0,06	6,30	1,87	93,74
Ve Žlíbku	3,3	6,38	0,08	5,63	1,71	87,22
Čsl. Armády (Poděbradská - směr sever)	1,5	1,38	0,02	2,67	0,72	20,94
Revoluční (Poděbradská - Šestajovice)	1,3	2,33	0,03	2,79	0,79	37,88
Brandýská (Poděbradská - Zámecká)	1,2	2,08	0,03	2,05	0,61	31,27
Brandýská (Zámecká - Hlavní)	1,1	1,71	0,02	2,05	0,58	27,26
Zámecká (Brandýská - Revoluční)	1,3	0,64	0,01	1,21	0,33	9,64
Revoluční (Komenského - Klánovická spojka)	1,2	2,09	0,03	2,00	0,59	31,42
Slavětínská (Klánovická spojka - směr jih)	3,1	5,59	0,07	5,23	1,55	76,50
Ostatní komunikace v území	91,0	326,55	3,21	272,32	82,24	5 884,78
Celkem	120,7	509,28	4,79	435,53	130,72	9 454,36

Vysvětlivky: * produkce NO₂ představuje 3 – 10 % NO_x

** zahrnuje primární prašnost a sekundární prašnost z dopravy

Tab. B.III.2 Emise znečišťujících látek z dopravy – výchozí stav bez záměru 2025

Úsek	Délka (km)	Emise				
		oxidy dusíku*	benzen	částice PM ₁₀ **	částice PM _{2,5} **	B[a]P**
		(t.rok ⁻¹)				(g.rok ⁻¹)
D11 (západní větev)	3,6	39,42	0,35	50,23	14,25	1 313,33
D11 (východní větev)	6,3	64,58	0,57	85,16	24,12	2 149,85
Náchodská (H. Počernice - Hornopočernická spojka)	1,5	2,72	0,04	3,03	0,89	57,50
Poděbradská (Hornopočernická spojka - Čsl. armády)	1,9	2,86	0,04	4,13	1,17	66,57
Poděbradská (Čsl. armády - napojení na exit 8)	2,2	3,82	0,04	5,85	1,66	86,71
Ve Žlíbku	3,3	4,42	0,07	5,44	1,59	89,67
Čsl. Armády (Poděbradská - směr sever)	1,5	0,70	0,01	2,01	0,52	16,36
Revoluční (Poděbradská - Šestajovice)	1,3	1,67	0,02	2,65	0,73	39,80
Brandýská (Poděbradská - Zámecká)	1,2	1,80	0,03	2,12	0,62	39,55
Brandýská (Zámecká - Hlavní)	1,1	1,47	0,02	2,14	0,60	34,76
Zámecká (Brandýská - Revoluční)	1,3	0,45	0,01	1,23	0,32	10,11
Revoluční (Komenského - Klánovická spojka)	1,2	1,46	0,02	1,89	0,54	32,47
Slavětínská (Klánovická spojka - směr jih)	3,1	3,80	0,06	4,94	1,42	79,56
Ostatní komunikace v území	92,6	233,53	2,66	288,92	83,02	6 684,00
Celkem	122,2	362,71	3,94	459,72	131,45	10 700,25

Vysvětlivky: * produkce NO₂ představuje 3 – 10 % NO_x

** zahrnuje primární prašnost a sekundární prašnost z dopravy

V porovnání se stavem v roce 2019 bez realizace záměru KS bude v případě červeně podbarvených hodnot zaznamenán nárůst produkce znečišťujících látek v roce 2025 a v případě zeleně podbarvených jejich pokles, žlutá barva je shoda.

Tab. B.III.3 Emise znečišťujících látek z dopravy – stav se záměrem 2025

úsek	délka (km)	emise				
		oxidy dusíku*	benzen	částice PM ₁₀ **	částice PM _{2,5} **	B[a]P**
		(t.rok ⁻¹)				
D11 (západní větev)	3,6	43,48	0,40	53,82	15,28	1 463,69
D11 (východní větev)	6,3	61,60	0,55	80,27	22,74	2 007,90
Náchodská (H. Počernice - Hornopočernická spojka)	1,5	2,18	0,03	3,11	0,89	44,37
Poděbradská (Hornopočernická spojka - Čsl. armády)	1,9	3,55	0,04	5,92	1,67	80,28
Poděbradská (Čsl. armády - napojení na exit 8)	2,2	3,95	0,04	6,20	1,75	89,08
Ve Žlíbku	3,3	3,98	0,06	5,38	1,55	79,59
Čsl. Armády (Poděbradská - směr sever)	1,5	0,73	0,01	1,96	0,51	17,41
Revoluční (Poděbradská - Šestajovice)	1,3	1,34	0,02	2,58	0,70	31,64
Brandýská (Poděbradská - Zámecká)	1,2	1,51	0,02	2,08	0,59	32,74
Brandýská (Zámecká - Hlavní)	1,1	1,40	0,02	2,16	0,60	32,96
Zámecká (Brandýská - Revoluční)	1,3	0,31	0,01	0,92	0,24	6,80
Revoluční (Komenského - Klánovická spojka)	1,2	1,30	0,02	1,76	0,50	29,38
Slavětínská (Klánovická spojka - směr jih)	3,1	4,44	0,07	5,09	1,49	94,32
Ostatní komunikace v území	93,3	231,55	2,61	288,73	82,88	6 630,98
Klánovická spojka	2,5	2,31	0,03	3,82	1,05	56,16
Hornopočernická spojka	0,9	0,98	0,01	2,48	0,67	22,04
Celkem	126,3	364,61	3,94	466,28	133,11	10 719,34

Vysvětlivky: * produkce NO₂ představuje 3 – 10 % NO_x

** zahrnuje primární prašnost a sekundární prašnost z dopravy

V porovnání se stavem v roce 2025 bez realizace záměru KS bude v případě červeně podbarvených hodnot zaznamenán nárůst produkce znečišťujících látek v roce 2025 po realizaci záměru obou spojek a v případě zeleně podbarvených jejich pokles, žlutá barva je shoda.

Variantnost řešení

Hodnocený záměr Klánovické spojky je rozdělen na celkem 5 úseků, značených písmeny A – E. V případě úseků A, C je vedení trasy invariantní. V případě úseků D, E je vedení trasy navrženo variantně, avšak posun mezi stopami obou variant je z hlediska ovlivnění kvality ovzduší naprosto zanedbatelný a rozdíly v přilehlé části zástavby jsou na samé hranici přesnosti imisního modelu. Pouze v úseku B je rozdíl mezi oběma variantami více zřetelný. Vzhledem ke skutečnosti, že intenzity dopravy v obou navržených variantách jsou totožné v celém zájmovém území a jediná odlišnost je tedy ve stopě trasy komunikace.

Všechny grafické výstupy a textové komentáře v předkládané studii jsou zpracovány pro variantu 2 tohoto úseku. Tato varianta je vyhodnocena z důvodu těsnějšího kontaktu komunikace se zástavbou v oblasti ulice Úprkova, čili je v rámci modelových výpočtů vyhodnocena ta méně příznivá varianta z hlediska kvality ovzduší v prostoru obytné zástavby.

Poznámka: Porovnání variant viz příloha H.3 - Rozptylová studie.

Tab. B.III.4 Emise znečišťujících látek z dopravy – stav se záměrem, období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy

úsek	délka (km)	emise				
		oxidy dusíku*	benzen	částice PM ₁₀ **	částice PM _{2,5} **	B[a]P**
		(t.rok ⁻¹)				(g.rok ⁻¹)
D11 (západní větev)	3,6	36,43	0,34	57,05	15,84	1 577,73
D11 (východní větev)	6,3	56,64	0,53	92,14	25,56	2 422,30
Náchodská (H. Počernice - Hornopočernická spojka)	1,5	1,54	0,02	2,62	0,74	40,81
Poděbradská (Hornopočernická spojka - Čsl. armády)	1,9	2,36	0,03	5,62	1,54	69,14
Poděbradská (Čsl. armády - napojení na exit 8)	2,2	2,39	0,03	5,73	1,56	68,00
Ve Žlíbku	3,3	3,61	0,06	5,32	1,53	90,84
Čsl. Armády (Poděbradská - směr sever)	1,5	0,47	0,01	1,71	0,44	14,01
Revoluční (Poděbradská - Šestajovice)	1,3	0,65	0,01	2,23	0,58	19,28
Brandýská (Poděbradská - Zámecká)	1,2	0,23	0,00	0,88	0,23	6,42
Brandýská (Zámecká - Hlavní)	1,1	0,20	0,00	0,82	0,21	5,98
Zámecká (Brandýská - Revoluční)	1,3	0,27	0,01	0,99	0,26	7,72
Revoluční (Komenského - Klánovická spojka)	1,2	0,68	0,01	1,55	0,42	19,06
Slavětínská (Klánovická spojka - směr jih)	3,1	2,07	0,04	4,27	1,17	56,76
Ostatní komunikace v území	121,8	251,93	2,84	403,85	112,50	9 666,40
Klánovická spojka	2,5	1,32	0,02	3,34	0,88	39,63
Hornopočernická spojka	0,9	0,84	0,01	2,91	0,77	24,03
Celkem	154,8	361,63	3,96	591,03	164,22	14 128,12

Vysvětlivky: * produkce NO₂ představuje 3 – 10 % NO_x

** zahrnuje primární prašnost a sekundární prašnost z dopravy

V porovnání se stavem v roce 2025 po realizaci záměru KS bude v případě červeně podbarvených hodnot zaznamenán nárůst produkce znečišťujících látek v roce po naplnění ÚP SÚ hl.m. Prahy a v případě zeleně podbarvených jejich pokles, žlutá barva je shoda.

Provoz - Území bude po dokončení nových komunikací zatěžováno automobilovým provozem dle předpokládaných intenzit vyplývajících z kategorie navržených komunikací. Toto zatížení s sebou nese znečištění ovzduší odpovídající intenzitě provozu a technologické skladbě provozovaných automobilů. Znečištění ovzduší bude emisemi z dopravních prostředků, které budou rozptýlovány liniově podél komunikací.

Znečištění ovzduší z dopravy v širším zájmovém území po realizaci záměru je hodnoceno pro dvě trasové varianty, přičemž celkové hodnoty produkce znečišťujících látek se pro sledované úseky komunikací vzájemně neliší vůbec nebo v případě nových komunikací (Klánovická spojka, Hornopočernická spojka) se liší minimálně tj. v řádu desítek kg/rok (viz oxidy dusíku, částice PM₁₀, PM_{2,5}).

Výstavba - Dočasným zdrojem znečišťování ovzduší bude výstavba hodnocené komunikace. Během výstavby lze očekávat produkci znečišťujících látek z provozu stavebních mechanismů a nákladních aut a rovněž nárůst sekundární prašnosti v okolí záměru. Tento zdroj bude významně působit po časově omezenou dobu na své nejbližší okolí, tj. zejména na přilehlou zástavbu.

Tab. B.III.5 Emise ze stavebních prací

	oxidy dusíku	částice PM ₁₀ *
	(kg.den ⁻¹)	
Stavební stroje	15,73	4,19
Staveništní komunikace a prašnost z nakládání se zeminou	0,02	2,29
Staveniště celkem	15,75	6,48
Doprava na navazujících komunikacích**	0,16	1,00

Vysvětlivky: * včetně sekundární prašnosti

** emise z části trasy o délce 1 km

Stacionární **bodové zdroje** znečišťování ovzduší budou představovat především obalovny živichných směsí, příp. betonárny nebo podobná zařízení. Zda budou instalovány v rámci stavby či zda bude směs dovážena z již existujících výroben, bude známo po zpracování dalších stupňů projektové dokumentace. Pokud budou instalovány obalovny v rámci stavby, budou z dlouhodobého hlediska málo významné, mohou však významněji ovlivnit krátkodobé koncentrace znečišťujících látek ve svém bezprostředním okolí.

Jako **plošné zdroje** budou v průběhu výstavby působit jednotlivá staveniště (ale i další plochy zbavené vegetace), kde bude docházet zejména ke znovuzvíření již usazených prachových částic (resuspenze). Při pokládce živichného povrchu lze rovněž očekávat zvýšené uvolňování aromatických uhlovodíků. Ze stavebních strojů a z nákladních vozů budou emitovány běžné polutanty, především oxidy dusíku, oxid uhelnatý, pevné částice a v malém množství také uhlovodíky. Případné deponie výkopového materiálu bude třeba umístit v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, aby byl minimalizován jejich negativní vliv na obyvatelstvo (zejména prašnost).

Liniovými zdroji budou během stavby zejména staveništní komunikace a nákladní doprava, odvázející vytěženou zeminu a přivázející potřebný stavební materiál.

Znečištění vody

Znečištění vody realizací záměru se nepředpokládá. Technologická a srážková voda (viz odpadní vody) jsou provozně zajištěny. Jediným významným znečištěním, ke kterému by mohlo dojít, je znečištění povrchové a následně podzemní vody, které je spojováno s možným vznikem havarijních stavů na stavbě (např. únik ropných produktů z nádrží stavební techniky nebo při jejich uskladnění) nebo špatnou manipulací s některými látkami (viz kap. B.III.5) .

Znečištění půdy a půdního podloží

Stavba výškově sleduje v maximální míře úroveň stávajícího terénu. Nebude významně hloubkově zasahovat do půdního nebo geologického prostředí. S ohledem na uvažované technologické postupy stavby tohoto typu a použité stavební mechanismy (např. dozery, bagry, nákladní automobily) není předpoklad znečištění, s výjimkou havarijních stavů nebo špatnou manipulací s některými látkami, které by ohrozilo půdu nebo pronikly do půdního podloží podobně jako v případě vody.

B.III.2. Odpadní vody

Výstavba - Přehled druhů odpadní vody z výstavby a jejich navrhované zneškodnění:

- Splašková voda pocházející ze sociálního zařízení areálu zařízení staveniště – zneškodňování vody v žumpách nebo použitím chemických WC s následným odvozem kalu na ČOV.
- Technologická voda a oplachová voda z mycí rampy dopravní a stavební mechanizace – jímání vody v bezodtokých a sedimentačních jímkách s recyklací vody po odstranění ropných látek a minerálního kalu.
- Srážková voda z ploch zařízení staveniště (smyv olejových úkapů na ploše staveniště) – zachytávání vody v dočasných sedimentačních jímkách s infiltrací se zneškodněním separovaného kalu jako odpadu. Odvodnění plochy staveniště a zařízení staveniště od srážkových vod bude řešeno pravděpodobně zasakováním.

Objemové množství uvedených druhů odpadních vod nelze stanovit, protože závisí na budoucích zásadách organizace výstavby konkrétního stavebního dodavatele (počet zaměstnanců, druh použité stavební mechanizace a technologie).

Nebezpečnost uvedených druhů odpadních vod nespočívá v jejich množství ale v nebezpečí možného úniku této kontaminované vody do okolního prostředí.

Provoz - Během provozu dokončené stavby se nepředpokládá vznik žádných odpadních vod. Srážkové vody z povrchu zpevněných ploch nových komunikací budou odváděny do souběžných silničních příkopů a řešeny výparem, zasakováním nebo s napojením odvodnění na systém obecní kanalizace v zastavěném území.

V dalším projektovém stupni je nutné zvážit možnosti odvádění do dešťové kanalizace v souladu s podmínkami provozovatele kanalizace.

V řešeném území se nenachází žádná koryta místních vodotečí, která by byla využitelná pro zaústění přímého odvodnění.

Tab. B.III.4 Celková bilance srážkových vod odtékajících z vozovky

varianty	* odvodňovaná zpevněná plocha [m ²]	odtékající množství vody [m ³ /rok]
1	23 928	10 337
2	23 381	10 101

Poznámky: (*) plocha vozovky komunikace, jejího rozšíření a křižovatek
průměrný roční úhrn srážek: 540 mm
průměrná hodnota odtokového součinitele: 0,8

Ve fázi provozu nebude dokončená stavba produkovat žádné technologické odpadní vody. Objem potřebné vody na čištění komunikací předem nelze dostatečně odhadnout.

B.III.3. Odpady

Charakter činností, při kterých odpady vznikají:

- a) období výstavby komunikace a s ním spjatých stavebních objektů a provozních souborů;
- b) období provozu a údržby komunikace a s ní spjatých objektů a provozních souborů;
- c) havarijní situace.

ad a) Výstavba - Obecně je za odpad v období výstavby považován materiál vznikající při zemních pracích zejména při stavbě násypů a zářezů komunikace, napojování existujících komunikací, při stavbě betonových konstrukcí provozních objektů komunikací (propustky, opěrné zdi aj.), základní údržby stavebních mechanismů na plochách zařízení stavenišť a sociálního provozu zařízení stavenišť.

Odpady z činnosti: skupina dle katalogu odpadů

Výstavba komunikací a souvisejících objektů:

- odpady z geologického průzkumu, těžby, úpravy a dalšího zpracování nerostů a kamene (tj. přebytečná vytěžená zemina a hlušina výrubu skalní horniny apod.) ...01
- odpady z prvovýroby v zemědělství, zahradnictví, myslivosti (tj. dřevní hmota z mýcení stromů a křovin apod.) ...02
- komunální odpady, včetně složek z odděleného sběru (tj. kal z jímek oplachových vod a z mytí přepravních prostředků, ostatní komunální odpad apod.) ...20

Poznámka: provoz betonárky - předpoklad dovozu betonu z některé z existujících betonárek

Provoz zařízení stavenišť:

- odpadní obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné (tj. obaly se zbytky nátěrových hmot barev a ředidla obaly se zbytky a úkapy olejů, apod.) ...15
- stavební a demoliční odpady včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst (tj. zbytky stavebního materiálu různého složení apod.) ...17
- komunální odpady včetně složek z odděleného sběru (tj. směsný komunální odpad, tříděný na sklo, papír a plasty, kaly z jímek odpadní vody a chem. toalet apod.) ...20

Způsob využití nebo odstraňování odpadu – kódy (přílohy č. 3 a 4, z. č.185/2001 Sb.):

- D1 - ukládání v úrovni nebo pod úrovní terénu (např. skládkování)
- D10 - spalování na pevnině
- R3 - recyklace nebo zpětné získávání org. látek (kompostování)
- R5 - recyklace znovuzískání ostatních anorganických materiálů

Množství odpadu - V této fázi přípravy stavby tj. na základě existujících podkladů o připravované stavbě není možné vyčíslit objemy jednotlivých druhů odpadu vznikajících v průběhu stavby. Tyto hodnoty budou kvantifikovány až v DÚR. Z časového hlediska se jedná o krátkodobé nárazově vzniklé odpady.

Z hlediska celkové bilance zemních prací by stavba měla vykazovat přebytek výkopového zemního materiálu v případě obou variant s jejich minimálním vzájemným rozdílem.

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

varianty	násypy [m³]	výkopy [m³]	bilance zeminy [m³]
1	2 397	18 420	+ 16 023
2	2 382	18 235	+ 15 853

Přebytek zemního materiálu z výkopů bude uložen na skládce odpadů se zabezpečením skupiny S – inertní odpad (S-IO) podle vyhlášky č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky v platném znění. V případě, že by se prokázala lokální kontaminace vytěžené zeminy nebo byla stavbou dotčena stará skládka nebo jiná v současnosti

neidentifikovaná ekologická zátěž v území, je nutné provést uložení na zabezpečenou skládku v souladu s výsledky výluhové zkoušky vzorku odpadu.

ad b) Provoz a údržba - Odpady vznikají na základě činností, jakými jsou údržba a provoz zpevněných ploch komunikace, záchytných příkopů srážkové vody, zatravněných ploch a ostatních kultivovaných ploch, stavebních konstrukcí souvisejících objektů komunikace, technologického vybavení a pomocných kovových konstrukcí.

Odpady vzniklé údržbou a provozem budou pracovníky údržby podle povahy odpadu a jeho množství shromažďovány nebo okamžitě odstraňovány způsoby dále uvedenými.

Odpady z činnosti: skupina dle katalogu odpadů

- odpady z prvovýroby v zemědělství, zahradnictví, myslivosti, rybářství a z výroby potravin (tj. *odpad ze sekání trávy, klest z prořezávání keřů, pláví apod.*) ...02
- stavební a demoliční odpady (tj. *odpad ze stavebně-údržbářské činnosti při opravě souvisejících objektů, stavební suť, výkop. zemina, materiál z demolice apod.*) ...17
- odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání nátěrových hmot, lepidel, těsnících materiálů a tiskařských barev (tj. *odpady z provádění oprav doplňkových konstrukcí jakými jsou např. zábradlí, nádoby železné i plastové se zbytky barev a jiných škodlivin, ředidla apod.*) ...08
- odpadní obaly, absorpční činidla, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené (tj. *odpady z provádění oprav doplňkových konstrukcí jakými jsou např. zábradlí, obaly, textilní materiál znečištěný různými škodlivinami, apod.*) ...15
- komunální odpady, včetně složek z odděleného sběru (tj. *směsný komunální odpad, dřevěné odřezky a piliny, odpad z údržby, obaly, z vodohospodářské činnosti např. různé druhy kalů a shrabky z čištění stok, dešťových vpustí, trubních propustků apod.*) ...20

Způsob odstraňování odpadu – kódy (přílohy č. 3 a 4, z. č.185/2001 Sb.):

- D1 - ukládání v úrovni nebo pod úrovní terénu (např. skládkování)
- D10 - spalování na pevnině
- R3 - recyklace nebo zpětné získávání org. látek (kompostování)
- R4 - recyklace/znovuzískání kovů a kovových sloučenin
- R5 - recyklace znovuzískání ostatních anorganických materiálů

ad c) Havarijní situace - Samostatným problémem jsou havarijní situace. Nejčastějším důvodem havárie je únik kontaminujících látek na povrch komunikace. Odpadem vzniklým v souvislosti s takovou havárií jsou použité materiály pro zachycování kontaminantů z povrchu komunikace, znečištěná zemina okolí komunikace, apod. Odpad vzniklý při havárii musí být vždy odstraněn odbornou firmou mající oprávnění k činnosti v tomto oboru.

Způsob využití nebo odstraňování odpadu – kódy (příloha č. 4 k z. č.185/2001 Sb.):

- D1 - ukládání v úrovni nebo pod úrovní terénu (např. skládkování)
- D2 - úprava půdními procesy (např. biologický rozklad kapal. odpadů a kalů v půdě)
- D4 - ukládání do povrchových nádrží
- D10 - spalování na pevnině

Nakládání s odpady - Pro nakládání s odpady je rozhodující důsledné třídění všech vznikajících odpadů a zajištění jejich účelného zpětného využití. Pouze nepotřebné složky odpadu a

zejména jeho nebezpečné složky musí být odstraňovány na pro ten účel vhodných zařízeních v souladu s platnou legislativou v oboru odpadů.

Vznikající odpady je nutné řádně třídit a přednostně je předávat oprávněným osobám k jejich převzetí dle §12 odst. 3 zákona o odpadech, a to přednostně k využití. Pouze pokud využití nebude možné, předat je k odstranění, např. uložit na skládce.

V případě, že odpady jsou kontaminovány nebezpečnými látkami, tzn. že vykazují nebezpečné vlastnosti, je nutné s nimi nakládat podle jejich skutečných vlastností, viz § 16 zákona o odpadech „Povinnosti původců odpadu“.

Nakládání s odpady, které budou vznikat během výstavby i provozem posuzovaného záměru, musí být řešeno dle platné legislativy, tj. zákona o odpadech a prováděcích vyhlášek, zejména dle Vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění, a Vyhlášky č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění.

Ke kolaudaci stavby záměru musí být předložena řádná evidence odpadů a doložen jejich způsob využití, popř. odstranění.

B.III.4. Ostatní emise a rezidua

Hluk

Provoz - Novým zdrojem hluku v území bude nová komunikace - Klánovická spojka napojená na MUK Beranka na dálnici D11, ze které bude pokračovat Hornopočernická spojka, která bude významná pro napojení výrobních a komerčních areálů na okraji Horních Počernic na kapacitní komunikaci (D11) bez nutnosti průjezdu zástavbou Horních Počernic.

MUK Beranka je situovaná v km 4,0 dálnice D11 a je od nejbližší chráněné zástavby Klánovic a Šestajovic vzdálená cca 1100 m.

Tab. B.III.6 Emisní hodnoty LA_{eq} (dB) u posuzovaného záměru (vzdálenost 7,5 m od osy jízdního pruhu)

	Varianta V1 Šestajovická				Varianta V2 Pražská			
	Stav C2 rok 2025		Stav D Výhled		Stav C2 rok 2025		Stav D Výhled	
	Den	noc	Den	noc	Den	noc	Den	noc
extravilán	63,7 -64,0	54,2 – 54,4	62,5-62,9	53,0-53,4	63,7-64,0	54,2-54,4	60,6-62,9	51,1-53,4
intravilán	62,1 – 62,4	52,7 – 53,0	58,8-59,0	49,3-49,6	62,1-62,4	52,7-53,0	58,7-58,9	49,3-49,6

Protože obě varianty se ve svém vedení liší minimálně je i sklonové vedení trasy obou variant podobné, proto jsou shodné i emisní hodnoty u komunikace. Větší rozptyl těchto hodnot ve výhledovém období je dán, změnou dopravních zátěží v jednotlivých křižovatkách na Klánovické spojně, které budou funkční až ve výhledovém období.

V okolí nové komunikace Klánovická spojka v obou variantách v úseku od km 2,2 až po napojení na komunikaci Slavětínská/Revoluční (zástavba bytových domů v ulici Trojmezí) jsou u chráněné zástavby na západním okraji Šestajovic překročeny hygienické limity pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích v denní době LA_{eq},16h = 60 dB a v noční době LA_{eq},8h = 50 dB.

Ve variantě V1 šestajovická je navržena protihluková clona (PHC) umístěna vlevo od komunikace v zeleném pásu v km 2,266 - 2,466. PHC délky 200 m a výšky 5 m dostatečně ochrání zástavbu v ulici Trojmezí. V případě realizace takto navržené PHC je nutné zrušit sjezd do ulice Trojmezí v km 2,3. Vjezd do této ulice, by byl pouze přes ulici Pražskou jako v současné době a výjezd do okružní křižovatky. Ulice Trojmezí je v současné době jednosměrná.

Ve variantě V2 pražská kromě nadlimitního ovlivnění zástavby v ulici Trojmezí v km 2,2 – KÚ nové komunikace, bude nadměrným hlukem ovlivněna ještě zástavba na severním okraji Klánovic v km 1,0 – 1,3 nové komunikace, proto je v km 1,06 – 1,230 umístěna PHC1 výšky 4,0 m a délky 206 m. Obdobně jako u varianty V1 je na ochranu domů v ulici Trojmezí umístěna PHC2 v místě stávajícího oplocení bytových domů PHC délky 32 m + 36 m + 72 m + 43 m a výšky 5 m. PHC musí být přerušována z důvodu zachování vjezdů k jednotlivým bytovým domům.

Na stávající komunikaci Slavětínská/Revoluční dochází k navýšení dopravy v průběhu let. Hluk v okolí komunikace jak na území Klánovic tak i na území Šestajovic překračuje příslušné hygienické limity v denní i noční době. Z tohoto důvodu zejména na území Klánovic nelze zhoršit stávající akustickou situaci, k čemuž by v roce 2025 realizací Klánovické spojky a jejím uvedením do provozu došlo.

Na území Šestajovic lze uplatnit korekci pro SHZ a i nárůst dopravy vlivem zprovoznění Klánovické spojky nezpůsobí zvýšení hlučnosti o více než 2,0 dB oproti stavu hlučnosti v roce 2000.

Hluk

Výstavba - Po dobu stavby dojde k dočasnému negativnímu ovlivnění životního prostředí hlukem ze stavební činnosti. Provádění stavebních prací a používání stavebních mechanismů musí být v souladu s platnou legislativou v oblasti ochrany veřejného zdraví. Organizace výstavby se bude muset podřídit požadavku zachování základních funkcí životního prostředí např. vhodnou organizací práce a nasazením přiměřené mechanizace bude snížen vliv hluku a vibrací pod přípustnou úroveň.

S ohledem na to, že záměr je řešen na úrovni technické studie, není v současné době možné hodnotit hluk ze stavební činnosti. Nejvíce bude ovlivněna hlukem ze stavební činnosti zástavba na severním okraji Klánovic a pak zástavby v ulici Trojmezí. Orientační výpočet byl proveden pro nejhlučnější fázi výstavby, a to při zemních pracích. Předpokládá se nasazení těchto strojů: bagr, buldozer, nakladač, grejdr, válec, silniční fréza. Jedná se o výpočty, jejichž cílem je v této fázi přípravy stavby najít problémy, které mohou nastat během její realizace. Předpokládaná pracovní doba na stavbě je od 7 do 19 hodin. V době výstavby nové komunikace (orientační výpočty) hluk při realizaci zemních prací, které budou nejhlučnějším obdobím výstavby, ekvivalentní hladiny akustického tlaku nepřekročí hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v době od 7:00 do 21:00 hod $L_{Aeq,S} = 65$ dB, i když zejména v případě realizace varianty V2 u zástavby v ulici Úprkova může docházet ke krátkodobému překračování tohoto limitu.

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. S ohledem na dopravní zátěž na dálnici je navýšení dopravy na dálnici o 40 nákladních vozidel v denní době zanedbatelné a na zvýšení hladiny akustického tlaku v okolí dálnice tento nárůst nebude mít vliv. V současné době je dopravní intenzita ve sledovaném úseku dálnice D11 49 600 vozidel/24 hod z toho v denní době se sledovaném úseku v obou směrech pohybuje

více jak 45 000 vozidel a z toho je cca 8000 nákladních vozidel. Nedoporučuje se vést mimostaveništní dopravu po komunikaci Slavětínská/Revoluční a na ni navazujících místních komunikací.

Předpokládaná doba výstavby nové komunikace je 2 roky. Stavba musí být prováděna pouze v denní době mezi 7:00 až 21:00 hodinou. Na staveništi nesmí být umístěna zařízení jako je obalovna, betonárka nebo drtička bez akustického posouzení.

Ostatní faktory - Zdroje radioaktivního a elektromagnetického záření přímo související se záměrem nejsou známy. Hodnoty vibrací nejsou v území sledovány a jejich případný vliv na prostředí se vzhledem k nezastavěnému území umístění stavebního záměru nepředpokládá.

B.III.5. Doplnující údaje

Ohrožení životního prostředí až do měřítko havárie mohou představovat při špatné manipulaci některé speciální prostředky využívané při výstavbě jako postřiky bednění, přísady do betonu, injektážní materiály, tmely, ředidla, barvy, oleje apod. Uvedené materiály musí být při skladování a zpracovávání zabezpečeny podle požadavků na bezpečnost práce, aby nemohlo dojít ke kontaminaci okolního prostředí.

Stavební záměr dokončeného díla reprezentovaného novou sběrnou komunikací představuje standardní riziko havárie vyplývající ze silničního provozu v podobě možné dopravní nehody spojené s případným únikem přepravovaných látek nebezpečného charakteru. Důvodem pro minimalizaci hodnocení tohoto vlivu je skutečnost, že se nepředpokládá tranzitní druh převažující nákladní dopravy, která by transportovala po řešené komunikaci látky tohoto charakteru.

Významné terénní úpravy a zásah do krajiny - Stavební záměr s ohledem na své výškové a trasové uspořádání korespondující se stávajícím povrchem terénu nezahrnuje žádné významné terénní úpravy ani zásahy do krajiny.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

C.1.1. Struktura a ráz krajiny

Řešené území a jeho širší okolí náleží do oblasti krajinného rázu Čelákovicko (dle Studie vyhodnocení krajinného rázu na části území Středočeského kraje, Atelier V- Doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc. a kol., 2008-2009). Oblast je vymezena v ose Neratovice, Brandýs nad Labem, Čelákovice, Český Brod. Z jihozápadu je oblast vymezena hranicí hl. m. Prahy. Jedná se oblast bezprostředně navazující na Prahu, ve které se projevuje vysoký tlak na urbanizaci území a to jak z hlediska rozvoje bytové výstavby, tak z pohledu rozvoje výrobně obslužné sféry. Nejedná se o krajinu se soustředěnými estetickými hodnotami ani harmonickým měřítkem a vztahy. V rámci citovaného hodnocení zde není vymezen charakteristický krajinný prostor.

Celkově má reliéf zájmového území charakter mírně zvlněné plošiny, slabě ukloněné k SSV – k Labi. Z hlediska vizuální charakteristiky zahrnuje oblast krajinného rázu souvislý pás otevřené zemědělské krajiny, s otevřenými scenériemi a vzdálenými horizonty vytváří charakteristické scenérie agrárního Polabí, v jejímž obraze se promítají současně jak sídla se zástavbou, tak technické prvky koridorů vedení VVN a tak i drobné partie vodotečí a lesíků, zjemňující měřítko a kontrastující s otevřeností prostoru. Přítomnost nelesní zeleně je výrazná zejména v areálech komponovaných krajinných úprav.

V řešeném území a jeho širším okolí se vyskytují následující typy krajin:
(dle Typologie české krajiny, Löw & spol., s.r.o.)

- rámcové sídelní krajinné typy: stará sídelní krajina Hercynica
- rámcové typy využití krajin: zemědělské krajiny
- rámcové typy reliéfu krajin: krajiny rovin

Dle krajinářského hodnocení (Doc. Ing. P. Sklenička) se řešené území nachází v kategorii A (0) – krajina přeměněná až B(0) kulturní, krajinářská hodnota průměrná.

Geomorfologie - Zájmové území se nachází podle geomorfologického členění v následující jednotce:

<i>subprovincie (soustava):</i>	Česká tabule
<i>oblast:</i>	Středočeská tabule
<i>celek:</i>	Středolabská tabule
<i>podcelek:</i>	Českobrodská tabule
<i>okrsek:</i>	Čakovická tabule

Čakovická tabule je geomorfologický okrsek ve střední části Českobrodské tabule, ležící v okresech Nymburk, Kolín, Praha-východ ve Středočeském kraji a na území hlavního města Prahy. Čakovická tabule má celistvý nepatrně rozčleněný reliéf výše položených strukturních plošin na křídových horninách z nejstaršího kvartéru (popř. z konce neogénu) a patří prakticky celá k povodí středního Labe.

Krajinný ráz - Krajinným rázem dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění je především přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa nebo oblasti. V zákoně jsou přímo vyjmenovány rysy či hodnoty, které mají být chráněny před znehodnocením. Jsou to přírodní a estetické hodnoty, významné krajinné prvky a zvláště chráněná území, kulturní dominanty, harmonické měřítko a vztahy. Celkově je možno shrnout, že v krajinném rázu se promítne krajina, její přírodní bohatství, její obyvatelstvo, hmotný majetek a kulturní památky. Z textu zákona je možno odvodit, že krajinný ráz není všude stejně výrazný, neopakovatelný, jedinečný a cenný. Krajinu, ve které jsou přítomny mimořádné a jedinečné hodnoty přírodní, kulturní nebo estetické, je třeba chránit s větší přísností, než krajinu, ve které jsou tyto hodnoty přítomny sporadicky nebo v ní přítomny nejsou vůbec. K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami může orgán ochrany přírody zřídit přírodní park. Plocha záměru částečně zasahuje do přírodního parku na území k. ú. Klánovice, a to do Přírodního parku Klánovice – Čihadla.

Krajina kolem Prahy je člověkem velice silně ovlivněna, nicméně především v této části se dochovaly téměř přirozené lesní porosty (přírodě blízké), pro které je zde zajištěna územní ochrana jako PR Klánovický les a PP Xaverovský háj. Zbytek území je dlouhodobě plošně odlesněno, odvodněno a bylo využíváno jako rozsáhlá pole. Poslední dekádu narůstá podíl zastavěných ploch a intenzivní výstavba infrastruktury.

Pro krajinnou scénu je typický reliéf ploché pahorkatiny, kde jednotlivé krajinné celky i prostory oddělují spíše zastavěná území a liniové stavby (zejména dálnice D11). Identifikovaným dotčeným krajinným celkem je Čakovická tabule, dotčený krajinný prostor lze nazvat územím „jižně od D11 až po zastavěné území a jeho okraje – Klánovice a Šestajovice“.

Dotčený krajinný prostor D11 – Klánovice – Šestajovice - Krajinu zde utvářejí rozsáhlá pole, zastavěná území a nepatrné zbytky rozptýlené zeleně (včetně tzv. stepping stones – plochy ruderalní a postagrární, tvořící enklávy v orné půdě). Krajinná scéna dotčeného krajinného prostoru je však stále uniformní. Okraje dotčeného prostoru jsou zřetelně vymezeny okraji zastavěných území Klánovic a Šestajovic a dále tělesem dálnice D11.

Přírodní charakteristika - Posuzované území je součástí Českobrodského bioregionu (1.5), který zabírá přibližně Českobrodskou tabuli, východní část Pražské plošiny a část Časlavské kotliny (Culek, 1996). Bioregion je v současnosti z naprosté většiny intenzivně zemědělsky využíván, přesto se zde, blízko posuzovaného zájmového území, zachovaly unikátní komplexy přirozených, částečně podmáčených dubových lesů (Klánovický les, Vidrholec). Rekonstrukční vegetace území kolem záměru v minulosti pokrývaly lesy charakteru dubohabrových hájů (svazu *Carpinion betuli*) s bohatým květnatým podrostem. Na okraji dotčeného prostoru se nacházejí tři přírodně hodnotné plochy, a to PR Klánovický les, PP Prameniště Blatovského potoka a PP Xaverovský háj. Nejbližší lokalitou soustavy Natura 2000 je EVL Blatov a Xaverovský háj.

Celkově se v dotčené krajině nachází minimum zeleně a dřevin rostoucích mimo les. Dřeviny se v tomto dotčeném prostoru dochovaly pouze jako doprovod periodického toku, jako doprovod komunikací vystavěných v minulosti a jako zeleň obcí.

Za historické znaky v krajině lze považovat reliéfy center místních obcí (zejména Šestajovice) a svým způsobem i východní okraj Prahy.

Tab. C.1.1 Hodnocení ovlivnění krajinného rázu

harmonie krajiny (měřítko a znaky)				doprovodné znaky krajinného rázu	souhlas občanů se stavbou; soulad s ÚPD
4x NE				NE	ANO/NE*
estetické znaky v krajině	historické znaky v krajině	přírodní a přírodě blízké prvky v krajině	kulturní dominanta		
NE	NE	NE	NE		

Shrnutí - Na základě celkové hodnocení krajinného rázu zasaženého záměrem lze konstatovat, že dotčený krajinný prostor náleží k V. stupni ochrany krajinného rázu, což znamená, že jde o území, kde krajinný ráz není dochován, nebo je nutno jej z jiných celospolečenských hledisek změnit. Ochrana je zde zbytečná a znamená to v praxi zcela nezávislou tvorbu krajiny nové.

Poznámka: * Stavba je v zájmu občanského sdružení – spolku Šestajovice pro život a je nezbytné záměry s tímto projednat.

C.1.2. Geomorfologie a hydrologie

Z hlediska **geomorfologického členění** přísluší zájmové území Českobrodské tabuli, která je součástí České křídové tabule. Místní terén vytváří mírnou, protáhlou depresi, generálně se sklonem k jihovýchodu až k východu, jejíž podélnou osu tvoří koryto Šestajovického potoka. Nadmořské výšky terénu se pohybují v rozmezí cca 262 – 250 m n.m. Z regionálně geologického hlediska leží posuzovaná lokalita na okraji České křídové pánve.

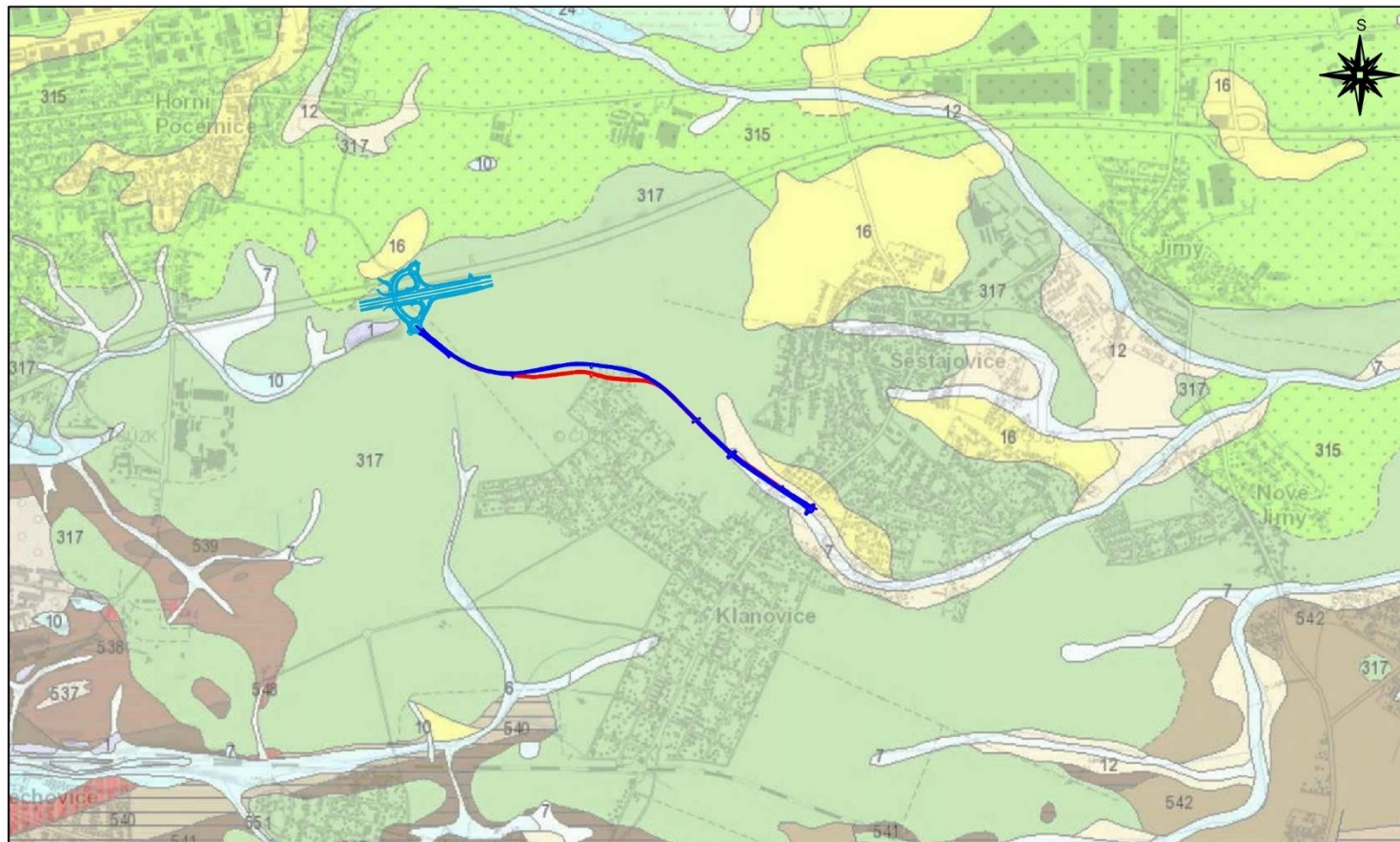
Východní část oblasti Čelákovicko má charakter ploché pahorkatiny tvořené cenomanskými pískovci a spodnoturonskými písčitými spongility, jílovci a slínovci. Představuje k severovýchodu ukloněný povrch denundačních plošin rozbrázděných na severovýchodě zpravidla nesouměrnými údolími svahových potoků levostranných přítoků Labe. Západní část má také charakter ploché pahorkatiny. V této části oblasti objevují četné spilitové a bulžňákové suky a strukturní hřbety. Údolí levostranných přítoků Labe jsou v této části oblasti široká a mělká. Zalesnění je jen okolo 5 % bory, doubravami a akátinami.

Z **hydrologického hlediska** je zájmové území z převážné části ploch odvodňováno na východě do Jirenského potoka (ID 110650000100) (č.h.p. 1-04-07-057). Celková délka vodoteče je 10,81 ř.km. Významnost toku: páteřní tok základního hydrologického povodí. Jirenský potok je v zájmovém území výrazně regulován, v úseku od silnice II/611 až za těleso D11 zatrubněn. Koryto toku bylo trasově napřímeno. Část území spadá do dílčího povodí Šestajovického (ID 110650000400) potoka. Celková délka vodního toku je 3,27 ř.km a je přítokem Jirenského potoka. Významnost toku: ostatní. Levostranným přítokem Šestajovického potoka je bezejmenný vodní tok (ID 110650000500) o délce 1,57 ř. km vytékající z prostoru zástavby a následně rybníčku v Šestajovicích a protékající kolem čistírny odpadních vod. Vodoteč je zahloubena a silně regulována.

Západní část území je odvodňována do Blatovského potoka (IDVT 10280570) (č.h.p. 1-12-01-027). Délka toku je 2,64 km. Vodoteč je pravobřežním přítokem Běchovického potoka. Území náleží k hydrologickému rajonu 4510 – Křída severně od Prahy.

Z geologického hlediska se širší zájmové území posuzovaného záměru nachází na jižním okraji české křídové pánve. Skalní podloží je tvořeno horninami perucko-korycanského souvrství, cenoman, svrchní křída. Severní dálniční přivaděč přechází území, kde je podloží budováno převážně jílovcí a prachovci. Trasa Klánovické spojky vede po pískovcích s ojedinělými vložkami jílovců a prachovců. Kvarterní pokryv v území většinou nepřesahuje mocnost 1,0 m. Je tvořen zvětralinami a deluvii podložních hornin. Jedná se hlavně o písčité hlíny s valounky.

Z hydrogeologického hlediska se jedná o jednokolektorový zvodnělý systém. Kolektorskými horninami jsou pískovce perucko-korycanského souvrství a jejich zvětralinový plášť. Jedná se o zvodnění s průlino-puklinovou propustností a volnou hladinou podzemní vody v hloubkách 4-8 m pod terénem. Mocnost zvodnění se pohybuje mezi 5-15 m. Kolektor má většinou střední transmisivitu v rozmezí $1 \cdot 10^{-4} - 1 \cdot 10^{-3} \text{ m}^2/\text{s}$. Jedná se o středně mineralizovanou podzemní vodu s celkovým obsahem rozpuštěných látek 0,3-1,0 g/l a hydrochemického typu Ca-(Mg)-HCO₃-(SO₄) a neutrální reakci.



© Česká geologická služba

LEGENDA:

- Klánovická spojka - varianta 1 "Šestajovická"
- Klánovická spojka - varianta 2 "Pražská"
- navazující stavba - MÚK Beranka

Hranice geologických jednotek

Tektonické linie GeoČR50

— zlom zjištěný

Hranice hornin GeoČR50

— hranice zjištěná

--- hranice předpokládaná

Kvartér - kenozoikum

1 navážka, halda, výsypka, odval

6 nivní sediment

7 smíšený sediment

10 hlína, písek, štěrky

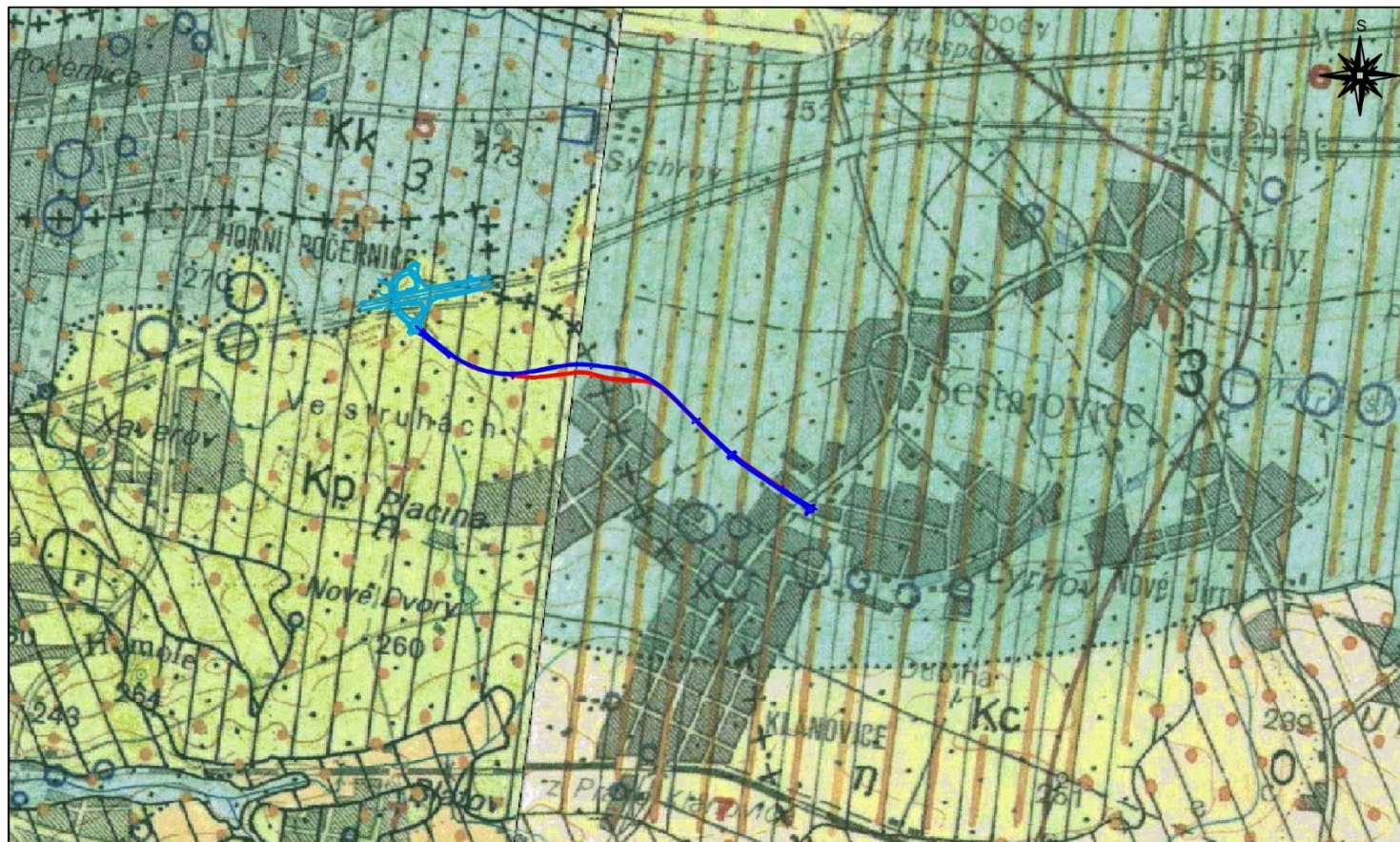
12 písčito-hlinitý až hlinito-písčitý sediment

16 spraš a sprašová hlína

Křída - česká křídová pánev - mezozoikum

315 pískovce křemenné, jílovité, glaukonitické

317 jílovce, uhlénné jílovce, uhlí, prachovce, pískovce, slepence

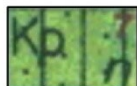


© Česká geologická služba

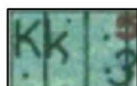
LEGENDA:

- Klánovická spojka - varianta 1 "Šestajovická"
- Klánovická spojka - varianta 2 "Pražská"
- navazující stavba - MÚK Beranka

TYP KOLEKTORU A JEHO KVANTITATIVNÍ CHARAKTERISTIKA:



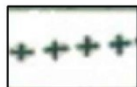
Průlinovo-puklinový kolektor, pískovce a jílovce peruckých vrstev (Kp); $T = 1 \cdot 10^{-4} - 1 \cdot 10^{-3} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$; s_y nelze stanovit



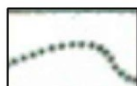
Průlinovo-puklinový kolektor, pískovce korycanských vrstev (Kk); sv od Prahy: $T = 6 \cdot 10^{-5} - 1 \cdot 10^{-3} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$; $s_y = 0,69$



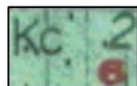
Kvalita vody z hlediska využitelnosti pro zásobování pitnou vodou: území s výskytem podz. vody vyžadující složitější úpravu (III. kat.)



Hlavní rozvodnice podzemní vody v první zvodni



Hranice území s různou velikostí transmisivity nebo různým stupněm variability transmisivity



Puklinovo-průlinový kolektor korycanského a peruckého souvrství (cenoman, Kc); kaolinické, jílovité pískovce, písčité slepence, jílovce; průměrná transmisivita $1 \cdot 10^{-4} - 1 \cdot 10^{-3} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$ (červený index - 6); variabilita 2. stupně ($s_y = 0,3 - 0,6$)



Kvalita vody z hlediska využitelnosti pro zásobování pitnou vodou: vody málo vhodné nebo nevhodné (III. kategorie)
Koncentrace rozhodujících složek:
 $\text{Fe} > 30 \text{ mg/l}$, $\text{Mn} > 10 \text{ mg/l}$, $\text{NO}_2 > 50 \text{ mg/l}$,
celková mineralizace $> 1 \text{ g/l}$

C.1.3. Určující složky flóry a fauny

Z biogeografického hlediska je hodnocené území součástí provincie středoevropských listnatých lesů, subprovincie hercynský. Území spadá do bioregionu 1.5 - Českobrodský bioregion. Území náleží do fytogeografického obvodu České termofytikum, okrsku Jenštejnská tabule. Potenciální přirozenou vegetací v údolních polohách je lipová doubrava a na části území černýšová dubohabřina. Z tohoto pohledu by případně nové výsadby zeleně rostoucí mimo les, popř. lesa měly respektovat minimálně stanovištní nároky dřevin a preferovat listnaté dřeviny. V optimálním případě by měla být respektována dřevinná skladba odpovídající potenciální přirozené vegetaci. V zájmovém území má naprostou převahu zastoupení agroekosystémů a dále zastavěné území obcí s podílem zahrad u rodinných domů. Způsobu využití území odpovídá i pravděpodobné zastoupení fauny a flóry. Z rostlin je možné předpokládat zejména výskyt běžných polních plevelů.

Z živočichů lze očekávat zejména druhy přizpůsobené životu v zemědělské krajině, extrémně chudé na úkrytové, hnízdní a potravní možnosti. Nejvyšší diverzitu v území mají lesíky a jejich okraje. Zbytky porostů se nacházejí podél Jirenského potoka, kde však poskytují jen omezenou potravní nebo úkrytovou základnu.

C.1.4. Části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny

Zvláště chráněná území a území mezinárodního významu

V zájmovém území záměru ani v jeho bezprostřední blízkosti se nenachází žádná území mezinárodního významu (např. mokřady) ani území soustavy NATURA 2000. Evropsky významná lokalita Blatov a Xaverovský háj je oddělena zástavbou. V jižním směru od polohy záměru leží v komplexu Klánovického lesa přírodní rezervace Klánovický les – Cyrilov (cca 400 m od jižní hranice katastru Šestajovic v místě Cyrilov). Území chráněná podle zákona o ochraně přírody a krajiny jsou uvedena dále v kap. C.1.7 ÷ C.1.10.

Památné stromy

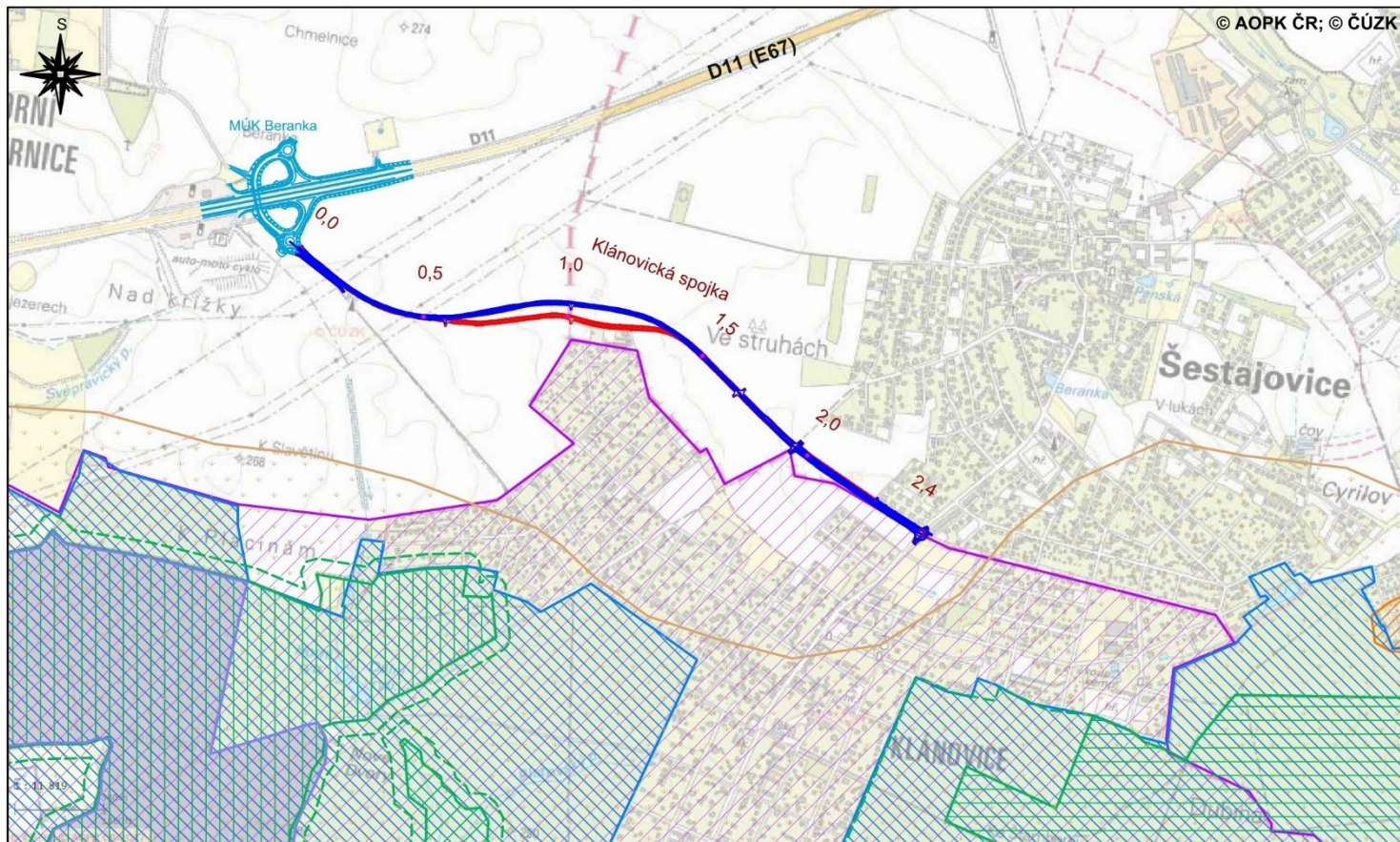
V území k. ú. Klánovic a Šestajovic se vyskytují některé dále uvedené památné stromy chráněné podle zákona s umístěním relativně blízkým k lokalitě posuzovaného stavebního záměru.

