



Ing. Pavel Cetl

Demlova 276/24, 613 00 Brno

IČ: 70434395, DIČ: CZ6404301926

Krajský úřad Středočeského kraje

Mgr. Jana Říhová
Odbor životního prostředí a zemědělství

Zborovská 11
150 21 Praha 5

rihova@kr-s.cz

tel: 608 968 368
email: cetl@post.cz

V Brně 15.6.2021

Sdělení zpracovatele posudku k:
dokumentaci EIA „Klánovická spojka“

Vážená paní inženýrko,

jak jsem již avizoval při našem telefonickém rozhovoru přikláním s k názoru, že je třeba předmětnou dokumentaci vrátit k dopracování.

Dokumentace je zpracována pro 2 varianty („Šestajovickou“ a „Pražskou“) a z hlediska realizace uvažuje 2 časově navazující etapy, v dokumentaci označené jako stav C a stav D.

Stav „D“ popisuje dlouhodobý výhled ÚP hlavního města Prahy a uvažuje realizaci plánovaných dopravních staveb majících vliv na intenzity dopravy v řešeném území. Tento postup pokládám za správný, nicméně není možné na pouze na základě této (cílové) varianty odpovědně rozhodnout o přípustnosti tohoto záměru neboť je podmíněn realizací všech uvažovaných staveb a to nelze zaručit, mimo jiné také pro to, že u těchto staveb mnohdy není znám ani časový horizont jejich realizace. Je tedy nutné předpokládat že po nějakou dobu bude Klánovická spojka provozována ve stavu popsaném jako **stav „C“** a tedy i tento stav musí být z hlediska vlivu na životní prostředí akceptovatelný.

Pro vyhodnocení vlivu na veřejné zdraví je u tohoto záměru nejpodstatnější vyhodnocení hlukové zátěže vyvolané provozem nové komunikace a její porovnání se stavem, kdy by k realizaci nedošlo.

Z hlediska přípustnosti provoz záměru ve stavu „C“ dokumentace konstatuje, že dojde ke zhoršení již dnes nevyhovující hlukové situace v prostoru ul. Slavětínské (byť je zde uplatněna korekce pro starou hlukovou zátěž).

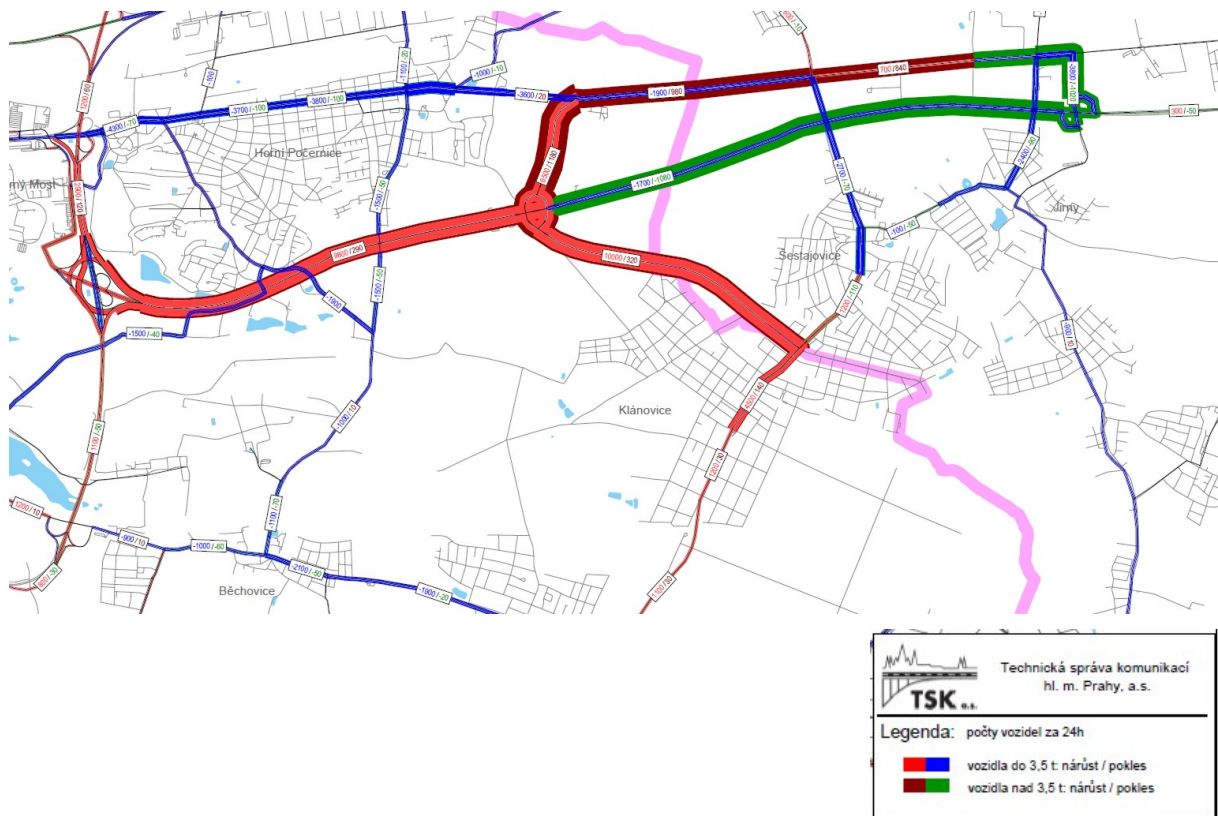
Výpočty provedené v hlukové studii (samozřejmě i v rozptylové studii) vycházejí z dopravně inženýrských podkladů zpracovaných TSK a.s. Praha (příloha H1 dokumentace). V této příloze jsou vedeny kartogramy znázorňující intenzity dopravy na ovlivněné části dopravních sítí. Zpracovatel této studie má dostatek informací i dostatečnou kvalifikaci (pravděpodobně na nejvyšší úrovni) pro zpracování takovéto studie, tedy není důvod studii jako celek zpochybňovat.

