Silnice II/243 –
– obchvat Březiněvsi

Posudek o vlivech záměru na životní prostředí dle zák. 100/2001 Sb.

Posudek o vlivech záměru

Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi

na životní prostředí

podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)

Zpracovatel: RNDr. Petr Obst, držitel autorizace k hodnocení vlivů staveb, činností a technologií na životní prostředí podle zák. č. 100/2001 Sb. (č. autorizace MŽP ČR 17832/2781/OPVŽP/01, 4532/OPVŽP/02 a rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 41659/ENV/06)

28. 1. 2010 . . . . . .

ÚDAJE O ZPRACOVATELI POSUDKU:

RNDr. Petr Obst:

- držitel autorizace ke zpracování dokumentací a posudků o hodnocení vlivů staveb, činností, technologií a koncepcí na životní prostředí (E.I.A.) podle zák. 100/2001 Sb.
  (osvědčení MŽP a MZd ČR č.j. 17832/2781/OPVŽP/01 z 24. 10. 2001, osvědčení MŽP ČR č.j. 4532/OPVŽP/02 z 18. 9. 2002 a rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 41659/ENV/06 z 21. 6. 2006)
- autorizovaný projektant územních systémů ekologické stability
  (osvědčení České komory architektů, poř. č. 02 873 z 20. 6. 2000)
- držitel osvědčení o odborné způsobilosti projektovat, provádět a vyhodnocovat geologické práce v oborech ložisková geologie, geochemie, environmentální geologie a sanace
  (rozhodnutí MŽP ČR. poř. č. 1437/2001 z 21. 6. 2001)
- soudní znalec v oborech
  - ochrana přírody, specializace ekologie a ochrana životního prostředí
  - těžba, specializace geologie a těžba nerostných surovin

  (jmenovací dekret Krajského soudu Hradec Králové, poř. č. 2868 z 27. 4. 2000)

Obchodní jméno:	**RNDr. Petr Obst – G.L.I.**
Předmět činnosti:	– znalecká činnost v oboru ekologie a geologie – posuzování vlivů na životní prostředí – projektová činnost ve výstavbě – geologické práce – zpracování dat, služby databank, správa sítí
IČO:	101 22 826
sídlo:	Vilémov 35, 396 01 Humpolec

SPOLUPRACUJÍCÍ OSOBY:

Ing. Zlata Obstová

- držitelka certifikace European Computer Driving Licence – komplet 7 modulů
  (certifikát České společnosti pro kybernetiku a informatiku, č. 0302CZ088000040 z 16. 2. 2003)
- držitelka absolventského osvědčení semináře Moderní metody analýzy a řízení jakosti
  (osvědčení Západomoravské univerzity Třebíč z 6. 12. 2004)

Obchodní jméno:	**Ing. Zlata Obstová – W.A.S.P.**
Předmět činnosti:	– posuzování vlivů na životní prostředí – zpracování dat, služby databank, správa sítí
IČO:	459 02 160
sídlo:	Vilémov 35, 396 01 Humpolec

OBSAH:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE 1
- **I.1 Název záměru** 1
- **I.2 Rozsah a kapacita záměru** 1
- **I.3 Umístění záměru** 1
- **I.4 Obchodní firma oznamovatele** 1
- **I.5 IČ oznamovatele** 1
- **I.6 Sídlo oznamovatele** 1

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE 2
- **II.1 Úplnost dokumentace** 2
- **II.2 Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení** 2
  - II.2.1 Kapitola *Úvod* 2
  - II.2.2 Část A: *Údaje o oznamovateli* 2
  - II.2.3 Část B.I: *Základní údaje* 2
  - II.2.4 Část B.II: *Údaje o vstupech* 3
  - II.2.5 Část B.III: *Údaje o výstupech* 4
  - II.2.6 Část C.I: *Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území* 4
  - II.2.7 Část C.II: *Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území* 4
  - II.2.8 Část C.III: *Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení* 5
  - II.2.9 Část D.I: *Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti* 5
  - II.2.10 Část D.II: *Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů* 5
  - II.2.11 Část D.III: *Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech* 6
  - II.2.12 Část D.IV: *Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí* 6
  - II.2.13 Část D.V: *Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů* 6
  - II.2.14 Část D.VI: *Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace* 6
  - II.2.15 Část E – *Porovnání variant řešení záměru* 6
  - II.2.16 Část F – *Závěr* 7
  - II.2.17 Část G – *Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru* 7
  - II.2.18 Část H – *přílohy* 7
  - II.2.19 Vypořádání připomínek zjišťovacího řízení 7
  - II.2.20 Samostatné přílohy 1–5 (podkladové studie) 7
  - II.2.21 Celkové hodnocení dokumentace z hlediska správnosti údajů a použitých metod 7
- **II.3 Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí** 7
- **II.4 Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice** 8

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ 8

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 8

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI 9
- **V.1 Přehled obdržených vyjádření** 9
- **V.2 Ing. Bc. David Slepička, Ph.D.** 9
- **V.3 MHMP, odbor dopravy** 10
- **V.4 Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odbor životního prostředí** 10
- **V.5 MHMP, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu** 10
- **V.6 Česká inspekce životního prostředí** 10
- **V.7 Ing. Stanislav Tepera** 11
- **V.8 Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství** 12
- **V.9 Ivana Svobodová** 12
- **V.10 Obec Líbeznice** 12
- **V.11 Sdružení Beckov, Líbeznice** 16
- **V.12 Občanské sdružení Domkáři, Líbeznice** 16
- **V.13 Občanské sdružení Za hezký domov v Bořanovicích-Pakoměřicích** 16
- **V.14 Hygienická stanice Hlavního města Prahy** 17
- **V.15 Helena Nováková** 19
- **V.16 Hlavní město Praha** 19
- **V.17 Středočeský kraj** 21
- **V.18 MČ Praha-Březiněves** 21
- **V.19 Krajská hygienická stanice středočeského kraje** 21

V.20 MHMP, odbor ochrany prostředí 21
V.21 Městská část Praha-Ďáblice 22
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 22
VII. NÁVRH STANOVISKA (v členění podle příl. 6 k zákonu č. 100/2001 Sb.) 23
POUŽITÉ PODKLADY A LITERATURA 45
PŘÍLOHY

ZKRATKY POUŽITÉ V TEXTU

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
ATEM	Ateliér ekologických modelů, a.s
ČGS	Česká geologická služba
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
ČR	Česká republika
ČSN	česká státní norma
EIA	Environmental Impact Assessment (posuzování vlivů na životní prostředí)
EVL	evropsky významná lokalita Natura 2000
HMP	hlavní město Praha
HS	hygienická stanice
IČ	identifikační číslo
IZ	izolační zeleň (funkční plocha ÚP)
KHS	krajská hygienická stanice
KrÚ	krajský úřad
LBK	lokální biokoridor
LR	lesní porosty (funkční plocha ÚP)
MČ	městská část
MěÚ	městský úřad
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MZd	ministerstvo zdravotnictví
MŽP	ministerstvo životního prostředí
NUTS	Nomenclature Unit of Territorial Statistic (územně statistická jednotka)
OB	plochy čistě obytné (funkční plocha ÚP)
OHP	ochranné hygienické pásmo
OI	oblastní inspektorát
OKP	odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu
OS	občanské sdružení
OŽP	odbor životního prostředí
OŽPZ	odbor životního prostředí a zemědělství
PO	ptačí oblast Natura 2000
RVKP	registrovaný významný krajinný prvek
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
SV	plochy všeobecně smíšené (funkční plocha ÚP)
TSK	Technická správa komunikací hlavního města Prahy
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
URM	útvar rozvoje města
US	urbanistická studie
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚTJ	územně technická jednotka
VÚC	velký územní celek
VKP	významný krajinný prvek
VTL	vysokotlaký (plynovod)
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZMK	zeleň městská a krajinná (funkční plocha ÚP)
ZO	zastupitelstvo obce
ZOB	zvláštní komplexy – obchodní (funkční plocha ÚP)
ZOV	zásady organizace výstavby
ZVO	zvláštní komplexy – ostatní (funkční plocha ÚP)
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚJ	základní územní jednotka

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I.1. NÁZEV ZÁMĚRU

Posuzovaný záměr je uváděn pod názvem ***Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi.***

I.2. ROZSAH ZÁMĚRU

Předmětem posuzování je výstavba silničního obchvatu Březiněvsi. Parametry záměru uvádí následující tabulka:

délka trasy obchvatu	
– varianta 1	2,55 km
– varianta 2	2,70 km
zpevněné plochy komunikace	
– varianta 1	22 950 m^2
– varianta 2	24 300 m^2

Z hlediska nutnosti posuzování vlivů na životní prostředí splňuje projektovaný záměr kritéria podle § 4 zákona č. 100/2001 Sb., tzn. je uveden v příloze č. 1. citovaného zákona, konkrétně v kategorii II, bod 9.1, a v závěru zjišťovacího řízení podle § 7 bylo příslušným úřadem (odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy) stanoveno, že bude předmětem posuzování podle uvedeného zákona.

I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

Posuzovaný záměr je situován na severním okraji pražské aglomerace, cca 10 km severně od centra Prahy, ve východní části k.ú. Březiněves (viz příl. 1 tohoto posudku). Administrativní začlenění stavby:

Admin. jednotka	***název***	***č. (ident. kód)***
NUTS 2	Praha	CZ01
NUTS 3	Hlavní město Praha	CZ010
správní obvod HMP	Praha 8	1108
městská část HMP (ZÚJ)	Březiněves	538 124
katastrální území (ÚTJ)	Březiněves	614 131
městská část HMP (ZÚJ)	Ďáblice	547 298
katastrální území (ÚTJ)	Ďáblice	730 629
NUTS 2	Střední Čechy	CZ02
NUTS 3	Středočeský kraj	CZ021
NUTS 4	Praha-východ	CZ0219
NUTS 5	Bořanovice	538 086
katastrální území (ÚTJ)	Bořanovice	608 076

I.4.–I.6. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

I.4.	*Obchodní název:*	**Ředitelství silnic a dálnic ČR**
I.5.	*IČ:*	659 93 390
I.6.	*Sídlo:*	Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
	Oprávněný zástupce:	Ing. Miroslav Kupka
	telefon:	241 084 111

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II.1. ÚPLNOST DOKUMENTACE

Posuzovaná dokumentace záměru sestává z 6 svazků, jejichž obsah a rozsah přehledně podává následující tabulka:

Svazek		*počet stran*		*autor, organizace*
č.	*obsah*	*text*	*příl.*	
	Dokumentace (základní text)	173	7	LÁDYŠ L. ET AL., EKOLA group s.r.o., Praha
1	Akustická studie	51	9	VRDLOVCOVÁ M., EKOLA group s.r.o., Praha
2	Rozptylová studie	99	0	BAJER T. ET AL., ECO-ENVI-CONSULT, Jičín
3	Přírodovědný průzkum	21	0	HONCŮ M., Vlastivědné muzeum a galerie v České Lípě
4	Studie vlivu na povrchové a podzemní vody	14	4	NOVÁK J. ET AL., Karel Kliner – Vodní zdroje s.r.o., Praha
5	Dopravně-inženýrské podklady	6	3	SVOBODA J. ET AL., TSK hl. města Prahy, Praha
Celkem		**364**	23	

Je zřejmé, že dokumentace je dostatečně rozsáhlá s odpovídajícím grafickým doprovodem. Vlastní text dokumentace je zpracován v členění podle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb. Rozsahy a formální úpravy podkladových studií a posudků (svazky 1–5) jsou dány především zvolenými metodickými postupy a významností konkrétní řešené problematiky. Tématicky tyto studie postihují celý okruh problémů, obvykle hodnocený u záměrů podobné kategorie.

Jak text dokumentace, tak jednotlivé studie a posudky jsou zpracovány buď osobami s odpovídající autorizací, nebo odborně způsobilými zaměstnanci organizací s patřičným zaměřením činnosti.

Lze tedy konstatovat, že **po kvantitativní a formální stránce posuzovaná dokumentace odpovídá požadavkům zákona 100/2001 Sb.** (kvalitativní hodnocení dokumentace je obsahem dalšího textu, především bezprostředně následující kapitoly II.2).

II.2. SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ

II.2.1. Kapitola *Úvod*

Kapitola je do dokumentace zařazena nad rámec členění, předepsaného přílohou č. 4 zák. 100/2001 Sb. Text stručně zdůvodňuje potřebu výstavby obchvatu kolem MČ Březiněves a podává historii postupu prací na hodnoceném záměru. Až na rozporné informace o budoucích dopravních zátěžích a komerčních zónách na území sousedních obcí, podrobněji komentované v kap. II.2.3 a II.2.4 posudku a ve vypořádání obdržených vyjádření (konkrétně kap. V.10), je kapitola bez připomínek.

II.2.2. Část A: *Údaje o oznamovateli*

Bez připomínek.

II.2.3. Část B.I: *Základní údaje*

Kapitola obsahuje identifikační údaje záměru (název, kapacita, lokalizace, administrativní příslušnost), základní charakteristiku záměru (vč. popisu technického řešení), zdůvodnění jeho potřeby, předpokládaný harmonogram prací, výčet dotčených územně samosprávných celků a výčet navazujících rozhodnutí a správních úřadů.

Správnost údajů, uvedených v této části dokumentace byla ověřena jednak pomocí příslušných podkladových příloh dokumentace, jednak pomocí běžně dostupných datových a mapových zdrojů na internetu (např. WWW.CENIA.CZ, apod.). Část údajů kapitoly B.I byla dále ověřována na internetových stránkách Magistrátu hl. m. Prahy (WWW.PRAHA-MESTO.CZ) a dalších relevantních subjektů (obce Líbeznice a Bořanovice, Sdružení pro výstavbu SOKP, atd.), a v neposlední řadě i vlastní rekognoskací posuzovaného území.

V části B.I, přesněji v subkapitole 5. *Zdůvodnění potřeby záměru...* se opakuje rozporná informace, zmíněná již v souvislosti s kapitolou *Úvod*. Rozpor se týká předpokládaných budoucích intenzit dopravy, kdy na str. 8 (kap. *Úvod*) a 15 (*Zdůvodnění potřeby záměru...*) je uvedeno: *„Navíc je nutno počítat s tím, že po uvedení úseku 519 (Suchdol – Březiněves) a 520 (Březiněves – Satalice) silničního okruhu kolem Prahy společně s MÚK Březiněves do provozu, bude docházet k dalšímu přetěžování silnice II/243.“* Na str. 26 (část B, kap. II., subkap. 4 *Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu*) se ale objevuje odlišný předpoklad: *„V tuto chvíli lze jen těžko odhadovat, jak se z hlediska dopravního změní situace na stávající místní komunikační síti po uvedení obou úseků SOKP do provozu. Předpokladem ovšem je, že k výraznému navýšení dopravy na území Březiněvsi by v důsledku zprovoznění SOKP stavby 519 a 520 dojít nemělo.“* Rozpor vznikl patrně z důvodu poměrně složité a stále se měnící dopravní situace v okolí obce Březiněves v době, kdy jsou zde další významné dopravní stavby realizovány nebo plánovány (Silnice I/9 Líbeznice-obchvat, SOKP stavba 519 a 520), přičemž z hlediska posuzované dokumentace je rozporný „podpůrný“ argument navíc naprosto zbytečný – záměr by měl být (a v textu subkapitoly 5 také je) zdůvodněn již stávající dopravní situací v MČ Březiněves.

Další, z hodnoceného hlediska spíše formální nepřesnost byla zjištěna v subkapitole 8, která obsahuje poněkud zmatečný výčet různých územních jednotek. Územně samosprávnými celky jsou v daném případě kraje, resp. Hlavní město Praha, a obce, resp. městské části HMP, nikoli tedy v dokumentaci uváděná katastrální území a okresy (okr. Praha-východ, zařazený v seznamu navíc chybně pod položku kraj).

Zbývající obsah kap. B.I již lze označit za úplný a odpovídající skutečnosti.

II.2.4. Část B.II: *Údaje o vstupech*

Obsahem kapitoly jsou charakteristiky materiálových a dalších vstupů projektovaného záměru. Správnost údajů v této části dokumentace byla ověřena pomocí obecně dostupných datových zdrojů (např. katastr nemovitostí – NAHLIZENIDOKN.CUZK.CZ), porovnáním s odpovídajícími hodnotami podobných záměrů nebo kontrolou zdrojových příloh dokumentace (především mapových příloh za str. 139 a příl. 5 – – *Dopravně-inženýrské podklady*). Obsah kapitoly B.II lze celkově považovat za úplný a správný s následujícími poznámkami:

- V kap. B.II.4 (Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu) jsou uvedeny tabulky intenzit dopravy na stávající komunikaci II/243 pro rok 2008, které by měly odpovídat kartogramům v příl. 5. Ovšem úsek 2 v tab. 3 (úsek hranice hl. m. – Bořanovice) a úsek 1 v tab. 4 (úsek Cínovecké mezi Libereckou a Kosteleckou) není v příslušném kartogramu zakreslen (viz kart. 1.1 v příloze 5 dokumentace). Tento nedostatek je sice z posuzovaného hlediska formální a výsledek hodnocení nijak neovlivňuje, ale zvláště pro laické účastníky řízení může být poněkud matoucí, přičemž právě s ohledem na účast laické veřejnosti v řízení by podobné duplicitně uváděná data (mapa/tabulka apod.) měla být vzájemně beze zbytku porovnatelná, zvláště v případě údajů, které jsou pro hodnocený záměr stěžejní (jako v daném případě právě dopravně inženýrské podklady).
- V téže kapitole (B.II.4) se opakuje rozporná informace o případné budoucí roli SOKP 519 a 520 ve vztahu k posuzovanému záměru. Uvedený rozpor byl již podrobně rozebrán v předchozí kapitole posudku (viz výše).
- Dokumentace využívá dvojí údaje o intenzitách dopravy, zpracované dvěma různými subjekty – – Útvarem rozvoje města (URM) a Technickou správou komunikací hlavního města Prahy (TSK) –, přičemž každý ze subjektů vycházel z poněkud odlišných vstupních podmínek (viz kap. B.II.4 dokumentace, str. 26–28), což může být (a také je) zdrojem určitých nejasností a z nich vyplývajících připomínek.

Základním podkladem pro hodnocení posuzovaného záměru jsou dopravně-inženýrské podklady TSK (příloha 5 dokumentace), modelující intenzity automobilové dopravy pro rok 2008 (stávající stav), a pro výhledové stavy bez obchvatu Březiněvsi a s obchvatem Březiněvsi, v obou případech pro rok 2013, tzn. pro předpokládaný rok zprovoznění posuzovaného záměru. V uvedených modelových situacích nejsou zahrnuty vlivy uvažované komerční zóny a další zástavby ve východní části Březiněvsi, protože k roku 2013 nebude tato zástavba ještě realizována. Stav po zprovoznění komerční zóny potom zachycuje model dopravních intenzit k r. 2015, zpracovaný URM.

I přes určitou „nekompatibilitu" (míněno z hlediska vstupních podmínek, nikoli z hlediska kvality zpracování) oba modely v dostatečné míře postihují jak vlivy vlastního posuzovaného záměru na zklidnění situace ve vnitřní Březiněvsi, tak naznačují možný vývoj situace na obchvatu při zaplňování rozvojových ploch ve východní části Březiněvsi[I], tj. orientaci výrazné většiny vyvolané dopravy na směr na Prahu a eventuální problém v oblasti severního okraje zástavby Březiněvsi – těsně nadlimitní hlukové dotčení, na jehož eliminaci byla v dokumentaci navržena a modelově posouzena patřičná opatření (protihluková stěna).

II.2.5. Část B.III: *Údaje o výstupech*

Kapitola obsahuje informace o výstupech posuzovaného záměru v obsahovém členění podle příl. č. 4 zák. 100/2001 Sb.; uvedené údaje byly konfrontovány se zdrojovými studiemi (zde především příloha 1, 2, a 4 dokumentace) a s dalšími relevantními podklady (zákon o odpadech apod.).

Z hlediska posuzovatele je kapitola bez připomínek.

II.2.6. Část C.I: *Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území*

Správnost údajů uvedených v této části dokumentace, především informací o chráněných zájmech a objektech kulturně-historického významu, byla ověřena s pomocí odborných publikací k daným tématům, případně dalších materiálů z archívů posuzovatele (např. CULEK ET AL. 1996; KUBÍKOVÁ ET AL. 2005; LOŽEK ET AL. 2005; ŠOLC, POSPÍŠILOVÁ 2005 aj.) a s využitím internetových stránek patřičně zaměřených organizací (např. AOPK ČR, MHMP, MŽP ČR atd.). Obsah kap. C.I lze na tomto základě označit za úplný a odpovídající skutečnosti s následujícími, spíše drobnými výhradami:

- V subkapitole 1. (*ÚSES*) je uvedeno, že plánovaný záměr se nedotkne LBK 5. Ve variantě 2 ale záměr LBK 5 protne v prostoru před napojením obchvatu na stávající trasu II/243. V textu dokumentace mělo být patrně uvedeno, že plánovaný záměr se nedotkne funkční části LBK 5 (tzn. nebude narušeno stromořadí hlohů podél části stávající místní komunikace, na níž je biokoridor vázán).
- Subkapitola 5. (*Natura 2000*) obsahuje překlep v čísle přílohy, na kterou se tato část dokumentace odvolává – uvedeno je příloha 2 kapitoly H, správně má být příloha 3 kapitoly H.
- Vzhledem k tématickému zaměření části C.I se jako nadbytečná (resp. nevhodně zařazená) jeví subkapitola 9. *Situování stavby ve vztahu k územně plánovací dokumentaci*. Tuto informaci by bylo vhodnější zařadit do části B.I dokumentace, která je věnována právě podobným administrativně-technickým charakteristikám záměru.

II.2.7. Část C.II: *Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území*

Správnost údajů uvedených v této části dokumentace, byla ověřena především pomocí příslušných podkladových studií (zde zejména příl. 1 a 3 dokumentace), odborných publikací k daným tématům (např. KUBÍKOVÁ ET AL. 2005; LOŽEK ET AL. 2005; ŠOLC, POSPÍŠILOVÁ 2005; KOVANDA ET AL. 2001) a s využitím internetových stránek patřičně zaměřených organizací (ČGS-Geofond, Odbor informatiky MHMP, AOPK ČR ...).

[I] Tyto rozvojové plochy ovšem nejsou součástí posuzovaného záměru a jejich budoucí vývoj a výsledný stav lze jen těžko předjímat.

Obsah části C.II lze na tomto základě označit za úplný a odpovídající skutečnosti, nicméně je nutno konstatovat, že v této kapitole se začíná projevovat obecnější problém předkládané dokumentace – text je místy nadbytečně rozsáhlý, protože některé tématické subkapitoly jsou doslovnými kopiemi příslušných podkladových studií nebo jejich rozsáhlých úseků. Zde konkrétně subkapitoly 6 a 7 (*Flóra* a *Fauna*), které namísto stručného shrnutí závažnějších zjištěných skutečností a základních relevantních výsledků přírodovědných průzkumů (příloha 3 dokumentace) tuto studii prakticky beze zbytku duplikují.

II.2.8. Část C.III: *Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení*

Tato část dokumentace je zpracována odpovídajícím způsobem, z hlediska posuzovatele bez připomínek.

II.2.9. Část D.I: *Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti*

Stěžejní část celé dokumentace je členěna do 10 dílčích kapitol podle hodnocených složek životního prostředí. Kapitoly tématicky postihují celý okruh problémů, hodnocený u záměrů podobné kategorie. Rozsah jednotlivých subkapitol odráží relativní důležitost posuzovaného dílčího tématu vzhledem k charakteru záměru, přičemž je patrný zvýšený důraz na aspekty, které se v obdobných případech obvykle jeví jako problematičtější (hluková a rozptylová situace).

Z vlastních zkušeností posuzovatele a ze srovnání hodnocené dokumentace s materiály obdobných záměrů na příslušných internetových stránkách MŽP ČR vyplývá, že charakteristiky a hodnocení předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí jsou zpracovány metodicky korektně, přičemž u závažnějších aspektů hodnocení jsou podloženy specializovanými studiemi a posudky (příloha 1–4). Na základě výsledků uvedených studií i vlastních šetření a hodnotících postupů dospívají zpracovatelé dokumentace k relevantním dílčím závěrům pro jednotlivé posuzované tématické okruhy, kapitole D.I je nicméně možno vytknout následující nedostatky:

- V subkapitole 7. (*Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy*) chybí alespoň zmínka o tom, že část kácených dřevin ve var. 2, přestože vesměs jde skutečně o nepříliš hodnotné dřeviny s převahou cizorodých druhů (resp. druhů, považovaných obvykle přímo za invazní – *Acer negundo, Robinia pseudoaccacia* – PYŠEK, SÁDLO, MANDÁK 2002), je součástí registrovaného VKP Březiněveská alej, což významnost zásahu posouvá na poněkud vyšší úroveň. Dotčení uvedeného registrovaného VKP je ale zmíněno dále v textu dokumentace, konkrétně na str. 110 v subkapitole 8. (*Vlivy na ÚSES, VKP, ZCHÚ a systém NATURA 2000*) a znovu na str. 113 v subkapitole 9 (*Vliv na krajinu a krajinný ráz*).
- Opakuje se nepřesná informace z kap. C.I, podle níž se plánovaný záměr nedotkne LBK 5 místního ÚSES, který ale ve var. 2 dotčen bude, ovšem ve své nefunkční části (viz kap. II.2.6 posudku).
- Opakuje se již zmíněný problém nadbytečně rozsáhlého textu dokumentace, zejména v subkapitole 3. *Vlivy na akustickou situaci*, do níž bylo bez jakéhokoli pokusu o zestručnění překopírováno 9 stran hlukové studie (příl. 1 dokumentace), a zásadnější závěry se tak poněkud ztrácejí v množství podružnějších informací.

Přes uvedené spíše formální výhrady je kapitolu D.I jako celek možno považovat za věcně správnou a úplnou.

II.2.10. Část D.II: Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

V kapitole D.II.1 jsou shrnuty relevantní závěry z části D.I. K obsahu kapitoly lze mít jednu závažnější výhradu: Zpracovatelé dokumentace na str. 117 avizují, že bude provedeno kvantifikované hodnocení jednotlivých složek životního prostředí z hlediska velikosti vlivu (patrně formou tabulky). V následujícím textu ale tato kvantifikace chybí a vlivy jsou specifikovány slovně v jednotlivých tematických odstavcích, což ovšem nepřispívá k přehlednosti výsledků komplexního hodnocení záměru.

V závěrečném odstavci kapitola konstatuje faktickou nemožnost přeshraničních vlivů záměru; tato část je z hlediska posuzovatele bez připomínek.

II.2.11. Část D.III: Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Kapitola z hlediska posuzovatele bez připomínek.

II.2.12. Část D.IV: *Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí*

V této části dokumentace jsou uvedena opatření pro snížení nepříznivých vlivů záměru v členění podle fází záměru (fáze přípravy, fáze realizace, fáze provozu). Navržená opatření v zásadě odpovídají výsledkům hodnocení, shrnutým v dokumentaci, a identifikaci rozhodujících vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví z uvedeného výčtu budou zahrnuta do podmínek v návrhu stanoviska pro příslušný úřad (viz kap. VII tohoto posudku), přičemž mohou být dále zpřesňována, případně doplňována oproti znění, uvedenému v části D.IV posuzované dokumentace.

II.2.13. Část D.V: *Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů*

Tato část dokumentace uvádí přehled použitých metod, a to včetně metodických postupů ve znaleckých posudcích a podkladových studiích. Jak text dokumentace, tak jednotlivé studie a posudky byly zpracovány buď osobami s odpovídající autorizací nebo odborně způsobilými zaměstnanci organizací s patřičným zaměřením činnosti, přičemž byly použity standardní a obecně akceptované metodické postupy, poměrně podrobně popsané jak v kap. D.V dokumentace, tak v příslušných kapitolách samostatných textových příloh 1–5. Jediná zjištěná nepřesnost souvisí s již výše zmíněným problémem v části D.II dokumentace (viz kap. II.2.10 posudku). V kap. D.V je uvedeno, že vyhodnocení významnosti vlivů bylo provedeno na podkladě kvantifikované metodiky, uveřejněné v časopise EIA č. 1–4/2001; v kap. D.II ovšem toto kvantifikované hodnocení chybí.

Lze nicméně konstatovat, že dokumentace po metodické stránce odpovídá požadavkům na korektní hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

II.2.14. Část D.VI: *Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace*

Kapitola z hlediska posuzovatele bez připomínek.

II.2.15. Část E – *Porovnání variant řešení záměru*

Úvodní odstavec této části dokumentace uvádí, že záměr je hodnocen ve dvou aktivních (stavebních) variantách: variantě 1 a variantě 2, chybí tedy zmínka o srovnání aktivních variant s variantou nulovou (záměr nerealizovat). Následně jsou ovšem mezi sebou porovnány nejen aktivní varianty, ale v závažnějších hodnocených aspektech (např. hluková situace) je text kapitoly doplněn i o jejich srovnání se situacemi bez realizace záměru (tedy s „opomenutou“ nulovou variantou).

V konečném shrnutí dospívají zpracovatelé dokumentace k závěru, že posuzovaný záměr lze z hlediska dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel při respektování navrhovaných opatření akceptovat v obou posuzovaných variantách (ve variantě 1 i 2). S uvedeným závěrem lze souhlasit, opět ale chybí celkové srovnání aktivních variant s variantou nulovou, které se ovšem jinak v roztroušené podobě prolíná celým textem dokumentace, vč. závěrečných shrnujících kapitol (části F a G dokumentace).

II.2.16. Část F – *Závěr*

Z hlediska posuzovatele bez připomínek.

II.2.17. Část G – *Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru*

Část G představuje souhrn relevantních informací o projektovaném záměru. Z hlediska posuzovatele bez připomínek.

II.2.18. Část H – přílohy

Z hlediska posuzovatele bez připomínek.

II.2.19. Vypořádání připomínek zjišťovacího řízení

V závěru dokumentace je nad rámec rozsahu, požadovaného přílohou č. 4 zák. 100/2001 Sb., zařazena nečíslovaná kapitola *Vypořádání připomínek zjišťovacího řízení*. Z hlediska posuzovatele je tato kapitola bez připomínek.

II.2.20. Samostatné přílohy 1–5 (podkladové studie)

Podkladové studie a znalecké posudky byly již z hlediska věcné správnosti a úplnosti posouzeny v kap. II.2.9 a II.2.13, kde bylo konstatováno jak jejich odpovídající tématické zaměření na závažnější hodnocené aspekty, tak metodická vhodnost použitých postupů a relevance obdržených výsledků a závěrů.

II.2.21. Celkové hodnocení dokumentace z hlediska správnosti údajů a použitých metod

Celkově lze posuzovanou dokumentaci hodnotit z hlediska jejího rozsahu a kvality jako odpovídající relativní technologické a provozní nekomplikovanosti záměru. Většina zjištěných nedostatků dokumentace jako celku patří do kategorie překlepů, opomenutí nebo drobných nepřesností bez zásadního dopadu na celkovou kvalitu vyvozených závěrů hodnocení.

Největší slabinou předložené dokumentace je tak formální i věcná úprava základní textové části, která by měla být přehledným a stručným shrnutím relevantních výsledků podkladových studií a dalších informací o záměru. Namísto toho je stosedmdesátistránkový text poměrně nekonzistentní, s častými duplicitami (v nichž se potom mohou místy opakovat zjištěné drobné nepřesnosti) a s doslovným kopírováním rozsáhlých pasáží podkladových studií, které jsou ovšem současně v plném rozsahu přílohami dokumentace.

Uvedený obecnější problém sice velmi ztěžuje orientaci ve značně rozsáhlé dokumentaci, nicméně z věcného hlediska je i z předchozích kapitol posudku zřejmé, že dokumentace (míněn celý předložený materiál podle úvodní tabulky v kap. II.1 tohoto posudku) obsahuje veškeré potřebné informace, a z hlediska správnosti údajů a úplnosti ji lze označit za dostačující k možnosti posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, formulovat návrh stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro příslušný úřad a následně ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

II.3. POŘADÍ VARIANT Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Zpracovatelé dokumentace dospívají k závěru, že posuzovaný záměr lze z hlediska dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel při respektování navrhovaných opatření akceptovat v obou posuzovaných variantách (ve variantě 1 i 2).

S uvedeným závěrem lze v zásadě souhlasit, je nicméně nutno přihlédnout i ke skutečnosti, že každá z aktivních variant výrazněji ovlivňuje poněkud jinou kategorii z hodnocených složek životního prostředí a veřejného zdraví:

Varianta 1 vykazuje především negativní vlivy na dotčenou populaci – nadlimitní nebo jen těsně podlimitní hlukové dotčení prostoru č.p. 171 a 94. Tento problém je sice řešitelný technicky, vyžaduje ale instalaci protihlukové stěny, tzn. stavebního prvku, zakrývajícího výhled z přilehlé obytné zástavby do okolní krajiny.

Varianta 2 se dotýká relativně přírodních prvků posuzovaného území, konkrétně jižního okraje liniového RVKP Březiněveská alej, kde vyžaduje kácení dřevin. Kácení relativně malého rozsahu (navíc dřevin problematické kvality a druhového složení) bude ale kompenzováno navrhovanými dosadbami podél projektované trasy obchvatu.

V celkovém kontextu posuzované situace lze tedy z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví mírně preferovat variantu 2, varianta 1 je akceptovatelným alternativním řešením, zatímco nulová varianta (záměr nerealizovat) zachovává stávající stav, značně problematický zejména s ohledem na aktuální (i předpokládané budoucí) ovlivnění vnitřní Březiněvsi dopravou na průtahu II/243.

II.4. HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Vzhledem k charakteru záměru a k jeho poloze v rámci ČR nepřesáhne žádný z vlivů záměru státní hranice.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno (kap. B.I.6 dokumentace). Podle tohoto popisu a dalších dostupných podkladů (LEBEDA, FORMAN 2009), odpovídajících dané etapě projektové přípravy, je záměr technicky řešen způsobem adekvátním jeho účelu a zadání.

Podrobnější specifikace stavebních detailů a dílčích technologií bude předmětem následujících fází přípravy projektové dokumentace stavby, přičemž jak pro celkovou optimalizaci záměru, tak pro dořešení některých problémovějších aspektů je nutno realizovat řadu opatření, navržených v souvislosti s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví (viz následující kap. IV.).

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Opatření, navržená a shrnutá ve výčtu v kap. D.IV dokumentace, v zásadě odpovídají výsledkům hodnocení a identifikaci rozhodujících vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví z výše uvedeného výčtu budou zahrnuta do podmínek v návrhu stanoviska pro příslušný úřad (viz kap. VII tohoto posudku), přičemž mohou být dále zpřesňována, případně doplňována oproti znění, uvedenému v části D.IV posuzované dokumentace.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

V.1. PŘEHLED OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ

Následující tabulka podává přehled všech obdržených vyjádření k posuzované dokumentaci; kopie všech uvedených vyjádření jsou obsahem příl. 2 tohoto posudku. Vyjádření jsou řazena podle data doručení na podatelnu MHMP, ve stejném pořadí jsou i vypořádána v kap. V.2–V.21:

Dotčený subjekt	*kontaktní adresa*	*doručeno*
Ing. Bc. David Slepička, Ph.D.	adresa neuvedena	17. 8. 2009
MHMP, odbor dopravy	Magistrát hl. m. Prahy, odbor dopravy, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1	18. 8. 2009
Městský úřad Brandýs nad Labem--Stará Boleslav, OŽP	MěÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odbor životního prostředí, prac. Praha, nám. Republiky 3, 110 01 Praha 1	20. 8. 2009
MHMP, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu	Magistrát hl. m. Prahy, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1	21. 8. 2009
Česká inspekce životního prostředí	ČIŽP, OI Praha, Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6-Bubeneč	24. 8. 2009
Ing. Stanislav Tepera	adresa neuvedena	26. 8. 2009
Kraj. úřad Středočeského kraje, odb. životního prostředí a zemědělství	KrÚ Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5	31. 8. 2009
Ivana Svobodová	Čs. armády 820/35, 160 00 Praha 6-Bubeneč	1. 9. 2009
Obec Líbeznice	Obec Líbeznice , Mělnická 43, 250 65 Líbeznice	2. 9. 2009
Sdružení Beckov	Sdružení Beckov, K. H. Máchy 302, Líbeznice	2. 9. 2009
Občanské sdružení Domkáři	Obč. sdružení Domkáři, U Cihelny 467, 250 65 Líbeznice	2. 9. 2009
Občanské sdružení Za hezký domov v Bořanovicích-Pakoměřicích	OS Za hezký domov v Bořanovicích-Pakoměřicích, Zdeněk Stibal, V Sazenicích 83, 250 65 Bořanovice	2. 9. 2009
Hygienická stanice hl. m. Prahy	HSHMP, Rytířská 12, pošt. schr. 203, 110 01 Praha 1	3. 9. 2009
Helena Nováková	Helena Nováková, Březiněves 2, 182 00 Praha 8	4. 9. 2009
Hlavní město Praha	Martin Langmajer, radní hl. m. Prahy, Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1	4. 9. 2009
Středočeský kraj, Praha 5	Středočeský kraj, Ing. Miloš Petera, náměstek hejtmana, Zborovská 11, 150 21 Praha 5	9. 9. 2009
MČ Praha-Březiněves	MČ Praha-Březiněves, U Parku 140, 182 00 Praha 8	9. 9. 2009
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje	Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Dittrichova 17, 128 01 Praha 2	10. 9. 2009
MHMP, odbor ochrany prostředí	Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29 , 111 21 Praha 1	16. 9. 2009
Městská část Praha-Ďáblice	Městská část Praha-Ďáblice, Úřad MČ, Květnová 553/52, 182 02 Praha-Ďáblice	16. 9. 2009

V následujících kapitolách je písmem „*kurzíva*“ uveden obsah příslušného vyjádření, písmem „normal“ poté hodnocení zpracovatele posudku.

V.2. Ing. Bc. DAVID SLEPIČKA, Ph.D.

Pan a paní Slepičkovi ve svém stanovisku (viz příl. 2a) vznáší námitku proti posuzovanému záměru ve variantě 1, při jejíž realizaci by docházelo k nadměrnému hlukovému zatížení obytných objektů v prostoru plánovaného kruhového objezdu (napojení obchvatu ve var. 1 na stávající trasu II/243), přičemž plánované vysoké protihlukové stěny by těmto jevům zabránily jen částečně a navíc by nevhodným a neestetickým způsobem změnily tvář krajiny v severní části Březiněvsi; ve variantě 2 bez tohoto problematického kruhového objezdu budou tyto jevy potlačeny.

Z obdobných důvodů, které uvádějí připomínkující, je v závěrečném srovnání variant záměru v kap. II.3 posudku mírně preferována varianta 2. Varianta 1 je nicméně vyhodnocena jako realizovatelná alternativa,

protože podle výsledků hlukové studie budou i v připomínkované severní části zástavby Březiněvsi u kruhového objezdu hygienické limity pro denní i noční dobu dodrženy a v dokumentaci (a následně i v podmínkách stanoviska příslušného úřadu) jsou uvedena pro protihlukovou stěnu opatření, která by měla přispět k začlenění tohoto prvku do řešeného území tak, aby nepůsobil rušivým dojmem.

V.3. MHMP, ODBOR DOPRAVY

Odbor dopravy MHMP vydává souhlasné stanovisko ve věci: Silnice II/243 – obchvat Březiněvsi *(viz příl. 2b).*

Stanovisko MHMP odboru dopravy neobsahuje připomínky k vypořádání.

V.4. MĚSTSKÝ ÚŘAD BRANDÝS NAD LABEM-STARÁ BOLESLAV, ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Vyjádření MěÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (viz příl. 2c) je členěno do 4 částí podle jednotlivých chráněných hledisek:

- *Požadavky **z hlediska ochrany vod:***
  - ***a)*** *Zpracovanou dokumentaci MěÚ považuje za dostatečnou, se záměrem souhlasí; požaduje, aby byla pro zasakování dešťových vod zajištěna dostatečná vsakovací schopnost horninového podloží a aby tento požadavek byl doložen posudkem zpracovaným oprávněnou osobou v oboru hydrogeologie.*
  - ***b)*** *Při případném křížení či souběhu s melioračním zařízením, vodovodní a kanalizační sítí bude toto projednáno s jejich správci a s vlastníky; budou dodrženy platné ČSN o prostorovém uspořádání sítí technického vybavení.*
- *Připomínka **z hlediska ochrany ZPF a SSL:***
  - ***c)*** *Varianta č. 2 není v souladu se schváleným územním plánem obce Bořanovice.*
- ***Z hlediska ochrany přírody a krajiny** – bez připomínek.*
- ***Z hlediska odpadového hospodářství** – bez připomínek.*

Ad a): Součástí dokumentace je *Studie vlivu na povrchové a podzemní vody* (NOVÁK, MIKISKOVÁ 2009 – – příloha 4 dokumentace) zpracovaná firmou Karel Kliner – Vodní zdroje, s.r.o. (www.kkvz.cz).

Ad b): Připomínka není určena k vypořádání, jedná se o upozornění na možné technické střety zájmů na lokalitě a nutnost jejich řešení v dalších fázích projektové přípravy záměru.

Ad c): Z hlediska hodnocení vlivů záměru na životní prostředí se nejedná o připomínku k vypořádání, ale o upozornění na problém, který bude nutno řešit v následných nebo paralelních schvalovacích řízeních záměru.

V.5. MHMP, ODBOR KULTURY, PAMÁTKOVÉ PÉČE A CESTOVNÍHO RUCHU (MHMP-OKP)

MHMP-OKP ve svém vyjádření (viz příl. 2d) sděluje, že nemá námitek proti umístění stavby. MHMP-OKP upozorňuje, že navrhovaná stavba je na území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů a dále požaduje, aby bylo příslušné organizaci umožněno provedení archeologického výzkumu. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením zemních prací.

Zajištění archeologického dozoru a umožnění archeologického výzkumu během stavebních prací je povinností ze zákona č. 20/1987 Sb.; vyjádření neobsahuje připomínky k vypořádání.

V.6. ČESKÁ INSPEKCE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Vyjádření ČIŽP OI Praha (viz příl. 2e) je členěno do 4 částí podle jednotlivých oddělení:

- ***oddělení odpadového hospodářství*** *– bez připomínek;*
- ***oddělení ochrany ovzduší*** *– bez připomínek;*
- ***oddělení ochrany vod*** *– bez připomínek;*
- ***oddělení ochrany přírody*** *– bez připomínek.*

Stanovisko ČIŽP IO Praha neobsahuje připomínky k vypořádání.