Tab. C.1.2 Přehled vybraných památných stromů

název	kód	lokalizace	vzdálenost od stavby (m)
dub letní	104324	Klánovice, Malšovická ul., par.č. 677	900
dub v Klánovicích	105069	Klánovice, Smiřická ul. par.č. 320/1	1 500
Šestajovické lípy	103647	Šestajovice, Lipová ul. veřejný prostor	1 600

Zvláště chráněné druhy

fauna - dva druhy *Brachinus sp.*, který je chráněným rodem; flóra - žádné chráněné druhy



LEGENDA

- Klánovická spojka - varianta 1 "Šestajovická"
- Klánovická spojka - varianta 2 "Pražská"
- navazující stavba - MÚK Beranka

LEGENDA - CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

- NATURA 2000 - Evropsky významná lokalita - EVL CZ0110142 Blatov a Xaverovský háj
- MZCHÚ - Přírodní rezervace - PR Klánovický les + ochranné pásmo (50 m)
- MZCHÚ - Přírodní rezervace - PR Cyrilov + ochranné pásmo (50 m)
- MZCHÚ - Přírodní památka - PP Prameniště Blatovského potoka + ochranné pásmo (50 m)
- ÚSES - Nadregionální biokoridor - NRBK 1
- ÚSES - Nadregionální biocentrum - NRBC 5 Vidrholec
- EECONET - Zóna zvýšené péče o krajinu - 160
- PŘÍRODNÍ PARK - Klánovice - Čihadla

C.1.5. Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability.

- a) Významnými krajinnými prvky jsou dle § 3 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění:
 - lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy.
- b) Dále jsou jimi jiné části krajiny, které dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění zaregistruje orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, jsou to zejména:
 - mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

V širším zájmovém území navrhovaného stavebního záměru se jako nejbližší k poloze umístění záměru nacházejí tyto dále uvedené plochy VKP (dle § 3 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění):

- vodní toky a údolní nivy toků
 - Šestajovický potok
 - Jirenský potok
 - Blatovský potok
- rybníky
 - malé umělé vodní nádrže v povodí Jirenského potoka a Šestajovického potoka (např. VKP "Na Viničkách" rybníček - v západní části katastru obce Šestajovice)
 - malé umělé vodní nádrže v povodí Blatovského potoka (např. Horní a Dolní rybník)
 - dále v zástavbě Šestajovic – nádrže Beranka a Panská
- les
 - Klánovický les (lesy zvláštního určení dle z. č. 289/1995 Sb. v plat. znění)
 - Xaverovský háj
 - VKP "Cyrilov" lesík s rybníkem (v JV části katastru obce Šestajovice)

Poznámka: Číslování VKP - les je převzato dle ÚP Šestajovice.

Významné krajinné prvky (dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění) v zájmovém území nejsou žádné registrovány. V širším území se nacházejí dále uvedené VKP:

- Mokřad Běchovického potoka
- Křídový výchoz Na Vrchách
- Zamokřená louka u Golfu
- Remízek u Stacha

Významné krajinné prvky jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody. Mezi takové zásahy patří zejména umísťování staveb, pozemkové úpravy, změny kultur pozemků, odvodňování pozemků, úpravy vodních toků a nádrží a těžba nerostů.

Shrnutí - Záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku a ani do žádného významného krajinného prvku "ex lege" – stavba neleží a nezasahuje na území vodního toku, rybníku, jezera, údolní nivy, lesa anebo rašeliniště.

C.1.6. Územní systém ekologické stability krajiny

Prvky regionální a nadregionální úrovně (biocentra a biokoridory) jsou pro danou lokalitu vymezeny v ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC Středočeského kraje. Biocentra a biokoridory regionální a nadregionální úrovně jsou vždy převzaty z nadřazené územně plánovací dokumentace do územních plánů obcí, ve kterých je doplněna lokální úroveň biocenter a biokoridorů. Územní systém ekologické stability (ÚSES) je vymezen v příslušných územních plánech obcí nebo městských částí.

• ÚSES – regionální a nadregionální

Z významných prvků regionálního a nadregionálního významu, které se nacházejí v širším území uvádíme:

Nadregionální biocentrum - NRBC Vidrholec (koncepte 2017)

- okraj nejbližší části NRBC je ve vzdálenosti 0,5 km od umístění záměru stavby

Nadregionální biokoridor – NRBK (ÚTP ÚSES ČR, 1996)

- osa NRBK prochází ve směru JZ (Dobročovice) a SV (Vyšehořovice)
- osa NRBK prochází min. 3,3 km od umístění záměru ale v jeho ochranném pásmu šířky 2 km se nachází řešené zájmové území stavebního záměru.
- okraj nejbližší části NRBK je ve vzdálenosti 1,6 km od umístění záměru stavby

Záměr nezasahuje do žádného regionálního a nadregionálního prvku územního systému ekologické stability. Tyto prvky ÚSES nacházející se v širším území nejsou s posuzovanou stavbou komunikace ve střetu ani takový prvek nemůže stavba ovlivnit.

• ÚSES – lokální

ÚSES Praha – Horní Počernice a Klánovice

Záměr je v kontaktu (částečně v souběhu) s lokálním prvkem ekologické stability na pozemkové parcele č. 4105/2 (část) v k.ú. Horní Počernice. Jedná se o souběh s navrhovanou komunikací, který je vymezen jako lokální biokoridor nefunkční L4/259 a dále navazující lokální biokoridor L4/260 (směrem ke k.ú. Šestajovice).

Vyšší míru přímého zásahu (na L4/259) a vlivu do tohoto prvku má záměr „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ (MZP246), přičemž zde již bylo posouzení vyhotoveno (hodnocení vlivů) s tímto závěrem: „*Konflikt: Při dodržení navržených ochranných opatření by neměl nastat. Návrh opatření: Doplnit chybějící břehové porosty v místech zásahu do tohoto biokoridoru a ve stávajících polích založit pásy rozptýlené vysoké zeleně, rovněž v případě zásahu záměru do tohoto ekosystému. V případě kácení mimolesní zeleně zajistit náhradní výsadbu, s důrazem na původní druhovou skladbu.*“

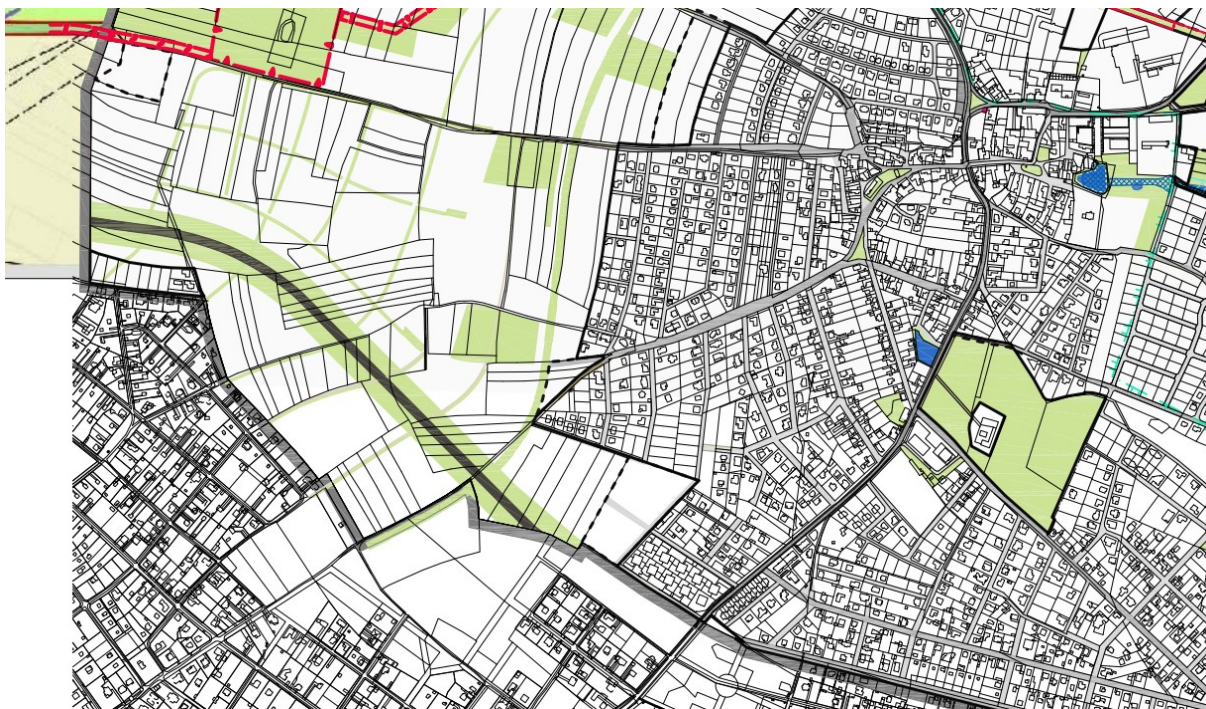
Významný vliv a zásadní územní střet s plochou lokálních biokoridorů L4/259 a L4/260 v tomto místě přinese připravovaná stavba VRT. Definitivní podobu úpravy obou dotčených prvků ÚSES musí být proto řešen až na základě celkového řešení této stavby.

Obr. C.1.4 ÚSES – lokální

Zdroj: <http://mpp.praha.eu>

ÚSES Šestajovice

Záměr není v kontaktu ani neovlivňuje žádný prvek ekologické stability v k.ú. Šestajovice. Stavba záměru ÚSES nijak nenarušuje.

Obr. C.1.5 ÚSES – lokální

Poznámka: Výřez z výkresu, zdroj: www.sestajovice.cz

Tab. C.1.3 Popis prvků ÚSES

název	prvek	katastrální území	charakteristika	kultura
Pod zelenečskou mezí – Na Viničkách	BK	Šestajovice	bariéru tvoří státní silnice a dálnice	orná, ostatní
Jirenský potok	BK	Šestajovice, Jirny	sleduje tok Jirenského potoka, bariéru tvoří státní silnice	orná, ostatní
Na Viničkách	BC	Šestajovice	zahrnuje remíz smíšeného porostu, dešťové jezírko	orná, ostatní
Šestajovický potok	BK	Šestajovice, Jirny	sleduje tok Šestajovického potoka	orná, ostatní
V lukách	BC	Šestajovice, Jirny	zahrnuje protáhlý remíz podél horního toku Šestajovického potoka	orná, ostatní

Územní systém ekologické stability je vymezen platným územním plánem obce Šestajovice. Všechny prvky ÚSES uvedené v tabulce jsou navrhované a v současné době nefunkční. V zájmovém území navrhovaného stavebního záměru se nacházejí pouze prvky územního systému ekologické stability lokálního významu. Jedná se o část systému sledující v území zejména toky Jirenského potoka a Šestajovického potoka.

Interakční prvky (IP) - nebyly v zájmovém území registrovány.

C.1.7. Zvláště chráněná území

Záměr neleží v žádném zvláště chráněném území podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění: plánovaná stavba se nenachází na území národního parku, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky (a ani na území jejich ochranného pásma).

Nejbližšími zvláště chráněnými územími jsou:

(údaje a popisy jsou převzaty z portálu <http://envis.praha-mesto.cz>, <http://portalzp.praha.eu> a www.praha-priroda.cz)

- **Přírodní rezervace (PR)**

PR Klánovický les

Významný komplex Klánovického lesa ve více oddělených částech

K.ú. Horní Počernice, Běchovice, Klánovice, Újezd nad Lesy

V: 289,005 ha, n.v.: 231 - 262 m.

Z: nařízení RHMP č. 3/2013 ze dne 1. 4. 2013

ochranné pásmo: dle zák. 114/92 Sb. v šířce 50 m podél hranice území

Prekryv s **evropsky významnou lokalitou** Blatov a Xaverovský háj (kód: CZ0110142). ZCHÚ leží na území **přírodního parku** Klánovice – Čihadla, určeného vyhláškou č. 3/1991 sb. HMP.

Předmět ochrany ZCHÚ

Dubový les zachovaný v několika typech (L3.1 Hercynské dubohabřiny, L7.2 Vlhké acidofilní doubravy) luční porosty (T1.9 Střídavě vlhké bezkolencové louky), mokřady a drobná rašeliniště s výskytem vzácných druhů rostlin a živočichů.

Charakteristika území

Území rezervace Klánovický les leží na západním až jihozápadním okraji městské části Praha - Klánovice. Území dělí do dvou částí železniční trať Praha-Úvaly (Kolín) – na části Blatov a U trati (Vidrholec). Tou je také území odděleno od PR Cyrilov. V nejzápadnější části se téměř dotýká chráněného území PR Xaverovský háj, od kterého je odděleno komunikací Mladých Běchovic. Komplex Klánovického lesa leží v oblasti středočeské kotliny na rozhraní mezi středočeskou vrchovinou a nížinou středního Polabí. Leží na rovině, členitost terénu je minimální.

Většina lesa vznikla na zemědělské půdě v místech zaniklých středověkých vesnic (viz kap. 2.2). Lesní porosty zastupují bez kolencové bikové i lipové doubravy (*Molinio arundinaceae-Quercetum*, *Luzulo albidae-Quercetum*, *Tilio-Betuletum*), v menší míře i doubravy habrové (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*). (KUBÍKOVÁ 2005) – území porůstají doubravy, dubohabřiny a chudé bory na mírně zvlněných písčitých uloženinách svrchní křídý, podmáčené bezkolencové doubravy lze nalézt v terénních prohlubních a depresích, kde hladina podzemní vody dosahuje až k povrchu půdy. Na trvale mokřích plochách se vytvořila drobná rašeliniště a objevují se zde také bažinné olšiny sv. *Alnion glutinosae*, as. *Caricielongatae-Alnetum*. Nejčastějším lesním porostem jsou acidofilní doubravy (zejména asociace *Molinio arundinaceae-Quercetum*).

Velkou biologickou i ekologickou hodnotu území nabývá zastoupením mnoha biotopů a mikrobiotopů velké rozmanitosti, které se na poměrně malých plochách střídají – od „suchých“ biotopů na písčích až po biotopy s rašelínkem. Území je významné výskytem řady cenných rostlinných společenstev, která patří na území Prahy mezi ohrožené. Celé území je však nejvíce hodnotné jeho izolovaností a obrovskou kontinuální plochou lesa. Značnou izolovaností od okolních agrocenóz bylo ušetřeno eutrofizace, a tím celkové degradace – takovéto oligotrofní území je v dnešní době velice vzácné a ještě více v tak velké ploše. Kontinuálnost plochy lesa vede k vytvoření stabilního mikroklimatu, umožňuje přirozený průběh přírodních procesů, k výskytu vzácných a hodnotných rostlinných i živočišných společenstev a ve výsledku dává velký potenciál k autoregulačním procesům.

PR Cyrilov

Rozloha: 90 ha

K.ú.: Horní Počernice Jirny, Klánovice

ochranné pásmo: 50 m dle zákona

ZCHÚ leží na území přírodního parku Klánovice – Čihadla, určeného vyhláškou č. 3/1991 Sb. HMP.

Předmět ochrany ZCHÚ

Bezkolencové a bikové doubravy, výskyt variabilních populací bříz, lužního ekotypu habru, starých dubů a borovic.

Charakteristika území

Území rezervace Cyrilov se nachází na východním okraji Prahy. Leží na východním až jihovýchodním okraji Městské části Praha-Klánovice. V jižní části se hranice území dotýká železniční trati Praha-Úvaly (Kolín) – ta také odděluje území od PR Klánovický les.

Území porůstají mozaikovitě doubravy, dubohabřiny a chudé bory na mírně zvlněných písčitých uloženinách svrchní křídý, podmáčené bezkolencové doubravy lze nalézt v terénních prohlubních a depresích, kde hladina podzemní vody dosahuje až k povrchu půdy.

Vegetace je z velké části zastoupena druhotnými lesnickými výsadbami (především borovice lesní, smrk ztepilý a dub červený). Bylinný podrost těchto výsadeb většinou odpovídá zdejším klimaxovým společenstvům – suchým (*Luzulo albidae-Quercetum petraeae*) a především

vlhkým acidofilním doubravám (Molinio arundinaceae-Quercetum). Ty se včetně odpovídajícího stromového patra zachovaly především v západní části zájmového území. Tato ze své povahy druhově chudá lesní společenstva se zde alespoň zčásti zformovala na místech bývalých pastvin a vlhkých luk. V místech na půdě zřejmě obohacené náplavami potoků (tylopologická jednotka 1V) se místy nachází zbytky lesního společenstva blízkého asociaci Tilio-Betuletum – lipová doubrava (dominantní Stellaria holostea) a na bohatších hlinitých půdách roste černýšová dubohabřina (Melampyro nemorosi-Carpinetum). Na podmačených místech se nacházejí fragmenty mořadních olšin svazu Alnion glutinosae (Alnus incana, Betula pubescens, Viola palustris, Peucedanum palustre). Jedná se o mokřady lesního typu. (ŘEZÁČ 2005).

Rezervace je součástí velice rozlehlého lesního komplexu Klánovického lesa. Tento komplex má, nejen v kontextu okolní urbanizované krajiny, biologickou i ekologickou hodnotu především zastoupením mnoha biotopů a mikrobiotopů velké rozmanitosti, které se na poměrně malých plochách střídají – od „suchých“ biotopů na písčích až po biotopy s rašeliníkem. Území je významné výskytem řady cenných rostlinných společenstev, které patří na území Prahy mezi ohrožené.

- **Přírodní památky (PP)**

Prameniště Blatovského potoka

Prameniště v západní části Klánovického lesa

K.ú. Klánovice

V: 5,0387 ha, n.v.: 248 - 252 m

Z: nařízení Rady HMP č. 10/2009 ze 7. 9. 2009

ochranné pásmo: 50 m dle zákona

Překryv s **evropsky významnou lokalitou** Blatov a Xaverovský háj (kód: CZ0110142).
Přírodní památka je součástí **přírodního parku** Klánovice-Čihadla.

Předmět ochrany ZCHÚ

Předmětem ochrany je biotop pramenné oblasti Blatovského potoka, který je tvořen oligotrofní rašelinnou březinou s bohatými porosty rašeliníků, na něž je vázán výskyt vzácných druhů bezobratlých živočichů a hub.

Charakteristika území

Jedná se o mělkou, slabě k jihu ukloněnou terénní sníženinu v okolí Blatovského potoka a jeho pravostranného přítoku, severně od jejich soutoku. Území se nachází uvnitř lesního komplexu „Klánovický les“. Podloží tvoří vrstva hrubozrnných pískovců České křídové tabule, pod níž se nacházejí ordovické břidlice Barrandienu (KŘÍŽ 1999). Jedná se o minerálně chudé horniny, které daly vznik mělkým kyselým půdám. V důsledku malé mocnosti propustných pískovců uložených na nepropustných břidlicích zde podzemní voda dosahuje až k povrchu. Téměř celé území pokrývá lesní vegetace, pouze u pravostranného přítoku Blatovského potoka se nacházejí dva pozůstatky lučních společenstev.

Xaverovský háj

Lesní porost u dvora Xaverov.

K.ú. Běchovice, Dolní Počernice, Horní Počernice

V: 70,1 ha, n.v.: 240-270 m

Z: nařízení Rady HMP č. 1/2014 ze dne 7. 1. 2014

ochranné pásmo: 50 m dle zákona

Předmět ochrany ZCHÚ

Dubový les zastoupený v několika přirozených typech – Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum (L3.1), Staré acidofilní doubravy s dubem letním (*Quercus robur*) na písčitých pláních (L7.1), lipová doubrava, biková doubrava, bezkolencová doubrava.

Charakteristika území

Hlavním motivem vyhlášení je ochrana dubového lesa v několika typech (lipová doubrava, biková doubrava a bezolencová doubrava) s význačnými starými stromy. Geologickým podkladem jsou ordovické jílovité a písčité břidlice. Vedle dubu letního, zimního a červeného se zde vyskytuje habr, jasan ztepilý a americký, javory klen, mléč a babyka, borovice lesní a černá, smrk ztepilý, topol osika, bříza či lípa malolistá.

Z motýlů je zajímavý výskyt lišaje borového, z brouků např. střevlíci zahradní, hajní a vrásčitý, z nosatcovitých pak druhy *Lasiornychites cavifrons*, *Attelabus nitens*. Vyskytuje se zde řada druhů lovné zvěře, např. bažant obecný, zajíc polní, srnec obecný, liška obecná, kuna lesní, lasice kolčava a hranostaj. Hojný je i ježek (západní i východní), rejsek obecný, myšice křovinná, v dutinách stromů nacházejí své letní úkryty netopýři. Z ptáků se zde vyskytuje žluna zelená, strakapoud velký, pěnice černohlavá a slavíková, rákosník zpěvný, sedmihlásek hajní, sýkory koňadra a modřinka. Z dravých ptáků tu hnízdí káně lesní a poštolka obecná, pozorován zde byl i krahujec.

Shrnutí - Zvláště chráněná území - Všechna výše citovaná zvláště chráněná území představují významné refugium fauny v příměstské zóně. Zejména Klánovický les je významným územím pro existenci mnoha vzácných a zvláště chráněných druhů. Pokud by se tedy měl popis případného vlivu záměru na něj interpretovat na základě dostupných informací (zejména plán péče) z biologických průzkumů Klánovického lesa, tak je zřejmé, že ke střetu nemůže docházet, protože fauna, respektive celá společenstva jsou vázána na lesní, popřípadě mokřadní biotopy. Přímý kontakt stavby s těmito prvky vše nenastane, a nepředpokládá se ani žádný jiný vliv (hluk, emise, změna faktoru pohody, přerušení migrace, narušení hydrického režimu apod.).

Podle údajů uvedených v plánu péče (zde je čerpáno především z Plánu péče o Přírodní rezervaci Klánovický les na období 2013 – 2022, ing. Václav Kohlík, OŽP MHMP) se v území například vyskytují některé citlivější lesní druhy měkkýšů vyhýbající se souvislé zástavbě (*Euconulus fulvus*, *Malakolimax tenellus*), dále pak 27 druhů pavouků, z nichž pět bylo bioindikačně významných. Významná je fauna motýlů, přičemž díky rozsáhlosti a nenarušenosti území zde byl zjištěn batolec červený (*Apatura ilia*), batolec duhový (*A. iris*), bělopásek topolový (*Limenitis populi*) a otakárek fenyklový (*Papilio machaon*). Nalezena byla významná fauna mnohonožek (zejména lesní druhy), u dvoukřídlých je pak konstatováno, že se jedná o lokalitu nadprůměrnou a tedy kvalitní. Bylo zaznamenáno např. 12 druhů čmeláků (*Bombus* spp.) a 1 druh lesního mravence rodu *Formica*. Cenné nálezy také uvádějí průzkumy brouků, zejména střevlíků a nosatců, nicméně se jedná především o druhy vázané na rašelinné prostředí.

U obratlovců je popis situace obdobný. V případě výskytu obojživelníků náleží Klánovický les k jedné z nejvýznamnějších lokalit v Praze. Z plazů zde byli zjištěni ještěrka obecná a slepýš křehký. Ptáci tvoří nejpočetnější skupinu – 74 aktuálně zjištěných druhů z 84 uváděných. Vyskytují se zde především běžné druhy ptáků, výskyt řady zákonem chráněných druhů uváděných v práci Řezáče (2005) je možno charakterizovat jako ojedinělý, řada druhů přímo v zájmovém území nehnízdí, ale pravděpodobně se vyskytuje při lovu a sběru potravy, např. krahujec obecný (*Accipiter nisus*), jestřáb lesní (*A. gentilis*), puštík obecný (*Strix aluco*), kalous

ušatý (*Asio otus*), vzácně sýček obecný (*Athene noctua*). Za nejcennější druhy lze z hlediska ptáků považovat ty, které jsou vázány na staré dřeviny, tj. datel černý (*Dryocopus martius*), žluna zelená (*Picus viridis*) a žluna šedá (*P. canus*), v okrajových částech strakapoud malý (*Dendrocopos minor*). Z pěvců stojí za zmínku hnízdění žluvy hajní (*Oriolus oriolus*), lejska šedého (*Muscicapa striata*) a z posledních let také výskyt krkavce velkého (*Corvus corax*). Nakonec u savců je zde znám také výskyt běžných druhů s převahou běžných druhů. Stavby lovné zvěře srnčí byly v minulosti vysoké a jsou vysoké i současnosti.

Z těchto průzkumů je zřejmé, že přesah fauny nejbližších zvláště chráněných území do plochy záměru je minimální, u bezobratlých téměř vyloučený (vazba přímo na lesní a mokřadní biotopy), u obratlovců pak jako náhodný anebo u běžných druhů (přelety některých druhů ptáků, potulka druhů zvěře, apod.).

C.1.8. Přírodní parky

Část záměru komunikace (cca st. km 2,2 - KÚ) se nachází na území přírodního parku Klánovice – Čihadla podle zákona č. 114/1992 Sb. Jedná se o plochy orné půdy.

Přírodní park Klánovice – Čihadla

rozloha: 907,7 ha

rok vyhlášení – 1991 (původní), městské části - MČ Praha 14, Dolní a Horní Počernice, Běchovice, Klánovice a Újezd nad Lesy

Přírodní park zahrnuje menší chráněná území Klánovický les - Cyrilov, Počernický rybník, V Pískovně, Xaverovský háj a Prameniště Blatovského potoka.

Charakteristickými prvky přírodního parku Klánovice-Čihadla jsou v jeho východní části lesní porosty, západní část území láká několika vodními plochami, především Kyjským a Velkým počernickým rybníkem, dále rybníkem Martiňák a zatopenou bývalou pískovnou, která má v současné době statut přírodní rezervace. Na celém území jsou relativně příznivé přírodní podmínky i pro zemědělské využití krajiny. Vyskytuje se zde rozptýlená zeleň – aleje, břehové porosty, drobné remízky, případně ovocné sady. Celé území přírodního parku je vhodné k aktivnímu využívání volného času Pražanů formou pěší, koňské a cyklistické turistiky.

C.1.9. Evropsky významné lokality

Záměr nezasahuje do území žádné evropsky významné lokality (EVL) ve smyslu směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích. Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Blatov a Xaverovský háj.

EVL Blatov a Xaverovský háj

sitecode: CZ0110142

rozloha: 214 ha

kategorie ochrany: PR přírodní rezervace, PP přírodní památka

katastrální území: Běchovice, Dolní Počernice, Horní Počernice, Klánovice, Újezd nad Lesy

vzdálenost záměru: cca 1000 metrů jihozápadně od komunikace

Význam oblasti

Jedná se o poměrně rozsáhlé plochy přírodě blízkých biotopů na okraji velkoměsta. Západní část velkého lesního celku na východním okraji Prahy, mezi městskými částmi Klánovice a Horní Počernice. Velký význam má území i z hlediska ochrany genofundu (např. poslední lokalita hořce hořepíku *Gentiana pneumonanthe* na území Velké Prahy) a také z hlediska fytogeografického (jarva žilnatá *Cnidium dubium*, rozrazil dlouholistý *Pseudolysimachion longifolium*) – již mimo komplex. Díky poloze na okraji Prahy je lokalita dobře přírodovědně prozkoumána.

Hlavním biotopem komplexu jsou kyselé doubravy as. *Molinio arundinaceae-Quercetum* (L7.2) a na suchých místech doubravy as. *Luzulo-Quercetum* (L7.1). Druhové složení kyselých doubrav je chudé a monotónní. V bezkolencových doubravách se hojně vyskytuje bříza pýřitá (*Betula pubescens*) a jiné chladnomilné druhy.

Zranitelnost (zdroj: <http://www.nature.cz>):

Z polohy na okraji velkoměsta vyplývají typy ohrožení, které na území působí. Hlavním nebezpečím je rychlé rozšiřování ploch stavebních parcel na okrajích komplexu. Nelesní (luční) biotopy ohrožuje útlum obhospodařování, naopak příznivý je trend převodu orné půdy na trvalé travní porosty, zčásti ale s výhledem pozdější zástavby. Lesní biotopy byly ještě donedávna degradovány výsadbou borových monokultur. Stále rostoucí význam má funkce rekreační, která při masovém provádění může rovněž destruovat přírodní biotopy.

Přímo záměr stavby ani jeho vliv (ve vztahu na citovanou zranitelnost) nemá na EVL podstatný vliv.

C.1.10. Ptačí oblasti

Záměr nezasahuje do území žádné ptačí oblasti (PO) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

V zájmovém území nebo v jeho bezprostřední blízkosti ani v relevantní vzdálenosti od posuzovaného území se nevyskytují žádná vyhlášená území Ptačích oblastí soustavy NATURA 2000.

C.1.11. Zvláště chráněné druhy

Výsledkem biologického průzkumu je prokázání dále uvedených zvláště chráněných druhů živočichů. Jedná se o nález dvou druhů *Brachinus sp.*, který je chráněným rodem jako celek.

Existence zvláště chráněných druhů rostlin nebyla v zájmovém území prokázána.

C.1.12. Ložiska nerostů

V zájmovém území nejsou registrována žádná ložiska nerostů. Nejbližší chráněné ložiskové území je ložisko jílů, které se nachází u Vyšehořovic.

Nejbližší pozůstatky hornické činnosti jsou dokumentovány v oblasti Hloubětína (do 19 stol.), surovina štěrkopísek.

C.1.13. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Výskyt kulturních památek, památkových rezervací a zón (zapsaných v Ústředním seznamu památek) a území s archeologickými nálezy byl hodnocen na základě informačního systému o archeologických datech (ISAD) Národního památkového ústavu, dále pomocí jeho aplikace VAL (Významné archeologické lokality) a Státního archeologického seznamu (SAS ČR), který eviduje území s archeologickými nálezy (ÚAN).

V zájmovém území posuzovaného záměru se nenachází žádná kulturní památka, památková rezervace nebo zóna. V širším okolí se nachází několik lokalit a staveb kulturně-historického významu (viz kapitola C.2.8.).

Území s archeologickými nálezy (ÚAN)

Jedná se o území s pravděpodobným výskytem archeologických nálezů. Zájmová stavba se částí své trasy nachází na ÚAN - II. kategorie (tedy "kategorie území na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51-100%"). Jedná se o SAS „Klánovice“. Dále se částí své trasy nachází na ÚAN - III. kategorie. Jedná se o SAS „Šestajovice“ (blíže viz obr. č. C.1.2).

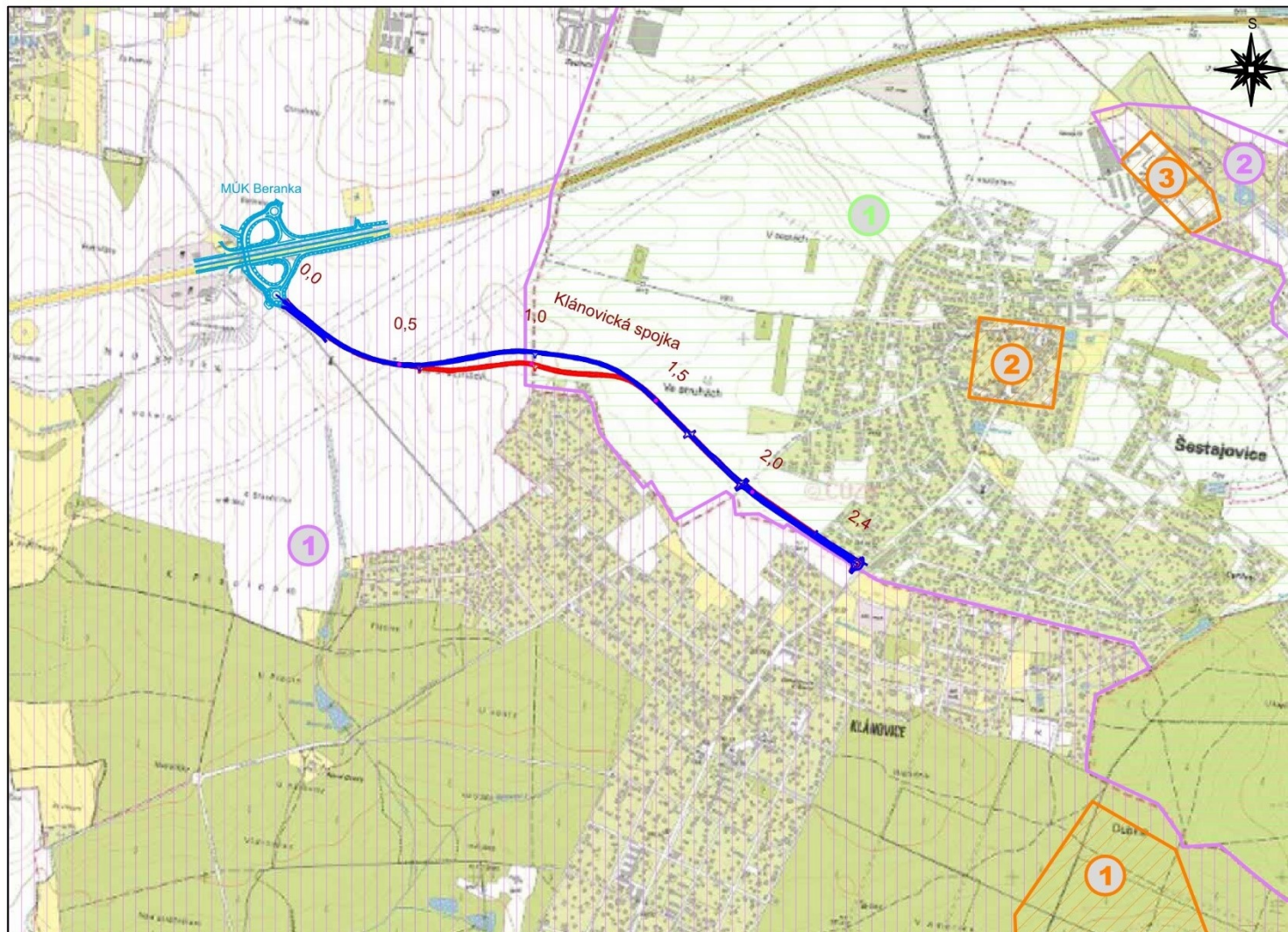
Významné archeologické lokality (VAL)

Dle archivních údajů nejsou v zájmovém území posuzovaného záměru evidovány žádné archeologické lokality. Nejbližší je lokalita dále uvedené zaniklé vsi.

<i>typ ÚAN:</i>	zaniklá ves středověká
<i>název ÚAN:</i>	ZSV Lhota Vídrholec
<i>kategorie VAL:</i>	VAL I
<i>datace:</i>	Středověk
<i>popis:</i>	ZSV Lhota Vídrholec, pustá od roku 1558. Doložen kostel sv. Václava. V lese relikty staveb – kostela, hřbitova a domů – studní.
<i>poř. č.:</i>	SAS 13-13-21/5
<i>kat.ú.:</i>	Úvaly u Prahy, Újezd nad Lesy, Dobročovice

V případě archeologického nálezu pod tělesem komunikace nebo v okolí (zařízení staveniště) bude ze strany investora stavby postupováno v souladu s §22 odst.2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, to je:

- hlásit případné archeologické nálezy;
- umožnit záchranný archeologický výzkum;
- úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením §22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb.;
- stavebník je povinen oznámit záměr provedení stavebních prací Archeologickému ústavu AV ČR, Letenská 4, 11801 Praha, příp. Městskému Muzeu Praha nebo Muzeu Středočeského kraje v Rožtokách.



mapový podklad: © Seznam.cz, a.s.; © OpenStreetMap

LEGENDA:

- Klánovická spojka - varianta 1 "Šestajovická"
- Klánovická spojka - varianta 2 "Pražská"
- navazující stavba - MUK Beranka

PRVKY HISTORICKÉHO, KULTURNÍHO NEBO ARCHEOLOGICKÉHO VÝZNAMU :

zdroj: Integrovaný systém archeologických dat (ISAD)

- ÚZEMÍ S ARCHEOLOGICKÝMI NÁLEZY (ÚAN) - I. kategorie :
- 1 - poř. č. SAS 13-13-16/1, Slavětice
 - 2 - poř. č. SAS 13-13-16/3, středověké a novověké jádro obce Šestajovice
 - 3 - poř. č. SAS 13-13-11/1, Malé Jirny - dvůr a okolí (zámek)

- ÚZEMÍ S ARCHEOLOGICKÝMI NÁLEZY (ÚAN) - II. kategorie :
- 1 - bez poř. č. SAS, Klánovice
 - 2 - bez poř. č. SAS, Jirny

- ÚZEMÍ S ARCHEOLOGICKÝMI NÁLEZY (ÚAN) - III. kategorie :
- 1 - bez poř. č. SAS, Šestajovice

C.1.14. Území hustě zalidněná

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.

C.1.15. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže

Zájmové území umístění stavebního záměru je v antropogenně silně ovlivněné krajině okraje Prahy. Kromě jednostranné intenzivní zemědělské činnosti toto území nepatří do území charakterizovaného zatížením nad míru únosného zatížení.

V zájmovém území nejsou registrovány žádné staré ekologické zátěže.

C.1.16. Extrémní poměry v dotčeném území

V dotčeném území navrhovaného záměru nejsou evidovány ani jinak prokázány žádné extrémní poměry.

C.2. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, resp. KRAJINY V DOTČENÉM ÚZEMÍ A POPIS JEHO SLOŽEK NEBO CHARAKTERISTIK, KTERÉ MOHOU BÝT ZÁMĚREM OVLIVNĚNY

C.2.1 Ovzduší

Současnou kvalitu zájmového území ovzduší je možné vyhodnotit na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2014 do roku 2018) publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Tato data jsou uváděna pro čtverce 1×1 km. Výpočtová oblast zasahuje celkem do 85 čtverců. Následující přehled přibližuje průměrné hodnoty imisní zátěže v hodnocené lokalitě a jejich porovnání s hodnotami imisních limitů.

Tab.C.2.1 Průměrné hodnoty koncentrací za období 2014 – 2018

znečišťující látka	veličina	jednotka	zájmové území	imisní limit	podíl na imis. limitu (%)
oxid dusičitý	roční průměr	µg.m ⁻³	11,1 – 27,0	40	27,8 – 67,5
oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	µg.m ⁻³	8,9 – 10,7	125	7,1 – 8,6
částice PM ₁₀	roční průměr	µg.m ⁻³	20,7 – 23,1	40	51,8 – 57,8
částice PM ₁₀	36. nejvyšší denní průměr	µg.m ⁻³	35,8 – 40,4	50	71,6 – 80,8
částice PM _{2,5}	roční průměr	µg.m ⁻³	15,6 – 17,2	25	78 – 86
benzen	roční průměr	µg.m ⁻³	0,9 – 1,2	5	18 – 24
benzo[a]pyren	roční průměr	ng.m ⁻³	0,8 – 1,3	1	80 – 130
arsen	roční průměr	ng.m ⁻³	1,3 – 1,9	6	21,7 – 31,7
kadmium	roční průměr	ng.m ⁻³	0,3	5	6
olovo	roční průměr	ng.m ⁻³	5,3 – 6,0	500	1,1 – 1,2
nikl	roční průměr	ng.m ⁻³	0,5 - 0,6	20	2,5 – 3,0

Podle ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen pouze limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.), imisní limit je překročen nejvýše o 30 %.

V případě krátkodobých koncentrací NO₂ nejsou údaje o pětiletých průměrech publikovány. Žádná ze dvou stanic na území Středočeského kraje, které jsou v rozumné vzdálenosti však v posledních letech nevykazovaly tyto hodnoty. Pro porovnání tedy byla použita data ze stanice Praha 4 – Chodov. Jedná se o nejbližší stanici, která vykázala hodnoty krátkodobých koncentrací alespoň za roky 2017 až 2019. Následující tabulka ukazuje přehled vykázaných hodnot.

Tab. C.2.1a Hodnoty hodinových koncentrací NO₂ na stanici Praha 4 – Chodov za roky 2017 až 2019

znečišťující látka	veličina	jednotka	rok 2017	rok 2018	rok 2019
oxid dusičitý	19. nejvyšší hodinová hodnota	µg.m ⁻³	117,3	77,9	71,5

Uvedená pozadová stanice se nachází v městském typu zóny a je umístěna cca 13 km jihozápadně od posuzovaného záměru. Vzhledem k charakteru obou lokalit je možné předpokládat, že v prostoru Klánovické spojky budou hodnoty spíše nižší. Z toho vyplývá, že v prostoru záměru je výskyt vyšších koncentrací jen málo pravděpodobný. S největší pravděpodobností tedy bude imisní limit v prostoru záměru splněn se značnou rezervou.

Stávající stav ovzduší

(viz příloha H.3 Rozptylová studie)

Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v Tab. C.2.1.

- **Oxid dusičitý – průměrné roční koncentrace**

Průměrné roční koncentrace (IH_r) jsou z vypočtených imisních hodnot nejvhodnější pro hodnocení vlivu posuzovaného záměru, neboť zohledňují jak vliv emisí, tak i průběh meteorologických parametrů během celého roku.

Výkres 2 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého ve stávajícím stavu. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $6 - 12 \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v prostoru křížení s ulicí Náchodskou do $15 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $4 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká a Novopacká. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $2,7 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého je stanoven ve výši $40 \mu\text{g.m}^{-3}$. Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

- **Oxid dusičitý – maximální hodinové koncentrace**

Maximální krátkodobé (hodinové) koncentrace (IH_k) představují hodnotu vypočtenou za předpokladu nejhorších emisních a rozptylových podmínek. To znamená mj. předpoklad, že zdroje jsou v provozu současně a dále jsou pro každé místo (referenční bod) samostatně modelovány nejhorší meteorologické podmínky (ze všech kombinací je uvažována vždy ta, která je spojena s nejvyšší koncentrací v daném bodě). Daná kombinace emisních a meteorologických podmínek nemusí během roku (či několika let) vůbec nastat. Stejně tak se ale může jednat o kombinaci, která se v daném místě vyskytuje opakovaně.

Ačkoli jsou hodnoty IH_k prezentovány pro celé území na jednom grafickém výstupu, jsou často vypočteny pro každý bod při jiných podmínkách a nenastanou v celém území najednou. Výkresy IH_k tedy ukazují nejvyšší vypočtené hodnoty v jednotlivých místech, nikoli souvislé pole, jako je tomu u ročních hodnot.

Výkres 3 (viz příloha H.3) dokumentuje nejvyšší příspěvky automobilové dopravy k hodinovým koncentracím oxidu dusičitého ve stávajícím stavu. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $60 - 100 \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v prostoru křížení s ulicí Olomouckou do $115 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká a Novopacká. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $30 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro hodinové koncentrace oxidu dusičitého je stanovený ve výši $200 \mu\text{g.m}^{-3}$. Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít údaje ze stanice imisního monitoringu, jejíž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

- **Benzen – průměrné roční koncentrace**

Výkres 4 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací benzenu ve stávajícím stavu. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $0,06 - 0,15 \mu\text{g.m}^{-3}$), zcela lokálně v prostoru křížení s ulicí Olomouckou okolo $0,20 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $0,04 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a Českobrodská. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $0,02 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzenu je stanovený ve výši $5 \mu\text{g.m}^{-3}$. Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

- **Suspendované částice PM_{10} – průměrné roční koncentrace**

Výkres 5 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} ve stávajícím stavu. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla v rozmezí $6 - 10 \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v okolí křížení s ulicemi Olomouckou a Českbrodskou do $15 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $4 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a Českbrodská. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $2,2 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzenu je stanovený ve výši $5 \mu\text{g.m}^{-3}$. Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

- **Suspendované částice PM_{10} – maximální denní koncentrace**

Výkres 6 (viz příloha H.3) dokumentuje nejvyšší příspěvky automobilové dopravy k denním koncentracím suspendovaných částic PM_{10} ve stávajícím stavu. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $40 - 60 \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v okolí křížení s ulicí Olomouckou do $90 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a Poděbradská. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $15 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro denní koncentrace suspendovaných částic frakce PM_{10} je stanoven ve výši $50 \mu\text{g.m}^{-3}$. Vypočtené hodnoty nelze s hodnotou limitu přímo porovnávat, pro splnění limitu je určující počet překročení limitní hodnoty během roku. Tolerováno je 35 překročení, což je 9,6 % roční doby. To znamená, že dle platné legislativy je limit pro 24hodinové koncentrace překročen tam, kde se hodnoty vyšší než $50 \mu\text{g.m}^{-3}$ vyskytují více než 35x za rok.

Rozložení doby překročení imisního limitu pro denní koncentrace částic PM_{10} je zachyceno na výkresu 7 (viz příloha H.3). Nejvyšší četnost byla vypočtena podél trasy komunikace D0 (zpravidla 30 – 60 případů za rok), lokálně v okolí napojení na Štěrboholskou spojku do 74 případů za rok. Více než 35 překročení imisního limitu za rok bylo vypočteno podél trasy komunikace D0 a dále podél ulic Olomoucká a Novopacká, a to včetně nejvíce přilehlých obytných objektů podél těchto komunikací. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten počet překročení nejvýše 23 případů za rok, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit je splněn na většině zájmového území, jeho překročení bylo vypočteno lokálně podél nejvýznamnějších komunikací.

- **Suspendované částice $\text{PM}_{2,5}$ – průměrné roční koncentrace**

Výkres 8 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic $\text{PM}_{2,5}$ ve stávajícím stavu. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $2 - 4 \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v okolí křížení s ulicí Olomouckou do $5 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $1 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká a Novopacká. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $0,7 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic $\text{PM}_{2,5}$ je stanovený v současnosti ve výši $20 \mu\text{g.m}^{-3}$. Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby

porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab.C.2.1.

- **Benzo[a]pyren – průměrné roční koncentrace**

Výkres 9 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu ve stávajícím stavu. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél dálnice trasy komunikace D0 (zpravidla v rozmezí $0,2 - 0,4 \text{ ng.m}^{-3}$), zcela lokálně v okolí křížení s ulicí Olomouckou okolo $0,42 \text{ ng.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $0,1 \text{ ng.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká a Novopacká. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $0,05 \text{ ng.m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu je stanovený ve výši 1 ng.m^{-3} . Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab.C.2.1.

C.2.2. Voda

Povrchová voda

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

a) Vodní toky

Zájmové území je povodím horních úseků těchto potoků, z nichž některé zde pramení (Šestajovický p., Blatovský p.), další územím protéká (Jirenský potok). Žádný z uvedených toků nekříží svým korytem trasu navrhovaného záměru stavby ani neprotéká bezprostředním územím lokalizace této stavby.

Zájmové území není zranitelnou oblastí (dle NV č. 103/2003 Sb.) a je citlivou oblastí (dle NV č. 61/2003 Sb.).

Přehled vodních toků:

- Blatovský potok

IDVT: 10280570

Správce toku: hl.m. Praha

Hydrologické pořadí toku: 1-12-01-027

Plocha povodí: $4,894 \text{ km}^2$

Celková délka toku: 2,64 km

Ústí: pravostranný přítok Běchovického potoka

Charakteristika: Vodní tok Blatovského potoka vzniká soutokem tří větví (severní větev – potok Placiny) pramenících na zalesněném území Klánovického lesa. Blatovský potok teče na západ, ústí do Běchovického potoka (pravobřežní přítok) a ten dále přes Rokytka do Vltavy (pravobřežní přítok).

Jakost vody: Nemá být monitorována.

Záplavová území: (viz Generel toku Rokytka - II. etapa, Hydroprojekt)

Vymezena pro průtoky Q_5 , Q_{20} a Q_{100} v úseku ř.km 1,09 – 2,64. Jedná se o větev toku v Klánovickém lese od zástavby v Klánovicích (bez větve toku - Placina). Záplavové území se nachází mimo zájmové území posuzované stavby.

Tab. C.2.2 M denní průtoky - profil Ústí do Běchovického potoka

M [dny]	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	355	364
Q_M [l/s]	27	19	15	12	10	90	7,5	6	5	4	3	1,5	1

Zdroj: <http://www.praha-priroda.cz/odborna-verejnost/zaplavova-uzemi/rokytka/m-denni-prutoky-v-povodi-rokytky/>

- Jirenský potok

IDVT: 10100956

Správce toku: Povodí Labe s.p.

Hydrologické pořadí toku: 1-04-07-057

Plocha povodí: 18,110 km² (včetně Šestajovického potoka)

Celková délka toku: 10,5 km

Ústí: levostranný přítok Výmoly

Základní hydrologické údaje - průtoky (ČHMÚ 1988):

Q_{355} ... 2,5 l/s

Q_1 ... 12,1 m³/s

Q_{100} ... 10,0 m³/s

Charakteristika: Jirenský potok pramení na sever od Horních Počernic. Teče východním směrem, protéká zemědělským územím a kříží dálnici D11. Část úseku toku je zatrubněna. Ústí do Výmoly (levobřežní přítok) a ta dále do Labe (pravobřežní přítok).

Jakost vody: Nemá být monitorována.

Záplavová území: Vymezeno Povodňovým plánem ČR pro Q_{100} v lokalitu Na Razkabátě (viz ÚP Šestajovice). Záplavové území se nachází mimo zájmové území posuzované stavby.

- Šestajovický potok

IDVT: 10179590

Správce toku: Povodí Labe s.p.

Hydrologické pořadí toku: 1-04-07-057

Plocha povodí: 18,110 km² (včetně Jirenského potoka)

Celková délka toku: 2,2 km

Ústí: pravostranný přítok Jirenského potoka

Základní hydrologické údaje - průtoky (ČHMÚ 1988):

Q_{355} ... 1,5 l/s

Q_1 ... 1,7 m³/s

Q_{100} ... 6,6 m³/s

Charakteristika: Šestajovický potok vzniká soutokem dvou větví pramenících na zastavěném území obce Šestajovice. Hlavní meliorační kanál vytéká z rybníka Panská, který je zásobován vodou ze stávající dešťové kanalizace a z podzemních pramenů a dále je veden podél stávající ČOV až do druhé větve Šestajovického potoka.

Potok dále teče východním směrem a ústí do Jirenského potoka (pravobřežní přítok) a ten dále do Výmoly (levobřežní přítok).

Jakost vody: Není v tomto toku monitorována.

Záplavová území: Vymezeno pro Q_{100} (viz ÚP Šestajovice). Záplavové území se nachází mimo zájmové území posuzované stavby.

V širším území se dále nacházejí následující významné vodní toky:

- Běchovický potok
- Rokytka
- Horoušanský potok
- Výmola

b) Vodní nádrže

V zájmovém území se nacházejí pouze umělé vodní nádrže. Jedná se o malé umělé nádrže (často průtočné) vybudované na místních vodotečích. Nádrže mají pouze lokální význam (chov ryb, protipožární účel, krajinářský efekt). Za zmínku stojí:

- Jirenský potok: Návesní rybník a dvě bezejmenné nádrže
- Šestajovický potok: rybníček Na Viničkách a jedna bezejmenná nádrž
- v zástavbě obce Šestajovice: nádrže Beranka a Panská
- Blatovský potok: Klánovická strouha - Horní, Prostřední a Dolní rybník
Placiny - Horní a Dolní rybník (Na Placinách)

Jakost vody: Není v nádržích monitorována.

V širším území se nacházejí nádrže:

- rybník v povodí Běchovického potoka – Počernický rybník
- rybníky v povodí Rokytky – např. Kyjský rybník

Podzemní voda

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

Přímo v zájmovém území umístění záměru stavby se nenacházejí žádné zdroje podzemní vody.

C.2.3. Půda

Zájmové území plánovaného záměru stavby se v převažující ploše svého rozsahu nachází v území s charakterem zemědělské půdy - orná půda. Z hlediska půdního typu se v širším území nacházejí převážně půdy kambizemní, dále půdy náležející do skupiny rankerů a litozemě. Okrajově jsou zastoupeny i další půdní typy.

Na vlastním území určeném k trvalému záboru navrhovaným záměrem se nacházejí půdy dále uvedených bonitovaných půdně ekologických jednotek.

Charakteristika půdních typů dle jednotek BPEJ nacházejících se v zájmovém území záměru:

Zdroj: <http://bpej.vumop.cz/23001>

- **2.30.01** - Jedná se o kambizemě převážně na rovině nebo úplné rovině, se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a méně produkční.
Legislativně spadá dle Vyhlášky o stanovení tříd ochrany č. 48/2011 Sb. do III. třídy ochrany zemědělského půdního fondu. V jednotlivých klimatických regionech se jedná převážně o půdy vyznačující se průměrnou produkční schopností, které je možné využít v územním plánování pro výstavbu a jiné nezemědělské způsoby využití.
- **2.30.04** - Jedná se o kambizemě převážně na rovině nebo úplné rovině, se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu 25 - 50 %. Půdy hluboké až středně hluboké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a velmi málo produkční. Legislativně spadá dle do IV. třídy ochrany zemědělského půdního fondu. Zahrnuje v rámci jednotlivých klimatických regionů převážně půdy s podprůměrnou produkční schopností, jen s omezenou ochranou, využitelné pro výstavbu a i jiné nezemědělské účely.
- **2.37.15** - Jedná se o kambizemě, rankery, litozemě převážně na mírných svazích, se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu 10 - 25 %. Půdy mělké v teplém, mírně suchém klimatickém regionu a produkčně málo významné. Bonitovaná půdně ekologická jednotka 2.37.15 legislativně spadá do V. třídy ochrany zemědělského půdního fondu. Sdružuje bonitované půdně ekologické jednotky, které představují půdy s velmi nízkou produkční schopností, jako jsou mělké půdy, hydromorfní půdy, silně skeletovité a silně erozně ohrožované. Tyto půdy jsou většinou pro zemědělské účely postradatelné. Lze připustit i jiné, efektivnější, využití než zemědělské. Jedná se zejména o půdy s nízkým stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území.

C.2.4. Přírodní zdroje

Přírodní zdroje - V řešeném území nejsou evidována žádná hospodářsky využitelná ložiska surovin, chráněná ložisková území nebo poddolovaná území či svahové deformace. Zájmové území náleží do seismicky klidné oblasti.

Geologické poměry - Zájmové území je odspodu tvořeno mezozoickými horninami (sedimenty svrchní křídý, konkrétně perucké souvrství tvořené jílovci, prachovci, pískovci). Tyto vrstvy zasahují území cca od dálnice D 11 směrem jižním a východním od Horních Počernic a Klánovic přes obce Šestajovice, Jirny, Nové Jirny až k Horoušánkám. Pískovce a písčité slepence jsou převážně vhodné pro zástavbu, méně příznivé jsou jejich zvětraliny. Na jihu navazují paleozoické horniny zvrásněné, nemetamorfované (břidlice, droby, křemence, vápence).

V nadloží jsou pravděpodobně několik metrů mocné kvarterní uloženiny, pocházející ze zvětralin podložních pískovců. Jsou zastoupené zpravidla štěrkovitými písky, popř. slabě hlinitými písky. V nejvyšších polohách se vyskytují spraše nebo sprašové hlíny, u povrchu slabě humózní. V těchto relativně rozsáhlých plochách vytvořily vodoteče úzké pasy holocenních hlinitých a písčitých sedimentů, případně i drobné pásy a plochy starších - pleistocenních eolických sedimentů. Jsou to úzké spojité pásy náplav podél koryt Šestajovického a Jirenského potoka, a další dva prstovité výběžky východně od stávající zástavby Šestajovic, kde zřejmě existovaly drobné toky dotující výše jmenované toky.

Hydrogeologické poměry - Území patří do hydrogeologického rajonu (ID 4510) Křída severně od Prahy, oblasti povodí Horní a Střední Labe, hlavní povodí Labe, skupiny rajonů Křída Ohře a Střední Labe po Litoměřice a geologické jednotky Sedimenty svrchní křídly.

Podloží ordovické horniny jsou slabě puklinově propustné. Výraznější zvodnění je vázané na přípovrchovou zónu zvětrávání, popř. na poruchové linie. Dobře propustné jsou pískovce a slepence cenomanu (průlinová propustnost). Kvarterní štěrkopísky jsou velmi dobře průlinově propustné, nacházejí se však nad úrovní hladiny podzemní vody. Hlíny v nejvyšších partiích horninového profilu jsou omezeně průlinově propustné. Znesnadňují však srážkových vod do podzemí a možnost jejich infiltrace je omezená. Lokálně tak mohou vznikat na povrchu zamokřená místa. Proudění podzemní vody směřuje k místním vodotečím.

Využívání podzemních vod pro zásobování obyvatelstva vodou – Území vlastního umístění stavebního záměru je z vodohospodářského hlediska méně významné. Podzemní vody jsou odebírány jen výjimečně pro soukromé užitkové účely. Jedná se o zdroje lokálního významu a to domovních studní v soukromém vlastnictví majitelů některých rodinných domů zástavby. V zájmovém území se nevyskytují zdroje pitné vody využívané pro hromadné zásobování obyvatel.

C.2.5. Biologická rozmanitost

Flóra

Fytogeografická charakteristika posuzované oblasti - Zájmové území stavebního záměru se nachází podle regionálně fytogeografického členění ve fytogeografické oblasti termofytikum, obvodu České termofytikum, fytogeografickém okrese 10 Pražská plošina, podokrese 10a Jenštejnská tabule (v jižní části téměř navazuje f.p. 10b Pražská tabule).

Fytogeografické členění, zpracováno dle: Skalický (1988)

<i>fyto geografická oblast</i>	Termofytikum
<i>fyto geografický obvod</i>	Česká termofytikum
<i>fyto geografický okres</i>	10 Pražská plošina
<i>fyto geografický podokres</i>	10a Jenštejnská tabule

Charakteristika podokresu „10a Jenštejnská tabule“ (Skalický 1988):

Vegetační stupně: kolinní až suprakolinní.

Potenciální přirozenou vegetaci tvořily především háje svazu *Carpinion*, a to zejména *Melampyro nemorosi-Carpinetum*, na těžších podmačených půdách charakteristicky i *Tilio-Betuletum*. Okrajově sem zasahovaly i acidofilní *doubravy* (*Genisto germanicae-Quercion*) a méně náročné typy teplomilných doubrav (*Potentillo albae-Quercetum*). Buk je zastoupen pouze fragmentárně, skutečné bučiny chybějí. Podél vodních toků byly luhy, zastoupené nejspíše asociacemi *Pruno-Fraxinetum*, *Stellario-Alnetum glutinosae* a *Carici remotae-Fraxinetum*. Bažinné olšiny (*Carici elongatae-Alnetum* a *Carici acutiformis-Alnetum*) byly zřejmě velmi řídké. Na otevřených místech skalek bylo snad maloplošné přirozené bezlesí. Přirozená náhradní vegetace je především reprezentována travinobylinnými porosty. Na vlhkých stanovištích jsou to louky, náležející vegetaci svazů *Calthion* i *Molinion*, výjimečně snad i *Caricion davallianae* a možná i *Caricion fuscae*, na něž navazovaly zřejmě i fragmenty svazu *Violion caninae*. Na suchých stanovištích se uplatňují subtermofilní trávníky svazů

Koelerio-Phleion phleoidis a snad i *Cirsio-Brachypodion pinnati*, které na nejextrémnějších místech přecházejí až do vegetace svazu *Festucion valesiacae*. Lemy (vzácné) náležejí svazu *Trifolion medii*, křoviny svazu *Prunion spinosae*.

