



Oznámení záměru s náležitostmi přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb.

## **Stavba č. 3119 TV Čakovice**

### **Etapa 0018 – Jižní obchvat**

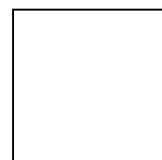
**Oznamovatel:** Hlavní město Praha,  
odbor městského investora  
Mariánské nám. 2  
110 01 Praha 1

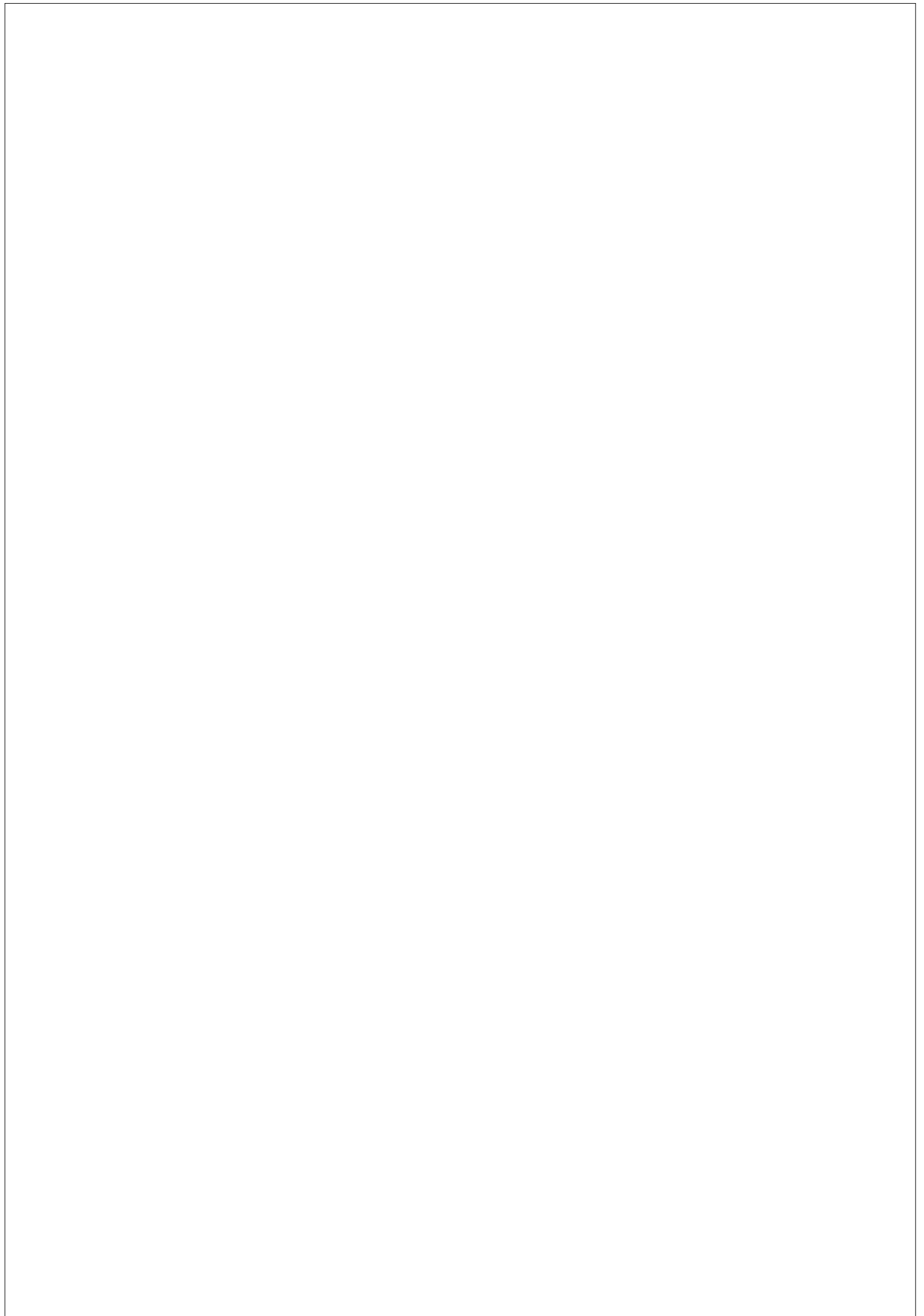
**Zastoupený:** ZAVOS s.r.o.  
Vinohradská 2516/28  
120 00 Praha 2

**Zpracovatel:** Ing. Jan Král.  
Mgr. Josef Senčík  
K+K environmentální průzkum s.r.o.  
Vyšehradská 320/49  
128 00 Praha 2

Praha, srpen 2009

© K+K environmentální průzkum





## **OBSAH:**

<b>ÚVOD</b> .....	<b>1</b>
<b>A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI</b> .....	<b>3</b>
A.I. OBCHODNÍ FIRMA.....	3
A.II. IČO .....	3
A.III. SÍDLO (INVESTORA) .....	3
A.IV. JMÉNO, PŘÍJMENÍ, BYDLIŠTĚ A TELEFON OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE OZNAMOVATELE .....	3
<b>B. ÚDAJE O ZÁMĚRU</b> .....	<b>5</b>
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	5
<i>B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1</i> .....	5
<i>B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru</i> .....	5
<i>B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)</i> .....	6
<i>B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry</i> .....	7
B.I.4.a. Charakter záměru.....	7
B.I.4.b. Možnost kumulace s jinými záměry .....	7
<i>B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí</i> .....	9
B.I.5.a. Zdůvodnění potřeby záměru a umístění .....	9
B.I.5.b. Přehled zvažovaných variant.....	10
<i>B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru</i> .....	11
B.I.6.d. Popis technického a technologického řešení.....	11
<i>B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení</i> .....	14
<i>B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků</i> .....	14
<i>B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat</i> .....	14
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH.....	16
B.II.1. Půda.....	16
B.II.2. Voda.....	17
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje .....	17
B.II.3.a. Elektrická energie .....	17
B.II.3.b. Tepelná energie .....	17
B.II.3.c. Pohonné hmoty .....	17
B.II.3.d. Stavební materiály, stavební hmoty, instalační materiály a technologie.....	18
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	19
B.II.4.a. Dopravní vztahy.....	19
B.II.4.b. Požadavky na obslužné dopravní zařízení .....	20
B.II.5. Ochranná pásma .....	21
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH .....	22
B.III.1. Ovzduší.....	22

B.III.2. Odpadní vody .....	24
B.III.2.a Srážkové vody .....	24
B.III.2.b Kvalita odpadních vod .....	24
B.III.3. Odpady .....	25
B.III.4. Ostatní: Hluk, vibrace .....	29
B.III.4.a Hluk .....	29
B.III.4.b Vibrace a záření .....	32
B.III.5 Doplnující údaje .....	33
<b>C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....</b>	<b>35</b>
C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ .....	35
C.I.1. Ekosystém .....	36
C.I.2. Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES).....	37
C.I.3. Významné krajinné prvky (VKP).....	40
C.I.4. Zvláště chráněná území (ZCHÚ) a chráněná ložisková území (CHLÚ).....	41
C.I.5. Území přírodních parků (PřP).....	43
C.I.6. Evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO).....	43
C.I.7. Území historického, kulturního nebo archeologického významu .....	44
C.I.8. Území hustě zalidněná .....	46
C.I.9. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení .....	46
C.I.10. Staré ekologické zátěže .....	46
C.I.11. Extrémní poměry v dotčeném území.....	46
C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY .....	47
C.II.1. Klima a Ovzduší .....	47
C.II.1.a. Klima .....	47
C.II.1.b. Ovzduší .....	48
C.II.2. Hominové prostředí a přírodní zdroje, hydrogeologie.....	49
C.II.2.a. Hominové prostředí.....	49
C.II.2.b. Přírodní zdroje, poddolované území, radon .....	51
C.II.2.c. Hydrogeologie .....	51
C.II.3. Půda .....	52
C.II.4. Hydrologie.....	52
C.II.5. Krajina.....	53
C.II.6. Fauna a flóra .....	53
C.II.7. Obyvatelstvo.....	55
C.II.8. Hmotný majetek.....	55
<b>D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>57</b>
D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI .....	57
D.I.1. Charakteristika a odhad velikosti vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví .....	57
D.I.2. Charakteristika a odhad velikosti vlivu na klima a ovzduší .....	58