Jisté rozpaky však u zpracovatele posudku vyvolává příloha č.2.7 Dopravně inženýrských podkladů, kde je rozdílový kartogram pro rok 2025 znázorňující rozdíl mezi variantou C1 a C2 (tedy změnu dopravních intenzit po realizaci Klánovické a Hornopočernické spojky).

Z kartogramu vyplývá, že po nově vybudované Klánovické spojnici přijede do prostoru enklávy Klánovice/Šestajovice o 10 000 osobních a 320 nákladních vozidel více než ve variantě bez realizace této spojky. Nárůst je předpokládán také na ul. Slavětínské (+1 100 osobních a +30 nákladních). Oproti tomu pokles dopravy je předpokládán na ulici Brandýské (-2 400 osobních a -90 nákladních) a ulici Revoluční (-2 700 osobních a -70 nákladních).

Dokumentace nepředpokládá v oblasti Klánovic ani Šestajovic realizaci žádného záměru vázaného na realizaci Klánovické spojky, který by generoval nárůst intenzit dopravy do enklávy Klánovice/Šestajovice. Pokud by se jednalo o tranzit vozidel využívajících Klánovickou spojku jako

zkratku do jiných lokalit tak by tento průjezd byl na citovaném kartogramu zřejmý. Viz následující obrázek:



Vybudování nové dopravní trasy může vyvolat jistou nerovnoměrnost v distribuci dopravy na uliční síť a za jistých okolností může vyšší komfort dopravy vést i k nárůstu intenzit dopravy, ale přibližně dvojnásobné zvýšení intenzit dopravy do enklávy Klánovice/Sestajovice (aniž by pokračovala dále) dle mého názoru stojí za pozornost a tedy za opětovné prověření. Zvláště z toho důvodu, že v rámci hlukové studie je vyhodnocen nárůst hlukové zátěže, který neumožňuje tuto variantu z hlediska vlivů na zdraví a faktory pohody obyvatelstva akceptovat.

Pokud by se opravdu jednalo o chybu pak by výsledky výpočtů hluku i imisní zátěže pro stav „C“ byly nadhodnocené. Obě studie by tedy bylo nutno přepracovat.

Doporučuji tedy dokumentaci vrátit k přepracování v rámci kterého bude ověřena výše popsaná pochybnost a buď upraveny výpočty hlukové a rozptylové studie nebo bude správnost nárůstu dopravy vyplývající z kartogramu (příloha č.2.7) potvrzena, ovšem v tomto případě by měl být tento stav vysvětlen.



ing. Pavel Cetl