V.7. ING. STANISLAV TEPERA

Ing. Stanislav Tepera ve svém vyjádření (viz příl. 2f) dokládá podle jeho názoru velmi nízkou vypovídající úroveň dokumentace následujícími připomínkami:

a) *Na str. 8 je uvedeno, že je nutné počítat s dalším přetěžováním silnice II/243 po uvedení úseků SOKP 519 (Suchdol – Březiněves) a 520 (Březiněves – Satalice) do provozu; na str. 26 se však v rozporu s tím uvádí, že k výraznějšímu navýšení dopravy na území Březiněvsi v důsledku zprovoznění SOKP stavby 519 a 520 by dojít nemělo. Dále se na str. 8 píše, že se rovněž počítá s nárůstem dopravy na trase díky navrhovanému komerčnímu využití některých ploch na území Bořanovic a Líbeznice, ale na obrázku č. 4* Kartogram – výhledový stav s obchvatem – rok 2013 *je jejich celkový počet v obci i na uvažovaném okruhu zase 16 000; z toho vyplývá nevěrohodnost výpočtů ekologického zatížení; to i posuzovatelé přiznávají na str. 129.*

b) *Na str. 170 zpracovatelé uvádí: „Na základě zkušeností projektanta s budováním výstavby komunikací podél dálnic, vzhledem k územnímu rozvoji místních obcí/městských částí na severu Prahy a rovněž vzhledem k tradičním nejkratším průjezdním trasám směr Mělník, nelze po realizaci obchvatu kolem Líbeznice počítat s významnějším poklesem dopravních zátěží na silnici II/243.“ Z toho vyplývá, že projektant navrhovaného obchvatu Březiněvsi je tlačen do řešení, kterého smysluplnost předem vylučuje.*

V závěru vyjádření Ing. Tepera

c) *doporučuje Magistrátu hl. města Prahy, aby ve spolupráci s Krajským úřadem Středočeského kraje zpracoval seriózní koncepci dopravní obslužnosti mikroregionu Březiněves, Bořanovice, Líbeznice v úzké návaznosti na v současné době existující, budované i předpokládané dopravní komunikace, bytovou a komerční zástavbu a tu pak nechal posoudit z hlediska vlivů na životní prostředí. Není možné řešit místní komunikace na tomto území bez toho, aby nebylo definitivně rozhodnuto o stavbě Pražského okruhu.*

Ad a): Uvedený rozpor byl zpracovatelům dokumentace vytknut v kap. II.2.3 posudku jako naprosto zbytečný „podpůrný“ argument pro zdůvodnění záměru – záměr by měl být (a v textu kapitoly B.I.5 dokumentace také je) zdůvodněn již stávající dopravní situací v MČ Březiněves.

Podobného charakteru je i nepřesná informace o započtení nárůstu dopravy na trase kvůli navrhovanému komerčnímu využití některých ploch na území Bořanovic a Líbeznice. Ve skutečnosti, jak vyplývá z kap. 3.2.1 dopravně inženýrských podkladů (příl. 5 dokumentace), tyto (neuvažované) komerční plochy do modelů dopravní situace započteny nebyly, čímž je vysvětlen rozporovaný údaj o dopravním zatížení v kartogramu 4.

Připomínkované rozporné informace ale nemají vliv na závěry hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Autoři tedy na str. 129 dokumentace nepřiznávají nevěrohodnost výpočtů ekologického zatížení, ale uvádějí, v souladu s požadavky zák. 100/2001 Sb., možné neurčitosti hodnocení, vyplývající ze současných znalostí o intenzitách dopravy a jejich možného budoucího vývoje v dopravně složitém území.

Ad b): V uvedeném citátu (vypořádání připomínky) zpracovatel dokumentace na základě svých zkušeností (podpořených i výsledky modelů dopravní situace se započtením obchvatu Líbeznice – viz příl. 5 dokumentace) pochybuje o výraznějším vlivu obchvatu Líbeznice (tzn. přeložky silnice I/9) na možné přesměrování části dopravy ze silnice II/243, čímž smysluplnost předkládaného záměru (tj. obchvatu Březiněvsi na silnici II/243) dokládá, nikoli vylučuje.

Ad c): Připomínka má charakter doporučení a není proto předmětem vypořádání v rámci tohoto posuzovaného záměru. K připomínce lze nicméně dodat, že již modely dopravního zatížení, použité v předkládané dokumentaci jsou zpracovány minimálně v kontextu celé pražské aglomerace (TSK), případně ještě s výraznými přesahu do území sousedních okresů (URM).

V.8. KRAJSKÝ ÚŘAD STŘEDOČESKÉHO KRAJE, OŽPZ

OŽPZ KrÚ Středočeského kraje ve svém stanovisku (viz příl. 2g):

a) *doporučuje, vzhledem ke zjištěnému výskytu některých zvláště chráněných druhů živočichů v lokalitě záměru, zažádat u kompetentních orgánů ochrany přírody o výjimku ze zákazů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.;*

b) *sděluje, že v souladu s ustanovením § 45 i zák. 114/1992 Sb., v platném znění, lze vyloučit významný vliv posuzovaného záměru samostatně i ve spojení s jinými projekty na EVL a PO soustavy Natura 2000;*

c) *sděluje, že na území Středočeského kraje se v lokalitě umístění záměru ani v jejím okolí nevyskytuje žádná přírodní památka, přírodní rezervace ani regionální ÚSES a nemá proto v tomto ohledu připomínek.*

Ad a): Doporučení v tomto směru bude zahrnuto do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

Ad b) a c): Připomínky nejsou určeny k vypořádání, jedná se o informativní sdělení z hlediska vztahu posuzovaného záměru k specifickým zájmům ochrany přírody a krajiny.

V.9. IVANA SVOBODOVÁ

Vyjádření paní Ivany Svobodové obsahuje následující připomínky (viz příl. 2h):

a) *Paní Svobodová nesouhlasí s vybudováním silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi na jejím pozemku PK 88 v k.ú. Bořanovice. Součástí vyjádření je dále dopis zaslaný obci Březiněves, ve kterém jsou uvedené námitky proti vybudování silnice II/243, a také plán přeložky silnice II/243, podle kterého je předpokládaná varianta obchvatu obcí Březiněves a Bořanovice na zcela jiných pozemcích.*

b) *Paní Svobodová konstatuje, že předložená varianta podle jejího názoru řeší pouze lokální zájem a to přístupovou komunikaci k zamýšlené výstavbě v obci Březiněvsi a provozovny stavebnin firmy RABAT.*

Ad a): Řešení a posuzování majetkoprávních poměrů na lokalitě není předmětem hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ad b): Připomínka se netýká hodnocení vlivu záměru na životní prostředí, ale jeho celkové koncepce, která je řešena v jiných etapách projektové přípravy a schvalovacích řízení.

V.10. OBEC LÍBEZNICE

Obec Líbeznice vydala nesouhlasné stanovisko (viz příl. 2i) k vypracované dokumentaci EIA a žádá, aby MŽP ČR zadalo vypracování dokumentace jinému zpracovateli. Ke stanovisku obec Líbeznice přiložila vyjádření firmy PUDIS, a.s. – informaci k etapové výstavbě MÚK Březiněves a vztahu k přestavbě MÚK Zdiby ze dne 15. 7. 2008 a zápis ze zasedání Zastupitelů obce Bořanovice ze dne 10. 1. 2008. Obec Líbeznice zásadně nesouhlasí s řadou prezentovaných údajů v dokumentaci, které jsou dle jejich názoru jednoznačně zkreslené a nerespektují mnoho podstatných skutečností, které výstavbu tohoto obchvatu zcela popírají. Připomínkující uvádí, že již výchozí údaje ve zpracovaném posudku pro posouzení vlivu v oblasti dopravního zatížení vůbec neberou v potaz následující skutečnosti:

a) *výstavbu obchvatu obce Líbeznice, který převede 80 % tranzitní dopravy z komunikace Mělnická (II/243) na Zdibskou (I/9);*

b) *ze silničního okruhu kolem Prahy se podle současné dokumentace nepočítá s přímým sjezdem na obec Březiněves;*

c) *obec Líbeznice nemá u silnice II/243 umístěny ani plánovány žádné průmyslové zóny;*

d) *ZO Bořanovice schválilo v souvislosti s přípravou nového ÚP obce, že v katastru obce nebude u silnice II/243 vybudována nová průmyslová zóna.*

K jednotlivým připomínkovaným bodům uvádí obec Líbeznice i své stanovisko.

e) *Na str. 8 dokumentace je uvedeno, že silnice II/243 je v současnosti atraktivním průjezdem na trase Ďáblice-Březiněves-Líbeznice, mj. i z důvodu možnosti využití trasy při kongescích a krizových situacích na dálnici D8 a rychlostní komunikaci R8, a dále že je navíc nutno počítat s tím, že po uvedení úseku 519 (Suchdol-Březiněves) a 520 (Březiněves-Satalice) silničního okruhu kolem Prahy společně s MÚK Březiněves do provozu, bude docházet k dalšímu přetěžování silnice II/243.*

Dle stanoviska obce ale z tvaru a vyvedení komunikace chystané stavby MÚK vůbec nevyplývá, že by tato doprava měla být do Březiněvsi svedena. Stanovisko projektanta stavby Ing. Kořínka (PUDIS, a.s.) zcela vylučuje vyvedení dopravy na II/243 (viz příloha – Informace k etapové výstavbě MÚK Březiněves a vztahu k přestavbě MÚK Zdiby).

f) *Na str. 8 dokumentace je rovněž uvedeno, že se počítá s nárůstem dopravy na trase díky navrhovanému komerčnímu využití některých ploch na území Bořanovic a Líbeznic.*

Dle stanoviska obce ale žádná průmyslová zóna v Bořanovicích na základě rozhodnutí ZO Bořanovice z roku 2008 nevznikne (viz příloha – Usnesení ZO Bořanovice), obec Líbeznice také podél silnice II/243 žádnou průmyslovou zónu plánovánu nemá.

g) *Dokumentace a všechny výpočty účelově nerespektují skutečnost výstavby obchvatu obce Líbeznice a fakta investičního záměru: převedení 80 % tranzitu na tuto komunikaci tak, aby do obce Březiněves tato tranzitní doprava vůbec nevjížděla a obchvat obce Líbeznice by tak byl skutečnou přeložkou komunikace II/243 na I/9 v uvedené části a jednoznačně systémovým řešením snížení dopravního zatížení v uvedených obcích.*

h) *Kartogramy v dokumentaci vůbec nejsou prezentovány pro rok 2011, kdy již bude zprovozněn obchvat obce Líbeznice s převedením 80 % tranzitní dopravy projíždějící obcí Březiněves.*

i) *V kap. Vlivy na zdraví obyvatel – hluk a znečištění ovzduší zpracovatel dokumentace vychází z údajů, které nezohledňují snížení dopravy po vybudování obchvatu obce Líbeznice.*

j) *Dle stanoviska obce by vybudování obchvatu obce Březiněves opět přivedlo tranzitní dopravu do obcí Bořanovice a Líbeznice a negativní vlivy dopravy by tak výstavbou obchvatu byly převedeny z Březiněvsi na občany obcí Bořanovice a Líbeznice. V dokumentaci vůbec nebylo provedeno posouzení širších dopadů intenzity tranzitní dopravy a vlivů záměru na veřejné zdraví v obcích Bořanovice a Líbeznice. Dle názoru obce je řešením situace i bez výstavby obchvatu Březiněvsi přijetí dopravních opatření a převedení dopravy z II/243 na D8 a dále na obchvat Líbeznic, jak je počítáno v investičním záměru přeložky I/9.*

Územní plán VÚC Středočeského kraje navíc nepočítá s vybudováním další komunikace východně od obcí Březiněves a Bořanovice, která by se na území tohoto kraje napojovala na stávající komunikaci II/243 - což je varianta s částí komunikace na území obce Bořanovice (var. 2 dokumentace).

k) *Připomínkující uvádí, že celý záměr je v rozporu z koncepcí Strategie rozvoje mikroregionu Povodí Mratínského potoka, která jednoznačně předpokládá zklidnění celého území a odvedení tranzitu z území Březiněves-Bořanovice-Líbeznice po vybudování obchvatu I/9.*

l) *Na str. 170 dokumentace je uvedeno, že na základě zkušeností projektanta s podobnými záměry výstavby komunikace podél dálnic, vzhledem k územnímu rozvoji místních/městských částí na severu Prahy a rovněž vzhledem k tradičním a nejkratším průjezdným trasám směrem na Mělník, nelze po realizaci obchvatu kolem obce Líbeznice počítat s významnějším poklesem dopravních zátěží na silnici na II/243.*

Dle stanoviska obce ale všechna kritéria, uváděná zpracovatelem dokumentace pro obchvat obce Líbeznice beze zbytku splňuje i obchvat Březiněvsi. Jedná se o komunikaci podél dálnice, v územním rozvoji městské části na severu Prahy, na tradiční a nejkratší průjezdné trase směr Mělník. Z toho plyne, že s poklesem tranzitní dopravy ve středu obce Březiněves po

vybudování jeho obchvatu nelze počítat. Tímto prohlášením zpracovatel posudku nakonec sám v závěru zdůvodnil, že výstavba obchvatu obce Březiněves je stejně nesmyslná.

m) *Připomínkující uvádí, že záměr výstavby obchvatu obce Březiněves by byl kontraproduktivní stavbou, spíše zatěžující životní prostředí a narušující stávající dopravní koncepci regionu. Spíše než o obchvatu by se mělo uvažovat o místně obslužné komunikaci, která by vracela dopravu do původního místa, tj. před obec Březiněves (ze strany D8), zvláště pokud se evidentně jedná více o soukromý než veřejný zájem, a to dopravně obsloužit stávající a příp. v budoucnu rozšířenou průmyslovou zónu na pozemku společnosti RABAT.*

n) *Připomínkující upozorňuje na skutečnost, že v obci Líbeznice se ulice Mělnická nebude po vybudování obchvatu obce přímo napojovat na tento obchvat a tranzitní vozidla by na konci obce Líbeznice musela komplikovaně dávat přednosti vozidlům na frekventovaném obchvatu, aby mohla dále pokračovat v tranzitu ve směru Neratovice–Mělník. Tato situace by vedla k jejich hromadění v obci a došlo by ke zvýšení ohrožení obyvatel a zhoršení životního prostředí. Obec Líbeznice proto navrhuje, aby byl celý projekt již ve svém počátku jako nekoncepční, neekonomický a ve své podstatě nepotřebný zastaven.*

o) *Připomínkující v případě pokračování záměru požaduje:*

- *podrobné zpracování dopadů na znečištění ovzduší, zvýšené hladiny hluku, vibrací a všech sledovaných parametrů ochrany veřejného zdraví na obec Líbeznice;*
- *doložení údajů o intenzitách předpokládané dopravy svedené do obce Březiněves na II/243 z budoucího pražského silničního obchvatu, ze kterých zpracovatel vycházel;*
- *zahrnutí varianty s poklesem dopravy o 80 % na II/243 po zprovoznění přeložky na I/9 do všech výpočtů, vzhledem k záměrnému pomíjení pozitivních dopadů výstavby obchvatu obce Líbeznice na tranzitní dopravu v Březiněvsi;*
- *zásadní přehodnocení všech vstupních důvodů pro výstavbu – zejména nesmyslů týkajících se nárůstu dopravy z Pražského okruhu a dopravní obsluhu průmyslových zón v obcích Bořanovice a Líbeznice;*
- *projednání společné dopravní koncepce Středočeského kraje a hl. m. Prahy;*
- *posouzení, zda se vzhledem k již zahájené výstavbě obchvatu obce Líbeznice nejedná v případě realizace tohoto záměru o porušování zákona č. 183/2006 Sb. – maření investice, s negativními dopady na obyvatelstvo mikroregionu Mratínský potok i životní prostředí a to i ve vztahu k zákonu č. 258/2001 Sb. o Ochraně zdraví.*

Ad a): Údaj o převedení 80 % tranzitní dopravy ze silnice II/243 na I/9 se v dostupných materiálech nepodařilo ověřit, pochází patrně ze studií ŘSD ČR z roku 2002, ovšem i v aktuálních oficiálních materiálech ŘSD (Silnice I/9, Líbeznice – obchvat, informační leták, stav k 12/2009 – WWW.RSD.CZ) se uvádí podíl převedené dopravy 30 % nebo 70 % v závislosti na uspořádání vozovky (dvojpruh nebo čtyřpruh). Dle téhož materiálu bude obchvat realizován jako polovina čtyřpruhu (tedy fakticky dvojpruh, tj. řešení s nižším podílem přesměrování dopravy), přičemž časový horizont výstavby plného čtyřpruhu nelze zatím určit, protože souvisí s celkovým vývojem dopravy v daném území a s rozvojem výstavby navazujících úseků I/9.

Shodné podíly převedené dopravy (tj. 30, resp. 70 %) jsou zmíněny i v Územním plánu Bořanovic (BINDEROVÁ 2009), cituji: *„Při koncipování kompletně vybudované sil. I/9 v kategorii S 24,5/100 vč. přestavby MÚK D8 Zdiby (též ve prospěch vztahů Praha – Mělník) se při prognóze dopravních zátěží předpokládal 30 % přesun dopravy ze sil. II/243 na sil. I/9 při připravovaném dvoupruhovém uspořádání sil. I/9, v případě čtyřpruhového uspořádání se jednalo o 70 % přesun této dopravy (zadání investičního záměru přeložky sil. I/9 v Líbeznici dle ŘSD ČR z r. 2002). Investice pro vybudování předpokládaného definitivního uspořádání sil. I/9 v kategorii S 24,5/100 od MÚK Zdiby na dálnici D8 se přitom logicky odkládá na neurčito, neboť není pro ni zdůvodnění překročení kapacity. Neměnnou skutečností zůstává, že za stavu, kdy nebude kompletně dovybavena sil. I/9 od MÚK Zdiby, není možné předpokládat natolik rozhodující přesun dopravy ze silnice II/243 přes Březiněves, Bořanovice a Líbeznici na sil. I/9, určitý nezanedbatelný podíl této dopravy tak zůstane na stávající sil. II/243 při průjezdu těchto obcí.“*

Z uvedeného je zřejmé, že po dobudování obchvatu obce Líbeznice je naopak nutno počítat se spíše nižším podílem přesměrované dopravy z II/243 na I/9, tak, jak v souladu s hodnotícím principem *Worst Case* (hodnocení nejhoršího předpokládaného případu) činí podkladové dopravní modely dokumentace (příl. 5 dokumentace) a z nich vycházející studie akustická, rozptylová (příl. 1 a 2 dokumentace) a kapitola hodnocení vlivů na veřejné zdraví (kap. D.I.I dokumentace).

Ad b),c),d): Uvedené skutečnosti souvisejí s konkrétními následnými připomínkami, v jejichž rámci budou vypořádány.

Ad e): Rozporné informace o vlivu zprovoznění SOKP 519 a 520 byly zpracovatelům dokumentace vytknuty v kap. II.2.3 posudku jako naprosto zbytečný „podpůrný" argument pro zdůvodnění záměru – záměr by měl být (a v textu kapitoly B.I.5 dokumentace také je) zdůvodněn již stávající dopravní situací v MČ Březiněves. V textu dokumentace nicméně zpracovatelé nikde neuvádějí, že by silnice II/243 byla na SOKP přímo napojena.

Ad f): Obdobná připomínka byla již vypořádána u vyjádření Ing. Stanislava Tepery (viz kap. V.7, bod Ad a).

Ad g): Stanovisko souvisí s problematickým dopravně-technickým předpokladem připomínkujícího, komentovaným již pod bodem Ad a) vč. vysvětlení, že podkladové modely a studie dokumentace s obchvatem obce Líbeznice počítají (viz též příl. 5 dokumentace, str. 3).

Ad h): V dokumentaci byly použity kartogramy pro výhledový rok 2013, stanovený podle požadavku odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. města Prahy (S-MHMP-611669/2008/1/OOP/VI) provést hodnocení záměru k roku jeho zprovoznění (původně 2010, nově 2013). V roce 2013 bude nicméně v provozu i obchvat obce Líbeznice (předpokládané zprovoznění 2011), jehož role v dopravní situaci zájmového území je v hodnocení záměru zahrnuta (viz též výše, bod Ad a).

Ad i): Stanovisko souvisí s problematickým dopravně-technickým předpokladem připomínkujícího, komentovaným již pod bodem Ad a) vč. vysvětlení, že podkladové modely a studie a z nich vycházející kapitoly dokumentace s obchvatem obce Líbeznice počítají (viz též příl. 5 dokumentace, str. 3).

Ad j): Z modelu dopravní situace k r. 2015 se zahrnutím dopravy z komerční zóny na v. okraji Březiněvsi vyplývá, že výrazně převažující část dopravy z východní rozvojové části Březiněvsi, vč. uvedené komerční zóny, bude vázána na jižní úsek obchvatu, tzn. na směr k D(R)8, resp. ku Praze.

Požadované posouzení širších vztahů bude i na základě požadavku Krajské hygienické stanice Středočeského kraje doplněno v dalších fázích přípravy záměru (požadavek byl zahrnut do podmínek stanoviska příslušného úřadu).

Řešení souladu stavby s ÚPD není náplní hodnocení vlivu záměru na životní prostředí.

Ad k): Podle dostupných zdrojů (HTTP://WWW.POVODI-MRATINSKEHO-POTOKA.CZ) MČ Březiněves není členem svazku obcí Regionu Povodí Mratínského potoka a ve strategii rozvoje tohoto mikroregionu (GLASER 2004) není Březiněves v žádné souvislosti (tedy ani v uváděné souvislosti se zklidňováním území a převádění tranzitní dopravy) zmiňována. Jedním z řešených bodů citované strategie je ale právě odlehčení center obcí obchvaty. S touto částí koncepce tedy záměr v rozporu není, zvláště pokud by byl rozvíjen v původní podobě, řešící dopravní situaci v širším zájmovém prostoru podstatně komplexněji, vč. např. napojení trasy II/243 na obchvat I/9 v prostoru MÚK Líbeznice I (tedy bez průtahu obcí Líbeznice) apod.

Ad l): V uvedeném citátu (vypořádání připomínky) zpracovatel dokumentace na základě svých zkušeností (podpořených i výsledky modelů dopravní situace se započtením obchvatu Líbeznice – viz příl. 5 dokumentace) pochybuje o výraznějším vlivu obchvatu Líbeznice (tzn. přeložky silnice I/9) na možné přesměrování části dopravy ze silnice II/243 (viz též bod Ad a), čímž smysluplnost předkládaného záměru (tj. obchvatu Březiněvsi na silnici II/243) dokládá, nikoli vylučuje. Jsou zde totiž popisovány dvě měřítkově (i psychologicky) odlišné situace:

- přesměrování dopravy z jedné (tradičně preferované) komunikace (zde II/243) na komunikaci jinou (zde I/9), nutící řidiče z tradičního směru vybočit a vracet se zpět do původní trasy až prostřednictvím dalších komunikací (např. R8) a po projetí několika dopravních uzlů;

- obchvat obce v trase a generelním směru tradičně užívané komunikace (předkládaný záměr).

Ad m): Připomínka se netýká hodnocení vlivu záměru na životní prostředí, ale jeho celkové koncepce, která je řešena v jiných etapách projektové přípravy a schvalovacích řízení.

Ad n): Dle podkladů ŘSD (Silnice I/9, Líbeznice – obchvat, informační leták, stav k 12/2009 – WWW.RSD.CZ) se silnice II/243 bude na obchvatovou trasu I/9 napojovat cca 250 m za severním okrajem zástavby obce Líbeznice, přičemž pro automobily ve směru na Mělník půjde o odbočení doprava, tedy z hlediska přednosti v jízdě nejjednodušší možnou situaci.

Ad o): Relevantní připomínky související s hodnoceným záměrem, pokud již nejsou součástí dokumentace nebo součástí vypořádání připomínek k předmětnému záměru, budou zahrnuty do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

V.11. SDRUŽENÍ BECKOV, LÍBEZNICE

Sdružení Beckov zásadně nesouhlasí s řadou prezentovaných údajů v dokumentaci (viz příl. 2j), které jsou dle jejich názoru jednoznačně zkreslené a nerespektují mnoho podstatných skutečností, které výstavbu tohoto obchvatu zcela popírají. K jednotlivým připomínkovaným bodům uvádí Sdružení Beckov i své stanovisko.

Obsah vyjádření Sdružení Beckov, včetně příloh, je totožný se stanoviskem obce Líbeznice, které bylo již vypořádáno výše (kap. V.10).

V.12. OBČANSKÉ SDRUŽENÍ DOMKÁŘI, LÍBEZNICE

Občanské sdružení Domkáři vydalo nesouhlasné stanovisko (viz příl. 2k) k vypracované dokumentaci EIA a žádá, aby MŽP ČR zadalo vypracování dokumentace jinému zpracovateli. Občanské sdružení Domkáři zásadně nesouhlasí s řadou prezentovaných údajů v dokumentaci, které jsou dle jejich názoru jednoznačně zkreslené a nerespektují mnoho podstatných skutečnosti, které výstavbu tohoto obchvatu zcela popírají. K jednotlivým připomínkovaným bodům uvádí občanské sdružení Domkáři i své stanovisko.

Obsah vyjádření Občanského sdružení Domkáři, včetně příloh, je totožný se stanoviskem obce Líbeznice, které bylo již vypořádáno výše (kap. V.10).

V.13. OBČANSKÉ SDRUŽENÍ ZA HEZKÝ DOMOV V BOŘANOVICÍCH--PAKOMĚŘICÍCH

Občanské sdružení Za hezký domov v Bořanovicíc-Pakoměřicích vydalo nesouhlasné stanovisko (viz příl. 2l) k vypracované dokumentaci EIA a žádá o její přepracování. K dokumentaci má následující připomínky:

a) *Navrhovaný obchvat obce Březiněves řeší dopravu zcela nesystémově a v rozporu s řešením dopravní situace v obcích Bořanovice a Líbeznice. Po dobudování obchvatu Líbeznice I/9, který má odvést 80 % dopravy z Mělnické II/243 a tím z obcí, které tato komunikace protíná, přivede tento zamýšlený obchvat tranzitní dopravu do zmiňovaných obcí zpět.*

b) *Obecní zastupitelstvo Bořanovic schválilo územní plán bez jakýchkoli komerčních zón podél Mělnické II/243, především kvůli možnému nárůstu nákladní dopravy a s ní spojených negativních vlivů na životní prostředí. Doprava, která by měla být svedena na obchvat Březiněvsi bude představovat právě i nákladní dopravu spojenou s provozem v průmyslové zóně dané obce. Obchvat, vyústěný na Mělnickou silnici přivede opět tuto nákladní a osobní dopravu zpět a zatíží tím i obce Bořanovice a Líbeznice, které se naopak snaží zmíněnou dopravu z obcí vyvést na obchvat Líbeznic.*

c) *V dokumentaci je zcela opomíjeno vyjádření zástupce odboru životního prostředí Magistrátu hl. města Prahy, že je spíše zájem v inkriminovaném místě vybudovat zelenou plochu.*

d) *Z výše uvedeného vyplývá, že záměr vybudovat obchvat Březiněvsi v této podobě by bylo kontraproduktivní stavbou, spíše zatěžující okolní životní prostředí (budoucí hlukovou zátěží, exhalacemi a záborem půdy), narušující stávající dopravní koncepci regionu. Zároveň by negoval veškeré dosažené výsledky práce, občanů a zastupitelstev ve snaze zkvalitnit hodnotu života a bydlení v dotčených obcích. Spíše než o obchvat by se mělo jednat o místně obslužnou komunikaci, která by vracela dopravu do původního místa, tj. před obec Březiněves zpět na komunikaci D8, zvláště, když se jedná v daném případě více o soukromý než veřejný zájem, a to dopravně obsloužit stávající a plánovanou komerční zónu.*

e) *Připomínkující požaduje přepracování dokumentace vzhledem k tomu, že do hlukových (akustických), emisních a dopravních zátěží nebyla v předkládané dokumentaci zahrnuta již započatá výstavba obchvatu I/9 (Zdibská).*

Ad a) a b): Obdobné připomínky, vč. vysvětlení, že údaj o přesměrování 80 % dopravy z II/243 na obchvat Líbeznic (silnice I/9) je podle dostupných materiálů nereálný, byly již vypořádány u vyjádření Obce Líbeznice (kap. V.10) pod body Ad a) a Ad j).

Ad c): Připomínku nelze vypořádat, neboť připomínkující neuvedl o jaké inkriminované místo se jedná a z kterého zdroje pochází zmiňované vyjádření zástupce odboru životního prostředí Magistrátu hl. města Prahy.

Ad d): Obdobná připomínka byla již vypořádána u vyjádření obce Líbeznice (kap. V.10) pod bodem Ad m).

Ad e): Podkladové modely a studie a z nich vycházející kapitoly dokumentace s obchvatem obce Líbeznice počítají (viz též příl. 5 dokumentace, str. 3), jak bylo podrobněji vysvětleno v kap. V.10 (vypořádání připomínek Obce Líbeznice) pod bodem Ad a).

V.14. HYGIENICKÁ STANICE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Vyjádření hygienické stanice hl. města Prahy (viz příl. 2m) obsahuje následující připomínky:

a) *HS HMP požaduje vysvětlení způsobu stanovení intenzit dopravy a výpočtových let. V oznámení záměru byly uvedené intenzity dopravy na přeložce silnice II/243 pro výhledový rok 2015 cca 20 460 vozidel/24 hodin. Ve vypořádání připomínek zjišťovacího řízení se zpracovatel odvolává na vypracovanou územní studii Březiněvsi, přičemž do plánovaných komplexů bude zavedeno cca 10 000 vozidel (což je více než 60 % současné dopravní zátěže ul. Na Hlavní.) Dále je konstatováno, že použité vstupní údaje jsou zcela v pořádku a v souladu se záměrem. V předložené dokumentaci EIA je však počítáno s intenzitami mnohem nižšími (cca 15 100 aut). Dle dopravně-inženýrských podkladů nebyl v dotčené lokalitě uvažován rozvoj východní městské části Březiněves.*

V hlukové studii je uvedeno, že záměr je v součinnosti a souladu s územní studií Březiněvsi ze srpna 2007. Urbanistická studie nebyla HS HMP předložena, je však projednávána v rámci změn územního plánu hl. m. Prahy, vlny 07. Bude-li změna odsouhlasena, bude nutné počítat i s touto dopravou. Jak však bylo výše uvedeno, dopravně-inženýrské podklady s ní nepočítají. HS HMP považuje za nutné posoudit navrhovanou komunikaci v kontextu s urbanistickou studií a sjednotit použité vstupní údaje (dopravní intenzity). Dále požadujeme zdůvodnění použití různých intenzit ve zjišťovacím řízení a ve stupni EIA.

b) *HS HMP se domnívá, že by předložený záměr měl být posouzen také v souvislosti s obchvatem Líbeznice a měl by zohledňovat účel jeho výstavby (údajně až 80 % tranzitní dopravy směřující přes MČ Březiněves má být převedeno na tento obchvat). HS HMP však nemá oficiální informace a podmínky, které se k obchvatu Líbeznice vztahovaly, neboť tato stavba byla vedena mimo působnost HS HMP.*

c) *HS HMP upozorňuje, že po případném vybudování záměru nelze v ul. Na Hlavní použít hyg. limity pro starou hlukovou zátěž. Dále upozorňujeme na skutečnost, že pokud budou u předloženého záměru překročeny hygienické limity hladin hluku v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb (u stávajících nebo nově budovaných objektů), nebude možné vydat*

souhlasné stanovisko se stavbou. Navíc, v OHP nebude možná výstavba žádných chráněných objektů.

d) *Za nedostatek z hlediska posouzení znečištění ovzduší a s ním souvisejícími zdravotními riziky HMS považuje skutečnost, že byly vyhodnoceny pouze příspěvky k imisní zátěži, nikoli celkové imisní zatížení – tj. se započtením příspěvku záměru a pozadí. U prachových částic PM_{10} nebyla zohledněna sekundární prašnost. I přes to lze, za pomoci veřejně dostupných zdrojů (Atlas životního prostředí Praha), z předložené rozptylové studie a ze zkušeností orgánu ochrany veřejného zdraví vyslovit závěr, že po zohlednění sekundární prašnosti a po výstavbě SOKP, stavby 520, budou překročeny hygienické limity pro prachové částice PM_{10} a bude tedy pro obytnou zástavbu zcela nevhodná. Dle modelu ATEM 2008 se roční aritmetický průměr pro frakce PM_{10} pohyboval v oblasti Bořanovic mezi 30–60 $\mu g /m^3$.*

e) *HMS upozorňuje, že i v okolí záměru bude pravděpodobně budována další obytná zástavba, která bude ovlivněna hlukem z nové komunikace, a zároveň bude mít vyvolaná dopravní zátěž vliv na své okolí.*

f) *Podle názoru HS HMP nelze, vzhledem k nedostatkům dokumentace EIA, vyslovit jednoznačný závěr o vhodnosti předložených variant, vč. varianty nulové. Z hlediska zájmů chráněných hygienickou službou však HS doporučuje sledovat pouze nulovou variantu a variantu 2.*

Ad a): Připomínkovaný údaj HS HMP 20 460 vozidel/24 hodin se objevil v původní rozptylové studii pro oznámení záměru na str. 17. Hodnota ale vznikla chybnou interpretací dopravních intenzit, kdy k celkovému počtu vozidel byla znovu přičtena nákladní vozidla (18600+1860=20460). V rozptylové studii pro dokumentaci se tato nepřesnost již neopakuje (viz příl. 2 dokumentace, str. 23).

Základním podkladem pro hodnocení posuzovaného záměru jsou dopravně-inženýrské podklady TSK (příloha 5 dokumentace), modelující intenzity automobilové dopravy pro rok 2008 (stávající stav), a pro výhledové stavy bez obchvatu Březiněvsi a s obchvatem Březiněvsi, v obou případech pro rok 2013, stanovený podle požadavku odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. města Prahy (vyjádření č. S-MHMP-611669/2008/1/OOP/VI) provést hodnocení záměru k roku jeho zprovoznění (původně 2010, nově 2013). V uvedených modelových situacích nejsou zahrnuty vlivy uvažované komerční zóny a další zástavby ve východní části Březiněvsi, protože k roku 2013 nebude tato zástavba ještě realizována. Stav po realizaci rozvojové zástavby ve východní části MČ Březiněves potom zachycuje model dopravních intenzit k r. 2015, zpracovaný URM.

Dokumentace tedy využívá dvojí údaje o intenzitách dopravy, zpracované dvěma různými subjekty – Útvarem rozvoje města (URM) a Technickou správou komunikací hlavního města Prahy (TSK) –, přičemž každý ze subjektů vycházel z jiných vstupních podmínek (viz kap. B.II.4 dokumentace, str. 26–28), což může být zdrojem určitých nejasností a z nich vyplývajících připomínek.

I přes určitou „nekompatibilitu“ (míněno z hlediska vstupních podmínek, nikoli z hlediska kvality zpracování) oba modely v dostatečné míře postihují jak vlivy vlastního posuzovaného záměru na zklidnění situace ve vnitřní Březiněvsi, tak naznačují možný vývoj situace na obchvatu při zaplňování rozvojových ploch ve východní části Březiněvsi, tj. orientaci výrazné většiny vyvolané dopravy na směr na Prahu a eventuální problém v oblasti severního okraje zástavby Březiněvsi – těsně nadlimitní hlukové dotčení, na jehož eliminaci byla v dokumentaci navržena a modelově posouzena patřičná opatření (protihluková stěna).

Ad b): Podle údajů v podkladové studii dopravně-inženýrské podklady (příloha 5 dokumentace) byl obchvat obce Líbeznice do použitých modelů dopravní situace započítán. Problematika přesměrování dopravy z II/234 na I/9 po zprovoznění obchvatu obce Líbeznice byla podrobněji rozebrána ve vypořádání připomínek obce Líbeznice (kap. V.10, bod Ad a) se závěrem, že aktuální oficiální podklady (BINDEROVÁ 2009 nebo *Silnice I/9, Líbeznice – obchvat, informační leták, stav k 12/2009* – WWW.RSD.CZ) hodnotu 80 % neuvádějí a reálně je nutno počítat se spíše nižším podílem přesměrované dopravy (cca 30 % vzhledem k realizovanému řešení obchvatu I/9 jako dvojpruhu – podrobněji viz kap V.10, bod Ad a).

Ad c): Připomínka není určena k vypořádání, jedná se o upozornění na možné budoucí komplikace v souvislosti s posuzovaným záměrem a nutnost včasného přijetí odpovídajících opatření.

Ad d): Absenci hodnocení celkového imisního zatížení je skutečně možno považovat za nedostatek předkládané dokumentace, ovšem v případě posuzovaného záměru je nutno přihlédnout ke skutečnosti, že z náhledu širšího hodnoceného území nepředstavuje převážná část projektovaného obchvatu (resp. provozu na něm) nový zdroj znečištění ovzduší, ale přesun stávajícího liniového zdroje (tranzitní provoz centrem Březiněvsi) do vhodnější, vzhledem k osídlení okrajové pozice. Z hlediska celkové imisní situace širšího hodnoceného území, určované zdroji jako D8 nebo skládka Ďáblice, se tedy jedná o minimální změnu, jejíž význam vyznívá teprve v detailu vlastní MČ Březiněves (zlepšení situace uvnitř stávající zástavby MČ).

Ad e): Podle aktuálně projednávané změny ÚP HMP 1079/06 nebude, s jedinou výjimkou na severním okraji obce, na kontaktních plochách posuzovaného záměru situována obytná zástavba, ale rozvojové plochy pro obchodní a výrobní komplexy (ZOB, ZVO), plochy všeobecně smíšené (SV), plochy izolační a krajinné (městské) zeleně (IZ, ZMK), případně lesní porosty (LR), přičemž i výše zmíněná výjimka (plocha OB na sev. okraji zástavby) bude od posuzované komunikace oddělena dvojitým pásem izolační a krajinné zeleně. Vyvolaná doprava bude podle modelu URM směrována právě na projektovaný obchvat tak, aby obytnou zástavbu v centru obce neovlivňovala (referenční body plánované zástavby byly hodnoceny i v akustické studii – příloha 1 dokumentace).

Ad f): Připomínka má charakter doporučení a není určena k vypořádání.

V.15. HELENA NOVÁKOVÁ

Paní Nováková nesouhlasí s variantou kruhového objezdu na pozemku mezi benzínovou pumpou a jejím pozemkem č.p. 94/74. Jako přijatelná se jí jeví varianta nové verze odklonu dopravy zatáčkou mezi benzínovou pumpou a Bořanovicemi.

Obdobná připomínka byla již vypořádána v kap. V.2.

V.16. HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Vyjádření hl. m. Prahy (viz příl. 2o-a) je členěno do 7 částí podle jednotlivých hodnocených hledisek:

- *Připomínky a požadavky **z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů**:*
  - ***a)*** *Uvedený záměr není do doby schválení změny Z 1079/06 v souladu s platným územním plánem. Změna se v současné době projednává.*
  - ***b)*** *Varianta I. je zhruba zpracována dle schválené urbanistické studie (US) Březiněves i výše uvedené probíhající změny ÚP.*
  - ***c)*** *Řešení obsažené ve variantě II. není v souladu s US Březiněves a ani se změnou č. Z1079/06, kde je počítáno ve výhledu s prodloužením obchvatu do regionu a vstupem na území Bořanovic v severovýchodním cípu obchvatu, což připomínkující považuje z urbanistického hlediska za přínosnější.*
- ***Z hlediska ochrany ovzduší –** platí stanovisko k oznámení (viz příl. 2o-b):*
  - ***d)*** *Pro snížení imisní zátěže v obytné zóně poblíž kruhového objezdu vedle čerpací stanice je nutné navrhnout nápravná opatření (posílení funkce izolační zeleně).*
- *Připomínka **z hlediska městské zeleně**:*
  - ***e)*** *V dokumentaci není doplněn návrh sadových úprav. V textu dokumentace je pouze zmínka o kácení mimolesní zeleně, která bude kompenzována náhradními výsadbami. Dále je uvedeno, že vzniklá újma bude kompenzována navrženými sadovými úpravami.*
- *Připomínky **z hlediska ochrany přírody a krajiny:***
  - ***f)*** *Uvedený záměr není do doby schválení změny Z 1079/06 v souladu s platným ÚP HMP.*
  - ***g)*** *Stavba obchvatu se na území hl. m. Prahy dotýká dvou nefunkčních prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) – lokálního biokoridoru na Třeboradickém potoce s pokračováním v polích východně od Březiněvsi a vloženého lokálního biocentra. V rámci výše uvedené změny se uvažuje s posunem prvků ÚSES tak, aby s obchvatem nekolidovaly.*

Z předložené dokumentace, konkrétně pak z kapitol týkajících se ÚSES, není zřejmé, zda autoři počítají s touto změnou a zda jí ve svých návrzích zohledňují.

h) *V případě výběru var. 2 bude třeba dořešit křížení obchvatu s lokálním biokoridorem LBK5, navrženém těsně za hranicí Prahy.*

- ***Z dopravního hlediska hl. m. Praha:***

  i) *upozorňuje, že v současné době není návrh východního obchvatu Březiněvsi v souladu s platným ÚP hl. m. Prahy, v procesu schvalování je ale změna ÚP č. Z1079/06, která tento obchvat zahrnuje;*

  j) *postrádá v dokumentaci komentář vyhodnocující předložené řešení vůči projednávané změně ÚP č. Z 1079/06 a současně upozorňuje na lokální odchylky posuzovaného řešení vůči konceptu změny ÚP Z 1079/06;*

  k) *požaduje dořešení vztahu předloženého návrhu k projednávané změně ÚP č. Z 1079/06;*

  l) *požaduje koordinaci jižního úseku obchvatu s řešením budoucí mimoúrovňové křižovatky Pražského okruhu s dálnicí D8.*

- *Upozornění* ***z hlediska vodních toků:***

  m) *Křížení plánované komunikace s Třeboradickým potokem je nutné projednat se správcem tohoto toku, ZVHS.*

- *Upozornění* ***z hlediska zásobování zemním plynem:***

  n) *Hl. m. Praha upozorňuje, že předmětná stavba kříží nadřazené VTL plynovody, které mají být přeloženy v souvislosti s výstavbou silničního okruhu. Proto je nutné předmětnou stavbu koordinovat se stavbou silničního okruhu SOKP 519.*

Ad a), b), c), f), m) a n) : Z hlediska hodnocení vlivů záměru na životní prostředí se nejedná o připomínku k vypořádání, ale o upozornění na problémy, který bude nutno řešit v následných nebo paralelních schvalovacích řízeních záměru.

Ad d) : Příspěvky k imisní zátěži všech sledovaných škodlivin ve obou řešených variantách se v uvedeném území pohybují pod hodnotami platných imisních limitů. Není tedy nezbytné přijímat technická opatření na snížení imisní zátěže, výsadba izolační zeleně zde přesto není od věci a doporučení v tomto směru bude zahrnuto do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

Ad e) : Předpokládaný rozsah výsadeb kolem trasy obchvatu a v prostoru zasakovacích objektů je patrný ze situačních výkresů stavby v textu dokumentace, přesněji v části *Mapová a jiná dokumentace...* (str. 139). Požadavek doplnění podrobného projektu sadových úprav v dalších fázích přípravy záměru byl zahrnut do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

Ad g) a h): Jak vyplývá z vypořádání obdobné připomínky k oznámení záměru (str. 158 dokumentace), berou autoři dokumentace zmíněnou změnu lokálního ÚSES v úvahu a navrhují podél nového obchvatu výsadbu liniové zeleně jako podpůrného prvku aktuálně nefunkčního ÚSES. Ze situačních výkresů záměru převzatých do textu dokumentace z projektových podkladů (LEBEDA, FORMAN 2009) je patrné, že uvedené řešení je již zapracováno do projektu stavby: hlavní linie navržených dřevinných výsadeb podél východního okraje obchvatu sleduje novou trasu LBK L4/251 dle projednávané změny ÚPHMP č. 1079/06 (citace, výkres č. 4 a 5).

Požadavek doplnění podrobného projektu řešení ÚSES v prostoru posuzované stavby v dalších etapách přípravy záměru byl zahrnut do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

Ad i)–l) : Z hlediska hodnocení vlivů záměru na životní prostředí se nejedná o připomínky k vypořádání. Řešení souladu záměru s územně plánovací dokumentací ani komentáře na uvedené téma nejsou předmětem posuzování podle zák. 100/2001 Sb., protože územně plánovací dokumentace není ani dotčenou složkou životního prostředí ani aspektem veřejného zdraví. Zákon 100/2001 Sb. sice požaduje *Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace* jako přílohu textu oznámení nebo dokumentace záměru, aniž by ale řešil situaci, kdy záměr v souladu s ÚPD není. Je tedy zřejmé, že procesem EIA jsou hodnotitelné i záměry, které s danou ÚPD nekorespondují, a případné dořešení souladu záměru s ÚPD je náplní práce příslušných specialistů na jiných úrovních přípravy a schvalování záměru, stejně jako řešení jeho stavebně-technologických a funkčních koordinací a technických střetů zájmů.