D.I.3. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na hlukovou situaci a event. další fyzikální charakteristiky .....	58
D.I.4. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na povrchové a podzemní vody .....	59
D.I.5. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na půdu .....	59
D.I.6. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje .....	60
D.I.7. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na faunu, flóru a ekosystémy .....	60
D.I.8. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na krajinu .....	61
D.I.9. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na estetické kvality území .....	62
D.I.10. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na rekreační využití krajiny .....	62
D.I.11. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na hmotný majetek a kulturní památky .....	63
D.I.12. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na dopravní situaci a místní komunikační síť .....	63
D.I.13. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na chráněné přírodní objekty a území .....	63
D.I.14. Charakteristika a odhad velikosti vlivů navazujících souvisejících staveb a činností .....	63
D.I.15. Přehled významnosti jednotlivých vlivů .....	63
D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI .....	65
D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE .....	69
D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ .....	70
D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ .....	73
D.VI. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ .....	74
<b>E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠNÍ ZÁMĚRU .....</b>	<b>75</b>
<b>F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE .....</b>	<b>77</b>
<b>G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU .....</b>	<b>79</b>
<b>ČÁST H: PŘÍLOHY .....</b>	<b>85</b>

## **H. PŘÍLOHY**

### **Mapová dokumentace**

Mapa č. 1) Mapa širších vztahů (bez měřítka)

Mapa č. 2) Koordinační situace záměru

Mapa č. 3) Hydrogeologická mapa

### **Výkresy**

Výkres č. 1) Fotodokumentace

### **Vyjádření**

Vyjádření č. 1) Vyjádření k souladu s územně plánovací dokumentací

Vyjádření č. 2) Vyjádření k EVL a Ptačím oblastem podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

## **Specializované studie**

Studie č. 1) Rozptylová studie znečištění ovzduší (Ing. Pulkrábek)

Studie č. 2) Akustická studie (Ing. Králíček)

Studie č. 3) Přírodovědný průzkum (Mgr. Bauer)

Studie č. 4) Posouzení Natura (Mgr. Bauer)

Studie č. 4) Dopravní studie (URM)

## **Seznam tabulek:**

Tab. 1: Základní parametry stavby .....	6
Tab. 2: Předpokládaná intenzita dopravy, silniční síť dle UP (2020)* .....	6
Tab. 3: Přibližné velikosti ploch komunikace .....	11
Tab. 4: Seznam parcel dotčených stavbou.....	16
Tab. 5: Intenzita dopravy na stávajících komunikacích*.....	19
Tab. 6: Předpokládaná intenzita dopravy (2020)* .....	20
Tab. 7: Průměrné koncentrace znečišťujících látek v lokalitě [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ].....	22
Tab. 8: Krátkodobé imisní příspěvky (hodinové, 24hodinové a osmihodinové) a příspěvek k průměrné roční koncentraci $\text{NO}_2$ , $\text{PM}_{10}$ , CO a benzenu hodnocených úseků v referenčních bodech - rok 2008 .	23
Tab. 9: Produkce chloridů .....	25
Tab. 10: Základní přehled odpadů vznikajících při výstavbě .....	26
Tab. 11: Základní přehled odpadů vznikajících při provozu .....	27
Tab. 12: Základní přehled odpadů vznikajících po ukončení provozu s následnou demolicí .....	28
Tab. 13: Měření byly zjištěny následující hodnoty $\text{LAeq,T}$ v intervalu 1 hodiny. ....	29
Tab. 14: Umístění sledovacích bodů .....	30
Tab. 15: Předpokládané hladiny akustického tlaku pro rok 2008, 2015 a 2020 .....	30
Tab. 16: Ekvivalentní hladiny hluku ve sledovacích bodech v období výstavby .....	31
Tab. 17: Klimatické charakteristiky teplé klimatické jednotky T2.....	47
Tab. 18: Základní charakteristiky počasí (Atlas podnebí pro stanice umístěné na úz. Prahy).....	47
Tab. 19: Průměrné koncentrace znečišťujících látek v lokalitě [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ].....	48
Tab. 20: Identifikace a klasifikace znaků krajinného rázu a jejich ovlivnění navrhovaným záměrem (NZ) .....	62
Tab. 21: Přehledná charakteristika vlivů záměru a jejich významnosti .....	63
Tab. 22: Rekapitulace vlivů záměru a zhodnocení jejich významnosti .....	67
Tab. 23: Změna jednotlivých složek životního prostředí v porovnání se stávající situací (nulovou variantou) .....	75
Tab. 24: Základní parametry stavby .....	79
Tab. 25: Rekapitulace vlivů záměru a zhodnocení jejich významnosti .....	82

**Seznam obrázků**

Obr. 1: Koncepční (výhledové) řešení cestní sítě (Oznamovaný záměr je vyobrazen černě). .....	9
Obr. 2: Přibližné umístění zařízení staveniště .....	12
Obr. 3: Rozdělení povodí v zájmovém území.....	52

## **SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:**

BPEJ	bonitované půdně ekologické jednotky	OMI	Odbor městského investora
č.	číslo	OZV	Obecně závazná vyhláška
dB	decibel	OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
CHKO	Chráněná krajinná oblast	p.č.	parcela číslo
CHLÚ	Chráněné ložiskové území	PD	plánovací dokumentace
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod	PHM	pohonné hmoty
CO	oxid uhličitý	PM <sub>10</sub>	prašný aerosol do 10 $\mu$ g
Hlm. Praha	Hlavní město Praha	PP	přírodní památka
HTÚ	hrubé terénní úpravy	PR	přírodní rezervace
IG	inženýrskogeologický průzkum	PS	parkovací stání
kap.	kapitola	PUPFL	pozemky určené k funkci lesa
KR	krajinný ráz	RBC	regionální biocentrum
KN	katastr nemovitostí	RBK	regionální biokoridor
KÚ	krajský úřad	SAS	Státní archeologický seznam
k.ú.	katastrální území	SOKP	silniční okruh Kolem Prahy
LBC	lokální biocentrum	SO <sub>2</sub>	oxid siřičitý
LBK	lokální biokoridor	TP	technické podmínky
LAeq	ekvivalentní hladina hluku A [dB(A)]	TSK	technická zpráva komunikací
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy	ÚAN	území s archeologickými nálezy
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR	ÚP	územní plán
Mč	městská část	ÚPD	územně plánovací dokumentace
MKÚ	mimoúrovňová křižovatka	URM	Útvar rozvoje města
Mú	městský úřad	ÚSES	územní systém ekologické stability
NBC	nadregionální biocentrum	VKP	významný krajinný prvek
NBK	nadregionální biokoridor	VRT	vysokorychlostní trať
NP	národní park	ZPF	zemědělský půdní fond
NPP	národní přírodní památka	ZVCHÚ	zvláště chráněné území
NPR	národní přírodní rezervace	ŽP	životní prostředí
NO <sub>2</sub>	oxid dusičitý	zákon	není-li uvedeno jinak je zákonem myšlen zákon 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů
NO <sub>x</sub>	oxidy dusíku		
NZ	navrhovaný záměr		
Oznámení	oznámení dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb.		