Flóra bioregionu je charakterizována zastoupením hercynské hájové květeny. Lokální mezni prvky nejsou příliš výrazné, jsou reprezentovány některými termofilnějšími druhy těžších půd, exklávní prvky jsou výjimečné. Běžnou hájovou flóru reprezentuje např. sasanka pryskyřníkovitá (*Anemonoides ranunculoides*). Charakteristické jsou druhy těžších půd, zčásti i kontinentálně laděné, např. srpice barvířská (*Serratula tinctoria*), mochna bílá (*Potentilla alba*), ostřice stinná (*Carex umbrosa*), přeslička obrovská (*Equisetum telmateia*), v minulosti nezřídka hvozdík pyšný (*Dianthus superbus*). Mezi termofilními druhy jsou vzácné typy se západní tendencí, jako bělozářka liliovitá (*Anthericum liliago*), hojnější s tendencí kontinentální, např. koniklec luční (*Pulsatilla pratensis*), křivatec český (*Gagea bohemica*), kostřava walliská (*Festuca valesiaca*), oman německý (*Inula germanica*), kavyl Ivanův (*Stipa joannis*), k. vláskovitý (*S. capillata*), zlatovlásek obecný (*Aster linosyris*). Výjimečný je výskyt mezofilních druhů, mezi nimiž jsou prvky subatlantské, jako prha chlumní (*Arnica montana*), hadí mord nízký (*Scorzonera humilis*), i druhy boreokontinentální. K nim v minulosti náležela ostřice plstnatoplodá (*Carex lasiocarpa*), o. Hartmanova (*C. hartmanii*), lněnka bezlistenná (*Thesium ebracteatum*), snad i rosnatka okrouhlolistá (*Drosera rotundifolia*), pozoruhodný byl i výskyt druhů, jako zvonečník hlavatý (*Phyteuma orbiculare*), hořepník luční (*Pneumonanthe vulgaris*), upolín evropský (*Trollius altissimus*) aj., dnes většinou rovněž vymizelých.

Tab C.2.3 Geobotanické rozdělení

lokality	vegetační jednotky * - český název	vegetační jednotka * - latinský název
posuzovaný záměr	C - Dubohabrové háje	<i>Carpinetum betuli</i>

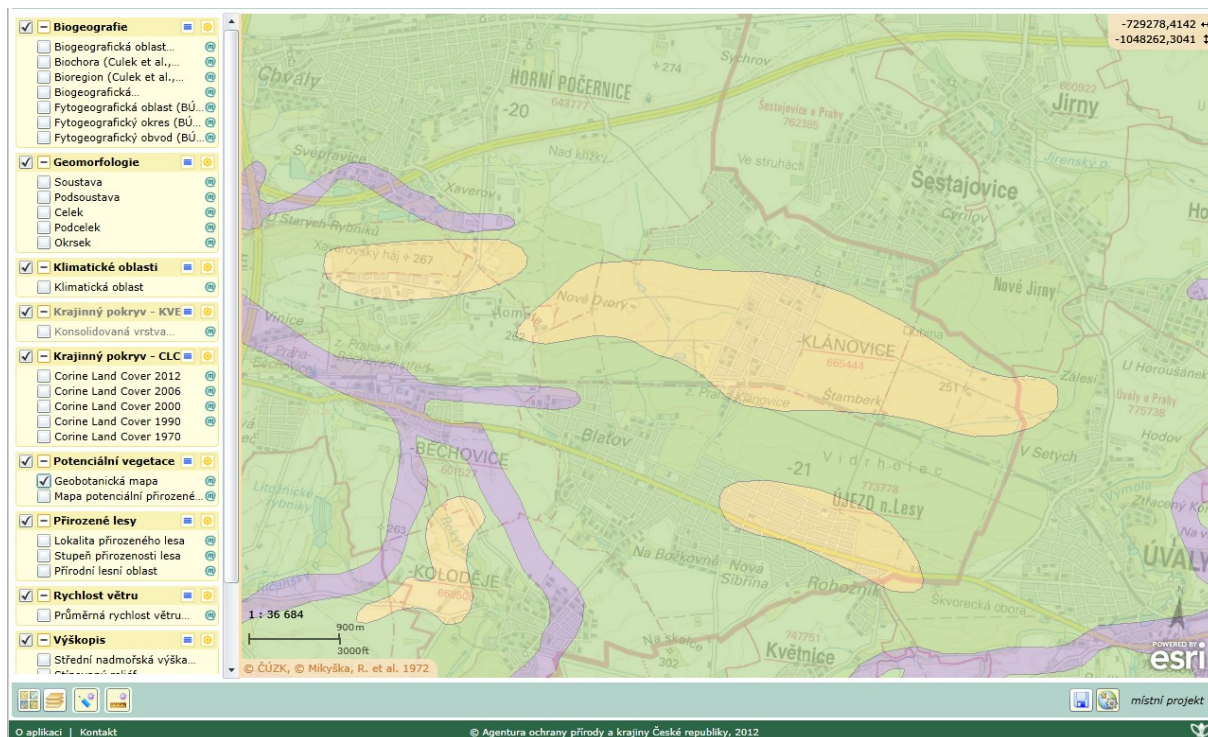
Vysvětlivky: * zpracováno dle: Mikyška et al. (1969), www.mapomat.cz (2012)

Charakteristika vegetační jednotky „Dubohabrové háje (dubohabřiny)“:

Květnaté mezofilní, místy až slabě hygofilní dubohabrové a dubolipové háje představující primární, většinou klimaxovou vegetaci nížinného a pahorkatinného stupně.

Struktura a druhové složení: dubohabřiny svazu *Carpinion* jsou tvořeny habrem obecným (*Carpinus betulus*) a dubem zimním (*Quercus petraea* agg.) nebo dubem letním (*Q. robur*), s častou příměsí lípy srdčité (*Tilia cordata*) nebo javoru babyky (*Acer campestre*), vzácně i s bukem a jedlí. Podíl hlavních dřevin kolísá podle způsobu obhospodařování v minulosti a podle vlhkosti půdy od porostů čistě habrových přes smíšeně k čistě dubovým. Keřové patro bývá zpravidla dobře vyvinuto, v zapojenějších nebo přezvěřených lesích je zastoupeno sporadicky nebo zcela chybí. Kromě druhů stromového patra zde rostou např. *Corylus avellana*, *Crataegus laevigata*, *Lonicera xylosteum* aj. Na jaře před olistěním stromů se vyvíjí nápadný jarní aspekt s geofyty (např. *Anemone nemorosa*, *A. ranunculoides* a *Corydalis* spp.). V bylinném patře se pravidelně vyskytují běžné druhy listnatých lesů (*Dactylis polygama*, *Melica nutans*, *Poa nemoralis*, *Viola reichenbachiana* aj.) i mírně teplomilné mezofilní lesní druhy (např. *Clinopodium vulgare*, *Festuca heterophylla* a *Melampyrum nemorosum*). Druhovou skladbu E1 doplňují – s ohledem na jednotlivé, ± geograficky diferencované vegetační typy (asociace) – další, indikačně významné taxony. Mechové patro je obvykle vyvinuto nevýrazně.

Obr C.2.1 Geobotanické rozdělení



Zdroj: <http://webgis.nature.cz/mapomat>

Tab C.2.4 Členění dle potenciální přirozené vegetace

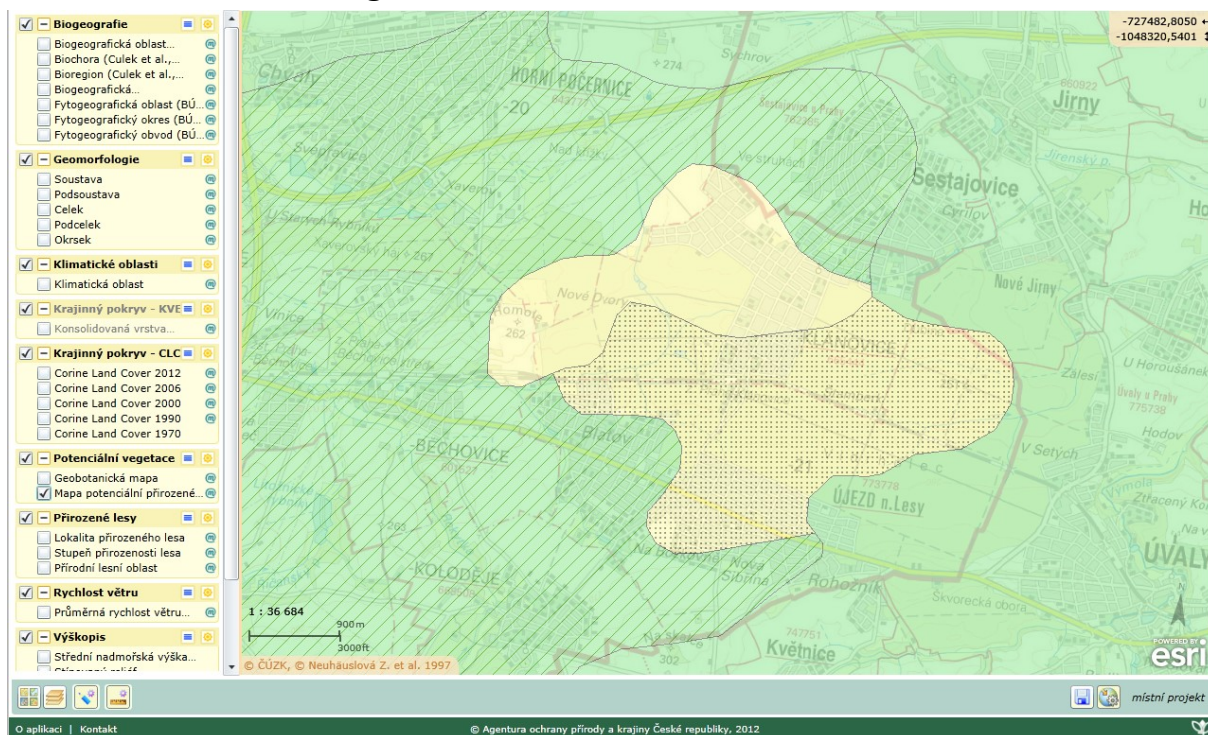
lokality	vegetační jednotky * - český název	vegetační jednotka * - latinský název
posuzovaný záměr	8 – lipová doubrava	Tilio - Betuletum

Vysvětlivky: * zpracováno dle: Neuhäuslová et al. (1998); www.mapomat.cz (2015)

Hlavně na základě geografické klasifikace byly dubohabrové lesy svazu *Carpinion* v České republice tradičně rozdělovány do 6 asociací (viz např. Neuhäuslová in Moravec et al. 2000): (1) hercynské dubohabřiny (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*), (2) panonské dubohabřiny (*Primulo veris-Carpinetum*), (3) karpatské dubohabřiny (*Carici pilosae-Carpinetum*), (4) polonské dubohabřiny (*Tilio-Carpinetum*), (5) ptačincové dubolipové háje (*Stellario-Tilietum*) s absencí habru a (6) lipové doubravy (*Tilio-Betuletum*) vymezené ekologicky (vazba na těžší půdy).

Potenciální vegetace je taková vegetace, která by se na určité ploše vyvinula, kdyby na ni přestal působit člověk. Na rozdíl od vegetace rekonstrukční bere v úvahu i ireverzibilní změny (např. odvodnění). V zájmovém území jsou předpokládány jen lipové doubravy (*Tilio – Betuletum*), které charakterem podrostu mají nejbližší právě dubohabřinám *Carpinetum betuli*. Na kontaktu (jižní část) je pak biková doubrava *Luzulo albidae-Quercetum petraeae*.

Obr C.2.2 Potenciální vegetace



Zdroj: <http://webgis.nature.cz/mapomat>

Stávající vegetační charakteristika, floristika

Terénní průzkum vegetace byl v lokalitě provedený v průběhu vegetační sezóny, nicméně tato byla mírně poznamenána průběhem počasí 2018 (extrémní vedra, sucho). Část vegetace tak rychle usychala, zejména pak efemérní vegetace plevelů.

Oblast navrhované stavby (komunikace) je člověkem zásadně ovlivněna, zásadní je zde intenzivní zemědělské hospodaření, druhy pěstovaných plodin vyžadující každoroční orbu a používání biocidů. Na tuto činnost navazuje započatá výstavba dopravní infrastruktury (dokončená D11, plánovaná MÚK Beranka apod.) a předpokládaná je konečná fáze exploatace, kterou bude zastavění území (dynamická výstavba ploch pro bydlení).

Nebyla zjištěna a ani se nepředpokládá významná biodiverzita, plochy polí jsou z botanického hlediska většinou nezajímavými biotopy. Dominantní je nasetá plodina, příměsí jsou plevelné druhy. Byl zde provedený biologický průzkum, jehož výsledky jsou uvedeny v samostatné příloze H.5 - Biologické průzkumy a posouzení lokality záměru - Klánovická spojka.

Vegetace je sezónního charakteru a závisí na obhospodařování pozemků. V průběhu vegetace je charakter vegetace určen plodinou. Vzhledem k převaze obilnin (přemice setá, kukuřice setá) lze především vymezit společenstva svazu *Caucalidion* von Rochow 1951, respektive převažující *Veronicetum hederifolio-triphylli* Slavnič 1951 (jarní efemérní vegetace polních plevelů na bazických půdách) a možná i fragmenty nebo ochuzené formy ostatních společenstev svazum zejména pak *Caucalido platycarpi-Conringietum orientalis* Klika 1936, bez vzácných druhů. V území je dále zjištěná kultura řepy cukrovky (*Beta vulgaris* group *Altissima*), která má specifické plevelové společenstvo (plevele okopanin) s většinou dominujícím merlíkem bílým. Toto společenstvo je fytoecologicky nejbližší k *Mercurialietum annuae* Kruseman et Vlieger ex Westhoff et al. 1946 - bazifilní teplomilná plevelová vegetace okopanin s laskavci. A dále jsou zde nevymezená společenstva plevelů doprovázejících další plodiny, buď toliční vojtěšku, řepku olejnou anebo kukuřici setou, okraje polí (rozhraní mezi

polní cestou a ornou půdou), okraje zastavěného území a zahrad apod. Tyto okraje stávajících polí a komunikací, popř. navážky (byly nalezeny menší navážky většinou zahradního odpadu) se vyvíjí ruderálním směrem.

Všechny ostatní typy vegetace jsou zde v minimálním plošném rozsahu (> 10%), jedná se především o kulturní trávníky (upravená místa podél komunikací, příkopy silnic apod.), člověkem založené trávníky s přechodem anebo kontaktní s vyvinutými ruderálními společenstvy *Tanaceto-Artemisietum* (Br.-Bl. 1930) Tüxen 1942 (ruderální vegetace s vratičem obecným a pelyňkem černobýlem) a *Polygonetum arenastri* Gams 1927 corr. Láníková in Chytrý 2009 (sešlapávaná vegetace s truskavcem obecným), které se vyskytují na pojezdových plochách a ve středovém pruhu polních cest anebo na okrajích komunikací. Ruderální nebo obecné druhy zde vždy převažují.

Dřevinné patro je vytvořeno pouze výsadbou mladých dřevin podél silnice Šestajovice – Klánovice anebo při polní cestě. Přirozené anebo pionýrské zapojené porosty dřevin zde chybí.

Celkem bylo zjištěno 56 druhů rostlin, přičemž dominují plochy bez vegetace (orná půda) s jedním nebo dvěma druhy plodin a doprovodnými plevy. Početnost navyšují části vegetace podél stávajících komunikací, které jsou pak v dané lokalitě plošně bezvýznamné.

Nevyskytují se zde žádné významnější druhy, které jsou chráněny dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. nebo podle Černého a červeného seznamu cévnatých rostlin ČR.

Tab C.2.5 Seznam zjištěných druhů

latinský název	český název	status	životní formy
<i>Achillea millefolium</i> agg.	řebříček obecný	M	Hkf
<i>Amaranthus retroflexus</i>	laskavec ohnutý	R	Tf; nat
<i>Anthemis arvensis</i>	rmen rolní	R	Tf; nat
<i>Apera spica-venti</i>	chundelka metlice	R	Tf; nat
<i>Arctium tomentosum</i>	lopuch plstnatý	R	Hkf; nat
<i>Arrhenatherum elatius</i>	ovsík vyvýšený	M	Hkf; inv
<i>Artemisia vulgaris</i>	pelyněk černobýl	R	Hkf
<i>Atriplex patula</i>	lebeda rozkladitá	R	Tf; nat
<i>Avena fatua</i>	oves hluchý	R	Tf; nat
<i>Brassica napus</i>	brukev řepka olejná	Z	Tf; cas
<i>Brassica vulgaris</i> group <i>Altissima</i>	řepa cukrová	Z	Tf, Hkf; cas
<i>Calamagrostis epigejos</i>	třtina křovištní	R	Hkf
<i>Capsela bursa-pastoralis</i>	kokoška pastuší tobolka	R	Hkf
<i>Cardaria draba</i>	vesnovka obecná	R	Hkf; nat
<i>Cirsium arvense</i>	pcháč rolní	R	Hkf; inv
<i>Convolvulus arvensis</i>	svlačec rolní	R	Hkf; nat
<i>Conyza canadensis</i>	turanka kanadská	C	Hkf; inv
<i>Dactylis glomerata</i>	srha laločnatá	M	Hkf
<i>Daucus carota</i>	mrkev obecná	M	Hkf
<i>Descurainia sophia</i>	úhorník mnohodílný	R	Tf; nat
<i>Echinochloa crus-galli</i>	ježatka kuří noha	R	Tf; inv
<i>Elytrigia repens</i>	pýr plazivý	R	Hkf
<i>Epilobium adlocaulon</i>	vrbovka žláznatá	M	Hkf
<i>Erysimum durum</i>	trýzel tvrdý	R	Hkf; nat
<i>Galium aparine</i>	svízel přitula	R	Tf
<i>Hypericum perforatum</i>	třezalka tečkovaná	R	Hkf
<i>Chenopodium album</i>	merlík bílý	R	Tf; nat

latinský název	český název	status	životní formy
<i>Lactuca serriola</i>	locika kompasová	R	Hkf; nat
<i>Lamium album</i>	hluchavka bílá	R	Hkf; nat
<i>Lolium perenne</i>	jílek vytrvalý	M	Hkf
<i>Medicago sativa</i>	tolice vojtěška	Z	Hkf; nat
<i>Melilotus albus</i>	komonice bílá	R	Hkf; nat
<i>Phleum pratense</i>	bojínek luční	M	Hkf
<i>Plantago major</i>	jítoceľ větší	M	Hkf
<i>Poa angustifolia</i>	lipnice úzkolistá	X	Hkf
<i>Poa pratensis</i>	lipnice luční	M	Hkf
<i>Polygonum arenastrum</i>	truskavec obecný	R	Tf, Hkf
<i>Ranunculus acris</i>	pryskyřník prudký	M	Hkf
<i>Rosa canina</i>	růže šípková	M	NFf
<i>Rubus sp.</i>	ostružník	M	NFf
<i>Rumex crispus</i>	šťovík kadeřavý	R	Hkf
<i>Senecio jacobaea</i>	starček přímětník	M	Hkf
<i>Setaria viridis</i>	bér zelený	R	Tf; nat
<i>Silene latifolia subsp. alba</i>	knotovka bílá	R	Hkf; nat
<i>Tanacetum vulgare</i>	vrtič obecný	R	Hkf; inv
<i>Taraxacum sect. Ruderalia</i>	pampeliška lékařská	R	Hkf
<i>Thlaspi arvense</i>	penízek rolní	R	Tf; cas
<i>Tilia cordata</i>	lípa srdčitá	Z (L)	MFf; výsadba
<i>Tilia x euchlora</i>	lípa krymská	Z	MFf; výsadba
<i>Trifolium pratense</i>	jetel luční	M	Hkf
<i>Trifolium repens</i>	jetel bílý	M	Hkf
<i>Tripleurospermum inodorum</i>	heřmánkovec nevonný	R	Hkf; nat
<i>Triticum aestivum</i>	pšenice setá	Z	Tf; cas
<i>Urtica dioica</i>	kopřiva obecná	R	Hkf
<i>Veronica persica</i>	rozrazil perský	R	Tf; nat
<i>Zea mays</i>	kukuřice setá	Z	Tf; cas

Vysvětlivky - status:

- V* druhy vodní a mokřadní
X druhy teplomilné, xerothermní
H slanomilné
M druhy přirozeného výskytu, mezofilní (luční), pastvinné a žádoucí a druhy obecné, se širokou ekologickou amplitudou a neřazené do žádné z jiných skupin
R druhy ruderalní a druhy plevelů
C druhy nepůvodní, invazně se šířící
Z druhy pěstované nebo zplanělé ze zahrad a polí (může být i C)
L druhy lesní anebo rovněž druhy lužních lesů

Vysvětlivky - životní formy, zpracováno dle: Kubát et al. (2002): Klíč ke květeně ČR:

- Ef* epifyt vytrvalé rostliny rostoucí (avšak neparazitující) na těle jiné rostliny, nejčastěji stromu
Ff fanerofyt dřeviny s obnovovacími pupeny obvykle více než 0,3 m nad zemí; podle typu rozlišujeme:
MFf – megafanerofyt: stromy
NFf – nanofanerofyt: keře
Gf geofyt vytrvalé byliny s obnovovacími pupeny pod povrchem půdy; přežívají obvykle cibulemi, hlízami nebo oddenky
Hf hydrofyt vodní rostliny s obnovovacími pupeny ponořenými ve vodě

<i>Hkf</i> hemikryptofyt	vytrvalé až dvouleté byliny s obnovovacími pupeny na nadzemních stoncích těsně při povrchu půdy; pupeny jsou chráněny šupinami nebo nahloučenými jinými orgány a obvykle též sněhovou pokrývkou
<i>Chf</i> chamaefyt	byliny nebo nízké dřeviny s obnovovacími pupeny nad zemí (nejvýše do 0,3 m)
<i>Tf</i> terofyt	jednoleté byliny bez obnovovacích pupenů; nepříznivá období přežívají pouze v semenech

Vysvětlivky - invazní status, zpracováno dle: Pyšek et al. (2012): *Catalogue of alien plants of the Czech Republic*:

<i>Cas</i> casual	náhodný výskyt (druh se ve volné přírodě pravidelně nereprodukuje, a pokud se v krajině vyskytuje v delším časovém horizontu, je závislý na opakovaném, člověkem zprostředkovaném přísunu diaspor)
<i>Nat</i> naturalized	naturalizace (druh se ve volné přírodě rozmnožuje generativně či vegetativně, jeho výskyt není závislý na dalších introdukcích a jeho přítomnost na určité lokalitě či v určitém území je dosti vytrvalá)
<i>Inv</i> invasive	invaze (druh se v krajině šíří a vytváří více či méně rozsáhlé populace)

Fauna

Zoogeografická charakteristika - Zájmové území záměru se nachází v Českobrodském bioregionu (1.5) dle Culka (1996). Fauna bioregionu je hercynského původu, silně ochuzená, se západními vlivy (ježek západní, ropucha krátkonohá, kobylka *Leptopheys punctatissima*). Převládá otevřená kulturní step (havran polní), do níž jsou vmezeřeny nepatrné zbytky xerothermních společenstev (z měkkýšu například trojzubka stepní). Do lesnatých stanovišť v mělkých údolích pronikají například slimáčník táhlý, břehovými porosty podél vod moudivláček lužní. Vodní toky bioregionu mají charakter potoků a menších říček, náleží na dolních tocích do lipanového pásma. Zastoupeny jsou i stojaté vody rybníků a malých nádrží s typickou faunou. Mezi významné druhy bioregionu patří: ježek západní (*Erinaceus europaeus*), břehule říční (*Riparia riparia*), moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*), havran polní (*Corvus frugilegus*), ropucha krátkonohá (*Epidalea calamita*), skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*), suchomilka obecná (*Helicella obvia*), suchomilka rýhovaná (*Helicella striata*), trojzubka stepní (*Chondrula tridens*), slimáčník táhlý (*Semilimax semilimax*), kobylka *Leptopheys punctatissima*.

Terénní průzkum obratlovců byl prováděn v celém vegetačním období 2018 a byl zaměřen zejména na zjištění přítomnosti zvláště chráněných druhů živočichů uvedených v seznamu zvláště chráněných druhů dle přílohy č. III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. a existenci jejich potenciálních rozmnožišť. Sledovány byly všechny skupiny obratlovců. Dominantní roli při vyhledávání zvířat hrály obchůzky, při nichž byly jednotlivé druhy determinovány na základě přímého pozorování nebo na základě rozpoznávání zvukových projevů (ptáci). Kromě přímého pozorování byly také využívány čerstvé pobytové známky, jako jsou stopy, okus nebo trus.

Dále byl provedený specifický průzkum výskytu myšovitých, a to s cílem potvrdit nebo vyloučit výskyt nor křečka polního (*Cricetus cricetus*). Vzhledem k období mohly být vyhledávány letní i zimní nory. Křeček polní v lokalitě záměru nebyl zjištěn.

Nakonec bylo provedeno jednoduché vyhodnocení migrace živočichů. Podrobnosti ke všem průzkumům jsou uvedeny v samostatné příloze Biologické průzkumy a posouzení lokality záměru „Klánovická spojka“.

Na lokalitě byly během průzkumů zaznamenány následující druhy:

Bezobratlí

Tab C.2.6 Bezobratlí

druh	poznámka
MOLUSCA (měkkýši) *	
<i>Cepaea hortensis</i> (O. F. Müller, 1774)	
<i>Helix pomatia</i> (Linnaeus, 1758)	běžní
COLEOPTERA (brouci)	
Carabidae (střevlíkovití)	
<i>Amara</i> sp.	běžní
<i>Brachinus crepitans</i> (Linnaeus, 1758)	§ velmi hojný
<i>Brachinus expodens</i> Duftschmid, 1812	§ velmi hojný
<i>Carabus cancellatus</i> Illiger, 1798	
<i>Carabus violaceus</i> (Linnaeus, 1758)	
<i>Harpalus</i> sp.	běžní
<i>Pterostichus</i> sp.	běžní
další neurčené	
Chrysomelidae (mandelinkovití)	
<i>Oulema melanopus</i> (Linnaeus, 1758)	
Coccinellidae (slunéčkovití)	
<i>Coccinella septempunctata</i> (Linnaeus, 1758)	
<i>Harmonia axyridis</i> (Pallas, 1773)	
HYMENOPTERA (blanokřídli)	
<i>Lasius</i> spp. (mravenec)	jen jedinci
<i>niger a flavus</i>	
vosa – více druhů	
kutilka – více druhů	
DIPTERA (dvoukřídli)	
pestřenky – více druhů	
LEPIDOPTERA (motýli)	
<i>Nymphalis io</i> (Linnaeus, 1758)	
<i>Pieris napi</i> (Linnaeus, 1758)	běžní

Vysvětlivky: * Fauna měkkýšů kromě ulit nebyla z důvodu dlouhodobého průběhu vysokých teplot a sucha téměř nalézána.

Obojživelníci nebyli zjištěni.

Plazi nebyli zjištěni.

Ptáci**Tab C.2.7 Ptáci**

jméno	statut	hnízdění
<i>Alauda arvensis</i> , skřivan polní	-	hnízdí
<i>Buteo buteo</i> , káně lesní	B2	přelety, lov
<i>Carduelis cannabina</i> , konopka obecná	-	zalétává za potravou
<i>Carduelis carduelis</i> , stehlík obecný	-	hnízdí v sousedních keřových porostech
<i>Emberiza citrinella</i> , strnad obecný	-	zalétává za potravou, hnízdí
<i>Falco tinnunculus</i> , poštolka obecná	-	zalétává za potravou
<i>Passer domesticus</i> , vrabec domácí	-	zalétává za potravou
<i>Passer montanus</i> , vrabec polní	-	zalétává za potravou
<i>Phasianus colchicus</i> , bažant obecný	-	útočiště, možné hnízdění
<i>Pica pica</i> , straka obecná	-	zalétává za potravou, útoky na drobné pěvce
<i>Turdus merula</i> , kos černý	-	hnízdí v sousedních keřových porostech
<i>Turdus philomenos</i> , drozd zpěvný	-	hnízdí v sousedních keřových porostech

Vysvětlivky (§ zvláště chráněné druhy dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění):

- KO kriticky ohrožený
 SO silně ohrožený
 O ohrožený
 B zkratky podle Bernské úmluvy:
 B1 přísně chráněné druhy
 B2 chráněné druhy

Savci**Tab C.2.8 Savci**

jméno	statut
<i>Capreolus capreolus</i> , srnec obecný	B2
<i>Felis cattus f. domestica</i> , kočka domácí	-
<i>Lepus europaeus</i> , zajíc polní	B2
<i>Microtis arvensis</i> , hraboš polní	-
<i>Vulpes vulpes</i> , liška obecná	-

Vysvětlivky – viz předchozí tabulka

Fauna zájmového území je chudá, což je dáno především umístěním stavby a charakterem nejbližšího okolí. V zájmovém území se nachází převážně plochy polí, travnaté, popř. keřové a stromové porosty jsou zastoupeny jen v malé míře. Území obývají především běžné druhy zemědělské kulturní krajiny, dále pak druhy vázané na okraje lidských sídel. Pouze některé druhy v místě záměru hnízdí (napr. skřivan polní, bažant obecný), ostatní využívají lokalitu k jiným, především potravním aktivitám (napr. káně lesní).

V zájmovém území byly zjištěny 2 zvláště chráněné druhy (chráněný je celý rod).

Tab C.2.9 Zvláště chráněné druhy

druh	KO	SO	O	odhadovaná početnost	stupeň ohrožení realizací záměru	komentář
<i>Brachinus sp.*</i>			+	běžný	-1 – málo ohrožený/ nepatrně negativní dopad	spíše bez ohrožení, odolné druhy polních kultur.

*Vysvětlivky: * Zvláště chráněný je celý rod Brachinus.*

Možný je efemérní výskyt některých běžných eurytopních druhů, většinou přesahujících z jiných oblastí (např. slepýš křehký, křepelka polní, vlaštovka obecná, rorýs obecný apod.). Fauna Klánovického lesa do území nezasahuje.

C.2.6. Klimatické poměry

Území náleží do klimatického regionu T2 – teplý a mírně suchý. Klimatický region T2 se vyznačuje dlouhým teplým létem, s velmi krátkými přechodnými obdobími a krátkou mírně teplou zimou. Průměrné roční úhrny srážek se pohybují kolem 500 mm. Průměrné roční teploty se pohybují v rozmezí 8,6 až 7,6 °C. Podrobnosti o klimatické charakteristice oblasti jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. C.2.10 Charakteristika klimatického regionu T2

počet letních dnů	50 ÷ 60	dnů
počet dnů s průměrnou teplotou >10°C	160 ÷ 170	dnů
počet mrazových dnů	100 ÷ 110	dnů
počet ledových dnů	30 ÷ 40	dnů
počet dnů se sněhovou přikrývkou	40 ÷ 50	dnů
počet dnů zatažených	40 ÷ 50	dnů
počet dnů jasných	120 ÷ 140	dnů
průměrná teplota v lednu	-2 ÷ -3	°C
průměrná teplota v červenci	18 ÷ 19	°C
průměrná teplota v dubnu	8 ÷ 9	°C
průměrná teplota v říjnu	7 ÷ 9	°C
průměrný počet dnů se srážkami > 1 mm	90 ÷ 100	mm
srážkový úhrn ve vegetačním období	350 ÷ 400	mm
srážkový úhrn v zimním období	200 ÷ 300	mm

Zdroj: www.chmu.cz

Tab. C.2.11 Dlouhodobé průměry ročních hodnot nejbližších stanic z let 1950–1980

stanice	nadmořská výška [m n.m.]	průměrná teplota [°C]	průměrné srážky [mm]	délka vege-tačního období [dny]
Říčany	401	7,9	623	159
Průhonice	304	8,2	610	160
Kunratice	288	8,2	530	162
Uhřetěves	295	8,4	573	167

C.2.7. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Zájmové území v trase obou variant záměru se nachází v rozvolněné zástavby předměstské zóny. Obyvatelstvo zájmového území je soustředěno do městských částí a obcí nacházejících se v okolí navrhovaného záměru. Nejbližšími sídly jsou MČ Praha – Klánovice a obec Šestajovice.

Tab. C.2.12 Počet obyvatel v obcích zájmového území

název městské části/obce	počet stálých obyvatel	rok
Šestajovice	3 699 ¹⁾	2017
Praha - Klánovice	3 487 ²⁾	2017
Praha 20 (Horní Počernice)	15 360 ²⁾	2017

Zdroj: 1) Databáze demografických údajů za obce ČR, 1971-2017; Český statistický úřad

2) <https://cs.wikipedia.org>

Navrhovaným záměrem stavby není přímo územně dotčena zástavba žádné z městských částí, obcí ani jejich místních částí. V současné době je především pro obyvatele území podél stávajících komunikací doprava zdrojem rizika nepříznivých zdravotních účinků a to především hlukem a emisemi z dopravy znečišťujícími ovzduší.

Byly vytipovány polutanty emitované do ovzduší, které lze, v rámci posuzovaného záměru, buď vzhledem ke zjištěným koncentracím anebo známým vlastnostem považovat za významné z hlediska potenciálního ovlivnění zdravotního stavu:

- suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}
- oxid dusičitý
- benzen
- benzo(a)pyren

Nepříznivé účinky hluku na lidské zdraví jsou obecně definovány jako morfologické nebo funkční změny organismu, které vedou ke zhoršení jeho funkcí, ke snížení kompenzační kapacity vůči stresu nebo zvýšení vnímavosti k jiným nepříznivým vlivům prostředí.

Dlouhodobé nepříznivé účinky hluku na lidské zdraví je možné s určitým zjednodušením rozdělit na:

- účinky specifické, projevující se při ekvivalentní hladině hluku nad 85 až 90 dB poruchami činnosti sluchového analyzátoru
- účinky nespecifické (mimosluchové), kdy dochází k ovlivnění funkcí různých systémů organismu. Tyto nespecifické systémové účinky se projevují prakticky v celém rozsahu intenzit hluku, často se na nich podílí stresová reakce a ovlivnění neurohumorální a neurovegetativní regulace, biochemických reakcí, spánku, vyšších nervových funkcí, jako je učení a zapamatování, ovlivnění smyslově motorických funkcí a koordinace.

Za dostatečně prokázané nepříznivé zdravotní účinky hluku je v současnosti považováno poškození sluchového aparátu, vliv na kardiovaskulární systém, rušení spánku a nepříznivé ovlivnění osvojování řeči a čtení u dětí. Omezené důkazy jsou např. u vlivů na hormonální a imunitní systém, některé biochemické funkce, ovlivnění placenty a vývoje plodu, nebo u vlivů na mentální zdraví a výkonnost člověka.

Poznámka: Detailní vyjádření jednotlivých vlivů je zpracováno v příslušných specializovaných studiích, které jsou přílohami této dokumentace (viz H.2 - Akustická studie, H.3 - Rozptylová studie, H.4 - Vlivy na veřejné zdraví).

C.2.8. Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Kulturní památky v podobě několika významných historických církevních a jiných staveb se většinou nacházejí v zastavěném území daného území nebo v jejich okolí. Zájmové území stavebního záměru v širším měřítku zahrnuje dále uvedené objekty a lokality historického a architektonického významu, které spadají do dotčených katastrálních území.

Tab. C.2.13 Přehled historických lokalit a architektonicky významných budov a památek

název objektu	katastrální území	poznámka
Chvalský zámek a kostel sv. Ludmily	Horní Počernice	památková ochrana: KP číslo ÚSKP: 41237/1-1976
kaple	Horní Počernice	památková ochrana: KP číslo ÚSKP: 44396/1-1975
zámek Čertousy	Horní Počernice	památková ochrana: KP číslo ÚSKP: 41239/1-1977
tvrz Slavětice (zaniklá)	Klánovice	památková ochrana: KP číslo ÚSKP: 100283
kostel Nanebevzetí Pany Marie	Klánovice	-

Poznámka: KP ... kulturní památka

Hmotný majetek v zájmovém území spojeném s umístěním navrhovaného záměru komunikací představují téměř výhradně zemědělské pozemky.

Tab. C.2.14 Vzdálenost historických lokalit a architektonicky významných budov a památek od lokality záměru

název objektu	katastrální území	min. vzdálenost od záměru
Chvalský zámek a kostel sv. Ludmily	Horní Počernice	3,30 km
kaple (Křovinovo nám.)	Horní Počernice	1,50 km
zámek Čertousy	Horní Počernice	1,40 km
tvrz Slavětice (zaniklá)	Klánovice	1,60 km
kostel Nanebevzetí Pany Marie	Klánovice	0,38 km

V zájmovém území posuzovaného záměru se nenachází žádná kulturní památka, památková rezervace nebo zóna.

V zájmovém území posuzovaného záměru nejsou evidovány žádné významné archeologické lokality (VAL). Posuzovaná stavba se nachází v pásmu Území s archeologickými nálezy (ÚAN) II. a III. kategorie.

C.3. CELKOVÉ ZHODNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ A PŘEDPOKLAD JEHO PRAVDĚPODOBNÉHO VÝVOJE V PŘÍPADĚ NEPROVEDENÍ ZÁMĚRU

Tab. C.3.1 Nejzávažnější environmentální charakteristiky zájmového území

environmentální charakteristiky	výskyt	poznámka
Územní systém ekologické stability	ANO	prvky lokálního významu (LBK)
Zvláště chráněná území	NE	-
Přírodní parky	ANO	Přírodní park Klánovice - Čihadla
Natura 2000	NE	-
Významné krajinné prvky	NE	-
Zemědělský půdní fond (ZPF)	ANO	orná půda
Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)	NE	-
Území historického, kulturního nebo archeologického významu	ANO	území s archeologickými nálezy (ÚAN) II. a III. kategorie
Území hustě zalidněná	ANO	Klánovice, Šestajovice
Staré ekologické zátěže	NE	-
Povrchové a podzemní vody	NE	-
Fauna a flóra	ANO	běžné druhy fauny a flóry příměstského území, 2 zvláště chráněné druhy hmyzu (<i>Brachynus sp.</i>)
Seismická a sesuvy	NE	-
Ložiska nerostných surovin a vodní zdroje	NE	-
Hluková zátěž	ANO	stávající komunikace: dálnice D11 a silnice Slavětínská/Revoluční, která prochází zástavbou Klánovic a Šestajovic (*)
Znečištění ovzduší	ANO	středně zatížené území

*Poznámka: * Stávající komunikace: dálnice D11 a silnice Slavětínská/Revoluční, která prochází zástavbou Klánovic a Šestajovic.*

Dálnice D11 je významným zdrojem hluku zejména v noční době, ale ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích $L_{Aeq,16h} = 60$ dB v denní době a $L_{Aeq,8h} = 50$ dB v noční době pro tento zdroj hluku u nejbližší chráněné zástavby nejsou překročeny. Hluk emitovaný provozem na dálnici D11 je obtěžující, ale nepřekračuje v denní i noční době za standardních podmínek hygienické limity. V případě, že ve výhledovém období nedojde k realizaci navrhovaného záměru dojde sice k dalšímu nárůstu dopravy, ale nedojde ke zhoršení akustické situace oproti současné době.

Hluková zátěž v okolí stávající komunikace Slavětínská/Revoluční je významná. Tato komunikace byla uvedena do provozu před rozhodným datem 1.1.2001. Proto byla posouzena i akustická situace v okolí této komunikace i v roce 2000. Komunikace Slavětínská na území Prahy je vedena jako silnice II. třídy. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb v blízkosti komunikace Slavětínská se v denní době pohybovaly mezi 61,5 až 63,8 dB a v noční době 51,4 až 53,6 dB. Tyto hodnoty překračovaly hygienický limit pro hluk z dopravy na silnicích II. třídy a místních komunikacích 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. Komunikace Revoluční v Šestajovicích (Středočeský kraj) je však vedena jako silnice III. třídy č. 33310. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se v okolí této komunikace pohybovaly v denní době mezi 56,1 až 62,6 dB a v noční době mezi 45,9 až 52,4 dB. Tyto hodnoty překračovaly hygienický limit pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy pro denní dobu $L_{Aeq,16h} = 55$ dB a pro noční dobu $L_{Aeq,8h} = 45$ dB. Hygienický limit pro starou hlukovou zátěž v denní době $L_{Aeq,16h} = 70$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 60$ dB byl dodržen.

V okolí komunikace Slavětínská vlivem zvýšení dopravy došlo mezi rokem 2000 a 2019 k nárůstu hlučnosti v denní době o 1,4 až 2,6 dB a o 3,5 až 4,7 dB v noční době. Starou hlukovou zátěží (dále i „SHZ“) se dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů rozumí hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb, který existoval již před 1. lednem 2001 (rozhodné datum) a je působený dopravou na pozemních komunikacích, a překračoval hodnoty hygienických limitů stanovených k tomuto datu ve venkovních prostorech k rozhodnému datu, ale nepřekročil hygienický limit pro (tolerovatelnou) SHZ (70 dB v denní době a 60 dB v noční době). Tento stav je pak tolerován, a to do doby, než se prokazatelně zvýší o více než 2,0 dB. Pokud je však hodnota SHZ nadlimitní, tj. nad hodnotou danou součtem základní hladiny a korekce na SHZ (70 dB ve dne a 60 dB v noci), nelze ji tolerovat a musí být přijata taková protihluková opatření, aby nebyly překračovány hygienické limity hluku stanovené v §12, odst. 6 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Korekci na SHZ lze pro chráněné prostory uplatnit pouze, jsou-li současně splněny tři podmínky:

- Komunikace existovala před 1. 1. 2001.
- V roce 2000 byl překročen HL (prokazuje se v chráněném prostoru).
- V době posuzování nedošlo ke zvýšení hluku v chráněném venkovním prostoru o více než 2,0 dB oproti stavu v roce 2000.

Tyto podmínky jsou splněny pouze v denní době v úseku komunikace Slavětínská mezi ulicemi K rukavičkárně – Dobřenická. V denní době v úseku Dobřenická - Revoluční a v noční době v úseku K Rukavičkárně – Revoluční došlo oproti roku 2000 ke zvýšení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb o více jak 2 dB. Pro současný stav korekci pro SHZ lze použít pouze v úseku K rukavičkárně – Dobřenická v denní době. V noční době korekci pro SHZ nelze použít v úseku K Rukavičkárně – Revoluční a rovněž korekci pro SHZ v denní době nelze použít v úseku Dobřenická – Revoluční.

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 4,5 dB v úseku Dobřenická – Revoluční a v noční době je hygienický limit $L_{Aeq,8h} = 50$ dB překročen až o 7,5 dB.

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 0,9 až 0,5 dB. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb překračují hygienický limit pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy pro denní dobu $L_{Aeq,16h} = 55$ dB a pro noční dobu $L_{Aeq,8h} = 45$ dB. 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.

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

D.I. CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

Úplný obsah části D.I. (dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění):

Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru vlivů záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí

Cílem této kapitoly je popis základních vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí. Tyto jednotlivé vlivy lze třídit a klasifikovat podle různých hledisek, jejichž význam se mění podle konkrétních situací. Navíc jednotlivá hlediska se vzájemně kombinují. Pro sjednocení přístupu uvádíme na začátku této kapitoly metodickou tabulku klasifikace vlivů na životní prostředí.

Tab. D.I.1 Klasifikace vlivů stavby na životní prostředí

hlavní hlediska			
FÁZE REALIZACE	1. příprava	pravděpodobnost výskytu	1. vyloučené
	2. výstavba		2. málo pravděpodobné
	3. provoz		3. středně pravděpodobné
	4. likvidace		4. velmi pravděpodobné
ZPŮSOB INTERAKCE	1. vlivy přímé	součinnost s jinými vlivy	5. jisté
	2. vlivy nepřímé		1. inhibiční
VRATNOST DĚJE	1. vratné	velikost vlivu	2. indiferentní
	2. částečně vratné		3. kumulativní
	3. nevratné		1. přímá kvantifikace
DOBA TRVÁNÍ	1. chvilkové		2. semikvantitativní stupnice
	2. krátkodobé		
	3. střednědobé		
	4. dlouhodobé		
	5. trvalé		

Jednotlivé typy vlivů jsou diskutovány průběžně u jednotlivých složek životního prostředí a vyhodnoceny na základě stupnice hodnocení staveb a činností v kapitole E.

D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

D.I.1.1 Zdravotní rizika chemických škodlivin

Zdrojem znečišťování ovzduší je automobilová doprava po řešených komunikacích.

Na základě předložené rozptylové studie byly vytipovány polutanty emitované do ovzduší, které lze, v rámci posuzovaného záměru, buď vzhledem ke zjištěným koncentracím anebo známým vlastnostem považovat za významné z hlediska potenciálního ovlivnění zdravotního stavu:

- a) oxid dusičitý
- b) suspendované částice PM_{10} a $PM_{2,5}$
- c) benzen
- d) benzo(a)pyren

a) Hodnocení expozice a charakterizace rizika pro oxid dusičitý

WHO považuje za hodnotu LOAEL (nejnižší úroveň expozice, při které jsou ještě pozorovány zdravotně nepříznivé účinky) koncentraci $375 - 565 \mu\text{g}/\text{m}^3$ při 1 – 2 hodinové expozici, která u této části populace zvyšuje reaktivitu dýchacích cest a působí malé změny plicních funkcí. Skupina expertů WHO proto při odvození návrhu doporučeného imisního limitu vycházejícího z hodnoty LOAEL použila míru nejistoty 50 % a tak dospěla u NO_2 k **doporučené 1hodinové limitní koncentraci $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$** . V případě oxidů dusíku se nepředpokládá karcinogenní účinek, v úvahu připadá pouze riziko toxických akutních i chronických účinků.

Charakterizace rizika akutních toxických účinků

Vzhledem ke známým účinkům na zdraví člověka z experimentů a epidemiologických studií, kdy nebylo možné stanovit bezpečnou podprahovou úroveň expozice, není v případě oxidů dusíku, a především oxidu dusičitého stanovena hodnota referenční koncentrace či referenční inhalační dávky.

S ohledem na rizikové skupiny obyvatel, tedy především astmatiky a pacienty s obstrukční chorobou plicí, je třeba na základě klinických studií počítat s nepříznivým ovlivněním plicních funkcí a reaktivity dýchacích cest při krátkodobé expozici koncentrací nad $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Maximální hodinová koncentrace oxidu dusičitého není v zájmovém území měřena. Na nejbližší měřící stanici v Praze 4 - Chodov byla v roce 2017 naměřena maximální 1hodinová koncentrace v hodnotě $117,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Modelové výpočty příspěvků k **maximálním hodinovým koncentracím oxidu dusičitého:**

Současný stav - Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $60 - 100 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$), lokálně v prostoru křížení s ulicí Olomouckou do $115 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $40 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká a Novopacká. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $30 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Stav bez provozu záměru rok 2025 - Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $40 - 60 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$), lokálně v prostoru jižně od křížení s ulicí Olomouckou do $80 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $40 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká a Novopacká. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $22 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Stav s provozem záměru rok 2025 - Změny v průběhu jednotlivých izolinií nejsou příliš výrazné, zaznamenáno bylo rozšíření pásma zvýšených hodnot podél západní části dálnice

D11. Nejvyšší nárůst byl vypočten do $10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to nejbližším okolí napojení Klánovické spojky na dálnici D11, pokles pak do $4,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to podél dálnice D11 v prostoru Jiren.

Nejvyšší nárůst koncentrací v **prostoru obytné zástavby** byl vypočten pod hranicí $3,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to v okrajové části zástavby Horních Počernic a Klánovic. V zástavbě Šestajovic byl vypočten nejvyšší nárůst do $0,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Naopak pokles imisní zátěže v prostoru zástavby byl vypočten okolo $3,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v okrajové části Jiren.

Období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $40\text{--}60 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$), lokálně v prostoru křížení s ulicí Olomouckou do $75 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a navazujícího úseku D0 511. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v místě napojení na dálnici D11.

Vypočtené hodnoty krátkodobých maxim jsou pouze teoretické, můžou, ale také nemusí v průběhu roku nastat a nelze je sčítat s pozadovými hodnotami krátkodobých maxim. Přesto lze konstatovat, že **modelové maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého v jednotkách mikrogramů v prostoru obytné zástavby ve stavu s provozem záměru rok 2025 nebudou příčinou zvýšení reaktivity dýchacích cest ani nezpůsobí změny plicních funkcí.**

Charakterizace rizika chronických toxických účinků

Změny průměrných ročních koncentrací NO_2 po realizaci záměru byly v rozptylové studii v okolí obytných zástaveb vypočteny ve všech variantách maximálně v desetinách mikrogramů, což jsou změny vzhledem k zdravotně významným koncentracím zcela zanedbatelné.

Zdravotní rizika plynoucí z expozice oxidu dusičitému jsou obvykle odvozována srovnáním s nepříznivými projevy uváděnými v publikovaných epidemiologických studiích. Pro chronické účinky existuje řada studií, které zjistily vyšší výskyt respiračních obtíží a astmatu u dětí exponovaných znečištěnému ovzduší s významným podílem oxidu dusičitého. Kvantitativní hodnocení je ale komplikováno tím, že je obtížné nebo spíše nemožné oddělit účinky oxidu dusičitého od dalších současně působících látek. Prokazatelně neúčinná koncentrace nebyla pro chronickou expozici prozatím přesvědčivě stanovena. Předpokládá se, že efekt pozorovaný pro expozice oxidu dusičitému zahrnuje jak přímý toxický účinek, tak je indikátorem účinků komplexní směsi imisí, avšak současné poznatky neumožňují bližší rozlišení tohoto efektu.

Odhadované stávající roční koncentrace neznamenají významné riziko pro obyvatele. V rozptylové studii je podle pětiletých průměrů z údajů ČHMÚ očekávaná průměrná roční imisní koncentrace oxidu dusičitého v lokalitě od $11,1$ do $27,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Přírůstky příspěvků v roce 2025 ve stavu se záměrem oproti stavu bez záměru v roce 2025 k ročním koncentracím oxidu dusičitého jsou ve výpočtových bodech 1 až 10 (v prostoru obytných zástaveb Klánovic, Horních Počernic a Šestajovic) v hodnotách $0,15$ až $0,38 \mu\text{g}/\text{m}^3$ což jsou hodnoty, které neovlivní imisní situaci a jsou vzhledem k zdravotně významným koncentracím zanedbatelné. Ani pokles imisní zátěže do $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ v okrajové části Jiren není z hlediska zdravotních rizik významný.

Souhrnně lze konstatovat, že všechny použité přístupy potvrzují zanedbatelný vliv nových příspěvků záměru na zdravotní obtíže, které by mohly souviset s akutní expozicí NO_2 a s chronickou expozicí NO_2 , a to ani v součtu se stávajícím imisním pozadím.

b) Hodnocení expozice a charakterizace rizika pro suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}

Prachové částice PM₁₀ patří obecně k nejproblematictějším škodlivinám z hlediska běžně se vyskytujících imisí v České republice ve vztahu k výši imisních limitů. Světová zdravotnická organizace ve směrnici „WHO air quality guidelines global update 2005“ stanovuje **směrnicovou hodnotu pro roční průměr suspendovaných částic PM₁₀ na úrovni 20 µg/m³**. Pro 99. percentil **maximální denní imise PM₁₀ činí směrnicová hodnota 50 µg/m³**. Jedná se tedy o podstatně přísnější hodnoty oproti hodnotám platných imisních limitů (směrnicová maximální denní imise 50 µg/m³ se týká 4. nejvyšší denní imise v roce oproti 36. nejvyšší denní imisi v případě platného imisního limitu). Tyto hodnoty jsou však za současných imisních podmínek v ČR obtížně dosažitelné a obvykle jsou překračovány i ve velmi čistých oblastech, především vlivem sekundární prašnosti a vlivem způsobu hospodaření v krajině.

Pro imise PM_{2,5} jsou stanoveny AQG na 10 µg/m³ (průměrné roční imisní koncentrace) a 25 µg/m³ pro krátkodobé (denní) imisní koncentrace této frakce prachu ve volném venkovním prostředí (WHO, 2005).

Nejzávažnějším účinkem suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} je ovlivnění nemocnosti a úmrtnosti na respirační a kardiovaskulární onemocnění prokázané v epidemiologických studiích.

Pro odhad rizika dlouhodobé expozice suspendovaným částicím byly použity závěry projektu WHO HRAPIE, který ve zprávě z roku 2013 formuluje doporučení pro funkce koncentrace a účinku pro aerosol, ozón a oxid dusičitý. Doporučení pro hodnocení dlouhodobých účinků suspendovaných částic frakce PM_{2,5} vychází ze závěrů metaanalýzy třinácti různých kohortových studií provedených na dospělé populaci v Evropě a Severní Americe. Podle autorů nárůst průměrné roční koncentrace jemné frakce suspendovaných částic PM_{2,5} o 10 µg/m³ zvyšuje celkovou úmrtnost exponované populace nad 30 let o 6,2 %, Relativní riziko (RR) je 1,062 (95 % CI 1,040, 1,083) na 10 µg/m³.

Vliv znečištěného ovzduší na úmrtnost je přitom třeba chápat tak, že není jedinou příčinou a uplatňuje se především u predisponovaných skupin populace, tedy hlavně u starších osob a lidí s vážným kardiovaskulárním nebo respiračním onemocněním, u kterých zhoršuje průběh onemocnění a výskyt komplikací a zkracuje délku života. Jedná se tedy o počet předčasných úmrtí.

Výsledky modelových výpočtů příspěvků suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}**Imisní příspěvky k průměrným denním koncentracím PM₁₀:**

Současný stav - Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla 40-60 µg.m⁻³), lokálně v okolí křížení s ulicí Olomouckou do 90 µg.m⁻³. Příspěvky vyšší než 40 µg.m⁻³ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a Poděbradská. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše 15 µg.m⁻³, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Stav bez provozu záměru rok 2025 - Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla 40-60 µg.m⁻³), lokálně v okolí křížení s ulicí Olomouckou a v oblasti napojení na Štěrboholskou spojku do 90 µg.m⁻³. Příspěvky vyšší než 40 µg.m⁻³ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a Poděbradská. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek max. 16 µg.m⁻³, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Stav s provozem záměru rok 2025 - Změny v průběhu jednotlivých izolinií nejsou příliš výrazné, nejvyšší nárůst byl vypočten do 20 µg.m⁻³ (v okolí napojení Klánovické a Hornopočernické spojky na dálnici D11), pokles pak do 6 µg.m⁻³, a to podél dálnice D11 na východě výpočetní oblasti, v lokalitě Jirny.

Nejvyšší nárůst koncentrací v **prostoru obytné zástavby** byl vypočten do $5 \mu\text{g.m}^{-3}$ (v okrajových částech Klánovic) a do $1 \mu\text{g.m}^{-3}$ v okrajové části Šestajovic. Pokles v zástavbě pak byl vypočten ve východní části výpočtové oblasti, do $3 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $40\text{--}60 \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v okolí křížení s ulicí Novopackou do $100 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a navazujícího úseku D0 511. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $33 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v místě napojení na dálnici D11.

Krátkodobě zvýšené koncentrace suspendovaných částic frakce PM_{10} se mohou projevit zvýrazněním symptomů u astmatiků a zvýšením celkové nemocnosti i úmrtnosti. Citlivou skupinou jsou děti, starší osoby a osoby s chronickým onemocněním dýchacího a oběhového ústrojí.

Vzhledem k modelovým příspěvkům k maximálním denním koncentracím PM_{10} v prostoru obytné zástavby ve stavech se záměrem, v hodnotě jednotek mikrogramů nelze předpokládat, že by tyto koncentrace mohly být příčinou výše zmíněných symptomů.

Je důležité si uvědomit, že modelové hodnoty krátkodobých koncentrací představují stav, který by mohl v atmosféře nastat za souběhu nejméně příznivých podmínek (nejméně příznivá třída stability trvající beze změn alespoň jednu hodinu, resp. celý den, vítr o nejméně příznivé rychlosti a vanoucí přímo na výpočtový bod). **V rozptylové studii vypočtené hodnoty krátkodobých maxim jsou pouze teoretické, můžou, ale také nemusí v průběhu roku nastat a nelze je sčítat s pozadovými hodnotami krátkodobých maxim.**

Příspěvky k průměrným ročním imisním koncentracím suspendovaných částic již respektují četnost výskytu tříd stability, směrů a rychlostí větru (viz větrná růžice v rozptylové studii) a také roční využití zdrojů.

Imisní příspěvky k průměrným ročním koncentracím PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ z liniových zdrojů znečišťování ovzduší vyvolaných automobilovou dopravou:

Současný stav - Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $6\text{--}10 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a $2\text{--}4 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$), lokálně v prostoru křížení s ulicemi Olomouckou do $15 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a do $5 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$. Příspěvky vyšší než $4 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a $1 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Českobrodská a Novopacká. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $2,2 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a $0,7 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Stav bez provozu záměru rok 2025 - Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $6\text{--}10 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a $2\text{--}3 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$), lokálně v prostoru křížení s ulicemi Olomouckou do $12 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a do $4 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$. Příspěvky vyšší než $4 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a $1 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Českobrodská a Novopacká. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $2,4 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a $0,7 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Stav s provozem záměru rok 2025 - Nejvyšší nárůst PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ po uvedení záměru do provozu byl vypočten podél Hornopočernické spojky, Klánovické spojky a podél západní větve dálnice D11. Nejvyšší nárůst lze očekávat na úrovni do cca $2,5 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a do $0,65 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$, a to v prostoru křížení Klánovické a Hornopočernické spojky s dálnicí D11 a také v oblasti napojení Hornopočernické spojky na ulici Náchodskou. Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten zejména podél východní větve dálnice D11, a to nejvýše o $0,75 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a o $0,23 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$.

Nejvyšší nárůst koncentrací v **prostoru obytné zástavby** byl vypočten do $1,0 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a do $0,27 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$, a to v okrajové části zástavby Klánovic a Šestajovic. Naopak pokles imisní zátěže v prostoru zástavby byl vypočten do $0,45 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a do $0,15 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$ v okrajové části Jiren.

Období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy

Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $6-10 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a $2-4 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$), lokálně v okolí křížení s ulicí Olomouckou do $16 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a do $4,7 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$. Příspěvky vyšší než $4 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a $1 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a navazujícího úseku D0 511. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $4,1 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a do $1,1 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$, a to v místě napojení na dálnici D11.

Pro kvantitativní odhad rizika dlouhodobého vlivu suspendovaných částic na lidské zdraví lze využít výsledky projektu HRAPIE, kde jsou použity vztahy expozice a účinku odvozené z epidemiologických studií velkých souborů obyvatel. Vztahy jsou vyjádřeny jako relativní riziko RR resp. poměr šancí OR.

Kvantitativní charakterizace rizika znečištění ovzduší suspendovanými částicemi pro současný stav

Pro kvantitativní charakterizaci rizika znečištění ovzduší suspendovanými částicemi jsou použity tyto parametry:

Pozadí: $23,1 \mu\text{g/m}^3$ PM_{10} , $17,2 \mu\text{g/m}^3$ $\text{PM}_{2,5}$ (max. hodnoty v lokalitě r. 2015-2019)

Obyvatelé: počet ovlivněných obyvatel není znám, proto je charakterizace rizika provedena pro 2000 obyvatel.

Maximální vypočtené příspěvky v okrajové části zástavby Klánovic a Šestajovic se záměrem v roce 2025: $1,0 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} a $0,27 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$

Další informace převzaty ze Zdravotnické ročenky hl. m. Prahy 2013 s vědomím značné nejistoty pro použití v současné době. Výsledky výpočtů v tabulce udávají počet předčasných úmrtí, počet případů hospitalizací a počet dnů s příznaky, které lze přisoudit vlivu znečištěného ovzduší suspendovanými částicemi pro jednotlivé věkové kategorie.