V.17. STŘEDOČESKÝ KRAJ

Středočeský kraj souhlasí s oznámením záměru Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi *(viz příl. 2p).*

Stanovisko Středočeského kraje neobsahuje připomínky k vypořádání.

V.18. MČ PRAHA - BŘEZINĚVES

MČ Praha-Březiněves souhlasí s dokumentací záměru Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi *(viz příl. 2q) a zastupitelstvo preferuje variantu 2. Přílohou tohoto stanoviska je vyjádření paní Heleny Novákové (viz bod V.15).*

Stanovisko MČ Praha-Březiněves neobsahuje připomínky k vypořádání, vyjádření paní Heleny Novákové bylo vypořádáno již výše pod bodem V.15.

V.19. KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE STŘEDOČESKÉHO KRAJE

KHS Středočeského kraje souhlasí s dokumentací EIA Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi *(viz příl. 2r) za těchto podmínek:*

a) *dokumentace bude doplněna o posouzení hlukové zátěže obcí na území Středočeského kraje (Bořanovice, Líbeznice) po vybudování záměru;*

b) *v dalších stupních projektové dokumentace budou na základě znalostí o postupu výstavby upřesněny akustické výpočty, a to jak pro provoz, tak i výstavbu a případně doplnění návrhů opatření tak, aby došlo ke splnění legislativních požadavků NV č. 148/2006 Sb., v platném znění a doplněno ovlivnění dopravy na veřejných komunikacích, po kterých bude vedena mimostaveništní doprava;*

c) *veškerá staveništní doprava bude probíhat v navrhované trase záměru nikoliv po stávající silnici II/243 na průjezdu obcí Březiněves. Doprava na stavbu bude probíhat po hlavních komunikacích Prahy. Příjezd na stavbu bude po ulici Cínovecká (D8) na MÚK Březiněves, z této křižovatky po silnici II/243 na zařízení staveniště a po trase záměru;*

d) *v akustické studii k dokumentaci pro územní řízení bude stanoveno ochranné hlukové pásmo, jehož rozsah je patrný v příloze 2 Akustická studie.*

Ad a)–d): Připomínky KHS Středočeského kraje byly zahrnuty do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

V.20. MHMP, ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

Vyjádření odboru ochrany prostředí MHMP (viz příl. 2s) je členěno do 7 částí podle jednotlivých chráněných hledisek:

- ***Z hlediska ochrany ZPF*** *– bez připomínek.*
- ***Z hlediska lesů a lesního hospodářství*** *– bez připomínek.*
- ***Z hlediska nakládání s odpady*** *– bez připomínek.*
- ***Z hlediska ochrany ovzduší – orgán ochrany ovzduší i přes určité dílčí výhrady*** *pokládá provedené hodnocení situace za vyhovující, přičemž preferuje realizaci varianty 2.*
- ***Z hlediska ochrany přírody a krajiny*** *– orgán ochrany přírody a krajiny považuje obě varianty z hlediska jimi chráněných zájmů za rovnocenné a nemá k záměru připomínky.*
- ***Z hlediska myslivosti*** *– bez připomínek.*
- ***Z hlediska ochrany vod*** *– orgán ochrany vod nemá k dokumentaci zásadní připomínky, pouze v souvislosti se zmínkou o oplachu vozidel a strojních zařízení během stavebních prací (kap. B.II.2 dokumentace) upozorňuje na ustanovení § 38 odst. 9 zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění.*

Vyjádření neobsahuje připomínky k vypořádání, k případným upozorněním na možné problémové situace bude přihlédnuto při formulaci podmínek ke stanovisku příslušného úřadu.

V.21. MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA - ĎÁBLICE

Městská část Praha-Ďáblice bere na vědomí dokumentaci Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi *(viz příl. 2t), přičemž požaduje dořešit návaznost pěších a cyklistických tras na katastr MČ Praha-Ďáblice.*

Z textu dokumentace vyplývá, že podél trasy přeložky se prakticky nepočítá s pohybem pěších či cyklistů; chodníky a cyklistické stezky se proto nenavrhují.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Z hlediska vlivů záměru na okolní prostředí je určující skutečností charakter záměru jako liniové dopravní stavby.

Z hlediska **výstavby záměru** tedy půjde o poměrně rozsáhlé liniové staveniště s variabilním objemem stavebních prací v jednotlivých úsecích. Stejně variabilní tedy budou i vlivy výstavby na kontaktní okolí, navíc půjde vesměs o vlivy působící nahodile a nespojitě. K eliminaci případných negativních dopadů stavebních prací je připravena řada opatření, jak obvyklých a obecně aplikovaných na většině staveb, tak specifických pro sledovanou lokalitu (viz podmínky stanoviska na str. 40–44 tohoto posudku a kap. D.IV dokumentace).

Při výstavbě projektovaného záměru a doprovodných pracích budou používány technologie a materiály naprosto běžné v obdobných případech, tedy s poměrně spolehlivě stanovitelnými vlivy na životní prostředí a s ověřenými možnostmi a způsoby jejich případné eliminace.

Z hlediska vlastního **provozu** je posuzovaný záměr technologicky i provozně relativně nekomplikovaný objekt s poměrně nízkým rizikem závažnější ekologické havárie. Ekologicky nejrizikovější situaci zde představuje autonehoda s únikem nebezpečných látek do půdy, povrchových nebo podzemních vod. Podobné události jsou ovšem na komunikacích ČR bohužel naprosto běžné a jsou bez větších problémů zvládnutelné (a zvládané) prostředky zasahujících záchranných sborů nebo specializovaných subjektů.

Pomineme-li havarijní situace, lze u posuzovaného záměru jako u dopravní stavby očekávat významnější vlivy zejména z hlediska hluku a čistoty ovzduší, s čímž korespondují i výsledky příslušných podkladových studií a kapitol posuzované dokumentace. V této souvislosti je ovšem nutno zdůraznit, že z náhledu širšího hodnoceného území nepředstavuje větší část posuzovaného záměru (resp. provozu na něm) nový zdroj hluku a znečištění ovzduší, ale přesun stávajícího liniového zdroje (tranzitní provoz centrem Březiněvsi) do vhodnější, vzhledem k osídlení okrajové pozice, kde navíc lze předmětné negativní vlivy eliminovat technickými opatřeními (protihlukové stěny apod.).

V této pozici (mimo souvisle zastavěné území) jsou posuzovanou stavbou dotčeny některé ekologicky hodnotné fenomény nebo chráněné zájmy (ÚSES, VKP, ZPF). Nepříznivé dopady jsou zde ovšem do značné míry sníženy technickým a prostorovým řešením stavby (posun trasy obchvatu mimo částečně funkční úsek LBK ÚSES v severní části území, výsadba liniové zeleně jako podpůrného prvku pro přeloženou trasu LBK ÚSES podél východního okraje obchvatu apod.). Z výše uvedeného je zřejmé, že nevyhnutelné, ale spíše okrajové nebo do značné míry technicky řešitelné negativní vlivy stavby, vesměs navíc vyplývající ze skutečnosti, že předkládaný záměr je torzem původně podstatně komplexněji pojatého projektu, jsou dostatečně kompenzovány jejím základním pozitivně hodnoceným přínosem – – vyvedením dopravy a z ní plynoucích zátěží z centra Březiněvsi.

Vzhledem k výše uvedenému a s přihlédnutím k aktuálně i dobudoucna problematické variantě nulové (provoz po stávající trase centrem Březiněvsi) lze konstatovat, že **posuzovaný záměr *Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi* je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelný, za předpokladu splnění opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů na životní prostředí.**

VII. NÁVRH STANOVISKA

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

V Praze dne
Č.j.: MHMP-
Vyřizuje:

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1. NÁZEV ZÁMĚRU

Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi.

2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

Předmětem posuzování je výstavba silničního obchvatu Březiněvsi. Záměr byl předložen ve dvou aktivních variantách (1 a 2), mírně se lišících celkovou délkou (2,55 km, resp. 2,7 km) a způsobem napojení na původní trasu silnice II/243 (kruhový objezd ve var. 1, křižovatka typu T ve var. 2).

Z hlediska nutnosti posuzování vlivů na životní prostředí splňuje projektovaný záměr kritéria podle § 4 zákona č. 100/2001 Sb., tzn. je uveden v příloze č. 1. citovaného zákona, konkrétně v kategorii II, bod 9.1, a v závěru zjišťovacího řízení podle § 7 bylo příslušným úřadem (odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy) stanoveno, že bude předmětem posuzování podle uvedeného zákona.

3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

Posuzovaný záměr je situován na severním okraji pražské aglomerace, cca 10 km severně od centra Prahy, ve východní části k.ú. Březiněves. Administrativní začlenění stavby:

Admin. jednotka	***název***	***č. (ident. kód)***
NUTS 2	Praha	CZ01
NUTS 3	Hlavní město Praha	CZ010
správní obvod HMP	Praha 8	1108
městská část HMP (ZÚJ)	Březiněves	538 124
katastrální území (ÚTJ)	Březiněves	614 131
městská část HMP (ZÚJ)	Ďáblice	547 298
katastrální území (ÚTJ)	Ďáblice	730 629
NUTS 2	Střední Čechy	CZ02
NUTS 3	Středočeský kraj	CZ021
NUTS 4	Praha-východ	CZ0219
NUTS 5	Bořanovice	538 086
katastrální území (ÚTJ)	Bořanovice	608 076

4. OBCHODNÍ FIRMA OZNAMOVATELE

Ředitelství silnic a dálnic ČR.

5. IČ OZNAMOVATELE

659 93 390

6. SÍDLO OZNAMOVATELE

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

1. OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

Oznámení záměru *Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi* zpracoval v září 2006 Ing. Libor Ládyš (osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j. 3772/603/OPV/93, osvědčení o autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku č.j. 48068/ENV/06).

Oznámení záměru bylo předloženo příslušnému úřadu v říjnu 2008. Zjišťovací řízení podle § 7 zák. 100/2001 Sb, ve znění pozdějších předpisů, bylo ukončeno dne 9. 12. 2008 se závěrem, že záměr bude posuzován podle citovaného zákona.

2. DOKUMENTACE

Předkládanou dokumentaci vlivů záměru *Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi* (PHA583) zpracoval v květnu 2009 Ing. Libor Ládyš (osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j. 3772/603/OPV/93, osvědčení o autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku č.j. 48068/ENV/06).

Dokumentace vlivů záměru *Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi* na životní prostředí byla předložena příslušnému úřadu v červenci 2009.

3. POSUDEK

Posudek o vlivech záměru *Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi* na životní prostředí zpracoval v lednu 2010 RNDr. Petr Obst (osvědčení MŽP a MZd ČR č.j. 17832/2781/OPVŽP/01 z 24. 10. 2001, osvědčení MŽP ČR č.j. 4532/OPVŽP/02 z 18. 9. 2002 a rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 41659/ENV/06 z 21. 6. 2006).

Posudek o vlivech záměru *Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi* na životní prostředí byl předložen příslušnému úřadu dne .....

4. VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání se konalo dne …… od …… hod. v zasedací místnosti ……. v ……

5. CELKOVÉ HODNOCENÍ PROCESU POSUZOVÁNÍ VČETNĚ ÚČASTI VEŘEJNOSTI

Proces posuzování vlivů proběhl ...

6. SEZNAM SUBJEKTŮ, JEJICHŽ VYJÁDŘENÍ JSOU VE STANOVISKU ZČÁSTI NEBO ZCELA ZAHRNUTA (abecedně)

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
Hlavní město Praha
Hygienická stanice hl. m. Prahy
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje
Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
Magistrát hl. m. Prahy, odbor dopravy
Magistrát hl. m. Prahy, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu
Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí
Městská část Praha-Březiněves
Městská část Praha-Ďáblice
Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odbor životního prostředí
Nováková Helena
Občanské sdružení Domkáři, Líbeznice
Občanské sdružení Za hezký domov v Bořanovicích-Pakoměřicích, Bořanovice
Obec Líbeznice
Sdružení Beckov, Líbeznice
Slepička David, Ing. Bc., Ph.D.
Středočeský kraj, Praha 5
Svobodová Ivana
Tepera Stanislav, Ing.

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

1. SOUHRNNÁ CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

Z hlediska vlivů záměru na okolní prostředí je určující skutečností charakter záměru jako liniové dopravní stavby.

Z hlediska **výstavby záměru** tedy půjde o poměrně rozsáhlé liniové staveniště s variabilním objemem stavebních prací v jednotlivých úsecích. Stejně variabilní tedy budou i vlivy výstavby na kontaktní okolí, navíc půjde vesměs o vlivy působící nahodile a nespojitě. K eliminaci případných negativních dopadů stavebních prací je připravena řada opatření, jak obvyklých a obecně aplikovaných na většině staveb, tak specifických pro sledovanou lokalitu (viz podmínky stanoviska příslušného úřadu v závěru tohoto stanoviska).

Při výstavbě projektovaného záměru a doprovodných pracích budou používány technologie a materiály naprosto běžné v obdobných případech, tedy s poměrně spolehlivě stanovitelnými vlivy na životní prostředí a s ověřenými možnostmi a způsoby jejich případné eliminace.

Z hlediska vlastního **provozu** je posuzovaný záměr technologicky i provozně relativně nekomplikovaný objekt s poměrně nízkým rizikem závažnější ekologické havárie. Ekologicky nejrizikovější situaci zde představuje autonehoda s únikem nebezpečných látek do půdy, povrchových nebo podzemních vod. Podobné události jsou ovšem na komunikacích ČR bohužel naprosto běžné a jsou bez větších problémů zvládnutelné (a zvládané) prostředky zasahujících záchranných sborů nebo specializovaných subjektů.

Pomineme-li havarijní situace, lze u posuzovaného záměru jako u dopravní stavby očekávat významnější vlivy zejména z hlediska hluku a čistoty ovzduší, s čímž korespondují i výsledky příslušných podkladových studií a kapitol posuzované dokumentace. V této souvislosti je ovšem nutno zdůraznit, že z náhledu širšího hodnoceného území nepředstavuje větší část posuzovaného záměru (resp. provozu na něm) nový zdroj hluku a znečištění ovzduší, ale přesun stávajícího liniového zdroje (tranzitní provoz centrem Březiněvsi) do vhodnější, vzhledem k osídlení okrajové pozice, kde navíc lze předmětné negativní vlivy eliminovat technickými opatřeními (protihlukové stěny apod.).

V této pozici (mimo souvisle zastavěné území) jsou posuzovanou stavbou dotčeny některé ekologicky hodnotné fenomény nebo chráněné zájmy (ÚSES, VKP, ZPF). Nepříznivé dopady jsou zde ovšem do značné míry sníženy technickým a prostorovým řešením stavby (posun trasy obchvatu mimo částečně funkční úsek LBK ÚSES v severní části území, výsadba liniové zeleně jako podpůrného prvku pro přeloženou trasu LBK ÚSES podél východního okraje obchvatu apod.). Z výše uvedeného je zřejmé, že nevyhnutelné, ale spíše okrajové nebo do značné míry technicky řešitelné negativní vlivy stavby, vesměs navíc vyplývající ze skutečnosti, že předkládaný záměr je torzem původně podstatně komplexněji pojatého projektu, jsou dostatečně kompenzovány jejím základním pozitivně hodnoceným přínosem – – vyvedením dopravy a z ní plynoucích zátěží z centra Březiněvsi.

Vzhledem k výše uvedenému a s přihlédnutím k aktuálně i dobudoucna problematické variantě nulové (provoz po stávající trase centrem Březiněvsi) lze konstatovat, že **posuzovaný záměr *Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi* je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelný, za předpokladu splnění opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů na životní prostředí.**

2. HODNOCENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno (kap. B.I.6 dokumentace). Podle tohoto popisu a dalších dostupných podkladů (projektová dokumentace), odpovídajících dané etapě projektové přípravy, je záměr technicky řešen způsobem adekvátním jeho účelu a zadání.

Podrobnější specifikace stavebních detailů a dílčích technologií bude předmětem následujících fází přípravy projektové dokumentace stavby, přičemž jak pro celkovou optimalizaci záměru, tak pro dořešení některých problémovějších aspektů je nutno realizovat řadu opatření, navržených v souvislosti s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví (viz následující kap. IV.).

3. NÁVRH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VČETNĚ POVINNOSTÍ A PODMÍNEK PRO SLEDOVÁNÍ A ROZBOR VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Příslušná opatření, vzešlá z celého procesu posuzování vlivů záměru *Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi* na životní prostředí jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru.

4. POŘADÍ VARIANT Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Záměr byl předložen ve dvou stavebních variantách (tzv. aktivních), variantou nulovou je záměr nerealizovat. S přihlédnutím k výsledkům posuzování vlivů záměru na životní prostředí a k aktuální dopravní situaci v širším sledovaném území lze v celkovém kontextu posuzované situace z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví mírně preferovat variantu 2, varianta 1 je akceptovatelným alternativním řešením, zatímco nulová varianta (záměr nerealizovat) zachovává stávající stav, značně problematický zejména s ohledem na aktuální (i předpokládané budoucí) ovlivnění vnitřní Březiněvsi dopravou na průtahu II/243.

5. VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI (OZNÁMENÍ) A K POSUDKU

Poznámka: V následujících kapitolách je písmem „*kurzíva*“ uveden obsah příslušného vyjádření, písmem „normal“ poté vypořádání vyjádření.

5.1. Vypořádání vyjádření dotčených územních samosprávných celků

5.1.1. Vyjádření hl. m. Prahy (č.j.: MHMP712314/2009 ze dne 4. 9. 2009)

Vyjádření hl. m. Prahy je členěno do 7 částí podle jednotlivých hodnocených hledisek:

- *Připomínky a požadavky z **hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů**:*
  - ***a)*** *Uvedený záměr není do doby schválení změny Z 1079/06 v souladu s platným územním plánem. Změna se v současné době projednává.*
  - ***b)*** *Varianta I. je zhruba zpracována dle schválené urbanistické studie (US) Březiněves i výše uvedené probíhající změny ÚP.*
  - ***c)*** *Řešení obsažené ve variantě II. není v souladu s US Březiněves a ani se změnou č. Z1079/06, kde je počítáno ve výhledu s prodloužením obchvatu do regionu a vstupem na území Bořanovic v severovýchodním cípu obchvatu, což připomínkující považuje z urbanistického hlediska za přínosnější.*
- ***Z hlediska ochrany ovzduší –*** *platí stanovisko k oznámení:*
  - ***d)*** *Pro snížení imisní zátěže v obytné zóně poblíž kruhového objezdu vedle čerpací stanice je nutné navrhnout nápravná opatření (posílení funkce izolační zeleně).*
- *Připomínka z **hlediska městské zeleně**:*
  - ***e)*** *V dokumentaci není doplněn návrh sadových úprav. V textu dokumentace je pouze zmínka o kácení mimolesní zeleně, která bude kompenzována náhradními výsadbami. Dále je uvedeno, že vzniklá újma bude kompenzována navrženými sadovými úpravami.*
- *Připomínky z **hlediska ochrany přírody a krajiny:***
  - ***f)*** *Uvedený záměr není do doby schválení změny Z 1079/06 v souladu s platným ÚP HMP.*

g) *Stavba obchvatu se na území hl. m. Prahy dotýká dvou nefunkčních prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) – lokálního biokoridoru na Třeboradickém potoce s pokračováním v polích východně od Březiněvsi a vloženého lokálního biocentra. V rámci výše uvedené změny se uvažuje s posunem prvků ÚSES tak, aby s obchvatem nekolidovaly. Z předložené dokumentace, konkrétně pak z kapitol týkajících se ÚSES, není zřejmé, zda autoři počítají s touto změnou a zda jí ve svých návrzích zohledňují.*

h) *V případě výběru var. 2 bude třeba dořešit křížení obchvatu s lokálním biokoridorem LBK5, navrženém těsně za hranicí Prahy.*

- ***Z dopravního hlediska hl. m. Praha:***

  i) *upozorňuje, že v současné době není návrh východního obchvatu Březiněvsi v souladu s platným ÚP hl. m. Prahy, v procesu schvalování je ale změna ÚP č. Z1079/06, která tento obchvat zahrnuje;*

  j) *postrádá v dokumentaci komentář vyhodnocující předložené řešení vůči projednávané změně ÚP č. Z 1079/06 a současně upozorňuje na lokální odchylky posuzovaného řešení vůči konceptu změny ÚP Z 1079/06;*

  k) *požaduje dořešení vztahu předloženého návrhu k projednávané změně ÚP č. Z 1079/06;*

  l) *požaduje koordinaci jižního úseku obchvatu s řešením budoucí mimoúrovňové křižovatky Pražského okruhu s dálnicí D8.*

- *Upozornění* ***z hlediska vodních toků:***

  m) *Křížení plánované komunikace s Třeboradickým potokem je nutné projednat se správcem tohoto toku, ZVHS.*

- *Upozornění* ***z hlediska zásobování zemním plynem:***

  n) *Hl. m. Praha upozorňuje, že předmětná stavba kříží nadřazené VTL plynovody, které mají být přeloženy v souvislosti s výstavbou silničního okruhu. Proto je nutné předmětnou stavbu koordinovat se stavbou silničního okruhu SOKP 519.*

Ad a), b), c), f), m) a n) : Z hlediska hodnocení vlivů záměru na životní prostředí se nejedná o připomínku k vypořádání, ale o upozornění na problémy, který bude nutno řešit v následných nebo paralelních schvalovacích řízeních záměru.

Ad d) : Příspěvky k imisní zátěži všech sledovaných škodlivin ve obou řešených variantách se v uvedeném území pohybují pod hodnotami platných imisních limitů. Není tedy nezbytné přijímat technická opatření na snížení imisní zátěže, výsadba izolační zeleně zde přesto není od věci a doporučení v tomto směru bude zahrnuto do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

Ad e) : Předpokládaný rozsah výsadeb kolem trasy obchvatu a v prostoru zasakovacích objektů je patrný ze situačních výkresů stavby v textu dokumentace, přesněji v části *Mapová a jiná dokumentace...* (str. 139). Požadavek doplnění podrobného projektu sadových úprav v dalších fázích přípravy záměru byl zahrnut do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

Ad g) a h): Jak vyplývá z vypořádání obdobné připomínky k oznámení záměru (str. 158 dokumentace), berou autoři dokumentace zmíněnou změnu lokálního ÚSES v úvahu a navrhují podél nového obchvatu výsadbu liniové zeleně jako podpůrného prvku aktuálně nefunkčního ÚSES. Ze situačních výkresů záměru převzatých do textu dokumentace z projektových podkladů je patrné, že uvedené řešení je již zapracováno do projektu stavby: hlavní linie navržených dřevinných výsadeb podél východního okraje obchvatu sleduje novou trasu LBK L4/251 dle projednávané změny ÚPHMP č. 1079/06 (citace, výkres č. 4 a 5).

Požadavek doplnění podrobného projektu řešení ÚSES v prostoru posuzované stavby v dalších etapách přípravy záměru byl zahrnut do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

Ad i)–l) : Z hlediska hodnocení vlivů záměru na životní prostředí se nejedná o připomínky k vypořádání. Řešení souladu záměru s územně plánovací dokumentací ani komentáře na uvedené téma nejsou předmětem posuzování podle zák. 100/2001 Sb., protože územně plánovací dokumentace není ani dotčenou složkou životního prostředí ani aspektem veřejného zdraví. Zákon 100/2001 Sb. sice požaduje *Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace* jako přílohu textu oznámení nebo dokumentace záměru, aniž by ale řešil situaci, kdy záměr v souladu s ÚPD není. Je tedy zřejmé, že procesem EIA jsou hodnotitelné i záměry, které s danou ÚPD nekorespondují, a případné dořešení souladu záměru s ÚPD je náplní práce

příslušných specialistů na jiných úrovních přípravy a schvalování záměru, stejně jako řešení jeho stavebně-technologických a funkčních koordinací a technických střetů zájmů.

5.1.2. Vyjádření Středočeského kraje (č.j. 138594/2009/KOSK ze dne 31. 8. 2009)

Středočeský kraj souhlasí s oznámením záměru Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi.

Stanovisko Středočeského kraje neobsahuje připomínky k vypořádání.

5.1.3. Vyjádření MČ Praha-Březiněves (č.j. 0900253/09 ze dne 4. 9. 2009)

MČ Praha-Březiněves souhlasí s dokumentací záměru Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi *a zastupitelstvo preferuje variantu 2.*

Stanovisko MČ Praha-Březiněves neobsahuje připomínky k vypořádání.

5.1.4. Vyjádření MČ Praha-Ďáblice (č.j. 1712/2009_MCPD/ENG/Šim ze dne 16. 9. 2009)

Městská část Praha-Ďáblice bere na vědomí dokumentaci Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi*, přičemž požaduje dořešit návaznost pěších a cyklistických tras na katastr MČ Praha-Ďáblice.*

Z textu dokumentace vyplývá, že podél trasy přeložky se prakticky nepočítá s pohybem pěších či cyklistů; chodníky a cyklistické stezky se proto nenavrhují.

5.1.5. Vyjádření Obce Líbeznice (č.j. 0676/09/OHI ze dne 2. 9. 2009)

Obec Líbeznice vydala nesouhlasné stanovisko k vypracované dokumentaci EIA a žádá, aby MŽP ČR zadalo vypracování dokumentace jinému zpracovateli. Ke stanovisku obec Líbeznice přiložila vyjádření firmy PUDIS, a.s. – informaci k etapové výstavbě MÚK Březiněves a vztahu k přestavbě MÚK Zdiby ze dne 15. 7. 2008 a zápis ze zasedání Zastupitelů obce Bořanovice ze dne 10. 1. 2008. Obec Líbeznice zásadně nesouhlasí s řadou prezentovaných údajů v dokumentaci, které jsou dle jejich názoru jednoznačně zkreslené a nerespektují mnoho podstatných skutečností, které výstavbu tohoto obchvatu zcela popírají. Připomínkující uvádí, že již výchozí údaje ve zpracovaném posudku pro posouzení vlivu v oblasti dopravního zatížení vůbec neberou v potaz následující skutečnosti:

a) *výstavbu obchvatu obce Líbeznice, který převede 80 % tranzitní dopravy z komunikace Mělnická (II/243) na Zdibskou (I/9);*

b) *ze silničního okruhu kolem Prahy se podle současné dokumentace nepočítá s přímým sjezdem na obec Březiněves;*

c) *obec Líbeznice nemá u silnice II/243 umístěny ani plánovány žádné průmyslové zóny;*

d) *ZO Bořanovice schválilo v souvislosti s přípravou nového ÚP obce, že v katastru obce nebude u silnice II/243 vybudována nová průmyslová zóna.*

K jednotlivým připomínkovaným bodům uvádí obec Líbeznice i své stanovisko.

e) *Na str. 8 dokumentace je uvedeno, že silnice II/243 je v současnosti atraktivním průjezdem na trase Ďáblice-Březiněves-Líbeznice, mj. i z důvodu možnosti využití trasy při kongescích a krizových situacích na dálnici D8 a rychlostní komunikaci R8, a dále že je navíc nutno počítat s tím, že po uvedení úseku 519 (Suchdol-Březiněves) a 520 (Březiněves-Satalice) silničního okruhu kolem Prahy společně s MÚK Březiněves do provozu, bude docházet k dalšímu přetěžování silnice II/243.*

Dle stanoviska obce ale z tvaru a vyvedení komunikace chystané stavby MÚK vůbec nevyplývá, že by tato doprava měla být do Březiněvsi svedena. Stanovisko projektanta stavby Ing. Kořínka (PUDIS, a.s.) zcela vylučuje vyvedení dopravy na II/243 (viz příloha – Informace k etapové výstavbě MÚK Březiněves a vztahu k přestavbě MÚK Zdiby).

f) *Na str. 8 dokumentace je rovněž uvedeno, že se počítá s nárůstem dopravy na trase díky navrhovanému komerčnímu využití některých ploch na území Bořanovic a Líbeznic.*

Dle stanoviska obce ale žádná průmyslová zóna v Bořanovicích na základě rozhodnutí ZO Bořanovice z roku 2008 nevznikne (viz příloha – Usnesení ZO Bořanovice), obec Líbeznice také podél silnice II/243 žádnou průmyslovou zónu plánovánu nemá.

g) *Dokumentace a všechny výpočty účelově nerespektují skutečnost výstavby obchvatu obce Líbeznice a fakta investičního záměru: převedení 80 % tranzitu na tuto komunikaci tak, aby do obce Březiněves tato tranzitní doprava vůbec nevjížděla a obchvat obce Líbeznice by tak byl skutečnou přeložkou komunikace II/243 na I/9 v uvedené části a jednoznačně systémovým řešením snížení dopravního zatížení v uvedených obcích.*

h) *Kartogramy v dokumentaci vůbec nejsou prezentovány pro rok 2011, kdy již bude zprovozněn obchvat obce Líbeznice s převedením 80 % tranzitní dopravy projíždějící obcí Březiněves.*

i) *V kap. Vlivy na zdraví obyvatel – hluk a znečištění ovzduší zpracovatel dokumentace vychází z údajů, které nezohledňují snížení dopravy po vybudování obchvatu obce Líbeznice.*

j) *Dle stanoviska obce by vybudování obchvatu obce Březiněves opět přivedlo tranzitní dopravu do obcí Bořanovice a Líbeznice a negativní vlivy dopravy by tak výstavbou obchvatu byly převedeny z Březiněvsi na občany obcí Bořanovice a Líbeznice. V dokumentaci vůbec nebylo provedeno posouzení širších dopadů intenzity tranzitní dopravy a vlivů záměru na veřejné zdraví v obcích Bořanovice a Líbeznice. Dle názoru obce je řešením situace i bez výstavby obchvatu Březiněvsi přijetí dopravních opatření a převedení dopravy z II/243 na D8 a dále na obchvat Líbeznic, jak je počítáno v investičním záměru přeložky I/9.*

Územní plán VÚC Středočeského kraje navíc nepočítá s vybudováním další komunikace východně od obcí Březiněves a Bořanovice, která by se na území tohoto kraje napojovala na stávající komunikaci II/243 - což je varianta s částí komunikace na území obce Bořanovice (var. 2 dokumentace).

k) *Připomínkující uvádí, že celý záměr je v rozporu z koncepcí Strategie rozvoje mikroregionu Povodí Mratínského potoka, která jednoznačně předpokládá zklidnění celého území a odvedení tranzitu z území Březiněves-Bořanovice-Líbeznice po vybudování obchvatu I/9.*

l) *Na str. 170 dokumentace je uvedeno, že na základě zkušeností projektanta s podobnými záměry výstavby komunikace podél dálnic, vzhledem k územnímu rozvoji místních/městských částí na severu Prahy a rovněž vzhledem k tradičním a nejkratším průjezdným trasám směrem na Mělník, nelze po realizaci obchvatu kolem obce Líbeznice počítat s významnějším poklesem dopravních zátěží na silnici na II/243.*

Dle stanoviska obce ale všechna kritéria, uváděná zpracovatelem dokumentace pro obchvat obce Líbeznice beze zbytku splňuje i obchvat Březiněvsi. Jedná se o komunikaci podél dálnice, v územním rozvoji městské části na severu Prahy, na tradiční a nejkratší průjezdné trase směr Mělník. Z toho plyne, že s poklesem tranzitní dopravy ve středu obce Březiněves po vybudování jeho obchvatu nelze počítat. Tímto prohlášením zpracovatel posudku nakonec sám v závěru zdůvodnil, že výstavba obchvatu obce Březiněves je stejně nesmyslná.

m) *Připomínkující uvádí, že záměr výstavby obchvatu obce Březiněves by byl kontraproduktivní stavbou, spíše zatěžující životní prostředí a narušující stávající dopravní koncepci regionu. Spíše než o obchvatu by se mělo uvažovat o místně obslužné komunikaci, která by vracela dopravu do původního místa, tj. před obec Březiněves (ze strany D8), zvláště pokud se evidentně jedná více o soukromý než veřejný zájem, a to dopravně obsloužit stávající a příp. v budoucnu rozšířenou průmyslovou zónu na pozemku společnosti RABAT.*

n) *Připomínkující upozorňuje na skutečnost, že v obci Líbeznice se ulice Mělnická nebude po vybudování obchvatu obce přímo napojovat na tento obchvat a tranzitní vozidla by na konci obce Líbeznice musela komplikovaně dávat přednosti vozidlům na frekventovaném obchvatu, aby mohla dále pokračovat v tranzitu ve směru Neratovice-Mělník. Tato situace by vedla k jejich hromadění v obci a došlo by ke zvýšení ohrožení obyvatel a zhoršení životního prostředí. Obec Líbeznice proto navrhuje, aby byl celý projekt již ve svém počátku jako nekoncepční, neekonomický a ve své podstatě nepotřebný zastaven.*

o) *Připomínkující v případě pokračování záměru požaduje:*

- *podrobné zpracování dopadů na znečištění ovzduší, zvýšené hladiny hluku, vibrací a všech sledovaných parametrů ochrany veřejného zdraví na obec Líbeznice;*
- *doložení údajů o intenzitách předpokládané dopravy svedené do obce Březiněves na II/243 z budoucího pražského silničního obchvatu, ze kterých zpracovatel vycházel;*
- *zahrnutí varianty s poklesem dopravy o 80 % na II/243 po zprovoznění přeložky na I/9 do všech výpočtů, vzhledem k záměrnému pomíjení pozitivních dopadů výstavby obchvatu obce Líbeznice na tranzitní dopravu v Březiněvsi;*
- *zásadní přehodnocení všech vstupních důvodů pro výstavbu – zejména nesmyslů týkajících se nárůstu dopravy z Pražského okruhu a dopravní obsluhu průmyslových zón v obcích Bořanovice a Líbeznice;*
- *projednání společné dopravní koncepce Středočeského kraje a hl. m. Prahy;*
- *posouzení, zda se vzhledem k již zahájené výstavbě obchvatu obce Líbeznice nejedná v případě realizace tohoto záměru o porušování zákona č. 183/2006 Sb. – maření investice, s negativními dopady na obyvatelstvo mikroregionu Mratínský potok i životní prostředí a to i ve vztahu k zákonu č. 258/2001 Sb. o Ochraně zdraví.*

Ad a): Údaj o převedení 80 % tranzitní dopravy ze silnice II/243 na I/9 se v dostupných materiálech nepodařilo ověřit, pochází patrně ze studií ŘSD ČR z roku 2002, ovšem i v aktuálních oficiálních materiálech ŘSD (Silnice I/9, Líbeznice – obchvat, informační leták, stav k 12/2009 – WWW.RSD.CZ) se uvádí podíl převedené dopravy 30 % nebo 70 % v závislosti na uspořádání vozovky (dvojpruh nebo čtyřpruh). Dle téhož materiálu bude obchvat realizován jako polovina čtyřpruhu (tedy fakticky dvojpruh, tj. řešení s nižším podílem přesměrování dopravy), přičemž časový horizont výstavby plného čtyřpruhu nelze zatím určit, protože souvisí s celkovým vývojem dopravy v daném území a s rozvojem výstavby navazujících úseků I/9.

Shodné podíly převedené dopravy (tj. 30, resp. 70 %) jsou zmíněny i v Územním plánu Bořanovic, cituji: *„Při koncipování kompletně vybudované sil. I/9 v kategorii S 24,5/100 vč. přestavby MÚK D8 Zdiby (též ve prospěch vztahů Praha – Mělník) se při prognóze dopravních zátěží předpokládal 30 % přesun dopravy ze sil. II/243 na sil. I/9 při připravovaném dvoupruhovém uspořádání sil. I/9, v případě čtyřpruhového uspořádání se jednalo o 70 % přesun této dopravy (zadání investičního záměru přeložky sil. I/9 v Líbeznici dle ŘSD ČR z r. 2002). Investice pro vybudování předpokládaného definitivního uspořádání sil. I/9 v kategorii S 24,5/100 od MÚK Zdiby na dálnici D8 se přitom logicky odkládá na neurčito, neboť není pro ni zdůvodnění překročení kapacity. Neměnnou skutečností zůstává, že za stavu, kdy nebude kompletně dovybavena sil. I/9 od MÚK Zdiby, není možné předpokládat natolik rozhodující přesun dopravy ze silnice II/243 přes Březiněves, Bořanovice a Líbeznici na sil. I/9, určitý nezanedbatelný podíl této dopravy tak zůstane na stávající sil. II/243 při průjezdu těchto obcí.“*

Z uvedeného je zřejmé, že po dobudování obchvatu obce Líbeznice je naopak nutno počítat se spíše nižším podílem přesměrované dopravy z II/243 na I/9, tak, jak v souladu s hodnotícím principem *Worst Case* (hodnocení nejhoršího předpokládaného případu) činí podkladové dopravní modely dokumentace (příl. 5 dokumentace) a z nich vycházející studie akustická, rozptylová (příl. 1 a 2 dokumentace) a kapitola hodnocení vlivů na veřejné zdraví (kap. D.I.I dokumentace).

Ad b),c),d): Uvedené skutečnosti souvisejí s konkrétními následnými připomínkami, v jejichž rámci budou vypořádány.

Ad e): Rozporné informace o vlivu zprovoznění SOKP 519 a 520 byly zpracovatelům dokumentace vytknuty v kap. II.2.3 posudku jako naprosto zbytečný „podpůrný“ argument pro zdůvodnění záměru – záměr by měl být (a v textu kapitoly B.I.5 dokumentace také je) zdůvodněn již stávající dopravní situací v MČ Březiněves. V textu dokumentace nicméně zpracovatelé nikde neuvádějí, že by silnice II/243 byla na SOKP přímo napojena.

Ad f): Citovaná informace o započtení nárůstu dopravy na trase kvůli navrhovanému komerčnímu využití některých ploch na území Bořanovic a Líbeznice je nepřesností dokumentace. Ve skutečnosti, jak vyplývá z kap. 3.2.1 dopravně inženýrských podkladů (příl. 5 dokumentace), tyto (neuvažované) komerční plochy do modelů dopravní situace započteny nebyly.

Ad g): Stanovisko souvisí s problematickým dopravně-technickým předpokladem připomínkujícího, komentovaným již pod bodem Ad a) vč. vysvětlení, že podkladové modely a studie dokumentace s obchvatem obce Líbeznice počítají (viz též příl. 5 dokumentace, str. 3).

Ad h): V dokumentaci byly použity kartogramy pro výhledový rok 2013, stanovený podle požadavku odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. města Prahy (S-MHMP-611669/2008/1/OOP/VI) provést hodnocení záměru k roku jeho zprovoznění (původně 2010, nově 2013). V roce 2013 bude nicméně v provozu i obchvat obce Líbeznice (předpokládané zprovoznění 2011), jehož role v dopravní situaci zájmového území je v hodnocení záměru zahrnuta (viz též výše, bod Ad a).

Ad i): Stanovisko souvisí s problematickým dopravně-technickým předpokladem připomínkujícího, komentovaným již pod bodem Ad a) vč. vysvětlení, že podkladové modely a studie a z nich vycházející kapitoly dokumentace s obchvatem obce Líbeznice počítají (viz též příl. 5 dokumentace, str. 3).

Ad j): Z modelu dopravní situace k r. 2015 se zahrnutím dopravy z komerční zóny na v. okraji Březiněvsi vyplývá, že výrazně převažující část dopravy z východní rozvojové části Březiněvsi, vč. uvedené komerční zóny, bude vázána na jižní úsek obchvatu, tzn. na směr k D(R)8, resp. ku Praze.

Požadované posouzení širších vztahů bude i na základě požadavku Krajské hygienické stanice Středočeského kraje doplněno v dalších fázích přípravy záměru (požadavek byl zahrnut do podmínek stanoviska příslušného úřadu).

Řešení souladu stavby s ÚPD není náplní hodnocení vlivu záměru na životní prostředí.

Ad k): Podle dostupných zdrojů (HTTP://WWW.POVODI-MRATINSKEHO-POTOKA.CZ) MČ Březiněves není členem svazku obcí Regionu Povodí Mratínského potoka a ve strategii rozvoje tohoto mikroregionu není Březiněves v žádné souvislosti (tedy ani v uváděné souvislosti se zklidňováním území a převádění tranzitní dopravy) zmiňována. Jedním z řešených bodů citované strategie je ale právě odlehčení center obcí obchvaty. S touto částí koncepce tedy záměr v rozporu není, zvláště pokud by byl rozvíjen v původní podobě, řešící dopravní situaci v širším zájmovém prostoru podstatně komplexněji, vč. např. napojení trasy II/243 na obchvat I/9 v prostoru MÚK Líbeznice I (tedy bez průtahu obcí Líbeznice) apod.

Ad l): V uvedeném citátu (vypořádání připomínky) zpracovatel dokumentace na základě svých zkušeností (podpořených i výsledky modelů dopravní situace se započtením obchvatu Líbeznice – viz příl. 5 dokumentace) pochybuje o výraznějším vlivu obchvatu Líbeznice (tzn. přeložky silnice I/9) na možné přesměrování části dopravy ze silnice II/243 (viz též bod Ad a), čímž smysluplnost předkládaného záměru (tj. obchvatu Březiněvsi na silnici II/243) dokládá, nikoli vylučuje. Jsou zde totiž popisovány dvě měřítkově (i psychologicky) odlišné situace:

- přesměrování dopravy z jedné (tradičně preferované) komunikace (zde II/243) na komunikaci jinou (zde I/9), nutící řidiče z tradičního směru vybočit a vracet se zpět do původní trasy až prostřednictvím dalších komunikací (např. R8) a po projetí několika dopravních uzlů;
- obchvat obce v trase a generelním směru tradičně užívané komunikace (předkládaný záměr).

Ad m): Připomínka se netýká hodnocení vlivu záměru na životní prostředí, ale jeho celkové koncepce, která je řešena v jiných etapách projektové přípravy a schvalovacích řízení.

Ad n): Dle podkladů ŘSD (Silnice I/9, Líbeznice – obchvat, informační leták, stav k 12/2009 – WWW.RSD.CZ) se silnice II/243 bude na obchvatovou trasu I/9 napojovat cca 250 m za severním okrajem zástavby obce Líbeznice, přičemž pro automobily ve směru na Mělník půjde o odbočení doprava, tedy z hlediska přednosti v jízdě nejjednodušší možnou situaci.

Ad o): Relevantní připomínky související s hodnoceným záměrem, pokud již nejsou součástí dokumentace nebo součástí vypořádání připomínek k předmětnému záměru, budou zahrnuty do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

5.2. Vypořádání vyjádření dotčených správních úřadů

5.2.1. Vyjádření České inspekce životního prostředí, oblastního inspektorátu Praha (zn.: ČIŽP/41/IPP/0819302.002/09/PKJ ze dne 18. 8. 2009)

Vyjádření ČIŽP OI Praha je členěno do 4 částí podle jednotlivých oddělení:

- ***oddělení odpadového hospodářství** – bez připomínek;*
- ***oddělení ochrany ovzduší** – bez připomínek;*
- ***oddělení ochrany vod** – bez připomínek;*
- ***oddělení ochrany přírody** – bez připomínek.*

Stanovisko ČIŽP IO Praha neobsahuje připomínky k vypořádání.