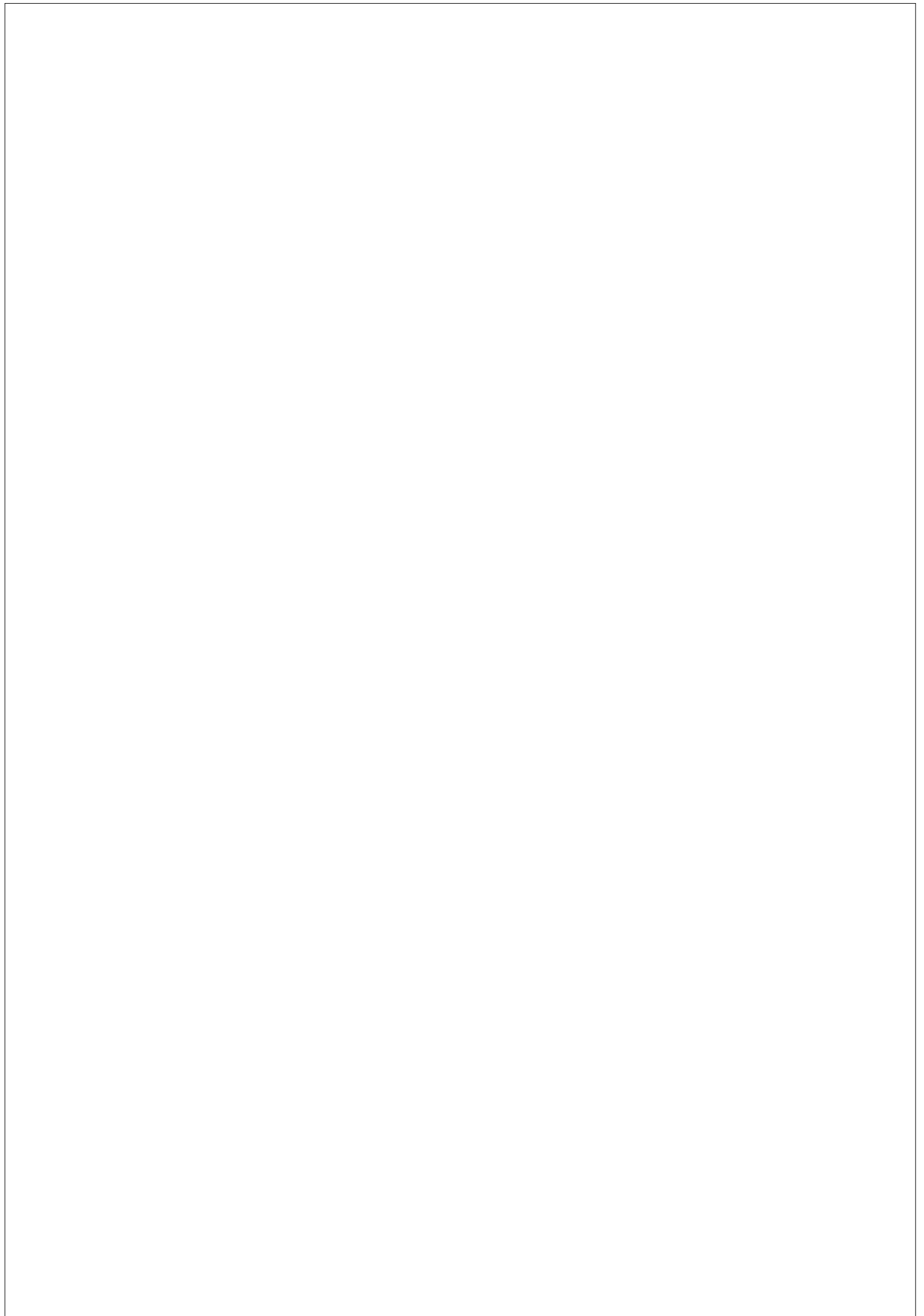
## Úvod

Navržená komunikace „stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 - Jižní obchvat“ představuje propojení dvou stávajících místních komunikací a to ulic Toužimská a Semilská. Ulice Toužimská propojuje městskou část Letňany a Kbely, ulice Semilská je spojnicí mezi městskými částmi Kbely a Čakovice, eventuelně Miškovice. Primární účel nové komunikace je odvést dopravu z Toužimské směrem na sever, aniž by bylo zatěžováno obytné území v Kbelích a Čakovicích tranzitní dopravou. Komunikace tak bude funkční samostatně, její význam je však i z hlediska širších dopravních vztahů.

Navrhovaná komunikace se nachází v severovýchodním sektoru hlavního města Prahy, kde je podle územního plánu navržen výrazný rozvoj dopravních staveb. Řešená komunikace bude podle územního plánu součástí výhledového komunikačního propojení křižovatky Tupolevova a Prosecká a navrhované trasy Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), který je v blízkosti navrhované stavby veden za obcí Přezletice. Aby byl tento radiální vztah po dobudování SOKP plně funkční, bude kromě řešeného úseku nutné vybudovat novou komunikaci kolem letiště Letňany, rekonstruovat stávající silnici III. třídy, která z ulice Semilská napojuje obec Přezletice a vybudovat obchvat Přezletic.

Součástí oznamovaného záměru je též výstavby nemotoristické komunikace, která bude vedena po východní straně vozovky. Potřeba cyklostezky je mimo jiné dána blízkostí zastavěného území s bytovou funkcí a připravovaným projektem Lesoparku Letňany. Oba projekty (lesopark i komunikace) je nutno koordinovat zejména z hlediska pěších tras, které budou v rámci lesoparku navrženy. Tyto podrobnosti budou řešeny v dalších stupních projektu a to především v projektové dokumentaci uvažovaného lesoparku.

Výše uvedené informace jsou v Oznámení zohledněny a údaje, které jsou v době zpracování Oznámení známy jsou do textu zapracovány.



## **A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI**

### **A.I. Obchodní firma**

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Mariánské nám. 2

118 01 Praha 1

IČ 00064581

Zplnomocněný zástupce investora:

ZAVOS s.r.o.

### **A.II. IČO**

60203013

### **A.III. Sídlo (investora)**

Vinohradská 2516/28      Kancelář : Františka Kadlece 16

120 00 Praha 2

180 00 Praha 8

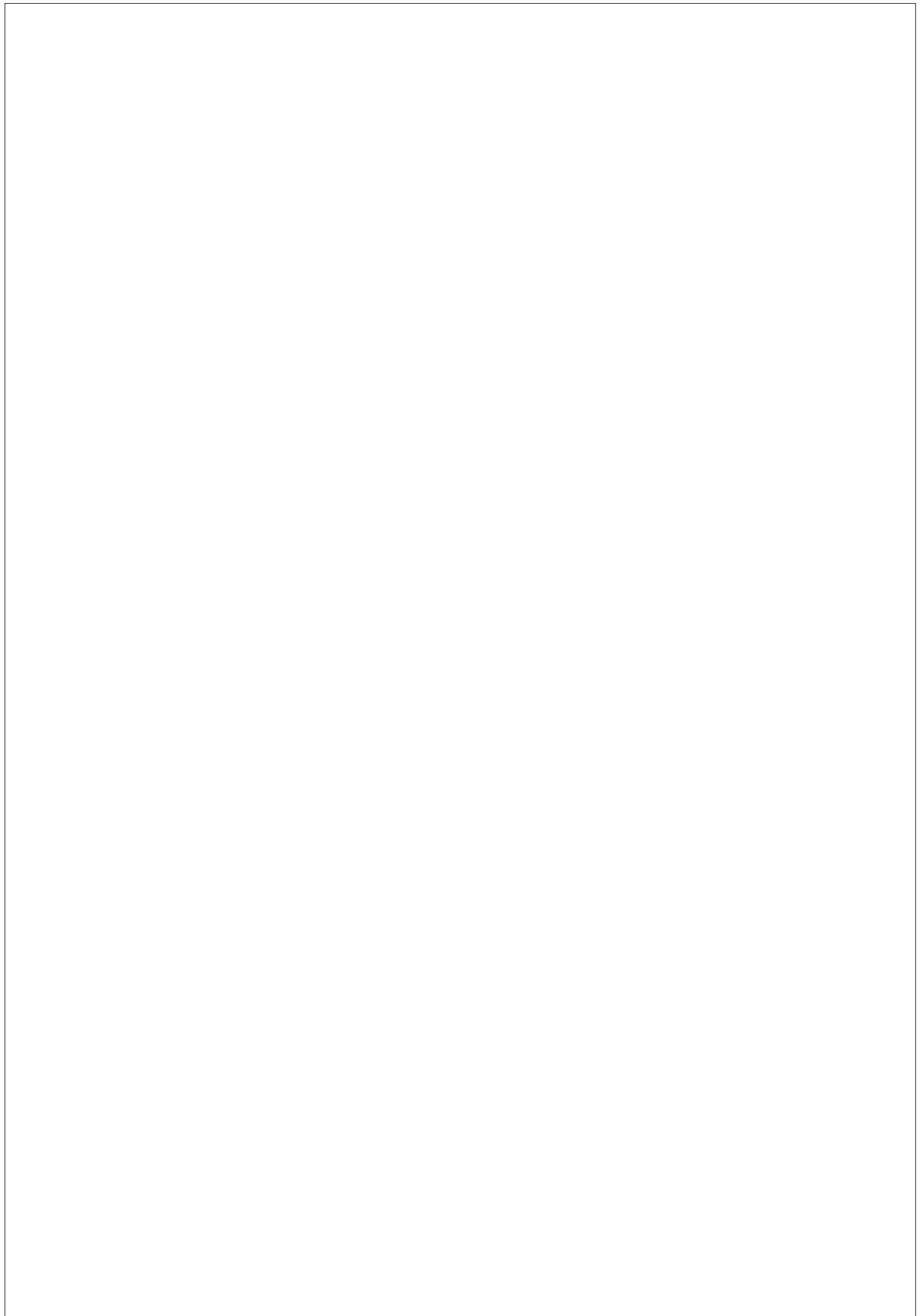
### **A.IV. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele**

zplnomocněný zástupce oznamovatele záměru:

Ing. Pavel Přikryl

Tel. : 284 683 482

E-mail : [info@zavos.cz](mailto:info@zavos.cz)



## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.I. Základní údaje

#### B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

„Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa “

Záměr je zařazen do **Kategorie II** bodu:

*9.1 Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).*

#### B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem investora je výstavba nové komunikace mezi ulicemi Toužimská a Semilská, která bude součástí komunikační sítě hlavního města Prahy. Primární účel nové komunikace je odvést tranzitní dopravu z Toužimské ulice směrem na sever mimo obytné území Kbel, Letňan a Čakovic. Význam této komunikace vzroste v případě že budou realizovány i další komunikace v okolí dle UP, které se propojí s plánovaným silničním okruhem kolem Prahy (SOKP).

Celková délka navržené komunikace je cca 2 500m. Z toho je:

- Úprava stávající silnice III/0102 na začátku úseku (cca 400m).
- Novostavba komunikace v úseku Semilská ↔ Toužimská (cca 2 100m).

Součástí stavby je také nemotoristická komunikace. Jedná se o cyklostezku, která je vedena po východní straně vozovky. Po celé délce komunikace budou umístěny lampy veřejného osvětlení.