Tab. D.I.2 Kvantitativní charakterizace rizika vyplývající z celoroční inhalační expozice suspendovaným částicím pro 2000 obyvatel nejblíže záměru

účinek	pozadí $23,1 \mu\text{g/m}^3$ PM_{10} , $17,2 \mu\text{g/m}^3$ $\text{PM}_{2,5}$	max. příspěvky $1,0 \mu\text{g.m}^{-3}$ PM_{10} , $0,27 \mu\text{g.m}^{-3}$ $\text{PM}_{2,5}$
pro frakci $\text{PM}_{2,5}$		
celková úmrtnost u populace ve věku nad 30 let	1,0	1,0
hospitalizace pro kardiovaskulární onemocnění	0	0
hospitalizace pro respirační onemocnění	0	0
pro frakci PM_{10}		
incidence chronické bronchitidy pro dospělé	1	1
incidence astmatických sympt. u astmatických dětí	22	24
prevalence bronchitidy u dětí (počet dní s příznaky)	672	724

Výsledky jsou, kromě relativně nejspolehlivějšího ukazatele ovlivnění celkové úmrtnosti, zaokrouhlené podle matematických pravidel na celá čísla. Pro kvantitativní charakterizaci rizika znečištění ovzduší byly, z konzervativních důvodů a s vědomím dosti značné nejistoty, použity nejvyšší vypočtené příspěvky. Ve skutečnosti bude vliv suspendovaných částic na zdravotní obtíže většiny obyvatel nižší.

Z tabulek z provedeného odhadu zdravotního rizika znečištění ovzduší suspendovanými částicemi vyplývá, že maximální příspěvky záměru v roce 2025 mírně zvýší u dětí počet dnů s příznaky bronchitis. Zdravotní rizika obyvatel nejbližšího okolí nebudou významně zvýšená, nezpůsobí předčasnou úmrtnost ani vznik nových případů onemocnění chronickou bronchitidou ani takové zhoršení průběhu kardiovaskulárních či respiračních onemocnění, které by si vynutilo hospitalizaci.

Z provedeného kvantitativního odhadu rizika dlouhodobého vlivu suspendovaných částic na lidské zdraví vyplývá, že k nepříznivému ovlivnění zdravotního stavu obyvatel znečištěným ovzduším dochází i při podlimitní úrovni znečištění a je tedy do určité míry nevyhnutelné. Vliv znečištění ovzduší na úmrtnost je však třeba chápat tak, že není jedinou příčinou a uplatňuje se více u predisponovaných skupin populace, tedy hlavně u starších osob a lidí s vážným kardiovaskulárním nebo respiračním onemocněním, u kterých zhoršuje průběh onemocnění a výskyt komplikací a zkracuje délku života. Jedná se tedy o počet předčasných úmrtí.

Provozem záměru Klánovická spojka nedojde v hodnoceném území k významnému zvýšení zdravotních rizik obyvatel vlivem znečištěného ovzduší suspendovanými částicemi. Imisní příspěvky jsou jak z hlediska ovlivnění celkové imisní situace, tak i z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší malé a prakticky zanedbatelné.

V okrajové části obce Jirny dojde realizací záměru naopak k mírnému poklesu imisní zátěže suspendovanými částicemi, ale ani tento pokles nepovede k významnému snížení zdravotních rizik obyvatel.

c) Hodnocení expozice a charakterizace rizika pro benzen

Z látek s prokázaným karcinogenním účinkem je u emisí z dopravy nejvýznamnější benzen. Jelikož jde o pozdní účinek na základě dlouhodobé chronické expozice, je hodnocení rizika založeno na kvantifikaci míry karcinogenního rizika na základě modelovaných průměrných ročních koncentrací. Při hodnocení karcinogenů se vychází z teorie bezprahového působení, což znamená, že se předpokládá, že neexistuje žádná koncentrace, pod kterou by působení dané látky bylo nulové. Jakákoliv expozice představuje určité riziko, a velikost rizika je úměrná velikosti expozice. Toto riziko se načítá v průběhu života, tak, jak je člověk vystaven působení daných látek. Metody rizikové analýzy používají pro oblast velmi nízkých dávek extrapolace a předpokládají vztah lineární regrese mezi zvyšující se expozicí a celoživotním rizikem vzniku rakoviny. Míra karcinogenního rizika se vyjadřuje jako individuální celoživotní pravděpodobnost zvýšení výskytu nádorového onemocnění nad běžný výskyt v populaci vlivem hodnocené škodliviny.

Tuto míru pravděpodobnosti (v anglické literatuře nazývaná ILCR – Individual Lifetime Cancer Risk, v české odborné literatuře označovaný jako CVRK) lze při předpokladu standardního expozičního scénáře kvantifikovat pomocí jednotky karcinogenního rizika UCR, která udává horní hranici navýšení celoživotního rizika rakoviny u jednotlivce při celoživotní expozici koncentrací $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ podle vzorce: $\text{ILCR} = R_p \times \text{UCR}$.

Imisní pozadí **benzenu** v ovzduší podle imisních map ČHMÚ (pětileté průměry za roky 2015-2019) je do $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pokud bychom předpokládali tuto průměrnou roční koncentraci benzenu v zájmové oblasti jako požadovou, s vědomím značné nejistoty, pak této hodnotě odpovídá při použití jednotky karcinogenního rizika UCR dle WHO (6×10^{-6}) celoživotní navýšení karcinogenního rizika ILCR $7,2 \times 10^{-6}$, což je cca 7 případů na milion obyvatel.

Vypočtené **průměrné roční imisní příspěvky záměru** v roce 2025 dosahují dle rozptylové studie v obytné zástavbě maximální hodnoty **pro benzen do $0,01 \mu\text{g}/\text{m}^3$** (V 9 okraj zástavby Šestajovic – viz příloha H.4) celoživotní navýšení karcinogenního rizika, ILCR tohoto

příspěvku je 6×10^{-8} , ILCR pozadí + max. příspěvek je $7,3 \times 10^{-6}$, což je cca 7 případů na milion obyvatel.

Pro výpočet celoživotního navýšení karcinogenního rizika byla, z konzervativních důvodů, použita nejvyšší vypočtená koncentrace benzenu u nejbližší obytné zástavby.

Z provedeného výpočtu lze konstatovat, že vypočtené příspěvky benzenu z provozu záměru nezvýší úroveň karcinogenního rizika imisního pozadí a jsou tedy z hlediska zdravotních rizik zcela nevýznamné, současnou míru zátěže neovlivní.

Individuální karcinogenní riziko pro posuzovanou lokalitu je v současné době $7,2 \times 10^{-6}$, tedy cca 7 případů na 1 000 000 obyvatel a pohybuje ve společensky přijatelném rozmezí několika případů na milión až 100 tisíc obyvatel za 70 let.

Odhadované imisní zatížení dané lokality benzenem, ani při konzervativním odhadu úrovně imisního pozadí a vlastních imisních příspěvků záměru v posuzované lokalitě, nepřesahuje přijatelnou úroveň nejen z hlediska platného imisního limitu, který je $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro benzen, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik.

d) Hodnocení expozice a charakterizace rizika pro polycyklické aromatické uhlovodíky, benzo(a)pyren (BaP)

Kritickým účinkem, kterému je věnována největší pozornost, je u polycyklických aromatických uhlovodíků karcinogenita, která je u BaP a několika dalších PAU dostatečně dokumentována v experimentech na zvířatech a svědčí o ní i výsledky epidemiologických studií u profesionálně exponované populace. Plicní karcinogenita BaP může být potencována současnou expozicí dalším látkám, jako je cigaretový kouř, azbest a patrně též prašné částice. Výsledky posledních výzkumů upozorňují na PAU obsažené v jemné frakci suspendovaných částic v ovzduší.

Jednotka karcinogenního rizika benzo(a)pyrenu $\text{UCR} = 8,7 \times 10^{-2}$ doporučená WHO byla odvozena na základě epidemiologické studie profesionálně exponované populace. Při aplikaci výše uvedené $\text{UCR} 8,7 \times 10^{-2}$ pak vychází koncentrace BaP ve vnějším ovzduší, odpovídající akceptovatelné úrovni karcinogenního rizika pro populaci 1×10^{-6} v úrovni roční průměrné koncentrace $0,012 \text{ ng}/\text{m}^3$. WHO nestanovuje pro PAU ve vnějším ovzduší doporučenou limitní koncentraci. Důvodem je jak bezprahový karcinogenní účinek, který představuje hlavní riziko těchto látek v ovzduší, tak i jejich výskyt ve směsích a možnost interakce s pevnými částicemi a dalšími látkami v ovzduší. Doporučuje proto, aby obsah PAU v ovzduší byl omezován na nejnižší možnou úroveň.

V ČR byl stanoven imisní limit pro PAU vyjádřené jako BaP v hodnotě průměrné roční koncentrace $1 \text{ ng}/\text{m}^3$. Tato hodnota je však za současných imisních podmínek v dopravně zatížených oblastech v ČR překračována.

Imisní pozadí **benzo(a)pyrenu** v ovzduší bylo zjišťováno z map úrovní znečištění (MŽP) a průměrná roční koncentrace z pětiletých průměrů se v území pohybuje od 0,8 do $1,3 \text{ ng}/\text{m}^3$, což signalizuje na části území překročení stanoveného cílového imisního limitu, který je $1 \text{ ng}/\text{m}^3$. Těmto hodnotám imisního pozadí odpovídá celoživotní navýšení karcinogenního rizika ILCR 7 až $11,3 \times 10^{-5}$ tedy cca 7 až 11 případů na 100 000 obyvatel.

Vypočtený **nejvyšší roční imisní příspěvek záměru** dle rozptylové studie dosahuje hodnoty **pro benzo(a)pyren $0,016 \text{ ng}/\text{m}^3$** (VB 9 okraj zástavby Šestajovic). Tomuto příspěvku odpovídá navýšení karcinogenního rizika ILCR $1,4 \times 10^{-6}$, ILCR pozadí + příspěvek je 7 až $11,4 \times 10^{-5}$.

Pro výpočet celoživotního navýšení karcinogenního rizika byl, z konzervativních důvodů, použit nejvyšší vypočtený příspěvek benzo(a)pyrenu u nejbližší obytné zástavby (riziko je tím vědomě nadhodnoceno) a zjištěná nejnižší a nejvyšší hodnota pozadí v území. Výsledky výpočtů byly zaokrouhleny.

Z výše uvedeného vyplývá, že příspěvky benzo(a)pyrenu z provozu záměru, nezmění

současnou míru zatížení a nebudou příčinou zvýšení pravděpodobnosti vzniku nádorového onemocnění celoživotně exponovaných obyvatel. Individuální karcinogenní riziko je pro posuzovanou situaci dáno pozadím, tj. cca 7 až 11 případů na 100 000 obyvatel.

Současné imisní pozadí benzo(a)pyrenu na části posuzovaného území překračuje státem garantovanou míru ochrany veřejného zdraví. Příspěvky benzo(a)pyrenu z realizace záměru jsou nepatrné, neovlivní současnou úroveň karcinogenního rizika a nebudou představovat pro obyvatele v posuzovaném území zvýšené zdravotní riziko. Individuální karcinogenní riziko pro posuzovanou lokalitu je dáno pouze pozadím, tj. cca 7 až 11 případů na 100 000 obyvatel.

Provedený odhad zdravotního rizika benzo(a)pyrenu koresponduje s výsledky odhadu zdravotních rizik ze znečištěného ovzduší pro Českou republiku v roce 2019 (zpráva zpracovaná SZÚ), kde je konstatováno, že individuální karcinogenní riziko odhadované na základě potenciální expozice koncentracím PAU zastoupených BaP se v městských lokalitách pohybuje v rozmezí od cca 3 případů na 100 tisíc obyvatel do tří případů na deset tisíc obyvatel za 70 let. V průmyslem ovlivněných lokalitách je hodnota individuálního rizika vyšší než v ostatních městských lokalitách a představuje teoreticky od 1 do 8 případů na 10 tisíc obyvatel za 70 let.

Shrnutí - Byl hodnocen vliv imisních koncentrací látek z plánovaného záměru na základě odhadu imisních koncentrací spojených s možnou změnou znečištění ovzduší, danou vlivem plánovaného provozu záměru.

- Hodnocení bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele okolí záměru. Byla hodnocena rizika imisí suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu dusičitého, benzenu a benzo(a)pyrenu podle standardní metodiky WHO a Evropské komise. Rizika byla posuzována pro lokalitu nejbližší k záměru.
- Pro hodnocení zdravotních rizik exponované populace byl použit konzervativní expoziční scénář, to znamená, že vypočtené maximální příspěvky u nejbližší obytné zástavby byly použity pro všechny obyvatele v posuzované lokalitě.
- **Z provedeného odhadu zdravotního rizika lze konstatovat, že roční imisní příspěvky suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} z provozu záměru budou mít zanedbatelný vliv na související zdravotní obtíže a samy nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatele.**
- **Odhadované stávající průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého nesignalizují významné zdravotní riziko pro obyvatele. Souhrnně lze konstatovat, že realizací záměru, nedojde ke zvýšení možných zdravotních obtíží, které by mohly souviset s akutní a chronickou expozicí NO₂.**
- Imisní zatížení dané lokality benzenem, ani při konzervativním odhadu úrovně imisního pozadí a vlastních imisních příspěvků záměru, nepřesahuje přijatelnou úroveň nejen z hlediska platného imisního limitu, který je 5 µg/m³ pro benzen, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik. Změny budou z hlediska zdravotních rizik zanedbatelné.
- **Změny imisního zatížení dané lokality benzo(a)pyrenem po realizaci záměru neovlivní stávající imisní pozadí a jsou z hlediska zdravotních rizik nevýznamné.**

Závěrem lze konstatovat, že realizace záměru neovlivní významně imisní situaci bez realizace záměru. Změny koncentrací v okrajových částech zástavby Klánovic, Horních Počernic a Šestajovic nejsou významné a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelné. Ani mírné snížení imisní zátěže posuzovaných škodlivin ze silniční dopravy v okrajové části obce Jirny nebude z hlediska zdravotních rizik významné, neovlivní současnou imisní zátěž obyvatel.

D.I.1.2 Zdravotní rizika hluku v mimopracovním prostředí

Současná situace

U obyvatel lokality situované na severu Klánovic (VB5, VB7-VB10), mimo obyvatele v ulici V Jezevčinách (VB6), kde je prahová hodnota pro rušení spánku mírně překročena a u obyvatel ulic Smidarské a Podlipské (VB11-VB14) není v současné době překročena prahová hodnota pro subjektivní rušení spánku (L_n 42 dB) a není překročena ani prahová hodnota pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční (L_{dvn} 50 dB).

U obyvatel podél komunikace Slavětínské (VB15-VB20) jsou v současné době hlukem z dopravy překročeny prahové hodnoty možných zdravotních účinků jako je rušení spánku, obtěžování i prahové hodnoty pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční. Tyto zdravotní účinky se tedy mohou vyskytovat u obyvatel Slavětínské ulice nezávisle na realizaci záměru. Provedeným odhadem by se mohly u 7 až 16 % obyvatel vyskytovat pocity obtěžování a u 5% až 10 % pocity rušení spánku hlukem z dopravy.

U obyvatel Šestajovic ulice Úprkova (VB1-VB4), ulice Trojmezí čp. 1205, 1206 a 1207 (VB24-VB27) a obyvatel ulice Větrná a Západní (VB35-VB38) není v současné době překročena prahová hodnota pro subjektivní rušení spánku a není překročena ani prahová hodnota pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční. Přesto by mohlo být hlukem z dopravy obtěžováno 3 % obyvatel.

U obyvatel podél komunikace Revoluční (VB28-VB34) nelze vyloučit výskyt zdravotních účinků hluku jako je obtěžování, rušení spánku a je překročena i prahová hodnota pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční. Pocity obtěžování hlukem z dopravy by mohlo mít 9 až 11 % obyvatel a rušených ve spánku by mohlo být 6 až 7 % obyvatel.

Poznámka: VB ... výpočtové body (viz příloha H.4 – Vlivy na veřejné zdraví)

Situace po realizaci záměru stav C2 ve variantě V1

Z předložených výsledků v akustické studii vyplývá, že v souvislosti s realizací záměru ve variantě V1 dojde sice ke zvýšení hluku v lokalitě na severním okraji Klánovic, ale toto zvýšení o 0,2 až 1,8 dB v noční době nebude mít za následek překročení prahové hodnoty pro rušení spánku a nebude významně zvýšen ani ukazatel L_{dvn} pro obtěžování a ischemickou chorobu srdeční. Obtěžováno hlukem by mohlo být 2 až 4 % obyvatel lokality a rušeno ve spánku 3 % obyvatel.

V ulici Smidarské a Podlipské dojde záměrem V1 ke zvýšení hluku a obtěžováno by mohlo být cca 5 % obyvatel a výrazně rušeno ve spánku 4 % obyvatel. Kardiovaskulární rizika by neměla být zvýšena.

U obyvatel podél komunikace Slavětínské budou hlukem z dopravy překročeny prahové hodnoty možných zdravotních účinků, jako je rušení spánku, obtěžování i prahové hodnoty pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční. Provedeným odhadem by se mohly u 8 až 16 % obyvatel vyskytovat pocity obtěžování a u 5 až 10 % pocity rušení spánku hlukem z dopravy.

U obyvatel Šestajovic ulice Úprkova dojde záměrem V1 ke zvýšení hluku a obtěžováno by mohlo být 5 až 6 % obyvatel a výrazně rušeno ve spánku 4 % obyvatel. Kardiovaskulární rizika by neměla být zvýšena.

U obyvatel ulice Trojmezí dojde ke zvýšení hluku z dopravy a bude překročena prahová hodnota pro subjektivní rušení spánku, obtěžování i prahová hodnota pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční. Provedeným odhadem by mohlo být hlukem z dopravy obtěžováno 7 až 10 % obyvatel a výrazně rušeno ve spánku by mohlo být 4 až 6 % obyvatel.

U obyvatel podél komunikace Revoluční bude hlukem z dopravy po realizaci záměru V1 obtěžováno 9 až 12 % a výrazné pocity rušení ve spánku by mohlo mít 6 až 7 % obyvatel. Prahová hodnota pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční bude překročena.

Situace po realizaci záměru stav C2 ve variantě V2

Klánovice

Z předložených výsledků v akustické studii vyplývá, že v souvislosti s realizací záměru ve variantě V2 dojde ke výraznému zvýšení hluku v lokalitě na severním okraji Klánovic oproti V1, především v Holohlavské ulici a v ulici V Jezevčinách. V těchto výpočtových bodech bude u obyvatel překročena prahová hodnota pro rušení spánku. Prahová hodnota pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční nebude překročena. Obtěžováno hlukem by mohlo být 2 až 5 % obyvatel lokality a rušeno ve spánku 3 % obyvatel.

V ulici Smidarské a Podlipské dojde záměrem V2 k nevýznamnému zvýšení hluku o desetiny dB, což je změna nehodnotitelná a nezvýší procento obtěžovaných obyvatel v lokalitě. Obtěžováno by tedy mohlo být cca 5 % obyvatel a výrazně rušeno ve spánku 4 % obyvatel. Kardiovaskulární rizika by neměla být zvýšena.

U obyvatel podél komunikace Slavětínské nedojde záměrem V2 oproti V1 ke změně akustické situace. Hlukem z dopravy budou překročeny prahové hodnoty možných zdravotních účinků, jako je rušení spánku, obtěžování i prahové hodnoty pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční. Provedeným odhadem by se mohly u 8 až 16 % obyvatel vyskytovat pocity obtěžování a u 5 až 10 % obyvatel pocity rušení spánku hlukem z dopravy.

Šestajovice

U obyvatel Šestajovic ulice Úprkova dojde záměrem V2 k významnému zvýšení hluku oproti variantě V1 a obtěžováno by mohlo být 7 až 12 % obyvatel a výrazně rušeno ve spánku 4 až 7 % obyvatel a budou zvýšena i kardiovaskulární rizika.

U obyvatel ulice Trojmezí dojde ve variantě V2 ke zvýšení hluku z dopravy oproti V1 a bude překročena prahová hodnota pro subjektivní rušení spánku, obtěžování i prahová hodnota pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční. Provedeným odhadem by mohlo být hlukem z dopravy obtěžováno 7 až 11 % obyvatel a výrazně rušeno ve spánku by mohlo být 5% až 6 % obyvatel.

U obyvatel podél komunikace Revoluční bude hlukem z dopravy po realizaci záměru V2 obtěžováno 9 až 12 % a výrazné pocity rušení ve spánku by mohlo mít 6 až 7 % obyvatel. Prahová hodnota pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční bude překročena. Oproti variantě V1 nedojde ke změně akustické situace.

Situace ve výhledu stav D

Jedná se o dlouhodobý výhledový stav, kdy se předpokládá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle ÚP hl. m. Prahy. V dopravních vazbách je tak zachycena silná vazba mezi Prahou a Středočeským krajem. 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 komunikaci 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 MUK 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 Staroújezdská – K Rukavičkárně bude 33% a v úseku K Rukavičkárně Klánovická spojka až 54 %. Na komunikaci revoluční se předpokládá pokles o 32,8 %.

Tento pokles dopravy představuje i pokles hlučnosti v okolí Klánovické spojky, Slavětínské a Revoluční.

Ve variantě V1 i ve variantě V2 se změna akustické situace oproti stavu C2 se projeví snížením hlučnosti o 0,1 až 5,0 dB v denní i noční době.

Klánovice

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 0,8 dB. Toto snížení není oproti stavu C2 významné, obtěžováno hlukem by mohlo být 2 až 4 % obyvatel lokality a rušeno ve spánku 3 % obyvatel.

V ulici Smidarské, Podlipské a Voňkovy bude snížení hlučnosti v denní době v rozmezí mezi 3,0 až 3,3 dB a v noční době mezi 2,8 až 3,1 dB. Pro obyvatele lokality nebudou překračovány prahové hodnoty pro rušení hlukem, hypertenzi a OCHS.

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. Dopravním hlukem by mohlo být obtěžováno 8 až 12 % obyvatel a rušeno hlukem ve spánku 5 až 8 % obyvatel.

Šestajovice

U obyvatel Šestajovic ulice Úprkova dojde ve stavu D se záměrem V1 k snížení hluku oproti stavu C2 a obtěžováno by mohlo být 5 % obyvatel a výrazně rušeno ve spánku 4 % obyvatel.

V ulici Trojmezí dojde ke snížení hlučnosti o 2,9 až 5,0 dB v denní době i v noční době oproti stavu C2. Provedeným odhadem by se mohly u 4 až 7 % obyvatel vyskytovat pocity obtěžování a u 3 až 5 % obyvatel pocity rušení spánku hlukem z dopravy. Prahová hodnota pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční bude překročena.

V okolí komunikace Revoluční se oproti stavu C2 se očekává snížení hluku 2,5 dB v denní i noční době. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se budou pohybovat v denní době mezi 56,9 až 60,0 dB a v noční době mezi 47,8 až 50,8 dB. Provedeným odhadem by se mohly u 7 až 10 % obyvatel vyskytovat pocity obtěžování a u 3 až 5 % obyvatel pocity rušení spánku hlukem z dopravy. Prahová hodnota pro hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční bude překročena.

V zástavbě rodinných domů v ulici Větrná dojde oproti stavu C2 v roce 2025 ke snížení hluku o 1,7 až 2,8 dB v denní době a v noční době o 1,5 až 2,6 dB. Prahové hodnoty pro rušení spánku, hypertenzi a ischemickou chorobu srdeční nebudou překročeny. U obyvatel se nepředpokládá rušení spánku hlukem z dopravy ani zvýšené riziko kardiovaskulárních onemocnění.

Dalším zdravotním ukazatelem, pomocí kterého lze posoudit případný vliv hluku ze silniční dopravy na zdraví exponované populace, jsou kardiovaskulární onemocnění, resp. výpočet rizika ischemické choroby srdeční (ICHS). Pro toto hodnocení se používají vztahy expozice hluku a rizika infarktu myokardu, respektive ischemické choroby srdeční, které vycházejí z epidemiologických studií.

Kvantitativní hodnocení tohoto rizika není provedeno především pro malý počet zasažených obyvatel jednotlivých lokalit a také proto, že nejsou k dispozici informace nezbytné pro výpočet rizika ICHS jako velikost expozičních pásem, počet osob exponovaných hlukem v expozičním pásmu a podíl tohoto počtu osob ke všem osobám v lokalitě.

Shrnutí - Na základě vyhodnocení předložených podkladů, s ohledem na výše uvedené skutečnosti a po uvážení všech výše uvedených nejistot, lze konstatovat následující závěry:

Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustické studie zpracovaných pro stávající stav B, pro stavy v roce 2025 bez realizace záměru C1 a s realizací záměru ve variantách V1 Šestajovické a V2 Pražské a pro stav D výhled a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v zájmovém území.

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.

K výraznému navýšení hluku dojde ve stavu C2 ve variantě V2 především u obyvatel Šestajovic v ulici Úprkova a obyvatel lokality v severní části Klánovic. Následkem zhoršení akustické situace se nepříznivé účinky hluku jako je obtěžování rušení spánku, hypertenze a ischemická choroba srdeční vyskytnou u většího procenta obyvatel anebo účinky budou prohloubeny.

Ve výhledovém stavu D, kdy se předpokládá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle ÚP hl. m. Prahy. V dopravních vazbách je tak zachycena silná vazba mezi Prahou a Středočeským krajem. 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. Všešarské) a v Šestajovicích (na úrovni ul. Běchovické).

Oproti stavu C2 tak dojde ke snížení dopravních intenzit o 20 % v úseku MUK Beranka - km 0,6 a v úseku km 2,0 po napojení na komunikaci Slavětinská – Revoluční až o 54 %. Snížení se projeví i na komunikaci Slavětinská – Revoluční. Pokles dopravy na komunikaci Slavětinská v úseku Staroujezdská – K Rukavičkárně bude 33% a v úseku K Rukavičkárně Klánovická spojka až 54 %. Na komunikaci revoluční se předpokládá pokles o 32,8 %.

Tento pokles dopravy představuje i pokles hlučnosti v okolí Klánovické spojky, Slavětinské a Revoluční.

Ve stavu D – výhledu dojde ke snížení akustické situace ve všech posuzovaných lokalitách v obou variantách. Pro obyvatele pak povede realizace záměru jak ve variantě Pražské, tak ve variantě Šestajovické k mírnému až významnějšímu snížení expozice hluku a toto snížení může mít za následek snížení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem i snížení rizika kardiovaskulárních onemocnění vlivem hluku z dopravy.

Je zde třeba zdůraznit, že vztahy expozice a účinku, které byly odvozeny pro obtěžování vyvolané dlouhodobou hlukovou expozicí a zprůměrnovány na celou populaci, nemusí platit pro jednotlivce nebo malé soubory exponovaných osob, jako je tomu v daném případě u obyvatel hodnocených nejbližších domů, kde může být obtěžující a rušivý účinek hluku významně modifikován jak individuální vnímavostí konkrétních osob vůči hluku, tak jejich osobním vztahem ke zdrojům hluku, konkrétní orientací oken hlavních pobytových místností a dalšími faktory a významně se může lišit od vypočtených údajů.

Období výstavby by mohlo být významnější z hlediska obtěžování a nepříznivého ovlivnění pohody obyvatel v okolí stavby. Tento dočasný vliv je ale z hlediska možných zdravotních účinků velmi malý, přesto doporučujeme dodržovat pravidla ke snížení negativních vlivů během výstavby.

Celkové shrnutí (kap. D.I.1)

Na základě vyhodnocení výstupů rozptylové a akustické studie lze i přes všechny uvedené nejistoty konstatovat, že změny imisního a hlukového zatížení v posuzované lokalitě, jsou ve výhledovém stavu a po realizaci protihlukových opatření akceptovatelné pro posuzovaný záměr Klánovické spojky.

V územích nejbližší k plánovanému záměru dojde realizací záměru v roce 2025 v obou posuzovaných variantách k mírnému až významnému navýšení expozice hluku a u obyvatel nelze vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování, hypertenze a ischemická choroba srdeční. Následkem zhoršení hluku především ve variantě V2 v roce 2025 se výše popsané zdravotní účinky hluku mohou vyskytnout u většího procenta obyvatel nebo se mohou prohloubit.

Ve výhledovém stavu D, kdy se předpokládá dostavba komunikační sítě s naplněním rozvojových ploch podle ÚP hl. m. Prahy, dojde ke snížení hluku z dopravy ve všech

posuzovaných lokalitách v obou variantách. Vzhledem k předpokládané změně hlukové expozice, resp. snížení hluku ve výhledovém stavu, nebude realizace záměru příčinou významného zvýšení zdravotních účinků hluku a je tedy z hlediska zdravotních rizik i vzhledem k vysokým nejistotám při odhadu nepříznivých účinků hluku akceptovatelné. Podmínkou by měla být realizace protihlukových opatření navržených v akustické studii.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo[a]pyren.

Závěrem lze konstatovat, že realizace záměru neovlivní významně imisní situaci bez realizace záměru. Změny koncentrací v okrajových částech zástavby Klánovic, Horních Počernic a Šestajovic nejsou významné a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelné. Ani mírné snížení imisní zátěže posuzovaných škodlivin ze silniční dopravy v okrajové části obce Jirny nebude z hlediska zdravotních rizik významné, neovlivní současnou imisní zátěž obyvatel.

Na základě výpočtů z rozptylové studie lze i přes uvedené nejistoty konstatovat, že realizaci záměru budou změny imisní situace z hlediska zdravotních rizik posuzovaných škodlivin v ovzduší nevýznamné.

D.1.2 Vlivy na ovzduší a klima

D.1.2.1 Vlivy na ovzduší

ROK 2025

Tab. D.I.3 Hodnoty koncentrací znečišťujících látek ovlivněné provozem na KS (rok 2025)

znečišťující látka	veličina	jednotka	průměrné hodnoty koncentrací	nejvyšší hodnoty koncentrací	imisní limit
oxid dusičitý	roční průměr	µg.m ⁻³	12,4 – 23,1	24,1	40
částice PM ₁₀	roční průměr	µg.m ⁻³	23,2 – 24,6	26,6	40
částice PM ₁₀	36. nejvyšší denní průměr	µg.m ⁻³	39,4 – 42,9	62,9 *	50
částice PM _{2,5}	roční průměr	µg.m ⁻³	17,2 – 18,0	18,55	25
benzen	roční průměr	µg.m ⁻³	1,2 – 1,4	1,42	5
benzo[a]pyren	roční průměr	ng.m ⁻³	1,0 – 1,5	1,53	1

Poznámka: Průměrné hodnoty koncentrací znečišťujících látek v zájmovém území v období 2015-2019 (dle ČHMÚ)

** ... Překročení bylo vypočteno těsně podél tělesa dálnice D11. V žádné části zástavby nebyl limit překročen.*

• Oxid dusičitý – průměrné roční koncentrace

Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Výkres 10 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého ve výchozím stavu v roce 2025 bez vlivu provozu záměru. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla 6 – 10 µg.m⁻³), lokálně v prostoru křížení s ulicí Náchodskou do 12 µg.m⁻³. Příspěvky vyšší než 4 µg.m⁻³ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká a Novopacká. V oblasti plánované

Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $2,0 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého je stanoven ve výši $40 \mu\text{g.m}^{-3}$. Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

Vliv provozu záměru

Výkres 11 (viz příloha H.3) dokumentuje změny v imisní zátěži průměrnými ročními koncentracemi oxidu dusičitého vlivem hodnoceného záměru. Obecně lze říci, že nárůst koncentrací byl vypočten podél Klánovické spojky, Hornopočernické spojky a podél západní větve dálnice D11. Nejvyšší nárůst lze očekávat na úrovni okolo $1,00 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v prostoru křížení Klánovické a Hornopočernické spojky s dálnicí D11. Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten zejména podél východní větve dálnice D11, a to nejvýše okolo $0,50 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Nejvyšší nárůst koncentrací v prostoru obytné zástavby byl vypočten okolo $0,25 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v okrajové části zástavby Klánovic, Šestajovic a Horních Počernic pouze v jednotlivých objektech v blízkosti napojení na ulici Slavětínskou do $0,38 \mu\text{g.m}^{-3}$. Naopak pokles imisní zátěže v prostoru zástavby byl vypočten do $0,40 \mu\text{g.m}^{-3}$ v okrajové části Jiren.

Jak je zřejmé z vyhodnocení stávajícího stavu (kap. C.2.1) a z výše uvedených příspěvků automobilové dopravy, není třeba v žádné části zájmové lokality očekávat hodnoty nad hranici imisního limitu, a to ani ve výchozím stavu, ani ve stavu se záměrem. Provoz záměru tak nezpůsobí překračování imisního limitu.

• **Oxid dusičitý – maximální hodinové koncentrace**

Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Výkres 12 (viz příloha H.3) dokumentuje nejvyšší příspěvky automobilové dopravy k hodinovým koncentracím oxidu dusičitého ve výchozím stavu v roce 2025 bez vlivu provozu záměru. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla 40 až $60 \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v prostoru jižně od křížení s ulicí Olomouckou do $80 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká a Novopacká. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $22 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro hodinové koncentrace oxidu dusičitého je stanovený ve výši $200 \mu\text{g.m}^{-3}$. Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

Vliv provozu záměru

Výkres 13 (viz příloha H.3) dokumentuje nejvyšší příspěvky automobilové dopravy k hodinovým koncentracím oxidu dusičitého ve stavu s provozem záměru v roce 2025. Změny v průběhu jednotlivých izolinií nejsou příliš výrazné, zaznamenáno bylo rozšíření pásma zvýšených hodnot podél západní části dálnice D11. Nejvyšší nárůst byl vypočten do $10 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to nejbližším okolí napojení Klánovické spojky na dálnici D11, pokles pak do $4,5 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to podél dálnice D11 v prostoru Jiren.

Nejvyšší nárůst koncentrací v prostoru obytné zástavby byl vypočten pod hranici $3,0 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v okrajové části zástavby Horních Počernic a Klánovic. V zástavbě Šestajovic byl vypočten nejvyšší nárůst do $0,5 \mu\text{g.m}^{-3}$. Naopak pokles imisní zátěže v prostoru zástavby byl vypočten okolo $3,0 \mu\text{g.m}^{-3}$ v okrajové části Jiren.

Imisní limit pro maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého je stanoven ve výši **200 $\mu\text{g.m}^{-3}$** . Jak je zřejmé z vyhodnocení stávajícího stavu (kap. C.2.1) a z výše uvedených příspěvků automobilové dopravy, není třeba v žádné části zájmové lokality očekávat hodnoty nad hranici imisního limitu, nejvyšší koncentrace se budou pohybovat na úrovni okolo $150 \mu\text{g.m}^{-3}$. Provoz záměru tak nezpůsobí překračování imisního limitu.

- **Benzen – průměrné roční koncentrace**

Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Výkres 14 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací benzenu ve výchozím stavu v roce 2025 bez vlivu provozu záměru. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $0,06 - 0,10 \mu\text{g.m}^{-3}$), zcela lokálně v prostoru křížení s ulicí Olomouckou do $0,14 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $0,04 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká a Novopacká. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $0,018 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzenu je stanovený ve výši **5 $\mu\text{g.m}^{-3}$** . Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

Vliv provozu záměru

Výkres 15 (viz příloha H.3) zachycuje změny v imisní zátěži průměrnými ročními koncentracemi benzenu vlivem hodnoceného záměru. Obecně lze říci, že nárůst koncentrací byl vypočten podél Klánovické spojky, Hornopočernické spojky a podél západní větve dálnice D11. Nejvyšší nárůst lze očekávat na úrovni do $0,020 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v prostoru křížení Klánovické a Hornopočernické spojky s dálnicí D11. Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten zejména podél východní větve dálnice D11 a také podél ulice Náchodské, a to nejvýše o $0,008 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Nejvyšší nárůst koncentrací v prostoru obytné zástavby byl vypočten pod hranici $0,006 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v okrajové části zástavby Klánovic a Šestajovic, pouze v jednotlivých objektech v blízkosti napojení na ulici Slavětínskou do $0,010 \mu\text{g.m}^{-3}$. Naopak pokles imisní zátěže v prostoru zástavby byl vypočten do $0,005 \mu\text{g.m}^{-3}$ v okrajové části Jiren.

Jak je zřejmé z vyhodnocení stávajícího stavu (kap. C.2.1) a z výše uvedených příspěvků automobilové dopravy, není třeba v žádné části zájmové lokality očekávat hodnoty nad hranici imisního limitu, a to ani ve výchozím stavu, ani ve stavu se záměrem. Provoz záměru tak nezpůsobí překračování imisního limitu.

- **Suspendované částice PM₁₀ – průměrné roční koncentrace**

Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Výkres 16 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ ve výchozím stavu v roce 2025 bez vlivu provozu záměru. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $6 - 10 \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v okolí křížení s ulicemi Olomouckou a Českobrodskou do $12 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $4 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká, Českobrodská a Božanovská. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $2,4 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ je stanovený ve výši **40 $\mu\text{g.m}^{-3}$** . Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se

stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

Vliv provozu záměru

Výkres 17 (viz příloha H.3) dokumentuje změny v imisní zátěži průměrnými ročními koncentracemi suspendovaných částic PM₁₀ vlivem hodnoceného záměru. Obecně lze opět říci, že nárůst koncentrací byl vypočten podél Hornopočernické spojky, Klánovické spojky a podél západní větve dálnice D11. Nejvyšší nárůst lze očekávat na úrovni do cca 2,5 µg.m⁻³, a to v prostoru křížení Klánovické a Hornopočernické spojky s dálnicí D11 a také v oblasti napojení Hornopočernické spojky na ulici Náchodskou. Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten zejména podél východní větve dálnice D11, a to nejvýše o 0,75 µg.m⁻³.

Nejvyšší nárůst koncentrací v prostoru obytné zástavby byl vypočten okolo 0,7 µg.m⁻³, a to v okrajové části zástavby Klánovic a Šestajovic. Naopak pokles imisní zátěže v prostoru zástavby byl vypočten do 0,45 µg.m⁻³ v okrajové části Jíren.

Jak je zřejmé z vyhodnocení stávajícího stavu (kap.C.2.1) a z výše uvedených příspěvků automobilové dopravy, není třeba v žádné části zájmové lokality očekávat hodnoty nad hranici imisního limitu, a to ani ve výchozím stavu, ani ve stavu se záměrem. Provoz záměru tak nezpůsobí překračování imisního limitu.

• **Suspendované částice PM₁₀ – maximální denní koncentrace**

Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Výkres 18 (viz příloha H.3) dokumentuje nejvyšší příspěvky automobilové dopravy k denním koncentracím suspendovaných částic PM₁₀ ve výchozím stavu v roce 2025 bez vlivu provozu záměru. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla 40 až 60 µg.m⁻³), lokálně v okolí křížení s ulicí Olomouckou a v oblasti napojení na Štěrboholskou spojku do 90 µg.m⁻³. Příspěvky vyšší než 40 µg.m⁻³ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a Poděbradská. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše 16 µg.m⁻³, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro denní koncentrace suspendovaných částic frakce PM₁₀ je stanoven ve výši **50 µg.m⁻³**. Tyto hodnoty nelze s hodnotou limitu přímo porovnávat, pro splnění limitu je určující počet překročení limitní hodnoty během roku. Tolerováno je 35 překročení, což je 9,6 % roční doby. To znamená, že dle platné legislativy je limit pro 24hodinové koncentrace překročen tam, kde se hodnoty vyšší než 50 µg.m⁻³ vyskytují více než 35× za rok.

Rozložení doby překročení imisního limitu pro denní koncentrace částic PM₁₀ je zachyceno na výkresu 19 (viz příloha H.3). Nejvyšší četnost byla vypočtena podél trasy komunikace D0 (zpravidla 30 až 60 případů za rok), lokálně v okolí křížení s ulicí Olomouckou a v okolí napojení na Štěrboholskou spojku do 68 případů za rok. Více než 35 překročení imisního limitu za rok bylo vypočteno podél trasy komunikace D0 a dále podél ulic Olomoucká a Novopacká, a to včetně nejvíce přilehlých obytných objektů podél těchto komunikací. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten počet překročení nejvýše 23 případů za rok, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit bude splněn na většině zájmového území, jeho překročení bylo vypočteno lokálně podél nejvýznamnějších komunikací.

Vliv provozu záměru

Výkres 20 (viz příloha H.3) dokumentuje nejvyšší příspěvky automobilové dopravy k denním koncentracím suspendovaných částic PM₁₀ ve stavu s provozem záměru v roce 2025. Změny v průběhu jednotlivých izolinií nejsou příliš výrazné, nejvyšší nárůst byl vypočten do 20 µg.m⁻³

(v okolí napojení Klánovické a Hornopočernické spojky na dálnici D11), pokles pak do $6 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to podél dálnice D11 na východě výpočetní oblasti, v lokalitě Jirny.

V prostoru obytné zástavby byl nejvyšší nárůst vypočten do $5 \mu\text{g.m}^{-3}$ (v okrajových částech Klánovic) a do $1 \mu\text{g.m}^{-3}$ v okrajové části Šestajovic. Pokles v zástavbě pak byl vypočten ve východní části výpočtové oblasti, do $3 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Výkres 21 (viz příloha H.3) ukazuje dobu překročení imisního limitu pro stav s provozem záměru. Jak vyplývá z výsledků modelových výpočtů, změna v průběhu izolinie 35 případů překročení za rok se týká pouze oblastí bez obytné zástavby. V prostoru Horních Počernic (kde jsou již ve výchozím stavu vypočteny hodnoty přes 35 případů za rok) není třeba očekávat významná změna. Vlivem záměru nebylo zaznamenáno v žádné části obytné zástavby zvýšení počtu překročení nad hranici 35 případů za rok. Záměr tak nebude mít vliv na plnění imisního limitu.

• **Suspendované částice PM_{2,5} – průměrné roční koncentrace**

Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Výkres 22 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{2,5} ve výchozím stavu v roce 2025 bez vlivu provozu záměru. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $2 - 3 \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v okolí křížení s ulicí Olomouckou do $4 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $1 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká a Novopacká. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $0,7 \mu\text{g/m}^3$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5} je stanovený ve výši **20 $\mu\text{g.m}^{-3}$** . Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

Vliv provozu záměru

Výkres 23 (viz příloha H.3) zachycuje změny v imisní zátěži průměrnými ročními koncentracemi suspendovaných částic PM_{2,5} vlivem hodnoceného záměru. Obecně lze opět říci, že nárůst koncentrací byl vypočten podél Hornopočernické spojky, Klánovické spojky a podél západní větve dálnice D11. Nejvyšší nárůst lze očekávat na úrovni do $0,65 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v prostoru křížení Klánovické a Hornopočernické spojky s dálnicí D11. Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten zejména podél východní větve dálnice D11, a to nejvýše o $0,23 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Nejvyšší nárůst koncentrací v prostoru obytné zástavby byl vypočten okolo $0,27 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v okrajové části zástavby Klánovic a Šestajovic. Naopak pokles imisní zátěže v prostoru zástavby byl vypočten do $0,15 \mu\text{g.m}^{-3}$ v okrajové části Jiren.

Jak je zřejmé z vyhodnocení stávajícího stavu (kap.C.2.1) a z výše uvedených příspěvků automobilové dopravy, nelze vyloučit v těsném okolí komunikace D0 a navazujícím úseku Olomoucké výskyt nadlimitních hodnot již ve výchozím stavu. Jedná se však pouze o oblasti bez obytné zástavby. Příspěvek záměru v oblastech s možným překročením imisního limitu ve výchozím stavu však nepřekročí $0,1 \mu\text{g.m}^{-3}$ a nezpůsobí tak překročení imisního limitu v žádné části výpočtové oblasti. Kromě toho je třeba si uvědomit, že prostý součet hodnoty pětiletých průměrů ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{2,5} a vypočtených příspěvků automobilové dopravy je pro hodnocení plnění imisních limitů nadhodnocený, neboť hodnoty pětiletých průměrů již v sobě do určité míry zahrnují i příspěvky automobilové dopravy v dané lokalitě.

- **Benzo[a]pyren – průměrné roční koncentrace**

Výchozí stav – bez vlivu provozu záměru

Výkres 24 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu ve výchozím stavu v roce 2025 bez vlivu provozu záměru. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $0,2 - 0,4 \text{ ng.m}^{-3}$), zcela lokálně severně od křížení s ulicí Českobrodskou do $0,5 \text{ ng.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $0,1 \text{ ng.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká a Novopacká. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $0,06 \text{ ng.m}^{-3}$, a to v oblasti napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu je stanovený ve výši **1 ng.m^{-3}** . Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

Vliv provozu záměru

Výkres 25 (viz příloha H.3) dokumentuje změny v imisní zátěži průměrnými ročními koncentracemi benzo[a]pyrenu vlivem hodnoceného záměru. Obecně lze opět říci, že nárůst koncentrací byl vypočten podél Hornopočernické spojky, Klánovické spojky a podél západní větve dálnice D11. Nejvyšší nárůst lze očekávat na úrovni do $0,038 \text{ ng.m}^{-3}$, a to v prostoru křížení Klánovické a Hornopočernické spojky s dálnicí D11. Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten zejména podél východní větve dálnice D11, a to nejvýše o $0,022 \text{ ng.m}^{-3}$.

Nejvyšší nárůst koncentrací v prostoru obytné zástavby byl vypočten okolo $0,015 \text{ ng.m}^{-3}$, a to v okrajové části zástavby Horních Počernic a Šestajovic a do $0,010 \text{ ng.m}^{-3}$ v okrajové zástavbě Klánovic. Naopak pokles imisní zátěže v prostoru zástavby byl vypočten do $0,015 \text{ ng.m}^{-3}$ v okrajové části Jiren.

Jak je zřejmé z vyhodnocení stávajícího stavu (kap.C.2.1) a z výše uvedených příspěvků automobilové dopravy, k překračování imisního limitu bude docházet již ve výchozím stavu v celém zájmovém území. Příspěvek záměru je však v prostoru obytné zástavby velmi malý a celkovou situaci nijak významně neovlivní.

OBDOBÍ NAPLNĚNÍ ÚP SÚ HL.M. PRAHY

- **Oxid dusičitý – průměrné roční koncentrace**

Výkres 26 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého ve stavu s provozem záměru v období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $6 \text{ až } 10 \text{ } \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v prostoru křížení s ulicí Náchodskou do $12 \text{ } \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $4 \text{ } \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a také podél navazujícího úseku D0 511. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $2,0 \text{ } \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v místě napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého je stanoven ve výši **$40 \text{ } \mu\text{g.m}^{-3}$** . Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

- **Oxid dusičitý – maximální hodinové koncentrace**

Výkres 27 (viz příloha H.3) dokumentuje nejvyšší příspěvky automobilové dopravy k hodinovým koncentracím oxidu dusičitého ve stavu s provozem záměru v období naplnění

ÚP SÚ hl. m. Prahy. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $40 - 60 \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v prostoru křížení s ulicí Olomouckou do $75 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a navazujícího úseku D0 511. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $25 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v místě napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro hodinové koncentrace oxidu dusičitého je stanovený ve výši **$200 \mu\text{g.m}^{-3}$** . Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít údaje ze stanice imisního monitoringu, jejíž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

- **Benzen – průměrné roční koncentrace**

Výkres 28 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací benzenu ve stavu s provozem záměru v období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $0,06$ až $0,10 \mu\text{g.m}^{-3}$), zcela lokálně v prostoru křížení s ulicí Olomouckou okolo $0,16 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $0,04 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a navazujícího úseku D0 511. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $0,025 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v místě napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzenu je stanovený ve výši **$5 \mu\text{g.m}^{-3}$** . Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

- **Suspendované částice PM_{10} – průměrné roční koncentrace**

Výkres 29 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} ve stavu s provozem záměru v období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla v rozmezí $6 - 10 \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v okolí křížení s ulicí Olomouckou do $16 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $4 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a navazujícího úseku D0 511. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $4,1 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v místě napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} je stanovený ve výši **$40 \mu\text{g.m}^{-3}$** . Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

- **Suspendované částice PM_{10} – maximální denní koncentrace**

Výkres 30 (viz příloha H.3) dokumentuje nejvyšší příspěvky automobilové dopravy k denním koncentracím suspendovaných částic PM_{10} ve stavu s provozem záměru v období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla $40 - 60 \mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v okolí křížení s ulicí Novopackou do $100 \mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a navazujícího úseku D0 511. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše $33 \mu\text{g.m}^{-3}$, a to v místě napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro denní koncentrace suspendovaných částic frakce PM_{10} je stanoven ve výši **$50 \mu\text{g.m}^{-3}$** . Vypočtené hodnoty nelze s hodnotou limitu přímo porovnávat, pro splnění limitu je určující počet překročení limitní hodnoty během roku. Tolerováno je 35 překročení, což je 9,6 % roční doby. To znamená, že dle platné legislativy je limit pro 24hodinové koncentrace překročen tam, kde se hodnoty vyšší než $50 \mu\text{g.m}^{-3}$ vyskytují více než 35× za rok.

Rozložení doby překročení imisního limitu pro denní koncentrace částic PM_{10} je zachyceno na výkresu 31. Nejvyšší četnost byla vypočtena podél trasy komunikace D0 (zpravidla $30 - 60$

případů za rok), lokálně v okolí křížení s ulicí Olomouckou do 80 případů za rok. Více než 35 překročení imisního limitu za rok bylo vypočteno podél trasy komunikace D0 a dále podél ulic Olomoucká, Novopacká a navazujícího úseku D0 511, a to včetně nejvíce přilehlých obytných objektů podél těchto komunikací. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten počet překročení nejvýše 29 případů za rok, a to v místě napojení na dálnici D11.

Imisní limit bude splněn na většině zájmového území, jeho překročení bylo vypočteno lokálně podél nejvýznamnějších komunikací.

• **Suspendované částice PM_{2,5} – průměrné roční koncentrace**

Výkres 32 (viz příloha H.3) dokumentuje příspěvek automobilové dopravy k celkové imisní situaci průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{2,5} ve stavu s provozem záměru v období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél trasy komunikace D0 (zpravidla 2 – 4 $\mu\text{g.m}^{-3}$), lokálně v okolí křížení s ulicí Olomouckou do 4,7 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Příspěvky vyšší než 1 $\mu\text{g.m}^{-3}$ pak byly dále vypočteny podél ulic Olomoucká, Novopacká a navazujícího úseku D0 511. V oblasti plánované Klánovické spojky byl vypočten příspěvek nejvýše 1,1 $\mu\text{g.m}^{-3}$, a to v místě napojení na dálnici D11.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5} je stanovený v současnosti ve výši **20 $\mu\text{g.m}^{-3}$** . Modelové výpočty nezohledňují imisní pozadí, pro potřeby porovnání se stanovenými limity je však možné použít pětileté průměry koncentrací, jejichž vyhodnocení je provedeno v tab. C.2.1.

Vliv realizace stavby na kvalitu ovzduší

V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály. Dalším zdrojem znečišťování budou pohyby nákladních aut po okolních komunikacích. Tyto zdroje budou po časově omezenou dobu poměrně významně působit na své nejbližší okolí.

Vliv na kvalitu ovzduší v bezprostředním okolí staveniště se v průběhu stavebních prací, ale i během jednotlivých etap výrazně mění. Pro účely vyhodnocení byly z hlediska vlivů vyvolané staveništní dopravy hodnoceny zemní práce.

Vyhodnocení vlivu stavební činnosti na kvalitu ovzduší je provedeno pro modelové hodnoty nárůstu průměrných denních koncentrací suspendovaných částic frakce PM₁₀ a maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého. Jedná se o nejvhodnější imisní charakteristiky pro popis vlivu stavby na kvalitu ovzduší s ohledem na platné imisní limity.

Tab. D.I.4 Emise ze stavebních prací

	oxidy dusíku	částice PM ₁₀ *
	(kg.den ⁻¹)	
stavební stroje	15,73	4,19
staveništní komunikace a prašnost z nakládání se zeminou	0,02	2,29
staveniště celkem	15,75	6,48
doprava na navazujících komunikacích**	0,16	1,00

Vysvětlivky: *) včetně sekundární prašnosti

**) emise z části trasy o délce 1 km

- **Oxid dusičitý – maximální hodinové koncentrace**

Z výsledků modelových výpočtů je patrné, že nejvyšší příspěvky k hodinovým koncentracím ze stavebních prací budou dosahovat 40 – 45 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Hodnota imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace NO_2 je stanovena na 200 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Vzhledem k výchozím hodnotám není třeba očekávat překračování imisního limitu vlivem stavebních prací.

- **Suspendované částice PM_{10} – průměrné denní koncentrace**

Z výsledků modelových výpočtů je patrné, že nejvyšší příspěvky k denním koncentracím ze stavebních prací budou v oblasti bodu č. 6, a to 4,1 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Imisní limit pro 24hodinové koncentrace PM_{10} je stanoven na **50 $\mu\text{g.m}^{-3}$** , tolerováno je 35 překročení za rok. Ve stávajícím stavu je možné očekávat výskyt koncentrací nad hranicí 50 $\mu\text{g.m}^{-3}$, avšak počet překročení je nižší, než 35 případů za rok. Vlivem stavebních prací nelze vyloučit další občasné překračování imisního limitu. Skutečný počet překročení této hodnoty závisí na aktuálních podmínkách v průběhu výstavby a způsobu jejího provedení. Uvedené vypočtené hodnoty odrážejí teoretický stav, kdy budou v provozu všechny stavební stroje v prostoru staveniště a také automobily na okolních komunikacích za nejméně příznivých podmínek (suchého dne). Skutečné imisní příspěvky budou tedy odvislé od aktuálních meteorologických podmínek v období provádění stavebních prací a skutečný počet překročení imisního limitu pro průměrné denní koncentrace PM_{10} nelze modelově stanovit. Vypočtené imisní příspěvky reprezentují vliv stavebních prací bez zohlednění opatření.

Pro snížení vlivů stavby na kvalitu ovzduší je třeba realizovat opatření, která jsou uvedena v kapitole D.IV.

Poznámka: Předpoklad nasazení stavební techniky viz příloha H.3

Shrnutí - Jak je patrné, podle ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.), imisní limit je překročen nejvýše o 30 %.

Z provedených modelových výpočtů pro stávající stav a pro výhledový stav k roku 2025 (kde byl hodnocen příspěvek automobilové dopravy) a porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že ve stávajícím stavu i ve výchozím stavu v roce 2025 (bez vlivu záměru) lze očekávat plnění imisních limitů pro krátkodobé i roční koncentrace oxidu dusičitého, roční koncentrace benzenu a roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} . Lokálně, v nejbližším okolí komunikace D0 a navazujících úseků ulic Olomoucká a Novopacká bylo vypočteno možné překročení imisního limitu pro denní koncentrace částic PM_{10} a průměrné roční koncentrace částic $\text{PM}_{2,5}$. Vzhledem ke zvýšeným požadovým hodnotám již v současném stavu lze předpokládat překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu v celé výpočtové oblasti.

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

Nejvyšší změny v imisní zátěži vlivem záměru pro rok 2025 činí (pokles / nárůst):

IH_r oxid dusičitý: -0,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / +1,0 $\mu\text{g.m}^{-3}$

IH_k oxid dusičitý: -4,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / +10 $\mu\text{g.m}^{-3}$

IH_r benzen: -0,008 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / +0,020 $\mu\text{g.m}^{-3}$

IH_r částice PM_{10} : -0,75 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / + 2,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$

IH_d částice PM_{10} : -6 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / +20 $\mu\text{g.m}^{-3}$

$$\begin{aligned} \text{IH}_r \text{ částice PM}_{2,5}: & -0,23 \mu\text{g.m}^{-3} / + 0,65 \mu\text{g.m}^{-3} \\ \text{IH}_r \text{ benzo[a]pyren}: & -0,022 \text{ ng.m}^{-3} / + 0,038 \text{ ng.m}^{-3} \end{aligned}$$

Nejvyšší změny v imisní zátěži v prostoru obytné zástavby pro rok 2025 pak činí (pokles / nárůst):

$$\begin{aligned} \text{IH}_r \text{ oxid dusičitý}: & -0,40 \mu\text{g.m}^{-3} / +0,38 \mu\text{g.m}^{-3} \\ \text{IH}_k \text{ oxid dusičitý}: & -3,0 \mu\text{g.m}^{-3} / +3,0 \mu\text{g.m}^{-3} \\ \text{IH}_r \text{ benzen}: & -0,005 \mu\text{g.m}^{-3} / +0,010 \mu\text{g.m}^{-3} \\ \text{IH}_r \text{ částice PM}_{10}: & -0,45 \mu\text{g.m}^{-3} / + 1,0 \mu\text{g.m}^{-3} \\ \text{IHd částice PM}_{10}: & -3 \mu\text{g.m}^{-3} / +5 \mu\text{g.m}^{-3} \\ \text{IH}_r \text{ částice PM}_{2,5}: & -0,15 \mu\text{g.m}^{-3} / + 0,27 \mu\text{g.m}^{-3} \\ \text{IH}_r \text{ benzo[a]pyren}: & -0,015 \text{ ng.m}^{-3} / + 0,015 \text{ ng.m}^{-3} \end{aligned}$$

V žádné části obytné zástavby nebylo vypočteno překročení žádného ze sledovaných imisních limitů vlivem záměru. V případě benzo[a]pyren je však možné očekávat výskyt nadlimitních hodnot již ve výchozím stavu v celé výpočtové oblasti a v případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{2,5} pak lokálně podél nejvýznamnějších komunikací (mimo obytnou zástavbu), a to mimo lokalitu plánované Klánovické spojky.

Z provedených modelových výpočtů pro výhledový stav k období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy ve stavu s provozem záměru a porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že lze očekávat plnění imisních limitů pro krátkodobé i roční koncentrace oxidu dusičitého, roční koncentrace benzenu a roční koncentrace suspendovaných částic PM₁₀. Lokálně, v nejbližším okolí komunikace D0 a navazujících úseků ulic Olomoucká a Novopacká bylo vypočteno možné překročení imisního limitu pro denní koncentrace částic PM₁₀ a průměrné roční koncentrace částic PM_{2,5}. Vzhledem ke zvýšeným požadovým hodnotám již v současném stavu lze předpokládat překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu v celé výpočtové oblasti.

Ve studii byl také hodnocen vliv stavebních prací na imisní situaci v lokalitě. V případě hodinových koncentrací NO₂ byly nejvyšší příspěvky vypočteny na úrovni 45 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Vlivem výstavby není třeba očekávat překročení imisního limitu.

Nejvyšší příspěvky k denním koncentracím částic PM₁₀ byly vypočteny na úrovni do 4,1 $\mu\text{g.m}^{-3}$. Imisní limit pro 24hodinové koncentrace PM₁₀ je stanoven na 50 $\mu\text{g.m}^{-3}$ pro 36. nejvyšší hodnotu. V zájmovém území se mohou vyskytnout koncentrace přes 50 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (i v průběhu výstavby), počet překročení imisního limitu po dobu výstavby však nelze modelově stanovit. Hodnocené stavební práce budou v lokalitě působit pouze po časově omezenou dobu, nebude se navíc jednat o celoroční působení, vliv na překračování imisního limitu pro denní koncentrace PM₁₀ bude tak menší (tolerováno je 35 překročení během celého roku). Vypočtené imisní příspěvky reprezentují vliv stavebních prací bez zohlednění opatření. Pro snížení vlivu stavebních prací na imisní situaci byla v kapitole D.IV. formulována opatření. Při realizaci uvedených opatření dojde ke snížení imisní zátěže ze stavební činnosti. Jejich účinnost bude záviset na intenzitě a důslednosti uplatněných opatření.