5.2.2. Vyjádření Hygienické stanice hl. m. Prahy (č.j.: ÚPL/1046/4172/10331/09 ze dne 2. 9. 2009)

Vyjádření hygienické stanice hl. města Prahy obsahuje následující připomínky:

a) *HS HMP požaduje vysvětlení způsobu stanovení intenzit dopravy a výpočtových let. V oznámení záměru byly uvedené intenzity dopravy na přeložce silnice II/243 pro výhledový rok 2015 cca 20 460 vozidel/24 hodin. Ve vypořádání připomínek zjišťovacího řízení se zpracovatel odvolává na vypracovanou územní studii Březiněvsi, přičemž do plánovaných komplexů bude zavedeno cca 10 000 vozidel (což je více než 60 % současné dopravní zátěže ul. Na Hlavní.) Dále je konstatováno, že použité vstupní údaje jsou zcela v pořádku a v souladu se záměrem. V předložené dokumentaci EIA je však počítáno s intenzitami mnohem nižšími (cca 15 100 aut). Dle dopravně-inženýrských podkladů nebyl v dotčené lokalitě uvažován rozvoj východní městské části Březiněves.*

V hlukové studii je uvedeno, že záměr je v součinnosti a souladu s územní studií Březiněvsi ze srpna 2007. Urbanistická studie nebyla HS HMP předložena, je však projednávána v rámci změn územního plánu hl. m. Prahy, vlny 07. Bude-li změna odsouhlasena, bude nutné počítat i s touto dopravou. Jak však bylo výše uvedeno, dopravně-inženýrské podklady s ní nepočítají. HS HMP považuje za nutné posoudit navrhovanou komunikaci v kontextu s urbanistickou studií a sjednotit použité vstupní údaje (dopravní intenzity). Dále požadujeme zdůvodnění použití různých intenzit ve zjišťovacím řízení a ve stupni EIA.

b) *HS HMP se domnívá, že by předložený záměr měl být posouzen také v souvislosti s obchvatem Líbeznice a měl by zohledňovat účel jeho výstavby (údajně až 80 % tranzitní dopravy směřující přes MČ Březiněves má být převedeno na tento obchvat). HS HMP však nemá oficiální informace a podmínky, které se k obchvatu Líbeznice vztahovaly, neboť tato stavba byla vedena mimo působnost HS HMP.*

c) *HS HMP upozorňuje, že po případném vybudování záměru nelze v ul. Na Hlavní použít hyg. limity pro starou hlukovou zátěž. Dále upozorňujeme na skutečnost, že pokud budou u předloženého záměru překročeny hygienické limity hladin hluku v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb (u stávajících nebo nově budovaných objektů), nebude možné vydat souhlasné stanovisko se stavbou. Navíc, v OHP nebude možná výstavba žádných chráněných objektů.*

d) *Za nedostatek z hlediska posouzení znečištění ovzduší a s ním souvisejícími zdravotními riziky HMS považuje skutečnost, že byly vyhodnoceny pouze příspěvky k imisní zátěži, nikoli celkové imisní zatížení – tj. se započtením příspěvku záměru a pozadí. U prachových částic PM_{10} nebyla zohledněna sekundární prašnost. I přes to lze, za pomoci veřejně dostupných zdrojů (Atlas životního prostředí Praha), z předložené rozptylové studie a ze zkušeností orgánu ochrany veřejného zdraví vyslovit závěr, že po zohlednění sekundární prašnosti a po výstavbě SOKP, stavby 520, budou překročeny hygienické limity pro prachové částice PM_{10} a bude tedy pro obytnou*

zástavbu zcela nevhodná. Dle modelu ATEM 2008 se roční aritmetický průměr pro frakce PM_{10} pohyboval v oblasti Bořanovic mezi 30–60 µg /m^3.

e) *HMS upozorňuje, že i v okolí záměru bude pravděpodobně budována další obytná zástavba, která bude ovlivněna hlukem z nové komunikace, a zároveň bude mít vyvolaná dopravní zátěž vliv na své okolí.*

f) *Podle názoru HS HMP nelze, vzhledem k nedostatkům dokumentace EIA, vyslovit jednoznačný závěr o vhodnosti předložených variant, vč. varianty nulové. Z hlediska zájmů chráněných hygienickou službou však HS doporučuje sledovat pouze nulovou variantu a variantu 2.*

Ad a): Připomínkovaný údaj HS HMP 20 460 vozidel/24 hodin se objevil v původní rozptylové studii pro oznámení záměru na str. 17. Hodnota ale vznikla chybnou interpretací dopravních intenzit, kdy k celkovému počtu vozidel byla znovu přičtena nákladní vozidla (18600+1860=20460). V rozptylové studii pro dokumentaci se tato nepřesnost již neopakuje (viz příl. 2 dokumentace, str. 23).

Základním podkladem pro hodnocení posuzovaného záměru jsou dopravně-inženýrské podklady TSK (příloha 5 dokumentace), modelující intenzity automobilové dopravy pro rok 2008 (stávající stav), a pro výhledové stavy bez obchvatu Březiněvsi a s obchvatem Březiněvsi, v obou případech pro rok 2013, stanovený podle požadavku odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. města Prahy (vyjádření č. S-MHMP-611669/2008/1/OOP/VI) provést hodnocení záměru k roku jeho zprovoznění (původně 2010, nově 2013). V uvedených modelových situacích nejsou zahrnuty vlivy uvažované komerční zóny a další zástavby ve východní části Březiněvsi, protože k roku 2013 nebude tato zástavba ještě realizována. Stav po realizaci rozvojové zástavby ve východní části MČ Březiněves potom zachycuje model dopravních intenzit k r. 2015, zpracovaný URM.

Dokumentace tedy využívá dvojí údaje o intenzitách dopravy, zpracované dvěma různými subjekty – Útvarem rozvoje města (URM) a Technickou správou komunikací hlavního města Prahy (TSK) –, přičemž každý ze subjektů vycházel z jiných vstupních podmínek (viz kap. B.II.4 dokumentace, str. 26–28), což může být zdrojem určitých nejasností a z nich vyplývajících připomínek.

I přes určitou „nekompatibilitu“ (míněno z hlediska vstupních podmínek, nikoli z hlediska kvality zpracování) oba modely v dostatečné míře postihují jak vlivy vlastního posuzovaného záměru na zklidnění situace ve vnitřní Březiněvsi, tak naznačují možný vývoj situace na obchvatu při zaplňování rozvojových ploch ve východní části Březiněvsi, tj. orientaci výrazné většiny vyvolané dopravy na směr na Prahu a eventuální problém v oblasti severního okraje zástavby Březiněvsi – těsně nadlimitní hlukové dotčení, na jehož eliminaci byla v dokumentaci navržena a modelově posouzena patřičná opatření (protihluková stěna).

Ad b): Podle údajů v podkladové studii dopravně-inženýrské podklady (příloha 5 dokumentace) byl obchvat obce Líbeznice do použitých modelů dopravní situace započítán. Problematika přesměrování dopravy z II/234 na I/9 po zprovoznění obchvatu obce Líbeznice byla podrobněji rozebrána ve vypořádání připomínek obce Líbeznice (kap. 5.1.5, bod Ad a) se závěrem, že aktuální oficiální podklady (Územní plán obce Bořanovice nebo *Silnice I/9, Líbeznice – obchvat, informační leták, stav k 12/2009* – WWW.RSD.CZ) hodnotu 80 % neuvádějí a reálně je nutno počítat se spíše nižším podílem přesměrované dopravy (cca 30 % vzhledem k realizovanému řešení obchvatu I/9 jako dvojpruhu – podrobněji viz kap 5.1.5, bod Ad a).

Ad c): Připomínka není určena k vypořádání, jedná se o upozornění na možné budoucí komplikace v souvislosti s posuzovaným záměrem a nutnost včasného přijetí odpovídajících opatření.

Ad d): Absenci hodnocení celkového imisního zatížení je skutečně možno považovat za nedostatek předkládané dokumentace, ovšem v případě posuzovaného záměru je nutno přihlédnout ke skutečnosti, že z náhledu širšího hodnoceného území nepředstavuje převážná část projektovaného obchvatu (resp. provozu na něm) nový zdroj znečištění ovzduší, ale přesun stávajícího liniového zdroje (tranzitní provoz centrem Březiněvsi) do vhodnější, vzhledem k osídlení okrajové pozice. Z hlediska celkové imisní situace širšího hodnoceného území, určované zdroji jako D8 nebo skládka Ďáblice, se tedy jedná o minimální změnu, jejíž význam vyznívá teprve v detailu vlastní MČ Březiněves, konkrétně ve zlepšení situace uvnitř stávající zástavby MČ.

Ad e): Podle aktuálně projednávané změny ÚP HMP 1079/06 nebude, s jedinou výjimkou na severním okraji obce, na kontaktních plochách posuzovaného záměru situována obytná zástavba, ale rozvojové plochy pro obchodní a výrobní komplexy (ZOB, ZVO), plochy všeobecně smíšené (SV), plochy izolační a krajinné (městské) zeleně (IZ, ZMK), případně lesní porosty (LR), přičemž i výše zmíněná výjimka (plocha OB na sev. okraji zástavby) bude od posuzované komunikace oddělena dvojitým pásem izolační a krajinné zeleně. Vyvolaná doprava bude podle modelu URM směrována právě na projektovaný obchvat tak, aby obytnou zástavbu v centru obce neovlivňovala (referenční body plánované zástavby byly hodnoceny i v akustické studii – příloha 1 dokumentace).

Ad f): Připomínka má charakter doporučení a není určena k vypořádání.

5.2.3. Vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje
(č.j.: 10534-217/09/HOK/Li ze dne 7. 9. 2009)

KHS Středočeského kraje souhlasí s dokumentací EIA Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi *za těchto podmínek:*

a) *dokumentace bude doplněna o posouzení hlukové zátěže obcí na území Středočeského kraje (Bořanovice, Líbeznice) po vybudování záměru;*

b) *v dalších stupních projektové dokumentace budou na základě znalostí o postupu výstavby upřesněny akustické výpočty, a to jak pro provoz, tak i výstavbu a případně doplnění návrhů opatření tak, aby došlo ke splnění legislativních požadavků NV č. 148/2006 Sb., v platném znění a doplněno ovlivnění dopravy na veřejných komunikacích, po kterých bude vedena mimostaveništní doprava;*

c) *veškerá staveništní doprava bude probíhat v navrhované trase záměru nikoliv po stávající silnici II/243 na průjezdu obcí Březiněves. Doprava na stavbu bude probíhat po hlavních komunikacích Prahy. Příjezd na stavbu bude po ulici Cínovecká (D8) na MÚK Březiněves, z této křižovatky po silnici II/243 na zařízení staveniště a po trase záměru;*

d) *v akustické studii k dokumentaci pro územní řízení bude stanoveno ochranné hlukové pásmo, jehož rozsah je patrný v příloze 2 Akustická studie.*

Ad a)–d): Připomínky KHS Středočeského kraje byly zahrnuty do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

5.2.4. Vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru živ. prostředí a zemědělství
(č.j.: 122294/2009/KUSK ze dne 9. 7. 2009)

OŽPZ KrÚ Středočeského kraje ve svém stanovisku:

a) *doporučuje, vzhledem ke zjištěnému výskytu některých zvláště chráněných druhů živočichů v lokalitě záměru, zažádat u kompetentních orgánů ochrany přírody o výjimku ze zákazů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.;*

b) *sděluje, že v souladu s ustanovením § 45 i zák. 114/1992 Sb., v platném znění, lze vyloučit významný vliv posuzovaného záměru samostatně i ve spojení s jinými projekty na EVL a PO soustavy Natura 2000;*

c) *sděluje, že na území Středočeského kraje se v lokalitě umístění záměru ani v jejím okolí nevyskytuje žádná přírodní památka, přírodní rezervace ani regionální ÚSES a nemá proto v tomto ohledu připomínek.*

Ad a): Doporučení v tomto směru bude zahrnuto do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

Ad b) a c): Připomínky nejsou určeny k vypořádání, jedná se o informativní sdělení z hlediska vztahu posuzovaného záměru k specifickým zájmům ochrany přírody a krajiny.

5.2.5. Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru dopravy
(č.j.: MHMP-657974/2009/DOP-O4/Ka ze dne 12. 8. 2009)

Odbor dopravy MHMP vydává souhlasné stanovisko ve věci: Silnice II/243 – obchvat Březiněvsi.

Stanovisko MHMP odboru dopravy neobsahuje připomínky k vypořádání.

5.2.6. Vyjádření MHMP, odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu
(č.j.: S-MHMP-635543/2009/Rad ze dne 21. 8. 2009)

MHMP-OKP ve svém vyjádření sděluje, že nemá námitek proti umístění stavby. MHMP-OKP upozorňuje, že navrhovaná stavba je na území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů a dále požaduje, aby bylo příslušné organizaci umožněno provedení archeologického výzkumu. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením zemních prací.

Zajištění archeologického dozoru a umožnění archeologického výzkumu během stavebních prací je povinností ze zákona č. 20/1987 Sb.; vyjádření neobsahuje připomínky k vypořádání.

5.2.7. Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí
(č.j.: S-MHMP-611669/2008/4/OOP/VI ze dne 16. 9. 2009)

Vyjádření odboru ochrany prostředí MHMP je členěno do 7 částí podle jednotlivých chráněných hledisek:

- ***Z hlediska ochrany ZPF** – bez připomínek.*
- ***Z hlediska lesů a lesního hospodářství** – bez připomínek.*
- ***Z hlediska nakládání s odpady** – bez připomínek.*
- ***Z hlediska ochrany ovzduší – orgán ochrany ovzduší i přes určité dílčí výhrady** pokládá provedené hodnocení situace za vyhovující, přičemž preferuje realizaci varianty 2.*
- ***Z hlediska ochrany přírody a krajiny** – orgán ochrany přírody a krajiny považuje obě varianty z hlediska jimi chráněných zájmů za rovnocenné a nemá k záměru připomínky.*
- ***Z hlediska myslivosti** – bez připomínek.*
- ***Z hlediska ochrany vod** – orgán ochrany vod nemá k dokumentaci zásadní připomínky, pouze v souvislosti se zmínkou o oplachu vozidel a strojních zařízení během stavebních prací (kap. B.II.2 dokumentace) upozorňuje na ustanovení § 38 odst. 9 zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění.*

Vyjádření neobsahuje připomínky k vypořádání, k případným upozorněním na možné problémové situace bude přihlédnuto při formulaci podmínek ke stanovisku příslušného úřadu.

5.2.8. Vyjádření MěÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odboru životního prostředí
(č.j.: 100/49347/2009 ze dne 17. 8. 2009)

Vyjádření MěÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav je členěno do 4 částí podle jednotlivých chráněných hledisek:

- *Požadavky **z hlediska ochrany vod:***
  - ***a)*** *Zpracovanou dokumentaci MěÚ považuje za dostatečnou, se záměrem souhlasí; požaduje, aby byla pro zasakování dešťových vod zajištěna dostatečná vsakovací schopnost horninového podloží a aby tento požadavek byl doložen posudkem zpracovaným oprávněnou osobou v oboru hydrogeologie.*
  - ***b)*** *Při případném křížení či souběhu s melioračním zařízením, vodovodní a kanalizační sítí bude toto projednáno s jejich správci a s vlastníky; budou dodrženy platné ČSN o prostorovém uspořádání sítí technického vybavení.*
- *Připomínka **z hlediska ochrany ZPF a SSL:***
  - ***c)*** *Varianta č. 2 není v souladu se schváleným územním plánem obce Bořanovice.*
- ***Z hlediska ochrany přírody a krajiny** – bez připomínek.*
- ***Z hlediska odpadového hospodářství** – bez připomínek.*

Ad a): Součástí dokumentace je *Studie vlivu na povrchové a podzemní vody* (příloha 4 dokumentace) zpracovaná firmou Karel Kliner – Vodní zdroje, s.r.o. (www.kkvz.cz).

Ad b): Připomínka není určena k vypořádání, jedná se o upozornění na možné technické střety zájmů na lokalitě a nutnost jejich řešení v dalších fázích projektové přípravy záměru.

Ad c): Z hlediska hodnocení vlivů záměru na životní prostředí se nejedná o připomínku k vypořádání, ale o upozornění na problém, který bude nutno řešit v následných nebo paralelních schvalovacích řízeních záměru.

5.3. Vypořádání vyjádření dalších dotčených subjektů, vč. vyjádření veřejnosti

5.3.1. Vyjádření paní Heleny Novákové

Paní Nováková nesouhlasí s variantou kruhového objezdu na pozemku mezi benzínovou pumpou a jejím pozemkem č.p. 94/74. Jako přijatelná se jí jeví varianta nové verze odklonu dopravy zatáčkou mezi benzínovou pumpou a Bořanovicemi (varianta 2 dokumentace).

Varianta 2 je mírně preferována i v závěrečném srovnání variant záměru v kap. II.3 posudku, jako realizovatelná alternativa je nicméně vyhodnocena i varianta 1.

5.3.2. Vyjádření Občanského sdružení Domkáři, Líbeznice

Občanské sdružení Domkáři vydalo nesouhlasné stanovisko k vypracované dokumentaci EIA a žádá, aby MŽP ČR zadalo vypracování dokumentace jinému zpracovateli. Občanské sdružení Domkáři zásadně nesouhlasí s řadou prezentovaných údajů v dokumentaci, které jsou dle jejich názoru jednoznačně zkreslené a nerespektují mnoho podstatných skutečnosti, které výstavbu tohoto obchvatu zcela popírají. K jednotlivým připomínkovaným bodům uvádí občanské sdružení Domkáři i své stanovisko.

Obsah vyjádření Občanského sdružení Domkáři, včetně příloh, je totožný se stanoviskem obce Líbeznice, které bylo již vypořádáno výše (kap. 5.1.5).

5.3.3. Vyjádření Občanského sdružení Za hezký domov v Bořanovicích-Pakoměřicích

Občanské sdružení Za hezký domov v Bořanovicíc-Pakoměřicích vydalo nesouhlasné stanovisko k vypracované dokumentaci EIA a žádá o její přepracování. K dokumentaci má následující připomínky:

a) *Navrhovaný obchvat obce Březiněves řeší dopravu zcela nesystémově a v rozporu s řešením dopravní situace v obcích Bořanovice a Líbeznice. Po dobudování obchvatu Líbeznice I/9, který má odvést 80 % dopravy z Mělnické II/243 a tím z obcí, které tato komunikace protíná, přivede tento zamýšlený obchvat tranzitní dopravu do zmiňovaných obcí zpět.*

b) *Obecní zastupitelstvo Bořanovic schválilo územní plán bez jakýchkoli komerčních zón podél Mělnické II/243, především kvůli možnému nárůstu nákladní dopravy a s ní spojených negativních vlivů na životní prostředí. Doprava, která by měla být svedena na obchvat Březiněvsi bude představovat právě i nákladní dopravu spojenou s provozem v průmyslové zóně dané obce. Obchvat, vyústěný na Mělnickou silnici přivede opět tuto nákladní a osobní dopravu zpět a zatíží tím i obce Bořanovice a Líbeznice, které se naopak snaží zmíněnou dopravu z obcí vyvést na obchvat Líbeznic.*

c) *V dokumentaci je zcela opomíjeno vyjádření zástupce odboru životního prostředí Magistrátu hl. města Prahy, že je spíše zájem v inkriminovaném místě vybudovat zelenou plochu.*

d) *Z výše uvedeného vyplývá, že záměr vybudovat obchvat Březiněvsi v této podobě by bylo kontraproduktivní stavbou, spíše zatěžující okolní životní prostředí (budoucí hlukovou zátěží, exhalacemi a záborem půdy), narušující stávající dopravní koncepci regionu. Zároveň by negoval veškeré dosažené výsledky práce, občanů a zastupitelstev ve snaze zkvalitnit hodnotu života a bydlení v dotčených obcích. Spíše než o obchvat by se mělo jednat o místně obslužnou komunikaci, která by vracela dopravu do původního místa, tj. před obec Březiněves zpět na komunikaci D8,*

zvláště, když se jedná v daném případě více o soukromý než veřejný zájem, a to dopravně obsloužit stávající a plánovanou komerční zónu.

e) *Připomínkující požaduje přepracování dokumentace vzhledem k tomu, že do hlukových (akustických), emisních a dopravních zátěží nebyla v předkládané dokumentaci zahrnuta již započatá výstavba obchvatu I/9 (Zdibská).*

Ad a) a b): Obdobné připomínky, vč. vysvětlení, že údaj o přesměrování 80 % dopravy z II/243 na obchvat Líbeznic (silnice I/9) je podle dostupných materiálů nereálný, byly již vypořádány u vyjádření Obce Líbeznice (kap. 5.1.5) pod body Ad a) a Ad j).

Ad c): Připomínku nelze vypořádat, neboť připomínkující neuvedl o jaké inkriminované místo se jedná a z kterého zdroje pochází zmiňované vyjádření zástupce odboru životního prostředí Magistrátu hl. města Prahy.

Ad d): Obdobná připomínka byla již vypořádána u vyjádření obce Líbeznice (kap. 5.1.5) pod bodem Ad m).

Ad e): Podkladové modely a studie a z nich vycházející kapitoly dokumentace s obchvatem obce Líbeznice počítají (viz též příl. 5 dokumentace, str. 3), jak bylo podrobněji vysvětleno v kap. 5.1.5 (vypořádání připomínek Obce Líbeznice) pod bodem Ad a).

5.3.4. Vyjádření Sdružení Beckov, Líbeznice

Sdružení Beckov zásadně nesouhlasí s řadou prezentovaných údajů v dokumentaci, které jsou dle jejich názoru jednoznačně zkreslené a nerespektují mnoho podstatných skutečnosti, které výstavbu tohoto obchvatu zcela popírají. K jednotlivým připomínkovaným bodům uvádí Sdružení Beckov i své stanovisko.

Obsah vyjádření Sdružení Beckov, včetně příloh, je totožný se stanoviskem obce Líbeznice, které bylo již vypořádáno výše (kap. 5.1.5).

5.3.5. Vyjádření Ing. Bc. Davida Slepičky, Ph.D.

Pan a paní Slepičkovi ve svém stanovisku vznáší námitku proti posuzovanému záměru ve variantě 1, při jejíž realizaci by docházelo k nadměrnému hlukovému zatížení obytných objektů v prostoru plánovaného kruhového objezdu (napojení obchvatu ve var. 1 na stávající trasu II/243), přičemž plánované vysoké protihlukové stěny by těmto jevům zabránily jen částečně a navíc by nevhodným a neestetickým způsobem změnily tvář krajiny v severní části Březiněvsi; ve variantě 2 bez tohoto problematického kruhového objezdu budou tyto jevy potlačeny.

Z obdobných důvodů, které uvádějí připomínkující, je v závěrečném srovnání variant záměru v kap. II.3 posudku mírně preferována varianta 2. Varianta 1 je nicméně vyhodnocena jako realizovatelná alternativa, protože podle výsledků hlukové studie budou i v připomínkované severní části zástavby Březiněvsi u kruhového objezdu hygienické limity pro denní i noční dobu dodrženy a v dokumentaci (a následně i v podmínkách stanoviska příslušného úřadu) jsou uvedena pro protihlukovou stěnu opatření, která by měla přispět k začlenění tohoto prvku do řešeného území tak, aby nepůsobil rušivým dojmem.

5.3.6. Vyjádření paní Ivany Svobodové

Vyjádření paní Ivany Svobodové obsahuje následující připomínky:

a) *Paní Svobodová nesouhlasí s vybudováním silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi na jejím pozemku PK 88 v k.ú. Bořanovice. Součástí vyjádření je dále dopis zaslaný obci Březiněves, ve kterém jsou uvedené námitky proti vybudování silnice II/243, a také plán přeložky silnice II/243, podle kterého je předpokládaná varianta obchvatu obcí Březiněves a Bořanovice na zcela jiných pozemcích.*

b) *Paní Svobodová konstatuje, že předložená varianta podle jejího názoru řeší pouze lokální zájem a to přístupovou komunikaci k zamýšlené výstavbě v obci Březiněvsi a provozovny stavebnin firmy RABAT.*

Ad a): Řešení a posuzování majetkoprávních poměrů na lokalitě není předmětem hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ad b): Připomínka se netýká hodnocení vlivu záměru na životní prostředí, ale jeho celkové koncepce, která je řešena v jiných etapách projektové přípravy a schvalovacích řízení.

5.3.7. Vyjádření Ing. Stanislava Tepery

Ing. Stanislav Tepera ve svém vyjádření dokládá podle jeho názoru velmi nízkou vypovídající úroveň dokumentace následujícími připomínkami:

a) *Na str. 8 je uvedeno, že je nutné počítat s dalším přetěžováním silnice II/243 po uvedení úseků SOKP 519 (Suchdol – Březiněves) a 520 (Březiněves – Satalice) do provozu; na str. 26 se však v rozporu s tím uvádí, že k výraznějšímu navýšení dopravy na území Březiněvsi v důsledku zprovoznění SOKP stavby 519 a 520 by dojít nemělo. Dále se na str. 8 píše, že se rovněž počítá s nárůstem dopravy na trase díky navrhovanému komerčnímu využití některých ploch na území Bořanovic a Líbeznice, ale na obrázku č. 4 Kartogram – výhledový stav s obchvatem – rok 2013 je jejich celkový počet v obci i na uvažovaném okruhu zase 16 000; z toho vyplývá nevěrohodnost výpočtů ekologického zatížení; to i posuzovatelé přiznávají na str. 129.*

b) *Na str. 170 zpracovatelé uvádí: „Na základě zkušeností projektanta s budováním výstavby komunikací podél dálnic, vzhledem k územnímu rozvoji místních obcí/městských částí na severu Prahy a rovněž vzhledem k tradičním nejkratším průjezdním trasám směr Mělník, nelze po realizaci obchvatu kolem Líbeznice počítat s významnějším poklesem dopravních zátěží na silnici II/243.“ Z toho vyplývá, že projektant navrhovaného obchvatu Březiněvsi je tlačen do řešení, kterého smysluplnost předem vylučuje.*

V závěru vyjádření Ing. Tepera

c) *doporučuje Magistrátu hl. města Prahy, aby ve spolupráci s Krajským úřadem Středočeského kraje zpracoval seriózní koncepci dopravní obslužnosti mikroregionu Březiněves, Bořanovice, Líbeznice v úzké návaznosti na v současné době existující, budované i předpokládané dopravní komunikace, bytovou a komerční zástavbu a tu pak nechal posoudit z hlediska vlivů na životní prostředí. Není možné řešit místní komunikace na tomto území bez toho, aby nebylo definitivně rozhodnuto o stavbě Pražského okruhu.*

Ad a): Uvedený rozpor byl zpracovatelům dokumentace vytknut v kap. II.2.3 posudku jako naprosto zbytečný „podpůrný“ argument pro zdůvodnění záměru – záměr by měl být (a v textu kapitoly B.I.5 dokumentace také je) zdůvodněn již stávající dopravní situací v MČ Březiněves.

Podobného charakteru je i nepřesná informace o započtení nárůstu dopravy na trase kvůli navrhovanému komerčnímu využití některých ploch na území Bořanovic a Líbeznice. Ve skutečnosti, jak vyplývá z kap. 3.2.1 dopravně inženýrských podkladů (příl. 5 dokumentace), tyto (neuvažované) komerční plochy do modelů dopravní situace započteny nebyly, čímž je vysvětlen rozporovaný údaj o dopravním zatížení v kartogramu 4.

Připomínkované rozporné informace ale nemají vliv na závěry hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Autoři tedy na str. 129 dokumentace nepřiznávají nevěrohodnost výpočtů ekologického zatížení, ale uvádějí, v souladu s požadavky zák. 100/2001 Sb., možné neurčitosti hodnocení, vyplývající ze současných znalostí o intenzitách dopravy a jejich možného budoucího vývoje v dopravně složitém území.

Ad b): Obdobná připomínka byla již vypořádána u vyjádření obce Líbeznice (kap. 5.1.5) pod bodem Ad l).

Ad c): Připomínka má charakter doporučení a není proto předmětem vypořádání v rámci tohoto posuzovaného záměru. K připomínce lze nicméně dodat, že již modely dopravního zatížení, použité v předkládané dokumentaci jsou zpracovány minimálně v kontextu celé pražské aglomerace (TSK), případně ještě s výraznými přesahu do území sousedních okresů (URM).

5.4. Vypořádání vyjádření k posudku

……

6. STANOVISKO PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU Z HLEDISKA PŘIJATELNOSTI VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ S UVEDENÍM PODMÍNEK PRO REALIZACI ZÁMĚRU, POPŘÍPADĚ ZDŮVODNĚNÍ NEPŘIJATELNOSTI ZÁMĚRU

Na základě dokumentace, posudku, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných

v y d á v á

odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy jako příslušný úřad podle § 23 odst. 11 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění, v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí

s o u h l a s n é s t a n o v i s k o

k posouzení vlivů záměru *Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi* na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

Doporučená varianta:

Záměr byl předložen ve dvou stavebních variantách, označených jako varianta 1 a 2, variantou nulovou je záměr nerealizovat. S přihlédnutím k výsledkům posuzování vlivů záměru na životní prostředí a k aktuální dopravní situaci v širším sledovaném území lze v celkovém kontextu posuzované situace z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví mírně preferovat variantu 2, varianta 1 je akceptovatelným alternativním řešením.

Podmínky souhlasného stanoviska (výčet neobsahuje obecně platné podmínky vyplývající z příslušné legislativy, např. zajištění povolení ke kácení mimolesních dřevin apod.)**:**

A) podmínky pro fázi přípravy

Aa) pro územní řízení

Aaa) opatření přiměřeně platná pro obě preferované varianty

1. Pro vybranou variantu zpracovat podrobnou hlukovou studii jak pro trasu vlastního posuzovaného záměru, tak pro obce podél silnice II/243 v navazujícím území Středočeského kraje (Bořanovice, Líbeznice), a navrhnout definitivní protihluková opatření pro splnění požadavků vyhlášky č. 148/2006 Sb.
2. Zpracovat rozptylovou studii pro obce podél silnice II/243 v navazujícím území Středočeského kraje (Bořanovice, Líbeznice).
3. Zpracovat návrh ZOV (zásady organizace výstavby), v němž budou především vymezeny plochy zařízení staveniště a stanoveny dopravní trasy za následujících podmínek:
   - plochy zařízení staveniště budou vymezeny v antropicky výrazněji ovlivněných částech lokality mimo ekologicky významnější partie území (kontaktní prostor Třeboradického potoka, stávající skladebné prvky ÚSES);
   - dopravní trasy budou stanoveny pokud možno mimo sídelní plochy.
4. Na základě návrhu ZOV, zejména stanovených dopravních tras, zpracovat rozptylovou a hlukovou studii pro období výstavby a případně navrhnout patřičná opatření na eliminaci nepříznivých vlivů stavebních prací.
5. Do dalších stupňů projektové dokumentace promítnout veškerá protihluková opatření, navržená jak v dosavadních hlukových posouzeních záměru, tak ve výše zmiňovaných upřesňujících hlukových studiích.

6. Současně s vydáním územního rozhodnutí vyhlásit ochranné hlukové pásmo komunikace, které vymezí prostor, na jehož hranici bude dodržen hygienický limit hladin hluku pro denní i noční dobu, a to vč. jeho režimu, tj. vyhlášení stavební uzávěry a návrhu opatření na ochranu stávajících chráněných objektů před hlukem.
7. Povrchové viditelné úpravy dílčích stavebních konstrukcí (mostky apod.) navrhnout z přírodního kamene, který zajistí přirozenější začlenění stavby do území.
8. Projednat způsob likvidace dešťových vod s příslušnými správci dotčených vodotečí a dešťových kanalizačních sběračů, specifikovat technická opatření pro odvodnění komunikace (zasakovací příkopy, retenční nádrže, způsob odvedení povrchových vod mimo koryto Třeboradického potoka) a navrhnout bezpečnostní prvky pro ochranu recipientu proti úniku škodlivých látek při havarijních stavech.
9. Zpracovat projekt monitoringu povrchových a podzemních vod v prostoru stavby (vzorkování Třeboradického potoka, monitorovacích sondy u retenčních vsakovacích nádrží ve směru proudění podzemních vod).
10. Vzhledem k ekologické exponovanosti některých partií lokality zpracovat a projednat pro vybranou variantu s příslušnými orgány ochrany přírody projekt komplexní revitalizace a ozelenění území (projekt sadových úprav), založený na následujících principech:
    - zachování všech dřevin, které nejsou v přímé kolizi se záměrem;
    - osazení kontaktních pozemků komunikace zejména ve směrech k nebližší zástavbě souvislými výsadbami krycí a izolační zeleně (v návaznosti na návrhové plochy IZ a ZMK v projednávané změně ÚP HMP 1079/06);
    - preference vhodného sortimentu domácích dřevin, především druhů s vyšší odolností vůči vlivům silničního provozu a druhů se zvýšenou schopností zachytávat prachové částice, a použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců v navrhovaných výsadbách;
    - řešení kompenzace případné ekologické újmy podle požadavků odpovědných orgánů.
11. Jako součást projektu komplexní revitalizace území zpracovat i podrobný projekt řešení ÚSES v dotčeném prostoru, včetně úpravy přemostění Třeboradického potoka (zřízení kamenných či zemních lavic pro migraci živočichů pod mostem).
12. Ve spolupráci s ROPID prověřit účelnost případné realizace zálivů pro autobusové zastávky u obou křižovatek plánovaného obchvatu se současnou trasou II/243.

Aab) opatření specifická pro var. 1

13. Pro výstavbu protihlukové stěny v sz. části obchvatu navrhnout materiálové a barevné řešení, které stavbu co nejlépe začlení do okolního prostředí.
14. V souvislosti s předchozím opatřením zahrnout do projektu komplexní revitalizace území (viz podm. Aaa 10) i použití popínavých rostlin na protihlukové stěně jako prvku, zjemňujícího vizuální vliv objektu.

Aac) opatření specifická pro var. 2

15. Do projektu komplexní revitalizace území (viz podm. Aaa 10) zahrnout i podrobný dendrologický průzkum dotčené jižní části RVKP Březiněveská alej, v rámci tohoto průzkumu detailně specifikovat skutečně nezbytný rozsah kácení, způsob ochrany ponechávaných dřevin a odpovídající kompenzační opatření.

Ab) pro stavební řízení

1. Provést vyhodnocení bilance skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a vytvořit plán na jejich přemístění a další využití.
2. Navrhnout pro období výstavby systém nakládání s odpady s důrazem na předcházení jejich vzniku; u vznikajících odpadů zaměřený na jejich třídění, separované shromažďování a následné využití či odstranění (s přednostním zaměřením na jejich využití).
3. Specifikovat prostory pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů, zejména kategorie nebezpečný, a případných závadných látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, a zabezpečit je z hlediska prevence úniku těchto látek.

4. Zpracovat provozní, požární a havarijní řád (plán havarijních opatření) staveniště. Při jejich přípravě věnovat pozornost opatřením k řešení nestandardních událostí a havárií i s ohledem na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví.
5. V rámci plánu organizace výstavby zpracovat i soubor organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva, a to zejména se zaměřením na:
   - výběr vhodných stavebních mechanizmů a jejich časové využití a souběh podle výsledků akustické studie pro provádění stavebních prací;
   - provádění zemních prací v rozsahu nezbytně nutném;
   - určení a odsouhlasení přepravních tras;
   - zpřesnění bilance výkopových zemin, vč. způsobu jejich třídění a odstranění podle úrovně jejich kontaminace;
   - organizaci odborného dohledu při odtěžování kontaminovaných zemin;
   - včasný odvoz přebytečného materiálu ze stavební činnosti k využití, resp. recyklaci, popřípadě odstranění;
   - omezení mezideponií a skladování prašných materiálů;
   - omezení sekundární prašnosti skrápěním;
   - zajištění řádné údržby a sjízdnosti využívaných komunikací a zamezení jejich znečištění se zajištěním účinné techniky k jejich čištění;
   - vhodné nakládání s odpady (třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů, vedení evidence, přednostní využívání odpadů);
   - technický stav stavebních a dopravních mechanizmů, zejména z hlediska exhalací, hlučnosti a úniku ropných látek;
   - specifikaci a úpravu míst pro nezbytnou minimální provozní údržbu a čištění použité mechanizace tak, aby nedošlo k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod.
6. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i garance na minimalizování potenciálních negativních vlivů výstavby na životní prostředí, přičemž zohlednit zejména:
   - celkovou délku výstavby;
   - používání moderních a progresivních postupů výstavby s využitím technik šetrných k životnímu prostředí (nízká hluková zátěž, vlivy na ovzduší, minimalizace vzniku odpadů);
   - certifikaci podle ČSN EN ISO 14 001.

B) podmínky pro fázi realizace

1. Dodržovat obecnou technologickou kázeň a podmínky stavebního povolení. Podle plánu organizace výstavby zajistit plnění souboru organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a zabezpečit důslednou průběžnou kontrolu plnění příslušných opatření.
2. Ve spolupráci s Městskou částí Březiněves udržovat kontakt s okolní populací a bezodkladně řešit případné připomínky, náměty a eventuální stížnosti obyvatelstva a uživatelů sousedních objektů a areálů.
3. Zajistit, aby byla respektována protihluková opatření:
   - dodržovat doporučený časový harmonogram prací (zejména co nejmenší časový souběh nasazení hlučnějších stavebních mechanismů), provádět stavební práce, zejména zakládání a hrubou stavbu v sousedství obytné zástavby pouze v denní době podle podmínek hygienické stanice;
   - zajistit vyhovující technický stav automobilů a stavebních strojů (současně i opatření ke snížení emisí a k prevenci kontaminace lokality ropnými produkty) a v maximální míře využívat stavební mechanismy se sníženou hlučností;
   - po dobu údržby, přestávek a odstávek vypínat motory nákladních automobilů a stavebních strojů.

4. K ověření účinnosti případných protihlukových opatření v etapě výstavby zjistit podle dispozic příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví reálný stav hlukové zátěže kontrolním měřením.
5. Přijmout opatření ke snížení prašnosti při výstavbě, vč. opatření proti znečišťování vozovek automobily, vyjíždějícími ze stavby:
   - omezit skladování a deponování volně ložených prašných materiálů na nezbytné minimum;
   - v případě potřeby omezit sekundární prašnost relevantních částí staveniště skrápěním;
   - omezit rychlost jízdy nákladních vozidel v areálu staveniště;
   - čištěním vozidel vyjíždějících ze stavby zamezit znečištění využívaných komunikací, průběžně kontrolovat stav předmětných vozovek a zajistit jejich řádnou údržbu.
6. Stavbu vsakovacích příkopů a retenčních nádrží koordinovat tak, aby nádrže byly uvedeny do provozu v předstihu před zprovozněním komunikace.
7. Na staveništi minimalizovat skladování látek škodlivých vodám; nezbytná množství látek této kategorie skladovat odpovídajícím způsobem (např. barely se záchytnou vanou).
8. V případě úniku ropných produktů nebo jiných závadných látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, zajistit neprodleně adekvátní sanační práce.
9. Plnění stavebních strojů palivy na staveništi provádět pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.
10. S výjimkou běžného denního ošetření neprovádět na staveništi opravy ani údržbu mechanismů.
11. Zajistit využití odtěžované zeminy pokud možno v rámci vlastní stavby (materiál do zásypů, násypů i pro podloží komunikací), případně ji nabídnout dalším subjektům k využití (např. k výstavbě protihlukového valu v jz. části Březiněvsi).
12. Určit a technicky vybavit místa na dočasné skladování nebezpečných odpadů a sběrná místa na separovaný odpad (stanoviště sběrných nádob na tříděný plastový, skleněný a papírový odpad).
13. Likvidaci nevyužitelných, zejména nebezpečných odpadů smluvně zajistit u specializovaných firem (oprávněných osob ve smyslu zák. 185/2001 Sb.). Do doby odvozu případné nebezpečné odpady skladovat na zvlášť určeném místě (viz předchozí podmínka), zabezpečeném proti neoprávněné manipulaci.
14. Ke kolaudačnímu řízení předložit specifikaci druhů a množství odpadů z výstavby, včetně výkopové zeminy, a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění a dále smlouvy zabezpečující využití, resp. odstranění odpadů při provozu objektu.
15. Zajistit na náklady oznamovatele archeologický dozor stavby podle zák. č. 20/1987 Sb. a před prováděním zemních prací poučit příslušné osoby o postupu ve vztahu k eventuálním archeologickým nálezům. V průběhu veškerých zemních prací umožnit případné provedení záchranného archeologického výzkumu.
16. Vzhledem ke zjištěnému výskytu některých zvláště chráněných druhů živočichů v lokalitě záměru zažádat u kompetentních orgánů ochrany přírody o výjimku ze zákazů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.
17. V případě nálezu chráněných druhů živočichů v dotčeném prostoru během stavebních prací zajistit jejich ochranu a další prostup konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
18. Minimalizovat zásahy do stávajících dřevin na lokalitě, především:
   - zachovat a během stavebních prací odpovídajícím způsobem ochránit stromořadí podél stávající komunikace v severní části řešeného území (skladebný prvek ÚSES, výskyt zvláště chráněných druhů živočichů);
   - v maximální možné míře zachovat stávající břehové porosty Třeboradického potoka;
   - v případě realizace varianty 2 omezit kácení dřevin v RVKP Březiněveská alej na skutečně odůvodněné minimum.
19. Nezbytné kácení dřevin provést mimo vegetační období.
20. Po dobu výstavby zabezpečit ponechávané vzrostlé dřeviny proti poškození nadzemní části (obaly kmenů apod.) a při výkopech co nejméně narušovat jejich kořenový systém (v blízkosti dřevin provádět výkopy ručně nebo za použití menší mechanizace).

21. Zajistit realizaci vegetačních úprav a revitalizačních opatření podle schváleného komplexního projektu (viz opatření Aaa10, Aab14, Aac15) současně se stavbou tak, aby mohly být zhodnoceny souběžně při kolaudaci stavby, resp. v nejbližším vhodném agrotechnickém termínu.
22. Stabilizovat svahy náspů, zářezů a příkopů v rámci stavby proti erozním účinkům (využití speciálních pokryvných materiálů, výsadba vhodných zpevňovacích porostů).
23. Jako preventivní opatření proti ruderalizaci území a šíření invazních druhů rostlin či alergenních plevelů zajistit v rámci provádění konečných terénních úprav důslednou rekultivaci všech ploch postižených výstavbou.

C) podmínky pro fázi vlastního provozu

1. Pro ověření závěrů akustických studií a účinnosti navržených protihlukových opatření provést po zahájení provozu v dohodě s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví kontrolní měření hluku vybrané obytné zástavby jak v Březiněvsi, tak (podle výsledků akustických studií – viz opatření Aaa1) v obcích podél silnice II/243 v navazujícím území Středočeského kraje (Bořanovice, Líbeznice).
2. Po dokončení stavby pravidelně (2–4× ročně) sledovat kvalitu vod Třeboradického potoka účelovým monitoringem (vzorkování vod nad a pod křížením s přeložkou, odběry vzorků z případných monitorovacích sond u retenčních vsakovacích nádrží).
3. Provádět kontrolu vsakovacích prvků a v případě zanesení je mechanicky vyčistit.
4. Zajistit trvalou komplexní údržbu a výchovu zeleně, vysazené v souvislosti s úpravami.
5. Během zimní údržby využívat posypové materiály účelně (v přiměřeném množství).
6. V případě úniku ropných produktů nebo jiných závadných látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, zajistit neprodleně adekvátní sanační práce.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb. (správní řád), v platném znění, a nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele záměru prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění.

Ing. arch. J a n **W i n k l e r**
ředitel odboru

POUŽITÉ PODKLADY A LITERATURA

BAJER T. ET AL. (2009): Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi. Rozptylová studie - MS, Eco-Envi-Consult, Jičín, příloha 2 dokumentace.

BINDEROVÁ D. ET AL. (2009): Územní plán Bořanovice. – MS, Kadec K.K. Nusle, s.r.o., Praha.