Navrhovaná trasa je vymezena napojením na severu na ulici Semilská a na jihu na ulici Toužimská. Napojení na ulici Semilská je řešeno do stávající tříramenné křižovatky jako další rameno, vstřícně stávající silnici III/0102. Napojení na ulici Toužimská je v nově navržené křižovatce. Křižovatka je navržena jako tříramenná. Navržená komunikace je v této křižovatce ukončena.

V tabulce dále (Tab. 1) jsou uvedeny předpokládané charakteristiky záměru. Přesné údaje budou upřesněny v dokumentaci pro stavební povolení. Pro potřeby Oznámení jsou níže uvedené charakteristiky zcela dostačující.

**Tab. 1: Základní parametry stavby**

Charakteristika	Množství	tj. (celkem)
počet jízdních pruhů	2	2
šířka jízdního pruhu	3,5m	7m
šířka vozítkového proužku	0,25m	0,5m
šířka zpevněné krajnice	0,5m	1m
šířka nezpevněné krajnice	0,5m	1m
šířka cyklotrasy	3,5m	3,5m
zelený pruh mezi cyklostezkou a komunikací	Ø1,5m	Ø1,5m
délka nově navržené trasy	cca 2 500m	cca 23 500m <sup>2</sup>
délka cyklostezky	cca 2 500m	cca 12 500m <sup>2</sup>
<b>Celková velikost záměru</b>		<b>cca 36 000m<sup>2</sup></b>

### **Zábor ZPF**

Realizací záměru dojde k záboru ZPF o výměře cca 36 000m<sup>2</sup>. Podrobnosti budou řešeny v rámci dalších stupňů projektu. Součástí DUR bude záborový elaborát a rozhodnutí příslušného úřadu o vynětí pozemků ze ZPF.

### **Parcely dotčené stavbou**

Seznam parcel dotčených stavbou je uveden v tabulce dále (Tab. 4).

### **Předpokládaná intenzita dopravy**

Po realizaci záměru je na komunikacích předpokládána intenzita dopravy uvedená v tabulce (Tab. 2). Další informace o dopravě jsou v kapitole B.II.4.

**Tab. 2: Předpokládaná intenzita dopravy, silniční síť dle UP (2020)\***

Komunikace	Úsek	Výhled 2020**	
		Všechna	Pomalá
řešená komunikace	Semilská ↔ Nová Toužimská	4 000	200
Nová Toužimská	Veselská ↔ řešená komunikace	17 600	1 060
Nová Toužimská	řešená komunikace ↔ Mladoboleslavská	8 200	6 50

\* další intenzity jsou uvedeny na kartogramu v příloze (studie č. 5)

\*\* údaje jsou uváděny za 24 hodin

### **B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)**

kraj:	Praha
obec:	MČ Praha 9, MČ Praha19
katastrální území:	Kbely, Čakovice, Letňany, Miškovice

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

### **B.I.4.a. Charakter záměru**

Předkládaný záměr má charakter novostavby. Kategorie navržené komunikace vychází z normy ČSN 73 6110 a ČSN 73 6101. Jedná se o extravilánové provedení silnice a je stanovena na S 9,5/70. Této normové kategorii odpovídá následující šířkové uspořádání:

- šířka jízdního pruhu 3,5m
- šířka vodícího proužku 0,25m
- šířka zpevněné krajnice 0,5m
- šířka nezpevněné krajnice 0,5m (+ 0,25m, nebo 1,0m)

Výstavba se předpokládá v jedné etapě. Oznamovaný záměr je v souladu s ÚPn Hlm. Prahy (vyjádření č. 1).

### **B.I.4.b. Možnost kumulace s jinými záměry**

V řešeném severovýchodním sektoru hlavního města Prahy je v současnosti v provozu Průmyslový polokruh procházející územím v trase Hloubětín – Prosek a napojující se na dálnici D8 resp. Proseckou radiálu. Dále je zde plánován Silniční okruh kolem Prahy (R1) stavba 520: Březiněves – Satalice. Tato stavba bude připravována k realizaci s předpokládaným zahájením kolem roku 2010.

Od severu přivádí dopravu do Prahy dálnice D8, která by měla být ukončena v místě křížení se silničním okruhem. Dopravu z centra Prahy (respektive z Holešovic) na dálnici D8 přivádí Prosecká radiála. Od východu pak přichází čtyřproudá rychlostní silnice R10. Propojení R10 a D8 je dnes přes Chlumeckou, Kolbenovu a Kbelskou. Snížení dopravy na Chlumecké a Kbelské umožní budovaná Vysočanská radiála, která se na D8 napojí přes Kbelskou ulici. V budoucnosti odlehčí dopravní zátěž Vysočanské radiály a Kbelské ulice Pražský okruh, stavba 520, u kterého je předpoklad uvedení do provozu v roce 2020.

Kromě těchto komunikací vyššího řádu prochází v širším území řada městských komunikací, které vedou dopravu stávající obytnou zástavbou. Tento stávající (historický) systém komunikací je v současné době zatížen tranzitní dopravou, která negativně ovlivňuje životní prostředí a bezpečnost v obcích, kterými prochází. Jedná se například o obce Satalice, Kbely, Letňany, ale i obce Kyje a Horní Počernice. Platný ÚP hlavního města Prahy řeší tento problém návrhem nových komunikací, které stávající obytná sídla v obci Satalice a Kbely obcházejí. Díky tomu dojde ke znatelné omezení průjezdné dopravy skrz tyto obce. Postupně od severu k jihu jsou navrhována následující komunikační propojení (stavby) řešící tyto problémy (Obr. 1):

1. Tzv. Nová Toužimská propojující stávající ulici Veselskou v Letňanech s ulicí Mladoboleslavskou ve Kbelích. Komunikace je vedena mimo zastavěné území obce Kbely. Stavba je připravována k realizaci.
2. Mladoboleslavská – Budovatelská, která je vedena po východní hranici letiště Kbely a prochází opět mimo zastavěná území obcí Kbely a Satanice. Stavba je ve fázi přípravy dokumentace k územnímu řízení.
3. Ocelkova spojující ulici Budovatelskou (Lipnickou) v místě MÚK Vysočanské radiály s ulicí Lipnickou (Budovatelskou) a ulicí Chlumeckou. Je předložena projektová dokumentace k územnímu řízení.
4. Toužimská – Tupolevova, která bude navazovat na navrhovanou komunikaci a má ji propojit s jižní částí Letňan. Tento úsek by podle UP vedl v chráněném území (NPP) a proto není v tuto dobu jasné zda nedojde ke změně trasy.

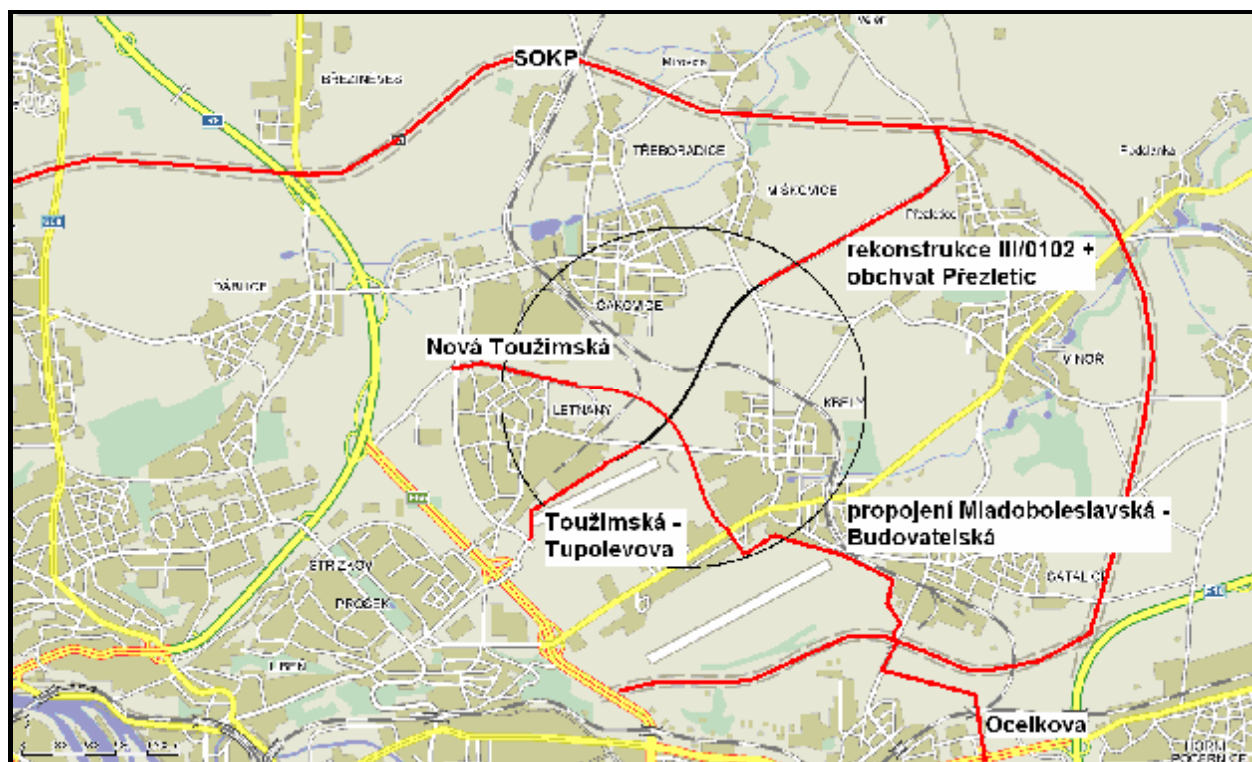
První tři stavby jsou připravovány k realizaci investorem OMI-MHMP Praha. Potřeba těchto komunikací vychází z požadavku na přemístění průjezdné dopravy z obcí Kbely, Letňany, Čakovice, Satalice a Kyje a rychlého připojení přilehlých území na kapacitní komunikace, hlavně pak na Vysočanskou radiálu, která je v současné době v realizaci s předpokládaným zprovozněním v roce 2009. Poslední stavba (Toužimská – Tupolevova) v současné době nemá projektovou dokumentaci ani v přípravě a její trasa se pravděpodobně mírně změní.