Z hlediska porovnání trasových variant je možné konstatovat, že velmi mírně vhodnější se ukazuje varianta 1 - Šestajovická, ve které bude pásmo nárůstu imisní zátěže velmi mírně odkloněno od obytné zástavby Klánovic, nicméně rozdíl v obou variantách je z hlediska ovlivnění obytné zástavby prakticky zanedbatelný.

D.I.2.2 Vlivy na klima

Vyhodnocení vlivů záměru na klimatický systém (a zranitelnosti záměru vůči dopadům klimatické změny) sestává ze čtyř částí:

- posouzení záměru z pohledu klíčových strategických dokumentů v oblasti klimatické změny
- posouzení vlivů záměru na emise skleníkových plynů jakožto základního ukazatele vlivu na globální změnu klimatu
- posouzení vlivů záměru na lokální (mikro)klimatické podmínky území
- posouzení zranitelnosti záměru vůči dopadům změny klimatu

Posouzení záměru z hlediska souladu se strategickými dokumenty v oblasti klimatu

Strategické dokumenty, zaměřené na problematiku změny klimatu, lze rozdělit na mitigační a adaptační. Mitigační strategie (ochrana klimatu) si kladou za cíl zmírnění příčin zesilování přirozeného skleníkového efektu atmosféry, a to především snižováním emisí skleníkových plynů. Adaptační strategie se pak snaží nadcházejícím dopadům změny klimatu postupně přizpůsobovat.

Mitigační strategie

Základním národním strategickým dokumentem v oblasti ochrany klimatu (mitigační strategie) na národní úrovni je Politika ochrany klimatu v České republice. Politika definuje hlavní cíle a opatření v oblasti ochrany klimatu na národní úrovni tak, aby zajišťovala splnění cílů snižování emisí skleníkových plynů v návaznosti na povinnosti vyplývající z mezinárodních dohod. Politika ochrany klimatu v České republice se zaměřuje na období 2017 až 2030 s výhledem do roku 2050, byla schválena v roce 2017 a její aktualizace je plánována na rok 2021. Co se týče regionální úrovně, pro území hl. m. Prahy ani pro Středočeský kraj nebyla dosud zpracována samostatná mitigační strategie. Zastupitelstvo hl. m. Prahy však v r. 2019 Klimatický závazek hl. m. Prahy, ve kterém se zavazuje ke splnění cíle snížit emise CO₂ v hl. m. Praze minimálně o 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO₂ nejpozději do roku 2050.

Vztah posuzované Klánovické spojky k cílům mitigační strategie a ke klimatickému závazku hl. m. Prahy je možné vzhledem k rozsahu záměru a z toho vyplývajících velmi mírného vlivu na produkci emisí skleníkových plynů (viz tab. D.I.6) považovat za neutrální.

Adaptační strategie

Adaptace na změnu klimatu je na národní úrovni řešena Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, která byla schválena usnesením vlády č. 861 ze dne 26. října 2015. Cílem Adaptační strategie ČR je zmírnit dopady změny klimatu přizpůsobením se této změně v co největší míře, zachovat dobré životní podmínky a uchovat, případně vylepšit hospodářský potenciál pro příští generace. Adaptační strategie ČR identifikuje prioritní oblasti (sektory), u kterých se předpokládají největší dopady změny klimatu. Implementačním dokumentem Adaptační strategie ČR je Národní akční plán adaptace na změnu klimatu, který obsahuje seznam adaptačních opatření a úkolů a též nastavení systému vyhodnocování jednotlivých opatření a soustavu indikátorů. Národní akční plán adaptace na změnu klimatu byl schválen usnesením vlády č. 34 ze dne 16. ledna 2017.

Na regionální úrovni je relevantní adaptační strategií pro hl. m. Prahu dokument Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu. Vizí této strategie je zvýšení dlouhodobé odolnosti a snížení zranitelnosti hlavního města Prahy vůči dopadům změny klimatu postupnou realizací vhodných adaptačních opatření (s přednostním využitím ekosystémově založených opatření v kombinaci s šedými – technickými – a měkkými opatřeními) a s cílem zabezpečit kvalitu života obyvatel hlavního města Prahy. Dokument byl

schválen Radou hl. m. Prahy dne 18. 7. 2017. Pro území Středočeského kraje nebyla adaptační strategie dosud zpracována.

Ve vztahu k opatřením adaptačních strategií má posuzovaný záměr vztah převážně neutrální, což je dáno charakterem, rozsahem a umístěním záměru. Mírné vazby lze nalézt na jedné straně k opatřením, které se týkají zajištění dopravní obslužnosti, odvedení dopravy z urbanizovaného území a zlepšení plynulosti dopravy (mírný pozitivní vztah), na straně druhé pak k opatřením, zaměřeným na posílení ekologické stability, retenční schopnost krajiny, prostupnost území a snižování ekologické stopy (mírný negativní vztah). Negativní vlivy jsou vzhledem ke kategorii komunikace a jejímu technickému řešení (zasakování, ozelenění, cyklopruh) mírné až zanedbatelné.

Produkce emisí skleníkových plynů

Porovnání vlivů záměru na produkci emisí skleníkových plynů je provedeno pomocí metodiky Evropské investiční banky „*EIB Project Carbon Footprint Methodologies*“. V metodice EIB jsou emise stanoveny pro tzv. CO₂ ekvivalent, jehož hodnota zahrnuje kromě oxidu uhličitého i další látky, přispívající ke skleníkovému efektu – oxid dusnatý (N₂O) a metan (CH₄). Vstupním údajem pro emisní výpočet jsou intenzity dopravy, tj. počty vozidel na komunikacích za 24 hodin, které jsou uvedeny v příloze H.1. Porovnání emisní bilance skleníkových plynů bylo provedeno pro výpočetní stav roku 2025, pro nějž jsou stanoveny intenzity dopravy pro stav s Klánovickou spojkou i bez této komunikace. Vyhodnocení bylo provedeno pro celou silniční síť řešeného území ve stejném rozsahu a pro shodné výpočetní stavy jako v rozptylové studii (viz příloha H.3).

Tab. D.I.5 Porovnání emisní bilance CO₂ ekvivalentu – rok 2025 (tis. t/rok)

výpočetní stav	osobní automobily	lehké nákl. automobily	těžké nákl. automobily	autobusy	celkem
stav bez Klánovické spojky	122,03	18,16	66,47	6,90	213,55
stav s Klánovickou spojkou	122,99	18,30	66,43	6,91	214,63
rozdíl	0,96	0,14	-0,03	0,02	1,08

Z provedené bilance vyplývá, že celková produkce emisí CO₂ ekvivalentu z automobilové dopravy v řešené oblasti činí ve výchozím stavu roku 2025 cca 213,5 kt/rok. Vlivem realizace záměru dojde v území k velmi mírnému nárůstu emisí – za celé řešené území se jedná o 1,1 kt/rok, tzn. cca 0,5 % výchozího stavu. Uvedené změny lze považovat za zcela mírné, což je mimo jiné dáno celkově malým podílem automobilové dopravy na produkci emisí skleníkových plynů (pro srovnání lze uvést, že produkci emisí CO₂ ekvivalentu odpovídající nárůstu o 1,1 kt/rok má jedna plynová kotelna o výkonu cca 1,2 MW).

Vlivy na lokální (mikroklimatické) podmínky

Kromě působení emisí skleníkových plynů bude nová komunikace působit zejména na lokální klimatické jevy (mikroklima), a to v souvislosti se zpevněním ploch, ovlivněním odtokových poměrů, realizací vegetačních úprav atd.

Vyhodnocení vlivů záměru na klimatické změny a změn klimatu na záměr vychází z doporučení Ministerstva dopravy (MD) pro zpracování žádosti o podporu z Operačního programu Doprava, část F.8. Zmírňování změny klimatu a přizpůsobení se této změně a odolnost vůči katastrofám, podle nějž jsou určeny tzv. primární klimatické faktory (změny v průměrných teplotách i frekvenci a rozsahu extrémních teplot, změny v průměrném množství srážek, frekvenci a síle extrémních srážkových jevů, změny průměrné i maximální rychlost větru, vlhkost, sluneční záření) a následně jsou pomocí bodové stupnice hodnoceny pravděpodobnosti výskytu daného nebezpečí, závažnosti dopadu a celkové riziko, jak je uvedeno v následující tabulce.

Tab. D.I.6 Matice pro hodnocení možných negativních vlivů záměru na klima

	závažnost	nevýznamná	nízká	střední	významná	katastrofální
pravděpodobnost		1	2	3	4	5
zřídka	1	1	2	3	4	5
nepravděpodobné	2	2	4	6	8	10
možné	3	3	6	9	12	15
pravděpodobné	4	4	8	12	16	20
téměř jisté	5	5	10	15	20	25

Legenda: tmavě zelená → nízké riziko
světle zelená → střední riziko
žlutá → vysoké riziko
červená → velmi vysoké (neakceptovatelné) riziko

Vlivy záměru na výskyt rizik souvisejících se změnou klimatu (mimo vliv produkce emisí CO₂) jsou v souladu s metodikou MD vyhodnoceny v následující tabulce.

Tab. D.I.7 Přehled možných negativních vlivů záměru na klima

riziko	popis	pravdě- podobnost vlivu	závažnost dopadu	výsledné riziko
rostoucí průměrná teplota vzduchu	průběžný nárůst průměrných teplot	3	1	3
extrémní nárůsty teplot a vlny veder	změny ve frekvenci a intenzitě období s vysokými teplotami, včetně vln veder (období s extrémně vysokými, nejvyššími a nejnižšími teplotami)	3	1	3
vlhkost	změny v množství vodních par v atmosféře	3	1	3
kvalita vzduchu	zvýšené místní koncentrace znečišťujících látek, včetně událostí jako např. smogová situace	4	2	8

Z uvedeného přehledu je patrné, že vlivy na klimatický systém lze obecně hodnotit jako mírné (nízké riziko). Výjimkou je vliv na kvalitu ovzduší, u něhož je vyšší hodnocení dáno zejména pravděpodobností vlivu. Vlivy na kvalitu ovzduší jsou vyhodnoceny v kapitole D.I.2. Samotné vlivy na lokální klimatické podmínky jsou pak dány zejména nárůstem zpevněných ploch v prostoru, kde se nyní nachází volná krajina. Tato změna ve využití ploch velmi mírně ovlivní mikroklima v bezprostředním okolí silnice, a to např. ve smyslu ohřátí povrchu, v povrchovém odtoku dešťových vod apod. Závažnost uvedených vlivů bude velice nízká, ve vzdálenosti řádově jednotek metrů od silničního tělesa již bude ovlivnění nerozpoznatelné. Tyto mírné vlivy jsou pak dále redukovány (a to až na úroveň vlivů zanedbatelných) technickým řešením komunikace – zasakováním dešťových vod a ozeleněním silničního tělesa.

Zranitelnost záměru vůči dopadům změny klimatu

Hodnocení citlivosti posuzovaného záměru vůči klimatickým změnám je provedeno shodnou metodikou, jako v předešlém případě. V zájmovém území lze očekávat obdobné dopady změny klimatu jako ve zbytku ČR. V následující tabulce jsou identifikována možná rizika, která mohou nastat v souvislosti s predikovanou změnou vývoje klimatu v dané lokalitě, pravděpodobnost výskytu u daného projektu a závažnost dopadu.

Tab. D.I.8 Přehled možných rizik pro záměr souvisejících se změnou klimatu

riziko	popis	pravděpo- dobnost vlivu	závažnost dopadu	výsledné riziko
extrémní nárůsty teplot a vln veder	změny ve frekvenci a intenzitě období s vysokými teplotami, včetně vln veder (období s extrémně vysokými, nejvyššími a nejnižšími teplotami)	3	3	9
změny v extrémním množství dešťových srážek	změny ve frekvenci a intenzitě období s intenzivními dešťovými nebo jinými srážkami	3	1	3
maximální rychlost větru	nárůst maximální síly poryvů větru	2	2	4
prachové bouře	bouře, při které se vlivem silného větru zvedne do vzduchu prach	2	2	4
mrazy	prodloužená období s extrémně nízkými teplotami	2	3	6
škody vlivem mrznutí a tání	opakované mrznutí a tání může poškozovat strukturu materiálů vlivem napětí, jako např. u betonu	3	3	9

Z tabelárního přehledu vyplývá, že rizika pro záměr, spojená se změnou klimatu, jsou hodnocena jako nízká až střední. Jedná se zejména o častější výskyt teplotních a srážkových extrémů a nárůst četnosti i síly poryvů větru, které mohou být v zemědělské ploše spojeny se vznosem prachu. Jako závažnější pro vlastní konstrukci silnice byly hodnoceny škody vlivem změn teplot, kterým je nutno předejít použitím stavebních materiálů, odolných proti těmto výhledově se vyskytujícím situacím.

Co se týká vlivů větru a prachu, je uvažován menší vliv s ohledem na skutečnost, že se předpokládá osazení podstatné části komunikace pásy dřevin, které budou plnit mimo jiné i funkci větrolamu. V případě výskytu problémů po zprovoznění komunikace je možné výsadby doplnit, nebo situaci řešit provozními opatřeními (výstražné dopravní značení). Vlivy potenciálně se vyskytujících extrémních srážek je nutno řešit dostatečně v rámci odvodnění komunikace.

D.1.3. Vliv na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky

Vliv na hlukovou situaci

Navrhovaný záměr bude mít vliv na akustickou situaci ve svém okolí. Posuzovaná komunikace je uvažována ve dvou variantách V1 Šestajovické a V2 Pražské.

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
- stav D - dlouhodobý výhled, kdy se předpokládá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle ÚP hl. m. Prahy. V dopravních vazbách je tak zachycena silná vazba mezi Prahou a Středočeským krajem. 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).

V krátkodobém výhledu stav C2 (rok 2025) se vliv nové komunikace Klánovické spojky projeví nárůstem hluku ve svém okolí ve variantě V1 Šestajovické až o 13,2 dB nebo variantě V2 Pražské až o 20,3 dB. U obou posuzovaných variant Klánovické spojky dochází v chráněném venkovním prostoru staveb k překračování hygienického limitu 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. S navrženými PHC vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v obou variantách nepřekročí výše uvedené hygienické limity pro hluk v denní i v noční době.

V okolí komunikace Slavětínská dojde ve stavu C2 – rok 2025 s Klánovickou spojkou k navýšení hluku oproti stavu bez realizace Klánovické spojky až o 1,3 dB. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb v současné době překračují 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. Nárůst hluku od roku 2000 je v okolí této komunikace vyšší jak 2 dB a nelze použít korekci pro SHZ. Proto nelze připustit další nárůst hlučnosti v okolí této komunikace vlivem Klánovické spojky. V okolí komunikace Revoluční v Šestajovicích se vliv Klánovické spojky neprojeví na akustické situaci v okolí.

Tab. D.I.9 Porovnání ekvivalentních hladin akustického tlaku (dB) v jednotlivých stavech pro okolí Slavětinské/Revoluční

bod výpočtu	adresní místo	stav A – rok 2000		stav B – rok 2019		stav C1 - 2025 bez KS		stav C2 – 2025 s KS V1 = V2		stav D – Výhled V1 = V2		rozdíl C2 - A		rozdíl D - A		rozdíl D-B	
		den	noc	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc
16	Riegrova 415	4,8	58,2	48,0	61,3	53,2	61,3	53,3	62,7	54,4	58,7	51,1	4,5	6,4	0,5	3,1	-2,6
17	Slavětinská 962	5	61,9	51,7	64,5	56,4	64,5	56,5	65,8	57,5	61,8	54,2	3,9	5,8	-0,1	2,5	-2,7
18	Slavětinská 2	4,8	61,5	51,4	63,2	55,1	63,2	55,2	64,4	56,1	60,6	53,0	2,9	4,7	-0,9	1,6	-2,6
19	Slavětinská 27	4	63,8	53,6	65,6	57,5	65,6	57,6	66,9	58,6	62,9	55,3	3,1	5,0	-0,9	1,7	-2,7
20	Slavětinská 1115	4	63,7	53,6	65,1	57,1	65,4	57,3	66,5	58,2	62,6	55,0	2,8	4,6	-1,1	1,4	-2,5
22	Trojmezí 1209	2,5	60,4	50,2	60,6	51,5	60,6	51,5	60,4	51,4	57,9	48,9	0,0	1,2	-2,5	-1,3	-2,6
22		5,5	61,1	50,9	61,3	52,2	61,3	52,2	61,1	52,1	58,7	49,7	0,0	1,2	-2,4	-1,2	-2,5
22		8,5	61,1	51,0	61,3	52,2	61,3	52,2	61,2	52,2	58,7	49,7	0,1	1,2	-2,4	-1,3	-2,5
28	Pražská 1200	2,5	60,3	50,1	60,4	51,4	60,4	51,4	60,3	51,2	57,8	48,7	0,0	1,1	-2,5	-1,4	-2,7
28		5,5	61,1	50,9	61,2	52,1	61,2	52,1	61,1	52,0	58,5	49,5	0,0	1,1	-2,6	-1,4	-2,6
28		8,5	61,1	50,9	61,2	52,1	61,2	52,1	61,1	52,0	58,5	49,5	0,0	1,1	-2,6	-1,4	-2,6
29	Konopištská 901	4	62,0	51,8	62,0	52,9	62,0	52,9	61,9	52,9	59,5	50,4	-0,1	1,1	-2,5	-1,4	-2,5
30	Konopištská 915	4	60,3	50,1	60,4	51,3	60,4	51,3	60,3	51,2	57,9	48,8	0,0	1,1	-2,4	-1,3	-2,5
31	Revoluční 718	4,5	60,1	49,9	60,5	51,4	60,5	51,4	60,2	51,1	57,7	48,6	0,1	1,2	-2,4	-1,3	-2,8
31	Revoluční 718	7	59,9	49,8	60,4	51,3	60,4	51,3	60,2	51,0	57,6	48,5	0,3	1,2	-2,3	-1,3	-2,8
32	Revoluční 717	4,5	59,4	49,2	59,6	50,5	59,6	50,5	59,6	50,5	57,1	48,1	0,2	1,3	-2,3	-1,1	-2,4
32	Revoluční 717	7	60,0	49,8	60,1	51,0	60,1	51,1	60,2	51,0	57,7	48,6	0,2	1,2	-2,3	-1,2	-2,4
33	Na Balkáně 817	4,5	62,6	52,4	62,4	53,3	62,4	53,3	62,4	53,2	60,0	50,8	-0,2	0,8	-2,6	-1,6	-2,5
34	Revoluční 225	4,8	59,3	49,1	59,4	50,4	59,4	50,4	59,4	50,3	56,8	47,8	0,1	1,2	-2,5	-1,3	-2,6

Výsvětlivky:

63,8 Překročení hygienického limitu pro hluk z dopravy na silnicích II. třídy a místních komunikacích II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převládající 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

59,3 Překročení hygienického limitu pro hluk z dopravy na drahách, silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

61,3 Hodnota nepřekračující limitní hodnotu pro SHZ

V dlouhodobém výhledu se předpokládá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle ÚP hl. m. Prahy. Vlivem dostavby komunikací dojde ke snížení dopravní intenzity na Klánovické spojnici a tím i snížení hlučnosti, a to mezi 3,0 až 5,0 dB oproti stavu C2. Ve variantě V1 Šestajovické v okolí Klánovické spojky budou dodrženy hygienické limity 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 i v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB bez protihlukových opatření. Ve variantě V2 Pražské je třeba pro dodržení těchto hygienických limitů realizovat PHC v km 1,026 - 1,230, pak budou v okolí této komunikace v celé délce dodrženy výše uvedené hygienické limity.

Pokles intenzity dopravy ve stavu D se projeví i na komunikaci Slavětínská – Revoluční. V Klánovicích se sníží hluk oproti stavu C2 mezi 3,1 až 4,0 dB. V okolí komunikace Revoluční se sníží hluk o 2,5 dB oproti stavu C2. Ve stavu D se v okolí Klánovické spojky se vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku budou pohybovat v denní době na úrovni roku 2000 a v noční době budou o 1,3 až 3,1 dB vyšší než v roce 2000. V okolí komunikace Revoluční dojde oproti roku 2000 ke snížení hlučnosti v denní době mezi 2,3 až 2,6 dB a v noční době o 1,2 až 1,6 dB.

Shrnutí - Navrhovaný záměr Klánovické spojky je realizovatelný v obou variantách v obou výhledových stavech. Z hlediska ochrany před hlukem je vhodnější varianta V1, která je situována ve větší vzdálenosti od chráněné zástavby ve stavu C2 i D. Ve stavu C2 variantě V1 bude třeba realizovat PHC v km 2,266 - 2,466 délky 200 m a výšky 5 m. S PHC budou v okolí Klánovické spojky dodrženy hygienické limity 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 i v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB. Ve variantě V2 je třeba ve stavu C2 realizovat PHC v km 1,026-1,230 délky 206 m a výšky 4,0 m a dále v místě stávajícího oplocení bytových domů v ulici Trojmezí je situována PHC délky 32 m + 36 m + 72 m + 43 m a výšky 5 m. Tato PHC musí být přerušena pro zachování vjezdů k jednotlivým domům. S PHC budou v okolí Klánovické spojky dodrženy výše uvedené hygienické limity.

Ve stavu D ve variantě V1 budou v okolí Klánovické spojky dodrženy hygienické limity 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 i v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB i bez realizace protihlukových opatření. Ve variantě V2 bude stejně jako ve stavu C2 realizovat PHC v km 1,026-1,230 délky 206 m a výšky 4,0 m. U bytových domů v ulici Trojmezí budou splněny výše uvedené hygienické limity i bez realizace protihlukové clony.

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.

Ve stavu D dojde k poklesu dopravních intenzit především na komunikaci Slavětínská a vliv Klánovické spojky se již na této komunikaci výrazněji neprojeví. Předpokládaná úroveň hlučnosti v okolí komunikace v denní době bude na úrovni v roce 2000 v denní době a v noční době budou očekávané hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku oproti hodnotám z roku 2000 vyšší cca o 1,5 dB. V okolí komunikace Revoluční dojde oproti roku 2000 k poklesu hlučnosti v denní době mezi 2,3 až 2,6 dB a v noční době o 1,2 až 1,6 dB.

Vliv na další fyzikální a biologické charakteristiky

Vznik významných vibrací ani jiných fyzikálních nebo biologických vlivů při výstavbě a provozu navrhovaného záměru se nepředpokládá.

D.1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Jedná se o vlivy na povrchovou a podzemní vodu, které mohou být rázu kvantitativního a kvalitativního. Z hlediska doby trvání se jedná o vlivy dočasné vznikající v období výstavby stavebního záměru a na vlivy trvalého charakteru související s provozováním dokončené stavby včetně její údržby.

Vliv na povrchovou vodu

Období výstavby - V tomto období dojde k dočasnému obnažení půdního profilu na staveništi a tím i k možnosti eroze půdních částic a to zejména v časových epizodách přívalových srážek na nezpevněných plochách. Z důvodu značné odlehlosti nelze předpokládat možné přechodné ovlivnění kvality vody v místních vodotečích v souvislosti s odtokem srážkové vody ze staveniště.

Období provozu - vliv stavby na povrchovou vodu se obecně projevuje zejména v podobě:

Vlivu na jakost vody v recipientech

Vliv na jakost povrchové vody lze vedle možných havarijních situací předpokládat ze smyvu materiálu z povrchu vozovek. Jedná se zejména o smyv posypového materiálu v zimním období a vyvolané negativní přechodné zvýšení koncentrace chloridů Cl- nebo ropné látky (NEL– nepolární extrahovatelné látky) v podobě úkapů a úniků motorového benzínu, nafty, oleje aj. patřící obecně mezi hlavní zdroje znečištění pocházející z automobilového provozu. Smyv těchto látek z povrchu komunikace způsobuje znečištění půdního profilu v okolí komunikace a následně vodních recipientů, do kterých bývá navrhováno zaústění odvodňovacího systému komunikace. Vzhledem k odlehlosti vodních toků od trasy posuzovaného záměru stavby není uvažováno se zaústěním odvodnění silnice do jejich koryt. Proto neexistuje možnost přímého ovlivnění jakosti vody žádného recipientu ani pro jednu z obou aktivních variant.

Prostorové ovlivnění koryta toku

Vzhledem k tomu, že trasa silnice v žádné z aktivních variant posuzovaného záměru nekříží a ani není v jiném prostorovém kontaktu s vodními toky zájmového území, nemůže dojít k prostorovému ovlivnění koryt těchto toků od navrhované stavby.

Ovlivnění odtoku povrchové odtékající vody

Nejedná se o nárůst velikosti odtoku ze zpevněných ploch nové komunikace oproti stávajícímu stavu odtoku z polních pozemků. Jedná se pouze o změnu průběhu odtoku srážkové vody. Voda bude z plochy povrchu komunikace v důsledku příčného sklonu komunikace odváděna do souběžných nezpevněných příkopů podél komunikace a zde zasakována do terénu nebo v úsecích napojení v ZÚ a KÚ pravděpodobně napojena na systém dešťové kanalizace.

Vzhledem k údajně neuspokojivému technickému stavu dešťové kanalizace v MČ Klánovice, by mohlo být řešením také napojení na zatrubnění Šestajovického potoka (dle vyjádření MČ Klánovice – viz Příloha H.6 – Dokladová část). Konečné řešení je nutné ověřit hydraulickým výpočtem a ověřením skutečného stavu kanalizační sítě v následném projektovém stupni přípravy posuzovaného záměru.

Shrnutí - Vzhledem k odlehlosti vodních toků od trasy posuzovaného záměru stavby není uvažováno se zaústěním odvodnění silnice do jejich koryt. Proto neexistuje možnost přímého

ovlivnění jakosti vody žádného recipientu ani pro jednu z obou aktivních variant.

Ani jedna z trasových variant posuzovaného stavebního záměru nemá v tomto ohledu na existující koryta vodních toků negativní vliv.

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

Vliv na podzemní vodu

Výraznější zvodnění v území je vázané na přípovrchovou zónu zvětrávání, popř. na poruchové linie. Dobře propustné jsou pískovce a slepence cenomanu (průlinová propustnost). Kvarterní štěrkopísky jsou velmi dobře průlinově propustné, nacházejí se však nad úrovní hladiny podzemní vody. Hlíny v nejvyšších partiích horninového profilu jsou omezeně průlinově propustné. Znesnadňují však srážkových vod do podzemí a možnost jejich infiltrace je omezená. Předpokládaná volná hladina podzemní vody je 4-8 m pod povrchem, mocnost zvodnění cca 5-15 m.

Období výstavby - Lze očekávat běžná rizika ovlivnění podzemní vody vyplývající z charakteru a průběhu stavby. I když není stavba situována v území zvláštní ochrany vod, je budoucí zhotovitel stavby povinen dodržovat běžné požadavky a podmínky pro provádění stavebních činností, za něž je v uvedeném smyslu odpovědný.

Období provozu - vliv stavby na podzemní vodu se obecně projeví zejména v podobě:

Ovlivnění hladiny podzemní vody

Trasa navrhované komunikace v případě obou aktivních variant kopíruje úroveň terénu bez výrazných změn sklonu nivelety komunikace oproti sklonovým poměrům stávajícího území. Proto se nepředpokládá ovlivnění úrovně hladiny podzemní vody například výrazným terénním zářezem ani jednou z aktivních variant.

Posouzení vlivu na jakost podzemní vody

Vliv na podzemní vodu se bude v obou posuzovaných variantách propagovat především prostřednictvím zasakování srážkové vody s obsahem odplavovaných nebo rozpuštěných příměsí v otevřených příkopech podél komunikace.

Stavba je vedena většinou po pláni a nepříjde do přímého styku s podzemní vodou. provozem na komunikaci KS lze předpokládat nevýznamné ovlivnění jakosti podzemní vody běžným provozem.

Poznámka: Dle vyjádření MČ Klánovice (viz H.6 – Dokladová část) se na území obce z důvodů ochrany jakosti podzemních vod neprovádí v zimě na komunikacích chemické ošetření. Lze tedy předpokládat možné rozšíření tohoto přístupu i na trasu KS.

Vlivu na zásobování vodou v důsledku ovlivnění stávajícího režimu podzemní vody

Přímo ve vlastní trase situování záměru se nenachází žádné evidované zdroje podzemní vody pro pitné účely ani jejich ochranná pásma, které by mohly být ovlivněny stavebním záměrem komunikace a souvisejících objektů. V širším území jsou podzemní vody odebírány pro soukromé účely (severní okraj zástavby Klánovice) nebo vodní zdroj Jirenská jímací oblast (viz kap. C.2.2). Na základě provedeného hydrogeologického průzkumu (viz Hydrogeologický průzkum – MÚK Beranka, PUDIS a.s./AQH spol. s r.o., 2015) zde bylo dokumentováno celkem 13 studní s hladinou odzemní vody 2,9 – 5,2 m pod terénem. Dle této studie se jen ve výjimečných případech jedná o jediné zdroje vody pro rodinné domy. Většina objektů je napojena na městský vodovod a vodu z vlastních zdrojů používá jako užitkovou, např. zalévání zahrad.

Poznámka: Síť hlavních řadů veřejného vodovodu na území severní části zástavby Klánovic je zakreslena ve vodohospodářské mapě č. 13-13 Brandýs n.Lab. – Stará Boleslav včetně evidovaných studní.

Vliv na zásobování vodou se v důsledku ovlivnění stávajícího režimu podzemní vody posuzovaným záměrem nepředpokládá.

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

D.I.5. Vlivy na půdu

Linie plánovaného záměru stavby prochází v převážné délce své trasy územím výrazně zemědělského charakteru. Trasa komunikace nekříží žádný vodní tok. Pouze se propojuje se stávajícími komunikacemi (viz dále „ostatní plochy“).

Zábor ZPF vyvolaný navrhovaný stavebním záměrem

Z hlediska půdního typu dle jednotek BPEJ se v širším území nacházejí převážně půdy kambizemní, dále půdy náležející do skupiny rankerů a litozemě. Okrajově jsou zastoupeny i další půdní typy.

Charakteristika ochrany zemědělského půdního fondu:

(dle Vyhlášky o stanovení tříd ochrany č. 48/2011 Sb.)

III. třída ochrany ZPF

2.30.01 - V jednotlivých klimatických regionech se jedná převážně o půdy vyznačující se průměrnou produkční schopností, které je možné využít v územním plánování pro výstavbu a jiné nezemědělské způsoby využití.

IV. třída ochrany ZPF

2.30.04 - Zahrnuje v rámci jednotlivých klimatických regionů převážně půdy s podprůměrnou produkční schopností, jen s omezenou ochranou, využitelné pro výstavbu a i jiné nezemědělské účely.

V. třída ochrany ZPF

2.37.15 - Tyto půdy jsou produkčně málo významné a většinou pro zemědělské účely postradatelné. Lze připustit i jiné, efektivnější, využití než zemědělské. Jedná se zejména o půdy s nízkým stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území.

Tab. D.I.10 Trvalý zábor půdy vyvolaný stavebním záměrem

varianty	výměra plochy záboru [ha]			
	zemědělská půda ZPF	lesní půda PUPFL	ostatní plochy	CELKEM
varianta 1	cca 5	0	-	5
varianta 2	cca 5	0	-	5

Poznámky: Výměra ostatní plochy trvalého záboru není v projektové dokumentaci uvedena. Podrobné vyčíslení (záborový elaborát, podklady pro vynětí ze ZPF) budou součástí dalšího stupně projektové dokumentace (DÚR).

Shrnutí - Záměr komunikace zasahuje svým trvalým zábořem méně kvalitní zemědělské půdy III., IV. a V. třídy ochrany ZPF. Z hlediska vlivu na půdu představují obě aktivní varianty zhruba stejný nárok v podobě záboru plochy ZPF, který je nezbytný pro umístění stavby v území. Stejně je tomu také v případě celkové plochy trvalého záboru vyvolaného navrhovanou stavbou.

Tento vliv je hodnocen jako přímý a z hlediska trvání je hodnocen jako trvalý (dle užitné životnosti posuzované komunikace).

Zábor PUPFL

Stavební záměr v žádné z posuzovaných variant nevyvolá zábor PUPFL.

D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje

Přírodní zdroje - Posuzovaná stavba není v žádné z posuzovaných variant v územní kolizi nebo v těsném kontaktu s chráněným ložiskovým územím a nenachází se v žádném prognózním ložisku nebo v jeho bezprostřední blízkosti. V lokalitě nejsou evidována žádná poddolovaná území nebo svahové deformace.

Ovlivnění geologických poměrů - Ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů lze z hlediska rozsahu v případě obou aktivních variant hodnotit jako malé až nulové. Nejsou známy žádné větší vlivy na horniny, horninové prostředí nebo geologické struktury. Dojde pouze k ovlivnění pokryvných útvarů a místy i svrchních vrstev horninového prostředí.

Geomorfologie terénu nebude ovlivněna v případě žádné z aktivních variant a to jak terénním zářezem, tak i násypem zemního tělesa pro novou komunikaci, protože niveleta nové komunikace sleduje v maximální míře sklonové poměry stávajícího terénu. Lokálně největší hloubka úrovně povrchu komunikace v zářezu je zhruba 0,7 m pod úrovní stávajícího terénu a největší výška úrovně povrchu komunikace v násypu je zhruba 0,9 m nad úrovní stávajícího terénu.

Shrnutí - Z hodnocených hledisek nepředstavuje žádná z posuzovaných aktivních variant významný vliv na horninové prostředí nebo přírodní zdroje. Vliv je hodnocen jako přímý a z hlediska trvání hodnocen jako trvalý (dle užitné životnosti posuzované komunikace) a shodný pro obě varianty.

Velikost předpokládaných vlivů bude ověřena podrobným inženýrsko-geologickým, hydrogeologickým a pedologickým průzkumem provedeným v trase navrhované komunikace.

D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Výstavba každé silniční stavby představuje vždy negativní zásah do flóry, fauny a ekosystému přímo v místě výstavby. Přičemž významnost ovlivnění závisí na konkrétních podmínkách budoucího staveniště.

V případě umístění tohoto záměru volba umístění stavby nepředstavuje velmi malé riziko pro vegetaci a faunu oblasti. Stavba je navrhována převážně po orné půdě s napojením na plochu stávající silniční sítě.

Vlivy na flóru

Záměr z botanického hlediska nezasahuje žádné cenné biotopy. Dominantní plochou pro výstavbu je vegetace orné půdy reprezentovaná pěstovaným druhem a doprovodnými plevely. Na ploše trvalého záboru dojde k úplné likvidaci vegetace. Po skončení výstavby budou pak

nezpevněné plochy opětovně osety a ozeleněny. V nasetém pokryvu se ale rovněž uplatní ruderalní a synantropní taxony tak jako v případě nedávno dokončených silničních staveb.

Vlivy na faunu

Realizací posuzované stavby bude na ploše trvalého záboru ovlivněna veškerá vegetace a živočichové budou buď vyhubeni (špatně migrující druhy) nebo přinuceni lokalitu opustit (lépe migrující druhy).

Dopad na populace lze hodnotit velmi obtížně (problém je ve vlastní definici pojmu i v prostorovém vymezení populací, v absenci informací o velikostech jednotlivých populací atd.). Reálně lze takto uvažovat pouze u některých druhů s výskytem na specifických a jasně vymezených biotopech, s nízkou pohyblivostí a omezeným kontaktem s dalšími populacemi v okolí. V řešeném území jsou v tomto směru ohroženější zjištěné druhy bezobratlých, které ale nejčastěji reprezentují eurytopní druhy (včetně tzv. škůdců plodin). Přímé negativní vlivy dostavby záměru na populace druhů nelze očekávat:

- Izolovanost zjištěných populací: průzkumem nebyla zjištěna. Všechny druhy mají možnosti existence na přilehlých lokalitách.
- Mobilita zjištěných druhů živočichů: obratlovci sledované lokality jsou dostatečně mobilní, druhy bezobratlých jsou přímo vázány na lokalitu, respektive vegetaci lokality a částečně imobilní. Stavba nevytvoří překážku migrace.

Dopad na jedince v souvislosti s výstavbou, a případnými vegetačními úpravami, je zřejmý především u bezobratlých; u obratlovců se týká zejména ptáků. Vliv na ptáky lze snížit načasováním zásahu mimo období hnízdění, které probíhá u většiny druhů (ale konkrétně se týká pouze skřivana polního) od dubna do července. Přímé dopady záměru tak lze částečně eliminovat a při realizaci navrhovaných opatření je považovat za přijatelné.

Dopravní stavby v krajině často vytvářejí bariéry, které brání volnému pohybu živočichů. Lokalita však nenáleží do migračně významného území a není zde vymezený dálkový migrační koridor, není zde zaznamenaný (významný) tah obojživelníků ani kolizní místa pro plazy a vydru říční.

Okolí silnice (během výstavby okolí staveniště) bude ovlivňováno nepřímými vlivy na živočichy. Jedná se o zvýšenou prašnost, hluk a rušení trvalou lidskou přítomností při stavbě, dále při úpravách terénu i vegetačních úpravách a rušení v souvislosti s užíváním objektů (silnice). Nepřímé vlivy nebudou příliš omezeny ani po dokončení výstavby. Možné jsou další škody způsobené nevhodnými úpravami okolí. Intenzita ovlivnění závisí do značné míry na zachování jakési nárazníkové zóny v okolí stavby. Tyto faktory působí na některé druhy odpudivě a tyto druhy často území podél nové silniční stavby opustí. Nicméně lze konstatovat, že nepřímé vlivy nebude pro dnes v zájmovém území žijící živočichy představovat natolik závažný negativní vliv, aby došlo k významné změně biodiverzity v lokalitě.

Vlivy na ekosystémy

Posuzovaný záměr se nachází na východním okraji Prahy a v daném místě se jedná o krajinu člověkem značně, respektive zcela ovlivněnou. Posuzovaná silniční stavba bude zabírat pouze plochy nejnižších stupňů ekologické stability (pole, dočasné travní porosty, stávající tělesa křižujících silnic, ruderalní plochy a podobně). Na základě uvedeného lze konstatovat, že dotčené ekosystémy mohou být negativně dotčeny během výstavby, po realizaci záměru lze předpokládat jejich obnovení nebo zachování. Vlivy na ekosystémy jsou reprezentovány především výše uvedenými vlivy na flóru a faunu.

D.1.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

V blízkém okolí posuzované stavby se nachází tři maloplošná zvláště chráněná území (PR Klánovický les, PP Prameniště Blatovského potoka a PP Xaverovský háj). Nejbližší lokalitou soustavy Natura 2000 je EVL Blatov a Xaverovský háj. Všechna tato území jsou v dostatečné vzdálenosti od jakéhokoliv negativního vlivu stavby, a to více jak 800 - 900 m od PR Klánovický les a více jak 1000 metrů od EVL.

Vliv na zvláště chráněná území

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území dle zákona č. 114/1992 Sb. Míra ovlivnění přírodních památek se po realizaci záměru oproti současnému stavu nezmění. Rozsah vlivu výstavby a provozu posuzovaných komunikací na zvláště chráněná území je prakticky nulový, významnost lze také vyhodnotit jako nulovou.

Vliv na prvky soustavy Natura 2000

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádné evropsky významné lokality dle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani neleží v žádné ptačí oblasti (PO) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků. Realizace záměru tak nebude mít negativní vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu ani na žádnou ptačí oblast.

K vlivu na prvky soustavy Natura 2000 jsou vydána samostatná stanoviska Odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy a Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje, která jsou přílohou dokumentace.

Rozsah vlivu výstavby a provozu komunikací na prvky soustavy Natura 2000 je prakticky nulový, významnost lze také vyhodnotit jako nulovou.

Vliv na přírodní parky

Posuzovaný záměr leží v k. ú. Klánovice na území přírodního parku Klánovice - Čihadla podle zákona č. 114/1992 Sb. Lokalitu záměru ale v rámci přírodního parku tvoří plocha orné půdy (pole). Rozsah vlivu výstavby a provozu na přírodní park je malý, významnost lze rovněž vyhodnotit jako malou.

Vliv na významné krajinné prvky

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku a ani do významného krajinného prvku „ex lege“.

Rozsah vlivu výstavby a provozu komunikací na prvky významné krajinné prvky je prakticky nulový, významnost lze také vyhodnotit jako nulovou.

Vliv na ÚSES

Stavby silnic jako všechny dopravní stavby obecně jsou migrační překážkou. Základní síť migračních tras pro organismy v krajině představuje územní systém ekologické stability (ÚSES). Nicméně podle migračního nástínu uvedeného v samostatné příloze H.5 - Biologické průzkumy a posouzení lokality záměru - Klánovická spojka je uvedeno, že území náleží k V. Oblasti nevýznamné (bez výskytu velkých druhů savců – především velké městské aglomerace) průchodnost pro srnčí zvěř a velké druhy není obvykle třeba řešit. Lokalita nenáleží do migračně významného území a není zde vymezený dálkový migrační koridor, není zde zaznamenaný tah obojživelníků ani kolizní místa pro plazy.

V kapitole C.1.6. Územní systém ekologické stability krajiny je konstatováno, že se posuzovaný záměr nedotýká žádného nadregionálního ani regionálního biocentra a nekříží

žádný nadregionální biokoridor. Rovněž tak nedochází k přímému porušení trasy a plochy žádného lokálního prvku ekologické stability. Dochází k souběhu lokálním biokoridorem L4/259 (dl. cca 200 m) a ke kontaktu s lokálním biokoridorem L4/260 v k.ú. Dolní Počernice.

Vzhledem k tomu, že se jedná v současnosti o nefunkční biokoridory je předpokládán rozsah vlivu výstavby a provozu komunikací na tyto prvky ÚSES hodnocen jako malý, významnost lze vyhodnotit také jako malou.

Návrh nápravných opatření v případě L4/259 (viz kap. D.IV.2) je identický s návrhem uvedeným v Dokumentaci EIA záměru MÚK Beranka.

Významný vliv a zásadní územní střet s plochou lokálních biokoridorů L4/259 a L4/260 v tomto místě přinese připravovaná stavba VRT. Definitivní podobu úpravy obou dotčených prvků ÚSES musí být proto řešen až na základě celkového řešení této stavby.

Vliv na památné stromy

Všechny památné stromy v širším území se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od navrhovaného záměru. Realizací nebudou poškozeny ani nebude narušeno jejich ochranné pásmo.

Rozsah vlivu výstavby a provozu komunikací na památné stromy je nulový, významnost lze také vyhodnotit jako nulovou.

Vliv na krajinu

V charakteristice krajinného rázu dotčeného krajinného prostoru v kapitole C.1.1. Struktura a ráz krajiny jsou identifikovány hlavní přírodní a kulturně historické hodnoty. Plánovaný záměr bude mít vliv různé intenzity na rysy a hodnoty uvedené v § 12 zákona c. 114/1992 Sb. v platném znění.

Pro dotčený krajinný prostor D11 - Klánovice - Šestajovice je ve vyhodnocovací tabulce pro intenzitu vlivu použita následující stupnice:

- žádný
- slabý
- středně silný
- silný
- velmi silný

Tab. D.I.11 Ukazatel intenzity vlivu

hodnoty krajinného prostoru	hodnocený vliv
zásah do přírodních hodnot	žádný
zásah do VKP	žádný
zásah do ZCHÚ a prvku Natura 2000	žádný
zásah do kulturních a historických hodnot	žádný
zásah do estetických hodnot	žádný
zásah do kulturních dominant	žádný
zásah do harmonického měřítka	slabý
zásah do harmonických vztahů	slabý

Z tabulky je zřejmé, že záměr zasáhne do identifikovaných hodnot dotčeného krajinného prostoru celkově poměrně málo. V hodnocení byly použity jen dva nejslabší stupně, a to intenzita vlivu slabá nebo žádná. Vnímaný krajinný prostor a jeho okolí je natolik dotčený

množstvím jiných staveb (silnic včetně dálnice D11, sídel, odlesnění a rozorání), že realizace komunikací nepřinese výrazné zhoršení harmonických vztahů v krajině.

Záměr může způsobit změnu a tím i zásah do tzv. faktoru pohody. Stupnice zásahů do krajinného rázu je vždy relativní a do určité míry subjektivní. Změna oproti současnému stavu, kterou přinese plánovaný záměr, je v území pro většinové vnímání pravděpodobně akceptovatelná.

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

Obytná zástavba v zájmovém území je soustředěna do kompaktních zastavěných území jednotlivých sídel (MČ Klánovice, Šestajovice). Posuzovaný záměr je umístěn mimo zastavěná území obcí. Součástí realizace záměru jsou stavebně technické úpravy na připojení posuzované komunikace na stávající silniční síť a na navazující technickou infrastrukturu. Realizace záměru si nevyžádá žádné demolice stávajících obytných nebo rekreačních objektů.

Posuzovaný záměr není ve střetu s žádnou kulturní památkou, památkovou rezervací nebo zónou. Posuzovaná stavba částečně zasahuje do pásma Území s archeologickými nálezy (ÚAN) II. a III. kategorie (viz kapitola C.1.13). Posuzovaný záměr bude realizován v blízkosti širšího archeologicky cenného území Prahy, a proto odkrytí nových archeologických lokalit tak nelze vyloučit. V takovém případě je povinností investora tuto skutečnost oznámit a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a zákona 183/2006 Sb. stavební zákon.

Navrhované stavební úpravy nebudou mít přímý negativní vliv na dotčený hmotný majetek. Nepřímým vlivem ve vztahu k hmotnému majetku v zájmovém území je vzájemná vzdálenost mezi umístěním nové komunikace a existující občanskou zástavbou. V případě varianty 2 (tzv. Pražské) se předpokládá větší přiblížení trasy silnice (staničení km 1,0-1,25) k stávající zástavbě rodinných domků v Úprkové ulici (k.ú. Šestajovice).

V úseku souběhu varianty 2 (staničení km 2,3 - KÚ) s Trojmezí ulicí (k.ú. Šestajovice) je mezilehlá vzdálenost mezi řadou bytových domů v této ulici a osou komunikace Klánovické spojky 25 m. V případě varianty 1 (tzv. Šestajovické) je tato vzdálenost 32 m. Opačná je situace ve vztahu k Smidarské ulici (k.ú. Klánovice), ale zde je vzdálenost větší (V1/V2 odpovídá 107/114 m). Rozdíl vzdáleností činí pro obě ulice 7 m.

Poznámka: Odečet vzdáleností proveden z podkladu vzorových řezů technické studie (viz cca km 2,460).

Shrnutí - Způsob a míra vlivu na kulturní památky nebo architektonické objekty a archeologické lokality je hodnocen jako malý až nulový a je shodný pro obě varianty posuzovaného stavebního záměru. V případě vlivu na hmotný majetek je nutné uvést nepřímé negativní ovlivnění z hlediska vzájemné vzdálenosti mezi umístěním nové komunikace a existující občanskou zástavbou. Tato vzdálenost je vnímána jako méně negativní v případě varianty 1.

D.II. CHARAKTERISTIKA RIZIK PRO VEŘEJNÉ ZDRAVÍ, KULTURNÍ DĚDICTVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘI MOŽNÝCH NEHODÁCH, KATASTROFÁCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ Z NICH PLYNOUCÍCH

Environmentální rizika mohou vzniknout při havarijních a nestandardních stavech jak ve fázi výstavby a tak při provozu po nové komunikaci. Podle rozsahu nebo původu vzniku lze provést hodnocení následujících základních rizikových stavů.

Hodnocení rizikových stavů podle množství kontaminující látky:

- **provozní porucha** - únik malého množství kapaliny (např. úkapy), které zůstane pouze na zpevněné ploše bez následného odtoku do kanalizace.
- **havárie** - únik takového množství kapaliny, které by teoreticky mohlo odtéct do kanalizační vpustě a případně následně do vodoteče.

Hodnocení druhů environmentálních rizik podle jejich původu:

- **riziko znečištění půdy, povrchových a podzemních vod**
Při běžné nebo hromadné havárii na nové komunikaci lze předpokládat výskyt následujících kapalných látek s potenciálním rizikem ohrožení jakosti vod:
 - oleje motorové, převodové, hydraulické,
 - chladicí kapaliny,
 - kyselina sírová (náplň AKU baterií),
 - pohonné hmoty (benzín, nafta),
 - přepravované látky různé chemické povahy uložené v nákladním prostoru dopravního prostředku.
- **riziko znečištění ovzduší**
Toto riziko je spojeno zejména s výskytem požáru, při kterém se do ovzduší uvolňují zplodiny z hoření oleje příp. dalších provozních kapalin nebo přepravovaných látek.
- **riziko vzniku nebezpečného odpadu**
Výskyt tohoto rizika je spojen zejména s možností úniků a úkapů látek (oleje, pohonné hmoty, nebezpečné chemické látky a přípravky, apod.) na nezpevněné plochy s následnou kontaminací vrchních půdních vrstev a tím i vzniku nebezpečného eventuálně většího množství odpadu (např. kontaminovaná zemina – kód odpadu 17 05 03).
Pro přepravované nebezpečné chemické látky a přípravky musí být písemně zpracovány pravidla o bezpečnosti přepravy, pravidlech manipulace a v případě havárie o ochraně zdraví a ochraně životního prostředí. Součástí každé chemické látky nebo přípravky je bezpečnostní list. Chemické látky a přípravky budou skladovány v přepravních a distribučních obalech k tomu určených, které budou zabezpečeny proti úniku těchto látek a proti účinkům povětrnostních vlivů a budou označeny značkami výstrahy a zákazu v souladu s Nařízením vlády č. 11/2002 Sb.

Hodnocení rizik stavů podle doby jejich vzniku:

Období výstavby - Při výstavbě posuzovaného záměru lze uvažovat riziko požáru, riziko znečištění půdy, povrchových či podzemních vod, riziko znečištění ovzduší a riziko vzniku nebezpečného nebo většího množství odpadů. Tyto druhy havárií by neměly způsobit

znečištění životního prostředí většího rozsahu, protože mají být k dispozici okamžitě zařízení a stroje, kterými lze zasáhnout a škodu odstranit. Škodám je však nutno předcházet již preventivními kontrolami řádného technického stavu mechanismů, kontrolami stavu užívaných komunikací, vybavení zařízení staveniště nezbytnými havarijními prostředky (vapex, sorpční rohože, označené sběrné nádoby, apod.), používáním zachytných van na olej a palivo pod stroji a školením pracovníků. Dodavatel stavby musí mít zpracován plán řízení ochrany životního prostředí při výstavbě, požární a havarijní řád a musí učinit všechna opatření pro minimalizaci vzniku takového nestandardního stavu.

Únik látek nebezpečných vodám se musí hlásit Hasičskému záchrannému sboru a vodohospodářskému orgánu (Povodí Labe s.p., ČIŽP OI Praha, OŽP MHMP). Kontaminovaná zemina musí být neprodleně odtěžena, uložena do zabezpečeného kontejneru a předána odborné firmě s příslušným oprávněním v odpadovém hospodářství.

Stavební dodavatel musí učinit všechna opatření pro minimalizaci vzniku nestandardního stavu a musí mít z preventivních důvodů zpracovanou následující dokumentaci:

- plán řízení ochrany životního prostředí při výstavbě (EMP),
- požární plán,
- havarijní plán,
- plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (BOZP) pro stanovení pravidel a podmínek zajištění bezpečnosti práce a ochrany zdraví na pracovišti, eliminaci rizika ohrožení majetku, zajištění ochrany životního prostředí a předcházení vzniku mimořádných událostí při provádění pracovních činností,

Poznámka: Povodňový plán stavby- pro případ umístění staveniště v dosahu povodňových stavů toků (např. Šestajovický potok).

Období provozu - Za běžného provozu neplynou pro řidiče a pro okolní obyvatelstvo žádná významná rizika, která by se vymykala provozu na komunikacích obdobného typu. Bezpečnostní rizika představují pouze havárie nebo mimořádné události. Důsledkem těchto mimořádných událostí jsou stejná environmentální rizika jako ve fázi výstavby, tj. riziko znečištění půdy, povrchových či podzemních vod, riziko znečištění ovzduší a riziko vzniku většího množství odpadů.

Z hlediska vzniku možných havárií lze očekávat následující rizika:

- kolize vozidel a autohavárie,
- únik pohonných hmot a maziv,
- únik přepravovaných nebezpečných látek.

Individuální kolize, výjimečně hromadné havárie na nové komunikaci nelze vyloučit. Míra jejich rizika a jejich četnost bude obdobná jako při provozu na komunikacích obdobné intenzity a návrhové rychlosti a bude řešena standardními prostředky (záchranná služba, policie, hasiči).

Shrnutí - Tranzitní a velkokapacitní přeprava látek s nebezpečnými vlastnostmi je obecně pro místní komunikace nevhodná a je nutné ji orientovat na D11 nebo na vnější dopravní okruhy Prahy.

Posuzovaná komunikace stavebního záměru (v obou variantách) je určena pouze na nezbytnou nízkokapacitní přepravu a zásobování s cílovým určením v zájmovém území.

Výše uvedeným rizikům bude třeba zabránit preventivními opatřeními, opírajícími se o havarijní plány případných podnikatelských subjektů činných v území. Při přepravě nebezpečných látek je obecně nutno dodržovat Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných látek (ADR).

D.III. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU PODLE ČÁSTI D BODŮ I A II Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI VČETNĚ JEJICH VZÁJEMNÉHO PŮSOBENÍ, SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM NA MOŽNOST PŘESHRANIČNÍCH VLIVŮ

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

Vliv záměru na akustickou situaci v území je významný, ale s realizací navržených opatření nebudou v okolí posuzované komunikace překročeny požadované hygienické limity.

Akustická situace v okolí stávající silnice Slavětínská/Revoluční není vyhovující již v současné době. Při posouzení možnosti použít korekci pro SHZ bylo výpočty zjištěno, že v okolí této komunikace docházelo v Klánovicích i Šestajovicích k překračování hygienických limitů. Výpočty pro současný stav (stav B) a stav v krátkodobém výhledu bez realizace Klánovické spojky ukazují, že:

- V Klánovicích oproti roku 2000 došlo k navýšení hlučnosti o více jak 2 dB v denní i noční době a korekci pro SHZ nelze přiznat. V denní době je 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 překročen ve stavu B o 4,5 dB a i v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB o 7,5 dB.
- V Šestajovicích v okolí komunikace Revoluční byl v roce 2000 překročen hygienický limit pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy pro denní dobu $L_{Aeq,16h} = 55$ dB a pro noční dobu $L_{Aeq,8h} = 45$ dB. V současné době došlo v okolí této komunikace k nárůstu hlučnosti pouze v desetinách dB (do 0,5 dB) a v noční době o 0,9 až 0,5 dB., tj. do 2 dB a korekci pro SHZ lze uznat.
- 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.
- Ve stavu D, tj. dlouhodobý výhled se předpokládá pokles dopravních intenzit na komunikaci Slavětínská zhruba na úroveň roku 2000 v denní době a v noční době bude akustická situace oproti roku 2000 vyšší o 1,6 až 3,1 dB. V okolí komunikace dojde v denní i noční době k poklesu hlučnosti oproti roku 2000 okolo 2,5 v denní době a v noční době o 1,3 až 1,6 dB.
- 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.
- Zprovoznění Klánovické spojky v dlouhodobém časovém horizontu je třeba posoudit na základě platných legislativních požadavků před uvedením do provozu.

Míra a rozsah ovlivnění včetně hodnocení jejich významnosti jsou konkrétně uvedeny v části D.I. a v přílohách H.1 ÷ H.4.