CULEK M. ET AL. (1996): Biogeografické členění České republiky. - ENIGMA Praha.

GÚ ČSAV (1992): Atlas životního prostředí a zdraví obyvatelstva. - GÚ ČSAV Brno, FVŽP Praha.

GLASER V. (2004): Povodí Mratínského potoka. Aktualizace strategie rozvoje venkovského mikroregionu. - - http://www.povodi-mratinskeho-potoka.cz (cit. 4. 1. 2010).

HONCŮ M. (2009): Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi. Botanický a zoologický průzkum. - MS, Ekola group, s.r.o., Praha, příloha 3 dokumentace.

HORNÝ R. (red.) ET AL. (1964): Geologická mapa ČSSR; mapa předčtvrtohorních útvarů 1 : 200 000, list M–33–XV Praha. - ÚÚG Praha/ÚGÚ Praha.

KOVANDA J. ET AL. (2001): Neživá příroda Prahy a jejího okolí. - Academia/ČGÚ Praha.

KUBÍKOVÁ J. ET AL. (2005): Praha. In: MACKOVČIN P., SEDLÁČEK M. (EDS.): Chráněná území ČR, svazek XII. - AOPK ČR a EkoCentrum Brno, Praha.

LÁDYŠ L. ET AL. (2008): Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi. Oznámení podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. - MS, Ekola group, s.r.o., Praha.

LÁDYŠ L. ET AL. (2009): Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi. Dokumentace podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. - MS, Ekola group, s.r.o., Praha.

LEBEDA J., FORMAN V. (2009): Obchvat silnice II/243 kolem obce Březiněves. Projektová dokumentace. – MS, APIS, spol. s r.o., Praha.

LOŽEK V. ET AL. (2005): Střední Čechy. In: MACKOVČIN P., SEDLÁČEK M. (EDS.): Chráněná území ČR, svazek XIII. - AOPK ČR a EkoCentrum Brno, Praha.

MÍSAŘ Z. ET AL. (1983): Geologie ČSSR, I. díl – Český masiv. - SPN Praha.

NOVÁK J. ET AL. (2009): Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi. Hydrogeologická studie vlivů záměru na vody. - MS, Karel Kliner – Vodní zdroje, s.r.o., příloha 4 dokumentace

PYŠEK P., SÁDLO J., MANDÁK B. (2002): Catalogue of Alien Plants of the Czech Republic. – Preslia Praha, 74.

SVOBODA M. ET AL. (2009): Dopravně-inženýrské podklady pro záměr Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi. - MS, TSK hl. města Prahy, úsek dopravního inženýrství, příloha 5 dokumentace.

ŠOLC J., POSPÍŠILOVÁ J. (red.) ET AL. (2005): Praha – životní prostředí 2004. Ročenka – zpráva o stavu životního prostředí. - Magistrát hl. m. Prahy.

VRDLOVCOVÁ M. (2009): Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi. Akustická studie. - MS, Ekola group, s.r.o., příloha 1 dokumentace.

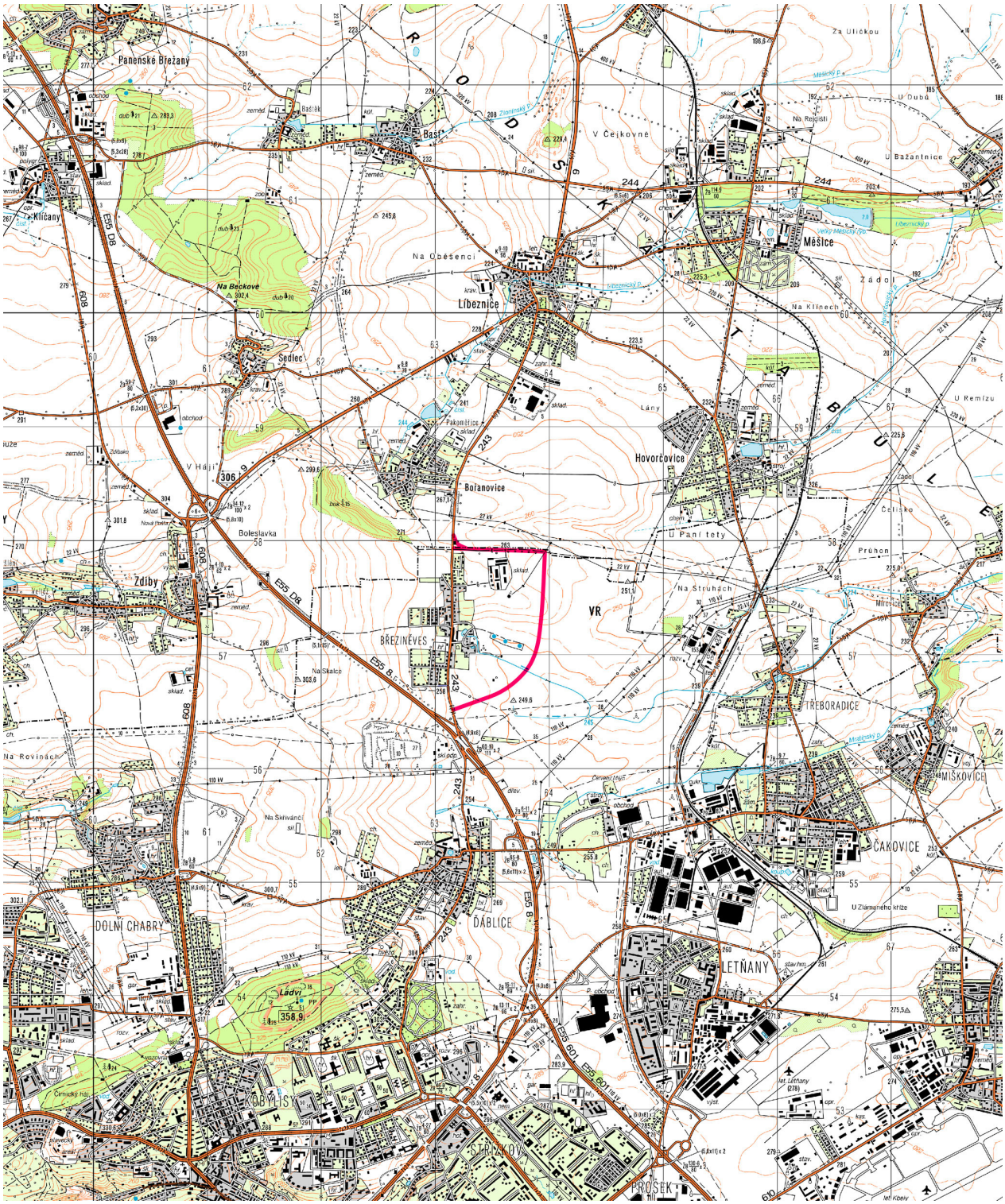
Dílčí informace, podklady a vyjádření z archívů a internetových stránek osob, organizací a firem:

AGENTURA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY ČR;
ČESKÁ INSPEKCE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, OBLASTNÍ INSPEKTORÁT PRAHA;
ČESKÉ DÁLNICE;
ČESKÝ EKOLOGICKÝ ÚSTAV;
ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD;
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA – MAGISTRÁT HL. M. PRAHY
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA;
HYGIENICKÁ STANICE HL. M. PRAHY;
MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA - BŘEZINĚVES;
MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ;
MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ;
OBEC BOŘANOVICE;
OBEC LÍBEZNICE;
REGION POVODÍ MRATÍNSKÉHO POTOKA;
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR;
SDRUŽENÍ PRO VÝSTAVBU SOKP;
TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HL. M. PRAHY;
+ ARCHÍV POSUZOVATELE.

PŘÍLOHY

Příl. 1:	***Mapa širšího okolí zájmové lokality s vyznačením záměru, 1 : 50 000***		Příl. 1/1
Příl. 2:	***Obdržená vyjádření k dokumentaci***		
	2a	*Ing. Bc. David Slepička, Ph.D.*	Příl. 2/1
	2b	*MHMP, odbor dopravy*	Příl. 2/2
	2c	*MÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, OŽP*	Příl. 2/3
	2d	*MHMP, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu (MHMP-OKP)*	Příl. 2/4
	2e	*Česká inspekce životního prostředí*	Příl. 2/5
	2f	*Ing. Stanislav Tepera*	Příl. 2/6
	2g	*KÚ Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství*	Příl. 2/7
	2h	*Ivana Svobodová*	Příl. 2/8–9
	2i	*Obec Líbeznice*	Příl. 2/10–13
	2j	*Sdružení Beckov, Líbeznice*	Příl. 2/14–18
	2k	*Občanské sdružení Domkáři, Líbeznice*	Příl. 2/19–23
	2l	*Občanské sdružení Za hezký domov v Bořanovicích-Pakoměřicích*	Příl. 2/24
	2m	*Hygienická stanice hl. m. Prahy*	Příl. 2/25
	2n	*Helena Nováková*	Příl. 2/26
	2o-a	*Hlavní město Praha*	Příl. 2/27–28
	2o-b	*Hlavní město Praha, vyjádření k oznámení záměru (11/2008)*	Příl. 2/29–30
	2p	*Středočeský kraj*	Příl. 2/31
	2q	*MČ Praha-Březiněves*	Příl. 2/32–33
	2r	*Krajská hygienická stanice Středočeského kraje*	Příl. 2/34–36
	2s	*MHMP, odbor ochrany prostředí*	Příl. 2/37–38
	2t	*MČ Praha-Ďáblice*	Příl. 2/39

Příl. 1: Mapa širšího okolí zájmové lokality s vyznačením záměru, 1 : 50 000



Příl. 2a: Vyjádření Ing. Bc. Davida Slepičky, PhD.

MAGISTRÁT hlavního
Hlavní podatelna - Jung.
MHMPP04R3WA1
PID uvedeny na samolepícím štítku pod čárovým kódem
DOŠLO dne: 17 -08- 2009
Identifikační údaje zpracovatele
Počet listů
Počet příloh

Ing. Bc. David Slepička, Ph.D.

Věc: Námitka k záměru Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi

611669/08

Vážené zastupitelstvo,

rádi bychom vznesli námitku proti 1. variantě umístění záměru (viz Dokumentace dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění). Při realizaci této varianty by totiž docházelo k nadměrnému hlukovému zatížení okolních obytných objektů a to ještě ve větší míře než v současnosti. Důvodem by bylo zpomalení provozu kolem plánovaného kruhového objezdu a tím brzdění a zrychlování vozidel, ke kterým by byly kvůli kruhovému objezdu nucena. Dále také by byla v této 1. variantě obchvatová silnice postavena velmi blízko od přilehlých objektů, čímž by je v kombinaci se zpomalováním a zrychlováním vozidel nadměrně hlukově zatěžovala. Plánované vysoké protihlukové stěny by těmto jevům zabránily jen částečně a navíc by nevhodným a neestetickým způsobem změnily tvář krajiny severní části Březiněvsi. V 2. Variantě bez tohoto problematického kruhového objezdu budou tyto jevy potlačeny.

Žádáme Vás o zohlednění těchto námitek obyvatel Březiněvsi a o kladné projednání celé věci.

S úctou pozdravem,

David a Hana Slepičkovi

Hana Slepičková
David Slepička

Příl. 2b: Vyjádření MHMP, odboru dopravy

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor dopravy

MHMPP04EX1TQ

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Odbor ochrany prostředí 54
Hlavní Č.j. uvedené na samolepicím štítku pod čárovým kódem
DOŠLO dne: 18 -08- 2009
identifikační údaje zpracovatele Počet listů
Počet příloh

611669/08

OOP
Jungmanova 29
110 00 Praha 1

Sp.zn.	Č.j.	Vyřizuje / linka	Datum
S-MHMP 635574/2009	**MHMP-657974/2009/DOP-O4/Ka**	**Ing. Krejča/4324**	**12.8.2009**

Věc: ZÁVAZNÉ STANOVISKO odboru dopravy k dokumentaci stavby (pro účely posuzování vlivů na životní prostředí) ve věci : SILNICE II/243 - OBCHVAT BŘEZINĚVSI

Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy – odbor dopravy, jako silniční správní úřad podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a zároveň jako dotčený orgán státní správy ve smyslu ustanovení § 136 zák.č.500/2004 Sb., o správním řízení

vydává s o u h l a s n é stanovisko

podle ustanovení § 149 zák.č. 500/2004 Sb., o správním řízení
k Vašemu podání ze dne : 5.8.2009

Ing. Jan H e r o u d e k
ředitel odboru dopravy
v.z. Ing. Miroslav Rajchart

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 29, 111 21 Praha 1
tel. 236 001 111, fax 236 007 039
e-mail: dop@cityofprague.cz

MHMPP04R404Q

Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Pracoviště Praha

nám. Republiky 3, 110 01 Praha 1, ☎221 621 111

611669/08

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29
PID uvedený na samolepicím štítku pod čárovým kódem
DOŠLO dne: 20 -08- 2009
Identifikační údaje zpracovatele
Počet listů 1
676 739
Počet příloh 1

Č. jen. : 100/49347/2009
Vyřizuje : Ing. Andrea Čadilová
☎ 221 621 403

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor ochrany prostředí
Mariánské nám. 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 17.8.2009

Komplexní vyjádření k předložené dokumentaci k záměru „Silnice II/243- Obchvat Březiněvsi"

Identifikační údaje :
Dokumentace k akci: Silnice II/243- Obchvat Březiněvsi
Místo: k.ú. Bořanovice
Oznamovatel : Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, Praha 4
Zpracovatel oznámení: EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, Praha 10

Městský úřad Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, odbor životního prostředí, jako dotčený orgán státní v řízení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) Vám předává toto vyjádření ke zpracované dokumentaci doručené zdejšímu odboru dne 10.8.2009:

- **vodoprávní úřad** příslušný podle § 104 zák. č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vodní zákon :

Zpracovanou dokumentaci považujeme za dostačující, se záměrem souhlasíme. Požadujeme, aby byla pro zasakování dešťových vod zajištěna dostatečná vsakovací schopnost horninového podloží a toto doloženo posudkem zpracovaným k tomu oprávněnou osobou v oboru hydrogeologie. Zasakovány mohou být pouze neznečištěné vody dešťové.

Při případném křížení či souběhu s melioračním zařízením, vodovodní a kanalizační sítí bude toto projednáno s jejich správci a s vlastníky. Budou dodrženy platné ČSN o prostorovém uspořádání sítí tech. vybavení.

- **orgán ochrany ZPF a SSL** příslušný podle ust. § 15 zák. ČNR č. 334/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů a dle ust. § 48 zák. č. 289/1995 Sb. o lesích:

Varianta č. 2 není v souladu se schváleným územním plánem obce Bořanovice.

- **orgán ochrany přírody a krajiny** příslušný podle § 65 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny:

Bez připomínek. Zpracovanou dokumentaci považujeme za dostačující, se záměrem souhlasíme.

- **orgán odpadového hospodářství** příslušný podle § 79 odst. 5 písm. c) zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech:

Bez připomínek. Nepožadujeme další hodnocení.

Upozornění : toto vyjádření nenahrazuje vyjádření dalších dotčených orgánů státní správy, není rozhodnutím ve smyslu správního řízení a nelze se vůči němu odvolat.

Městský úřad Brandýs nad Labem
- Stará Boleslav
odbor životního prostředí
nám. Republiky 3, 110 01 Praha 1

Ing. Vlastislav Horáček
vedoucí odboru životního prostředí

Rozdělovník : adresát + podklady
OŽP, zde

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR KULTURY, PAMÁTKOVÉ PÉČE A CESTOVNÍHO RUCHU

Odbor ochrany prostředí MHMP
Jungmannova 35/29
111 21 P r a h a 1

Č.j. S-MHMP 635 543/2009/Rad V Praze 21.08.2009
Vyřizuje: Rada
Telefon: 236 00 2087

Věc: **zjišťovací řízení záměru „Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi", k.ú. Březiněves, Ďáblice, Praha 8**

K Vašemu dopisu čj. S-MHMP-611669/2008//OOP/VI/EIA/583-3/Nov ze dne 04.08.2009, sděluje Magistrát hl.m. Prahy, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu (dále jen MHMP-OKP), jako příslušný dotčený správní orgán státní památkové péče na území hlavního města Prahy, následující.

Řešené území leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů, ale v prostoru předpokládaného výskytu archeologických nálezů, který je chráněn ve smyslu ustanovení § 22 citovaného zákona. Záměrem projektu jsou dvě varianty silničního obchvatu Březiněvsi.

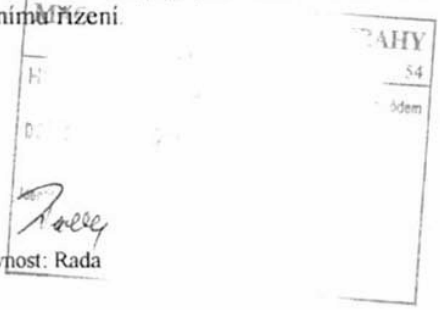
Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Vám sděluje, že **nemá námitky proti umístění stavby.**

O d ů v o d n ě n í :

Posuzovaná stavba je situovaná mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů.

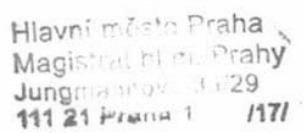
Navrhovaná stavba je na území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Příslušné organizaci bude umožněno provedení archeologického výzkumu. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením zemních prací.

MHMP-OKP upozorňuje, že je nutno zajistit standardní postup daný památkovým a stavebním zákonem, tj. předložit MHMP-OKP dokumentaci k územnímu a následně pak ke stavebnímu řízení.



Za správnost: Rada

Jan K n ě ž í n e k
ředitel odboru



Příl. 2e: Vyjádření České inspekce životního prostředí

ČESKÁ INSPEKCE
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

MHMPP04R6X81

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29
111 21 Praha 1

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29
PID vydány na samolepicím štítku pod čárovým kódem
DOŠLO dne: 24 -08- 2009
Identifikační údaje zpracovatele Počet listů 1

Oblastní inspektorát Praha
Oddělení integrace
Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6 - Bubeneč
tel.: 233 066 105 , fax: 233 066 103
e-mail: oi@ph.cizp.cz, www.cizp.cz
IČ: 41 69 32 05

Váš dopis zn./ ze dne:	Číslo jednací:	Vyřizuje / linka / os.č. Počet příloh	Místo a datum
MHMP-611669/2008/OOP/VI/EIA/583-3/Nov 4.8.2009	*ČIŽP/41/IPP/0819302.002/09/PKJ*	*Mgr. Ing. Kočan / 6507 / 10386*	*Praha, 18.8.2009*

Věc: Zveřejnění dokumentace vlivů na životní prostředí záměru **„Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi"** podle zákona č. 100/2001 Sb.

Dopisem uvedené značky byl požádán oblastní inspektorát Praha ČIŽP o vyjádření k dokumentaci vlivů na životní prostředí. K ní vydáváme následující komplexní stanovisko:

Oddělení odpadového hospodářství:

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném a účinném znění, nemáme k předložené dokumentaci připomínky.

Vyřizuje: Ing. Novotný

Oddělení ochrany ovzduší:

K předložené dokumentaci nemáme připomínek dle platné legislativy o ochraně ovzduší. Nejedná se v tomto případě o zdroj znečišťování dle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Vyřizuje: Ing. Jiráska

Oddělení ochrany vod:

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, nemáme k předložené dokumentaci připomínky.

Vyřizuje: Ing. Berková

Oddělení ochrany přírody:

K předložené dokumentaci nemáme podle platné legislativy zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, žádných závažných připomínek.

Závěr:

ČIŽP OI Praha nemá k předložené dokumentaci o vlivech záměru na životní prostředí připomínky.

ČESKÁ INSPEKCE S1
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
OBLASTNÍ INSPEKTORÁT
PRAHA

Ing. Miroslav Mareš
vedoucí oddělení integrace
ČIŽP OI Praha

Příloha: dokumentace zpět

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29
PID uvedeny na samolepicím štítku pod čarovým kódem
DOŠLO dne: 26 -08- 2009
Identifikační údaje zpracovatele
Počet listů
Počet příloh

MHMPP05160ED

Magistrát hlavního města Prahy
odbor ochrany prostředí
Ing. arch. Jan Winkler
ředitel odboru
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 26.8.2009

Věc: Připomínky

Informací dle zákona č. 100/2001 Sb. jste vyzval k písemnému vyjádření k dokumentaci k záměru „Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi „ zpracované v květnu 2009 firmou EKOLA group, spol. s r.o. pro oznamovatele Ředitelství silnic a dálnic ČR pod Zak. číslo: 09.0072-04, který se zabývá vymezením a posuzováním vlivů na životní prostředí, které mohou být způsobeny výstavbou a provozem obchvatové komunikace II/243 kolem obce Březiněves.

Velmi nízkou vypovídající úroveň zpracovaného materiálu dokazují dva vybrané příklady.

1. V úvodu na straně 8 je uvedeno, že stávající zátěž se pohybuje kolem hodnoty 16 000 všech vozidel/24 hod a navíc je nutné počítat, že po uvedení úseků 519 (Suchdol – Březiněves) a 520 (Březiněves – Satalice) bude docházet k dalšímu přetěžování silnice II/243. Na straně 26 se však v rozporu s tím uvádí, že k výraznějšímu navýšení dopravy na území Březiněvsi v důsledku zprovoznění SOKP stavby 519 a 520 by dojít nemělo. Dále se na straně 8 píše, že se rovněž počítá s nárůstem dopravy na trase díky navrhovanému komerčnímu využití některých ploch na území Bořanovic a Líbeznice. Ale na obrázku č.4 Kartogram – výhledový stav s obchvatem – rok 2013 /jedno ze dvou míst, kde se v materiálu uvádějí předpokládané počty všech vozidel/ je jejich celkový počet v obci i na uvažovaném okruhu zase 16 000. Z toho vyplývá nevěrohodnost výpočtů ekologického zatížení. To i posuzovatelé přiznávají na straně 129.

2. Na straně 170 zpracovatelé uvádí: „Na základě zkušeností projektanta s budováním výstavby komunikací podél dálnic, vzhledem k územnímu rozvoji místních obcí/městských částí na severu Prahy a rovněž vzhledem k tradičním nejkratším průjezdným trasám směr Mělník, nelze po realizaci obchvatu kolem Líbeznice počítat s významnějším poklesem dopravních zátěží na silnici II/243.“ Z toho vyplývá, že projektant navrhovaného obchvatu Březiněvsi je tlačen do řešení, kterého smysluplnost předem vylučuje.

Doporučuji proto Magistrátu hlavního města Prahy, aby ve spolupráci s Krajským úřadem Středočeského kraje zpracoval seriózní koncepci dopravní obslužnosti mikroregionu Březiněves, Bořanovice, Líbeznice v úzké návaznosti na v současné době existující, budované i předpokládané dopravní komunikace, bytovou a komerční zástavbu a tu pak nechal posoudit z hlediska vlivů na životní prostředí. Není možné řešit místní komunikace na tomto území bez toho, aby nebylo definitivně rozhodnuto o stavbě Pražského okruhu.

Ing. Stanislav Tepera

Čj.?

MHMPP04R3IDC

Krajský úřad Středočeského kraje
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

611669/08

PID uvedený na samolepicím štítku pod čárovým kódem
Došlo dne: 31-08-2009
Identifikační údaje zpracovatele Počet listů

Praha:	9.7.2009	**Magistrát hl.m. Prahy**
Číslo jednací:	122294/2009/KUSK	**Odbor ochrany prostředí**
Spisová značka:	SZ_122294/2009/KUSK	**Jungmannova 35/29**
Vyřizuje:	Anna Preiszlerová l. 981	**111 21 Praha 1**
Značka:	OŽP/Pr	

Vyjádření k dokumentaci záměru „Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi" dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako dotčený orgán k dokumentaci záměru „Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi" ve smyslu § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), sděluje následující **stanovisko:**

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon). Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody podle ustanovení § 77a zákona konstatuje, že záměr se týká takřka výhradně území hlavního města Prahy; severní větev zamýšleného obchvatu kopíruje hranici mezi Středočeským krajem a hlavním městem Prahou. Pouze varianta 2 projektu obchvatu Březiněvsi počítá s mírným zásahem stavby do k.ú. Bořanovice, tedy do Středočeského kraje.

Vzhledem ke zjištěnému výskytu některých zvláště chráněných druhů živočichů v lokalitě záměru, konkrétně v jeho části, kde se stýkají území Středočeského kraje a hlavního města Prahy, nelze vyloučit možnost, že záměr negativně ovlivní biotop těchto druhů na území Středočeského kraje. Jedná se o převážně terestrické živočichy. Doporučujeme proto pro pokračování záměru zažádat u kompetentních orgánů ochrany přírody o výjimku ze zákazů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., a to pro čmeláka zemního (*Bombus terrestris*), čmeláka skalního (*Bombus lapidarius*), prskavce menšího (*Brachinus explodens*), prskavce většího (*Brachinus crepitans*), krajníka (*Calosoma auropunctatum*), koroptev polní (*Perdix perdix*) a křečka polního (*Cricetus cricetus*). Ohrožení živočichové spadají do kompetence místně

Zborovská 11 150 21 Praha 5 tel.: 257280981 fax: 257280170 prieiszlerova@kr-s.cz www.kr-stredocesky.cz

příslušného krajského úřadu, silně a kriticky ohrožení živočichové do kompetence AOPK – prostřednictvím správy CHKO.

Jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 3, písm. w) zákona sdělujeme, že v souladu s ust. § 45i zákona **lze vyloučit významný vliv** předloženého projektu samostatně i ve spojení s jinými projekty na evropsky významné lokality a ptačí oblasti stanovené příslušnými vládními nařízeními. V lokalitě umístění záměru, ani v jejím okolí se na území Středočeského kraje soustava Natura 2000 nevyskytuje.

Na území Středočeského kraje se v lokalitě umístění záměru, ani v jejím okolí nevyskytuje žádná přírodní památka, přírodní rezervace ani regionální ÚSES a nemáme proto v tomto ohledu připomínek.

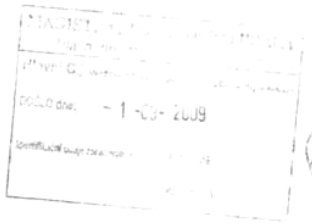
Z hlediska ostatních složkových zákonů není Krajský úřad Středočeského kraje dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

KRAJSKÝ ÚŘAD STŘEDOČESKÉHO KRAJE
Odbor životního prostředí a zemědělství
150 21 Praha 5, Zborovská 11

Ing. Josef Keřka, Ph.D.
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

v.z. Ing. Hana Zvingrová
vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí

Hlavní město Praha
Magistrát hl. města Prahy
odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29
Praha 1



611669/08

V Praze dne 1.9. 2009

Věc: Silnice II/243-Obchvat Březiněvsi

Jako vlastník pozemku PK 88 v katastrálním území Bořanovice, okres Praha-východ Vám tímto sděluji, že **nesouhlasím** s vybudováním shora uvedené silnice na mém pozemku. V příloze přikládám kopii dopisu ze dne 14.7. 2009, v němž jsou obsaženy námitky proti vybudování této silnice. Do dnešního dne jsem ze strany obce Březiněves neobdržela písemnou odpověď. Dále přikládám plán Přeložky silnice II/243, z něhož vyplývá, že předpokládaná varianta obchvatu obcí Březiněves a Bořanovice je na zcela jiných pozemcích. Předložená varianta dle mého názoru řeší pouze lokální zájem, a to přístupovou komunikaci k zamýšlené výstavbě v obci Březiněves a provožovny stavebnin firmy RABAT.

S pozdravem

Ivana Svobodová

Svobodová Ivana

Příloha:
1) Námitky ze dne 14.7. 2009
2) Ověřovací studie přeložky silnice II/243

V Praze dne 14.7.2009

Věc: Námitka proti vybudování komunikace na pozemku parc. č. 88 v kat. území Bořanovice

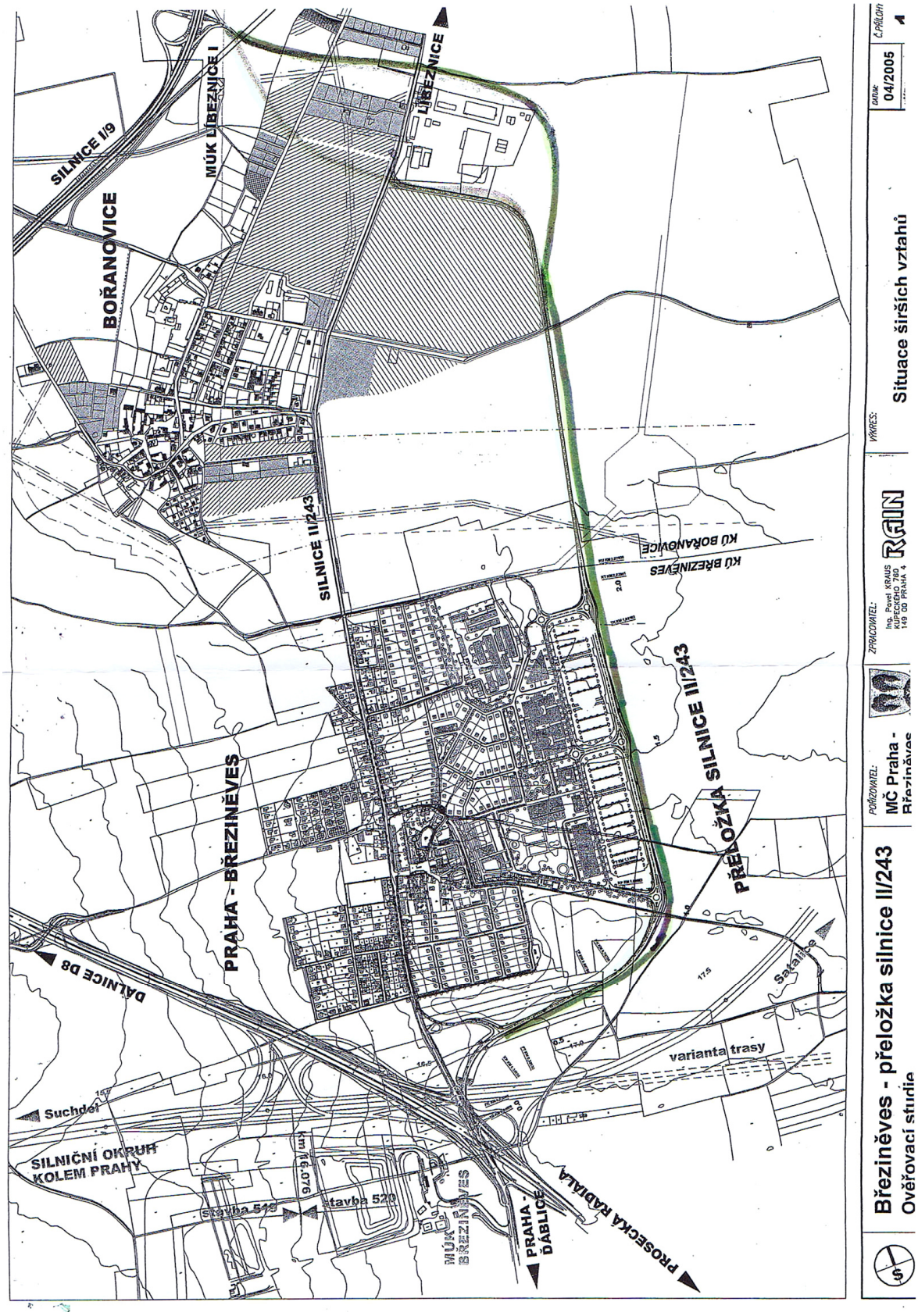
Vážený pane starosto,

dne 2.7.2009 jsem Vám zaslala dopis s reakcí na Vaši žádost o udělení souhlasu k vybudování komunikace, přeložky komunikace II/243 na mém pozemku parc.č. 88 v katastrálním území Bořanovice.

Po konzultaci na odboru dopravy a odboru územního plánování a památkové péče Praha-východ zásadně nesouhlasím s Vaším navrhovaným řešením. Jak jsem zjistila, projednávané varianty obchvatu obce Březiněves a Bořanovice jsou na zcela jiných místech a parcelách. Váš návrh by mě zcela znehodnotil část pozemku, který je již tak znehodnocen produktovodem, vysokým napětím a vedením vodovodní přípojky. V současné době jsem se obrátila na obec Bořanovice s žádostí o změnu územního plánu obce.

Ivan Svobodova

Svobodová Ivana


SILNICE I/9
MÚK LÍBEZNICE I
LÍBEZNICE
BOŘANOVICE
SILNICE II/243
KÚ BOŘANOVICE
KÚ BŘEZINĚVES
PŘELOŽKA SILNICE II/243
PRAHA - BŘEZINĚVES
DÁLNICE D8
Satalice
varianta trasy
Suchdol
SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY
km 16.076
stavba 519
stavba 520
MÚK BŘEZINĚVES
PRAHA - ĎÁBLICE
PROSECKÁ RADIALA
Březiněves - přeložka silnice II/243
Ověřovací studie
POŘIZOVATEL:
MČ Praha - Březiněves
ZPRACOVATEL:
Ing. Pavel KRAUS
KUPECKÉHO 760
149 00 PRAHA 4
RAIN
VÝKRES:
Situace širších vztahů
DATUM:
04/2005
Č.PŘÍLOHY
4

č.j.

MHMPP0515YCE

OBEC LÍBEZNICE

Mělnická 43, 250 65 Líbeznice, okres Praha - východ

611669/08

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29
PID uvedený na samolepicím štítku pod čárovým kódem
DOŠLO dne: - 2 -09- 2009
Identifikační údaje zpracovatele | Počet listů | Počet příloh

Magistrát hl. města Prahy
Odbor ochrany ŽP
Vážený pan Ing. Arch. Winkler
Jungmanova 35
110 00 Praha 1

Vaše značka:	Naše značka:	Spis	Vyřizuje:	V Líbeznicích dne
	0676/09/OHl		Otakar Hlavín	02.09.2009

Věc:

Nesouhlasné stanovisko k vypracovanému posudku EIA a žádost o vypracování nového posudku EIA

Rada obce Líbeznice se seznámila dne 2.9.2009 s dokumentací a výsledky posouzení vlivu na životní prostředí pro záměr Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi, zpracovaný firmou EKOLA group spol. s r.o.

Ze zpracované dokumentace jasně vyplývá, že již výchozí údaje ve zpracovaném posudku pro posouzení vlivu v oblasti dopravního zatížení vůbec neberou v potaz následující skutečnosti:

- **výstavbu obchvatu obce Líbeznice, který převede 80 % tranzitní dopravy z komunikace Mělnická (II/243) na Zdibskou (I/9)**
- **ze silničního okruhu kolem Prahy se podle současné dokumentace nepočítá s přímým sjezdem na obec Březiněves**
- **obec Líbeznice nemá u silnice II/243 umístěny ani plánovány žádné průmyslové zóny**
- **ZO Bořanovice schválilo v souvislosti s přípravou nového ÚP obce, že v katastru obce nebude u silnice II/243 vybudována nová průmyslová zóna.**

Domníváme se, že uvedené skutečnosti a připomínky, které jsou níže dále rozvedeny, jsou natolik závažné, že by měl být vypracován nový posudek zohledňující tyto připomínky. Vzhledem k tomu, že dokumentace o vlivu stavby na životní prostředí je zpracována neobjektivně, žádáme, aby MŽP ČR zadalo vypracování dokumentace jinému zpracovateli.

Navrhovaný obchvat obce Březiněves neřeší dopravní zatížení systémově, narozdíl od obchvatu obce Líbeznice, a obáváme se, že by vybudování obchvatu obce Březiněves naopak dopravu do naší obce opět přivedlo a tím celkově zvýšilo množství tranzitní dopravy, kterou se naše obec snaží omezit a odvést nejenom z Líbeznic ale i z přilehlých obcí.

Obchvat Březiněvsi, resp. obchvat Mělnické II/243 v úseku obce Březiněves je duplicitní stavbou k již koncepčně schválené a započaté výstavbě obchvatu Líbeznic, vedoucí po I/9, Zdibská. Mělnická silnice prochází obcí Březiněves, pokračuje přes Bořanovice a prochází centrem Líbeznic. Zdibská silnice s napojením na obchvat Líbeznic je naproti tomu vedena mimo uvedené obce.

Zásadně nesouhlasíme s řadou prezentovaných údajů v posudku EIA, které jsou dle našeho názoru jednoznačně zkreslené a nerespektují mnoho podstatných skutečností, které výstavbu tohoto obchvatu zcela popírají.
K jednotlivým bodům uvádíme naše stanovisko opřené o přiloženou dokumentaci:

1) str. 8 posudku
Citace:

Silnice II/243 je v současnosti atraktivním průjezdem na trase Ďáblice – Březiněves – Líbeznice, a to mimo jiné i z důvodu možnosti využití trasy při kongescích a krizových situacích na dálnici D8 a rychlostní komunikaci R8. Navíc je nutno počítat s tím, že po uvedení úseku 519 (Suchdol – Březiněves) a 520 (Březiněves – Satalice) silničního okruhu kolem Prahy společně s MÚK Březiněves do provozu, bude docházet k dalšímu přetěžování silnice II/243.
Skutečnost:
Z tvaru a vyvedení komunikací chystané stavby MÚK vůbec nevyplývá, že by tato doprava měla být do Březiněvsi na II/243 svedena. Stanovisko projektanta stavby Ing. Kořínka (PUDIS, a. s.) zcela vylučuje vyvedení dopravy na II/243! (viz příloha - Informace k etapové výstavbě MÚK Březiněves a vztahu k přestavbě MÚK Zdiby)

Citace:
Rovněž se počítá s nárůstem dopravy na trase díky navrhovanému komerčnímu využití některých ploch na území Bořanovic a Líbeznic.
Skutečnost:
- Žádná průmyslová zóna v Bořanovicích na základě rozhodnutí ZO Bořanovice z roku 2008 nevznikne! (viz příloha - Usnesení ZO Bořanovice).
- Obec Líbeznice také podél silnice II/243 žádnou průmyslovou zónu plánovánu nemá (viz http://www.libeznice.cz/image/0/609-up-obce.jpg - ÚP obce Líbeznice).

2) **Úmyslné přehlížení výstavby obchvatu obce Líbeznice (přeložka I/9 Zdiby – Předboj), na který má být převedeno 80 % tranzitní dopravy právě ze silnice II/243** (např. str. 15, 26, dále strany 78 - 98 – variantní výpočty bez zahrnutí poklesu dopravy výstavbou přeložky na I/9).
Odklon tranzitní dopravy z ulice Mělnická (II/243) na I/9, řešený výstavbou obchvatu obce Líbeznice v úseku zahrnujícím nejen obec Líbeznice ale i obce Březiněves a Bořanovice, je skutečnou přeložkou komunikace II/243 na I/9 v uvedené části a jednoznačně systémovým řešením snížení dopravního zatížení v uvedených obcích.

- str. 15 posudku:
Citace:
Kumulace záměru: kumulace s jinými záměry se nepředpokládá
Skutečnost:
Posudek a všechny výpočty účelově nerespektují skutečnost výstavby obchvatu obce Líbeznice a fakta investičního záměru: převedení 80 % tranzitu na tuto komunikaci tak, aby do obce Březiněves tato tranzitní doprava vůbec nevjížděla.

- str. 26 posudku:
Citace:
Intenzity dopravy navržené komunikace a přilehlé komunikační sítě pro výhledový rok 2013 a 2015 jsou uvedeny v následujících dvou kartogramech (obr. č. 4 a 5). .... To je oproti stávajícímu provozu v roce 2008 o cca 12 000 všech vozidel/24 hodin méně a jedná se o dosti výraznou pozitivní změnu.
Skutečnost:
Kartogramy vůbec nejsou prezentovány pro rok 2011, kdy již bude zprovozněn obchvat obce Líbeznice s převedením 80 % tranzitní dopravy projíždějící obcí Březiněves.

- str. 80 – 85 posudku
Posudek:
Vlivy na zdraví obyvatel - hluk a znečištění ovzduší
Skutečnost:
Zpracovatel posudku zde vychází z údajů, které nezohledňují snížení dopravy po vybudování obchvatu obce Líbeznice.

3) Vybudování obchvatu obce Březiněves by opět přivedlo tranzitní dopravu do obcí Bořanovice a Líbeznice a v posudku vůbec nebylo provedeno posouzení širších dopadů intenzity tranzitní dopravy a vlivů záměru na veřejné zdraví - zejména hlučnost, prašnost, emise a dalšího doprovodné zatížení jako otřesy budov - na občany obcí Bořanovice a Líbeznice. Celý posudek vůbec nerespektuje skutečnost, že by problém s hlukem, intenzitou škodlivin v ovzduší a vibracemi byl přenesen z obce Březiněves na občany obcí Líbeznice a Bořanovice!!

- str. 75 posudku (počáteční akustická situace)
Citace:

IČO: 00240427 Účet: 3220201/0100 KB Praha 9 – NONET
tel: 283 981 058, fax: 283 981 314 E-mail: obec@libeznice.cz

Z výsledků jasně vyplývá, že zástavba v okolí silnice II/243 v obci Březiněves je ovlivněna hlukem vyšším než jsou hygienické limity pro starou hlukovou zátěž.

- a str. 85 posudku

Citace:
Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací předpokládaného záměru obchvat Březiněvsi nepředstavuje tato aktivita v obou posuzovaných variantách vedení trasy obchvatu riziko pro lidské zdraví obyvatel v okolí posuzovaného záměru.

Skutečnost:
Vybudování obchvatu Březiněvsi a další předpokládané přivedení dopravy s jejím vrácením za obcí Březiněves opět na II/243 zůstává problém zatížení obcí Líbeznice a Bořanovice nevyřešen! Toto řešení přenáší obrovské riziko ohrožení lidského zdraví na obyvatele uvedených sousedních obcí a znamenalo by ještě vyšší překročení limitů hlučnosti a prašnosti stanovených zákonem č. 258/2000 Sb. O ochraně veřejného zdraví. Tyto limity jsou zde již nyní významně překračovány!
Přijetí dopravních opatření a převedení dopravy z II/243 na D8 a dále na obchvat Líbeznic, jak je počítáno v investičním záměru přeložky I/9, se problém vyřeší i pro dalších cca 1300 občanů zde žijících, bez nutnosti výstavby obchvatu Březiněvsi. Územní plán VÚC Středočeského kraje navíc nepočítá s vybudováním další komunikace východně od obcí Březiněves a Bořanovice, která by se na území tohoto kraje napojovala na stávající komunikaci II/243 - což je varianta 2 s částí komunikace na území obce Bořanovice.

4) **Celý záměr je v rozporu s koncepcí rozvoje dané oblasti. Strategie rozvoje mikroregionu Povodí Mratinského potoka jednoznačně předpokládá zklidnění celého území a odvedení tranzitu z území Březiněves - Bořanovice – Líbeznice po vybudování obchvatu na I/9. Tento klíčový prvek budoucího dopravního uspořádání je plně v souladu s investičním záměrem obchvatu obce Líbeznice, který jednoznačně hovoří o převedení veškeré tranzitní dopravy z II/243 na I/9 prostřednictvím připravovaného sjezdu na tzv. Staré poště z D8 na I/9. Nepředpokládá tedy zcela protichůdný vývoj – ještě větší zintenzivnění dopravy v mikroregionu –**
viz: http://www.povodi-mratinskeho-potoka.cz/data/strategie.doc

- str. 170 (Shrnutí - odpověď na vyjádření paní Teperové)

Citace:
Na základě zkušeností projektanta s podobnými záměry výstavby komunikace podél dálnic, vzhledem k územnímu rozvoji místních/městských částí na severu Prahy a rovněž vzhledem k tradičním a nejkratším průjezdným trasám směrem na Mělník, nelze po realizaci obchvatu kolem obce Líbeznice počítat s významnějším poklesem dopravních zátěží na silnici na II/243.