Oznamovaný záměr má primární účel odvést dopravu z Nové Toužimské na sever mimo obytné zóny Kbel, Letňan a Čakovic. Z hlediska širších dopravních vztahů bude součástí výhledové komunikační sítě propojení stávající křižovatky Tupolevova - Prosecká (konečná metra linky C Letňany) a navrhované trasy SOKP stavba 520 (Obr. 1). Pro konečný stav je dle UP předpokládáno napojení na SOKP 520 novou komunikací, která propojí Novou Toužimskou a Tupolevovu, a rekonstrukce stávající silnice III. třídy III/0102, která se napojuje z ulice Semilská na obec Přezletice a výstavba obchvatu Přezletic, včetně mimoúrovňové křižovatky se SOKP.

Pro potřeby Oznámení byly vypracovány odborné studie, které jsou součástí tohoto Oznámení. Jedná se o dopravní data zpracovaná URM Praha, která jsou přiložena jako dopravní studie (studie č. 4). Z dopravní studie vychází rozptylová studie (studie č. 1) a hluková studie (studie č. 2). Dále byl vypracován přírodovědný průzkum (studie č. 3) a posouzení vlivu záměru na Natura 2000 (studie č. 5). Výsledky těchto studií jsou shrnuty v příslušných kapitolách dále v textu Oznámení.



**Obr. 1: Koncepční (výhledové) řešení cestní sítě (Oznamovaný záměr je vyobrazen černě).**



### **B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí**

#### **B.I.5.a Zdůvodnění potřeby záměru a umístění**

Komunikační a silniční síť má podle územního plánu v širším okolí zájmového území navržen poměrně značný rozvoj. Potřeba komunikačního propojení je odůvodněna stávající dopravní zátěží městských částí Kbely a Letňany. Podrobnější údaje o dopravní situaci jsou uvedeny v kapitole B.II.4.

V současnosti jsou komunikace v okolí uvažovaného záměru přetíženy tranzitní dopravou. Tento stav je vyvolán rozvojem výstavby v obcích kolem Prahy, kdy obyvatelé těchto obcí dojíždí každý den do Prahy za prací. Dalším významným negativním faktorem je nárůst nákladní dopravy. Tomuto vysokému dopravnímu zatížení neodpovídá stávající silniční síť.

Nově navržená trasa v řešeném úseku Semilská - Toužimská sama o sobě výše uvedené dopravní problémy nevyřeší, napomůže však odvedení tranzitní dopravy z Kbel, Letňan a Čakovic (z Nové Toužimské) směrem na sever mimo obytnou zónu (propojení připravované komunikační sítě Obr. 1).

Stavba komunikace, která je oznamovaným záměrem, povede v konečné fázi k částečnému snížení dopravní zátěže na komunikaci Toužimská (respektive Nová Toužimská) a tedy k poklesu hluku a emisí a ke zvýšení bezpečnosti obyvatel v místech, které jsou dopravnou v současnosti přetěžovány.

Nově navržená komunikace se nachází v severovýchodním sektoru hlavního města Prahy (k.ú. Kbely, Čakovice, Miškovice a Letňany), na zemědělsky využívaných plochách bez zástavby. Nejbližší zástavbou je skladový objekt v křižovatce Semilská x III/0102 na začátku řešeného úseku. Stávající obytná zástavba Kbel je v minimální vzdálenosti cca 300m.

#### **B.I.5.b. Přehled zvažovaných variant**

V souladu s § 7 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. O posuzování vlivů na ŽP by bylo možno pro navrhovaný záměr uvažovat následující varianty řešení, jejichž stručný popis uvádíme dále:

- A. Navržená varianta stavby – aktivní varianta
- B. Nulová varianta – bez realizace navrženého záměru
- C. Jiné využití území

#### **Varianta A – aktivní varianta**

Území bude využito pro Stavbu č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 - Jižní obchvat. Tato výstavba odpovídá schválenému územnímu plánu. V důsledku toho je v předpokládaném Oznámení záměru posuzována jediná varianta řešení – aktivní varianta, tj. navržená stavba.

Popis aktivní varianty je uveden v kapitole B, vliv aktivní varianty je pak popsán v kapitole D.

#### **REFERENČNÍ VARIANTY**

##### **Varianta B – nulová varianta (bez činnosti)**

Varianta nulová představuje konzervaci stávajícího stavu, tj. ponechání dopravní zátěže na stávajících komunikacích, které vedou obytnou zástavbou. Z hlediska vlivu na zdraví lidí a životní prostředí v Kbelích, Letňanech a čakovických není tato varianta optimální.

##### **Varianta C – jiné využití území**

Jiné, než územním plánem stanovené využití území, nelze očekávat. V případě, že by nebyl realizován záměr obchvatové komunikace, nebylo by možné odvést tranzitní dopravu mimo obytné území. Tím by se zhoršovala dopravní situace v MČ Kbely, Čakovice a Letňany, což by negativně ovlivnilo zdraví a životní podmínky místních obyvatel.

Protože jiná možná varianta využití území není známa, není možné uvést její popis a posoudit vliv této varianty. Vzhledem k výše uvedenému hypotetickému významu varianty C byla pro hodnocení použita pouze varianta A (aktivní) a B (nulová). Porovnání variant je uvedeno v kapitole E.

### **B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru**

V této kapitole je uveden pouze stručný popis, který jsme převzali z Výhledové studie (Kyp 2008). Detailní technické řešení stavby bude upřesněno v dalších stupních projektu.

Navrhovaná komunikace propojí Toužimskou a Semilskou ulici. Součástí stavby bude křižovatka s tzv. Novou Toužimskou a most nad železniční tratí. Výstavba komunikace bude provedena v rámci jedné etapy.

Nová komunikace je navržena jako S 9,5/70 dle normy ČSN 73 6110 a ČSN 73 6101. V trase komunikace bude situována čtyřramenná křižovatka. Jiné odbočky z komunikace nejsou uvažovány. Navrhovaná komunikace bude vedena na terénu s výjimkou úseku kolem mostního tělesa přes železniční trať, kde bude komunikace v násypu. Mostní objekt bude navržen tak aby umožnil případné zdvojkolejnění trati a elektrifikaci. Mostní objekt musí dále umožnit návrh souběžné nemotoristické komunikace (cyklostezky) s železniční tratí, která bude propojena s cyklostezkou vedenou paralelně s navrhovanou komunikací. Mostní objekt bude mít výšku cca 10m nad stávajícím terénem. Součástí stavby je i jednostranný otevřený vsakovací příkop a nemotoristická komunikace šířky 3,5m určená cyklistům i pěším.

Stavba je bez nároků na veřejné telekomunikační a inženýrské sítě s výjimkou zdroje elektrické energie pro veřejné osvětlení.

**Tab. 3: Přibližné velikosti ploch komunikace**

Typ plochy	Rozloha (m <sup>2</sup> )	%
zeleň	3 500	10
živice (vlastní komunikace)	21 000	59
živice (nemotoristická komunikace)	9 000	24
krajnice	2 500	7
<b>Celkem</b>	<b>36 000</b>	<b>100</b>

#### **B.I.6.d. Popis technického a technologického řešení**

Pro potřeby posuzování, ve smyslu zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, jsou nejdůležitější informace o takových technologiích a provozech, které mohou výrazně ovlivnit okolní prostředí.