Tab. D.III.1 Výpočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v bodech výpočtu v dB

bod výpočtu	adresní místo	výška (m)	stav A – rok 2000		stav B – rok 2019		stav C1 - 2025 bez KS		stav C2 – rok 2025 s KS – V1		stav C2 – rok 2025 s KS – V2		stav D – Výhled V1		stav D – Výhled V2	
			den	noc	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc
1	Úprkova 1379	2,0	44,8	37,0	47,3	42,2	47,9	42,8	56,7	47,7	68,2	58,7	55,7	46,9	67,1	57,5
2	Úprkova 1379	2,0	41,8	33,9	45,6	40,4	46,2	41,1	54,9	45,9	62,6	53,2	54,0	45,2	61,3	51,9
3	Úprkova 1378	4,8	41,7	33,7	44,6	39,4	45,2	40,0	53,5	44,6	56,5	47,3	52,5	43,8	55,4	46,3
4	Úprkova čp. 1549	4,5	45,3	37,5	48,2	43,1	48,8	43,7	53,7	45,5	57,8	48,8	53,1	45,1	56,8	48,0
5	Čemilovská 826	2,5	43,9	36,1	46,5	41,3	47,1	41,9	48,9	41,7	49,3	41,9	48,8	41,8	49,1	42,0
6	V Jezevčinách 784	4,5	44,7	36,8	47,5	42,4	48,1	43,0	51,7	43,8	53,1	44,8	51,2	43,6	52,5	44,5
7	Holohlavská 1098	4,5	43,0	35,1	45,6	40,4	46,1	41,0	51,1	42,8	51,6	43,2	50,4	42,4	50,9	42,8
8	Zádražská 930	2,0	39,3	31,3	42,2	36,9	42,8	37,5	47,3	39,1	47,3	39,1	46,5	38,7	46,6	38,7
9	Krňovická 968	4,8	41,6	33,6	44,1	38,7	44,6	39,4	49,4	41,1	49,4	41,1	48,6	40,7	48,7	40,7
10	Zádražská 499	2,0	41,0	33,0	43,4	38,1	44,0	38,7	47,8	39,8	47,7	39,7	47,1	39,5	47,1	39,5
11	Smidarská 605	4,8	37,8	29,3	40,4	34,0	40,7	34,8	52,9	43,6	52,4	43,1	49,9	40,8	49,5	40,5
12	Smidarská 605	4,8	40,7	31,4	43,3	36,1	43,5	36,5	54,7	45,4	54,3	45,0	51,6	42,4	51,1	42,1
13	Podlíbská 607	4,8	41,9	32,4	45,5	37,7	45,5	38,0	54,3	45,0	53,9	44,7	51,1	42,0	50,7	41,8
14	Podlíbská 570	4,8	44,3	34,4	46,8	38,8	46,8	39,0	53,8	44,7	53,4	44,3	50,5	41,6	50,2	41,4
15	Slavětínská 1140	4,8	55,9	45,8	56,2	47,9	56,2	47,9	58,1	49,6	58,0	49,5	54,2	46,3	54,2	46,3
16	Riegrova 415	4,8	58,2	48,0	61,3	53,2	61,3	53,3	62,7	54,4	62,7	54,4	58,7	51,1	58,7	51,1
17	Slavětínská 962	5,0	61,9	51,7	64,5	56,4	64,5	56,5	65,8	57,5	65,8	57,5	61,8	54,2	61,9	54,2
18	Slavětínská 2	4,8	61,5	51,4	63,2	55,1	63,2	55,2	64,4	56,1	64,4	56,1	60,6	53,0	60,6	53,0
19	Slavětínská 27	4,0	63,8	53,6	65,6	57,5	65,6	57,6	66,9	58,6	66,9	58,6	62,9	55,3	62,9	55,3
20	Slavětínská 1115	4,0	63,7	53,6	65,1	57,1	65,4	57,3	66,5	58,2	66,5	58,2	62,6	55,0	62,6	55,0
21	Trojmezí 1209	2,5	56,1	45,9	56,5	47,7	56,5	47,7	58,4	49,4	58,9	49,8	55,5	46,5	56,1	47,2
21		5,5	57,8	47,6	58,2	49,3	58,2	49,3	60,0	51,1	60,5	51,4	57,1	48,0	57,7	48,8
21		8,5	57,9	47,8	58,3	49,5	58,3	49,5	60,2	51,3	60,7	51,7	57,3	48,3	57,8	49,0
22	Trojmezí 1209	2,5	60,4	50,2	60,6	51,5	60,6	51,5	60,4	51,4	60,4	51,4	57,9	48,9	57,9	49,0
22		5,5	61,1	50,9	61,3	52,2	61,3	52,2	61,1	52,1	61,1	52,1	58,7	49,7	58,7	49,7
22		8,5	61,1	51,0	61,3	52,2	61,3	52,2	61,2	52,2	61,2	52,1	58,7	49,7	58,7	49,8
23	Trojmezí 1208	2,5	49,8	39,6	52,2	43,7	52,2	43,7	57,6	48,6	58,7	49,6	52,7	43,6	53,8	44,8
23		5,5	50,7	40,5	53,0	44,5	53,0	44,5	59,0	49,9	60,3	51,0	54,1	45,0	55,3	46,2
23		8,5	51,6	41,5	53,9	45,4	53,9	45,4	59,8	50,7	60,7	51,5	54,9	45,8	55,7	46,7
24	Trojmezí 1207	2,5	46,2	36,1	48,7	40,3	48,7	40,4	57,1	47,9	58,4	49,1	52,1	42,9	53,4	44,3
24		5,5	46,8	36,7	49,3	40,9	49,3	41,0	58,4	49,2	59,9	50,6	53,5	44,3	54,9	45,7
24		8,5	47,6	37,5	50,1	41,7	50,1	41,9	59,2	50,0	60,3	51,0	54,3	45,1	55,3	46,1

bod výpočtu	adresní místo	výška (m)	stav A – rok 2000		stav B – rok 2019		stav C1 - 2025 bez KS		stav C2 – rok 2025 s KS – V1		stav C2 – rok 2025 s KS – V2		stav D – Výhled V1		stav D – Výhled V2	
			den	noc	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc
25	Trojmezí 1206	2,5	44,2	34,0	46,8	38,3	46,8	38,5	57,1	47,9	58,6	49,3	53,8	44,5	55,1	45,9
25		5,5	44,6	34,5	47,3	38,8	47,3	39,0	58,6	49,3	60,1	50,8	55,2	45,9	56,6	47,3
25		8,5	45,3	35,3	48,0	39,7	48,0	39,9	59,3	50,0	60,4	51,1	55,9	46,6	56,9	47,7
26	Trojmezí 1205	2,5	42,3	32,2	45,2	36,7	45,2	37,0	57,3	48,0	58,9	49,6	54,0	44,7	55,4	46,2
26		5,5	42,8	32,7	45,7	37,2	45,7	37,5	58,8	49,4	60,3	51,0	55,4	46,1	56,8	47,6
26		8,5	43,6	33,6	46,4	38,2	46,4	38,5	59,4	50,1	60,6	51,2	56,1	46,8	57,1	47,9
27	Trojmezí 1205	2,5	38,1	29,5	41,3	34,7	41,6	35,4	54,2	45,0	55,2	46,0	51,1	42,0	52,0	42,9
27		5,5	38,6	29,9	41,7	35,0	42,0	35,7	55,2	46,0	56,6	47,3	52,1	42,9	53,3	44,2
27		8,5	40,1	31,0	42,8	35,7	43,1	36,4	56,2	46,9	57,3	48,0	53,0	43,8	54,0	44,8
28	Pražská 1200	2,5	60,3	50,1	60,4	51,4	60,4	51,4	60,3	51,2	60,3	51,2	57,8	48,7	57,8	48,7
28		5,5	61,1	50,9	61,2	52,1	61,2	52,1	61,1	52,0	61,1	52,0	58,5	49,5	58,5	49,5
28		8,5	61,1	50,9	61,2	52,1	61,2	52,1	61,1	52,0	61,1	52,0	58,5	49,5	58,5	49,5
29	Konopištská 901	4,0	62,0	51,8	62,0	52,9	62,0	52,9	61,9	52,9	61,9	52,9	59,5	50,4	59,5	50,5
30	Konopištská 915	4,0	60,3	50,1	60,4	51,3	60,4	51,3	60,3	51,2	60,3	51,2	57,9	48,8	57,9	48,8
31	Revoluční 718	4,5	60,1	49,9	60,5	51,4	60,5	51,4	60,2	51,1	60,2	51,1	57,7	48,6	57,7	48,6
31	Revoluční 718	7,0	59,9	49,8	60,4	51,3	60,4	51,3	60,2	51,0	60,2	51,0	57,6	48,5	57,6	48,5
32	Revoluční 717	4,5	59,4	49,2	59,6	50,5	59,6	50,5	59,6	50,5	59,6	50,5	57,1	48,1	57,1	48,1
32	Revoluční 717	7,0	60,0	49,8	60,1	51,0	60,1	51,1	60,2	51,0	60,2	51,0	57,7	48,6	57,7	48,6
33	Na Balkáně 817	4,5	62,6	52,4	62,4	53,3	62,4	53,3	62,4	53,2	62,4	53,2	60,0	50,8	60,0	50,8
34	Revoluční 225	4,8	59,3	49,1	59,4	50,4	59,4	50,4	59,4	50,3	59,4	50,3	56,8	47,8	56,8	47,8
35	Větrná 1312	4,5	40,0	31,9	42,7	37,1	43,2	37,7	49,3	40,6	49,4	40,7	47,8	39,6	48,0	39,7
36	Větrná 1309	2,5	36,1	26,7	38,8	31,4	39,0	32,0	48,8	39,6	49,0	39,7	46,4	37,3	46,6	37,5
37	Větrná 1307	2,5	37,3	28,1	40,0	32,8	40,2	33,3	48,8	39,6	49,0	39,8	46,3	37,4	46,5	37,6
38	Západní 784	2,0	36,9	27,3	39,6	31,6	39,7	32,2	46,7	37,5	46,8	37,7	44,1	35,1	44,2	35,3

Vysvětlivky:

63,8 Přetvoření hygienického limitu pro hluk z dopravy na silnicích II. třídy a místních komunikacích II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převládající 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

59,3 Přetvoření hygienického limitu pro hluk z dopravy na drahách, silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

61,3 Hodnota nepřekračující limitní hodnotu pro SHZ

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

Posuzovaným stavebním záměrem je relativně krátký úsek dopravního významu: silnice / místní komunikace kategorie II. třídy (III. třídy) / II. třídy. Přínos tohoto záměru bude mít lokální význam, především pro rozvojová území na severu Klánovic a Severozápadě Šestajovic. Nová komunikace umožní přímé napojení těchto ploch bez nutnosti projíždět stávající obytnou zástavbou obou sídel. Význam záměru bude až v období výhledu po realizaci plánovaných liniových staveb na východním okraji Prahy a dále realizací rozvojových ploch v území. V krátkodobém časovém horizontu by posuzovaný záměr zhoršil stávající akustickou situaci především v okolí komunikace Slavětínská, která je páteřní komunikací Klánovic.

D.III.3. Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

U záměru navrhované stavby se s ohledem na její charakter silnice/místní komunikace (celkové délky 2,48 km) a tím i územně omezený význam nepředpokládá, že by realizace záměru a provoz dokončené stavby ani v jedné z posuzovaných variant vyvolala negativní vliv, který by přesáhl státní hranice ČR, vyjma nepředvídatelných havarijních stavů.

Shrnutí - Vlivy navrhovaného stavebního záměru na životní prostředí v obou jeho posuzovaných variantách lze z hlediska jejich velikosti a významnosti komplexně charakterizovat jako akceptovatelné za podmínek uvedených v kap. D.IV. Z hlediska možných přeshraničních vlivů lze záměr hodnotit jako nepravděpodobný.

**D.IV. CHARAKTERISTIKA A PŘEDPOKLÁDANÝ ÚČINEK
NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A
SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A POPIS
KOMPENZACÍ, POKUD JSOU VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ,
POPŘÍPADĚ OPATŘENÍ K MONITOROVÁNÍ MOŽNÝCH
NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (NAPŘ. POST-
PROJEKTOVÁ ANALÝZA), KTERÉ SE VZTAHUJÍ K FÁZI
VÝSTAVBY A PROVOZU ZÁMĚRU, VČETNĚ OPATŘENÍ
TÝKAJÍCÍCH SE PŘIPRAVENOSTI NA MIMOŘÁDNÉ SITUACE
PODLE KAPITOLY II A REAKCÍ NA NĚ**

Členění kapitoly D.IV:

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

D.IV.2. Technická opatření

- a) Obecná opatření pro ochranu životního prostředí
- b) Minimalizace vlivů na obyvatelstvo
- c) Minimalizace vlivů na povrchovou a podzemní vodu
- d) Minimalizace vlivů na půdu
- e) Minimalizace vlivů na flóru, faunu a ÚSES

D.IV.3. Kompenzační opatření

D.IV.4. Optimalizační opatření

D.IV.5. Jiná opatření

Kapitola je přehledem základních opatření a omezení, která je nutné přijmout pro minimalizaci negativních dopadů posuzovaného stavebního záměru a jejího provozu na složky životního prostředí. Rozsah a podoba navržených opatření mohou být eventuálně doplněny v dalších stupních projektové přípravy stavebního záměru a to na základě upřesnění podkladů, vlastního technického návrhu, výsledků projednání záměru s dotčenými subjekty nebo výsledků doplňujících průzkumů.

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

Územně plánovací a organizační opatření vycházejí ze stávajících a nově zpracovávaných územně plánovacích dokumentací hl. m. Prahy a územně dotčených obcí.

Základní opatření navrhovaná v rámci dalších stupňů projektové dokumentace a inženýrské činnosti:

- Provést podrobný geologický a hydrogeologický průzkum.
- Zpracovat akustickou studii na základě zpřesněných podkladů v dalších stupních projektové dokumentace včetně upřesnění polohy PHC.
- Zpracovat akustickou studii pro období výstavby na základě ZOV a harmonogramu výstavby v rámci projektové dokumentace pro stavební povolení.
- Aktualizovat dopravněinženýrské údaje pro potřeby hlukové a rozptylové studie.
- Projednat s majiteli pozemků možnost umístění PHC místo stávajícího oplocení v případě realizace varianty V2.

- Zpracovat podrobnou rozptylovou studii pro vybranou variantu pro období výstavby.
- Vypracovat projekt sadových úprav. Výsadby izolační zeleně je nutno realizovat na všech místech, kde to je prostorově a technicky možné. V rámci projektu sadových úprav volbou vhodné druhové skladby stromů zajistit, aby vysazené dřeviny plnily též funkci větrolamu, ochrany proti přenosu prachu ze zemědělských ploch a alespoň částečného zastínění komunikace.
- Odvodnění komunikace projektovat se zohledněním budoucího nárůstu výskytu a intenzity extrémních srážek.
- Požádat orgán ochrany ZPF o vynětí pozemků náležejících k ZPF ze zemědělského půdního fondu.
- Vymezit plochy pro zařízení staveniště, plochy pro deponie zemin a příjezdové trasy s minimálním vlivem na životní prostředí. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.), konkretizovat lokalizaci a vybavení oplachových ramp pro nákladní vozy vyjíždějící na místní komunikace.
- Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) s důrazem na minimalizaci negativních vlivů na přilehlou obytnou zástavbu hlukem, emisemi a prašností. V rámci ZOV stanovit a projednat přepravní trasy s požadavkem na maximálně možné trasování mimo obydlené zóny.
- Zpracovat dokumentaci dle kapitoly D.II. – požární, havarijní povodňový řád, EMP, BOZP a další.
- Koordinovat výstavbu s dalšími stavbami v širším území ve všech etapách přípravy a realizace.
- Koordinovat výstavbu s dalšími stavbami v širším území ve všech etapách přípravy a realizace především je třeba v rámci zpracování technických projektů spolupracovat s projektanty VRT.

D.IV.2. Technická opatření

Jedná se o opatření většinou technického rázu, kterými je možné minimalizovat negativní vlivy navrhovaného záměru stavby a jejího následného užívání v zájmovém území na jednotlivé složky životního prostředí. Podle hodnocených vlivů je možné rozlišit opatření na jejich minimalizaci:

- a) obecná opatření pro ochranu životního prostředí,
- b) vlivy na obyvatelstvo,
- c) na povrchovou a podzemní vodu,
- d) na půdu,
- e) na flóru, faunu a ÚSES.

Vzhledem k předpokládané velmi dlouhé životnosti stavby se nenavrhují opatření pro období likvidace stavby, neboť nelze objektivně posoudit technické možnosti ani související náklady v době její případné likvidace.

a) Obecná opatření pro ochranu životního prostředí

Období přípravy a realizace stavby

Stavba bude prováděna tak, aby bylo minimalizováno možné narušení životního prostředí stavbou a činnostmi se stavbou souvisejícími. Tomuto cíli bude podřízen již výběr stavební organizace, která bude provádět stavbu. Navrhujeme proto následující obecná opatření:

- Stavební dodavatel musí být vybaveny vhodnou stavební a dopravní technikou. Veškerá technika musí být udržována v odpovídajícím technickém stavu, aby nedocházelo k zatěžování okolí stavby nadměrných hlukem ani emisemi (minimálně na úrovni Stage IIIA dle Směrnice 2004/26/EC, optimálně však na úrovni Stage IV) a aby nebyla příčinou ekologické havárie (úniky maziv, paliva nebo hydraulických olejů).
- Odpovědní pracovníci musí v průběhu přípravy a realizace stavby dbát na plnění všech opatření k ochraně životního prostředí. Do smluvních ujednání s dodavatelem stavby zahrnout požadavek zajištění konkrétně vyjmenovaných opatření k omezení emisí ze stavební činnosti, včetně smluvních sankcí.
- Musí být zajištěna řádná koordinace a souběh prací, aby nedocházelo ke zbytečnému poškozování životního prostředí (minimalizace časových prodlev, minimalizace běhu mechanismů naprázdno, provádění hlučných prací pouze ve vymezené době, minimalizace trvání zemních prací a zkrácení období se zvýšenou prašností, apod.).
- Všichni pracovníci na stavbě musí být před zahájením prací obecně i konkrétně poučeni jakým způsobem postupovat, aby nedocházelo k poškozování ŽP (například při používání dopravních prostředků apod.).
- Navrhnout a projednat technicko-organizačních opatření a optimální harmonogram prací včetně nasazení stavebních a dopravních mechanismů. Stavbu provádět po úsecích podle schváleného harmonogramu stavby, který bude součástí dokumentace zásad organizace výstavby (ZOV). Cílem je eliminovat a minimalizovat potenciální vlivy stavební činnosti na kvalitu životního prostředí, zejména za účelem omezení hluku a prašnosti ze stavby a ze staveništní dopravy (včetně přenosu prachu na veřejné komunikace).
- Časově minimalizovat stavební práce v jednotlivých úsecích a tím i celkové trvání výstavby.
- V návrhu ZOV je třeba dále řádně zvolit a v rámci stavební přípravy projednat přepravní trasy, umístění dočasných objektů stavby, ploch stavebního dvora a manipulačních a skladových ploch.
- V případě nepříznivých meteorologických podmínek omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí (zástěny, skrápění prostoru stavby).
- Zajistit důkladnou očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před vjezdem na veřejné komunikace.
- Sypký odpad ze stavby a dovážené sypké stavební materiály na korbách automobilů zakrývat plachtami.
- Zajistit průběžné čištění navazujících úseků veřejných komunikací.
- Přeprava zeminy a stavebních materiálů musí být realizována pouze po stanovených přepravních trasách, tj. vjezd a výjezd na stavbu musí být pouze přes MUK Beranka na dálnici D11 nebo silnici II/611 směrem na východ. Aby se minimalizovala dopravní zátěž stávajících komunikací v dotčeném území a negativní vlivy na obyvatelstvo budou přepravní trasy v maximální míře využívat trasu budované komunikace.
- Stávající veřejné komunikace ovlivněné stavbou budou po jejím dokončení opraveny a uvedeny do původního stavu.
- Po dobu výstavby bude zajištěn bezproblémový provoz veřejné dopravy a dostupnost všech území dotčených stavbou pro vozy lékařské záchranné služby, hasičů a policie.
- V rámci stavby i ve styku s veřejností budou dodržována všechna technická bezpečnostní opatření (dopravní značení, výstražná značení, osvětlení objektů, mechanické zábrany atd.).
- Produkované odpady zařazovat podle Katalogu odpadů, shromažďovat, třídit, skladovat a evidovat podle druhů a průběžně předávat osobě oprávněné k nakládání s odpady. U odpadů (zejména u výkopových zemin v blízkosti komunikace) je třeba kontrolovat, zda odpad

nemá některou z nebezpečných vlastností. Využitelné odpady budou recyklovány nebo jinak využity.

Období provozu

Pro fázi provozu komunikace navrhujeme následující opatření na ochranu životního prostředí:

- Komunikace bude provozována v souladu s provozním řádem a obecně závaznými předpisy.
- Pro celou trasu komunikace musí být zpracován havarijní plán pro realizaci okamžitých opatření při nehodách vozidel, při nichž existuje nebezpečí úniku škodlivých látek.
- Komunikace a veškerá její zařízení (kanalizace, propustky, zeleň, dopravní značení aj.) budou udržovány v řádném technickém stavu a bude prováděna jejich pravidelná kontrola na základě provozních řádů těchto objektů.
- Veškeré závady na komunikaci a jejím zařízení budou včas opraveny a bude zajištěna soustavná celoroční údržba.
- V průběhu zimní údržby bude dbáno o minimalizaci negativních vlivů chemických látek používaných k posypu vozovky.
- 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.

b) Minimalizace vlivů na obyvatelstvo

Základní druhy opatření z realizace a z provozu dokončené komunikace:

- Opatření k snížení účinků hluku a vibrací;
- Opatření proti emisím do ovzduší.

Opatření k snížení účinků hluku

Cílem navržených opatření je omezit možné negativní vlivy stavby na životní prostředí, které vznikají v důsledku stavební činnosti a následně provozem po dokončené komunikaci. Pohyb stavebních mechanismů, strojů a automobilů v zastavěných územích a minimalizovat jejich dopad na okolí a obyvatelstvo zejména v osídlených územích okolí stavby. Negativní vlivy během výstavby, způsobené především pohybem a činností nákladních aut, zemních strojů a další techniky, je třeba omezit tak, aby dopad na okolní zástavbu byl co nejmenší. Omezení dopadu hlučnosti je možné vhodnou volbou přepravních tras, vhodným časovým rozvrhem nasazení mechanizace a jejím dobrým technickým stavem. 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 opotřebení 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.

Z hlediska zdrojů hluku je třeba sledovat možnost co největšího možného omezení osobní dopravy na úkor hromadné městské dopravy, odklonění těžké nákladní dopravy ze stávající komunikace Slavětínská/Revoluční.

V okolí nové komunikace Klánovická spojka ve variantě V1 Šestajovická i V2 Pražská v úseku km 2,2 až po napojení na komunikaci Slavětínská/Revoluční ve stavu C2 je navržena protihluková clona. Ve variantě V1 je PHC umístěna v zeleném pásu u komunikace vlevo ve směru staničení v km 2,266 - 2,466. PHC má délku 200 m a výšku 5 m. Ve variantě V2 je PHC umístěna v místě stávajícího oplocení bytových domů v ulici Trojmezí. V místech vjezdů

musí být PHC přerušena. Délka této PHC je 32 m + 36 m + 72 m + 43 m a výška 5 m. V této variantě je nutné realizovat ještě PHC v km 1,026-1,230 vedená částečně na hranici pozemků rodinných domů v ulici Úprkova, které bude chránit před hlukem z provozu na komunikaci. PHC je navržena délky 206 m a výšky 4 m. Pokud bude Klánovická spojka zprovozněna až ve stavu D ve variantě V1 nebude nutné realizovat PHC a ve variantě V2 pouze PHC v km 1,026-1,230.

Tab. D.IV.1 Parametry protihlukových clon

varianta	ozn.	km	umístění	výška / délka [m]	materiál
V1 Šestajovická	PHC	2,266-2,466	vlevo – zelený pás	5,0 / 200	pohltivá oboustranně, na lícové straně A5 a rubové A4 a vzduchová neprůzvučnost B3
V2 Pražská	PHC 1	1,026-1,230	vpravo za chodníkem	206 / 5	pohltivá oboustranně, na lícové straně A4 a rubové A2 a vzduchová neprůzvučnost B3
	PHC 2	u čp. 1207 - 1209	v místě oplocení domů v ul. Trojmezí	32+36+72+43 / 5	pohltivá oboustranně, na lícové straně A5 a rubové A4 a vzduchová neprůzvučnost B3

Výšky protihlukových clon jsou navrženy za současného stavu technických podkladů jako optimální.

Opatření proti emisím z dopravy do ovzduší

Období přípravy a realizace stavby

V místech, kde bude stavební činnost probíhat v bezprostřední blízkosti obytné výstavby je nutné dodržovat následující opatření:

- V průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a v případě potřeby oplach aut před výjezdem na komunikace (nebo instalace čistícího systému, např. vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry), pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště (okamžitě po znečištění). V době déle trvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra.
- Pokud se znečištění hromadí na komunikacích v okolí staveniště, je třeba je pravidelně čistit, a to v závěru dne po ukončení prací, respektive odjezdu strojních zařízení a nákladních vozů, a to minimálně jednou za 24 hodin. V intravilánu je nutné čistit komunikaci okamžitě po znečištění.
- Minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, případně nejvíce poježděné úseky zpevnit. Používat zpevněných staveništních komunikací nebo trasy dočasně zpevnit pomocí betonových panelů či pryžových bloků, případně šterku, strusky či recyklovaného asfaltu. Výhodou zpevněných úseků je snadná čistitelnost zpevněných podkladů. Omezit rychlost na staveništi na 20 km.h-1.
- Kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých fází stavebních prací.
- Zaplachtovat automobily, které budou odvážet materiál s frakcí menší než 4 mm.
- V době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem, redukovat volnoběhy nákladních automobilů a dalších strojů mimo silniční techniky na minimum.
- Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál

shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí. Umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový materiál s přirozeně vlhkým materiálem.

- Při rozrušování konstrukcí (demolice, řezání, broušení atd.) používat skrápění nebo odsávání, tlakovou vodu nasazovat účelně – pro cílené skrápění prašných operací.
- Na obvodovém hrazení stavby, případně na objektu zařízení staveniště, uvést typ, rozsah a doby trvání stavebních prací – kromě opatření ke snížení emisí je důležitá i informovanost obyvatel v lokalitě, na které bude výstavba bezprostředně působit.
- V blízkosti práce u zástavby instalovat po obvodu staveniště plné oplocení nebo oplocení s tkaninou.
- Monitorovat prašnost v areálu stavby (provést každodenní prohlídku vně i uvnitř areálu). Pokud je zaznamenána zvýšená prašnost, provést adekvátní protiprašná opatření.
- Při nakládce a vykládce minimalizovat pádové výšky.
- Parkování zaměstnanců zajistit výhradně na zpevněných plochách.
- Zajistit, aby řidiči nákladních automobilů po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnuli motor.
- Preferovat napájení elektřinou nebo používání baterií před využíváním generátorů na naftový nebo benzinový pohon.
- Kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
- Vypouštět exhalace do odpovídající výšky, koncovka výfuku je u řady nákladních vozidel v současnosti orientována k terénu a způsobuje tak zbytečné zviřování prachových částic z povrchu komunikací a stavebních ploch.
- Neodkrývat u stavby celý povrch najednou, ale provádět skrývku půdy a zemní práce postupně v závislosti na místě výstavby.
- Odkryté suché plochy zvlhčovat (skrápět), a to v době déletrvajícího sucha nebo při větrném počasí.
- Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam kde není možné vegetaci vysadit, je vhodné jiné řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu (např. jutové plátno, mulč aj.)

Ostatní provozu

- zajištěním plynulosti za běžného silničního provozu;
- racionalizace používání konvenčních soukromých automobilů v městských centrech;
- osobním přístupem k bezpečnému a plynulému řízení vozidel (tzv. ecodriving);
- podpora marketingu vozidel s nízkou nebo nulovou úrovní znečišťování;
- opatření pro řízení poptávky a integraci služeb v oblasti městské dopravy;
- zavedením informačního dopravního systému;
- opatření k omezování měrných emisí na vozidlech;
- zlepšování kvality pohonných hmot;
- modernizace vozového parku.

c) Minimalizace vlivů na povrchovou a podzemní vodu

Období přípravy a realizace stavby

Doporučujeme provést pasportizaci stávajících existujících hydrogeologických objektů včetně geodetického zaměření (např. studní) v zájmovém území pro vyhodnocení možných vlivů

stavby na tyto objekty. Rozsah průzkumu bude upřesněn podrobným hydrogeologickým průzkumem v průběhu přípravných prací.

- Během výstavby při zemních pracích je nutno zamezit možnosti vzniku dočasné eroze, která by mohla nastat v důsledku nevhodného ukládání vytěžené zeminy, případně nevhodným vyrovnáváním nerovnosti terénu. Tato opatření jsou nezbytná na všech místech stavby včetně zařízení staveniště, přeložek komunikací atd.
- Dále je nutno eliminovat nebezpečí eroze na definitivních svazích zářezů a násypů tělesa komunikace. Jako prostředek protierozní ochrany je nutné co nejdříve (v závislosti na vegetačním období) po provedení zářezu a násypu vysadit travní porosty a další ochranné porosty na vrstvu ornice.
- Provést opakované zaměření hladin v evidovaných studnách v okolí stavby.
- Odebrat vzorky podzemní vody z vybraných studní, aby byl získán podklad pro požadované koncentrace možných polutantů před zahájením výstavby.
- Sestavit program monitoringu režimu a kvality podzemní vody pro období provádění stavby.

Ochrana proti únikům ropných látek

- Na staveništi nebudou prováděny žádné opravy stavebních strojů nebo dopravní techniky.
- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů (výměny mazacích náplní atd.) s výjimkou běžné denní údržby.
- Plnění palivy v areálu stavby bude prováděno pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.
- Pokud budou zásobní paliva a maziva uskladněna na stavbě, musí být odpovídajícím způsobem zabezpečena proti potenciálním únikům (uzamčený sklad, záchytná bezodtoká jámka, atd.).
- Po dobu výstavby je nutno zamezit odtoku splachů ze staveniště instalací dočasných zemních záchytných jímek.

Období provozu

- Je nezbytné provádět pravidelné odborné prohlídky, při nichž se posoudí stav všech odvodňovacích zařízení i odvodňovaných ploch. Podle výsledku se zařídí potřebné udržovací práce. Odvodňovací příkopy i propustky se zanáší splaveninami, zarůstáním, vymíláním vodou i poškozením mrazem. Tím se jejich průtočné profily zužují, deformují a následkem toho se znehodnocuje kapacita odvodnění. Prohlídky jsou nutné dvakrát ročně – na jaře po tání sněhu a na podzim před příchodem mrazů.
- V zimním období je nezbytné omezit včasným odklizením sněhu z vozovky mimo prostor možnost vsakování za tání sněhu kontaminovaného chloridy ze solných posypů do přilehlého terénu kolem vozovky.
- Vzhledem k narůstajícím koncentracím chloridů v povrchových i podzemních vodách doporučujeme, aby se při odklizení sněhu nebo ledové námrazy minimalizovalo množství posypu chloridy použitím účinnější formy roztoku a za extrémních situací se chloridy nahradily inertním posypovým materiálem.

d) Minimalizace vlivů na půdu

Období přípravy a realizace stavby

- Je nutno minimalizovat dočasné i trvalé záборы půdního fondu.
- Je nutné zajistit si předem návrh na využití ornice na zlepšení okolních zemědělských pozemků.

- Na ploše staveniště bude před zahájením stavebních prací provedena skryvka ornice, která bude dočasně uložena na mezideponiích. Ornice určená pro konečné úpravy tělesa komunikace a jeho okolí bude deponována v určené části staveniště.
- Zpracovat návrh hospodárného využití skrytých kulturních vrstev půdy tak, aby byla vyloučena jejich degradace. Jedná se o povinnost investora, která je zakotvena v zákoně č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu.
- Terénní práce provádět tak, aby nedošlo k vytvoření drah soustředěného odtoku dešťových vod.
- Za vykácenou zeleň a lesní stromy je nutno provést náhradní výsadbu po dohodě s příslušnými orgány ochrany přírody.

Období provozu

- Provádět řádnou údržbu ozeleněných svahů silničního zářezu a náspů.
- V případě erozního poškození postižené úseky opravit.

e) Minimalizace vlivů na flóru, faunu a ÚSES

Flóra

- Do dalších stupňů projektové dokumentace zpracovat projekty vhodného ozelenění trasy navrhované komunikace tak, aby došlo ke zvýšení druhové rozmanitosti a bylo přispěno ke zvýšení prostupnosti území pro živočichy.
- Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout výsadbu krycí a izolační zeleně.
- Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout a s příslušným orgánem projednat opatření k ochraně jednotlivých prvků ÚSES případně VKP včetně návrhu jejich potenciálního zlepšení k dosažení jejich cílového stavu:
- Minimalizovat zásahy do vzrostlé zeleně, stromy, které by mohly být při výstavbě poškozeny, mechanicky ochránit.
- Nezbytné kácení, resp. vyřezávání vzrostlé zeleně provádět v mimovegetační době (říjen–březen); v mimovegetační době provádět pokud možno i zemní práce spojené s likvidací stávajícího vegetačního krytu v ekologicky nejhodnotnějších úsecích uvedených výše.
- Dokončené zemní těleso co nejdříve ozelenit, aby nedošlo k rozšíření ruderalních druhů rostlin; pokud již dojde k rozšíření nebezpečných invazních druhů (netýkavka žláznatá, křídlátka japonská, bolševník velkolepý aj.) provést neprodleně jejich účinnou likvidaci.
- V případě nálezu chráněných živočichů v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich záchranu a odborný transfer na vhodné lokality, postup je třeba konzultovat s orgánem ochrany přírody.

Fauna

- Zásahy do vegetace je vždy možné naplánovat tak, aby nekolidovali s harmonogramem prací, přičemž je nutné konstatovat, že v termínu hnízdění ptáků je kácení a kosení nepřípustné.
- Investor zajistí pro období před zahájením zemních prací a pro jejich průběh odborný biologický dozor. Pokud bude v rámci biologického dozoru zjištěn výskyt zvláště chráněného druhu živočicha, potom odborně způsobilá osoba bezodkladně navrhne příslušná opatření, která budou pro žadatele závazná. Odborně způsobilá osoba např. provede odchyt a záchranný přenos mimo prostor zemních prací.
- V případě významnějšího časového odstupu stavby od provedeného průzkumu je vhodné po vytyčení stavby, respektive přístupového a manipulačního pruhu opět provést kontrolu

výskytu nor (letních anebo zimních podle období) a v případě nálezu budou tyto nory odkopány a křečci přeneseni do neobsazené vhodné lokality.

- Respektování tras migrace zvěře a související práce časovat tak, aby byla respektována doba hnízdění a vyvádění mláďat.
- Instalace pachových ohradníků v místech mimo přilehlou zástavbu.
- Ustanovení biologického dozoru stavby a provedení doplňkového biologického průzkumu.
- Pro přenesení populace prskavců (*Brachinus sp.* – chráněný druh živočicha) je dostatečným opatřením skrytka ornice a její rozprostření na zemědělských pozemcích.

ÚSES

- Lokální biokoridory L4/259 a L4/260 - návrh opatření: Doplnit chybějící břehové porosty v místech zásahu do tohoto biokoridoru a ve stávajících polích založit pásy rozptýlené vysoké zeleně, rovněž v případě zásahu záměru do tohoto ekosystému. V případě kácení mimolesní zeleně zajistit náhradní výsadbu, s důrazem na původní druhovou skladbu (analogie s EIA MÚK Beranka).

Poznámka: S ohledem na plánovaný rozvoj zástavby kolem trasy KS je nutné vzít do úvahy skutečnost, že stav řešeného území v současnosti nefunkčních biokoridorů L4/259 a L4/260 bude významně ovlivněn realizací záměrů staveb MÚK Beranka a VRT v tomto místě. Zvláště v případě VRT bude tato stavba v zásadním územním střetu s územím obou uvedených biokoridorů. Finální návrhový stav uvažovaných prvků ÚSES proto doporučujeme řešit v rámci koordinace územního řešení všech výše uvedených staveb ale zejména na základě stanovení územních nároků stavby VRT. Definitivní podobu úpravy obou dotčených prvků ÚSES musí být proto řešen až na základě celkového řešení této stavby.

D.IV.3. Kompenzační opatření

Kompenzovat lze případné prokázané škody způsobené stavební činností, např. poškozením budov činností spojených se zemními pracemi v blízkosti zástavby nebo vlivem dopravy na stavbě. Předběžná kompenzační opatření nejsou navrhována.

D.IV.4. Optimalizační opatření

Žádná optimalizační opatření pro řešení navrhovaného stavebního záměru nejsou v současném stavu jeho přípravy navrhována.

D.IV.5. Jiná opatření

- Na stavbě je nutné zajistit záchranný archeologický výzkum podle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění. Podmínky archeologického výzkumu určí Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v hl. m. Praze (archeologické oddělení), který rovněž doporučí stavebníkovi organizaci oprávněnou k provádění výzkumu. Archeologický výzkum, prováděný formou dohledu v průběhu zemních prací stavby, je třeba dohodnout mezi stavebníkem a oprávněnou organizací v dostatečném časovém předstihu. Je třeba konzultovat časový harmonogram prací přímo s archeology příslušné oprávněné organizace a v úsecích nově hloubených shora počítat s dostatečnou časovou prodlevou pro záchranu a dokumentaci zachycených archeologických nálezů.

Jiná opatření nejsou v současnosti v souvislosti s posuzovanou stavbou navrhována.

D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ A DŮKAZŮ PRO ZAJIŠTĚNÍ A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Problematika hluku

Zásadně se jako veličina při měření nebo výpočtu dopravního hluku a jím vyvolané akustické situace v území používá hladina hluku A s označením L_A , pro proměnný dopravní hluk se přednostně používá ekvivalentní hladina hluku s označením $L_{Aeq,T}$ vyjadřovaná v decibelech (dB). Hladina hluku A, $L_{Aeq,T}$ je hladina akustického tlaku, stanovená při použití váhového filtru a zvukoměru. Vyjadřuje se v decibelech dB/A/. Ekvivalentní hladina zvuku je hladinou střední hodnoty akustického tlaku zvuku ve sledovaném časovém úseku. Lze ji vyčíslit jako hladinu časového integrálu intenzity zvuku děleného délkou časového intervalu.

Základními dopravními údaji jsou intenzita dopravy a skladba dopravního proudu rozdělená pro denní a noční dobu (případně večerní). Dále pro výpočet je nezbytným podkladem rychlost dopravního proudu a technické údaje o posuzované komunikaci (podélný sklon, kryt komunikace, křižovatky atd.).

Pro kvantifikaci stavu akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru byl použit výpočtový program Cadna A verze 2021 MR1, (build: 183.5110). Cadna je softwarový program pro predikci a hodnocení hluku způsobeného silničním a železničním provozem, obchodními firmami a průmyslovými závody. Program umožňuje hodnocení hlukových imisí v souladu s národními a mezinárodními předpisy včetně výpočtové metody užívané v České republice a výpočtových metod doporučených směrnicí Parlamentu a rady ES 2002/49/EC, o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí. Digitální model pro situaci zájmového území byl vytvořen ve výše uvedeném výpočtovém programu s implementovanou českou výpočtovou metodikou. Tento způsob zaručuje dosažení výsledků respektujících specifické emisní kvality vozidlového parku na území České republiky. Při výpočtu hladin akustického tlaku je respektována sférická divergence, pohlcování zvuku při šíření ve vzduchu, pohlcování zvuku při šíření nad pohltivým povrchem, odrazy zvuku do zvoleného řádu a ohyb zvuku. Výpočty jsou provedeny v souladu s ČSN ISO1996-2, tj. výsledné hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A v bodech výpočtu jsou uvedeny v souladu s ČSN ISO 1996-2 bez odrazu od fasády.

Výpočtový model byl ověřen na základě zjištěné akustické situace měření. Princip ověření výpočtového modelu spočívá v porovnání změřených a vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve shodných výpočtových bodech zájmového území, při zajištění shodných podmínek měření a výpočtu. Pokud se porovnávané hodnoty liší maximálně o $\pm 2,0$ dB, což je běžně uváděná rozšířená nejistota měření, je funkce modelu správná. V takovém případě lze předpokládat, že všechny vypočtené hodnoty v modelu se od reálné situace nebudou lišit o více než $\pm 2,0$ dB. 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. Pro ověření výpočtového modelu je i krátkodobé měření dostatečné.

Problematika znečištění ovzduší

Pro výpočet byl použit model ATEM, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. Jedná se o gaussovský disperzní model rozptylu znečištění, který imisní situaci hodnotí na základě podrobných klimatologických a meteorologických údajů. Model je založen na stacionárním řešení rovnice difúze pasivní příměsi v atmosféře.

Model umožňuje:

- výpočet znečištění ovzduší plynnými látkami a prachovými částicemi od velkého počtu bodových, liniových a plošných zdrojů znečišťování ovzduší;
- výpočet charakteristik znečištění v husté pravidelné i nepravidelné síti referenčních bodů tak, aby výsledky mohly být dále zpracovány např. pomocí geografického informačního systému (GIS) a podány v mapové formě;
- výpočet znečištění v relativně komplikovaném terénu;
- výpočet na základě většího počtu větrných růžic, přičemž každá z nich je charakteristická pro určitou část modelové oblasti a popisuje větrné poměry v této oblasti.

Model zohledňuje odstraňování látek z atmosféry a transformaci oxidu dusnatého na oxid dusičitý. Pro výpočet koncentrace NO_2 se vychází z výpočtu koncentrace NO_x , avšak ve vstupních datech musí být zadán emisní poměr NO_2/NO_x a tento poměr je nutno znát pro každý jednotlivý zdroj. Na základě vzdálenosti zdroje a referenčního bodu a rychlosti proudění v úrovni ústí zdroje je nejprve určen čas, který je nutný k překonání dané vzdálenosti. Následně je vypočten imisní poměr NO_2/NO_x , který závisí na této časové hodnotě, výchozím poměru NO_2/NO_x a limitním poměru NO_2/NO_x dle meteorologických podmínek.

Model umožňuje komplexně hodnotit imisní zatížení v zájmovém území. Výsledky modelových výpočtů poskytují následující imisní hodnoty:

- průměrné roční koncentrace sledovaných znečišťujících látek;
- maximální krátkodobé koncentrace, resp. maximální hodinové hodnoty;
- dobu překročení imisních limitů pro jednotlivé znečišťující příměsi;
- podíly jednotlivých skupin zdrojů;
- příspěvky k celkové koncentraci z jednotlivých směrů proudění;
- směry proudění, kritické pro výskyt zvýšených hodinových koncentrací.

Pro výpočet doby překročení byly použity údaje o imisním pozadí ze čtverců pětiletých průměrů 2015 - 2019 vydaných ČHMÚ.

Metodika sběru a zpracování dat biologické části

Získání věrohodných podkladů pro hodnocení vlivů vyžaduje dlouhodobé, opakované terénní sledování, které není možné realizovat z hlediska splnění termínů stanovených zadavatelem dokumentace. Použitá technika studia literárních záznamů v kombinaci s cíleným terénním průzkumem představuje nejefektivnější způsob získání relevantních podkladů pro hodnocení vlivů záměru na faunu, flóru i ekosystémy.

Vlastnímu vypracování biologického posouzení předcházeli biologický průzkum provedený formou opakovaných pochůzek celým zájmovým územím a jeho nejbližším okolím.

Tab. D.V.1 Provedený biologický průzkum

datum	stav počasí
29. 4. 2018	- skoro jasno, polojasno, 26°C
30. 6. 2018	- jasno, 22°C
1. 8. 2018	- skoro jasno, slunečno, 34°C
25. 11. 2018	- zataženo nízkou oblačností, mlhavo, 6°C

Zvýšená pozornost byla věnována případnému výskytu zvláště chráněných druhů organismů uvedeným v Přílohách č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., resp. vyhlášky č. 175/2006 Sb. Toto se týká zejména živočichů, kde výčet zaznamenaných druhů rozhodně není, a v rámci biologických průzkumů obecně ani nemůže být, kompletní.

Nomenklatura taxonů cévnatých rostlin odpovídá Klíči ke květeně České republiky (Kubát et al. 2002).

Bezobratlí nebyli shromažďováni přímým sběrem, smýkáním a sklepáváním. Vzhledem k termínu průzkumů (podzim) a především stavu území (intenzivně využívaná orná půda, popř. vegetace komunikací) nelze předpokládat výskyt významných taxonů anebo druhů uvedených v Červeném seznamu ohrožených druhů České republiky – Bezobratlí. Anebo pokud by se vyskytovali, tak jsou každoročním užíváním omezováni (kromě např. rodu *Brachinus* sp. apod.).

Přehled obratlovců byl sestaven podle výsledků přímých pozorování a na základě hlasových projevů a pobytových značek (stop, okusu, trusu, nor a hnízd). U ptáků je vždy podmínkou, že jedinci tohoto druhu se na lokalitě vyskytují trvale (množí se anebo zalétávají za potravou) a nebyli zaznamenáni pouze v průběhu migrace (vysokého přeletu).

Byly provedeny podrobné průzkumy a determinace nor myšovitých savců nalezených v trase. K tomuto byla vypracována samostatná kapitola.

Podrobněji je metodika případně doplněna v rámci každé konkrétní kapitoly části 3 (příloha H.4 - Biologické průzkumy a posouzení lokality záměru).

Problematika dopravněinženýrských podkladů

Pro účely posouzení technické studie zpracovala Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. úsek dopravního inženýrství „Dopravněinženýrské podklady pro stavbu Klánovické a Hornopočernické spojky“ (Aktualizace 2020), úkol č. 19-5230-H44 a tvoří samostatnou přílohu H.1.

Intenzitou dopravy se rozumí počet vozidel projíždějících určitým profilem komunikace za jednotku času (např. za 24 hodin). Elementární zjištění intenzity se provádí dopravními průzkumy, které TSK-ÚDI periodicky koná na celé sledované síti (IDIS). Dalším zdrojem informací o intenzitách dopravy je i síť automatických sčítačů dopravy na komunikacích hlavního města Prahy.

Intenzity dopravy vztahené k roku 2000 vychází z dostupné databáze sčítání TSK hl. m. Prahy, intenzity pro současný rok (2019) i pro výhledové stavy počítány pomocí dopravního makro/mezo-modelu. Vliv na hodnotu intenzit má především rozsah komunikační sítě, rozvoj území, organizace a regulace dopravy, dělba přepravní práce a dopravní vztahy.

Průzkumy na vybraných profilech - Pro potřeby zpracování těchto DIP byly zadány křížovatkové a profilové průzkumy firmě MAJ, Ing. Antonín Jungwirth. S ohledem na potřebu

sestavení pracovního pentlogramu intenzit dané oblasti byly vytipovány následující lokality určené ke zjištění intenzity dopravy

Tab. D.V.2 Profilová sčítání

č.	název	od	do	název obce / v blízkosti obce	období
1	Revoluční	Maková	D11	Šestajovice	7-11,15-19
2	Komenského	Nad Údolím	Lipová	Šestajovice / Jirny	7-11,15-19
3	Brandýská	Wolkerova	D11	Jirny	7-11,15-19

Způsob výpočtu intenzit AD - TSK-ÚDI disponuje dopravním modelem pro hl. m. Prahu a jeho okolí, který je zpracován a aktualizován v softwarovém prostředí pro dopravní plánování PTV – VISION, makro/mezo-model v programu VISUM. Modelem zpracované území je rozděleno do cca 1600 zón, mezi kterými existují dopravní vztahy. V rámci konkrétních úloh je posuzované území dále zpřesněno.

Výpočty intenzit automobilové dopravy na vybrané komunikační síti města a jeho regionu byly provedeny současně pro všechny druhy vozidel, vyjma vozidel PID. Při tomto způsobu výpočtu jsou v každém dílčím iteračním kroku vyhledány trasy a vyčísleny impedance postupně pro všechny druhy vozidel s tím, že je při výpočtu impedancí pro danou síť zohledněno čerpání kapacity jednotlivých úseků komunikací všemi systémy dohromady. Vlastní zatěžování probíhalo tak, že byly matice dopravních vztahů rozvrhovány na komunikační síť v osmi postupových krocích a následně bylo provedeno iterační vyrovňování. Modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro stávající stav (rok 2019) byl kalibrován na základě údajů, které vycházely zejména z dostupné databáze sčítání TSK-ÚDI a z dalších průzkumů, které byly realizovány speciálně pro tento úkol. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro prognózované období krátkodobého výhledu (rok 2025) a pro dlouhodobý výhled – horizont ÚP hl.m.Prahy. Pro období ÚP hl.m. Prahy zpracoval výpočty Institut plánování a rozvoje hl.m. Prahy (IPR).

Komunikační síť

- **Stav A (rok 2000)**

Jedná se o informativní rok vývoje dopravy se stanovením intenzit dopravy na základě sčítání na území Prahy (pouze vybrané komunikace – Slavětínská ul., Náchodská ul., Starokolínská ul., Novosibírská ul., D11). V tomto roce nebyly oproti stávajícímu stavu v provozu stavby PO 512-514, PO 516-517 a Vysočanská radiála. Data pro tento stav vychází z dopravních průzkumů provedených Ústavem dopravního inženýrství hl.m. Prahy.

- **Stav B – stávající stav (rok 2019)**

Komunikační síť pro období stávajícího stavu v širších vztazích odpovídá současnému rozsahu komunikací, při standardním provozu bez uzavírek.

- **Stav C – krátkodobé výhledové stavy (rok 2025)**

Stav C.1 (bez záměru KS a HPS): Uspořádání nadřazených komunikací pro období zprovoznění (stav C.1) zahrnuje MÚK Beranka, plánované zkapacitnění dálnice D11 v úseku P0 - MÚK Jirny (exit 1 - exit 8) a podobně zkapacitnění úseku D0 PO 510 (Chlumecká - Českobrodská), v obou případech jde o rozšíření těchto komunikací na 3+3 průběžné jízdní pruhy. Naopak se nepředpokládá, že v době zprovoznění spojek ještě nebude v provozu úsek D0 PO 511 (Běchovice - Modletice) a přeložka silnice I/12.

Stav C.2 (se záměrem KS a HPS): se od stavu C.1 liší realizací KS a HPS, obě v uspořádání 1+1 jízdní pruh. V této době se předpokládá pouze založení odbočných paprsků křižovatek (km

0,6; 1,0; 1,7 a 2,0) ale okolní zástavba Klánovic a Šestajovic nebude zatím na KS v těchto místech napojena.

- **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. Je uvažováno i připojení zástavby označené jako Projekt „Rodinné domy Klánovice“ (KÚ Horní Počernice, plocha v souladu s ÚP HL.M. Prahy), v km 0,6 a 1,0 přímo 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).

Dopravní vztahy

V souladu s požadavkem objednatele byl modelový výpočet intenzit automobilové dopravy proveden rozvrhováním dopravních vztahů pro období let 2019, 2025 a pro výhledové období platného ÚP hl.m. Prahy.

- *Stávající stav, rok 2019 (B)*

Tento stav vychází ze standardního dopravního modelu TSK-ÚDI, který se pro potřeby hlavního města Prahy průběžně aktualizuje. Dopravní model byl vypracován na základě výsledků vyhodnocení řady speciálních dopravních a dopravně-sociologických průzkumů provedených v letech 1995 - 2019 a se zapracováním vstupních demografických údajů jako je rozmístění obyvatel, pracovních příležitostí a dalších aktivit jako obchody, úřady, kulturní a sportovní zařízení atd.

Do dopravních vztahů byly zahrnuty i objemy jízd návštěvníků hlavního města a pásma regionu a objemy tranzitních jízd vůči celému pražskému regionu, dále i jízdy vyvolané významnými dopravotvornými aktivitami jako např. Letiště Václava Havla Praha, rozsáhlé obchodně administrativní areály, apod.

Dopravní vztahy použité v modelu současného stavu byly kalibrovány na hodnoty intenzit dopravy, zjištěné na komunikačních profilech dopravním sčítáním a odpovídají dopravním vztahům, které se realizují v průměrném pracovním dni.

- *Krátkodobé výhledové stavy, rok 2025 (C)*

Základní principy jsou totožné s modelem současného stavu. Při konstrukci modelových výpočtů pro výhledové stavy se vycházelo z předpokladů postupného naplňování ÚP SÚ. Přitom se uvažovalo s převažující stagnací dopravní poptávky ve vnitřním městě a mírným nárůstem v okrajových čtvrtích a v pásmu příměstského území. Významným podkladem byly demografické údaje poskytnuté Institutem plánování a rozvoje pro r. 2030.

- *Dlouhodobý výhled ÚP hl.m. Prahy (D)*

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.

Poznámka: Podrobné informace k uvedené problematice kapitoly D.V. jsou součástí samostatných příloh H.1- H.5.

D.VI. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBTÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ NEBO NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE, A HLAVNÍCH NEJISTOT Z NICH PLYNOUCÍCH

Pro hodnocení vlivů stavebního záměru nových úseků místní komunikace jsou z hlediska prováděného procesu charakteristické dva okruhy nejistot a neurčitostí:

- Nejistoty a neurčitosti vyplývají z vlastní činnosti hodnocení, jakými jsou modelování problematiky (např. doprava, hluk, znečištění ovzduší), požadovaná podrobnost technického řešení posuzovaných záměrů (studie) a prováděných průzkumů, dále organizace výstavby připravovaných staveb včetně navrhovaného rozsahu a aplikace dopravně-organizačních opatření.
- Nejistoty a nedostatky ve znalostech časové realizace plánované stavby a jejich součinnost se záměry v zájmovém území a budoucího vývoje širšího území (priority a tendence územního rozvoje dotčených obcí a hl. m. Prahy).

Přehled hlavních nedostatků ve znalostech, neurčitosti a nejistoty řešení, které se vyskytly při hodnocení vlivu stavebního záměru:

Časový faktor použitých podkladů a plánované termíny stavby

Termínové nejistoty se týkají předpokládaných termínů zahájení realizace stavby a uvedení dokončené stavby do provozu.

Organizace realizace stavby

Posouzení této problematiky bylo provedeno na základě technické studie. V podkladu na úrovni studie však nejsou zpracovány podrobné zásady organizace výstavby s přesným plošným určením pozemků využitelných v rámci zařízení staveniště (stavební dvory, deponie a mezideponie stavebního materiálu), trasy přesunu stavebního materiálu a odvozu přebytku výkopku mimo území stavby), nasazení stavební techniky (počet a typy), případná časová etapovitost realizace stavby. Není ani jednoznačně lokalizována skládka pro uložení přebytku výkopků. S ohledem na časovou aktuálnost provozovaných skládek v době realizace stavby bude tak učiněno v dalším projekčním stupni, stejně tak bude aktuálně projednán způsob přepravy.

Hluk

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

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

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

Akustické výpočty hluku pro období výstavby vycházejí pouze z předpokladů a ze zkušeností se stavbami podobného druhu, protože ve fázi technické studie se neřeší stavební postupy. Cílem je upozornit na problémy, které mohou nastat během realizace stavby, a které bude nutné řešit s vybraným dodavatelem stavby. Jsou stanoveny podmínky pro realizaci stavby, za

kterých nebudou překračovány hygienické limity pro hluk ze stavební činnosti pro denní dobu 7:00 – 21:00 $L_{Aeq,s} = 65$ dB.

Pro akustické výpočty byl použit stejný model terénu jako pro výpočty akustické situace v území vyvolané dopravou na komunikacích. Výpočty byly provedeny programem CADNA. Nejistota výpočtů šíření hluku ze stavební činnosti je ovlivněna podobnými vstupy, jako v případě hluku ze silniční dopravy, k nimž přibývá ještě nedostatečná znalost stavebních technologií a nasazení hlučných stavebních mechanismů v této fázi dokumentace. Lze tedy odhadnout, že vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A ze stavební činnosti jsou uváděny s nejistotou výsledků výpočtu ± 3 dB.

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

Ovzduší a klima

Při zpracování Dokumentace byly k dispozici všechny závažné údaje k identifikaci předpokládaných vlivů stavby na životní prostředí. Jako neurčitosti nebo nedostatky ve znalostech je možné zmínit:

- prognóza intenzit dopravy stanovená dopravním modelem;
- nepřesnost v odhadu skladby vozového parku na komunikační síti v obou výhledových horizontech a následné modelové stanovení množství emisí;
- nejsou známy údaje o imisním pozadí. Hodnoty byly stanoveny pouze orientačně dle podkladů ČHMÚ. Hodnoty pro stávající stav byly v hodnocení použity pro odhad imisního pozadí ve výhledových horizontech;
- vypočtené hodnoty koncentrací sledovaných znečišťujících látek z dopravy jsou platné v rámci zadaných vstupních údajů.

Zdravotní rizika

Analýza nejistot k znečištění ovzduší

Každé hodnocení zdravotního rizika je nevyhnutelně spojeno s určitými nejistotami, danými použitými daty, expozičními faktory, odhady chování exponované populace apod. Proto je jednou z neopomenutelných součástí hodnocení rizika i popis a analýza nejistot, které jsou s hodnocením spojeny a kterých si je zpracovatelka vědoma.

Výsledky rozptylové studie jsou zatíženy nejistotou vkládaných dat do rozptylového modelu, meteorologickými údaji a jejich platností v modelovaném území.

Při hodnocení byl uvažován konzervativní přístup k odhadu inhalační expozice, kdy předpokládáme, že imisním koncentracím ve venkovním prostředí bude obyvatelstvo vystaveno celých 24 hodin, tento přístup pravděpodobně míru rizika z venkovního ovzduší nadhodnocuje.

Nejistotu přináší i použití toxikologických dat ze zahraničních epidemiologických a klinických studií (EU, USA) včetně vztahů mezi koncentrací škodlivin a nepříznivými účinky platnými pro jiné prostředí, kdy tyto vztahy přenášíme do našeho prostředí s jinými zvyklostmi. Další nejistotu přináší extrapolace toxikologických dat ze zvířete na člověka.

Nejistotou je i nezahrnutí proměn chemických látek v průběhu transportu v ovzduší. Vzájemným působením dalších chemických látek přítomných v ovzduší a energetickým potenciálem UV záření dochází k celé řadě fotochemických a dalších jevů, které nejsou v hodnocení zdravotních rizik podchyceny.

Velká nejistota vyplývá i z toho, že nejsou k dispozici bližší údaje o exponované populaci, a to rekreační a jiné aktivity probíhající v zájmovém území, věkové složení populace, doba strávená v místě bydliště, zastoupení citlivých skupin populace jako jsou děti, těhotné ženy, staří lidé, zdravotní anamnéza jednotlivých obyvatel a jejich zvyklosti a chování jako kouření, dieta.

V hodnocení byl použit princip předběžné opatrnosti, který je velmi konzervativní a u látek s prahovým mechanismem účinku v oblasti nízkých dávek může vést k vysokému nadhodnocení skutečného rizika.

Analýza nejistot k hluku

Při hodnocení působení hluku na lidské zdraví si obecně musíme být vědomi nejistot, kterými je tento proces zatížen. V podstatě jsou dvojí. Jedny jsou dány neschopností fyzikálních parametrů hluku, které máme k dispozici, jednoduše popsat fyziologickou závažnost, tedy nebezpečnost hlukové události a druhé vyplývají ze skutečnosti, že účinek hluku je variabilní nejen intraindividuálně, ale i situačně, sociálně, emocionálně a historicky. V praxi se proto nezdá setkáváme se situacemi, kdy lidé postižení hlukem v konkrétních podmínkách nepotvrzují platnost stanovených limitů, neboť z exponované populace se vydělují skupiny osob velmi citlivých a naopak velmi rezistentních, které stojí jakoby mimo kvantitativní závislosti. Za různých okolností představují tyto atypické reakce 5–20 % celého souboru.

Z hlediska zvýšené citlivosti některých populačních skupin vůči nepříznivým zdravotním účinkům hluku bylo např. prokázáno, že lidé starší, nemocní a lidé s potížemi se spaním jsou zvýšeně citliví vůči narušení spánku hlukem. Se zvýšeným rizikem výrazného obtěžování hlukem je nutné počítat u lidí senzitivních, lidí majících obavy z určitého zdroje hluku a lidí, kteří cítí, že nad danou hlukovou situací nemají možnost kontroly.

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

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

Hodnocení hlukové expozice, použití expozičního scénáře, výstupů a vztahů epidemiologických studií bylo vždy provedeno na straně bezpečnosti.

Zábor půdy

Velikost záborů pozemků (tj. trvalý a dočasný zábor vyvolaný stavbou) bude upřesněn v rámci projektové dokumentace stavby pro územní rozhodnutí (DÚR). Uvedené hodnoty záboru je nutno chápat orientačně, protože jsou vyčísleny na základě dostupných technických podkladů v době zpracování této dokumentace ve stupni studie.

Problematika užívání studní

Provedení hydrogeologického průzkumu (PUDIS a.s./AQH s.r.o., 2015) uvádí, že objekty studní v severní části zástavby Klánovic a na okraji přilehlé části Šestajovic jsou soukromé studny používané jako rezervní zdroj vody zejména pro zalévání zahrad. Toto tvrzení je v rozporu se stanoviskem MČ Praha - Klánovice (viz příloha H.6 – Dokladová část), podle kterého podstatná část obyvatel MČ Klánovice odebírá veškerou pitnou vodu ze svých studní.

Doporučujeme proto prověřit užívání studní v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu se současným návrhem monitorování jakosti podzemní vody v těchto objektech.

Problematika odkanalizování

Vzhledem k údajně neuspokojivému technickému stavu dešťové kanalizace v MČ Klánovice, by mohlo být řešením také napojení na zatrubnění Šestajovického potoka (dle vyjádření MČ Praha – Klánovice, viz Příloha H.6 – Dokladová část). Konečné řešení je nutné ověřit hydraulickým výpočtem a ověřením skutečného stavu kanalizační sítě v následném projektovém stupni přípravy posuzovaného záměru.

Problematika územního plánování

Původní trasování v obou ÚP bylo totožné tj. ve stejné stopě. V roce 1993 se ze strany Šestajovic objevil stavební záměr 10 vilových domů mezi ulicemi Pražská a V Trojmezí. V současné době jsou v ÚPD vedeny jednotlivé úseky návrhu Klánovické spojky odlišně. Šestajovice v poslední aktualizaci svého ÚP posunuly část Klánovické spojky ze svého území na území hl.m. Prahy. Praha však stále územně chrání původní trasu Klánovické spojky. Tento územní rozpor by měl být vyřešen.

Flóra a fauna

Průzkum vegetace a živočichů je prováděný k danému datu a nelze v něm tedy popsat případné změny vyvolané změnami v čase, tedy např. změnu kultury (plodin) včetně ponechání pozemků ladem, změnu ve výskytu druhů vyvolaných touto změnou a dále sezónní, respektive krátkodobé jevy (např. přilet a krátkodobé setrvání ptací populace).

U popisu ekologie krajiny (zvláště chráněná území, Natura 2000, krajinný ráz) se obtíže a nedostatky ve znalostech neočekávají.