Skutečnost:
Plánovaný obchvat Březiněvsi všechna tato kriteria uváděná zpracovatelem beze zbytku splňuje! Jedná se o komunikaci podél dálnice, v územním rozvoji městské části na severu Prahy, na tradiční a nejkratší průjezdné trase směr Mělník. Z tohoto plyne, že s poklesem tranzitní dopravy ve středu obce Březiněves po vybudování jeho obchvatu nelze počítat! Tímto prohlášením zpracovatel posudku nakonec sám v závěru zdůvodnil, že výstavba obchvatu obce Březiněves je stejně nesmyslná.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se zároveň domníváme, jak už jsme dříve upozorňovali, že by v případě výstavby obchvatu obce Březiněves došlo k neefektivnímu využívání, již tak omezených, prostředků státního rozpočtu na dopravní investice. Není společensky akceptovatelné, aby se na jedné komunikaci vybudoval za více než 500 milionů korun obchvat Líbeznic a z druhé strany se záhy začal budovat obchvat Březiněvsi, který by smysl této investice z velké míry popřel a degradoval!
Záměr vybudování paralelního obchvatu (k obchvatu Líbeznic) části Mělnické silnice v intravilánu obce Březiněves s vyústěním zpět na Mělnickou silnici by byl kontraproduktivní stavbou, spíše zatěžující životní prostředí (hlukem, exhalacemi a záborem zemědělské půdy), narušující stávající dopravní koncepci regionu s dalším nárokem na finanční náklady z veřejných rozpočtů. Spíše než o obchvatu by se mělo uvažovat o místně obslužné komunikaci, která by vracela dopravu do původního místa, tj. před obec Březiněves (ze strany D8), zvláště pokud se evidentně jedná více o soukromý než veřejný zájem, a to dopravně obsloužit stávající a příp. v budoucnu rozšířenou průmyslovou zónu na pozemku společnosti RABAT.

Dovolujeme si upozornit rovněž na skutečnost, že v obci Líbeznice se ulice Mělnická nebude po vybudování obchvatu obce přímo napojovat na tento obchvat a tranzitní vozidla by na konci obce Líbeznice musely komplikovaně dávat přednost vozidlům na frekventovaném obchvatu, aby mohly dále pokračovat v tranzitu ve směru Neratovice - Mělník. Tato situace by vedla k jejich hromadění v obci a došlo by k zvýšení ohrožení obyvatel a zhoršení životního prostředí, kterému se obec Líbeznice snaží již řadu let zabránit právě vybudováním obchvatu.

Navrhujeme proto, aby byl celý projekt již ve svém počátku jako nekoncepční, neekonomický a ve své podstatě nepotřebný zastaven.

V případě pokračování projektu požadujeme:
- podrobné zpracovaní dopadů na znečištění ovzduší, zvýšení hladiny hluku, vibrací a všech sledovaných parametrů ochrany veřejného zdraví na obec Líbeznice
- doložení údajů o intenzitách předpokládané dopravy svedené do obce Březiněves na II/243 z budoucího pražského silničního okruhu, z kterých zpracovatel vycházel
- zahrnutí varianty s poklesem dopravy o 80 % na II/243 po zprovoznění přeložky na I/9 do všech výpočtů, vzhledem k záměrnému pomíjení pozitivních dopadů výstavby obchvatu obce Líbeznice na tranzitní dopravu v Březiněvsi
- zásadní přehodnocení všech vstupních důvodů pro výstavbu – zejména nesmyslů týkajících se nárůstu dopravy z Pražského okruhu a dopravní obsluhu průmyslových zón v obcích Bořanovice a Líbeznice
- projednání společné dopravní koncepce středočeského kraje a hl. m. Prahy
- posouzení, zda se vzhledem k již zahájené výstavbě obchvatu obce Líbeznice nejedná v případě realizace tohoto záměru o porušování zákona č. 183/2006 Sb. - maření investice, s negativními dopady na obyvatelstvo mikroregionu Mratínský potok i životní prostředí a to i ve vztahu k zákonu č. 258 /2001 Sb. o Ochraně veřejného zdraví.

Rozdělovník:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany ŽP, Ing. Arch. Winkler, Jungmannova 29/35, 111 21 Praha 1
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Věra Lisá, Dittrichova 17, 120 01 Praha 2
Hygienická stanice hlavního města Prahy, Ing. Jarmila Herbychová, Rytířská 12, 110 01 Praha 1
Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor IPPC a projektové EIA, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor ekologie lidských sídel a člověka, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, odbor územního plánování, Staroměstské nám. 6, 110 15 Praha 1
Hejtman Středočeského kraje: MUDr. David Rath, Zborovská 11, 150 21 Praha 5.
Ředitelka odboru územního plánu hl. m. Prahy: Ing. Jitka Cvetlerová, MHP, Jungmanova 29/35, 111 21 Praha 1
Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ing. Nádvorníková, Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4
Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy, Ing. Jiří Suchopár, Ph.D., Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Krajský úřad Středočeského kraje, odbor ŽP a zeměděl., Ing. Josef Keřka, Ph.D., Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Krajský úřad Středočeského kraje, odbor regionál. rozvoje, Ing. Oldřich Vytiska, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Policie ČR, dopravní inspektorát pro Prahu-východ, Pražská 180, 250 66 Zdiby

Otakar Hlavín
starosta

OBEC LÍBEZNICE
Mělnická 43
250 65 LÍBEZNICE
IČO: 240 427

IČO: 00240427 Účet: 3220201/0100 KB Praha 9 – NONET
tel: 283 981 058, fax: 283 981 314 E-mail: obec@libeznice.cz

R 008107

PUDIS
akciová společnost

Obecní úřad Líbeznice
Došlo dne:
18 -07- 2008
Počet listů: 2 Č. j.: 791/08
Ukl. znak/skar.: F1.1.V/12 Počet příl.: —

Váš dopis ZN	
Ze dne	
Naše ZN	1/190/2008
Vyřizuje	Ing. Lukáš Kořínek
Tel.	+420 267004274
Fax	+420 267778643
E-mail	lukas.korinek@pudis.cz
Datum	15. července 2008

Adresa:

starosta Otakar Hlavín
Obecní úřad Líbeznice
Mělnická 43
25065 Líbeznice

Věc: Informace k etapové výstavbě MÚK Březinéves a vztahu k přestavbě MÚK Zdiby

1 Úvod

Na základě jednání, které se konalo dne 27. května na Ředitelství silnic a dálnic, závodě Praha, doplňujeme informaci o připravované MÚK Březinéves (součást stavby Silničního okruhu kolem Prahy, stavby č. 519 Suchdol – Březinéves) a jejího vztahu k uvažované přestavbě MÚK Zdiby

2 Studie Přestavby Prosecké radiály

V průběhu projekčních prací na dokumentaci pro územní rozhodnutí stavby SOKP 519, zejména pro návrh samotné MÚK Březinéves bylo nutné stanovit způsob, kterým se Silniční okruh napojí na Proseckou radiálu (silnici R/8), který by odrážel cílový stav po dokončení celého komunikačního systému a odpovídal by i očekávaným intenzitám dopravy. Z tohoto důvodu byla zpracována Studie přestavby Prosecké radiály v úseku Březinéves – Zdiby na dálniční standard (PUDIS 06/2004). Tato studie doporučila následující:

- Převedení části prosecké radiály mezi „nultým kilometrem" dálnice D8 a MÚK Březinéves pod správu ŘSD jako součást dálnice D8
- Z kapacitních důvodů přestavbu profilu komunikace mezi MÚK Březinéves a MÚK Zdiby na šestipruhové uspořádání, a její další vybavení dle dálničního standardu.
- Přestavbu stávající MÚK Zdiby tak, aby byla schopna přenést prognózované dopravní zatížení a napojení sil. I/9 ve čtyřpruhovém uspořádání. Přestavba MÚK Zdiby zahrnuje i přestavbu nevyhovujícího systému odvodnění této křižovatky.
- Zrušení stávajících ČSPHM mezi Prahou a Zdiby

Tato studie zpracovala pouze výsledný stav celého úseku včetně křižovatky Zdiby, nezabývala se možným etapovým řešením MÚK Zdiby. Celou MÚK Zdiby je nutné přestavět nejpozději s napojením zkapacitněné sil. I/9 do tohoto uzlu.

Pro zvýšení kapacity MÚK Zdiby, tak aby tato umožnila optimální využití budované přeložky sil. I/9 tzv. Obchvatu Líbeznic, ve směru mezi Proseckou radiálou a sil. I/9 doporučujeme provést etapu křižovatky Zdiby. Tato by předběžně obsahovala odbočnou větev ve směru Praha → I/9, zkapacitnění MOK ve směru I/9 → Praha prostřednictvím spojovací větve tzv. by-passu a provizorní či částečnou přestavbu odvodnění. Všechny tyto úpravy je možné realizovat v záboru výhledové křižovatky.

3 Popis MÚK Březinéves

Mimoúrovňová křižovatka Březinéves je jedním z hlavních křižovatkových uzlů silničního okruhu. Tento je v ní napojen na síť dálnic a rychlostních komunikací, zde přímo na Proseckou radiálu a dále

PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10
tel.: +420 274 778 645, fax: +420 274 778 656
www.pudis.cz, e-mail: info@pudis.cz
IČ: 45272891, DIČ: CZ45272891
Obchodní rejstřík Městský soud v Praze, oddíl B, vložka 1458
ČSOB a.s., 105 026 522 / 0300

PUDIS
akciová společnost

na dálnici D8. Územním plánem hl. m. Prahy je předpokládáno také napojení prosecké radiály na Ďáblickou ulici (sil II/243).

3.1 MÚK Březinéves - etapa

MÚK Březinéves je navržena s etapovou výstavbou, podle postupu výstavby jednotlivých úseků silničního okruhu. První etapa výstavby zahrnuje rozšíření Prosecké radiály na šestipruh a výstavbu ramp, které propojí silniční okruh od Suchdola s Proseckou radiálou, včetně nutných mostů a opěrných zdí. Ze stávající kosodélné křižovatky budou její severní rampy (ve směru SOKP od západu ←→ D8 a SOKP od západu ←→ Prosecká radiála do centra) bez náhrady zrušeny, jižní část křižovatky (rampy ve směru Ďáblická ←→ Prosecká radiála do centra) bude ponechána, pouze bude upraveno napojení ramp na Proseckou radiálu.

Takto navržená křižovatka jednoznačně preferuje převedení dopravních vztahů, které jsou vůči okolnímu území tranzitní, po nadřazené komunikační síti. Z dopravních vztahů, které jsou vůči okolnímu území cílové (místní vztahy) je možné v této křižovatce realizovat pouze vztah Prosecká radiála od centra ←→ ul. Ďáblická. Ostatní místní vztahy bude nutno realizovat přes okolní křižovatky.

3.2 MÚK Březinéves – cílový stav

Součástí dokumentace DÚR je také prověření realizovatelnosti dostavby této křižovatky do cílového stavu s napojením následujícího úseku silničního okruhu stavby SOKP 520 Březinéves – Satalice. Průkaz je proveden ve tvaru, který předpokládá Územní plán hl. m. Prahy. Zde je na Proseckou radiálu napojena ul. Ďáblická. Prostřednictvím Prosecké radiály je ul. Ďáblická částečně napojena i na silniční okruh. V takto navržené křižovatce není možné realizovat dopravní vztahy ve směrech SOKP od Východu ←→ Ďáblická. Tento vztah se bude muset realizovat přes okolní křižovatky. Pro zvýšení plynulosti dopravy, pro zjednodušení manévrů v křižovatce a pro zvýšení bezpečnosti je žádoucí eliminovat další podružné dopravní vztahy mezi Proseckou radiálou a ul. Ďáblickou.

Takto navržená křižovatka jednoznačně preferuje převedení dopravních vztahů, které jsou vůči okolnímu území tranzitní, po nadřazené komunikační síti a směrování tranzitní dopravy na sil II/243 je prakticky vyloučeno.

S pozdravem

Ing. Jan Petr
Hlavní inženýr projektu

Ing. Lukáš Kořínek
Projektant

Příloha

B.2.4.4 Komunikace, situace 4. díl - Situace z dokumentace DÚR stavby SOKP 519 Suchdol – Březinéves

Na vědomí:

Ing. Miroslav Kupka, ŘSD Závod Praha, Na Pankráci 56/546, 140 00 Praha 4

PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10
tel.: +420 274 778 645, fax: +420 274 778 656
www.pudis.cz, e-mail: info@pudis.cz
IČ: 45272891, DIČ: CZ45272891
Obchodní rejstřík Městský soud v Praze, oddíl B, vložka 1458
ČSOB a.s., 105 026 522 / 0300

Zápis ze zasedání Zastupitelů obce Bořanovice
ze dne 10. ledna 2008

Přítomni: pp. Jaroslav Kolín, Antonín Háva, Josef Kršňák, Ladislav Višic, František Pecka, Jan Blažej, Jiří Kundrát

Omluveni: pp. Karel Zoubek, Libor Řápek

PROGRAM: 1. – Projednání návrhu konceptu ÚP Bořanovice
2. – Rozpočtové opatření č. 1
3. Projednání správních poplatků za r. 2007
4. – Zpráva stavební, investiční a bytové komise
5. – Různé

Usnesení: Bod 1. – Na základě veřejného projednání návrhu konceptu ÚP Bořanovice, který byl projednáván na Městském úřadu Brandýs n.L.-Stará Boleslav, pracoviště Praha 1, nám.Republiky 3, odbor územního rozvoje a památkové péče dne 7.1.2008 a následně na OÚ Bořanovice, kde občané Bořanovic a vlastníci přilehlých pozemků vznesli připomínky a nesouhlas s umístěním průmyslové zóny na katastru obce a s přeložením komunikace č.234 přes území obce a připojením na rychlostní komunikaci č.9.
Tuto situaci Obecní zastupitelé projednali na svém dnešním zasedání a rozhodli, že na podnět občanů, budou tyto dva záměry z ÚP vypuštěny.

Bod 2. – Bylo projednáno a schváleno Rozpočtové opatření č.1.

Bod 3. – Byly projednány Správní poplatky za rok 2007:
voda – 13- Kč/m3, vodoměr (údržba) – 150,- Kč, stočné – 400,- Kč/osoba, pes – 50,- Kč, každý další 100,- Kč
Budou vybírány v sobotu 26.1.2008 od 8 do 13 hodin v zasedací místn.OÚ, budou zde př.H.Krejzová, pp. Fr.Pecka, A.Háva, J.Kundrát a K.Zoubek

Bod 4. – Zpráva stavební, investiční a bytové komise viz příloha zápisu byla schválena Zastupiteli obce v plném znění a bez výhrad

Bod 5. – Různé:

a) bylo připomenuto členům komisi splnění termínu inventarizace do 15.1.2008
b) poplatky za nové Průkazky žáků ZŠ na autobus (Nerabus) ve výši 1,- Kč a 40,- Kč, které Nerabus nevyžaduje a ani OÚ. Bořanovice. Jedná se o celkovou částku za 14 žáků 574,- Kč
c) návrh místostarosty na zhotovení a zabudování dřevěné tabule cca 100 x 70 cm, vedle informačních skříněk na vylepování různých oznámení, plakátků apod. pro občany, aby je nelepili na skla u inf. skříněk

Úkoly byly v závěru roku splněny, zbývá jen jeden a to zhotovení desky pod katastrální mapu.

Zapsal: Antonín Háva

OBECNÍ ZASTUPITELSTVO BOŘANOVICE

Ověřovatelé: Jan Blažej
Ladislav Višic

C.j.?

MHMPP0515YBJ

Sdružení Beckov, vznik: 22.11.2001, IČO: 26546507
Adresa: K.H.Máchy 302, Líbeznice

611669/08

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29
PID uvedený na samolepicím štítku pod čárovým kódem
DOŠLO dne: - 2 -09- 2009
Identifikační údaje zpracovatele
Počet listů
Počet příloh

31. srpna 2009

Magistrát hlavního města Prahy
odbor ochrany ŽP
Ing. Winkler
Jungmannova 29/35
111 21 Praha 1

Věc : Připomínky k vypracovanému posudku EIA a žádost o vypracování nového posudku

Členové Sdružení Beckov se seznámili s dokumentací a výsledky posouzení vlivu na životní prostředí pro záměr Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi, zpracovaný firmou EKOLA group spol. s r.o.

Ze zpracované dokumentace jasně vyplývá, že již výchozí údaje ve zpracovaném posudku pro posouzení vlivu v oblasti dopravního zatížení vůbec neberou v potaz následující skutečnosti:

výstavbu obchvatu obce Líbeznice, který převede 80 % tranzitní dopravy z kominkace Mělnická (II/243) na Zdibskou (I/9)

ze silničního okruhu kolem Prahy se podle současné dokumentace nepočítá s přímým sjezdem na obec Březiněves

obec Líbeznice nemá u silnice II/243 umístěny ani plánovány žádné průmyslové zóny

ZO Bořanovice schválilo v souvislosti s přípravou nového ÚP obce, že v katastru obce nebude u silnice II/243 vybudována nová průmyslová zóna.

Domníváme se, že uvedené skutečnosti a připomínky, které jsou níže dále rozvedeny, jsou natolik závažné, že by měl být vypracován nový posudek zohledňující tyto připomínky.

Navrhovaný obchvat obce Březiněves neřeší dopravní zatížení systémově, narozdíl od obchvatu obce Líbeznice, a obáváme se, že by vybudování obchvatu obce Březiněves naopak dopravu do naší obce opět přivedlo a tím celkově zvýšilo množství tranzitní dopravy, kterou se naše obec snaží omezit a odvést nejenom z Líbeznic ale i z přilehlých obcí.

Obchvat Březiněvsi, resp. obchvat Mělnické II/243 v úseku obce Březiněves je duplicitní stavbou k již koncepčně schválené a započaté výstavbě obchvatu Líbeznic, vedoucí po I/9, Zdibská. Mělnická silnice prochází obcí Březiněves, pokračuje přes Bořanovice a prochází centrem Líbeznic. Zdibská silnice s napojením na obchvat Líbeznic je naproti tomu vedena mimo uvedené obce.

Zásadně nesouhlasíme s řadou prezentovaných údajů v posudku EIA, které jsou dle našeho názoru jednoznačně zkreslené a nerespektují mnoho podstatných skutečností, které výstavbu tohoto obchvatu zcela popírají. K jednotlivým bodům uvádíme naše stanovisko opřené o přiloženou dokumentaci:

str. 8 posudku

Citace:

Silnice II/243 je v současnosti atraktivním průjezdem na trase Ďáblice – Březiněves – Líbeznice, a to mimo jiné i z důvodu možnosti využití trasy při kongescích a krizových situacích na dálnici D8 a rychlostní komunikaci R8. Navíc je nutno počítat s tím, že po uvedení úseku 519 (Suchdol – Březiněves) a 520 (Březiněves – Satalice) silničního okruhu kolem Prahy společně s MÚK Březiněves do provozu, bude docházet k dalšímu přetěžování silnice II/243.

Skutečnost:

Z tvaru a vyvedení komunikací chystané stavby MÚK vůbec nevyplývá, že by tato doprava měla být do Březiněvsi na II/243 svedena. Stanovisko projektanta stavby Ing. Kořínka (PUDIS, a. s.) zcela vylučuje vyvedení dopravy na II/243! (viz příloha - Informace k etapové výstavbě MÚK Březiněves a vztahu k přestavbě MÚK Zdiby)

Citace:

Rovněž se počítá s nárůstem dopravy na trase díky navrhovanému komerčnímu využití některých ploch na území Bořanovic a Líbeznic.

Skutečnost:

Žádná průmyslová zóna v Bořanovicích na základě rozhodnutí ZO Bořanovice z roku 2008 nevznikne! (viz příloha - Usnesení ZO Bořanovice).

Obec Líbeznice také podél silnice II/243 žádnou průmyslovou zónu plánovánu nemá (viz příloha - ÚP obce Líbeznice).

Úmyslné přehlížení výstavby obchvatu obce Líbeznice (přeložka I/9 Zdiby – Předboj), na který má být převedeno 80 % tranzitní dopravy právě ze silnice II/243 (např. str. 15, 26, dále strany 78 - 98 – variantní výpočty bez zahrnutí poklesu dopravy výstavbou přeložky na I/9).

Odklon tranzitní dopravy z ulice Mělnická (II/243) na I/9, řešený výstavbou obchvatu obce Líbeznice v úseku zahrnujícím nejen obec Líbeznice ale i obce Březiněves a Bořanovice, je skutečnou přeložkou komunikace II/243 na I/9 v uvedené části a jednoznačně systémovým řešením snížení dopravního zatížení v uvedených obcích.

str. 15 posudku:

Citace:

Kumulace záměru: kumulace s jinými záměry se nepředpokládá

Skutečnost:

Posudek a všechny výpočty účelově nerespektují skutečnost výstavby obchvatu obce Líbeznice a fakta investičního záměru: převedení 80 % tranzitu na tuto komunikaci tak, aby do obce Březiněves tato tranzitní doprava vůbec nevjížděla.

str. 26 posudku:

Citace:

Intenzity dopravy navržené komunikace a přilehlé komunikační sítě pro výhledový rok 2013 a 2015 jsou uvedeny v následujících dvou kartogramech (obr. č. 4 a 5). .... To je oproti stávajícímu provozu v roce 2008 o cca 12 000 všech vozidel/24 hodin méně a jedná se o dosti výraznou pozitivní změnu.

Skutečnost:

Kartogramy vůbec nejsou prezentovány pro rok 2011, kdy již bude zprovozněn obchvat obce Líbeznice s převedením 80 % tranzitní dopravy projíždějící obcí Březiněves.

str. 80 – 85 posudku

Posudek:

Vlivy na zdraví obyvatel - hluk a znečištění ovzduší

Skutečnost:

Zpracovatel posudku zde vychází z údajů, které nezohledňují snížení dopravy po vybudování obchvatu obce Líbeznice.

Vybudování obchvatu obce Březiněves by opět přivedlo tranzitní dopravu do obcí Bořanovice a Líbeznice a v posudku vůbec nebylo provedeno posouzení širších dopadů intenzity tranzitní dopravy a vlivů záměru na veřejné zdraví - zejména hlučnost, prašnost, emise a dalšího doprovodné zatížení jako otřesy budov - na občany obcí Bořanovice a Líbeznice. Celý posudek vůbec nerespektuje skutečnost, že by problém s hlukem, intenzitou škodlivin v ovzduší a vibracemi byl přenesen z obce Březiněves na občany obcí Líbeznice a Bořanovice!!

str. 75 posudku (počáteční akustická situace)

Citace:

Z výsledků jasně vyplývá, že zástavba v okolí silnice II/243 v obci Březiněves je ovlivněna hlukem vyšším než jsou hygienické limity pro starou hlukovou zátěž.

a str. 85 posudku

Citace:

Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací předpokládaného záměru obchvat Březiněvsi nepředstavuje tato aktivita v obou posuzovaných variantách vedení trasy obchvatu riziko pro lidské zdraví obyvatel v okolí posuzovaného záměru.

Skutečnost:

Vybudování obchvatu Březiněvsi a další předpokládané přivedení dopravy s jejím vrácením za obcí Březiněves opět na II/243 zůstává problém zatížení obcí Líbeznice a Bořanovice nevyřešen! Toto řešení přenáší obrovské riziko ohrožení lidského zdraví na obyvatele uvedených sousedních obcí a znamenalo by ještě vyšší překročení limitů hlučnosti a prašnosti stanovených zákonem č. 258/2000 Sb. O ochraně veřejného zdraví. Tyto limity jsou zde již nyní významně překračovány!

Přijetí dopravních opatření a převedení dopravy z II/243 na D8 a dále na obchvat Líbeznic, jak je počítáno v investičním záměru přeložky I/9, se problém vyřeší i pro dalších cca 1300 občanů zde žijících, bez nutnosti výstavby obchvatu Březiněvsi. Územní plán VÚC Středočeského kraje navíc nepočítá s vybudováním další komunikace východně od obcí Březiněves a Bořanovice, která by se na území tohoto kraje napojovala na stávající komunikaci II/243 - což je varianta 2 s částí komunikace na území obce Bořanovice.

Celý záměr je v rozporu s koncepcí rozvoje dané oblasti. Strategie rozvoje mikroregionu Mratínský potok jednoznačně předpokládá zklidnění celého území a odvedení tranzitu z území Březiněves - Bořanovice – Líbeznice po vybudování obchvatu na I/9. Tento klíčový prvek budoucího dopravního uspořádání je plně v souladu s investičním záměrem obchvatu obce Líbeznice, který jednoznačně hovoří o převedení veškeré tranzitní dopravy z II/243 na I/9 prostřednictvím připravovaného sjezdu na tzv. Staré poště z D8 na I/9. Nepředpokládá tedy zcela protichůdný vývoj – ještě větší zintenzivnění dopravy v mikroregionu.

str. 170 (Shrnutí - odpověď na vyjádření paní Teperové)

Citace:

Na základě zkušeností projektanta s podobnými záměry výstavby komunikace podél dálnic, vzhledem k územnímu rozvoji místních/městských částí na severu Prahy a rovněž vzhledem k tradičním a nejkratším průjezdným trasám směrem na Mělník, nelze po realizaci obchvatu kolem obce Líbeznice počítat s významnějším poklesem dopravních zátěží na silnici na II/243.

Skutečnost:

Plánovaný obchvat Březiněvsi všechna tato kriteria uváděná zpracovatelem beze zbytku splňuje! Jedná se o komunikaci podél dálnice, v územním rozvoji městské části na severu Prahy, na tradiční a nejkratší průjezdné trase směr Mělník. Z tohoto plyne, že s poklesem tranzitní dopravy ve středu obce Březiněves po vybudování jeho obchvatu nelze počítat! Tímto prohlášením zpracovatel posudku nakonec sám v závěru zdůvodnil, že výstavba obchvatu obce Březiněves je stejně nesmyslná.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se zároveň domníváme, jak už jsme dříve upozorňovali, že by v případě výstavby obchvatu obce Březiněves došlo k neefektivnímu využívání, již tak omezených, prostředků státního rozpočtu na dopravní investice. Není společensky akceptovatelné, aby se na jedné komunikaci vybudoval za více než 500 milionů korun obchvat Líbeznic a z druhé strany se záhy začal budovat obchvat Březiněvsi, který by smysl této investice z velké míry popřel a degradoval!

Záměr vybudování paralelního obchvatu (k obchvatu Líbeznic) části Mělnické silnice v intravilánu obce Březiněves s vyústěním zpět na Mělnickou silnici by byl kontraproduktivní stavbou, spíše zatěžující životní prostředí (hlukem, exhalacemi a záborem zemědělské půdy), narušující stávající dopravní koncepci regionu s dalším nárokem na finanční náklady z veřejných rozpočtů. Spíše než o obchvatu by se mělo uvažovat o místně obslužné komunikaci, která by vracela dopravu do původního místa, tj. před obec Březiněves (ze strany D8), zvláště pokud se evidentně jedná více o soukromý než veřejný zájem, a to dopravně obsloužit stávající a příp. v budoucnu rozšířenou průmyslovou zónu na pozemku společnosti RABAT.

Dovolujeme si upozornit rovněž na skutečnost, že v obci Líbeznice se ulice Mělnická nebude po vybudování obchvatu obce přímo napojovat na tento obchvat a tranzitní vozidla by na konci obce Líbeznice musely komplikovaně dávat přednost vozidlům na frekventovaném obchvatu, aby mohly dále pokračovat v tranzitu ve směru Neratovice - Mělník. Tato situace by vedla k jejich hromadění v obci a došlo by k zvýšení ohrožení obyvatel a zhoršení životního prostředí, kterému se obec Líbeznice snaží již řadu let zabránit právě vybudováním obchvatu.

Navrhujeme proto, aby byl celý projekt již ve svém počátku jako nekoncepční, neekonomický a ve své podstatě nepotřebný zastaven.

V případě pokračování projektu požadujeme:

podrobné zpracovaní dopadů na znečištění ovzduší, zvýšení hladiny hluku, vibrací a všech sledovaných parametrů ochrany veřejného zdraví na obec Líbeznice

doložení údajů o intenzitách předpokládané dopravy svedené do obce Březiněves na II/243 z budoucího pražského silničního okruhu, z kterých zpracovatel vycházel

zahrnutí varianty s poklesem dopravy o 80 % na II/243 po zprovoznění přeložky na I/9 do všech výpočtů, vzhledem k záměrnému pomíjení pozitivních dopadů výstavby obchvatu obce Líbeznice na tranzitní dopravu v Březiněvsi

zásadní přehodnocení všech vstupních důvodů pro výstavbu – zejména nesmyslů týkajících se nárůstu dopravy z Pražského okruhu a dopravní obsluhu průmyslových zón v obcích Bořanovice a Líbeznice

projednání společné dopravní koncepce středočeského kraje a hl. m. Prahy

posouzení, zda se vzhledem k již zahájené výstavbě obchvatu obce Líbeznice nejedná v případě realizace tohoto záměru o porušování zákona č. 183/2006 Sb. - maření investice, s negativními dopady na obyvatelstvo mikroregionu Mratínský potok i životní prostředí a to i ve vztahu k zákonu č. 258 /2001 Sb. o Ochraně veřejného zdraví.

Srdečně Váš,

.....

Ing.Miroslav Čacký

.....

Ing.Jiří Srbek

.....

Ivan Pospíšil

Sdružení Beckov

Rozdělovník:

Odbor ochrany ŽP, magistrát HMP, Ing. Winkler

KHS, Stč. kraj,

HS Hl. m. Prahy: Ing. Herbrychová

Hejtman Středočeského kraje: MUDr. Rath

Ředitelka odboru územního plánu hl. m. Prahy: Ing. Cvertlerová

PUDIS akciová společnost

R 038/07

Obecní úřad Líbeznice
Došlo dne:
18 -07- 2008
Počet listů: 2 Č.j. 791/08
Úl. značka: V/10 Počet příloh: —

Váš dopis ZN:	
Ze dne:	
Naše ZN:	1/190/2008
Vyřizuje:	Ing. Lukáš Kořínek
Tel.:	+420 267004274
Fax:	+420 267778643
E-mail:	lukas.korinek@pudis.cz
Datum:	15. července 2008

Adresa:

starosta Otakar Hlavín
Obecní úřad Líbeznice
Mělnická 43
25065 Líbeznice

Věc: Informace k etapové výstavbě MÚK Březiněves a vztahu k přestavbě MÚK Zdiby

1 Úvod

Na základě jednání, které se konalo dne 27. května na Ředitelství silnic a dálnic, závodě Praha, doplňujeme informaci o připravované MÚK Březiněves (součást stavby Silničního okruhu kolem Prahy, stavby č. 519 Suchdol – Březiněves) a jejího vztahu k uvažované přestavbě MÚK Zdiby.

2 Studie Přestavby Prosecké radiály

V průběhu projekčních prací na dokumentaci pro územní rozhodnutí stavby SOKP 519, zejména pro návrh samotné MÚK Březiněves bylo nutné stanovit způsob, kterým se Silniční okruh napojí na Proseckou radiálu (silnici R/8), který by odrážel cílový stav po dokončení celého komunikačního systému a odpovídal by i očekávaným intenzitám dopravy. Z tohoto důvodu byla zpracována Studie přestavby Prosecké radiály v úseku Březiněves – Zdiby na dálniční standard (PUDIS 06/2004). Tato studie doporučila následující:

- Převedení části prosecké radiály mezi „nultým kilometrem" dálnice D8 a MÚK Březiněves pod správu ŘSD jako součást dálnice D8.
- Z kapacitních důvodů přestavbu profilu komunikace mezi MÚK Březiněves a MÚK Zdiby na šestipruhové uspořádání, a její další vybavení dle dálničního standardu.
- Přestavbu stávající MÚK Zdiby tak, aby byla schopna přenést prognózované dopravní zatížení a napojení sil. I/9 ve čtyřpruhovém uspořádání. Přestavba MÚK Zdiby zahrnuje i přestavbu nevyhovujícího systému odvodnění této křižovatky.
- Zrušení stávajících ČSPHM mezi Prahou a Zdiby

Tato studie zpracovala pouze výsledný stav celého úseku včetně křižovatky Zdiby, nezabývala se možným etapovým řešením MÚK Zdiby. Celou MÚK Zdiby je nutné přestavět nejpozději s napojením zkapacitněné sil. I/9 do tohoto uzlu.

Pro zvýšení kapacity MÚK Zdiby, tak aby tato umožnila optimální využití budované přeložky sil. I/9 tzv. Obchvatu Líbeznic, ve směru mezi Proseckou radiálou a sil. I/9 doporučujeme provést etapu křižovatky Zdiby. Tato by předběžně obsahovala odbočnou větev ve směru Praha → I/9, zkapacitnění MOK ve směru I/9 → Praha prostřednictvím spojovací větve tzv. by-passu a provizorní či částečnou přestavbu odvodnění. Všechny tyto úpravy je možné realizovat v záboru výhledové křižovatky.

3 Popis MÚK Březiněves

Mimoúrovňová křižovatka Březiněves je jedním z hlavních křižovatkových uzlů silničního okruhu. Tento je v ní napojen na síť dálnic a rychlostních komunikací, zde přímo na Proseckou radiálu a dále

PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10
tel.: +420 274 778 645, fax: +420 274 778 656
www.pudis.cz, e-mail: info@pudis.cz
IČ: 45272891, DIČ: CZ45272891
Obchodní rejstřík Městský soud v Praze, oddíl B, vložka 1456
ČSOB a.s. : 105 026 522 / 0300

PUDIS akciová společnost

na dálnici D8. Územním plánem hl. m. Prahy je předpokládáno také napojení prosecké radiály na Ďáblickou ulici (sil II/243).

3.1 MÚK Březiněves - etapa

MÚK Březiněves je navržena s etapovou výstavbou, podle postupu výstavby jednotlivých úseků silničního okruhu. První etapa výstavby zahrnuje rozšíření Prosecké radiály na šestipruh a výstavbu ramp, které propojí silniční okruh od Suchdola s Proseckou radiálou, včetně nutných mostů a opěrných zdí. Ze stávající kosodélné křižovatky budou její severní rampy (ve směru SOKP od západu ←→ D8 a SOKP od západu ←→ Prosecká radiála do centra) bez náhrady zrušeny, jižní část křižovatky (rampy ve směru Ďáblická ←→ Prosecká radiála do centra) bude ponechána, pouze bude upraveno napojení ramp na Proseckou radiálu.

Takto navržená křižovatka jednoznačně preferuje převedení dopravních vztahů, které jsou vůči okolnímu území tranzitní, po nadřazené komunikační síti. Z dopravních vztahů, které jsou vůči okolnímu území cílové (místní vztahy) je možné v této křižovatce realizovat pouze vztah Prosecká radiála od centra ←→ ul. Ďáblická. Ostatní místní vztahy bude nutno realizovat přes okolní křižovatky.

3.2 MÚK Březiněves – cílový stav

Součástí dokumentace DÚR je také prověření realizovatelnosti dostavby této křižovatky do cílového stavu s napojením následujícího úseku silničního okruhu stavby SOKP 520 Březiněves – Satalice. Průkaz je proveden ve tvaru, který předpokládá Územní plán hl. m. Prahy. Zde je na Proseckou radiálu napojena ul. Ďáblická. Prostřednictvím Prosecké radiály je ul. Ďáblická částečně napojena i na silniční okruh. V takto navržené křižovatce není možné realizovat dopravní vztahy ve směrech SOKP od Východu ←→ Ďáblická. Tento vztah se bude muset realizovat přes okolní křižovatky. Pro zvýšení plynulosti dopravy, pro zjednodušení manévrů v křižovatce a pro zvýšení bezpečnosti je žádoucí eliminovat další podružné dopravní vztahy mezi Proseckou radiálou a ul. Ďáblickou.

Takto navržená křižovatka jednoznačně preferuje převedení dopravních vztahů, které jsou vůči okolnímu území tranzitní, po nadřazené komunikační síti a směrování tranzitní dopravy na síť II/243 je prakticky vyloučeno.

S pozdravem

Ing. Jan Petr
Hlavní inženýr projektu

Ing. Lukáš Kořínek
Projektant

Příloha:

B.2.4.4. Komunikace, situace 4. díl - Situace z dokumentace DÚR stavby SOKP 519 Suchdol – Březiněves

Na vědomí:

Ing. Miroslav Kupka, ŘSD Závod Praha, Na Pankráci 56/546, 140 00 Praha 4

PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10
tel.: +420 274 778 645, fax: +420 274 778 656
www.pudis.cz, e-mail: info@pudis.cz
IČ: 45272891, DIČ: CZ45272891
Obchodní rejstřík Městský soud v Praze, oddíl B, vložka 1456
ČSOB a.s. : 105 026 522 / 0300

Zápis ze zasedání Zastupitelů obce Bořanovice
ze dne 10. ledna 2008

Přítomni: pp. Jaroslav Kolín, Antonín Háva, Josef Kršňák, Ladislav Višic, František Pecka, Jan Blažej, Jiří Kundrát

Omluveni: pp. Karel Zoubek, Libor Řápek

PROGRAM: 1. – Projednání návrhu konceptu ÚP Bořanovice
2. – Rozpočtové opatření č. 1
3. Projednání správních poplatků za r. 2007
4. – Zpráva stavební, investiční a bytové komise
5. – Různé

Usnesení: Bod 1. – Na základě veřejného projednání návrhu konceptu ÚP Bořanovice, který byl projednáván na Městském úřadu Brandýs n.L.-Stará Boleslav, pracoviště Praha 1, nám.Republiky 3. odbor územního rozvoje a památkové péče dne 7.1.2008 a následně na OÚ Bořanovice, kde občané Bořanovic a vlastníci přilehlých pozemků vznesli připomínky a nesouhlas s umístěním průmyslové zóny na katastru obce a s přeložením komunikace č.234 přes území obce a připojením na rychlostní komunikaci č.9.
Tuto situaci Obecní zastupitelé projednali na svém dnešním zasedání a rozhodli, že na podnět občanů, budou tyto dva záměry z ÚP vypuštěny.

Bod 2. – Bylo projednáno a schváleno Rozpočtové opatření č.1.

Bod 3. – Byly projednány Správní poplatky za rok 2007:
voda – 13- Kč/m3, vodoměr (údržba) – 150,- Kč, stočné – 400,- Kč/osoba, pes – 50,- Kč, každý další 100,- Kč
Budou vybírány v sobotu 26.1.2008 od 8 do 13 hodin v zasedací místn.OÚ, budou zde př.H.Krejzová, pp. Fr.Pecka, A.Háva, J.Kundrát a K.Zoubek

Bod 4. – Zpráva stavební, investiční a bytové komise viz příloha zápisu byla schválena Zastupiteli obce v plném znění a bez výhrad

Bod 5. – Různé:
a) bylo připomenuto členům komisi splnění termínu inventarizace do 15.1.2008
b) poplatky za nové Průkazky žáků ZŠ na autobus (Nerabus) ve výši 1,- Kč a 40,- Kč, které Nerabus nevyžaduje a ani OÚ. Bořanovice. Jedná se o celkovou částku za 14 žáků 574,- Kč
c) návrh místostarosty na zhotovení a zabudování dřevěné tabule cca 100 x 70 cm, vedle informačních skříněk na vylepování různých oznámení, plakátků apod. pro občany, aby je nelepili na skla u inf. skříněk

Úkoly byly v závěru roku splněny, zbývá jen jeden a to zhotovení desky pod katastrální mapu.

Zapsal: Antonín Háva

OBECNÍ ZASTUPITELSTVO BOŘANOVICE

Ověřovatelé: Jan Blažej
Ladislav Višic

MHMPP0503J4M

Občanské sdružení DOMKÁŘI
U Cihelny 467, 250 65 Líbeznice

- 2 -09- 2009
611669/08
Identifikační údaje zpracovatele
Počet listů
Počet příloh

Líbeznicích dne 1. září 2009

Nesouhlasné stanovisko k vypracovanému posudku EIA - Silnice II/243 - Obchvat Březiněves a žádost o vypracování nového posudku

Občanské sdružení Domkáři se seznámilo s dokumentací a výsledky posouzení vlivu na životní prostředí pro záměr Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi, zpracovaný firmou EKOLA group spol. s r.o., a dovoluje si vyjádřit své nesouhlasné stanovisko a připomínky k vypracovanému posudku.

Ze zpracované dokumentace jasně vyplývá, že již výchozí údaje ve zpracovaném posudku pro posouzení vlivu v oblasti dopravního zatížení vůbec neberou v potaz následující skutečnosti:

1. **výstavbu obchvatu obce Líbeznice, který převede 80 % tranzitní dopravy z komunikace Mělnická (II/243) na Zdibskou (I/9)**
2. **ze silničního okruhu kolem Prahy se podle současné dokumentace nepočítá s přímým sjezdem na obec Březiněves**
3. **obec Líbeznice nemá u silnice II/243 umístěny ani plánovány žádné průmyslové zóny**
4. **ZO Bořanovice schválilo v souvislosti se schválením nového ÚP obce, že v katastru obce nebude u silnice II/243 vybudována nová průmyslová zóna.**

Domníváme se, že uvedené skutečnosti, jež jsou níže dále rozvedeny, jsou natolik závažné, že by měl být vypracován nový posudek zohledňující naše námitky.

Navrhovaný obchvat obce Březiněves neřeší dopravní zatížení systémově, narozdíl od obehvatu obce Líbeznice, a obáváme se, že by vybudování obchvatu obce Březiněves naopak dopravu do obce Líbeznice opět přivedlo a tím celkově zvýšilo množství tranzitní dopravy, kterou se naše obec snaží omezit a odvést nejenom z Líbeznic ale i z přilehlých obcí.

Obchvat Březiněvsi, resp. obchvat Mělnické II/243 v úseku obce Březiněves je duplicitní stavbou k již koncepčně schválené a započaté výstavbě obchvatu Líbeznic, vedoucí po I/9 (Zdibská). Mělnická silnice prochází obcí Březiněves, pokračuje přes Bořanovice a prochází centrem Líbeznic. Zdibská silnice s napojením na obchvat Líbeznic je naproti tomu vedena mimo všechny uvedené obce.

Zásadně nesouhlasíme s řadou prezentovaných údajů v posudku EIA, které jsou dle našeho názoru účelové, zkreslené a nerespektující mnoho podstatných skutečností, které výstavbu tohoto obchvatu zcela popírají. K jednotlivým bodům uvádíme naše stanovisko a popis skutečného stavu, opřené o přiloženou dokumentaci:

1) str. 8 posudku
Posudek:
Navíc je nutno počítat s tím, že po uvedení úseku 519 (Suchdol – Březiněves) a 520 (Březiněves – Satalice) silničního okruhu kolem Prahy společně s MÚK Březiněves do provozu, bude docházet k dalšímu přetěžování silnice II/243.

Stanovisko Občanského sdružení DOMKÁŘI:
Z tvaru a vyvedení komunikací připravované stavby MÚK vůbec nevyplývá, že by tato doprava měla být do Březiněvsi na silnici II/243 svedena. Stanovisko projektanta stavby, Ing. Kořínka (PUDIS, a. s.), zcela vylučuje vyvedení dopravy na II/243! (viz příloha - Informace k etapové výstavbě MÚK Březiněves a vztahu k přestavbě MÚK Zdiby).
Posudek:
Rovněž se počítá s nárůstem dopravy na trase díky navrhovanému komerčnímu využití některých ploch na území Bořanovic a Líbeznic.
Stanovisko Občanského sdružení DOMKÁŘI:
- Žádná průmyslová zóna v Bořanovicích na základě rozhodnutí ZO Bořanovice z roku 2008 nevznikne! (viz příloha - Usnesení ZO Bořanovice a ÚP Bořanovice www.boranovice.cz).
- Obec Líbeznice také podél silnice II/243 žádnou průmyslovou zónu plánovánu nemá (viz ÚP obce Líbeznice www.libeznice.cz).