V případě předkládaného záměru se jedná o informace o:

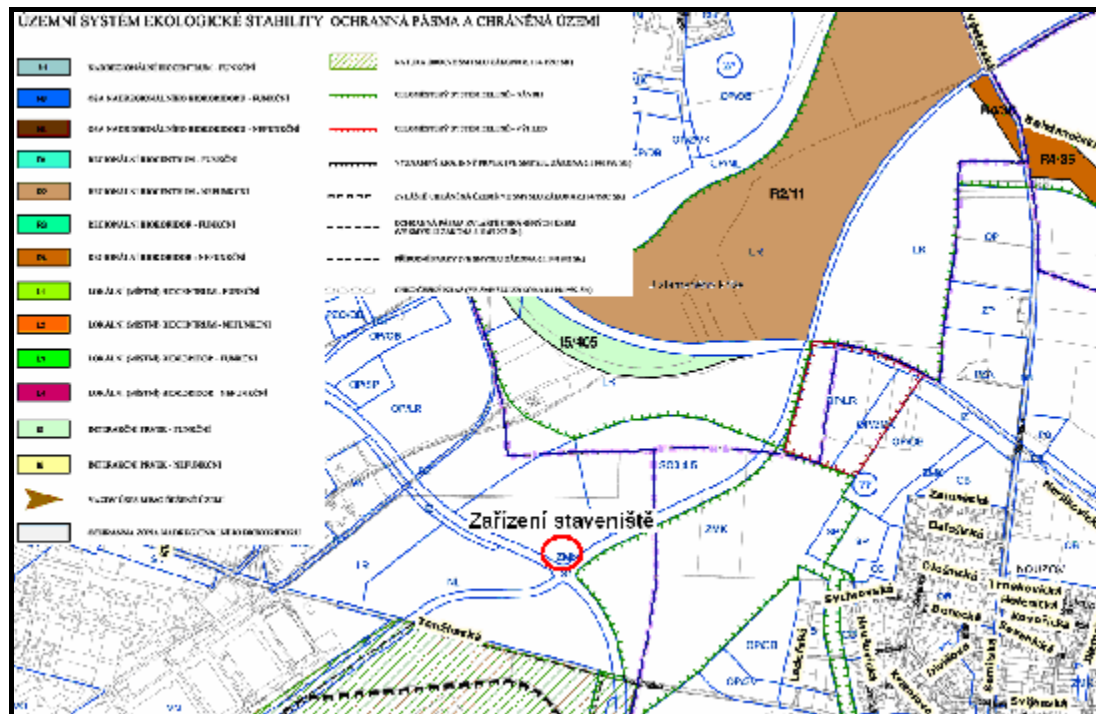
- zařízení staveniště,
- postupu výstavby,
- řešení dopravy,
- likvidaci odpadů ze stavby,
- odvodnění,
- technologii údržby (především zimní údržba),
- sadových úpravách.

Veškeré tyto informace jsou v potřebném rozsahu, ve smyslu hodnocení dle výše citovaného zákona, popsány v následujících odstavcích popřípadě řešeny v příslušných kapitolách dále. Další údaje jsou uvedeny ve Výhledové studii (Kyp 2008), podrobnosti budou doplněny v dalších stupních dokumentace.

### **Zařízení staveniště**

Zařízení staveniště bude umístěno v křižovatce s Novou Toužimskou (Obr. 2). Důvodem tohoto umístění je dobrá dopravní dostupnost a vzdálenost od prvků ÚSES.

**Obr. 2: Přibližné umístění zařízení staveniště**



### **Postup výstavby**

Výstavba nové komunikace bude probíhat převážně mimo provozované komunikace. V době výstavby by mělo být v provozu nové propojení Veselská ↔ Mladoboleslavská (tzv. Nová Toužimská), ulice Toužimská tak bude částečně zklidněna.

Pro zpřístupnění území stavby budou navrženy provizorní sjezdy ze stávajících komunikací. V době stavby bude napojení staveniště řešeno jako doplnění dalšího ramene do stávajících křižovatek a to Semilská x III/0102, stávající Toužimská a Nová Toužimská. Napojení stavby bude vybudováno jako provizorní a v rámci postupu výstavby bude přestavěno na křižovatky okružní.

Z hlediska postupu výstavby bude časově nejnáročnější výstavba křížení s železniční tratí a výstavba zárubní zdi u skládky (severní část). K těmto objektům budou vybudovány dočasné komunikace, které budou vedeny v trase budoucí komunikace. Jelikož územím vede omezené množství stávajících polních cest, nebude možné využít jiné příjezdy na staveniště.

Výstavba okružních křižovatek bude vyžadovat omezení provozu. Bude probíhat po částech za stálého zajištění průjezdu staveništěm.

Celková uzavírka bude s největší pravděpodobností nutná u rekonstrukcí napojovacích ramen do okružní křižovatky Semilská (severní část), kde stávající šířkové poměry komunikací v podstatě neumožňují výstavbu po polovinách vozovky. Pro zajištění dopravní obslužnosti budou zajištěny objízdne trasy.

V rámci stavby komunikace nejsou navrženy přeložky inženýrských sítí, které by zasáhly provoz na komunikacích v širším okolí.

### **Řešení dopravy**

Oznamovaným záměrem je dopravní stavba, proto je podrobné dopravní řešení uvedeno v samostatné kapitole (B.II.4). Předpokládaná intenzita dopravy je uvedena v tabulce (Tab. 2).

### **Likvidace odpadů**

Nakládání s odpady bude probíhat v souladu s platnou legislativou. Podrobnosti jsou uvedeny v kapitole B.III.3.

### **Odvodnění**

Po realizaci stavby nebudou vznikat splaškové vody. Odvodnění komunikací je provedeno pomocí příčného a podélného sklonu do přilehlého nově navrženého odvodňovacího příkopu situovaného mezi navrhovanou komunikací a chodník (cyklotrasu).

Detailní řešení odvodnění bude řešeno v rámci dalších stupňů projektové dokumentace.

### **Technologie údržby**

Jedná se především o zimní údržbu, tedy o posypové materiály. Jako posypový materiál bude využívána posypová sůl. Pro značení komunikací bude využito nátěrových hmot, které odpovídají platné legislativě.

### **Sadové úpravy**

Součástí záměru bude vysázení doprovodné aleje a osázení svahů a ostatních ploch keřovým patrem. Druhové složení bude respektovat potencionální přirozenou vegetaci (podrobnosti kap. C.I.). Podrobnosti budou řešeny v dalším stupni projektu.

### **Napojení na inženýrské sítě**

Podél nové komunikace v zeleném pásu bude uložen sdělovací kabel společnosti Telefónica O2 a kabel veřejného osvětlení.

Vlastní stavba nemá nároky na inženýrské sítě s výjimkou elektrické energie pro veřejné osvětlení

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

Předpoklad zahájení stavby:	2011
Předpoklad dokončení stavby:	2012
Předpokládaná doba výstavby:	24 měsíců

### **B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků**

kraj:	Praha
město:	MČ Praha 9, MČ Praha19
katastrální území:	Kbely, Čakovice, Letňany, Miškovice

### **B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat**

Posuzování záměru zajišťuje příslušný orgán, kterým je Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí, Mariánské nám. 2, Praha 1. Tento úřad bude zároveň rozhodovat o odnětí zemědělských pozemků ze ZPF.

Další rozhodnutí ve věci dotčených složek životního prostředí (souhlas vodoprávního úřadu, povolení ke kácení dřevin) bude vydávat věcně a místně příslušný správní orgán, kterým je:

- 1) Úřad městské části Praha 18, odbor dopravy a životního prostředí, Bechyňská 639, 199 00 Praha - Letňany
- 2) Úřad městské části Praha 19, odbor životního prostředí a dopravy, Železnobrodská 825, 197 04 Praha 4

Navazující správní řízení ve věcech umístění, povolení a trvalého užívání staveb bude následně vydávat věcně a místně příslušný stavební úřad, případně speciální stavební úřad. V tomto případě to bude:

- 1) Stavební úřad, Úřad městské části Praha 18, Bechyňská 639, 199 00 Praha - Letňany
- 2) Stavební úřad, Úřad městské části Praha 19, Železnobrodská 825, 197 04 Praha 4

## B.II. Údaje o vstupech

### B.II.1. Půda

#### Zábor půdy

Záměr leží na rozhraní katastrů Miškovice, Čakovice, Letňany a Kbely na parcelách uvedených v tabulce (Tab. 4).