ÚSES

Významný vliv a zásadní územní střet s plochou lokálních biokoridorů L4/259 a L4/260 v tomto místě přinese připravovaná stavba VRT. Definitivní podobu úpravy obou dotčených prvků ÚSES musí být proto řešen až na základě celkového řešení této stavby.

Odpady

V rámci DÚR bude kvantifikováno množství odpadu vznikajícího během stavby pro vybranou variantu trasy komunikace stavebního záměru.

Inženýrsko-geologické poměry

Absence podrobného inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu a pasportizace existujících hydrogeologických objektů bude řešena až v projektovém stupni DÚR.

Problematika stavby VRT RS1 Praha – Běchovice – Poříčany

Správa železnic, státní organizace je objednatelem projektové dokumentace a výstavby vysokorychlostní trati z Prahy přes Brno do Ostravy, která je v národní koncepci rychlých spojení označena jako RS1. Pro trať z Prahy do Brna (a dále do Břeclavi jako RS2) byla již objednatelem schválena studie proveditelnosti a v současné době je posuzována Ministerstvem dopravy. Na pilotním úseku z Běchovic do Poříčan jsou v současné době zahájeny projekční práce na dokumentaci pro umístění stavby dráhy a dokončení těchto prací předpokládáme v I/Q 2022. Samotná výstavba je potom plánována do let 2025-2028.

Mezi Běchovicemi a Poříčany bude vedena zcela nová vysokorychlostní trať, které se stane základem větve RS1 pokračující do Brna, a současně RS5 pokračující v budoucnu do Hradce Králové. Z těchto důvodů je trať až do rozpletení těchto větví navržena jako čtyřkolejná.

Stanice Praha-Běchovice bude nově přestavěna a vysokorychlostní trať se od stávající konvenční železnice směřující na Úvaly odklání za stanicí Praha-Běchovice-střed v odbočce na Xaverov. Průmyslový areál Xaverov obchází nová trať z jihovýchodu, pokračuje jižně od

odpočívky Beranka a dále se blíží k dálnici D11. V těchto místech kříží projektovanou silniční Klánovickou spojku. Trasa VRT dále pokračuje podél D11, míjí obce Šestajovice, Jirny a Nehvizdy, kde je uvažována výstavba terminálu Praha-Východ. Následně se trať odklání od D11 a dochází k rozpletení brněnské a hradecké větve poblíž Kounic. Brněnská větev bude v těchto místech ukončena do doby zahájení výstavby dalšího úseku. Hradecká větev pokračuje dále na východ a u Poříčan bude pokračování na Hradec Králové ukončeno do doby pokračování výstavby a zároveň budou napojeny směry na Kolín a Nymburk.

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.

Pro stanovení kumulativních a synergických vlivů v podobě např. hluku a znečištění ovzduší ze staveb KS a VRT bude třeba zpracování příslušných expertních studií spojených s procesem EIA připravované stavby VRT (předpoklad zahájení 2. kvartál 2021).

Z hlediska hluku v souladu s platnou legislativou je správce, popřípadě vlastník pozemní komunikace, provozovatel, popřípadě vlastník dráhy, které jsou zdrojem hluku, povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb. Splnění povinnosti k ochraně před hlukem z provozu na pozemních komunikacích nebo drahách v chráněném venkovním prostoru stavby se považuje i za splnění této povinnosti v chráněném vnitřním prostoru stavby. Za hluk z provozu na Klánovické spojnici a z VRT jsou zodpovědní různí správci. V České republice se v současné době teprve připravuje metodika pro výpočet hluku z provozu na vysokorychlostních tratích. V rámci projektové přípravy VRT bude třeba eliminovat hluk tohoto zdroje samostatně.

Shrnutí - Výše uvedené nejistoty ve většině případů neovlivňují význam pouze přesnost prováděných hodnocení. Mohou však být minimalizovány odbornými předpoklady, za kterých je celé posuzování navrhované stavby prováděno. Korektní posouzení vlivu navrhovaného stavebního záměru na životní prostředí tak lze provést pouze na základě těchto upřesňujících předpokladů.

Výjimkou je významná problematika křížení připravovaných staveb KS a VRT. Stanovení kumulativních a synergických vlivů v podobě např. hluku a znečištění ovzduší ze staveb KS a VRT bude možné až v rámci dopřesnění technického řešení křížení obou staveb a koordinace výsledků posuzování v procesu EIA pro stavbu VRT se zpracováním příslušných expertních studií.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Členění části E:

E.1. Klasifikace vlivů záměru na životní prostředí

E.2 Přehled hodnocených vlivů a variant

E.2.1 Nulová varianta

E.2.2 Aktivní varianty

E.3. Rekapitulace vlivů a hodnocení variant

Cílem této kapitoly je porovnání vlivů variant záměru stavby na jednotlivé složky životního prostředí. Posuzované vlivy lze třídit a klasifikovat podle různých hledisek, jejichž význam se mění podle konkrétních situací. Navíc se jednotlivé vlivy mohou vzájemně kombinovat. Pro sjednocení přístupu uvádíme dvě metodické tabulky:

- Tab. E.1.-1 klasifikace vlivů stavby na životní prostředí
- Tab. E.1.-2 pětičlenná stupnice pro hodnocení záměrů a činností. Jedná se o stupnici převzatou z metodik multikriteriálních hodnocení, která představuje obecný „užitek“ daného stavu nebo činnosti - vyšší hodnota představuje lepší stav nebo řešení.

E.1. KLASIFIKACE VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Tab. E.1.1 Klasifikace vlivů záměru na životní prostředí

hlavní hlediska		poznámka
A. FÁZE REALIZACE	1. příprava	bez významných vlivů na ŽP
	2. výstavba	časově omezené významné vlivy na obyvatelstvo a ekosystémy
	3. provoz	zásadní vliv: a) vliv silničního tělesa a přidružených staveb b) vliv vlastního automobilového provozu
	4. likvidace	vzhledem k dlouhé době životnosti (50÷100 let) není tato část předmětem samotného hodnocení
B. ZPŮSOB INTERAKCE	1. vlivy přímé	faktor působí přímo na hodnocenou složku ŽP
	2. vlivy nepřímé	faktor působí na hodnocený cílový objekt přes jinou složku
C. VRATNOST DĚJE	1. vratné	po zásahu dojde v reálném čase k obnovení původní struktury a funkce systému
	2. částečně vratné	původní struktura a funkce bude obnovena jen částečně
	3. nevratné	účinek vlivu je trvalý a ani po jeho odeznění nelze systém vrátit do původního stavu

hlavní hlediska		poznámka
D. DOBA TRVÁNÍ	1. chvilkové	časovou jednotkou je den, jedná se o vlivy, které nemusí být obyvatelem vůbec postiženy
	2. krátkodobé	časovou jednotkou je měsíc, vliv na obyvatele je prokazatelný
	3. střednědobé	časovou jednotkou je rok
	4. dlouhodobé	časovou jednotkou je 1 generace (25 let)
	5. trvalé	po dobu trvání stavby
E. PRAVDĚPODOBNOST VÝSKYTU	1. vyloučené	děj nemůže nastat, pravděpodobnost (p) = 0,0
	2. málo pravděpodobné	pravděpodobnost jevu je nízká, výskyt jevu se celkově nepředpokládá
	3. středně pravděpodobné	pravděpodobnost výskytu jevu je reálná, v rámci odhadů se hovoří o možnosti 50 na 50
	4. velmi pravděpodobné	pravděpodobnost jevu je vysoká, výskyt jevu se celkově předpokládá
	5. jisté	děj musí nastat, pravděpodobnost (p) = 1,0
F. SOUČINNOST S JINÝMI VLIVY	1. inhibiční	při vzájemném působení dvou faktorů se celkový jejich účinek snižuje
	2. indiferentní	faktory se vzájemně neovlivňují
	3. kumulativní	celkový účinek se zvyšuje, při součtu účinků se jedná o vlastní kumulaci, při násobku účinku jde o synergismus
G. VELIKOST VLIVU	1. přímá kvantifikace	počet dotčených objektů, koncentrace látek v prostředí, ekvivalentní hladina akustického tlaku, atp.
	2. semikvantitativní stupnice	pětičlenná stupnice, vychází z multikriteriálního hodnocení záměrů a činností

Celková klasifikace vlivů stavebního záměru na životní prostředí provedená na základě bodů klasifikace dle tab. E.1.1.

Fáze realizace (viz tab. E.1.1, bod A)

Z hlediska hodnocení **fáze přípravy** (tj. průzkumná, projektová a inženýrská činnost) lze posuzovaný stavební záměr celkově charakterizovat jako záměr bez významných vlivů na životní prostředí.

Fáze výstavby a provozu je uvedena dále u každé z dále uvedených hodnocených charakteristik.

Fáze likvidace není záměrem posuzována z důvodů předpokládané dlouhé životnosti navrhované stavby (funkční předpoklad více než 100 let) a tato část proto není předmětem předloženého hodnocení.

Způsob interakce (viz tab. E.1.1, bod B)

Způsob interakce je uveden u každé z dále uvedených hodnocených charakteristik.

Vratnost děje (viz tab. E.1.1, bod C)

V případě hodnocení vratnosti děje posuzovaného stavebního záměru dopravní komunikace lze konstatovat, že se jedná převážně o **nevratný děj**. Přičemž účelem posuzovaného stavebního záměru je prostřednictvím jeho realizace vytvořit podmínky pro vznik nové dopravní situace v řešeném území s pozitivním dopadem na plynulost a bezpečnost dopravy a současně přijatelným dopadem na životní prostředí území. Rovněž z hlediska životního prostředí se jedná o nevratný děj spojený s novou situací v území spojenou např. se zábořem půdy, změnou hlukové a rozptylové situace.

Mezi dílčí **částečně vratné děje** lze zařadit vlivy stavby na posílení přírodních nebo přírodě blízkých ploch na původních plochách stavbou dotčeného území v podobě revitalizačních úprav (např. ÚSES).

Doba trvání (viz tab. E.1.1, bod D)

V případě realizace záměru stavby platí všeobecně časové určení vlivů jako **střednědobé trvání** (doba výstavby cca 2-3 roky). V případě některých stavebních činností nebo dočasných dopravních opatření v území dotčeném stavbou (v trvání měsíců) se však může jednat o **trvání krátkodobé**. Provoz dokončené stavby s sebou přinese vlivy hodnocené časovým termínem **trvalé**.

Doba trvání jednotlivých vlivů je uvedena u každé z dále uvedených hodnocených charakteristik.

Pravděpodobnost výskytu (viz tab. E.1.1, bod E)

Pravděpodobnost výskytu posuzovaných jevů a vlivů vyplývá z věrohodnosti použitých podkladů. Základními podklady hodnoceného stavebního záměru jsou:

- územní plány;
- prognóza dopravy současného i výhledového stavu rozvoje dopravy v území;
- modelování vlivu dopravy na základní složky ovlivňující životního prostředí území, kterými jsou hluk a znečištění ovzduší;

Při uvážení zkušeností z vyhodnocení sledovaných vlivů na dokončených stavbách stejného charakteru a rozsahu a při uvážení možné chyby spojené s matematickým modelováním, lze konstatovat, že z hlediska pravděpodobnosti výskytu posuzovaných jevů lze **pravděpodobnost výskytu jevů označit za vysokou a jejich výskyt se celkově předpokládá**.

Součinnost s jinými vlivy (viz tab. E.1.1, bod F)**kumulativní součinnost**

- lze obecně předpokládat zejména u vlivů na obyvatelstvo, a to v podobě zdravotního rizika z kumulace expozice hluku a znečištění ovzduší pocházejících z automobilové dopravy při provozu po dokončené komunikaci, která je obsahem stavebního záměru. Přičemž míra zdravotního rizika (pozitivní nebo negativní) vyplývá z míry splnění hygienických limitů, která se ve výsledku významně neliší pro jednotlivé aktivní varianty posuzovaného záměru.
- k obdobnému efektu kumulace dochází i v případě vlivu na flóru a faunu.

inhibiční součinnost

vliv navrhovaného systému dopravy reprezentovaný dokončeným stavebním záměrem na:

- dopravu a její plynulost;
- dopravní infrastrukturu a rozvoj Prahy a satelitních sídel;
- dopravní nehodovost, a vyplývající četnost úrazů řidičů a chodců;
- situaci hluku a znečištění ovzduší s dopadem na zdravotní rizika obyvatel v regionálním měřítku.

Velikost vlivu (viz tab. E.1.1, bod G)

Přímá kvantifikace vlivů je uvedena v členění pro jednotlivé posuzované složky hodnocení v kapitole D.1. V případě **semikvantitativního hodnocení** (viz tab. E.1.2) je hodnocení provedeno samostatně u každé z dále uvedených hodnocených charakteristik.

Tab. E.1.2 Pětičlenná stupnice hodnocení staveb a činností

hodno- cení	výskyt škodlivin	impakt (plošný vliv)	přijaté riziko	finanční náklady	důležitost (váha ukazatele)	užitečnost	obecná přijatelnost řešení
1	vysoké překročení (>200%)	likvidace objektu, zásadní ohrožení funkce	extrémní	nepřijatelné	nulová	minimální, velmi nízká	jednoznačně nepřijatelné
2	překročení limitu (120-200%)	silné narušení, funkce je vážně ohrožena	nadprů- měrné	vysoké	malá	malá	nepřijatelné nebo přijatelné s velkými výhradami
3	na hranici limitu (80-120%)	průměrný může vést k ohrožení funkce	průměrné	průměrné	průměrná	průměrná, střední	přijatelné s většími výhradami (rozhraní)
4	pod limitem (40-80%)	částečný, neohrožuje funkci	podprů- měrné	nízké	velká	velká	přijatelné s dílčími výhradami
5	hluboko pod limitem <50% limitu	bez reálného vlivu (nulový vliv)	nulové	žádné	rozhodující	maximální, velmi vysoká	jednoznačně přijatelné, bezproblémové, ideální

Jednotlivé typy vlivů byly diskutovány průběžně u jednotlivých složek životního prostředí v kapitole D.I.

E.2. PŘEHLED HODNOCENÝCH VARIANT ŘEŠENÉHO ZÁMĚRU

E.2.1. Nulová varianta (stav C.1)

Tato varianta vychází z předpokladu budoucího zachování stávajícího stavu zájmového území se systémem zemědělsky využívané půdy a zástavby včetně komunikací s jejich případnými korekcemi lokálního významu.

Zájmové území je svým převažujícím charakterem nezastavěné intenzivně zemědělsky užívané území. Velkoplošné zemědělské monokultury nevytvářejí kvalitní prostředí pro výskyt fauny a flóry výjimečné různorodosti. Jedná se o klasické území okraje velkého urbanizovaného celku a objektivně vzato nemá z hlediska životního prostředí žádné výrazné atributy dokládající jeho kvalitu.

Navrhovaný stavební záměr nové silnice má za úkol komunikačně propojit jednotlivé části širšího území. Jakákoliv forma stavebního zásahu v tomto území spojená s realizací plánovaného záměru přinese zásah do stávajícího životního prostředí. Minimálně se tak stane v oblasti trvalého záboru zemědělské půdy a částečně v ovlivnění současného režimu vod v území, který se projeví změnou odtoku vody z povrchu nově vzniklých zpevněných ploch.

V nulové variantě ve výhledovém roce 2022 při zachování současného stavu komunikací v území je změna akustické situace způsobena pouze nárůstem dopravy na stávajících komunikacích. Navýšení hluchnosti mezi roky 2017 a 2022 se pohybuje v desetínách dB mezi 0,0 až 0,5 dB. Navýšení do 0,5 dB se předpokládá i v severní části Klánovic a Šestajovic, které jsou ovlivněny hlukem z provozu na dálnici D11. U zástavby v těsné blízkosti ulic Slavětínská/Revoluční docházelo již v roce 2000 k překračování hygienického limitu v denní i noční době, se předpokládá oproti tomuto roku v denní době k nárůstu hluchnosti o 1,9 - 2,1 dB a v noční době o 0,9 až 1,3 dB. Je tedy možné i pro výhledovou akustickou situaci v roce 2022 při zachování současného stavu komunikační sítě v okolí komunikace Slavětínské/Revoluční ponechat korekci na stálou hlukovou zátěž (SHZ). Pouze u stavby čp. 962 (nárůst 2,1 dB) není v denní době podmínka pro přiznání korekce pro SHZ splněna. Jedná se o úsek komunikace Slavětínská mezi ulicemi Riegrova a Smidarská.

Nulová varianta je v protikladu k navrhovanému stavebnímu záměru, ale v současné podobě není řešením, které by mělo obecně pozitivní vliv na stávající stav životního prostředí zájmové oblasti umístění záměru ani širšího území.

E.2.2. Aktivní varianty (stav C.2)

Porovnávání aktivní varianty stavebního záměru se odlišují zejména návrhem svého trasování:

- **Varianta 1** ... tzv. Šestajovická varianta
- **Varianta 2** ... tzv. Pražská varianta

Z technického pohledu není mezi variantami záměru žádný podstatný rozdíl. Jedná se o stejnou návrhovou kategorii komunikace téměř stejné délky, se stejným počtem a umístěním křižovek a srovnatelnými finančními náklady. Zásadní rozdíl spočívá v umístění komunikace vzhledem k současné a budoucí zástavbě.

Přehled hodnocených vlivů

▪ Vlivy na obyvatelstvo - zdravotní rizika

V celkovém souhrnu kvantitativních ukazatelů rizika hluku pro hodnocené soubory obyvatel se předpokládána změna hlukové expozice projeví jen částečně (jedná se o soubor obyvatel, kde může být obtěžující a rušivý účinek hluku významně modifikován jak individuální vnímavostí konkrétních osob vůči hluku, tak jejich osobním vztahem ke zdrojům hluku, konkrétní orientací oken hlavních pobytových místností a dalšími faktory a významně se může lišit od vypočtených údajů).

Rozdíl v akustickém vlivu hodnocených dvou variant vedení Klánovické spojky je z hlediska zdravotních rizik hluku bezvýznamný.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo[a]pyren. Na základě výpočtů z rozptylové studie lze i přes uvedené nejistoty konstatovat, že realizací záměru budou změny imisní situace z hlediska zdravotních rizik posuzovaných škodlivin v ovzduší nevýznamné.

Z hlediska porovnání variant vzhledem k imisní zátěži je možné konstatovat, že nepatrně vhodnější se ukazuje varianta 1 (Šestajovická), ve které bude pásmo nárůstu imisní zátěže velmi mírně odkloněno od obytné zástavby na k.ú. Šestajovice, nicméně rozdíl v obou variantách je z hlediska ovlivnění obytné zástavby na prakticky zanedbatelný a z hlediska zdravotních rizik nevýznamný.

Obě aktivní varianty jsou pro předpokládaný časový horizont zprovoznění posuzované komunikace hodnoceny jako přijatelné.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>přímý a střednědobý (realizace stavby)</i> <i>přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné s dílčími výhradami (V0)</i> <i>přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)</i>

▪ Vlivy na obyvatelstvo – vlivy na řidiče a dopravní nehodovost

Posuzovaný stavební záměr komunikací přivede nově do území umístění záměru automobilovou dopravu. Vzhledem k identickému dopravnímu řešení obou variant je tato problematika u obou variant hodnocena jako identická.

Nulová varianta může mít s budoucím nárůstem intenzity dopravy v ulicích Klánovic a Šestajovic negativní vliv na nárůst nehodovosti v tomto území.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>přímý a střednědobý (realizace stavby)</i> <i>přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné s většími výhradami (V0)</i> <i>přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na obyvatelstvo - sociální a ekonomické vlivy**

Nepředpokládá se reálné ovlivnění sociálních a ekonomických podmínek obyvatel sídlících v dané oblasti Prahy a přilehlých obcí.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>přímý a střednědobý (realizace stavby)</i> <i>přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné (V0)</i> <i>přijatelné (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na ovzduší a klima**

Pro výhledový stav uvedení záměru do provozu platí, že ve stavu bez záměru (nulová varianta) lze očekávat plnění imisních limitů pro krátkodobé i roční koncentrace oxidu dusičitého, roční koncentrace benzenu a roční koncentrace suspendovaných částic PM₁₀. Velmi lokálně, v nejbližším okolí dálnice D11 bylo vypočteno možné překročení imisního limitu pro denní koncentrace částic PM₁₀ a průměrné roční koncentrace částic PM_{2,5}. Vzhledem ke zvýšeným požadovkům hodnotám již v současném stavu lze předpokládat překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu v celé výpočtové oblasti.

Z hlediska porovnání vlivu aktivních variant platí pro obě tyto varianty, že v žádné části obytné zástavby se nepředpokládá překročení žádného ze sledovaných imisních limitů vlivem záměru. V případě benzo[a]pyren je však možné očekávat výskyt nadlimitních hodnot již ve výchozím stavu. Obě aktivní varianty jsou hodnoceny jako přijatelné a velmi mírně vhodnější se ukazuje varianta 1, ve které bude pásmo nárůstu imisní zátěže mírně odkloněno od obytné zástavby. Rozdíl v obou variantách je z hlediska ovlivnění obytné zástavby prakticky zanedbatelný.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>přímý a střednědobý (realizace stavby)</i> <i>přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné s dílčími výhradami (V0)</i> <i>přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2), preference V1</i>

▪ **Vlivy na hlukovou situaci**

Realizací posuzovaného záměru dojde k nárůstu hlučnosti v okolí navrhované komunikace. Ke snížení hlučnosti u zástavby, která je ovlivněna nadlimitním hlukem emitovaným provozem na této komunikaci, jsou navrženy v případě obou variant protihlukové clony (PHC).

Navrhovaný záměr Klánovické spojky je realizovatelný v obou variantách v obou výhledových stavech, tj. krátkodobý výhled – rok 2025 (stav C2) a dlouhodobý výhled – předpokládající naplnění ÚP hl.m.Prahy (stav D). Z hlediska ochrany před hlukem je vhodnější varianta V1, která je situována ve větší vzdálenosti od chráněné zástavby ve stavu C2 i D. Ve stavu C2 variantě V1 bude třeba realizovat PHC v km 2,266 - 2,466 délky 200 m a výšky 5 m. S PHC budou v okolí Klánovické spojky dodrženy hygienické limity 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 i v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB. Ve variantě V2 je třeba ve stavu C2 realizovat PHC v km 1,026-1,230 délky 206 m a výšky 4,0 m a dále v místě stávajícího oplocení bytových domů v ulici Trojmezí je situována PHC délky 32 m + 36 m + 72 m + 43 m a výšky 5 m. Tato PHC musí být přerušena

pro zachování vjezdů k jednotlivým domům. S PHC budou v okolí Klánovické spojky dodrženy výše uvedené hygienické limity.

Ve stavu D ve variantě V1 budou v okolí Klánovické spojky dodrženy hygienické limity 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 i v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB i bez realizace protihlukových opatření. Ve variantě V2 bude stejně jako ve stavu C2 realizovat PHC v km 1,026-1,230 délky 206 m a výšky 4,0 m. U bytových domů v ulici Trojmezí budou splněny výše uvedené hygienické limity i bez realizace protihlukové clony.

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.

Ve stavu D dojde k poklesu dopravních intenzit především na komunikaci Slavětínská a vliv Klánovické spojky se již na této komunikaci výrazněji neprojeví. Předpokládaná úroveň hlučnosti v okolí komunikace v denní době bude na úrovni v roce 2000 v denní době a v noční době budou očekávané hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku oproti hodnotám z roku 2000 vyšší cca o 1,5 dB. V okolí komunikace Revoluční dojde oproti roku 2000 k poklesu hlučnosti v denní době mezi 2,3 až 2,6 dB a v noční době o 1,2 až 1,6 dB.

Klánovickou spojku je možné zprovoznit až v dlouhodobém výhledu – realizace dopravních staveb na východním okraji Prahy – stavba 511 Pražského okruhu, silnice I/12 Běchovice – Úvaly. Zprovoznění záměru před naplněním ÚP dojde k nepřipustnému navýšení hlučnosti v okolí komunikace Slavětínská.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>přímý a střednědobý (realizace stavby) přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné s dílčími výhradami (V0) nepřijatelné (V1 a V2) pro stav C2 přijatelné s výhradami (V1 a V2) pro stav D</i>

▪ **Vlivy na vodu – povrchová voda**

Žádná z aktivních variant nekříží koryto žádného vodního toku v území ani do něj není přímo zaústěno odvodnění nové komunikace. Možnost havarijního znečištění vodních toků v území je nepravděpodobná.

Navrhované změny nárůstu zpevnění ploch novou vozovkou nepředstavují vůči území nebo cílovým recipientům žádné významné kvalitativní a kvantitativní vlivy.

Obě aktivní varianty jsou hodnoceny bez vzájemných rozdílů, jako přijatelné.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>přímý a střednědobý (realizace stavby) přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné (V0) přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na vodu – podzemní voda**

Z pohledu vlivu na podzemní vody lze konstatovat, že navrhované změny v území vyvolané výškovým a směrovým trasováním nové komunikace a nárůstem zpevnění ploch novou vozovkou nepředstavují vůči podzemní vodě v území žádné významné kvalitativní a kvantitativní vlivy. Obě aktivní varianty jsou hodnoceny bez vzájemných rozdílů.

<i>Hodnocení vlivu:</i>	<i>přímý a trvalý</i>
<i>Hodnocení přijatelnosti řešení:</i>	<i>přijatelné (V0)</i> <i>přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na půdu**

Stavba představuje svým situováním v území nárok na zábor půdy (běžná trasa, křižovatky). U obou hodnocených variant dochází ke střetu se zemědělskou půdou s průměrnou až podprůměrnou produkční schopností pro zemědělské účely (třída ochrany III. až V.).

Z hlediska doby trvání záboru jde jednak o dočasný zábor během stavby, přičemž velikost plochy tohoto záboru pro zařízení staveniště se předpokládá přibližně shodná pro obě posuzované varianty. V případě trvalého záboru udává technická studie pro obě aktivní varianty shodnou plochu záboru 50 000 m² (ZPF).

<i>Hodnocení vlivu:</i>	<i>přímý a střednědobý (období realizace stavby – dočasný zábor)</i> <i>přímý a trvalý (půdorys záboru dokončené stavby)</i>
<i>Hodnocení přijatelnosti řešení:</i>	<i>přijatelné (V0)</i> <i>přijatelné s většími výhradami (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje**

Obě aktivní varianty představují mělký zásah do horninového prostředí v důsledku výškového trasování nové komunikace v souladu s úrovní stávajícího terénu.

Stavba nebude mít vliv na zdroje nerostných surovin a další přírodní zdroje. Nároky na suroviny v podobě stavebního materiálu jsou hodnoceny v rámci technického řešení stavby.

<i>Hodnocení vlivu:</i>	<i>přímý a trvalý (realizace a provoz dokončené stavby)</i>
<i>Hodnocení přijatelnosti řešení:</i>	<i>přijatelné (V0)</i> <i>přijatelné (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy - zvláště chráněná území (ZCHÚ)**

Žádná z hodnocených aktivních variant záměru není v územním nebo jiném střetu s registrovaným územím zvýšené ochrany přírody (ZCHÚ). Žádná z posuzovaných variant není ve střetu se systémem územní ochrany Natura 2000.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>nepřímý a střednědobý (realizace stavby)</i> <i>nepřímý trvalý (provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné (V0)</i> <i>přijatelné (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy – VKP**

Žádná z hodnocených aktivních variant záměru není v územním nebo jiném střetu s žádným významným krajinným prvkem.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>nepřímý a střednědobý (realizace stavby)</i> <i>nepřímý a trvalý (provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné (V0)</i> <i>přijatelné (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy – ÚSES**

Z hlediska ÚSES platí shodně pro obě aktivní varianty, že posuzovaný záměr se územně ani jiným svým vlivem nedotýká žádného prvku územního systému ekologické stability nadregionálního ani regionálního významu. Dochází pouze ke kontaktu (souběhu) se dvěma lokálními biokoridory, a to s nefunkčními L4/259 a L4/260 v kat. území Dolní Počernice.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>přímý a střednědobý (realizace stavby)</i> <i>přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné (V0)</i> <i>přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy - fauna a flóra**

Během výstavby bude staveniště a okolí ovlivňováno přímými i nepřímými vlivy na živočichy. Jedná se o zvýšenou prašnost, hluk a rušení trvalou lidskou přítomností při stavbě, a rušení v souvislosti s užíváním nové komunikace. Nepřímé vlivy nebudou příliš omezeny ani po dokončení výstavby.

Stavba v obou aktivních variantách je trasově navržena převážně po orné půdě. Záměr tak z biologického hlediska nezasahuje žádné cenné biotopy.

Stavbou obou aktivních variant nejsou přímo ovlivněny žádné zvláště chráněné druhy flóry. Z hlediska fauny byl ale v území prokázán výskyt dvou druhů chráněného druhu hmyzu (*Brachynus sp.*).

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>přímý/nepřímý a střednědobý (realizace stavby)</i> <i>přímý/nepřímý a trvalý (provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné s dílčími výhradami (V0)</i> <i>přijatelné s většími výhradami (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na antropogenní systémy – budovy**

Negativní vliv v podobě demolice stávajících objektů ve spojitosti s výstavbou záměru není u žádné z aktivních variant uvažován.

Na základě hodnocení vzájemné odlehlosti situování trasy nové komunikace od existující obytné zástavby platí pro dílčí úseky B2 a D2 (varianta 2) trasy záměru jejich větší přiblížení k zástavbě, proto je pozitivněji hodnocena varianta 1.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>přímý a trvalý (realizace a provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné (V0)</i> <i>přijatelné s dílčími výhradami (V1)</i> <i>přijatelné s většími výhradami (V2)</i>

▪ **Vlivy na antropogenní systémy – historické, kulturní a archeologické památky**

Navrhovaný záměr stavby v obou aktivních variantách nebude mít žádný přímý vliv na kulturní památky a významné architektonické objekty zájmového území. Posuzovaný záměr bude v případě obou aktivních variant shodně realizován na ploše hodnocené jako území s archeologickými nálezy II. a III. kategorie.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>nepřímý a trvalý (realizace a provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné (V0)</i> <i>přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na krajinu a funkční využití území - estetická kvalita území a krajinný ráz**

Navrhovaný záměr stavby v obou aktivních variantách nebude mít významný vliv na krajinu, její krajinný ráz a estetickou kvalitu území.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>přímý a trvalý (realizace stavby a těleso dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné (V0)</i> <i>přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na krajinu a funkční využití území – rekreační hodnoty území**

Cykloturistika - trasy záměru v případě obou aktivních variant zahrnují vytvoření cyklistického pásu v úseku km 1,950 až k napojení do křižovatky s ulicemi Slavětínská/Revoluční (KÚ). Současně respektují existující trasu cyklostezky č. 8100 s návrhem její dílčí přeložky v úseku km 0,00 – 0,220. Výhledově dojde k propojení sítě cyklistických komunikací na katastrech Klánovice, Šestajovice a Horní Počernice.

V obou trasových variantách záměr navrhované stavby nemá přímý prostorový kontakt na stávající ani navrhované objekty určené pro další sportovní aktivity, rekreaci obyvatel, ani vliv na místně fungující kulturní instituce.

<u>Hodnocení vlivu:</u>	<i>přímý a střednědobý (realizace stavby)</i> <i>přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)</i>
<u>Hodnocení přijatelnosti řešení:</u>	<i>přijatelné (V0)</i> <i>přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)</i>

▪ **Vlivy na krajinu a funkční využití území – vliv na dopravu a její plynulost**

Jedná se o dopravně prospěšnou stavbu pro zajištění bezpečného a dopravně bezproblémového automobilového provozu při propojení D11 s navazující sítí místních komunikací.

Hodnocení vlivu: *přímý a trvalý (realizace a provoz dokončené stavby)*

Hodnocení přijatelnosti řešení: *nepřijatelné (V0)*
přijatelné (V1 a V2)

▪ **Vlivy na krajinu a funkční využití - dopravní infrastruktura a rozvoj Prahy**

Komunikační propojení D11 (MÚK Beranka) – Klánovice/Šestajovice má za úkol připojit značně se rozvíjející území obcí Šestajovice a Klánovice na dálnici D11 a omezit průjezdy probíhající tímto směrem po stávajících silnicích II/6111a I/12 (obcemi Újezd nad Lesy a Běchovice).

Z hlediska obecného užitku se jedná o dopravně prospěšnou stavbu se společenskou užitečností pro zájmové území okraje hl. m. Prahy. Komunikace přinese do území možnost dopravního propojení území Prahy se stávajícími obcemi tohoto území.

Hodnocení vlivu: *přímý a trvalý*

Hodnocení přijatelnosti řešení: *nepřijatelné (V0)*
přijatelné (V1 a V2)

▪ **Technické, ekonomické a administrativní vlivy - investiční náklady**

Předpokládané investiční náklady stavby: 108,25 mil. Kč

Obě aktivní varianty jsou hodnoceny jako přijatelné.

Hodnocení vlivu: *přímý a trvalý*

Hodnocení přijatelnosti řešení: *nehodnoceno (V0)*
přijatelné (V1 a V2)

▪ **Technické, ekonomické a administrativní vlivy - technické řešení stavby**

Obě aktivní varianty jsou hodnoceny jako přijatelné.

Hodnocení vlivu: *přímý a trvalý*

Hodnocení přijatelnosti řešení: *nehodnoceno (V0)*
přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)

▪ **Provozní nároky – energetické nároky**

Obě aktivní varianty jsou hodnoceny jako přijatelné.

Hodnocení vlivu: *přímý a trvalý (realizace a provoz dokončené stavby)*

Hodnocení přijatelnosti řešení: *nehodnoceno (V0)*
přijatelné (V1 a V2)

E.3. REKAPITULACE VLIVŮ A HODNOCENÍ VARIANT

Stručný soubor vlivů stavby na vybrané složky životního prostředí, které by mohly být výstavbou záměru ovlivněny, byl proveden v předcházejícím textu. Rekapitulace rozsahu vlivů je uvedena v následující tabulce.

Tab. E.3.1 Porovnání posuzovaných variant a předpokládaných vlivů záměru

vlivy		výskyt	přijatelnost řešení		
			V0	V1	V2
Vlivy na obyvatelstvo	zdravotní rizika	+	4	4	4
	vlivy na řidiče a dopravní nehodovost	+	3	4	4
	sociální a ekonomické vlivy	+	5	5	5
Vlivy na ovzduší a klima		+	4	4,5	4
Vlivy na hlukovou situaci		+	3	2	2
Vlivy na vodu	povrchová voda	+	5	4	4
	podzemní voda	+	5	4	4
Vlivy na půdu		+	5	3	3
Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje		+	5	5	5
Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	ZCHÚ	+	5	5	5
	VKP	+	5	5	5
	ÚSES	+	5	4	4
	fauna a flóra	+	5	4	3
Vlivy na antropogenní systémy	vlivy na budovy	+	5	4	3
	vlivy na historické, kulturní a archeologické památky	+	5	4	4
Vlivy na krajinu a funkční využití území	vlivy na estetickou kvalitu území	+	5	4	4
	vlivy na rekreační kvalitu území	+	5	4	4
	vlivy na dopravu a její plynulost	+	2	5	5
	vlivy na dopravní infrastrukturu a rozvoj Prahy	+	2	5	5
VLIVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - CELKEM			83	79,5	77

Legenda: Vysvětlení stupnice hodnocení 1 ÷ 5 viz tabulka E.1.2

Tab. E.3.2 Hodnocení aktivních variant z hlediska technické proveditelnosti, ekonomické náročnosti a energetických provozních nákladů

vlivy		přijatelnost řešení			poznámka
		V0	V1	V2	
technické, ekonomické, administrativní vlivy	investiční náklady	-	3	3	průměrné finanční náklady
	náročnost technického řešení	-	4	4	přijatelnost řešení s dílčími výhradami
	energetické provozní náklady	-	5	5	přijatelné řešení energetické náročnosti
celkem		-	12	12	

Rekapitulace hodnocení variant

Součet bodů vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí (dle tab. E.3.1)

varianta 0 ... 83 bodů
 varianta 1 ... 79,5 bodů
 varianta 2 ... 77 bodů

Vzájemný bodový rozdíl hodnocení vlivů mezi aktivními variantami není významný. Důvodem jsou pouze dílčí rozdíly v celkovém návrhu řešení obou variant (některé úseky trasování, uspořádání komunikace společně s dalšími dopravními prvky v zástavbě).

Rozdíly se projevují u posuzovaných vlivů záměru na hluk, ovzduší a antropogenní systémy. Vlivy na ostatní složky životního prostředí (voda, půda, fauna, flóra, krajina, horninové prostředí) jsou v případě obou aktivních variant hodnoceny na úrovni dostupných podkladů jako vzájemně srovnatelné s obdobnou mírou ovlivnění.

Nulová varianta vykazuje v hodnocení vlivů bodové odlišení od aktivních variant. Znamená to, že stávající stav se výhledově jeví relativně stabilní z hlediska hodnocení vlivů na přírodní složky životního prostředí (fauna, flóra, ekosystémy, voda, půda), ale nebyl by obecně přínosem pro rostoucí populaci, urbanizaci a s tím spojeného funkčního využití území. V hodnocení nulové varianty se přitom zcela neodráží významně antropogenně ovlivněný stávající stav životního prostředí zájmového území.

Součet bodů z hlediska technické proveditelnosti a ekonomické náročnosti (dle tab. E.3.2)

varianta 0 ... *nehodnoceno*
 varianta 1 ... 12 bodů
 varianta 2 ... 12 bodů

Nulová varianta nemůže být v těchto kritériích hodnocena. Z tohoto důvodu není možné ani její celkové srovnání s aktivními variantami.

Mezi aktivními variantami není bodově preferována žádná z hodnocených aktivních variant navrhované komunikace Klánovické spojky.

Shrnutí - Řešení stavebního záměru navrhované variantou 1 je hodnoceno z hlediska celkového hodnocení vlivu na životní prostředí při zachování požadované funkce jako nejvhodnější a je navrhováno k další přípravě pro realizaci.

Shrnutí preferencí zjišťovacího řízení - V rámci zjišťovacího řízení obdržel KÚ Středočeského kraje celkem 48 ks vyjádření od státních a samosprávních institucí, společenství, spolků a fyzických osob k posuzovanému záměru stavby Klánovické spojky.

Z tohoto počtu vyjádřili preferenci pro některou z posuzovaných variant řešení pouze:

- MČ Praha 21 – z hlediska provozu na pozemních komunikacích se silniční správní úřad „přiklání k řešení ve variantě Pražská“ (tj. varianta 2).
- Magistrát hl.m. Prahy - z hlediska ochrany ovzduší preferuje oddělení ochrany ovzduší variantu č.1.

F. ZÁVĚR

Z celkového hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí uvedeného v předložené dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů vyplývá, že v porovnání s výhledovým stavem bez realizace záměru se předmětný stavební záměr dopravní komunikace Klánovické spojky jeví jako přijatelný v podobě řešení obou aktivních variant navrhované stavby.

Preference spojené s vlivem umístění trasy nové komunikace k obytné zástavbě (hluk, znečištění ovzduší) jsou provedeným posouzením přisuzovány variantě 1 (tzv. „Šestajovická“ varianta).

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.

Z hlediska realizace záměru je současně významnou podmínkou koordinace přípravy stavby KS se stavbou vysokorychlostní tratě VRT RS1 Praha – Běchovice – Poříčany.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Záměr

Posuzovanou stavbou je návrh novostavby pozemní komunikace označované Klánovická spojka. Tato komunikace je součástí dopravního řešení zahrnující MÚK Beranka na 4. km dálnice D11 a navazující Hornopočernickou spojku. Účelem těchto staveb je dopravní odlehčení místním komunikacím zejména v Šestajovicích a Horních Počernicích a svést tranzitní dopravu na dálnici D11.

Směrová variantnost řešení je omezena vymezenými koridory v rámci Územních plánů dotčených obcí. Dále je obecně omezena urbanistickým řešením stávající zástavby a vychází z respektování dopravních vazeb v území a také využitelnosti stávajících segmentů dopravních staveb v tomto území.

Z technického pohledu není mezi variantami záměru podstatný rozdíl. Jedná se o stejnou návrhovou kategorii komunikace téměř stejné délky, se stejným počtem a umístěním křižovatek a srovnatelnými finančními náklady.

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

Vlivy na obyvatelstvo – hlukové a imisní zatížení, zdravotní rizika, ekonomický efekt

Z hlediska akustické situace realizací posuzovaného záměru dojde v jeho okolí ke zhoršení akustické situace v území, které však nepřekročí hygienické limity 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.

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. Ve stavu C2 je třeba realizovat i protihlukové clony v obou variantách Klánovické spojky.

Ve stavu D, tj. v dlouhodobém výhledu pro naplnění ÚP hl. města v této části Prahy dojde k poklesu dopravních zátěží jak na Klánovické spojce, tak především na komunikaci Slavětínské. Pokles dopravy na Klánovické spojce sníží hlučnost v jejím okolí na takovou úroveň, že ve variantě V1 nebude třeba realizovat PHC. Ve variantě V2 bude třeba realizovat PHC u okrajové zástavby na severu Klánovic.

Pokles dopravy na komunikaci Slavětínská dojde ve výhledu sníží hladiny hluku v jejím okolí 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. Tyto hodnoty sice překračují v současné době platný 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, ale se vrátí na úroveň hluku v roce 2000.

V okolí komunikace Revoluční v Šestajovicích ve stavu C2 nedojde k navýšení hlučnosti oproti variantě 0 (stav C1). Ve stavu D v okolí komunikace Revoluční dojde oproti roku 2000 k poklesu hlučnosti v denní době mezi 2,3 až 2,6 dB a v noční době o 1,2 až 1,6 dB.

Navrhovaný záměr Klánovické spojky je realizovatelný v obou variantách. Z hlediska ochrany před hlukem je vhodnější varianta V1. Podmínkou je zprovoznění komunikace až po dostavbě komunikační sítě, tj. ve výhledovém stavu.

Z hlediska imisního zatížení lze uvedením záměru do provozu obecně očekávat nárůst imisní zátěže v okolí Klánovické spojky, Hornopočernické spojky a západní větve dálnice D11. Naopak pokles koncentrací byl vypočten podél východní větve dálnice D11, v oblasti Jirny.

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

Navrhovaný záměr Klánovické spojky je realizovatelný v obou variantách. Z hlediska znečištění ovzduší je hodnocena jako mírně vhodnější varianta 1 (Šestajovická).

Z hlediska zdravotního rizika pro obyvatele v okolí záměru lze konstatovat, že v rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo[a]pyren. Na základě výsledků výpočtů z rozptylové studie lze i přes uvedené nejistoty konstatovat, že změny imisní situace jsou z hlediska zdravotních rizik posuzovaných škodlivin v ovzduší zanedbatelné.

V územích nejbližší k plánovanému záměru dojde realizací záměru v obou posuzovaných variantách k mírnému navýšení expozice hluku, ale toto navýšení, i vzhledem k vysokým nejistotám při odhadu nepříznivých účinků hluku, nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných nebo rušených hlukem z dopravy a nebude příčinou zvýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění a je tedy z hlediska zdravotních rizik nevýznamné. Podmínkou je realizace protihlukových opatření navržených v akustické studii. Z provedeného hodnocení zdravotních rizik je možné konstatovat, že změny akustické expozice po realizaci záměru jsou akceptovatelné a z hlediska možných nepříznivých účinků hluku a s ohledem na výše uvedené nejistoty zanedbatelné.

Nepředpokládá se negativní ovlivnění sociálních a ekonomických podmínek obyvatel sídlících na území Klánovic a Šestajovic ani širšího okolí.

Vlivy na přírodní složky životního prostředí – ekosystémy, flóru a faunu, krajinu, půdu a vodu

Stavbou obou variant nejsou přímo ovlivněna žádná stanoviště ohrožených druhů flóry. Z hlediska fauny je dotčeno území dvou zvláště chráněných druhů hmyzu (*Brachynus sp.*) vyskytujících se v podmínkách polního biotopu.

Z hlediska ochrany přírody nejsou posuzované varianty řešení v územním střetu s žádným územím se zvýšenou ochranou tj. zvláště chráněným územím dle §14 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Současně žádná z variant není v územním střetu a neměla by mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti s ochranou v rámci systému Natura 2000 (viz stanoviska orgánů ochrany přírody Magistrátu hl.m. Prahy a Krajského úřadu Středočeského kraje). Část záměru komunikace v obou variantách (cca st. km 2,2 - KÚ) zasahuje na území přírodního parku Klánovice – Čihadla. Jedná se o přírodně nepůvodní území se zemědělsky intenzivně užívanou ornou půdou.

Z hlediska významných krajinných prvků trasa navrhované komunikace ani v jedné z variant nemá prostorový střet s žádným z významných krajinných prvků v území. V případě územního

systému ekologické stability dojde pouze k dotyku s dvěma navrhovanými biokoridory lokálního významu, které jsou v současnosti nefunkční.

Z pohledu vlivu na povrchové vody lze konstatovat, že navrhované změny nárůstu zpevnění ploch novými vozovkami představují vůči území nebo existujícím recipientům přijatelné kvalitativní a kvantitativní vlivy. Obě aktivní varianty jsou hodnoceny jako přijatelné a prostorově nezasahují do stávajících koryt vodních toků a nádrží v území. Obdobně se neprojeví ani negativní vliv na systém podzemních vod.

Stavba představuje svým situováním v daném území významný nárok na zábor zemědělské půdy. Velikost plochy trvalého záboru je srovnatelná pro obě posuzované varianty. Jedná se převážně o půdy s nízkým stupněm ochrany vyznačující se průměrnou nebo až podprůměrnou produkční schopností, které je možné využít v územním plánování pro výstavbu a jiné nezemědělské způsoby využití.

Stavba nebude mít vliv na využitelnost zdrojů nerostných surovin a další přírodní zdroje.

Vazba na územní plánování a jiné významné stavby

Navrhovaná trasa posuzované komunikace je uvedena jak v územním plánu obce Šestajovice tak i hl. m. Prahy. Trasování záměru v obou dokumentacích ale není v prostorovém souladu, protože na hranici platnosti obou plánů na sebe obě části komunikace Klánovické spojky nenavazují.

Z hlediska vlivu automobilové dopravy na životní prostředí území reprezentovaného je podmínkou zprovoznění Klánovické spojky dokončení významných dopravních staveb (MO 511 a 520, přeložky I/12 v úseku Běchovice – Úvaly, přeložky II/101 Jirny-Úvaly) s prokázaným vlivem na intenzitu dopravy v zastavěném území Klánovic (Slavětínská ul.) a Šestajovic (Revoluční ul.).

Odpovědný řešitel:

Ing. Michaela Vrdlovcová - *Držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění.*
Osvědčení č.j. 3155/484/OPV/96 ze dne 8.6.1993;
prodloužení: č.j.41872/ENV/06 ze dne 21.6.2006, právní moc: 7.7.2006
č.j.45250/ENV/11 ze dne 1.7.2011, právní moc: 22.7.2011
č.j.45195/ENV/16 ze dne 28.7.2016, právní moc: 10.8.2016

Podpis zpracovatele dokumentace: 

Ing. Marcel Lauerman – technický vedoucí projektu

Řešitelé dílčích částí:

Ateliér projektování inženýrských staveb s r.o.

Ing. Viktor Nejedlý ... technické řešení

TSK hl.m. Prahy a.s.

Ing. Jiří Zeman ... dopravní problematika

Ing. Jan Kreml

AMETRIS

... problematika hluku

Ing. Petr Jurtin

Ing. Michaela Vrdlovcová

ATEM s.r.o.

Mgr. Robert Polák

... klima a ovzduší

Držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií, osvědčení MŽP č.j. 2733/780/10/KS.

Mgr. Radek Jareš

Ing. Josef Martinovský

Ing. Eva Smolová

Ing. Jitka Růžičková

... zdravotní rizika

Držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, pořadové číslo osvědčení 5/2014.

Petr Janda – biologické projekty

... biologické hodnocení

Envisystem s.r.o.

Ing. Marcel Lauerman

... vodohospodářská problematika

Ing. David Bůžek

Ing. Martin Drahoňovský

... grafické přílohy, fotodokumentace

Kontaktní adresa zpracovatele dokumentace:

ENVISYSTEM s.r.o.

U Nikolajky 15, 150 00 Praha 5

tel: +420 251 566 063, +420 251 566 062

info@envisystem.cz

www.envisystem.cz

PŘEHLED POUŽITÝCH ZKRATEK, SLOVNÍK POJMŮ A ODBORNÉ TERMINOLOGIE, POUŽITÁ LITERATURA

Přehled použitých zkratk

AIM	stanice automatizovaného imisního monitoringu	NRBK	nadregionální biokoridor
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci	NV	Nařízení vlády
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka	OK	okružní křižovatka
BSK ₅	biologická spotřeba kyslíku po 5 dnech	OPVZ	ochranná pásma vodních zdrojů
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí	ORP	obec s rozšířenou působností
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	OV	odpadní vody
ČHP	číslo hydrologického pořadí	OŽP	odbor životního prostředí
ČSN	česká státní norma	PAU	polyaromatické uhlovodíky
ČSÚ	Český statistický úřad	PCB	polychlorbifenyl
ČOV	čistírna odpadních vod	PD	projektová dokumentace
D0	silniční okruh kolem Prahy (též SOKP)	PDZ	proměnné dopravní značky
DN	světlost potrubí (<i>fr. diamètre nominal</i>)	PHO	pásmo hygienické ochrany
DSP	projektová dokumentace pro stavební povolení	PHC/PHS	protihluková clona / stěna
DUN	dešťová usazovací nádrž	PM ₁₀ /PM _{2.5}	respirační frakce prašného aerosolu s aerodynamickým průměrem 50% částic < 10μm / resp. 2,5μm
DUR	dokumentace pro územní rozhodnutí		
EAI index	indexová metoda pro identifikaci a hodnocení úniků látek nebezpečných pro životní prostředí (<i>angl. Environmental Accident Index</i>)	PP	přírodní památka
EIA	dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí (<i>angl. Environmental Impact Assessment</i>)	PPk	přírodní park
GTP	geotechnický průzkum	PUPFL	pozemek určený k plnění funkcí lesa
HG	hydrogeologický (např. průzkum)	PR	přírodní rezervace
HPJ	hlavní půdní jednotka	Q _m	m-denní průtok
HS	hygienická služba	Q _n	n-letý průtok
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod	RBC	regionální biocentrum
IG	inženýrsko-geologický (např. průzkum)	RBK	regionální biokoridor
IH _d	imisní limit - průměrná denní koncentrace	RL	ropné látky
IH _k	imisní limit - průměrná půlhod. koncentrace	RPDI	roční průměr denních intenzit
IH _r	imisní limit - průměrná roční koncentrace	ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
IL	imisní limit	SAS ČR	Státní archeologický seznam ČR
IP	interakční prvek	SDZ	svislé dopravní značení
ISAD	informační systém o archeologických datech	SEK	sítě elektronických komunikací
k.ú.	katastrální území	SK	Středočeská kraj
KN	katastr nemovitostí	SO ₂	oxid siřičitý
KÚ	konec (zájmového) úseku	SOKP	silniční okruh kolem Prahy (též D0)
KÚSK	Krajský úřad Středočeského kraje	TKP	technické kvalitativní podmínky
L _{Aeq,T} (A)	ekvivalentní hladina akustického tlaku	TP	technické podmínky
L _{Aeq,1h}	..pro nejhluchnější 1 hod.	ÚAN	území s archeologickými nálezy
L _{Aeq,8h}	..pro celou denní dobu	ÚP / ÚPn	územní plán
L _{Aeq,16h}	..pro celou noční dobu	ÚSES	územní systém ekologické stability
LBC	lokální biocentrum	VAL	významné archeologické lokality
LBK	lokální biokoridor	VDZ	vodorovné dopravní značení
MO	městský okruh v Praze	VKP	významný krajinný prvek
MÚ	městský úřad	VN	vysoké napětí
MÚK	mimoúrovňová křižovatka	VVN	velmi vysoké napětí
MZd	Ministerstvo zdravotnictví ČR	WHO	Světová zdravotnická organizace
MZe	Ministerstvo zemědělství ČR	ZCHD	zvláště chráněné druhy
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR	ZCHÚ	zvláště chráněné území
NEL	nepolární extrahovatelné látky	ZO ČSOP	základní organizace ČSOP (viz výše)
NBK	nadregionální biokoridor	ZOV	zásady organizace výstavby
NKP	národní kulturní památka	ZPF	zemědělský půdní fond
NL	nerozpuštěné látky	ZPI	zařízení pro provozní informace
NN	nízké napětí	ZS	zařízení staveniště
NOx	oxidy dusíku	ZÚ	začátek (zájmového) úseku
NPÚ	Národní památkový ústav	ZÚR	Zásady územního rozvoje
		ŽP	životní prostředí

Slovník pojmů a odborné terminologie

Biotop - Soubor veškerých neživých a živých činitelů, které ve vzájemném působení vytvářejí životní prostředí určitého jedince, druhu, populace, společenstva.

Ekologické riziko - pravděpodobnost poškození jakéhokoliv živočišného nebo rostlinného druhu, společenstva druhů na různých trofických úrovních či definovaného ekosystému.

Ekosystém - Funkční soustava živých a neživých složek životního prostředí, jež jsou navzájem spojeny výměnou látek, tokem energie a předáváním informací a které se vzájemně ovlivňují a vyvíjejí v určitém čase a prostoru.

Ekotop - Plocha s obdobnými trvalými ekolog. podmínkami, vymezuje plochu téhož geobiocénu.

Ekvivalentní hladina hluku L_{Aeq} - Hladina hluku L_A , určená z časového rozložení; rozhodná veličina pro hygienické hodnocení hluku.

Environmentální riziko - Souhrn zdravotních a ekologických rizik.

Expozice (exposure) - Je kontakt fyzikálního, chemického případně biologického faktoru s vnějšími hranicemi organismu.

Fluviální - říční; fluviální sedimenty - usazeniny naplavené tekoucí vodou říční a potoční.

Geobiocén - Jednota geobiocenózy přírodní a všech od ní vývojově pocházejících a do různého stupně změněných geobiocenóz včetně vývojových stádií, jaká se mohou vystřídat v segmentu určitých trvalých ekologických podmínek.

Hladina hluku L_A - Hladina akustického tlaku, zjištěná resp. měřená při použití váhového filtru A zvukoměru

Hodnocení rizika (risk assessment) - Je postup, který využívá syntézu všech dostupných údajů a nejlepší vědecký úsudek pro určení druhu a stupně nebezpečnosti představovaného určitým faktorem, dále určení, v jakém rozsahu byly, jsou nebo v budoucnu mohou být působení tohoto faktoru vystaveny jednotlivé skupiny populace a konečně charakterizace existujících či potenciálních rizik z uvedených zjištění vyplývajících.

Hydromorfní půdy - Půdy podmíněné ve svém vývoji střídavým nebo trvalým zamokřením v půdním profilu nebo jeho části.

Illimerizované půdy - Půdy na středně těžkých až těžkých sypkých substrátech a sedimentech, u nichž došlo k vyplavení jílových částic z horní vrstvy půdy.

Infiltrace - V hydrogeologii pronikání srážkové nebo povrchové vody do horninového prostředí a do zvodně podzemní vody.

Interakční prvek - Krajinový segment, který na lokální úrovni zprostředkovává příznivé působení ostatních ekologicky významných částí ÚSES (biocenter a biokoridorů) na okolní méně stabilní krajinu do větší vzdálenosti; jde o lokality zabezpečující dílčí, avšak základní funkce organismů; často plní v krajině i další funkce (protierozní, krajinotvornou, estetickou).

Inverze - V meteorologii opačný než obvyklý průběh změn meteorologického prvku s výškou v dané vrstvě atmosféry; podle meteorolog. prvků rozlišujeme inverzi teploty, vlhkosti, hustoty, srážek apod.

Inundační území - Území, které je v období zvýšených průtoků vody pravidelně zaplavováno.

Kalm - Synopticky "bezvětrí"

Morfologie - Nauka o tvarech zemského povrchu a jeho vývoji.

Nebezpečnost (Hazard) - Je vlastnost látky způsobovat škodlivý účinek na zdraví člověka či na životní prostředí. Je to vlastnost „vrozená“ (danou látku jí nelze zbavit), projeví se však pouze tehdy, je-li člověk či jednotlivé ekosystémy životního prostředí jejímu vlivu vystaveny tj. exponovány.

Recipient - Vodní útvar (např. řeka), přijímající odpadní vodu.

Riziko (risk) - Je vyjádřeno jako matematická pravděpodobnost, s níž za definovaných podmínek (za definované expozice) může dojít k poškození zdraví (k výskytu nepříznivých zdravotních projevů až smrti). V numerickém vyjádření se tato pravděpodobnost může pohybovat od 0 (k poškození vůbec nedojde) do 1 (k poškození dojde ve všech případech). Riziko se rovná 0 pouze v případě, že expozice dané látky neexistuje (je nulová).

Ruderální druhy - Rumištní, zpravidla plevelné druhy rostlin, které spontánně osídlují stanoviště různých hospodářsky nevyužívaných nebo radikálně změněných ploch.

Samočisticí schopnost toku - Přirozený fyzikální, chemický a biologický pochod, jehož následkem se snižuje znečištění vody.

Sediment - Usazenina, hornina vzniklá akumulací materiálu v důsledku působení gravitačního pole.

Údolní (aluviální) niva - Rovina vytvořená usazováním materiálu, unášeného vodními toky v průběhu geologického vývoje.

Územní systém ekologické stability - Vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu; rozlišuje se místní (lokální), regionální a nadregionální.

Významný krajinný prvek - Ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která přispívá k udržení její stability; významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy; dále i části krajiny, které orgán ochrany přírody zaregistruje jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní porosty, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé a přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy; mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Zdravotní riziko - Pravděpodobnost poškození lidského zdraví účinkem expozice určitému faktoru - chemickému, fyzikálnímu, biologickému, psychosociálnímu apod.

Dokumentace - podklady:

- Klánovická spojka, technická studie, Ateliér projektování inženýrských staveb s.r.o., 01.2018
- MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka - dokumentace dle přílohy zákona č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, EKOLA group spol. s r.o., 2009
- Územní plán hl.m. Prahy
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje
- Krajinářské hodnocení, studie vyhodnocení krajinného rázu Středočeského kraje, 2.část, Doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc. a kol., 2009
- Územní plán Šestajovice, Ing. arch. Barbora Brossová, datum schválení 10.2014
- Odůvodnění Územního plánu obce Šestajovice, vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí podle přílohy zákona, č. 183/2006 Sb. stavební zákon,
- Mgr. Jiří Bělohávek – TISEA, 04.2010
- Návrh ÚSES, Ageris, s.r.o., Brno, RNDr. J. Kocián, 11.2005
- Územní plán obce Jirny, Ateliér Charvát s.r.o., 05.2000
- Typologie české krajiny, Löw & spol., s.r.o.