2) **Úmyslné přehlížení výstavby obchvatu obce Líbeznice (přeložka I/9 Zdiby – Předboj), na který má být převedeno 80 % tranzitní dopravy právě ze silnice II/243** (např. str. 15, 26, dále strany 78 - 98 – variantní výpočty bez zahrnutí poklesu dopravy výstavbou přeložky na I/9).
Odklon tranzitní dopravy z ulice Mělnická (II/243) na I/9, řešený výstavbou obchvatu obce Líbeznice v úseku zahrnujícím nejen obec Líbeznice ale i obce Březiněves a Bořanovice, je skutečnou přeložkou komunikace II/243 na I/9 v uvedené části a jednoznačně systémovým řešením snížení dopravního zatížení v uvedených obcích.

- str. 15 posudku:
Posudek:
Kumulace záměru: kumulace s jinými záměry se nepředpokládá -
Stanovisko Občanského sdružení DOMKÁŘI:
Posudek a všechny výpočty účelově nerespektují skutečnost výstavby obchvatu obce Líbeznice a fakta investičního záměru: převedení 80 % tranzitu na tuto komunikaci tak, aby do obce Březiněves tato tranzitní doprava vůbec nevjížděla.
- str. 26 posudku:
Posudek:
Intenzity dopravy navržené komunikace a přilehlé komunikační sítě pro výhledový rok 2013 a 2015 jsou uvedeny v následujících dvou kartogramech (obr. č. 4 a 5). .... To je oproti stávajícímu provozu v roce 2008 o cca 12 000 všech vozidel/24 hodin méně a jedná se o dosti výraznou pozitivní změnu.
Stanovisko Občanského sdružení DOMKÁŘI:
Kartogramy vůbec nejsou prezentovány pro rok 2011, kdy by měl být zprovozněn obchvat obce Líbeznice s převedením 80 % tranzitní dopravy projíždějící obcí Březiněves.
- str. 80 – 85 posudku
Posudek:
Vlivy na zdraví obyvatel - hluk a znečištění ovzduší
Stanovisko Občanského sdružení DOMKÁŘI:
Zpracovatel posudku zde vychází z údajů, které nezohledňují snížení dopravy po vybudování obchvatu obce Líbeznice.

3) **Vybudování obchvatu obce Březiněves by opět přivedlo tranzitní dopravu do obcí Bořanovice a Líbeznice a v posudku vůbec nebylo provedeno posouzení širších dopadů intenzity tranzitní dopravy a vlivů záměru na veřejné zdraví - zejména hlučnost, prašnost, emise a dalšího doprovodného zatížení (např. otřesy budov) - na**

občany obcí Bořanovice a Líbeznice. Celý posudek vůbec nerespektuje skutečnost, že by problém s hlukem, vibracemi a intenzitou škodlivin v ovzduší byl přenesen z obce Březiněves na občany obcí Líbeznice a Bořanovice!!

- str. 75 posudku (počáteční akustická situace)
  Posudek:
  Z výsledků jasně vyplývá, že zástavba v okolí silnice II/243 v obci Březiněves je ovlivněna hlukem vyšším než jsou hygienické limity pro starou hlukovou zátěž.
- a str. 85 posudku
  Posudek:
  Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací předpokládaného záměru obchvat Březiněvsi nepředstavuje tato aktivita v obou posuzovaných variantách vedení trasy obchvatu riziko pro lidské zdraví obyvatel v okolí posuzovaného záměru.
  Stanovisko Občanského sdružení DOMKÁŘI:
  Vybudování obchvatu Březiněvsi a další předpokládané přivedení dopravy s jejím vrácením za obcí Březiněves opět na II/243 zůstává problém zatížení obcí Líbeznice a Bořanovice nevyřešen! Toto řešení přenáší obrovské riziko ohrožení lidského zdraví na obyvatele uvedených sousedních obcí a znamenalo by ještě vyšší překročení limitů hlučnosti a prašnosti stanovených zákonem č. 258/2000 Sb. O ochraně veřejného zdraví. Tyto limity jsou zde již nyní významně překračovány!
  Přijetí dopravních opatření a převedení dopravy z II/243 na D8 a dále na obchvat Líbeznic, jak je počítáno v investičním záměru přeložky I/9, se problém vyřeší i pro dalších cca 1300 občanů zde žijících, bez nutnosti výstavby obchvatu Březiněvsi. Územní plán VÚC Středočeského kraje navíc nepočítá s vybudováním další komunikace východně od obcí Březiněves a Bořanovice, která by se na území tohoto kraje napojovala na stávající komunikaci II/243 - což je varianta 2 s částí komunikace na území obce Bořanovice.

4) **Celý záměr je v rozporu s koncepcí rozvoje dané oblasti. Strategie rozvoje mikroregionu Mratínský potok jednoznačně předpokládá zklidnění celého území a odvedení tranzitu z území Březiněves - Bořanovice – Líbeznice po vybudování obchvatu na I/9. Tento klíčový prvek budoucího dopravního uspořádání je plně v souladu s investičním záměrem obchvatu obce Líbeznice, který jednoznačně hovoří o převedení veškeré tranzitní dopravy z II/243 na I/9 prostřednictvím připravovaného sjezdu na tzv. Staré poště z D8 na I/9. Nepředpokládá tedy zcela protichůdný vývoj – ještě větší zintenzivnění dopravy v mikroregionu.**

- str. 170 (Shrnutí - odpověď na vyjádření paní Teperové)
  Posudek:
  Na základě zkušeností projektanta s podobnými záměry výstavby komunikace podél dálnic, vzhledem k územnímu rozvoji místních/městských částí na severu Prahy a rovněž vzhledem k tradičním a nejkratším průjezdným trasám směrem na Mělník, nelze po realizaci obchvatu kolem obce Líbeznice počítat s významnějším poklesem dopravních zátěží na silnici na II/243.
  Stanovisko Občanského sdružení DOMKÁŘI:
  Tento argument zpracovatele posudku se nám jeví jako zcela nesmyslný, protože plánovaný obchvat Březiněvsi všechna tato kriteria beze zbytku splňuje! Jedná se o komunikaci podél dálnice, v územním rozvoji městské části na severu Prahy, na tradiční a nejkratší průjezdné trase směr Mělník. Z tohoto plyne, že s poklesem tranzitní dopravy ve středu obce Březiněves po vybudování jeho obchvatu nelze

počítat! Tímto prohlášením zpracovatel posudku nakonec sám v závěru zdůvodnil, že výstavba obchvatu obce Březiněves je stejně zbytečná.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se zároveň domníváme, jak už jsme dříve upozorňovali, že by v případě výstavby obchvatu obce Březiněves došlo k neefektivnímu využívání, již tak omezených, prostředků státního rozpočtu na dopravní investice. Není společensky akceptovatelné, aby se na jedné komunikaci vybudoval za více než 500 milionů korun obchvat Líbeznic a z druhé strany se záhy začal budovat obchvat Březiněvsi, který by smysl této investice z velké míry popřel a degradoval!
Záměr vybudování paralelního obchvatu (k obchvatu Líbeznic) části Mělnické silnice v intravilánu obce Březiněves s vyústěním zpět na Mělnickou silnici by byl kontraproduktivní stavbou, spíše zatěžující životní prostředí (hlukem, exhalacemi a záborem zemědělské půdy), narušující stávající dopravní koncepci regionu s dalším nárokem na finanční náklady z veřejných rozpočtů. Spíše než o obchvatu by se mělo uvažovat o místně obslužné komunikaci, která by vracela dopravu do původního místa, tj. před obec Březiněves (ze strany D8), zvláště pokud se evidentně jedná více o soukromý než veřejný zájem, a to dopravně obsloužit stávající a příp. v budoucnu rozšířenou průmyslovou zónu na pozemku společnosti RABAT.

Dovolujeme si upozornit rovněž na skutečnost, že v obci Líbeznice se ulice Mělnická nebude po vybudování obchvatu obce přímo napojovat na tento obchvat a tranzitní vozidla z Březiněvsi by na konci obce Líbeznice musely komplikovaně dávat přednost vozidlům na frekventovaném obchvatu, aby mohly dále pokračovat v tranzitu ve směru Neratovice - Mělník. Tato situace by vedla k jejich hromadění v obci Líbeznice a došlo by k zvýšení ohrožení obyvatel a zhoršení životního prostředí, kterému se obec Líbeznice snaží již řadu let zabránit právě vybudováním obchvatu Líbeznic.

Navrhujeme proto, aby byl celý projekt již ve svém počátku jako nekoncepční, neekonomický a ve své podstatě nepotřebný zastaven.

V případě pokračování projektu požadujeme:
- podrobné zpracovaní dopadů na znečištění ovzduší, zvýšení hladiny hluku, vibrací a všech sledovaných parametrů ochrany veřejného zdraví na obec Líbeznice
- doložení údajů o intenzitách předpokládané dopravy svedené do obce Březiněves na II/243 z budoucího pražského silničního okruhu, z kterých zpracovatel vycházel
- zahrnutí varianty s poklesem dopravy na II/243 po zprovoznění přeložky na I/9 do všech výpočtů, vzhledem k záměrnému pomíjení pozitivních dopadů výstavby obchvatu obce Líbeznice na tranzitní dopravu v Březiněvsi
- zásadní přehodnocení všech vstupních důvodů pro výstavbu – zejména nesmyslů týkajících se nárůstu dopravy z Pražského okruhu a dopravní obsluhu průmyslových zón v obcích Bořanovice a Líbeznice
- projednání společné dopravní koncepce středočeského kraje a hl. m. Prahy
- posouzení, zda se vzhledem k již zahájené výstavbě obchvatu obce Líbeznice nejedná v případě realizace tohoto záměru o porušování zákona č. 183/2006 Sb. - maření investice, s negativními dopady na obyvatelstvo mikroregionu Mratínský potok i životní prostředí a to i ve vztahu k zákonu č. 258 /2001 Sb. o Ochraně veřejného zdraví.

Závěrem se domníváme, že výstavba obchvatu Březiněvsi je stavbou na hranici Hl. m. Prahy a Středočeského kraje a měla by být posuzována nadřazeným orgánem v oblasti EIA, tzn. Ministerstvem životního prostředí ČR.

Posudek byl zpracován nekvalitně a neobjektivně, proto se obracíme na Ministerstvo životního prostředí ČR s žádostí o nařízení zpracování nové EIA, nejlépe jiným zpracovatelem.

S pozdravem

Ing. Simona Lauerová
místopředseda
Občanské sdružení DOMKÁŘI
U Cihelny 467
250 65 Líbeznice

Přílohy: dle textu

Rozdělovník:

Magistrát hl. m. Prahy, Odbor ochrany životního prostředí,
Ing. arch. Jan Winkler, Jungmannova 29/35, 110 00 Praha 1
Magistrát hl. m. Prahy, Ředitelka odboru územního plánování,
Ing. Jitka Cvetlerová, Jungmannova 29/35, 110 00 Praha 1
Ministerstvo životního prostředí ČR, Odbor IPPC a projektové EIA,
Vršovická 65, 100 10 Praha 10
Ministerstvo životního prostředí, Odbor ekologie lidských sídel a člověka,
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Odbor územního plánování,
Staroměstské nám. 6, 110 15 Praha 1
Hejtman Středočeského kraje,
MUDr. David Rath, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor dopravy,
Ing. Jiří Suchopár, Ph.D., Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství,
Ing. Josef Keřka, Ph.D., Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor regionálního rozvoje,
Ing. Oldřich Vytiska, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Odd. hygieny obecné a komunální – centrum Praha východ a západ
Věra Lisá, Dittrichova 17, 128 01 Praha 2
Hygienická stanice hlavního města Prahy, Odbor hygieny obecné a komunální,
Ing. Jarmila Herbrychová, Rytířská 12, 110 01 Praha 1
Ředitelství silnic a dálnic ČR,
Ing. Nádvorníková, Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4
Policie ČR, Dopravní inspektorát pro Prahu východ,
Pražská 180, 250 66 Zdiby
OÚ Líbeznice, Starosta,
Otakar Hlavín, Mělnická 43, 250 65 Líbeznice

R 008107

PUDIS akciová společnost

Obecní úřad Líbeznice
Došlo dne:
18 -07- 2008
Počet listů: 2 Č. j.: 791/08
Úč. značka: V/10 Počet příloh: —

Váš dopis ZN.:	
Ze dne:	
Naše ZN.:	1/190/2008
Vyřizuje:	Ing. Lukáš Kořínek
Tel.:	+420 267004274
Fax:	+420 267776643
E-mail:	lukas.korinek@pudis.cz
Datum:	15. července 2008

Adresa:

starosta Otakar Hlavín
Obecní úřad Líbeznice
Mělnická 43
25065 Líbeznice

10)

Věc: Informace k etapové výstavbě MÚK Březiněves a vztahu k přestavbě MÚK Zdiby

1 Úvod

Na základě jednání, které se konalo dne 27. května na Ředitelství silnic a dálnic, závodě Praha, doplňujeme informaci o připravované MÚK Březiněves (součást stavby Silničního okruhu kolem Prahy, stavby č. 519 Suchdol – Březiněves) a jejího vztahu k uvažované přestavbě MÚK Zdiby.

2 Studie Přestavby Prosecké radiály

V průběhu projekčních prací na dokumentaci pro územní rozhodnutí stavby SOKP 519, zejména pro návrh samotné MÚK Březiněves bylo nutné stanovit způsob, kterým se Silniční okruh napojí na Proseckou radiálu (silnici R/8), který by odrážel cílový stav po dokončení celého komunikačního systému a odpovídal by i očekávaným intenzitám dopravy. Z tohoto důvodu byla zpracována Studie přestavby Prosecké radiály v úseku Březiněves – Zdiby na dálniční standard (PUDIS 06/2004). Tato studie doporučila následující:

- Převedení části prosecké radiály mezi „nultým kilometrem" dálnice D8 a MÚK Březiněves pod správu ŘSD jako součást dálnice D8.
- Z kapacitních důvodů přestavbu profilu komunikace mezi MÚK Březiněves a MÚK Zdiby na šestipruhové uspořádání, a její další vybavení dle dálničního standardu.
- Přestavbu stávající MÚK Zdiby tak, aby byla schopna přenést prognózované dopravní zatížení a napojení sil. I/9 ve čtyřpruhovém uspořádání. Přestavba MÚK Zdiby zahrnuje i přestavbu nevyhovujícího systému odvodnění této křižovatky.
- Zrušení stávajících ČSPHM mezi Prahou a Zdiby.

Tato studie zpracovala pouze výsledný stav celého úseku včetně křižovatky Zdiby, nezabývala se možným etapovým řešením MÚK Zdiby. Celou MÚK Zdiby je nutné přestavět nejpozději s napojením zkapacitněné sil. I/9 do tohoto uzlu.

Pro zvýšení kapacity MÚK Zdiby, tak aby tato umožnila optimální využití budované přeložky sil. I/9 tzv. Obchvatu Líbeznic, ve směru mezi Proseckou radiálou a sil. I/9 doporučujeme provést etapu křižovatky Zdiby. Tato by předběžně obsahovala odbočnou větev ve směru Praha → I/9, zkapacitnění MOK ve směru I/9 → Praha prostřednictvím spojovací větve tzv. by-passu a provizorní či částečnou přestavbu odvodnění. Všechny tyto úpravy je možné realizovat v záboru výhledové křižovatky.

3 Popis MÚK Březiněves

Mimoúrovňová křižovatka Březiněves je jedním z hlavních křižovatkových uzlů silničního okruhu. Tento je v ní napojen na síť dálnic a rychlostních komunikací, zde přímo na Proseckou radiálu a dále

PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10
tel.: +420 274 778 645, fax: +420 274 778 656
www.pudis.cz, e-mail: info@pudis.cz
IČ: 45272891, DIČ: CZ45272891
Obchodní rejstřík Městský soud v Praze, oddíl B, vložka 1458
ČSOB a.s. - 105 026 522 / 0300

PUDIS akciová společnost

na dálnici D8. Územním plánem hl. m. Prahy je předpokládáno také napojení prosecké radiály na Ďáblickou ulici (sil II/243).

3.1 MÚK Březiněves - etapa

MÚK Březiněves je navržena s etapovou výstavbou, podle postupu výstavby jednotlivých úseků silničního okruhu. První etapa výstavby zahrnuje rozšíření Prosecké radiály na šestipruh a výstavbu ramp, které propojí silniční okruh od Suchdola s Proseckou radiálou, včetně nutných mostů a opěrných zdí. Ze stávající kosodélné křižovatky budou její severní rampy (ve směru SOKP od západu ←→ D8 a SOKP od západu ←→ Prosecká radiála do centra) bez náhrady zrušeny, jižní část křižovatky (rampy ve směru Ďáblická ←→ Prosecká radiála do centra) bude ponechána, pouze bude upraveno napojení ramp na Proseckou radiálu.

Takto navržená křižovatka jednoznačně preferuje převedení dopravních vztahů, které jsou vůči okolnímu území tranzitní, po nadřazené komunikační síti. Z dopravních vztahů, které jsou vůči okolnímu území cílové (místní vztahy) je možné v této křižovatce realizovat pouze vztah Prosecká radiála od centra ←→ ul. Ďáblická. Ostatní místní vztahy bude nutno realizovat přes okolní křižovatky.

3.2 MÚK Březiněves – cílový stav

Součástí dokumentace DÚR je také prověření realizovatelnosti dostavby této křižovatky do cílového stavu s napojením následujícího úseku silničního okruhu stavby SOKP 520 Březiněves – Satalice. Průkaz je proveden ve tvaru, který předpokládá Územní plán hl. m. Prahy. Zde je na Proseckou radiálu napojena ul. Ďáblická. Prostřednictvím Prosecké radiály je ul. Ďáblická částečně napojena i na silniční okruh. V takto navržené křižovatce není možné realizovat dopravní vztahy ve směrech SOKP od Východu ←→ Ďáblická. Tento vztah se bude muset realizovat přes okolní křižovatky. Pro zvýšení plynulosti dopravy, pro zjednodušení manévrů v křižovatce a pro zvýšení bezpečnosti je žádoucí eliminovat další podružné dopravní vztahy mezi Proseckou radiálou a ul. Ďáblickou.

Takto navržená křižovatka jednoznačně preferuje převedení dopravních vztahů, které jsou vůči okolnímu území tranzitní, po nadřazené komunikační síti a směrování tranzitní dopravy na sil II/243 je prakticky vyloučeno.

S pozdravem

Ing. Jan Petr
Hlavní inženýr projektu

Ing. Lukáš Kořínek
Projektant

Příloha:

B.2.4.4. Komunikace, situace 4. díl - Situace z dokumentace DÚR stavby SOKP 519 Suchdol – Březiněves

Na vědomí:

Ing. Miroslav Kupka, ŘSD Závod Praha, Na Pankráci 56/546, 140 00 Praha 4

PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10
tel.: +420 274 778 645, fax: +420 274 778 656
www.pudis.cz, e-mail: info@pudis.cz
IČ: 45272891, DIČ: CZ45272891
Obchodní rejstřík Městský soud v Praze, oddíl B, vložka 1458
ČSOB a.s. - 105 026 522 / 0300

Zápis ze zasedání Zastupitelů obce Bořanovice
ze dne 10. ledna 2008

Přítomni: pp. Jaroslav Kolín, Antonín Háva, Josef Kršňák, Ladislav Višic, František Pecka, Jan Blažej, Jiří Kundrát

Omluveni: pp. Karel Zoubek, Libor Řápek

PROGRAM: 1. – Projednání návrhu konceptu ÚP Bořanovice
2. – Rozpočtové opatření č. 1
3. Projednání správních poplatků za r. 2007
4. – Zpráva stavební, investiční a bytové komise
5. – Různé

Usnesení: Bod 1. – Na základě veřejného projednání návrhu konceptu ÚP Bořanovice, který byl projednáván na Městském úřadu Brandýs n.L.-Stará Boleslav, pracoviště Praha 1, nám.Republiky 3. odbor územního rozvoje a památkové péče dne 7.1.2008 a následně na OÚ Bořanovice, kde občané Bořanovic a vlastníci přilehlých pozemků vznesli připomínky a nesouhlas s umístěním průmyslové zóny na katastru obce a s přeložením komunikace č.234 přes území obce a připojením na rychlostní komunikaci č.9.
Tuto situaci Obecní zastupitelé projednali na svém dnešním zasedání a rozhodli, že na podnět občanů, budou tyto dva záměry z ÚP vypuštěny.

Bod 2. – Bylo projednáno a schváleno Rozpočtové opatření č.1.

Bod 3. – Byly projednány Správní poplatky za rok 2007:
voda – 13- Kč/m3. vodoměr (údržba) – 150,- Kč, stočné – 400,- Kč/osoba, pes - 50,- Kč, každý další 100,- Kč
Budou vybírány v sobotu 26.1.2008 od 8 do 13 hodin v zasedací místn.OÚ, budou zde pí.H.Krejzová, pp. Fr.Pecka, A.Háva, J.Kundrát a K.Zoubek

Bod 4. – Zpráva stavební, investiční a bytové komise viz příloha zápisu byla schválena Zastupiteli obce v plném znění a bez výhrad

Bod 5. – Různé:
a) bylo připomenuto členům komisí splnění termínu inventarizace do 15.1.2008
b) poplatky za nové Průkazky žáků ZŠ na autobus (Nerabus) ve výši 1,- Kč a 40,- Kč, které Nerabus nevyžaduje a ani OÚ. Bořanovice. Jedná se o celkovou částku za 14 žáků 574,- Kč
c) návrh místostarosty na zhotovení a zabudování dřevěné tabule cca 100 x 70 cm, vedle informačních skříněk na vylepování různých oznámení, plakátků apod. pro občany, aby je nelepili na skla u inf. skříněk

Úkoly byly v závěru roku splněny, zbývá jen jeden a to zhotovení desky pod katastrální mapu.

Zapsal: Antonín Háva

OBECNÍ ZASTUPITELSTVO OKRES PRAHA-VÝCHOD BOŘANOVICE

Ověřovatelé: Jan Blažej
Ladislav Višic

č.j.?

MHMPP0515YAO

611669/08

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29
PID uvedený na samolepícím štítku pod čárovým kódem
DOŠLO dne: - 2 -09- 2009
Identifikační údaje zpracovatele Počet listů
Počet příloh

HMP Magistrát hl. m. Prahy,
Ředitel odboru ochrany životního prostředí,
Ing. Arch. Jan Winkler,
Jungmanova 35/29, Praha 1, 110 00

za
Občanské sdružení Za hezký domov v Bořanovicích- Pakoměřicích
Zdeněk Stibal
V Sazenicích 83
250 65 Bořanovice

Věc: Nesouhlasné stanovisko k výstavbě obchvatu Březiněvsi
v podobě kterou uvádí návrh Územního plánu Březiněves **a žádost o přepracování dokumentace EIA.**

Navrhovaný obchvat obce Březiněves řeší dopravu v rozporu k řešením dopravní situace v obcích Bořanovice a Líbeznice. Toto navrhované řešení je zcela nesystémové. Po dobudování obchvatu Líbeznic I/9 který má odvést 80% dopravy z Mělnické II/243 a tím z obcí, které tato komunikace protíná, přivede tento zamýšlený obchvat tranzitní dopravu do zmiňovaných obcí zpět.

Obecní zastupitelstvo Bořanovic schválilo územní plán bez jakýchkoli komerčních zón podél Mělnické II/243. Hlavně z důvodu nárůstu nákladní dopravy a sní spojených negativních vlivů na životní prostředí. A doprava, která by měla být svedena na obchvat Březiněvsi bude představovat právě i nákladní dopravu spojenou s provozem v průmyslové zóně dané obce. A při vyústění obchvatu na Mělnickou silnici na hranici obcí Březiněves a Bořanovice přivede opět tuto nákladní i osobní dopravu zpět a zatíží tím i obce Bořanovice a Líbeznice, které se naopak snaží zmíněnou dopravu z obcí vyvést na obchvat Líbeznic. Viz schválený Územní plán na oficiálních stránkách obce Bořanovice
Obec – http://www.boranovice.cz
Územní plán -
http://www.boranovice.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=75&Itemid=76

Zcela je zde i opomíjení fakt vyjádření zástupce odboru životního prostředí Magistrátu hl. města Prahy, že je spíše zájem v inkriminovaném místě vybudovat zelenou plochu.

Z výše uvedeného vyplývá, že záměr vybudovat obchvat Březiněvsi v této podobě by bylo kontraproduktivní stavbou, spíše zatěžující okolní životní prostředí (budoucí hlukovou zátěží, exhalacemi a záborem zemědělské půdy), narušující stávající dopravní koncepci regionu. Zároveň by negoval veškeré dosažené výsledky práce, občanů a zastupitelstev ve snaze zkvalitnit hodnotu života a bydlení v dotčených obcích.

Spíše než o obchvat by se mělo jednat o místně obslužnou komunikaci, která by vracela dopravu do původního místa, tj. před obec Březiněves zpět na komunikaci D8, zvláště, když se jedná v daném případě více o soukromý než veřejný zájem, a to dopravně obsloužit stávající a plánovanou komerční zónu.

Vzhledem k tomu, že i zpracovaný posudek EIA nezapočítal do hlukových (akustických), emisních a dopravních zátěží již započatou výstavbu obchvatu I/9 (Zdibská), požadujeme vypracování nového posudku, protože se domníváme, že posudek byl zpracován neobjektivně, nekompletně a zcela účelově.

Zdeněk Stibal
předseda sdružení

HYGIENICKÁ STANICE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Rytířská 12, pošt. schr. 203, 110 01 Praha 1
Tel.: 296 336 756 Fax: 296 336 755
E-mail: HS@HYGPRAHA.CZ, WWW.HYGPRAHA.CZ

611669/08

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
podatelna - Jungmannova 35/29

MHMPP0503Y5K

PID uvedený na samolepicím štítku pod čárovým kódem
DOŠLO dne: - 3 -09- 2009
Identifikační údaje zpracovatele | Počet listů | Počet příloh

Hlavní město Praha
Magistrát hlavního města Prahy
Odbor ochrany prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

č.j.: ÚPL/1046/4172/10331/09 Vyřizuje: Ing.Herbrychová V Praze, dne 2.9.2009

Věc: „Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi"
Zveřejnění dokumentace vlivů na životní prostředí podle § 8 zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen zákon)

Ve výše uvedené věci Vám zasíláme následující vyjádření Hygienické stanice hl. m. Prahy (dále jen HS HMP):

Předloženou dokumentaci zpracovala EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 v květnu 2009. Dokumentace řeší výstavbu (přeložku) obchvatové komunikace městské části Praha - Březiněves o délce cca 2,55 km. Navrhovaná přeložka má extravilánový charakter, jedná se o novou místní sběrnou komunikaci s dvoupruhovým uspořádáním. Záměr byl posuzován ve dvou aktivních variantách, lišících se ve vedení severní části trasy komunikace, resp. varianta 2 je vedena částečně po k.ú. Bořanovice a je odkloněna od stávající obytné zástavby.

HS HMP požaduje vysvětlení způsobu stanovení intenzit dopravy a výpočtových let. V oznámení záměru byly uvedené intenzity dopravy na přeložce silnice II/243 pro výhledový rok 2015 cca 20 460 vozidel/24 hodin. Ve vypořádání připomínek zjišťovacího řízení se zpracovatel odvolává na vypracovanou územní studii Březiněvsi, přičemž do plánovaných komplexů bude zavedeno cca 10 000 vozidel (což je více než 60 % současné dopravní zátěže ul. Na Hlavní). Dále je konstatováno, že **použité vstupní údaje jsou zcela v pořádku a v souladu se záměrem**. V předložené dokumentaci EIA je však počítáno s intenzitami mnohem nižšími (cca 15 100 aut). Dle dopravně-inženýrských podkladů nebyl v dotčené lokalitě uvažován rozvoj východní městské části Březiněves.

V hlukové studii je uvedeno, že záměr je v součinnosti a souladu s územní studií Březiněvsi ze srpna 2007. Urbanistická studie nebyla HS HMP předložena, je však projednávána v rámci změn územního plánu hl. m. Prahy, vlny 07. Bude-li změna odsouhlasena, bude nutné počítat i s touto dopravou. Jak však bylo výše uvedeno, dopravně-inženýrské podklady s ní nepočítají.

HS HMP považuje za nutné posoudit navrhovanou komunikaci v kontextu s urbanistickou studií a sjednotit použité vstupní údaje (dopravní intenzity). Dále požadujeme zdůvodnění použití různých intenzit ve zjišťovacím řízení a ve stupni dokumentace EIA.

V Dopravně inženýrských podkladech je dále uvedeno, že komunikační skelet dopravní sítě v okolí Březiněvsi byl doplněn o obchvat Líbeznice. Tato dopravní stavba má vliv na mírný pokles automobilové dopravy v Březiněvsi. Dle informací HS HMP by však na obchvat Líbeznice měla být převedena převážná část tranzitní dopravy ze silnice II/243. HS HMP však nemá oficiální informace a podmínky, které se k obchvatu Líbeznic vztahovaly, neboť tato stavba byla vedena mimo působnost HS HMP. Domníváme se však, že by předložený záměr měl být posouzen také v souvislosti s tímto obchvatem a měl by zohledňovat účel jeho výstavby (údajně až 80 % tranzitní dopravy směřující přes MČ Březiněves má být převedeno na tento obchvat).

Po případném vybudování záměru nelze v ul. Na Hlavní použít hyg. limity pro starou hlukovou zátěž. Dále upozorňujeme na skutečnost, že pokud budou u předloženého záměru překročeny hygienické limity hladin hluku v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb (u stávajících nebo nově budovaných objektů), nebude možné vydat souhlasné stanovisko se stavbou. Navíc, v OHP nebude možná výstavba žádných chráněných objektů.

Z hlediska znečištění ovzduší a s ním souvisejícími zdravotními riziky považujeme za nedostatek to, že byly vyhodnoceny pouze příspěvky k imisní zátěži, nikoli celkové imisní zatížení – tj. se započtením příspěvku záměru a pozadí. U prachových částic PM_{10} nebyla zohledněna sekundární prašnost. I přes to lze, za pomoci veřejně dostupných zdrojů (Atlas životního prostředí Praha), z předložené rozptylové studie a ze zkušeností orgánu ochrany veřejného zdraví vyslovit závěr, že po zohlednění sekundární prašnosti a po výstavbě SOKP, stavby 520, budou překročeny hygienické limity pro prachové částice PM_{10} a bude tedy pro obytnou výstavbu zcela **nevhodná**. Dle modelu ATEM 2008 se roční aritmetický průměr pro frakce PM_{10} pohyboval v oblasti Bořanovic mezi 30 – 60 $\mu.m^{-3}$.

Přínos předloženého záměru pro obyvatele ul. Na Hlavní je neoddiskutovatelný, je však potřeba si uvědomit, že i v okolí záměru bude pravděpodobně budována další obytná zástavba, která bude ovlivněna hlukem z nové komunikace, a zároveň bude mít vyvolaná dopravní zátěž vliv na své okolí.

Vzhledem k nedostatkům dokumentace EIA nelze vyslovit jednoznačný závěr o vhodnosti přeložených variant, vč. varianty nulové. Z hlediska námi chráněných zájmů však doporučujeme sledovat pouze nulovou variantu a variantu 2.

Ing. Jarmila Herbrychová
vedoucí referent pro státní správu

HYGIENICKÁ STANICE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY · 110 ·

05/09 2009 17:05 CANON #0158 P.001/002

MHMPP055FZXS

611669/09

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Odbor ochrany prostředí
Hlavní č.j.
došlo dne - 4 -09- 2009
Počet listů
Počet příloh

Magistrát hl. m. Prahy

odbor ochrany prostředí

Mariánské nám. 2

110 01 P r a h a 1

Praha 8 Březiněves 2, září 2009

Věc. Nesouhlas s návrhem řešení obchvatu Březiněvse.

Vážení,

od spoluobčanů, kteří měli možnost nahlédnout do dokumentace k záměru Silnice II/243- Obchvat Březiněvsi jsem se dozvěděla, že v této dokumentaci je uvedeno, že při projednávání na zastupitelstvu MČ Praha 8- Březiněves nikdo nebyl proti tomuto původnímu řešení – jedná se o kruhový objezd na pozemku mezi benzinovou pumpou a mým pozemkem čp.94/74. Proti této verzi jsem se jako jediná ze zastupitelstva při projednávání postavila a hlasovala proti. V zápise z jednání zastupitelstva to nebylo uvedeno omylem což jsem reklamovala. Zápis byl sice opraven ale dále se tato oprava nedostala. Stále s touto verzí nesouhlasím, ale nová verze odklonu dopravy zatáčkou mezi benzinovou pumpou a Bořanovicemi se mi jeví jako

05/09 2009 17:05 CANON #0158 P 002/002

přijatelná. Chápu nutnost řešení odklonu dopravy z průjezdu naší městskou částí Praha 8-Březiněves. Jsem ale proti kruhovému objezdu za plotem mého pozemku a nejsem sama kdo je proti.

Doufám, že mé důvody budou pochopeny za což předem děkuji a jsem s pozdravem

Nováková Helena

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
Martin Langmajer
Radní hlavního města Prahy

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Odbor ochrany prostředí 54
Hlavní č.j. uvádějte na samolepicím štítku pod čárovým kódem
DOŠLO dne: - 4 -09- 2009
Identifikační údaje zpracovatele Počet listů
Počet příloh

MHMPP04V0KVN

V Praze dne 4.září 2009
Č.j. MHMP 712314/2009
Vaše č.j. S-MHMP611669/2008/OOP/VI/EIA/583-3/Nov

Vážený pane řediteli,

zasíláme Vám vyjádření územního samosprávního celku ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, pro dokumentaci záměru **„Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi."**
Hlavní město Praha **má** k předložené dokumentaci **připomínky** z hlediska urbanistické koncepce, předložený záměr není do doby schválení změny č. Z1079/06 v souladu s platným územním plánem. Vztah předloženého návrhu k projednávané změně ÚPn č. Z 1079/06 je třeba dořešit. Řešení obsažené ve variantě II., kde je počítáno ve výhledu s prodloužením obchvatu do regionu a vstupem na území Bořanovic v severovýchodním cípu obchvatu, považujeme z urbanistického hlediska za přínosnější. Dále máme připomínky z hlediska dopravy, městské zeleně a ochrany přírody a krajiny.

Podrobněji jsou připomínky rozvedeny v příloze.

Žádáme, aby vznesené připomínky byly vypořádány v posudku k předložené dokumentaci.

S pozdravem

Magistrát hl.m.Prahy
Odbor ochrany prostředí
Vážený pan
Ing. Arch. Jan Winkler
ředitel odboru
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Dokumentace záměru podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb. a zákona 216/2007 Sb., **„Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi“**

Předložený záměr je zařazen dle zákona číslo 100/2001 Sb., do kategorie II, přílohy č. 1 zákona, bodu 9.1 – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I). Záměr byl zařazen do kategorie II, záměry vyžadující zjišťovací řízení. Dokumentace je zpracována podle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.
Předmětem záměru je východní obchvat Březiněvsi, který je navržen v podobě extravilánové komunikace. Plánovaná přeložka silnice II/243 (obchvat Březiněvsi) se nachází v k. ú. Březiněves a Ďáblice na východ od stávající silnice II/243 – ulice Na Hlavní.
Navrhovaný obchvat je řešen ve dvou variantách, lišících se vzájemně průběhem na severní hranici hlavního města. Ve variantě jedna je vedena trasa obchvatu s celkovou délkou 2,55 km, která odpovídá řešení doloženému v oznámení. Ve druhé variantě je vedena trasa obchvatu obloukem přes k. ú. Bořanovice bez kruhového objezdu na konci větve B a za čerpací stanicí se napojuje na stávající silnici II/243. Ve druhé variantě je celková délka obchvatu cca 2,7 km.

Vyjádření hlavního města Prahy k dokumentaci k záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., „Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi“

Z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů uvedený záměr není do doby schválení změny Z 1079/06 v souladu s platným územním plánem. Uvedená změna se v současné době projednává.
Varianta I. je zhruba zpracována dle schválené urbanistické studie (US) Březiněves i výše uvedené probíhající změny ÚPn.
Řešení obsažené ve variantě II. není v souladu s US Březiněves a ani se změnou č. Z1079/06, kde je počítáno ve výhledu s prodloužením obchvatu do regionu a vstupem na území Bořanovic v severovýchodním cípu obchvatu, což považujeme z urbanistického hlediska za přínosnější.

Z hlediska ochrany ovzduší nadále platí naše stanovisko k oznámení.

Z hlediska městské zeleně není v dokumentaci doplněn návrh sadových úprav. V textu dokumentace je pouze zmínka o kácení mimolesní zeleně, která bude kompenzována náhradními výsadbami. Dále je uvedeno, že vzniklá újma bude kompenzována navrženými sadovými úpravami.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny uvedený záměr není do doby schválení změny Z 1079/06 v souladu s platným územním plánem.
Stavba obchvatu se na území hl. m. Prahy dotýká dvou nefunkčních prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) – lokálního biokoridoru na Třeboradickém potoce (zároveň významný krajinný prvek) s pokračováním v polích východně od Březiněvsi a vloženého lokálního biocentra. V rámci výše uvedené změny se uvažuje s posunem prvků ÚSES tak, aby s obchvatem nekolidovaly. Z předložené dokumentace, konkrétně pak z kapitol týkajících se ÚSES, není zřejmé, zda autoři počítají s touto změnou a zda jí ve svých návrzích zohledňují. Vzhledem k uvažovanému těsnému souběhu biokoridoru s obchvatem jej (resp. příslušný úsek) doporučujeme založit (vysadit) jako součást celé stavby.

Obchvat je řešen ve 2 dílčích variantách. Odlišnosti variant se promítají především do území obce Bořanovice, proto pouze upozorňujeme, že v případě výběru var. 2 bude třeba dořešit křížení obchvatu s lokálním biokoridorem LBK 5, navrženém těsně za hranicí Prahy.
Ostatních zájmů ochrany přírody a krajiny se záměr významně nedotýká, jak dokazují provedené biologické průzkumy.

Z dopravního hlediska k předložené dokumentaci uvádíme:
V současné době není návrh východního obchvatu Březiněvsi v souladu s platným ÚPn hl. m. Prahy, který tento obchvat neobsahuje. Nyní však je v procesu změna platného ÚPn č. Z 1079/06, jejíž součástí je obchvat Březiněvsi. Výslednou podobu nyní projednávané změny ÚPn ovlivnil nesouhlas obcí severně od Březiněvsi s pokračováním obchvatu silnice II/243 z Prahy na sever do regionu. Soulad návrhu obchvatu s ÚPn bude možné posoudit až na základě závěrů z projednání a schválení uvedené změny ÚPn. V dokumentaci postrádáme komentář vyhodnocující předložené řešení vůči projednávané změně ÚPn č. Z 1079/06.
Upozorňujeme, že předložené řešení vykazuje vůči konceptu změny ÚPn Z 1079/06 lokální odchylky. Na severovýchodě Březiněvsi u hranic hl. m. Prahy, je v konceptu uvedené změny ÚPn navržen v zájmu plynulosti trasy oblouk malého poloměru s tím, že do výhledu se nevylučuje možnost pokračování obchvatové komunikace na sever do regionu. V předložené dokumentaci je změna průběhu trasy obchvatu řešena okružní křižovatkou. Na jihu Březiněvsi upozorňujeme na odchylky ve způsobu napojení obchvatu na stávající trasu komunikace u budoucí mimoúrovňové křižovatky s Pražským okruhem resp. Silničním okruhem kolem Prahy a dálnicí D8. Vztah předloženého návrhu k projednávané změně ÚPn č. Z 1079/06 je třeba dořešit.
Úsek obchvatu na jihu Březiněvsi je třeba koordinovat s řešením budoucí mimoúrovňové křižovatky Pražského okruhu s dálnicí D8.

Z hlediska vodních toků se záměr plánované komunikace nalézá v povodí Třeboradického potoka, který také kříží včetně jeho záplavového území. Odvodnění komunikace bude provedeno pomocí vsakovacích příkopů a dvou retenčních nádrží. Z doložené vodohospodářské studie je patrné, že nedojde k významnému ovlivnění povrchových a podzemních vod v zájmovém území.
Upozorňujeme, že křížení plánované komunikace s Třeboradickým potokem je nutné projednat se správcem tohoto toku, ZVHS.

Z hlediska zásobování zemním plynem upozorňujeme, že předmětná stavba kříží nadřazené VTL plynovody, které mají být přeloženy v souvislosti s výstavbou silničního okruhu. Proto je nutné předmětnou stavbu koordinovat se stavbou silničního okruhu SOKP 519.

Z ostatních hledisek bez připomínky.

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
Martin Langmajer
Radní hlavního města Prahy

MAGISTRÁT hlavního města PRAHA
Odbor ochrany prostředí 54
DOŠLO dne: 10 -11- 2008

MHMPP04IIMAT

V Praze dne 7.listopadu 2008
Č.j. MHMP 735207/2008
Vaše č.j. *S-MHMP611669/2008/OOP/VI/EIA/583-1/Nov*

Vážený pane řediteli,

v příloze Vám zasíláme vyjádření územního samosprávného celku ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, pro záměr **„Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi“** a současně přikládáme vyjádření hlavního města Prahy k uvedenému záměru.

Hlavní město Praha **má** k předloženému oznámení **připomínky** z hlediska urbanistické koncepce, předložený záměr není do doby schválení změny č. Z1079/06 v souladu s platným územním plánem. Z hlediska dopravy, je třeba vztah předloženého záměru k projednávané změně ÚPn dořešit, neboť s okružními křižovatkami, v nichž se napojuje obchvat Březiněvsi na stávající komunikaci, nebylo v urbanistické studii Březiněvsi počítáno. Očekávaný odklon dopravy mimo stávající zástavbu bude třeba zajistit omezujícími dopravně regulačními opatřeními na stávající trase v Březiněvsi.

Veškeré připomínky jsou rozvedeny ve vyjádření hlavního města Prahy.

Žádáme, aby vznesené připomínky byly zařazeny do závěrů zjišťovacího řízení.

S pozdravem

Magistrát hl.m.Prahy
Odbor ochrany prostředí
Vážený pan
Ing. Arch. Jan Winkler
ředitel odboru
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Oznámení záměru podle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb. a zákona 216/2007 Sb., **„Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi“**

Předložený záměr je zařazen dle zákona číslo 100/2001 Sb., do kategorie II, přílohy č. 1 zákona, bodu 9.1 – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I). Záměr byl zařazen do kategorie II, záměry vyžadující zjišťovací řízení. Oznámení je zpracováno podle přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Předmětem záměru je východní obchvat Březiněvsi, který je navržen v podobě extravilánové komunikace v kategorii MS2p 12/50, tj. dva jízdní pruhy o šířce 3,25 m, vodící proužky 2 x 0,25 m, parkovací pruhy 2 x 2,25 m a bezpečnostní odstup 2 x 0,5 m. Všechny navržené stykové křižovatky jsou navrženy s pruhy pro odbočení vlevo a v jejich prostoru je tedy vozovka rozšířena o 1 m. Obchvat je na stávající silnici II/243 (ul. Hlavní) napojen jižně i severně od stávající zástavby Březiněvsi okružními křižovatkami.