**Tab. 4: Seznam parcel dotčených stavbou**

k. ú.	p.č.	Druh pozemku	Způsob využití	Výměra (m <sup>2</sup> )	BPEJ	Stupeň ochrany	Vlastník	Adresa
Miškovice	369	ostatní plocha	silnice	18 923	-	-	parcela není zapsána na LV	-
	370	ostatní plocha	silnice	7 499	-	-	parcela není zapsána na LV	-
Čakovice	1307	orná půda	-	103 888	20100	I.	Jaroslav Pokorný	K Teplárně 75/2, Praha, Třeboradice, 196 00
	1309/4	orná půda	-	250 255	20100	I.	My Fields a.s.	Oderská 333/5, Praha, Čakovice, 196 00
	1312	orná půda	-	132 634	-	-	parcela není zapsána na LV	-
	1516	ostatní plocha	silnice	1 303	-	-	Hlavní město Praha	Mariánské nám. 2/2, Praha, Staré Město, 110 01
	1517	ostatní plocha	ostatní komunikace	468	-	-	Hlavní město Praha	Mariánské nám. 2/2, Praha, Staré Město, 110 01
	1572/5	ostatní plocha	dráha	63 614	-	-	Česká republika	-
Kbely	1948/1	orná půda	-	195 147	20100 21901	I. III.	Pozemkový fond České republiky	Husinecká 1024/11a, Praha, Žižkov, 130 00
	1948/6	orná půda	-	29 482	20100	I.	Anna Tesaříková František Vyhnálek	Vrchlabská 69/4, Praha, Kbely, 197 00 Hlavní 138, Hovorčovice, Hovorčovice, 250 64
Letňany	539	orná půda	-	258 905	20100	I.	Hlavní město Praha	Mariánské nám. 2/2, Praha, Staré Město, 110 01
	540/1*	ostatní plocha	manipulační plocha	75 256	-	-	SIT PRAGUE, a.s.	Ovocný trh 572/11, Praha, Staré Město, 110 00
	807/1	ostatní plocha	ostatní komunikace	8 747	-	-	Hlavní město Praha	Mariánské nám. 2/2, Praha, Staré Město, 110 01

Nově navržená komunikace zabere pouze části výše uvedených parcel (cca 36 000m<sup>2</sup>). Většina pozemků je vedena jako ostatní plocha a orná půda, která je součástí ZPF a má stanoven kód BPEJ. Část pozemků patří mezi bonitně nejcenější půdy (třídy ochrany I.).



V místě nové vozovky, odvodňovacího příkopu a pěší cesty (cyklostezky) bude provedeno odstranění ornice do hloubky cca 20cm. Odstraněná ornice bude částečně využita ke zpětnému použití v místě stavby na provedení ohumusování zelených pásů a okolí komunikace, zbývající část bude uložena dle pokynů orgánů ochrany ZPF.

Orientační množství přebytku zeminy při budování nové komunikace je cca 8 000m<sup>3</sup>.

### **Kontaminace půdy**

V prostoru staveniště nebyla v minulosti vykonávána žádná činnost, která by mohla být zdrojem kontaminace. Pozemky, na nichž má být stavba realizována jsou doposud zemědělsky využívané a kontaminace se u nich nepředpokládá.

## **B.II.2. Voda**

Záměr nevyžaduje trvalé zásobování pitnou ani technologickou vodou.

### **B.II.2.a Požární voda**

Vzhledem k charakteru stavby není v průběhu výstavby požadováno žádné speciální protipožární opatření. Po celou dobu výstavby je třeba pouze umožnit příjezd hasičské techniky pro případ zásahu ke všem objektům dotčených stavbou.

Během prací nesmí dojít k poškození ani zakrytí požárních hydrantů.

## **B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje**

### **B.II.3.a Elektrická energie**

Potřeba elektrické energie bude pouze pro veřejné osvětlení o příkonu cca 3kW na 1km.

### **B.II.3.b Tepelná energie**

Tepelná energie není v objektech obvodové a obchvatové komunikace požadována.

### **B.II.3.c Pohonné hmoty**

Pohonné hmoty (PHM) budou určeny pro provoz komunální techniky při očištění komunikací a chodníků, při údržbě zeleně a sečení travních ploch. Spotřebu PHM lze odhadnout v úrovni do 500 l/rok. Doplnění pohonných hmot do mobilní komunální techniky bude prováděno u čerpacích stanic, doplňování pohonných hmot do zahradní techniky bude standardně z přenosných kanystrů pomocí nálevky.

Spotřeba PHM při užívání komunikace není předmětem hodnocení, neboť s provozem komunikace souvisí pouze zprostředkovaně.

### **B.II.3.d Stavební materiály, stavební hmoty, instalační materiály a technologie**

Surovinami potřebnými pro výstavbu a údržbu stavby oznamovaného záměru jsou stavební a konstrukční materiály a technologické vybavení.

#### **Stavební materiály pro výstavbu (orientační přehled - bude upřesněno v dalším stupni projektu):**

§ Materiál pro násypy a podsypy:

- Bilance potřeb těchto materiálů nebyla v rámci zpracovaného stupně dokumentace stavby řešena. Orientační množství přebytku zeminy při realizaci záměru je cca 8 000m<sup>3</sup>. Přebytek výkopových zemin budou z části využity v místě stavby, částečně odstraněny v souladu s požadavky příslušných úřadů.

§ Obalované kamenivo, štěrkodrtě, štěrkopísky, písky, pojiva, asfaltový beton, litý asfalt pro konstrukce vozovek, chodníků a cyklostezek a pro podsypy a zásypy sítí:

- Dodavatelem materiálu budou stavební organizace, zdrojem bude ložisková těžba a specializované výroby stavebních hmot, u vybraných konstrukcí je částečně možná náhrada nekontaminovaným stavebním recyklátem.

§ Betony pro základové konstrukce, svislé a vodorovné konstrukce objektů:

- Zdrojem budou betonárny dodavatelské stavební firmy.

§ Betonové stavební prvky, dlažby, obrubníky, betonové cihly, armaturní železo, stavební dřevo, tmely a nátěrové hmoty:

- Stavební hmoty pro jednotlivé konstrukční prvky budou většinou dodávány ze zdrojů mimo posuzované území, dodavatelem těchto materiálů bude stavební firma.

§ Geotextilie, potrubí různých profilů a materiálů (beton, železobeton, PE, PVC, tvárná litina, kamenina), případně i perforované, včetně objektových prvků (šachtice, vpustě) a armaturního vybavení:

- Dodavatelem budou realizující stavební a montážní firmy.

§ Elektromateriál - elektrokabely, svítidla, instalační materiály, elektrosoučástky, svodiče, zemnicí dráty a pásy:

- Dodavatelem budou realizující montážní firmy.

§ Mobiliář a veřejné osvětlení - odpadkové koše a stožáry a lampy veřejného osvětlení:

- Dodavatelem budou realizující montážní firmy.

#### **Materiály a suroviny pro provoz zařízení**

§ Stavební materiály a nátěrové hmoty:

- Asfaltové směsi na údržbu povrchu vozovek, nátěrové hmoty, výbojky osvětlení.
- Posypový materiál (posypová sůl) v množství cca 7 t/rok

## B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Je důležité si uvědomit, že oznamovaný záměr bude navazovat na další dopravní stavby a proto je v následujících odstavcích popisována situace širších dopravních vztahů.

### B.II.4.a Dopravní vztahy

Z hlediska širších vztahů má být navrhovaná komunikace součástí výhledového propojení stávající městské komunikační sítě (křižovatka Tupolevova x Prosecká) s návrhovou nadřazenou komunikací (SOKP stavba 520). Podle UP má na projektovanou komunikaci navazovat na jihu propojení z Toužimské na Tupolevovu a na severu napojení do Přezletic na SOKP (Obr. 1).

Hlavní dopravní funkcí oznamovaného záměru je odlehčení stávající komunikační sítě od tranzitní dopravy, která prochází přes obytná území Čakovic, Kbel a Letňan.

Snížení intenzit dopravy v zastavěném území bude docíleno jak řešeným úsekem, kdy bude na tuto spojnici převedena část dopravy procházející městskou částí Kbely a Letňany. Tak s tím bezprostředně související zprovoznění propojení Veselská ↔ Mladoboleslavská, které tvoří společně s propojením Toužimská ↔ Semilská západní obchvat Kbel. Výstavba těchto komunikací však není součástí oznamovaného záměru.

V tabulce (Tab. 5) jsou uvedeny intenzity dopravy pro stávající komunikační síť, která bude přímo ovlivněna zprovozněním navrhované komunikace. Intenzity jsou převzaty ze sčítání dopravy, které provedlo TSK - ÚDI v roce 2008.

**Tab. 5: Intenzita dopravy na stávajících komunikacích\***

Komunikace	Úsek	Sčítání 2008 (TSK - ÚDI)**	
		Všechna	Pomalá
Vrchlabská	Mladoboleslavská ↔ Semilská	6 400	-
Semilská	Toužimská ↔ Bohdanečská	4 500	400
Bohdanečská	Semilská ↔ hranice města	1 000	200
Semilská	Bohdanečská ↔ do Přezletic	6 300	-
Semilská	do Přezletic ↔ Cukrovarská	5 700	-
Semilská	Cukrovarská ↔ Všetatská	1 400	200
Toužimská	Semilská ↔ Beranových	8 400	400
Cukrovarská	Všetatská ↔ Polabská	4 300	400
ulice do Přezletic (III/0102)	Semilská ↔ hranice města	1 200	200

\* další intenzity jsou uvedeny na kartogramu v příloze (studie č. 5)

\*\* údaje jsou uváděny za 24 hodin

Skladba dopravního proudu ze sčítání dopravy prokazuje, že na všech sledovaných komunikacích je cca 10% podíl nákladních vozidel. Dle názoru zpracovatele Výhledové studie (Kyp 2008) se podíl nákladní dopravy v řešeném území zvyšuje vždy při dopravních komplikacích v oblasti Hloubětína (např. ulice Kolbenova, Kbelská).