Použitá literatura a ostatní podklady:***Ovzduší***

- [1] ATEM: MEFA 13 – program pro výpočet emisních faktorů pro motorová vozidla. <http://www.atem.cz/mefa.php>
- [2] ATEM: Imisní model ATEM. <http://www.atem.cz/atem.php>
- [3] Böhm, S., Brechler, J., Píša, V., Pretel, J., (1995): Air Quality in the Capital of Prague (Czech Republic), Proceedings of the 21th CCMS/NATO Technical Meeting On Air Pollution Modelling and its Application, Nov.6-10,1995, AMS, Baltimore, MD, USA.
- [4] Bednář, J., Brechler, J., Bubník, J., Keder, J., Macoun, J., Píša V.: Kompendium ochrany kvality ovzduší. Část 6: Modelování přenosu a rozptylu znečišťujících příměsí v atmosféře. Gaussovské rozptylové modely. Ochrana ovzduší 1/2006.
- [5] MŽP ČR: Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší ke zpracování rozptylových studií. [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/autorizace/\\$FILE/OOO-Metodicky_pokynRS-20190708.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/autorizace/$FILE/OOO-Metodicky_pokynRS-20190708.pdf)
- [6] ČHMÚ: Mapy pětiletých průměrů imisních koncentrací (2015 – 2019), Česká republika. http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html
- [7] ČHMÚ: Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech – tabelární ročenky (2017 – 2019), Česká republika.
- [8] VŠCHT Praha: Souhrnná metodika pro hodnocení emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy, projekt MD ČR 1F54E/121/520. Praha 2005 – 2009.
- [9] Karel, J. a kol. (2015): Metodika pro výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy. MŽP, Praha.
- [10] TSK hl. m. Prahy, a.s. (2020): Dopravněinženýrské podklady pro stavbu Klánovické a Hornopočernické spojky (Aktualizace 2020), úkol č. 19 – 5230 – H44. Praha.
- [11] VŠCHT Praha: Souhrnná metodika pro hodnocení emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy, projekt MD ČR 1F54E/121/520. Praha 2005 – 2009.
- [12] <http://www.dieselnet.com/standards/eu/nonroad.php>
- [13] MŽP ČR (2016): Metodika pro stanovení produkce emisí znečišťujících látek ze stavební činnosti a stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10, Praha. http://www.mzp.cz/cz/castice_pm10
- [14] MŽP ČR (2019): Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší MŽP ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností, Praha
- [15] ATEM (2020): Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy, Aktualizace 2020. Praha.
- [16] Ministerstvo dopravy (2019): TP 219, Dopravně inženýrský data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí. Praha.
- [17] Otevřená data: opendata.gov.cz
- [18] ENVISYSTEM s. r. o. (2020): Podkladové materiály. Praha.

Hluk

- Zákon č.258/2000Sb. O ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v úplném znění;
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů;
- Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, Věstník MZ, částka 11, 10/2018;
- ČSN ISO 1996 – 2 Akustika – Popis, měření a posuzování hluku prostředí – část 2: určování hladin hluku prostředí, srpen 2009;
- Hluk z dopravy, metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy, M. Liberko, VÚVA1991;
- Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy, Ing. Kozák, RNDr. Liberko, Zpravodaj MŽP číslo 3, březen 1996;
- Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy 2004, RNDr. Miloš Liberko a kol., Planeta 2/2005, MŽP;

- Manuál 2011 Výpočet hluku z automobilové dopravy, účelová publikace Ředitelství silnic a dálnic ČR, RNDr. Miloš Liberko, Ing. Libor Ládyš, listopad 2011;
- Výpočet hluku z automobilové dopravy, aktualizace metodiky – manuál 2018, verze 2020, ŘSD ČR, MD ČR a Ekola group spol. s r.o.;
- Dopravněinženýrské podklady pro stavbu Klánovické a Hornopočernické spojky, Aktualizace 2020, úkol č. 19-5230-H44, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., srpen 2020;

Hodnocení zdravotních rizik

- Manuál prevence v lékařské praxi, VIII. Základy hodnocení zdravotních rizik, SZÚ Praha 2000
- K.Bláha, M.Cikrt: Základy hodnocení zdravotních rizik, SZÚ Praha 1996
- J.Volf: Metodiky hodnocení zdravotních rizik v hygienické službě, Ostrava 2002
- WHO: Směrnice pro kvalitu ovzduší v Evropě, MŽP ČR 1996
- WHO: Health risks of particulate matter from long-range transboundary air pollution, WHO Regional Office for Europe, 2006
- IARC: Monographs Database on Carcinogenic Risks to Humans
- Database IRIS, 2003
- Database ATSDR – Toxicological Profiles
- US EPA. “ Risk and Exposure Assessment to Support the Review of the NO2 Primary National Ambient Air Quality Standard, U.S. EPA, Office of Air Quality Planning and Standards, 2008
- SZÚ Praha Systém monitorování zdravotního stavu obyvatelstva ve vztahu k životnímu prostředí – subsystém 1 „Monitoring zdravotního stavu obyvatelstva ve vztahu k životnímu prostředí – odborná zpráva za rok 2014, SZÚ Praha
- SZÚ Praha – Odhad zdravotních rizik ze znečištění ovzduší – Česká republika - rok 2013
- ČHMÚ: Tabulární přehled „Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika“, 2014 – internetový zdroj
- WHO: Air Quality Guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide, Global update 2005
- WHO : Air Quality Guidelines for Europe, second edition, Copenhagen, 2000
- US EPA: Risk and Exposure Assessment to Support the Review of the NO2 Primary National Ambient Air Quality Standard, U.S. EPA, Office of Air Quality Planning and Standards, November 2008
- Aunan, K: Exposure-responses and Functions for Health Effect of Air Pollutants Based on Epidemiological Findings, Report 1995:8, University of Oslo, Center for International Climate and Environmental Research
- Hurley F et al.: Methodology for the cost-benefit analysis for CAFE. Volume 2: Health Impact Assessment, European Commission 2005
- European Commission, Joint Research Centre, Institute for Health and Consumer Protection: European Union Risk Assessment Report, Benzene, 2008.
- California EPA, Office of Environmental Health Hazard Assessment. “ Air Toxics Hot Spots Program, Risk Assessment Guidelines, Part II Technical Support Document for Available Cancer Potency Factors, May 2005
- ExternE: Externalities of Energy, Methodology 2005 Update, European Commission, Directorate-General for Research Sustainable Energy Systems, European Communities, 2005
- Health risks of air pollution in Europe – HRAPIE project (Recommendations for concentration – response functions for cost–benefit analysis of particulate matter, ozone and nitrogen dioxide), WHO Regional Office for Europe, 2013
- WHO Media Centre, New Releases, 2014, Geneva
- Havránek J. a kol.: Hluk a zdraví, Avicenum Praha, 1990
- Metodický návod pro hodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, Praha 2010
- Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, Praha 2001
- Miedema, HME, Vos H: Noise annoyance from stationary sources: Relationships with exposure metric day–evening–night (DENL) and their confidence intervals, J. Acoust. Soc.Am. 116(1), July 2004

- Report „The „Genlyd“ Noise Annoyance Model“, Dose – Response Relationships Modelled by Logistic Functions, Delta AV 1102/07, 20.March 2007
- Guidelines for Community Noise, WHO Geneva 1999
- WHO: Night Noise Guidelines for Europe, 2009
- Miedema H.M.E., Vos H.: Noise annoyance from stationary sources, 2004
- Report „The „Genlyd“ Noise Annoyance Model“, Dose – Response Relationships Modelled by Logistic Functions, Delta AV 1102/07, 20.March 2007
- Guidelines for Community Noise, WHO Geneva 1999
- Autorizační návod AN 15/04, verze 2 SZÚ Praha 2004
- Autorizační návod AN 15/04, verze 3 SZÚ Praha 2012
- Babisch, W.: Transportation noise and cardiovascular risk: Updated Review and synthesis of epidemiological studies indicate that the evidence has increased. Noise Health 2006,
- Jarup L., Babisch W., Houthuijs D., Pershagen G., Katsouyanni K., Cadum E., et al.: Hypertension and Exposure to Noise Near Airports: the HYENA Study, Environ. Health Perspectives, 2008
- SZÚ Praha Systém monitorování zdravotního stavu obyvatelstva ve vztahu k životnímu prostředí – subsystém 3 „Zdravotní důsledky a rušivé účinky hluku – odborná zpráva za rok 2014, SZÚ Praha
- Metodický pokyn odboru ekologických rizik a monitoringu MŽP ČR k hodnocení rizik č.j. 1138/OER/94
- European Environment Agency: Good practice guide on noise exposure and potential health effects, 2010
- Münzel T., Gori T., Babisch W. Basner M.: Cardiovascular effects of environmental noise exposure, European Heart Journal, 2014

Biologická část a ÚSES

- Anděra, P. (1982): Poznáváme naše savce. – Praha.
- Dolínková, K. (2010): Stanovištní preference křečka polního s využitím telemetrických dat. [diplomová práce]. Olomouc: Katedra geologie PřF UP v Olomouci, 62 s., česky.
- Dykytová, D. a kol. (1989): Metody studia ekosystémů. – Praha.
- Forman, R., Goudron, M. (1993): Krajinná ekologie. – Praha.
- Havránek, M. (2010): Demografie a využití norových systémů v přírodní populaci křečka polního [diplomová práce]. Olomouc: Katedra ekologie a životního prostředí PřF UP v Olomouci, 38 s., 6 příloh, česky.
- Hejný S. et Slavík B. [eds.] (1988): Květena České republiky. 1. – Praha.
- Hill, D., Hockin, D., Price, D. Tucker, G., Morris, R. & Treweek, J. (1997): Bird Disturbance: Improving the Quality and Utility of Disturbance Research. The Journal of Applied Ecology 34 (2): 275-288.
- Hume, B. (2004): Ptáci Evropy. – Praha.
- Hůrka, K. (1996): Carabidae of the Czech and Slovak Republics – Carabidae České a Slovenské republiky. – Zlín.
- Hůrka, K., Veselý, P. & Farkač, J. (1996): Využití střevlíkovitých (Coleoptera: Carabidae) k indikaci kvality prostředí. Klapalekiana, 32: 15-26.
- Chytrý, M., Kučera, T., Kočí, M. [eds.] (2001): Katalog biotopů České republiky. – Praha.
- Janda, J., Řepa, P. (1986): Metody kvantitativního výzkumu v ornitologii. – Praha.
- Kubát, K. [ed.] a kol. (2002): Klíč ke květeně České republiky. – Praha.
- Lisická, L., Losík, J., Kadlčíková, R. et Tkadlec, E. (2006): Determinanty nadzemní architektury nor u křečka polního. In: Zoologické dny Brno 2006, Sborník abstraktů z konference 9. - 10. února 2006.
- Lisická, L., Losík, J., Kadlčíková, R. et Tkadlec, E. (2008): Determinants of above-ground burrows architecture in the Common Hamster. Biosystematics and Ecology Series No. 25 The Common Hamster (Cricetus cricetus): Perspectives on an endangered species. Edited by Eva Millesi, Hans Winkler & Renate Hengsberger Austrian Academy Press, Vienna 2008.
- Löw J. et al. (1995): Rukověť projektanta místního územního systému ekologické stability. – Nakl. Doplňek, Brno, 124 str. + příl.

- Marhoul, P. a Turoňová, D. [eds.] (2008): Zásady managementu stanovišť druhů v evropsky významných lokalitách soustavy Natura 2000. Metodika AOPK ČR. – Praha.
- Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů – AOPK ČR, 1995
- Mikátová B., Vlašín M., Zavadil V. (2001): Atlas rozšíření plazů v České republice. Atlas of the distribution of reptiles in the Czech Republic. AOPK ČR. – Brno, Praha.
- Mlíkovský, J. (2003). Ornitologické tabulky. Metodika ČSOP č. 27. – Vlašim.
- Moravec J. (1994): Atlas rozšíření obojživelníků v České republice. Národní muzeum. – Praha.
- Moravec, J. a kol. (1995): Rostlinná společenstva České republiky a jejich ohrožení. 2. ed. Litoměřice.
- Němec J., Ložek V., Chráněná území ČR – 2 Praha, AOPK ČR, 1997
- Neuhausová, Z. a kol. (1998): Mapa potencionální přirozené vegetace České republiky. – Praha.
- Pekárek, J. a kol. (1995): Zákon o ochraně přírody a krajiny (komentář). – Brno.
- Petříček, V. [ed.] a kol. (1999): Péče o chráněná území. I. Nelesní společenstva. – Praha.
- Pyšek P., Danihelka J., Sádlo J., Chrtěk J. Jr., Chytrý M., Jarošík V., Kaplan Z., Krahulec F., Moravcová L., Pergl J., Štajerová K. & Tichý L. (2012): Catalogue of alien plants of the Czech Republic (2nd edition): checklist update, taxonomic diversity and invasion patterns. – Preslia 84: 155–255.
- Pyšek P., Chytrý M., Pergl J., Sádlo J. & Wild J. (2012): Plant invasions in the Czech Republic: current state, introduction dynamics, invasive species and invaded habitats. – Preslia 84: 576–630.
- Šťastný, K. a Bejček, V. (2003): Červený seznam ptáků České republiky. In: Plesník, J., Hanzal, J. & Brejšková, L. (eds.): Červený seznam ohrožených druhů České republiky. Obratlovci. Příroda, Praha, 22: 95-129.
- Veselý, V. (2008): Seznam zvláště chráněných druhů v ČR. Fauna Bohemiae Septentrionalis. Tomus 33. – Ústí nad Labem.
- Vohralík, V. (2011): Nové nálezy křečka polního (*Cricetus cricetus*) v České republice (Rodentida: Cricetidae). Lynx (Praha), n.s. 42: 189 – 196.
- Vojar, J. a kol. (2009): Biologické hodnocení lokality Hanspaulka. unpubl.
- Zavadil, V., Sádlo, J. a Vojar, J. [eds.] (2011): Biotopy našich obojživelníků a jejich management. Metodika AOPK ČR. Praha.

Půda

- Holý M. a kol.: „Eroze a životní prostředí“, Vydavatelství ČVUT Praha, (1994)
- Mašát K. a kol.: „Metodika vymezování a mapování bonitovaných půdně ekologických jednotek“, závěrečná zpráva ÚZPP, Praha (1974)
- Zařazení BPEJ do tříd ochrany bylo provedeno podle „Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy Ministerstva životního prostředí České republiky ze dne 1. 10. 1996 č.j. OOLP/1 067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění zákona ČNR č. 10/1993 Sb.“.

Geologie a hydrogeologie

- Hydrogeologický průzkum, Dálnice D11, 1101 Praha – Jirny, MÚK Beranka, PUDIS a.s./AQH s.r.o., 2015
- ČSN 72 1002 Klasifikace zemin pro dopravní stavby
- ČSN 73 0036 Seizmická zatížení a odezva stavebních technických objektů
- ČSN 73 1001 Základová půda pod plošnými základy
- ČSN 73 3050 Zemní práce
- Soubor geologických map Státní mapy odvozené, měř.: 1 : 5 000
- J. Kovanda et. al. (2001) : Neživá příroda Prahy a jejího okolí, vydala Academia a Český geologický ústav Praha, Vydání 1., Ed. č. 2482, 215 stran textu + přílohy
- I. Chlupáč (2002) : Vycházky za geologickou minulostí Prahy a okolí, vydala Academia Praha, 2. upravené vydání, dotisk 2002, Ed. č. 2478, 280 stran textu + přílohy
- I. Chlupáč et. al. (2002) : Geologická minulost České republiky, vydala Academia Praha, Vydání 1., Praha 2002, Ed. č. 2483, 440 stran textu + přílohy

Vodní hospodářství

- hydrologická data toků z ČHMÚ
- ČSN 75 7220 Jakost vod – kontrola jakosti povrchových vod
- ČSN 75 7221 Jakost vod – Klasifikace jakosti povrchových vod
- Český ústav ochrany přírody, Hodnocení vlivu chemického ošetřování komunikací na přírodní prostředí, 1993
- Kříž, H., Hydrologické a klimatické hodnocení podzemních vod ČSR, ČSAV, 1976

Obecné podklady

- Atlas podnebí ČSR
- Statistická ročenka Praha životní prostředí
- Dopravní nehody na sledovaných komunikacích, Ředitelství policie ČR
- Praha – životní prostředí, 1997; IMIP Praha

Mapové podklady

- geologické mapy (1 : 5 000)
- katastrální mapy (1 : 1 000)
- mapy BPEJ (1 : 5 000)
- mapa chráněných území (1 : 100 000)
- ortofotomapa
- rastrová základní mapa (1 : 10 000)
- tematická mapa (1 : 5 000)
- vodohospodářská mapa (1 : 50 000)

Internetové zdroje

- | | |
|--|--|
| - www | - www.mapy.cz |
| - bpej.vumop.cz | - www.mapy.vumop.cz |
| - www.cenia.cz | - www.mvcr.cz |
| - www.chmi.cz | - www.nahlizenidokn.cuzk.cz |
| - www.cs.wikipedia.org | - www.nature.cz |
| - www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-obce-cr | - www.npu.cz |
| - www.dibavod.cz | - www.pamatkovykatolog.cz |
| - www.eagri.cz | - www.praha.eu |
| - www.geology.cz | - www.rsd.cz |
| - www.geoportalpraha.cz | - www.tsk-praha.cz |
| - www.kr-stredocesky.cz | |
| - www.maps.google.com | |

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK KE ZVEŘEJNĚNÉMU OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

Seznam subjektů, jejichž vyjádření Krajský úřad Středočeského kraje obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

1. Česká inspekce životního prostředí, OI Praha
2. Středočeský kraj
3. Amodiateur, a.s.
4. Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor životního prostředí
5. Úřad městské části Praha 21, Odbor životního prostředí a dopravy
6. Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství
7. Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
8. Občanský spolek „Otevřené fórum občanů Šestajovic“
9. Újezd nad Lesy: krajina pro život, z. s.
10. Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí
11. Šestajovice pro Život, z. s.
12. Společenství pro dům Trojmezí 1208, Šestajovice
13. Parado Estates s.r.o.
14. Klidné Počernice, z. s.
15. vyjádření veřejnosti
16. Úřad městské části Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy
17. Vyjádření MČ Praha 20 k zahájení zjišťovacího řízení záměru Klánovická spojka v kat.ú. Horní Počernice, Šestajovice u Prahy a Klánovice, č.j.: 065430/2019/KUSK
18. Újezdský STROM -Spolek pro Trvalý Rozvoj a Okrašlování Městské části Praha 21, o.s.
19. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze
20. Městská část Praha – Klánovice
21. Hlavní město Praha

celkem: 27 ks vyjádření veřejnosti

Komentář k obdrženým připomínkám s jejich začleněním do textu Dokumentace jsou uvedeny v následujícím textu vypořádání připomínek. V případě dopravních informací a vyplývající problematiky hluku a znečištění ovzduší jsou v textu vypořádání připomínek uvedeny odkazy na nově zpracované Akustické studie a Rozptylové studie, které byly řešeny na základě aktualizovaného dopravněinženýrského podkladu.

Poznámka: Pro přehlednost uplatňovaných připomínek bylo v rámci jejich vypořádání použito jejich originálního označení použitého v písemném dokumentu autora připomínek.

PŘEHLED VYJÁDŘENÍ A KOMENTÁŘE K PŘIPOMÍNKÁM

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

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

- **Oddělení ochrany ovzduší – bez připomínek**

- **Oddělení ochrany vod – bez zásadních připomínek**

Je nutné zvážit možnosti zasakování či retence srážkových vod a následně odvádění do dešťové kanalizace v souladu s podmínkami provozovatele kanalizace.

- **Oddělení ochrany přírody – bez zásadních připomínek**

Z hlediska předpokládaných potenciálních zásahů do struktur obecné ochrany přírody (v daném případě okrajových částí přírodního parku a skladebních jednotek ÚSES v severozápadní části investice) trváme na jejich minimalizaci a na naplňování dokumentací navrhovaných opatření za průběžné kontroly environmentálního (tedy nikoli striktně biologického) dozoru. Pozornost bude třeba věnovat zejména zachování funkční kontinuity reálných i navrhovaných biokoridorů a dostatečné a kvalitní náhradní výsadbě (včetně stanovení následné péče o ni).

- **Oddělení odpadového hospodářství – bez připomínek**

2. Středočeský kraj

č. j.: 082255/2019/KUSK

bez zásadních připomínek a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

3. Amodiateur, a. s. ze dne 19. 6. 2019

č. j.: 082722/2019/KUSK

Shrnutí

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

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

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

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

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

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

(a) Stavba KS není ve veřejném zájmu

Komentář k připomínce:

Veřejný zájem záměru vyplývá ze zdůvodnění viz kap. B.I.5. Projednání záměru a jeho vlivu na životní prostředí s veřejností bude provedeno v rámci procesu EIA.

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

Komentář k připomínce:

Záměr KS není v rozporu se strategickým plánem Hlavního města Prahy. Zdůvodnění viz kap. B.I.5. a příloha H.6 Dokladová část.

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

Komentář k připomínce:

Zdůvodnění viz kap. B.I.5.

(d) Klánovice už nebudou zónou klidu

Komentář k připomínce:

Z provedeného hodnocení vlivu KS na životní prostředí toto tvrzení nevyplývá.

(e) Plýtvání veřejnými zdroji – připomínka investorovi, bez komentáře

(f) a (g) Manipulativní a lživá argumentace

Komentář k připomínce:

Záměr stavby VRT je upřesněn vyjádřením Správy železniční dopravní cesty (viz příloha H.6 Dokladová část).

(h) Konflikt zájmů zpracovatele

Komentář k připomínce:

Náklady spojené s posuzováním vlivů záměru na životní prostředí hradí oznamovatel (§ 18 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění). A je to oznamovatel, který v souladu s uvedeným zákonem jmenuje zhotovitele oznámení záměru a dokumentace EIA.

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

Komentář k připomínce:

Záměr přinese trvalý zábor zemědělské půdy pouze v nezbytném rozsahu pro umístění navrhované kategorie komunikace. Záměr je v kontaktu a v krátkém úseku také v souběhu s navrhovanými a v současnosti nefunkčními lokálními prvky (L4/259 a L4/260), rozbor řešení viz kap. C.1.6.

Navrhovaná komunikace svým trasováním (výšková niveleta komunikace a vedení trasy vzhledem k reliéfu krajiny) nebude mít významný vliv na existující retenci vody v krajině (viz kap. D.I.4).

(j) Bagatelizace dopadů na životní prostředí – bez komentáře

(k) Nesprávný postup vyhodnocení - fenomén dopravní indukce

Komentář k připomínce:

Dopravněinženýrské podklady (srpen 2020) prezentují aktualizovaný model dopravy. Výsledným plánovaným záměrem stavby KS je dopravní odlehčení místním komunikacím zejména v v Šestajovicích a Horních Počernicích, které má umožnit rozvoj oblasti v souladu s územním plánováním a svedení tranzitní dopravy na D11.

4. Městský úřad Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, odbor životního prostředí

č. j.: MÚBNLSB-OŽP-52752/2019-CADAN

- **Vodoprávní úřad** - bez připomínek
- **Orgán ochrany ZPF a SSL** - bez připomínek

- **Orgán ochrany přírody a krajiny**

VKP v k. ú. Šestajovice č. 23 a 24 již neexistují.

Komentář k připomínce:

Uvedené VKP byly z dokumentace odstraněny.

- **Orgán odpadového hospodářství - bez připomínek**

5. Městská část Praha 21, odbor životního prostředí a dopravy

č. j.:UMCP21/08085/2019/OZPD/Slá

5.1) Z hlediska **ochrany zemědělského půdního fondu** dle § 15), zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů - uvedeným záměrem bude v obou variantách dotčen zemědělský půdní fond. Tato skutečnost bude řešena v dalších stupních projektové dokumentace.

5.2) Z hlediska **lesů a lesního hospodářství** dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích ve znění pozdějších předpisů - stavební záměr se nenachází v těsné blízkosti lesa.

5.3) Z hlediska **odpadového hospodářství** dle § 79, odst. 4, zákona č. 185/2001Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů - likvidace odpadů ze stavební činnosti bude řešena v dalších stupních projektové dokumentace.

5.4) Z hlediska **ochrany ovzduší** dle § 11 odst.3 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, příslušností danou obecně závaznou vyhláškou č.55/2000 Sb. Statut hl.m. Prahy v platném znění - pro ochranu ovzduší nejsou nepatrné rozdíly hodnot vnášených emisí natolik významné, aby z tohoto hlediska byla preferována konkrétní varianta. V dokumentaci jsou dostatečně zpracována opatření proti vnášení emisí z dopravy i realizace záměru.

5.5) Z hlediska **ochrany přírody, krajiny a městské zeleně** podle zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů - Navržená stavba zasahuje do biokoridoru L4/260, doporučujeme kompenzační opatření. Dále doporučujeme umístit podél komunikace pás izolační zeleně, která by snížila prachovou a hlukovou zátěž přilehlých rodinných domů jak na k.ú. Klánovice tak na k.ú. Šestajovice.

Komentář k připomínce:

Opatření navrhovaná pro biokoridor L4/260 jsou uvedena v dokumentaci kap. D.IV.2. a jsou analogická s opatřeními navrženými v EIA MÚK Beranka pro toto území.

5.6) Z hlediska **provozu na pozemních komunikacích** dle § 40, odst. 4, písm. a), zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů - Silniční správní úřad OŽPD se přiklání k řešení ve variantě „Pražská“. Současně navrhuje, aby statistická zjištění byla aktualizována a zohledněna/zahrnuta stavba přeložky silnice I/12 na území MČ Praha 21. SSÚ požaduje, aby byla navržena kompenzační opatření na území MČ Praha – Klánovice a v bezprostředním okolí. Všechny další skutečnosti budou uvedeny v dalších stupních projektové dokumentace.

Komentář k připomínce:

Přeložka I/12 je součástí aktualizovaného dopravněinženýrského podkladu – viz příloha H.1.

6. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087549/2019/KUS

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

Z hlediska ochrany zvláště chráněných území kategorie přírodní rezervace a přírodní památka, zvláště chráněných druhů rostlin, evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000, jakož i vymezení nadregionálních a regionálních prvků územního systému ekologické stability, nemá žádné připomínky.

Souhlasí s navrženými předběžnými opatřeními majícími za cíl minimalizovat škodlivé zásahy do jejich přirozeného vývoje, biotopů a sídel, konkrétně stanovení podmínek pro harmonogram prací (provádění skrývek zeminy a kácení dřevin mimo období hnízdění ptáků), ustanovení biologického dozoru stavby a provedení doplňkového biologického průzkumu.

- Z hlediska **zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší** ve znění pozdějších předpisů

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

Rozsáhlé stavební práce, které jsou spojeny s výstavbou dopravních staveb, mohou být výrazným zdrojem prašnosti. Opatření jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10 a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 v opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

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

Proti vlastnímu záměru nemáme z hlediska nakládání s odpady námítky. Připomínky uvedené ve vyjádření požadujeme zohlednit v dalším stupni projektové dokumentace.

Nepožadujeme další hodnocení předložené dokumentace ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

- Z hlediska **zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu** ve znění pozdějších předpisů - bez připomínek - pouze konstatování, že posuzovaný záměr vyžaduje trvalý zábor stávající na zemědělské půdy ze ZPF v celkovém rozsahu 5 ha.

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

7. Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze

č. j.: HSHMP 28124/2019

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.

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

Komentář k připomínce:

Bylo provedeno vyhodnocení pro variantu naplnění územního plánu hl. m. Prahy – viz Dopravněinženýrské podklady – stav D.

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).

8. Otevřené fórum občanů Šestajovic

ze dne 25. 6 2019 č. j.: 086543/2019/KUSK

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

Komentář k připomínce:

- Zohledněno v kap. D.IV. - vlivy na faunu.
- Zemědělská půda 1 a 2 třídy ochrany se v zájmovém území posuzovaného záměru dle existujících podkladů nevyskytuje. Jedná se o půdu ochrany tříd III., IV. a V. Obecně platí požadavek minimalizace záboru zemědělské půdy návrhem stavby záměru.
- Zohledněno je v kap. B.I.6 - cykloturistika.
- Pásky izolační zeleně jsou v případě obou trasových variant zejména uvažovány v úseku km 1,010 – 2,480 (KÚ) v souvislosti s jejich okolní domovní zástavbou.
- Povrch komunikace z materiálů tlumících hluk tzv. nízkohlučné povrchy na základě provedených akustických výpočtů nejsou navrženy na Klánovické spojkce, kde jsou v této fázi projektové přípravy nadbytečné. V případě jejich potřeby zjištěné aktualizací akustických výpočtů v dalších stupních projektové přípravy.
- Uvedené přemostění dálnice D11 je mimo zájmové území stavby Klánovické spojky. Nachází se na území připravované stavby MÚK Beranka.

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

ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087910/2019/KUSK

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

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

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

Komentář k připomínce:

Oblast Újezdu nad Lesy byla zahrnuta do rozšířeného zájmového území včetně uvedení dopravních toků (viz příloha H.1) před a po dostavbě obchvatu I/12.

10. Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí

č. j.: MHMP 1279813/2019

10.1) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

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

Komentář k připomínce:

Požadavek je uveden v kap. D.IV.

10.2) Z hlediska lesů a lesního hospodářství - bez připomínek

10.3) Z hlediska nakládání s odpady

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

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

Komentář k připomínce:

Je zohledněno v kap. B.III.3 – Odpady

10.4) Z hlediska ochrany ovzduší

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

10.5) Z hlediska ochrany přírody a krajiny

Bude nutné si požádat o výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů – brouci rodu *Brachinus* (prskavci).

10.6) Z hlediska myslivosti

Záměr prochází honitbou Jirny I., je v této věci příslušným orgánem státní správy myslivosti Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Odbor životního prostředí.

10.7) Z hlediska ochrany vod

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

Předpokládaná volná hladina podzemní vody je 4-8 m pod povrchem, mocnost zvodnění cca 5-15 m. Lze očekávat běžná rizika ovlivnění podzemní vody vyplývající z charakteru a průběhu stavby. I když není stavba situována v území zvláštní ochrany vod, je budoucí zhotovitel stavby povinen dodržovat běžné požadavky a podmínky pro provádění stavebních činností, za něž je v uvedeném smyslu odpovědný. Trasa navrhované komunikace v případě obou aktivních variant

kopíruje úroveň terénu bez výrazných změn sklonu nivelety komunikace oproti sklonovým poměrům stávajícího území. Proto se nepředpokládá ovlivnění úrovně hladiny podzemní vody například výrazným terénním zářezem ani jednou z aktivních variant.

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

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

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

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

11. Rozšířené vyjádření Spolku Šestajovice pro život, z. s.

ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087985/2019/KUSK, z něho vycházející vyjádření:

12. Společenství pro dům Trojmezí 1208, Šestajovice

ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087987/2019/KUSK,

13. Parado Estates s.r.o.

ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 088102/2019/KUSK,

14. Klidné Počernice, z. s.

ze dne 27. 6. 2019 č. j.: 088536/2019/KUSK

15. vyjádření veřejnosti

od F. Ch. ze dne 25. 6. 2019 č. j.: 086330/2019/KUSK,

J. R. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087961/2019/KUSK,

J. L. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087962/2019/KUSK,

J. L. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087965/2019/KUSK,

M. F. ze dne 26. 6. 2019 č. j.: 087986/2019/KUSK.

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

Komentář k připomínce:

Stav hlukové a emisní zátěže je nově posouzen na základě aktualizovaného dopravněinženýrského podkladu (viz příloha H.1, srpen 2020). 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.

Připomínka č. 2: chybí posouzení skutečně relevantních variant záměru

Komentář k připomínce:

Byla posouzena nová varianta výhledového stavu (stav D). Jedná se o stav pro dlouhodobý výhled ÚP hl.m. Prahy zpracovaný IPR Praha, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu. Použitý dopravní model není územně ohraničen hranicemi hl.m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje (Pražský region).

V modelu tak jsou důležité komunikační vstupy do Prahy, a to jak dálniční, tak i silnic I., II. a III. třídy

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

Komentář k připomínce:

Dopravní model (stav D) zahrnuje přeložku silnice I/12 kolem Úval, Újezdu nad Lesy a Běchovic, přeložka silnice II/101 (Říčany – Brandýs nad Labem), stavby Pražského okruhu D0 – 511, úsek Modletice – Běchovice aj. (viz připomínka č.2) a je podkladem pro posouzení kumulativních vlivů dálnice D11 a všech plánovaných i podmíněných dopravních staveb.

Záměr VRT s odvoláním na stanovisko (viz příloha H.6) je v dokumentaci EIA hodnocen z hlediska územního střetu. Z hlediska metodiky hodnocení hluku se jedná o jiný druh zdroje hluku než hluk z automobilové dopravy, a proto není možné posuzovat kumulativní vliv tohoto záměru.

Údaje o současných počtech spojů autobusů PID jsou uvedeny pro roky 2000 a 2019 v příloze H.1. Využití veřejné hromadné dopravy v širším rozsahu pro řešení dopravní situace zájmového území bude pravděpodobně uvažováno až s naplněním plánované zástavby v území dle ÚP.

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

Komentář k připomínce:

Byla posouzena nová varianta výhledového stavu (stav D). Jedná se o stav pro dlouhodobý výhled ÚP hl.m. Prahy zpracovaný IPR Praha, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu. Změna dopravních toků je zachycena v příloze H.1 a zohledněna v akustické studii příloha H.2.

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

Komentář k připomínce:

Záměr koridoru VRT je v dokumentaci uveden včetně vyjádření Správy železniční a dopravní cesty (viz příloha H.6).

V současné době nejsou k dispozici podklady o VRT. Projektová dokumentace se připravuje. Technické řešení křížení bude rozpracováno a

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

Komentář k připomínce:

Zdůvodnění viz kap. B.I.5. a příloha H.6 - Dokladová část – vyjádření MÚ Brandýs n.L. – Stará Boleslav a MÚ Úvaly.

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

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

Komentář k připomínce:

Zdůvodnění viz kap. B.I.5. a příloha H.6 - Dokladová část – vyjádření Magistrátu hl.m. Prahy.

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

Komentář k připomínce:

Vliv stavby KS na kvalitu ovzduší v dotčených katastrálních územích je dokumentován modelovým výpočtem včetně mapových zákresů v příloze H.3 – Rozptylová studie.

Přípomínka č. 10: problémové řešení protihlukových opatření

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

Komentář k připomínce:

Umístění PHC bylo z hlediska rozhledů prověřeno. Detailnější návrh PHC bude řešen v dalších stupních projektové dokumentace. Dle provedených výpočtů možnosti zprovoznění komunikace až po realizaci dopravních staveb dle ÚP hl.m.Prahy PHC v oblasti napojení na komunikaci Slavětínská / Revoluční nejsou potřeba.

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

Komentář k připomínce:

Řešeno v aktualizované Akustické studii Příloha H.2.

Přípomínka č. 11: nevypovídající srovnání a neurčité údaje o koncentracích částic PM10Komentář k připomínce:

V případě hodnocení zdravotních rizik se dle aktuálního postupu (dle projektu HRAPIE) využívají údaje o změnách průměrných ročních koncentrací. Do textu RS byly doplněny hodnoty bez záměru i se záměrem pro charakteristické body. V případě denních koncentrací je tabelární hodnocení zavádějící, neboť (na rozdíl od průměrných ročních koncentrací) nelze získat celkové hodnoty prostým součtem vypočteného příspěvku s pětiletým průměrem. Stejně tak rozdíl v příspěvku automobilové dopravy ve stavu bez záměru a se záměrem nevyjadřuje změnu v celkové imisní zátěži v daném místě, neboť oba stavy zpravidla vycházejí z odlišných výchozích hodnot.

bod g) k Přípomínce č.11: Doplnit údaje (odhady) o imisních příspěvcích k průměrným denním koncentracím části PM10 tak, aby šlo o údaje (odhady) na stejných zkoumaných místech v exponovaných částech Klánovic a Šestajovic a dále tato místa přesně specifikovat - tzn. napravit nepřesnosti v oznámení v kap. D.I.1.1. v části b) na str. 69 (podle příp. č. 11).

Komentář k připomínce:

Splněno doplněním tabulky 10 do textu RS.

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

Oznámení v kap. D.I.1.2. „Zdravotní rizika hluku v mimopracovním prostředí“ v oddílu „Hodnocení expozice a charakterizace rizika“ na str. 78 uvádí: „Pro obyvatele některých hodnocených lokalit dojde realizací záměru (v obou variantách) k navýšení expozice hluku, ale toto navýšení nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem nebo rušených hlukem z dopravy ve spánku (zvýšení o 1 až 2 % obyvatel nejbližších obytných staveb). Vzhledem, k nejistotám výchozích podkladů a použitých vztahů expozice a účinku nejde o exaktní výpočet, ale spíše jen o orientační odhad a s ohledem i na všechny uvedené nejistoty je možné konstatovat, že riziko nepříznivých účinků hluku bude i v těchto lokalitách zanedbatelné“ (podtrhl podatel). Podle názoru podatele oznámení nemůže v odhadu expozice

hluku, který je klíčovým prvkem pro posouzení vlivů na veřejné zdraví, pracovat s „nejistými výchozími podklady“ a jen s „orientačním odhadem“. A to zvláště pokud na str. 76-77 rozebírá zvýšení procenta/počtu obyvatel rušených ve spánku hlukem z dopravy v těchto lokalitách: Šestajovice, Úprková a Klánovice, V Jezevčínách, Klánovice, Smidarská, Podliská; Klánovice, Slavětínská, Riegrova. Uvedené nejistoty a orientační odhady bude nutné v dokumentaci doložit a konkretizovat jistějšími výchozími podklady a přesnějšími odhady.

Komentář k připomínce:

Podkladem pro zpracování hlukové studie je technická studie. Tím je dána nejistota technického podkladu. Výchozí podklady jsou uvedeny v dokumentaci v příloze H.2 Akustická studie.

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

Komentář k připomínce:

V kap. D.I.8 je uveden realistický popis současného stavu krajiny a jejího rázu. Navrhovanou komunikací vedenou převážně v úrovni stávajícího terénu dojde jen k omezenému efektu fragmentace území. Trasa zároveň nezasahuje do žádných existujících objektů remízků nebo pozemků k zadržování vody. Vliv na stávající krajinný ráz je s ohledem na uvedené hodnocen jako nevýznamný.

Hodnocení vlivu navrhovaného záměru stavby na podzemní vody je uveden v kap. D.I.4.

16. Úřad MČ Praha 20, odbor životního prostředí a dopravy

č. j.: MCP20 012138/2019/OŽPD/Bid

Shrnutí

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

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.

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

Komentář k připomínce:

Přehled staveb uvažovaných v době dokončení stavby (stav C1 a C2), včetně výhledového stavu (stav D), je uveden v příloze H.1. V případě varianty výhledového stavu (stav D) se

jedná o stav pro dlouhodobý výhled ÚP hl.m. Prahy zpracovaný IPR Praha, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu. Použitý dopravní model není územně ohraničen hranicemi hl.m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje (Pražský region). V modelu tak jsou důležité komunikační vstupy do Prahy, a to jak dálniční, tak i silnic I., II. a III. třídy. Hodnocení kumulativních vlivů s těmi stavbami je uvedeno v dílčích studiích (rozptylové, hlukové, hodnocení zdravotních rizik).

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

Komentář k připomínce:

Hodnocení KS včetně zjištěných pozitivních přínosů na dopravní zatíženost a kvalitu ovzduší je uveden v příloze H.3.

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

Komentář k připomínce:

Pro účel dokumentace EIA byly aktualizovány Dopravněinženýrské podklady (viz příloha H.1).

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

Komentář k připomínce:

Zpracování vlivů Záměru na klima bylo do dokumentace doplněno - viz kap. D.I.2.

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

Komentář k připomínce:

Požadavek monitoringu kvality podzemních vod (studní) v okolí silniční komunikace je uveden v kap. D.IV. Možnost běžného znečišťování půdy v okolí této kategorie komunikace ropnými nebo posypovými látkami je negativním jevem bez efektivního technického řešení s výjimkou havarijních stavů.

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

Komentář k připomínce:

Doplnění podmínky, že výpočet bude proveden v souladu se schválenou metodikou.

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

Komentář k připomínce:

Upřesněná podoba pásu izolační zeleně bude podle vyjádření projektanta předmětem dalšího projektového stupně (DUR) stavby záměru.

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

Komentář k připomínce:

Navrhovaná opatření na lokální prvek ÚSES č. L4/259 (analogie s EIA MÚK Beranka) jsou uvedena v kap. C.I.6 a D.I.8.

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

Komentář k připomínce:

Záměr obsahuje výsadbu doprovodných pásů izolační zeleně. Požadavek je uveden v kap. D.IV. Stavba záměru nevyvolá mýcení existujících stromů ani keřových porostů.

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

Komentář k připomínce:

Pro dokončení stavby záměru je po upřesnění investora uvažován rok 2025. Výpočet dopravních intenzit v DIP pro tento rok a je uveden v příloze H.1 pro stavy C1 a C2 (tj. se záměrem a bez záměru).

část Rozptylová studie

Komentář k připomínce:

a) Otázka spíše na zpracovatele dopravních podkladů. DIP byly zpracovány pro stav i s Hornopočernickou spojkou, v rámci RS nelze upravovat údaje o intenzitách dopravy.

b) I zde platí, že pro samostatné vyhodnocení pouze Klánovické spojky (bez provozu Hornopočernické spojky) nejsou k dispozici dopravní data. Výpočet pro vzdálenější časový horizont je v aktualizované studii doplněn.

c) Hodnocení fáze výstavby je v aktualizované studii doplněno.

d)

- Popis řešeného území a výkres s výškopisem jsou v aktualizované studii doplněny;
- chybějící informace o zdrojích v textu RS doplněny;
- údaje o souřadnicích růžic a způsob výpočtu v textu doplněny;
- referenční body doplněny;
- kompletní výsledky imisního modelování v databázové formě jsou k dispozici u zpracovatele.

e) Limity výpočetní metodiky, uvedené v připomínce, nejsou v případě dané studie relevantní. Tzv. nemožnost výpočtu na situace inverzí a bezvětrí se vztahuje k situaci v uzavřeném údolí, nad nímž se při inverzi a bezvětrí může vytvořit „příklop“ tvořený hranicí inverzní vrstvy. Skrz tento příklop exhalace neproniknou a pokud daná situace trvá delší dobu (řádově dny), začnou se znečišťující látky v údolí hromadit a dochází k extrémnímu nárůstu jejich koncentrací. Konfigurace terénu v prostoru vedení Klánovické spojky však takovou situaci vylučuje. Jinak ovšem použitý model jak inverzní situace (charakterizované I. třídou stability), tak i podíl bezvětrí odpovídající danému území, v modelovém výpočtu zohledňuje. Obdobně je tomu v případě nemožnosti výpočtu imisních koncentrací v kaňonech ulic. Za uliční kaňon je obecně považován uliční prostor ohraničený souvislou řadou budov, v němž výška budov přesahuje šířku uličního prostoru. Klánovická spojka nebude vedena v uličním kaňonu. Kromě toho, uvedená nemožnost výpočtu imisních koncentrací v uličním kaňonu se vztahuje na modelování specifického případu, kdy při proudění vzduchu kolmém na osu komunikace dochází k tvorbě vírů s rizikem extrémním nárůstu koncentrací znečišťujících látek, tyto stavy jsou okamžité (tzn. nelze je vztahovat k průměrovacím časům imisních limitů a tedy ani hodnotit ve vztahu k

těmto limitům) a sledují se v prostorovém detailu řádu jednotek metrů, tzn. zcela mimo měřítko dané rozptylové studie, která je zpracována pro území 84,5 km² a s krokem sítě výpočtových bodů v okolí silnic 50 × 100 m.

Nejistoty vypočtených imisních hodnot sice lze kvantitativně vyjádřit, ale je to bezpředmětné v situaci, kdy se jedná o příspěvkovou imisní studii, zahrnující pouze část emisních zdrojů působících v řešeném území, navíc realizované pro výhledové stavy. Co se týče modelu jako takového, pro model ATEM byla opakovaně provedena úspěšná verifikace a validace, a to speciálně v podmínkách hl. m. Prahy, pro jehož území byl od počátku dominantně vyvíjen. Kvantitativní vyhodnocení je složitější, nicméně v souhrnu lze konstatovat, že odchylka měřené a modelové hodnoty zpravidla nepřesahuje 15 %. Ve vztahu k předmětné studii by však takový údaj byl zavádějící, neboť pro porovnání dvou výpočetních stavů v příspěvkové imisní studii (bez imisního pozadí) nemá informace, zda by se model v místě měření, pokud byly zahrnuty všechny emisní zdroje, lišil od měření o x či y %, prakticky žádný význam. Klíčové je, že oba stavy byly modelovány shodným způsobem, za použití verifikovaného a validovaného rozptylového modelu, že pro výpočet byla použita správná vstupní data, že tato data byla zpracována shodným způsobem pro oba stavy apod.

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

část H1 - DIP

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

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

- Požadujeme vysvětlení tohoto nesouladu mezi DIP a Akustickou studií.

Komentář k připomínce:

Stav hlukové a emisní zátěže je nově posouzen na základě aktualizovaného dopravněinženýrského podkladu (viz příloha H.1, srpen 2020).

část H2 – Akustická studie

Komentář k připomínce:

Uvedené připomínky včetně dalších připomínek týkajících se hlukové situace území a navrhovaného záměru jsou vypořádány v nové Akustické studii zpracované na základě aktualizovaného dopravněinženýrského podkladu.

Akustická studie predikuje hlukovou situaci za určitého stavu. S ohledem na závaznost hygienických limitů je v textové části stanovit, zda hygienické limity jsou dodrženy. V textu studií se uvádí, jaké byly hlukové limity uvažovány nikoli stanoveny.

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

Komentář k připomínce:

Princip ověření výpočtového modelu spočívá v porovnání změřených a vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve shodných výpočtových bodech zájmového území,

při zajištění shodných podmínek měření a výpočtu. Pokud se porovnávají hodnoty liší maximálně o $\pm 2,0$ dB, což je běžně uváděná rozšířená nejistota měření, je funkce modelu správná. V takovém případě lze předpokládat, že všechny vypočtené hodnoty v modelu se od reálné situace nebudou lišit o více než $\pm 2,0$ dB. Měření prováděné pro ověření modelu slouží jen pro ověření modelu nikoli pro zjištění, ekvivalentních hladin akustického tlaku v místě měření. Z tohoto důvodu je možné provést měření v době, která neodpovídá běžnému provozu.

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

Komentář k připomínce:

Návrhová rychlost pro dokončenou stavbu KS je 50 km/hod v intravilánové části a 60 km/hod v extravilánové části. Dopravní opatření v podobě stanovení konkrétních dopravních značek je předmětem navazující projektové dokumentace.

- Vysvětlivky k Tab. 10 uvádějí pojmy Překročení hygienického limitu, Hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku nepřekračující hygienický limit. V textu kapitoly jsou pak používány termíny „dochází v chráněném venkovním prostoru staveb k překračování hygienického limitu“ aj. což je v rozporu s výše uvedeným požadavkem.

Komentář k připomínce:

V Tab.10 jsou uvedeny vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v bodech výpočtu a označeny jsou ty hodnoty, které překračují uvažované hygienické limity. Dalším krokem je návrh protihlukových opatření, která by měla zajistit dodržení hygienického limitu.

- 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.

část A-G Oznámení záměru

problém balance zemních prací – přebytek výkopku?

Komentář k připomínce:

Hodnoty v tabulce B.III.5 byly opraveny a korespondují s tabulkou B.II.2. Stavba záměru vykazuje přebytek výkopku zeminy v obou posuzovaných variantách 1 a 2.

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

Komentář k připomínce:

Přeprava stavebního materiálu bude probíhat v trase budované komunikace. Pro mimostaveništní přepravu bude využita dálnice D 11 s připojením v MÚK Beranka. Provoz po místních komunikacích bude minimalizován. Jejich případné poškození bude odstraněno v rámci stavby KS. Problematika přepravy stavebního materiálu a přesun stavební techniky budou řešeny v rámci zásad organizace výstavby (ZOV), která je součástí navazující projektové dokumentace navrhované stavby.

Ostatní připomínky obdrženého stanoviska se shodují nebo korespondují s připomínkami v předcházejícím textu vypořádání připomínek a jsou tam také komentovány.

18. Újezdský STROM - Spolek pro Trvalý Rozvoj a Okrašlování MČ Praha 21, o. s.

ze dne 26. 6 2019 č. j.: 088213/2019/KUSK

- Požadujeme, aby uvažované varianty byly posouzeny k nulové variantě a to i s kombinacemi realizace / nerealizace dlouhodobě plánovaných dopravních záměrů VRT, SOKP 511 a 510, přeložka I/12 Běchovice – Úvaly, přeložka II/101 Jirny – Úvaly.

Komentář k připomínce:

Požadavek je zapracován do dokumentace. Pro účel dokumentace EIA byly aktualizovány Dopravněinženýrské podklady (viz příloha H.1).

- Upozorňujeme na nesoulad s územně plánovací dokumentací (územní plán Šestajovic a územní plán hl.m. Prahy) v trasování záměru.

Komentář k připomínce:

Nesoulad v trasování záměru je v dokumentaci komentován – viz kap. B.I.5.

- Za nedostatečné považujeme řešení odvádění dešťové vody navrhovaným způsobem. S ohledem na probíhající klimatické změny a existenci strategických dokumentů na podporu minimalizování negativních vlivů požadujeme navrhnout a posoudit takové řešení, které bude respektovat maximální vsakování dešťových vod v řešeném území.

Komentář k připomínce:

Převážná většina trasy posuzovaného záměru nové komunikace bude z hlediska atmosférických srážek odvodněna do záchytných příkopů podél komunikace s následným zasáknutím do terénu.

- Požadujeme posoudit a zpracovat dopravní model budoucího propojení nově vzniklých dopravních spojení (I/12, D11, Klánovická spojka, II/101) a posouzení negativního vlivu na životní prostředí.

Komentář k připomínce:

Posouzení těchto dopravních staveb je v dokumentaci součástí řešeného dopravního stavu D.

- Požadujeme úpravu zatřídění budoucí komunikace jako III. třídy a tím i splnění hlukových hygienických limitů pro takto zatříděnou komunikaci.

Komentář k připomínce:

Záměr komunikace je podle vyjádření Odboru dopravy KÚ Středočeského kraje zařazen do II. třídy.

- 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.

- Požadujeme posoudit varianty křížení nové trasy s budoucím záměrem VRT včetně posouzení možného zpracování dokumentace tohoto budoucího křížení a posouzení varianty souběžného vybudování tohoto křížení v rámci budoucí výstavby Klánovické spojky.

Komentář k připomínce:

Problematika křížení KS a VRT Praha – Brno – hranice je předmětem vyjádření SŽDC (viz H.6 - Dokladová část). Z hlediska prostorového řešení obou připravovaných staveb se předpokládá mimoúrovňové křížení trasy KS mostem přes trasu VRT.

- Žádáme prověření a respektování prostupnosti krajiny pro turistické využití (hypo, pěší a cyklo turistiku).

Komentář k připomínce:

Stávající cyklostezky jsou záměrem respektovány stejně jako ostatní existující cesty v území.

- Žádáme zpracování podrobného hydrogeologického průzkumu a posouzení možných negativních vlivů na snížení hladiny spodní vody v dotčeném území.

Komentář k připomínce:

Podrobný hydrogeologický průzkum bude zpracován jako podklad projektového řešení dalšího stupně přípravy stavebního záměru. Možné negativní vlivy na snížení hladiny podzemní vody v dotčeném území se na základě existujících údajů nepředpokládají (viz kap. C.2.2 a D.I.4). Pro účel zpracování dokumentace EIA se vycházelo z (předběžného) hydrogeologického průzkumu PUDIS a.s./ AQH spol. s r.o., 2015).

- Žádáme zpracování posouzení možných negativních vlivů na Klánovický les.

Komentář k připomínce:

Významné negativní vlivy posuzovaného záměru na Klánovický les se na základě provedeného biologického průzkumu a z něj vyplývající hodnocení nepředpokládají (viz příloha H.5).

19. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

č. j.: KHSSC 27514/2019

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 Dopravněinženýrských podkladů (viz příloha H.1).

20. Městská část Praha – Klánovice

usnesení č. RMC 18/161/2019

Požadavek doplnit a přepracovat následující části:

- Zohlednit ve vstupních dopravních datech i scénáře provozu ovlivňujících staveb – SOKP 511 a 510, přeložka I/12 Běchovice – Úvaly, přeložka II/101 Jirny – Úvaly. Dopravní zatížení a odvozené výpočty odvodit od nejkritičtější varianty.

Komentář k připomínce:

Uvedené připravované stavby jsou součástí řešení posuzovaného dopravního „stavu D“ viz příloha H.1 - Dopravně inženýrské podklady a ostatní související studie viz přílohy H.2 – H.4.

- 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).

- Křížení Klánovické spojky uvažovat jako čtyřramennou okružní křižovatku s napojením připravovaného integrovaného záchranného centra.

Komentář k připomínce:

Technické řešení dle sdělení projektanta neuvažuje s napojením připravovaného integrovaného záchranného centra (IZC) do křižovatky s KS ale do vzdálenější křižovatky Slavětínské se Smidarskou. Se stavbou KS tudíž nebude v kolizi. Křižovatka LS se Slavětínskou a Revoluční je navržena jako okružní.

- Při porovnávání jednotlivých variant důsledně oddělit úseky B a D a řešit jejich porovnání samostatně.

Komentář k připomínce:

Na základě technického podkladu záměru stavby korespondujícím s územně plánovací dokumentací jsou teoreticky možné další varianty (tj. podvarianty) vzájemně kombinující dílčí úseky, které jsou z hlediska trasování variant č.1 a 2 odlišné. Jedná se o úseky B, D a případně E tj. úseky v sousedství trasy KS s domovní zástavbou.

Posouzení vlivů těchto nových variant na životní prostředí ale nepřinese kromě ovlivnění prostředí hlukem a znečištěním ovzduší, která odpovídají výsledkům hodnocení variant č.1 a 2, žádné nové a svým významem preferující informace doporučující k realizaci některou z těchto dalších variant. Z hlediska hluku i znečištění ovzduší jsou vhodnější úseky B i D ve variantě V1.

- Zohlednit tabulkově u posuzovaných variant kvalitu záboru ZPF.

Komentář k připomínce:

Rozsah záboru pozemků určených pro trvalý a případně dočasný zábor spojený s navrhovaným záměrem (včetně tabulkového výkazu stavbou dotčených pozemků a jejich charakteristiky) bude na základě stanoviska projektanta řešen až v úrovni DÚR. V dokumentaci EIA je na základě BPEJ konstatována ochrana ZPF (viz v kap. B.II.1.). S ohledem na minimální prostorové odchylky tras variant 1 a 2 lze předpokládat minimální rozdílnost v kvalitě záboru ZPF.

- Při hodnocení stávajícího stavu imisního zatížení vycházet z dostupných dat Komplexního imisního modelu Prahy.

Komentář k připomínce:

Vzhledem k rozsahu výpočtové oblasti, která z nezanedbatelné části (více než 1/3) zasahuje na území Středočeského kraje, není možné vyhodnotit stávající stav dle výstupů projektu "Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy" pro celou výpočtovou oblast jednotně. Jediným podkladem, ze kterého je možné provést takové hodnocení celého území, jsou tak pětileté průměry dle ČHMÚ. Ostatně tento podklad je pro hodnocení kvality primárně určen i metodickým pokynem MŽP ke zpracování RS.

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

Komentář k připomínce:

Při zohledňování cyklostezek se vycházelo z aktuálního stavu (viz kap. B.I.6):

- Značená cyklotrasa č. 8100 Klánovice (ul. Lovčická a Jeníkovická) směr k D11 (zdroj: prazskecyklostezky.cz; 2021), totožná cyklotrasa značená č. A50-8100 a HP KL – 8100 (zdroj: Prahou na kole)

Návrh řešení: přeložka cyklotrasy v úseku staničení KS cca km 0,00 – 0,220

- Cyklotrasa ve směru Klánovice – Šestajovice (dle informace MČ Klánovice)

Návrh řešení: úrovnňové křížení s budoucí trasou KS v km 1,95

21. Hlavní město Praha

č. j.: MHMP 1329611/2019

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

Komentář k připomínce:

Uvedené požadavky a doporučení byly ve většině případů vypořádány už v rámci dopracování a aktualizace dokumentace EIA – např. rozšíření dopravní studie z hlediska řešeného území a nového výhledového stavu dopravy (stav D), doplnění problematiky geologie a hydrogeologie, bilance zemních prací, ÚSES, problematika tvaru křižovatky KS/Revoluční/Slavětinská ul.

Vyjádření veřejnosti uvedená v dokumentu Závěru zjišťovacího řízení**a) Shrnutí vyjádření a připomínek ke zveřejněnému oznámení záměru:**

Vyjádření veřejnosti, které zaslali

M. D. ze dne 7. 6. 2019 č. j.: 074510/2019/KUSK,

L. D. ze dne 10. 6. 2019 č. j.: 075474/2018/KUSK,

M. P. ze dne 10. 6. 2019 č.j.:075480/2019/KUSK,

I. P. ze dne 10. 6. 2019 č. j.: 075481/2019/KUSK,

V. V. ze dne 10. 6. 2019 č. j.: 075483/2019/KUSK,

D. P. ze dne 10. 6. 2019 č. j.: 075486/2019/KUSK,

L. K. ze dne 10. 6. 2019 č. j.: 075490/2019/KUSK,

M. N. a L. N. ze dne 12. 6. 2019 č. j.: 078104/2019/KUSK,

H. U. ze dne 12. 6. 2019 č. j.: 078172/2019/KUSK,

M. K. ze dne 21. 6. 2019 č. j.: 0846662/2019/KUSK,

I. K. ze dne 21. 6. 2019 č. j.: 084665/2019/KUSK,

T. O. ze dne 21. 6. 2019 č. j.: 084796/2019/KUSK,

D. N. ze dne 21. 6. 2019 č. j.: 085157/2019/KUSK,

J. O. ze dne 21. 6. 2019 č. j.: 085160/2019/KUSK,

R. D. ze dne 25. 6. 2019 č. j.: 086683/2019/KUSK,

R. D. ze dne 25. 6. 2019 č. j.: 086686/2019/KUSK,
D. V. ze dne 27. 6. 2019 č. j.: 088623/2019/KUSK

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

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

Komentář k připomínce:

Problematicky hluku (viz příloha H.2 – Akustická studie) a znečištění ovzduší (viz příloha H.3 – Rozptylová studie) vztahující se k záměru stavby KS jsou uvedeny na základě aktualizovaných dopravněinženýrských podkladů. Posouzení problematiky podzemní vody je uvedeno v kap.D.I.4. a posouzení ostatních vlivů je v části D.I. dokumentace.

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

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

Komentář k připomínce:

Problematicky 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 dopravněinženýrských podkladů. Posouzení problematiky podzemní vody je uvedeno v kap.D.I.4. Ostatní body připomínky nemají přímou vazbu na posuzovaný záměr.

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

Nesouhlas se záměrem.

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

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

Připomínka č. 2: další zábor orné půdy.

Připomínka č. 3: znečištění ovzduší.

Připomínka č. 4: nárůst hluku.

Na základě uvedených připomínek vyplývají následující závěry:

Záměr má významný negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví a celkové snížení kvality života lidí v okolí. Nesmyslné rozšiřování silniční sítě při výhledu používání sdílených automobilů v blízké budoucnosti, což znamená rapidní snížení počtu vozů na silnici.

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 developéři 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.

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

Připomínka č.1 - Klánovická spojka, která neúměrně zvýší emise z dopravy.

Připomínka č.2 - Plánovaná Klánovická spojka zapříčiní enormní nárůst hluku a překročení hlukových limitů v okolí nové komunikace Klánovická spojka v obou variantách.

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 dopravněinženýrských podkladů.