Vyjádření hlavního města Prahy k oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., „Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi“

Z hlediska urbanistické koncepce není předložený záměr do doby schválení změny č. Z1079/06 v souladu s platným územním plánem. Záměr je zpracován dle schválené urbanistické studie Březiněves a považujeme ho z urbanistického hlediska za přínosný, zejména po prodloužení obchvatu směrem do regionu.

Z akustického hlediska bez připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší je imisní situace v daném území hodnocena podle výsledků monitorování kvality ovzduší v Praze Kobylisích, Karlíně, měření ve Veltrusech a v Mělníku, také podle výsledků modelování ATEM 2006.
Modelové výpočty prokázaly, že dojde ke snížení imisní zátěže v centrální části Březiněvsi, ale vliv automobilového provozu na dálnici bude v Březiněvsi silný i po převedení dopravy na obchvat. Z hlediska kvality ovzduší je nutné navrhnout nápravná opatření pro snížení imisní zátěže pro obytnou zónu v blízkosti kruhového obchvatu vedle čerpací stanice.
Z hlediska snižování imisní zátěže by bylo vhodné v tomto území posílit funkci izolační zeleně nebo zemního valu s třípatrovou vegetační výsadbou.

Z hlediska městské zeleně je třeba do dalšího stupně projektové přípravy dořešit ozelenění trasy obchvatu a jeho zapojení do krajiny.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se stavba obchvatu dotýká dvou nefunkčních prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) – lokálního biokoridoru na Třeboradickém potoce (zároveň významný krajinný prvek) s pokračováním v polích východně od Březiněvsi a vloženého lokálního biocentra. V rámci výše uvedené změny se uvažuje s posunem prvků ÚSES tak, aby s obchvatem nekolidovaly. Doporučujeme biokoridor v polích založit jako součást celé stavby.
Ostatních zájmů ochrany přírody a krajiny se záměr nedotýká.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu leží lokalita mimo současně zastavěné území v katastrálním území Březiněvsi a Ďáblic. Jedná se o liniovou stavbu, která leží na pozemcích vedených v katastru nemovitostí převážně jako orná půda. Trvalým záborem bude dotčeno cca 4,2 ha zemědělské půdy BPEJ 2.01.00 a 2.03.00 – I. třída ochrany a 2.01.10 – II. třída ochrany, kterou lze odejmout ze ZPF pouze výjimečně. V současné době jsou pozemky zemědělsky využívány. Součástí výstavby bude provedení skrývek ornice a podorničí. Celkový trvalý zábor ZPF v důsledku realizace stavby bude přesně vymezen v záborovém elaborátu v dalším stupni projektových příprav.
Z hlediska ochrany ZPF uvedený záměr není do doby schválení změny Z1079/06 v souladu s platným územním plánem. Uvedená změna se v současné době projednává.

Z geologického hlediska a z hlediska hospodaření s odpady nemáme k posuzovanému oznámení zásadní připomínky.

Z dopravního hlediska k předloženému oznámení uvádíme:
Na str. 8 a 84 oznámení je uvedeno, že „záměr je posuzován v jedné variantě vedení trasy komunikace, která je v souladu s územně plánovací dokumentací". K tomu uvádíme, že stávající platný Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy východní obchvat Březiněvsi neobsahuje. Soulad s platným územním plánem bude možné posoudit až na základě výsledku projednání změny ÚPn. Upozorňujeme, že projednávaná změna ÚPn, která se týká Březiněvsi a zahrnuje východní obchvat této městské části, vychází z urbanistické studie Březiněves, která ale s okružními křižovatkami, v nichž se napojuje obchvat Březiněvsi na stávající komunikaci, nebylo počítáno. Vztah předloženého záměru k projednávané změně ÚPn je třeba dořešit.
Atraktivitu obchvatu vůči stávající trase silnice II/243 bude obtížné zajistit za situace, kdy nová odkloněná trasa nepokračuje na sever do regionu, protože nová trasa vůči stávající bude výrazně delší. Očekávaný odklon dopravy mimo stávající zástavbu bude třeba zajistit omezujícími dopravně regulačními opatřeními na stávající trase v Březiněvsi.
Doporučujeme uvážit, zda je nezbytné navrhovat vozovku obchvatové komunikace Březiněvsi s parkovacími pruhy již proto, že nová zástavba východně od Březiněvsi musí mít nároky na dopravu v klidu řešeny v souladu s platnou vyhláškou č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy o obecných technických požadavcích na zástavbu v hl. m. Praze. Východně od navrhované obchvatové komunikace se navíc s žádnou zástavbou ani do výhledu nepočítá.
Kapitola 2 Kapacita (rozsah) záměru, jak už z názvu vyplývá, by měla obsahovat dle našeho názoru alespoň přibližný údaj o kapacitě komunikace, tedy jakou intenzitu dopravy navržená komunikace alespoň v mezikřižovatkových úsecích při posuzovaném šířkovém uspořádání umožní realizovat.
Na str. 18 oznámení je uvedeno, že ochranná pásma silnic a místních komunikací jsou stanovena zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Upřesňujeme, že silniční ochranná pásma jsou stanovena zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. V této souvislosti je třeba upřesnit uvedené ochranné pásmo pro silnice I. třídy.
Je třeba upřesnit předpokládané funkční zařazení obchvatové komunikace, které se v různých kapitolách textu oznámení liší. Například na str. 18 se uvádí jako „místní komunikace", jinde (např. na str. 8) jako „obchvat silnice II/243", na str. 9 je třída komunikace uvedena MS-místní sběrná.
Na str. 16 oznámení je uvedeno, že vlastní komunikační síť řešeného území se skládá z následujících komunikací – silnice II/243 – Na Hlavní, silnice III. třídy, místní komunikace IV. třídy. Je třeba upřesnit, které silnice III. třídy do řešeného území zasahují a zda v řešeném území se kromě místních komunikací IV. třídy nevyskytují též místní komunikace III. třídy.
Na str. 9 oznámení se uvádí, že „na trase jsou v km cca 1,3 a 1,6 navrženy stykové křižovatky napojující ve smyslu územního plánu Březiněvsi budoucí nové komunikace". Není nám známo, že by městská část Březiněves disponovala vlastním územním plánem kromě

Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy. Předpokládáme, že se jedná o terminologickou nepřesnost.

Z hlediska zásobování vodou a odkanalizování bez připomínek.

Z hlediska vodních toků bude třeba v další fázi projektové přípravy upřesnit způsob odvodnění, tzn. navržená opatření na retenci a retardaci navýšeného množství srážkových vod vlivem nárůstu zpevněných ploch, jejichž součástí by měla být i navrhovaná silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi. Vsakovací kapacity bude nutno posoudit podrobnějším hydrogeologickým průzkumem.

Z hlediska zásobování teplem a elektrickou energií nemáme k posuzovanému oznámení připomínky.

Z hlediska zásobování zemním plynem kříží několikanásobně předmětná stavba nadřazené VTL plynovody (Pražská plynárenská Distribuce, a. s.) a zasahuje do ochranného pásma produktovodu (ČEPRO, a.s.) a ropovodu (MERO, a.s.). Technické podmínky řešení uvedených střetů stanoví správci dotčených sítí a zařízení zodpovědní za jejich provoz.

Z hlediska nadřazených telekomunikačních sítí nemáme k posuzovanému oznámení připomínky.

Příl. 2p: Vyjádření Středočeského kraje

Středočeský kraj

Ing. Miloš Petera, náměstek hejtmana

MAGISTRÁT hlav.
Hlavní podatelna - O
MHMPP05I0WCK
PID uvedený na samolepícím štítku pod čárovým kódem
DOŠLO dne: - 9 -09- 2009
Identifikační údaje zpracovatele
Počet listů
Počet příloh

Praha 31. srpna 2009
Čj. 138594/2009/KUSK

Vyjádření Středočeského kraje v samostatné působnosti podle zákona č. 100/2001 Sb. k záměru „Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi"

Středočeský kraj v samostatné působnosti jako územně samosprávný celek projednal oznámení zahájení zjišťovacího řízení podle § 7 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí výše uvedeného záměru a ve smyslu § 6 odst. 4) téhož zákona vydává toto vyjádření:

Středočeský kraj souhlasí s oznámením záměru „Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi" a nepožaduje další posuzování podle zákona č.100/2001 Sb.

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29
110 00 PRAHA 1

Zborovská 11 150 21 Praha 5 tel.: 257 280 343 fax: 257 280 211 petera@kr-s.cz www.kr-stredocesky.cz

č. j. 1

MČ PRAHA - BŘEZINĚVES
U Parku 140, 182 00 Praha 8

MAGISTRÁT hlavní
hlavní podatelna - Ju
MHMPP05I0WEA
PID uvedený na samolepícím štítku pod čárovým kódem
DOŠLO dne: - 9 -09- 2009
Počet listů
Počet příloh 2

611669/08

Magistrát hl.m.Prahy
Odbor ochrany prostředí
Ing. Arch. Jan Winkler
Jungmannova 29/35
110 01 Praha 01

Vaše značka:	Naše značka:	Vyřizuje:	V Březiněvsi dne
	0900253/09	Martina Vilímková	04.09.2009

Věc:

Vyjádření k dokumentaci vlivů na životní prostředí - "Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi"

Vážený pane řediteli,

v příloze Vám zasíláme Usnesení č. 23 ze zasedání Zastupitelstva MČ Praha – Březiněves, které se konalo dne 3.9.2009.

Usnesení se týká vyjádření Zastupitelstva MČ Praha – Březiněves k dokumentaci vlivů na životní prostředí „Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi". Tato dokumentace byla schválena většinou hlasů. **Zastupitelstvo MČ Praha – Březiněves s dokumentací souhlasí.**

Zastupitelka Helena Nováková, která se zdržela hlasování, svůj názor vyjádřila v dopise, který taktéž přikládáme v příloze.

Informace o vyvěšení dokumentace na úřední desce MČ Praha - Březiněves:

Vyvěšeno: 7.8.2009
Sejmuto: 3.9.2009

S pozdravem

Městská část
PRAHA - BŘEZINĚVES
U Parku 140, 182 00 Praha 8
IČO 00240109, tel.: 283 910 263
- 3 -

Ing. Jiří Haramul
starosta MČ Praha - Březiněves

Příloha: 1/ Usnesení č. 23
2/ Dopis zastupitelky Heleny Novákové.

Tel.: +420 2 839 102 63
Fax: +420 2 839 102 64
e-mail: info@brezineves.cz

Bankovní spojení: PPF Banka a. s.
č.ú. 502057-998/6000
IČO 00240109

Usnesení ze zasedání zastupitelstva MČ Praha – Březiněves

Číslo : 23
Datum : 03.09.2009

ZMČ Praha – Březiněves b e r e n a v ě d o m í a s c h v a l u j e:

1/ Dokumentaci vlivů na životní prostředí, k záměru „Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi", dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Dokumentace byla vypracována společností EKOLA group spol. s.r.o. v květnu 2009.

Zastupitelstvo preferuje variantu č. 2.

MĚSTSKÁ ČÁST Praha - Březiněves

Ing. Vladimír Jisl
zástupce starosty MČ Praha – Březiněves

Ing. Jiří Haramul
starosta MČ Praha - Březiněves

Zapsala : Martina Vilímková

Městská část Praha - Březiněves
U Parku 140, PSČ 182 00
IČO: 00 240 109
Došlo dne: 03. 09. 2009
Počet listů: 2
Č.j.: 1421/2009

MČ Praha 8- Březiněves

U Parku

182 00 Praha - Březiněves

Praha 8 Březiněves 2, září 2009

Věc. Nesouhlas s návrhem řešení obchvatu Březiněvse.

Vážení,

od spoluobčanů, kteří měli možnost nahlédnout do dokumentace k záměru Silnice II/243- Obchvat Březiněvsi jsem se dozvěděla, že v této dokumentaci je uvedeno, že při projednávání na zastupitelstvu MČ Praha 8- Březiněves nikdo nebyl proti tomuto původnímu řešení – jedná se o kruhový objezd na pozemku mezi benzinovou pumpou a mým pozemkem čp.94/74. Proti této verzi jsem se jako jediná ze zastupitelstva při projednávání postavila a hlasovala proti. V zápise z jednání zastupitelstva to nebylo uvedeno omylem což jsem reklamovala. Zápis byl sice opraven ale dále se tato oprava nedostala. Stále s touto verzí nesouhlasím, ale nová verze odklonu dopravy zatáčkou mezi benzinovou pumpou a Bořanovicemi se mi jeví jako přijatelná. Chápu nutnost řešení odklonu dopravy z průjezdu naší městskou částí Praha 8-Březiněves. Jsem ale proti kruhovému objezdu za plotem mého pozemku a nejsem sama kdo je proti.

Doufám, že mé důvody budou pochopeny za což předem děkuji a jsem s pozdravem

Nováková Helena

KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE
STŘEDOČESKÉHO KRAJE

VÁŠ DOPIS ZN.: MHMP-611669/2008/OOP/VI/EIA/583-3/Nov
ZE DNE: 4.8.2009

NAŠE ZN.: 10534 – 217/09/HOK/Li

VYŘIZUJE: Lisá
TEL.: 234118203
E-MAIL: vera.lisa@khsstc.cz

DATUM: 2009-09-07

MAGISTRÁT hlavn
Hlavní podatelna
MHMPP05I0YPC
PID uveden na samolepicím štítku pod čárovým kódem
U -09- 2009
Hlavní město Praha
Magistrát hlavního města Prahy
Odbor ochrany prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1
Počet listů
Počet příloh

Dokumentace EIA dle zák. č.100/2001 Sb. k záměru Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi - vyjádření

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje jako dotčený správní úřad ve věci dokumentace EIA dle zákona 100/2001 Sb., k záměru „Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi", po prostudování předložené dokumentace k EIA vydává ve smyslu §6 odstavce 7) citovaného zákona a §77 zákona č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v platném znění toto

v y j á d ř e n í :

S dokumentací EIA „Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi" se souhlasí za této podmínky

1. Dokumentace bude doplněna o posouzení hlukové zátěže obcí na území Stč. kraje (Bořanovice, Líbeznice) po vybudování záměru
2. V dalších stupních projektové dokumentace budou na základě znalostí o postupu výstavby upřesněny akustické výpočty, a to jak pro provoz, tak i výstavbu a případně doplnění návrhů opatření tak, aby došlo ke splnění legislativních požadavků NV č. 148/2006 Sb., v platném znění a doplněno ovlivnění dopravy na veřejných komunikacích, po kterých bude vedena mimostaveništní doprava.,
3. Veškerá staveništní doprava bude probíhat v navrhované trase záměru nikoliv po stávající silnici II/243 na průjezdu obcí Březiněves. Doprava na stavbu bude probíhat po hlavních komunikacích Prahy. Příjezd na stavbu bude po ulici Cínovecké (D8) na MÚK Březiněves, z této křižovatky po silnici II/243 na zařízení staveniště a po trase záměru.
4. V akustické studii k dokumentaci pro územní řízení bude stanoveno ochranné hlukové pásmo, jehož rozsah je patrný v příloze 2 Akustické studie

Odůvodnění:

Předmětem předloženého oznámení EIA dle § 6 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, je záměr výstavby obchvatu kolem obce Březiněves.
Obec Březiněves leží na severním okraji pravobřežní části hl. m. Prahy. S městem ji dnes spojuje pouze komunikace ulice Na Hlavní, resp. silnice II/243 a napojení na ulici Cínoveckou (dálnice D8). Ulice Na Hlavní, resp. II/243, je rovněž jedinou spojnicí s obcemi ležícími severně a patřícími administrativně do Středočeského kraje. Stávající komunikace II/243 je vedena ve své historické trase a prochází postupně ve směru od Prahy obytnými sídly, tzn. na území Středočeského kraje obcemi Bořanovice a Líbeznice. Komunikace

Dittrichova 17, 128 01 Praha 2
Telefon: +420 234 118 111, Fax: +420 224 916 561
www.khsstc.cz, e-mail: info@khsstc.cz

podchází dálnici D8. V místě křížení těchto komunikací je mimoúrovňová křižovatka. V budoucnu zde vznikne velká mimoúrovňová křižovatka se SOKP stavba 519 a 520
Plánovaná přeložka silnice II/243 (obchvat Březiněvsi) se nachází v k. ú. Březiněves, Ďáblice (pouze velmi malá část území na jihu) a Bořanovice (severní oblouk obchvatu ve 2. variantě) na východ od stávající silnice II/243 – ulice Na Hlavní.
Při zpracování změny územního plánu obce Březiněves je navržen obchvat silnice II/243, který je trasován až na hranici mezi územím hl.m. Prahy a Středočeského kraje po východním obvodu obce. Dále by navrhovaná trasa měla pokračovat až před obce Líbeznice, tj. mimo obec Bořanovice, kde by byla tato přeložka ukončena před obcí Líbeznice na stávající trasu II/243. V cílovém stavu by pak nová trasa měla pokračovat severním směrem s napojením na novou trasu přeložky I/9 - obchvat obce Líbeznice.

Důvodem výstavby obchvatu kolem obce Březiněves jsou následující skutečnosti: Současná trasa silnice II/243 rozděluje obec Březiněves s charakterem převážně obytné zástavby na dvě části. Stávající dopravní zátěž na průtahu silnice II/243 se pohybuje dle sčítání dopravy TSK hl. m. Prahy kolem hodnoty 16 000 všech vozidel/24 hodin včetně nákladní dopravy a MHD. Silnice II/243 je v současnosti atraktivním průjezdem na trase Ďáblice – Březiněves – Líbeznice, a to mimo jiné i z důvodu možnosti využití trasy při kongescích a krizových situacích na dálnici D8 a rychlostní komunikaci R8. Navíc je nutno počítat s tím, že po uvedení úseků 519 (Suchdol – Březiněves) a 520 (Březiněves – Satalice) silničního okruhu kolem Prahy společně s MÚK Březiněves do provozu, bude docházet k dalšímu přetěžování silnice II/243. Rovněž se počítá s nárůstem dopravy na trase díky navrhovanému komerčnímu využití některých ploch na území Bořanovic a Líbeznic.
Navrhovaný obchvat Březiněvsi je řešen variantně, má extravilánový charakter a jedná se o novostavbu. Ve variantě 1. je obchvat Březiněvsi s celkovou délkou 2,55 km veden v trase posuzované v oznámení (viz obrázek č. 2). Obchvat je veden přes k. ú. Březiněves a Ďáblice (pouze velmi malá část území na jihu) na východ od stávající silnice II/243 – ulice Na Hlavní. Ve variantě 2. je trasa obchvatu Březiněvsi vedena severním obloukem i přes k. ú. Bořanovice bez kruhového objezdu na konci větve B a za čerpací stanicí se napojuje na stávající silnici II/243. V této variantě je celková délka obchvatu cca 2,7 km. Trasa obchvatu je v severní části v této variantě vedena dále od obytné zástavby Březiněves.

Přeložka nezačíná podjezdem pod rychlostní komunikací R8, jak bylo původně zamýšleno, ale na stávající silnici II/243 cca o 170 m blíže k Březiněvsi tříramennou okružní křižovatkou. Levostranným obloukem o poloměru 100 m se osa následně dostává do trasy výhledového řešení (větev A), a to cca v km 0,240 jeho staničení. V km 0,462 začíná složený levostranný směrový oblouk o poloměrech 500 a 700 m, kterým se osa stáčí severně. Oblouk končí v km 1,208. V průběhu tohoto oblouku se jednak cca v km 0,50 předpokládá opět styčná křižovatka, umožňující odbočení vlevo na budoucí předpokládanou komunikační síť. Dále trasa v tomto oblouku cca v km 0,80 překonává krátkým nízkým mostním objektem Třeboradický potok. Dále na trase jsou v km cca 1,3 a 1,6 navrženy stykové křižovatky napojující ve smyslu územního plánu Březiněvsi budoucí nové komunikace. Všechny navržené stykové křižovatky jsou navrženy s pruhy pro odbočení vlevo a v jejich prostoru tak bude vozovka rozšířena o 1 metr. Průběh návrhu trasy komunikace je dále shodný s předchozím výhledovým řešením (pokračování nové komunikace ve směru na Bořanovice), a to cca do km 1,8 jeho staničení. Před hranicí katastrálních území je osazena okružní křižovatka, umožňující rozvoj komunikační sítě v dalších etapách. Celková délka této komunikace je cca 1,8 km. Z této okružní křižovatky v km cca 1,8 je při severním okraji katastrálního území Březiněvsi (ve stopě navrhované územním plánem obce) navržena spojovací komunikace, která vyúsťuje na silnici II/243 pomocí nově navržené okružní křižovatky (varianta 1). Tato křižovatka je situována jižně od stávající čerpací stanice PHM,

Dittrichova 17, 128 01 Praha 2
Telefon: +420 234 118 111, Fax: +420 224 916 561
www.khsstc.cz, e-mail: info@khsstc.cz

do které částečně zasahuje. Vlastní spojka mezi oběma koncovými okružními křižovatkami je dlouhá cca 760 m. Ve 2. variantě vedení obchvatu v severní části území, tato okružní křižovatka chybí a silnice pokračuje obloukem do k. ú. Bořanovice, kde se napojuje za čerpací stanicí na stávající komunikaci II/243.

Přílohou dokumentace je i **akustická studie** zpracovaná Ing. Michaelou Vrdlovcovou – EKOLA group s.r.o. v květnu 2009. Studie posuzuje tři stavy akustické situace:

- Stav v roce 2008 se stávající intenzitou dopravy na silnici II/243, alternativně je vypočtena včetně dálnice D8 (ul. Cínovecká), která je výrazným a dominantním zdrojem hluku především v západní části obce
- Stav v roce 2013
- Stav v roce 2015

Je posuzován stav bez záměru, se záměrem a stávající komunikací, se záměrem, stávající komunikací a ulicí Cínovecká (D8 bez SOKP stavba 520) a samotný vliv záměru, tj. pouze přeložka II/243

Součástí studie je i návrh protihlukových opatření a porovnání stávající a očekávané akustické situace v okolí silnice II/243 jak ve stávající trase, ta i v novém vedení. Součástí studie je rovněž výpočet akustické situace ze stavební činnosti během výstavby záměru.
Kvantifikace stavu akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru v zájmovém území z provozu na stávající komunikaci II/243 byla zjišťována výpočetním postupem. K výpočtům bylo použito programového produktu Cadna A verze 3.7.
Počáteční akustickou situaci v obci charakterizuje především dominantní zdroj hluku – provoz na stávající trase silnice II/243. Velmi výrazným zdrojem hluku je rovněž dálnice D8. V současné době se budují podél dálnice D8 směrem k obci Březiněves vysoké zemní valy, které budou chránit obec před neustále stoupajícím hlukem z dálnice.
Z uvedených výsledků výpočtů vyplývá, že zástavba v okolí silnice II/243 v obci Březiněves je ovlivněna hlukem vyšším než jsou hygienické limity pro starou hlukovou zátěž.

V případě realizace obchvatu silnice II/243 a převedením průjezdné dopravy na tuto novou komunikaci dojde k významnému zklidnění v obci Březiněves. V současné době je ovlivněno hlukem v noční době vyšším než požadovaný hygienický limit v ulici Na Hlavní 46 obytných domů a dalších 15 domů je ovlivněno hlukem, který je v rozmezí 55 až 60 dB. V ulici Na Hlavní je celkem 68 objektů a z toho 5 objektů dle katastru nemovitostí má jinou funkci než obytnou. V těchto domech žije 243 obyvatel.Po vybudování obchvatu dojde k výraznému snížení hlučnosti v okolí ulice Na Hlavní. U většiny domů v této ulici se sníží ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb v noční době okolo 8 dB. U 38 domů se očekávané ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb v noční době budou pohybovat mezi 50 až 54 dB a u dalších 11 domů se předpokládají ekvivalentní hladiny akustického tlaku v noci mezi 48 až 50 dB. U zbývajících 14 domů budou ekvivalentní hladiny akustického tlaku nižší jak 48 dB. Ve variantě 2 vedení trasy obchvatu je situace obdobná. Vlastní obchvat výrazně ovlivní pouze dva domy a to č. p. 171 a č. p. 94. U obou domů však bude po realizaci navržených protihlukových stěn dodržen v chráněném venkovním prostoru staveb v denní i noční době požadovaný hygienický limit v denní době 60 dB a v noční době 50 dB.
Trasa navrhovaného záměru je z hlediska ochrany obce před hlukem vedena v dostatečné vzdálenosti od chráněné zástavby. Vlivem provozu na navrhované přeložce silnice II/243 mimo obec Březiněves nebudou překročeny požadované hygienické limity v chráněném venkovním prostoru staveb na východním okraji obce. Protože ekvivalentní hladiny

akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru stavby č. p. 171 a č. p. 94 na severním okraji obce v blízkosti navrhované přeložky silnice II/243 ve variantě 1 jsou na hranici hygienického limitu pro dobu noční, byla podél severní větve obchvatu ve směru staničení navržena protihluková clona.V případě realizace varianty 1 je třeba v dalším stupni projektové dokumentace provést detailní návrh PHC. V případě varianty 2 je třeba upřesnit výškové vedení severní větve a na základě zpřesněných podkladů provést nové akustické výpočty, případně navrhnout PHC.
Celkově lze z výsledků akustických výpočtů konstatovat, že realizací obchvatu dojde k výraznému zlepšení akustické situace a tím i životních podmínek u 273 obyvatel žijících v domech v ulici Na Hlavní. Posuzovaná trasa záměru neovlivní nadlimitním hlukem stávající chráněnou zástavbu a ani obytnou zástavbu v rozsahu uvažovaném v územní studii. Výpočty provedené v hlukové studii prokázaly, že je možné předložený návrh realizovat v obou variantách, (akusticky příznivější je varianta 2 vedení obchvatu) za předpokladu, že bude ve variantě 1 provedena navržená protihluková clona podél severní větve a v prostoru kruhové křižovatky na severu obce. Ve variantě 2 budou hygienické limity pravděpodobně dodrženy bez protihlukových opatření. Při dodržení parametrů komunikace uvedených v akustické studii budou dodrženy hygienické limity podle NV č. 148/2006 Sb., v platném znění v obou navržených variantách záměru obchvatu Březiněvsi.V případě realizace navrhovaného záměru dojde k významnému snížení dopravní zátěže na průjezdu obcí, tj. na ulici Na Hlavní. Převedením průjezdné dopravy na obchvat lze očekávat pokles ekvivalentních hladin akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb v ulici Na Hlavní okolo 8 dB v době denní i noční. Přesto se zejména na jižním okraji obce vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb v denní době pohybují mezi 60 až 63 dB a v noční době do 54 dB.

Vybudováním záměru a dalšímu předpokládanému přivedení dopravy zpět na silnici II/243 za obcí Březiněves může dojít ke zvýšenému akustickému zatížení obcí Bořanovice a Líbeznice. Proto je třeba dokumentaci EIA doplnit a ještě provést zhodnocení akustické situace v obcích na území Stč. kraje (Bořanovice, Líbeznice) po vybudování záměru.

Výpočet hluku ze stavební činnosti je pouze orientační. V této fázi projektové dokumentace není vypracován návrh zásad organizace výstavby (ZOV). Zpracovatel studie tedy vycházel z návrhu ZOV pro obdobné záměry. Lze předpokládat, že celý úsek předkládaného záměru bude realizován a uveden do provozu najednou. Doba výstavby se předpokládá 12 měsíců. Stanovení rozsahu použití stavebních strojů a jejich časové nasazení je v této fázi projektové dokumentace velmi problematické. Proto jsou dále uvedeny obecné zásady pro období výstavby, které je třeba upřesnit v dalším stupni projektové dokumentace. Technologické postupy na realizaci díla se předpokládají zcela standardní.
Pro potřeby zařízení staveniště (ZS) je předběžně uvažováno s prostorem u okružní křižovatky na začátku přeložky. Přístup na tuto plochu je možný ze stávající silnice II/243 a zároveň bude možný i přímý vjezd na trasu budované komunikace. V místě ZS bude umístěno sociální zázemí, kancelář, skladovací plochy a mobilní myčka kol.
Hlavním zdrojem hluku při výstavbě bude přeprava hmot a materiálu nákladními auty. Hluk z výstavby bude mít proměnný charakter a jeho intenzita vůči jednotlivým příjemcům bude proměnná s ohledem na postup výstavby a pohyb strojů v celém úseku stavby. Nejhlučnější fází výstavby budou zemní práce při budování zemního tělesa komunikace. Stroje budou pracovat v různých sestavách podle fází výstavby. Jejich nasazení bude odpovídat potřebě jednotlivých strojů na daném úseku stavby. Předpokládaná délka pracovní doby je 10 hodin v denní době. Ekvivalentní hladina akustického tlaku na staveništi se bude pohybovat podle umístění posuzovaného bodu a nasazení strojů okolo 85 dB.

Z orientačního posouzení nejhlučnějších fází výstavby vyplývá, že v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí navrhovaného záměru budou předpokládané ekvivalentní hladiny akustického tlaku nižší, než je požadovaný hygienický limit pro povolené stavby v době mezi 7 – 21 h, tj. 65 dB. Předpokládaná délka pracovní doby je 10 až 11 hodin. Stavební práce nebudou probíhat před 7. hodinou ranní. Předpokládá se, že v dalších stupních projektové dokumentace budou na základě znalostí o postupu výstavby upřesněny akustické výpočty a doplněno ovlivnění dopravy na veřejných komunikacích, po kterých bude vedena mimostaveništní doprava. Veškerá staveništní doprava bude probíhat v navrhované trase záměru nikoliv po stávající silnici II/243 na průjezdu obcí Březiněves. Doprava na stavbu bude probíhat po hlavních komunikacích Prahy. Příjezd na stavbu bude po ulici Cínovecké (D8) na MÚK Březiněves, z této křižovatky po silnici II/243 na zařízení staveniště a po trase záměru. Stavební stroje a zařízení na stavbě je třeba zvolit v souladu s touto studií. Dodavatel stavby by měl při nasazování stavebních strojů respektovat požadavky na emise strojů uváděné již v této studii, ale především v akustické studii vypracované pro dokumentaci k územnímu řízení, resp. stavebnímu povolení.

Součástí dokumentace je Rozptylová studie zpracována pracovníky firmy ECO-ENVI-CONSULT, jež je držitelem autorizace ke zpracování rozptylových studií. Výpočet byl proveden metodikou SYMOS 97 – verze 2006, která byla v souvislosti se vstupem ČR do EU upravena, tedy přizpůsobena platným evropským předpisům o ochraně ovzduší. Jako modelové znečišťující látky jsou posuzovány: NOx, CO, PM10, benzen a benzo(a)pyren emitované především ve fázi provozu liniovými zdroji. Ve fázi výstavby budou hlavním polutantem suspendované částice PM10 – jako charakteristická emise zemních prací. Plošný zdroj znečištění ovzduší dále budou představovat především pojezdy mechanismů po staveništi. Studie obsahuje výpočet maximálních krátkodobých a průměrných ročních koncentrací NOx, prachu - PM10, CO a benzenu v ovzduší způsobených v okolí Březiněvsi emisemi uvedených látek z automobilového provozu po této komunikaci.
Výpočet imisní zátěže byl v jednotlivých variantách řešen ve výpočtové čtvercové síti o kroku 50 m, která představuje celkem 1681 výpočtových bodů. Výpočet byl dále rozšířen o 6 výpočtových bodů (č.2001 – 2006) mimo výpočtovou síť. Pro dokladování změn v imisní situaci zájmového území je výpočet proveden bez vyhodnocení provozu dálnice D8, jejíž imisní příspěvek zkresluje přínosy navrhovaného řešení.
Emise z dopravy z plánovaného obchvatu kolem Březiněvsi ke stávajícímu znečištění ovzduší téměř nepřispějí. Koncentrace všech sledovaných znečišťujících látek jsou podstatně nižší než imisní limity.
Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že vyvedením významné části (tj. rozhodujícího objemu) dopravy mimo Březiněves dojde k přesunu vypočtených maximálních krátkodobých i ročních koncentrací mimo souvislou obytnou zástavbu Březiněvsi. Variantní napojení přeložky na původní komunikaci z imisního hlediska nepředstavuje významnější rozdíly. Z hlediska ovlivnění ovzduší je posuzovaný záměr akceptovatelný v obou variantách vedení trasy obchvatu.

Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací předkládaného záměru obchvat Březiněvsi, nepředstavuje tato aktivita v obou posuzovaných variantách vedení trasy obchvatu, riziko pro lidské zdraví obyvatel v okolí posuzovaného záměru.

Dittrichova 17, 128 01 Praha 2
Telefon: +420 234 118 111, Fax: +420 224 916 561
www.khsstc.cz, e-mail: info@khsstc.cz

Předložená projektová dokumentace na výše uvedenou stavbu není v rozporu se zájmy chráněnými orgánem ochrany veřejného zdraví. Souhlas se váže na splnění podmínek stanovených zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů.

Státní zdravotní správa se sídlem v Praze
Dittrichova 17, 128 01 Praha 2

Ing. Blanka Vávrová
vedoucí oddělení hygieny obecné a komunální

Rozdělovník:
1/ adresát + příloha
2/ KHS-HOK

Dittrichova 17, 128 01 Praha 2
Telefon: +420 234 118 111, Fax: +420 224 916 561
www.khsstc.cz, e-mail: info@khsstc.cz

Příl. 2s: Vyjádření MHMP, odboru ochrany prostředí

PID

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

OOP MHMP
oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
- zde -

Váš dopis zn.	SZn.	Vyřizuje/linka	Datum
	S-MHMP-611669/2008/4/OOP/VI		16.09.2009

Věc: Vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu státní správy dle § 8 odst. 2, odst. 3 a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále jen zákon), k **dokumentaci** připravovaného záměru

Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy vydává pro účely řízení dle zákona ke shora uvedené akci vyjádření dotčených orgánů:

1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu: Ing. Bednář
Bez připomínek.

2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:Ing. Bednář
Bez připomínek.

3. Z hlediska nakládání s odpady: Ing. Macura
K předložené dokumentaci nemáme připomínek.

4. Z hlediska ochrany ovzduší: Ing. Novák
Obchvat městské části Praha – Březiněves bude novou místní sběrnou komunikací s dvoupruhovým uspořádáním bez středního dělicího pásu. Posuzovaný záměr by měl být zprovozněn v roce 2013, doba výstavby je odhadována na 1 rok.
Záměr je posuzován ve dvou variantách.
Ve variantě 1 je obchvat veden v trase, která byla předmětem posouzení ve fázi oznámení záměru, tj. ve své severní části je obchvat veden v těsné blízkosti obytné zástavby s napojením na ulici Na hlavní pomocí kruhového objezdu.
Varianta 2 se liší v severní části obchvatu ve způsobu napojení na ulici Na Hlavní. V místě napojení je obchvat oddálen od obytné zástavby pomocí oblouku, zaústěného až za čerpací stanicí na ulici Na Hlavní.
Během výstavby objízdné komunikace bude pohyb stavebních strojů a obslužné staveništní dopravy směřován mimo obec Březiněves, staveništní doprava se bude

Sídlo: Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
E-mail: oop@cityofprague.cz
tel.: +420 236 004 245
fax: +420 236 007 074

pohybovat po trase budoucího obchvatu. V počátku výstavby se předpokládá cca 40 jízd nákladních vozidel za den v obou směrech, během dalších fází by měl pohyb vozidel klesnout na cca 20 nákladních vozidel za den. Odvoz přebytečné zeminy bude směrován na dálnici D8.

Modelovými výpočty rozptylové studie byla zjišťována imisní zátěž sledované oblasti pro obě navrhované varianty, a to pro rok zprovoznění obchvatu 2013 a pro rok 2015, kdy by mělo dojít ke zprovoznění nedalekého silničního okruhu kolem Prahy (SOKP). Pro porovnání jednotlivých variant jsou výpočty prováděny bez vlivu dálnice D8.

Pro rok 2008 podle modelových výpočtů ATEM průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého (NO_2) v uvedené oblasti dosahovaly 22 - 29 $\mu g/m^3$, maximální krátkodobé koncentrace NO_2 dosahovaly 181 - 212 $\mu g/m^3$, průměrné roční koncentrace polétavého prachu frakce PM_{10} hodnot 28 - 34 $\mu g/m^3$ a průměrné roční koncentrace benzenu 0,44 $\mu g/m^3$.

V roce 2013 v případě, že by obchvat nebyl realizován, maximální příspěvky imisních koncentrací sledovaných znečišťujících látek, způsobené automobilovým provozem, se budou vyskytovat u ulice Na Hlavní. Příspěvky průměrných ročních koncentrací NO_2 budou dosahovat hodnot 0,03 - 0,14 $\mu g/m^3$, příspěvky maximálních krátkodobých koncentrací NO_2 hodnot 0,6 - 4,7 $\mu g/m^3$, příspěvky průměrných ročních koncentrací polétavého prachu a benzenu se budou pohybovat mezi několika tisícinami až setinami mikrogramu.

V případě, že bude realizována varianta 1 obchvatu, v roce 2013 by měly podél ulice Na Hlavní dosahovat příspěvky průměrných ročních koncentrací NO_2 hodnot 0,02 - 0,08 $\mu g/m^3$ s tím, že na sledované obytné zástavbě u severního napojení obchvatu (referenční bod RB 2006) by mělo být dosahováno hodnoty 0,08 $\mu g/m^3$. Příspěvky maximálních krátkodobých koncentrací NO_2 budou dosahovat hodnot 0,6 - 3,2 $\mu g/m^3$, v RB 2006 hodnoty 1,9 $\mu g/m^3$. Příspěvky průměrných ročních koncentrací částic frakce PM_{10} se budou pohybovat v rozpětí několika tisícin až setin mikrogramu a budou menší, než kdyby obchvat nebyl realizován. V referenčním bodě RB 2006 se očekává hodnota příspěvku PM_{10} ve výši 0,016 $\mu g/m^3$. Příspěvky průměrných ročních koncentrací benzenu se podél ulice Na Hlavní budou pohybovat v tisícinách mikrogramu, v RB 2006 bude dosahováno 0,006 $\mu g/m^3$.

U varianty 2 obchvatu budou v roce 2013 u ulice Na Hlavní dosahovány stejné koncentrace, jako ve variantě 1. V referenčním bodě RB 2006 na obytné zástavbě u severního napojení obchvatu jsou vlivem jeho oddálení pomocí navrženého oblouku mírně nižší koncentrace sledovaných veličin, lišící se o několik desetitisícin mikrogramu.

V roce 2015 se budou ve sledovaných referenčních bodech vyskytovat mírně nižší koncentrace ve srovnání s hodnotami dle výše uvedených variant.

Jak vyplývá z provedených modelových výpočtů, realizací obchvatu dojde ke snížení přírůstků imisních koncentrací podél ulice Na Hlavní, vedoucí středem obydlené zástavby. Oddálením obchvatu v jeho severní části od obytné zástavby dojde k mírnému poklesu imisních koncentrací na této zástavbě. Z modelových výpočtů rovněž vyplývá, že k největším přírůstkům imisních koncentrací sledovaných škodlivin dochází podél silničního obchvatu převážně mimo obytnou zástavbu.

Orgán ochrany ovzduší je nucen konstatovat, že zjištěné příspěvky imisních koncentrací, zejména přímo na nejvíce zatížené komunikaci Na Hlavní nebo v její těsné blízkosti, pokládá za nereálně nízké. V reálné situaci příspěvky od automobilové dopravy posuzovaného rozsahu dosahují násobně vyšších hodnot.

Sídlo: Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
E-mail: oop@cityofprague.cz
tel.: +420 236 004 24
fax: +420 236 007 07

Orgán ochrany ovzduší však s přihlédnutím k celkové úrovni znečištění ovzduší v dané oblasti, které je hluboko pod stanovenými limitními hodnotami, a s ohledem na fakt, že obchvaty obcí jsou obecně vzato jednoznačně pozitivním opatřením pro kvalitu ovzduší uvnitř obce, pokládá provedené hodnocení situace za vyhovující.

Z hlediska ochrany ovzduší lze souhlasit s realizací silničního obchvatu ve variantě 2, u které dochází v jeho severní části k jeho oddálení od blízké obytné zástavby. Dojde tak ke snížení vlivu škodlivých emisí na obytnou zástavbu, která se nachází v blízkosti navrhovaného obchvatu.

5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny: Ing. Bednář

Záměr je posuzován ve dvou variantách.

Ve variantě 1 je obchvat veden v trase, která byla předmětem posouzení ve fázi oznámení záměru. Varianta 2 se liší v severní části obchvatu ve způsobu napojení na ulici Na Hlavní. V místě napojení je obchvat oddálen od obytné zástavby pomocí oblouku, zaústěného až za čerpací stanicí na ulici Na Hlavní.

Dokumentace je z našeho pohledu dostatečně vystihuje všechny významné aspekty sledované z pohledu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a dostatečně reflektuje připomínky uplatněné ve zjišťovacím řízení týkající se výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a vlivu stavby na krajinný ráz. V rámci zpracování dokumentace byli zpřesněny údaje o výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a na základě těchto údajů bylo konstatováno, že stavba v žádné variantě nepředstavuje škodlivý zásah do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů živočichů.

Z hlediska námi chráněných zájmů považujeme varianty za rovnocenné.

6. Z hlediska myslivosti:

Bez připomínek.

7. Z hlediska ochrany vod: Ing. Jaromír Kačer

Dokumentace záměru je z našeho pohledu zpracována přehledně a v odpovídající kvalitě. Naše připomínky uplatněné ve zjišťovacím řízení byly reflektovány a začleněny do dokumentace. Z hlediska námi chráněných zájmů považujeme obě navržené varianty za téměř rovnocenné. Jako mírně vhodnější variantu považujeme variantu č. 1, která znamená menší rozsah nových zpevněných ploch (cca o 5,5 % oproti variantě č. 2). Rozdíl odváděných predikovaných dešťových vod tak činí cca 594 m^3/rok ve prospěch var. 1. Upozorňujeme v souvislosti s údajem uvedeným v kap. II.2 – údaje o vstupech/ voda, zmiňujícím oplach vozidel a ostatních strojních zařízení, na zákaz mytí motorových vozidel a provozních mechanizmů ve vodních tocích nebo na místech, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod (ust. § 38 odst. 9 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších změn a doplňků).

K dokumentaci zásadní připomínky nemáme.

Toto vyjádření je vydáváno dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Magistrát hl. m. Prahy
odbor ochrany prostředí
Mariánské nám. 2
Praha 1

Ing. arch. Jan **W i n k l e r**
ředitel odboru

Sídlo: Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
E-mail: oop@cityofprague.cz
tel.: +420 236 004 245
fax: +420 236 007 074

611669/08

MHMPP0500ATZ

Městská část Praha – Ďáblice

Úřad městské části Praha – Ďáblice
Květnová 553/52, 182 02 Praha Ďáblice; tel. 283 910 723-4
FAX: 283 910 721; e-mail: podatelna@dablice.com
zástupce starosty

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Hlavní podatelna - Nová radnice
Hlavní Č.j. uvedené na samolepicím štítku pod čarovým kódem
DOŠLO dne: 16 -09- 2009
Identifikační údaje zpracovatele
Počet listů
Počet příloh

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MHMP
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ
Mariánské nám. 2
110 00 Praha 1

ČJ 1712/2009_MCPD/ENG/Šim

V Praze 16.09.2009

Věc: Vyjádření - obchvat Březiněves stavba II/243 – stupeň EIA

Vyjádření - obchvat Březiněvsi stavba II/243 - stupeň EIA Městská část Praha - Ďáblice bere na vědomí výše uvedenou dokumentaci s tím, že požaduje doprojektovat/dořešit návaznost pěších a cyklistických tras na katastr MČ Praha - Ďáblice.
S pozdravem

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA ĎÁBLICE
Úřad městské části Praha - Ďáblice
KVĚTNOVÁ 553/52, PSČ 182 02

JUDr. Tomáš Engel
zástupce starosty