V bezprostřední blízkosti navrhované trasy (úsek Toužimská ↔ Semilská) se nenacházejí žádné významné zdroje a cíle dopravy. V širším okolí lze mezi významné zdroje a cíle individuální dopravy zařadit stávající obytné části městských čtvrtí, nákupní centrum Tesco Letňany a výstaviště Letňany. Do výhledového stavu bude tento počet zón navýšen o další rozvojové plochy, které jsou developersky připravovány zejména v Letňanech. Po propojení (výhledově uvažováno) řešené komunikace s komunikací Tupolevova bude nutné mezi významné zdroje a cíle individuální dopravy zařadit i stanici metra C Letňany, kde je vybudováno kapacitní parkoviště P+R a případné dopravní napojení průmyslových areálů, které se nachází na jižním okraji zástavby Letňan.

Výhledové dopravní zatížení komunikační sítě je převzato od Útvaru rozvoje hlavního města Prahy, kde jsou na kartogramech uvedeny výhledové intenzity dopravy (studie č. 5). Časový horizont je zvolen pro rok 2015 a 2020, kdy je výhledově uvažováno zprovoznění SOKP stavby 520 a kompletní propojení křižovatky Tupolevova x Prosecká se SOKP, jehož součástí je i řešený úsek. Rovněž je do výpočtu zahrnuto propojení Veselská ↔ Mladoboleslavská, které bude vybudováno v dřívějším časovém horizontu (včetně výrazného omezení funkce ulice Toužimská). Intenzity dopravy jsou následující (Tab. 6):

**Tab. 6: Předpokládaná intenzita dopravy (2020)\***

Komunikace	Úsek	Výhled 2020**	
		Všechna	Pomalá
řešená komunikace	Semilská ↔ Nová Toužimská	4 000	200
řešená komunikace	Nová Toužimská ↔ Tupolevova	8 000	640
nová Toužimská	Veselská ↔ řešená komunikace	17 600	1 060
nová Toužimská	řešená komunikace ↔ Mladoboleslavská	8 200	6 50

\* další intenzity jsou uvedeny na kartogramu v příloze (studie č. 5)

\*\* údaje jsou uváděny za 24 hodin

Z uvedených intenzit je zřejmé, že je více dopravně vytíženo propojení Veselská ↔ Mladoboleslavská, což odpovídá postupu projektové přípravy. Výhledové dopravní zatížení na úseku Semilská ↔ Toužimská je o něco málo nižší než dopravní zatížení na stávající Semilské na sever od Kbel. Je to dáno tím, že stávající Semilská bude stále důležitou spojnici pro místní dopravu, která má zdroj či cíl v Kbelích a okolí. Nově navržená komunikace bude využita především pro tranzitní dopravu.

Přehlednější a srozumitelnější vysvětlení je vyobrazeno v příloze na kartogramech dopravy pro roky 2008, 2015 a 2020 (studie č. 5).

#### **B.II.4.b Požadavky na obslužné dopravní zařízení**

V rámci projektované komunikace nejsou navržena žádná obslužná dopravní zařízení, jako jsou odpočívky, objekty pro správu a údržbu silnic atd.

## **B.II.5 Ochranná pásma**

Trasa záměru není ve střetu s ochranným pásmem, dle informací vyplývajících z územního plánu Hl.m. Prahy. Nejbližší záměru se nacházejí ochranná a bezpečnostní pásma energetických liniových staveb na severním konci projektované komunikace u ulice Všetatská.

V blízkosti stavby se nachází NPR a EVL Letiště Letňany. Vliv na EVL je uveden v kapitolách dále (D.I.7. a D.II.) a podrobně vyhodnocen v přírodovědném průzkumu (studie č. 3) a v Posouzení vlivu na Naturu 2000 (příloha č. 4).

V případě, že budou do prostoru navrhované stavby zasahovat ochranná pásma veřejných inženýrských sítí (kanalizace, plynovod, vodovod a kabely VO), je třeba je při realizaci záměru rovněž respektovat.

- Podél navržené komunikace je vedeno ochranné pásmo výhledové trasy vysokorychlostní trati (VRT), které činí 100m od osy krajní koleje. V řešeném území je trasa VRT uvažována v tunelové trase.
- Ochranné pásmo železniční trati č. 070 je 60m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30m od hranic obvodu dráhy
- Ochranné pásmo silnice III. třídy je 15m od osy jízdního pásu
- Ochranné pásmo sdělovacích kabelů je 1m od vnějšího kabelu
- Ochranné pásmo nadzemního elektrického vedení 2 m od krajního vodiče
- Ochranné pásmo podzemního elektrického vedení 1m od krajního vodiče
- Ochranné pásmo kanalizačního řadu DN 500 je 1,5m od vnějšího líce

## B.III. Údaje o výstupech

### B.III.1. Ovzduší

Pro potřeby oznámení byla ing. Pulkrábekem zpracována rozptylová studie znečištění ovzduší, která je součástí příloh oznámení jako Studie č. 1.

Studie hodnotí předpokládané znečištění ovzduší dané lokality provozem navržené komunikace, tj. vlivem dopravy na ní. Zprovozněním posuzované komunikace dojde k odlehčení dopravy v okolních městských částech. Proto je součástí studie i vyhodnocení změny imisního přetížení v širším území. Studie přitom přihlíží k celkovému znečištění dané lokality, zejména blízkými zdroji, tj. obecnou okolní dopravou a přenosem z okolí. Studie je zpracována pro hodnocení dle platných imisních limitů uvedených v prováděcích předpisech k zákonu o ochraně ovzduší č. 86/2002 Sb. a upravenými postupy pro hodnocení hodinových krátkodobých koncentrací NO<sub>2</sub> a celoročních průměrných koncentrací

#### Stávající situace

Místo s posuzovaným zdrojem se nachází na severovýchodním okraji Prahy. V posuzované lokalitě lze očekávat dobré ventilační poměry. Kvalita ovzduší je zde ovlivněna provozem na vzdálené komunikaci Teplické, provozem velkého nákupního centra Letňany a místním provozem na ulicích Beranových, Toužimské, Semilské a Vrchlabské. Hlavní dopravní tahy a obchodní centrum, jsou však od posuzovaného místa v dostatečné vzdálenosti a proto se zde jejich vliv projevuje v menší míře. O tom svědčí m.j. i výsledky modelového výpočtu ATEM. V posuzované lokalitě lze proto očekávat průměrné roční koncentrace znečišťujících látek uvedené v tabulce dále (v posledním sloupci jsou naměřené hodnoty v r. 2008 na nejbližší stanici AIMS Kobylisy):

**Tab. 7: Průměrné koncentrace znečišťujících látek v lokalitě [mg/m<sup>3</sup>]**

Znečišťující látka	K <sub>r</sub>	Limit	K <sub>r</sub> Kobylisy AIMS 2008
NO <sub>x</sub>	28 (<20)	80 *)	38,7
NO <sub>2</sub>	20 (15 – 202)	40	26,1
PM <sub>10</sub>	21 (20 – 25)	40	20,3 (29,5)***)
benzen	0,6 (0,25-0,5)	5	---

\*) již neplatný limit

\*\*) bez meze tolerance

\*\*\*) 36 MV

V závorce jsou uvedeny hodnoty dle modelu ATEM 2008.

Ročním průměrným koncentracím suspendovaných částic PM<sub>10</sub> 20 – 25 µg/m<sup>3</sup> statisticky odpovídá četnost překročení denního imisního limitu 50 µg/m<sup>3</sup> v roce v hodnotách 9x až 18x, čili výrazně pod zákonem tolerovaných 35. To je v rozporu s obvykle tradovaným

zjednodušeným tvrzením, že vzhledem k tomu, že v celém posuzovaném území je přípustná četnost překročení denního imisního limitu překračována, jde o území zvláště znečištěné.

Ve skutečnosti se jedná o území v rámci Prahy s dobrou kvalitou ovzduší, ve kterém nejsou překračovány imisní limity s rezervou. Proto také model ATEM 2008 přiřazuje tomuto území index kvality ovzduší 0,25 – 5, což je druhý nejlepší stupeň. Toto potvrzují i hodnoty koncentrací znečišťujících látek naměřené na nejbližší měřicí stanici AIMS Kobylisy, kde 36 MV pro PM<sub>10</sub> byla 29,5 µg/m<sup>3</sup>, tj. hluboko pod limitem 50 µg/m<sup>3</sup>.

#### Situace po realizaci záměru

Posouzení vlivu komunikace je provedeno tak, že je hodnocen imisní příspěvek znečišťujících látek na okraji posuzované komunikace, a na okraji komunikací v obcích (městských částí) jejichž se komunikační úprava dotkne. Výpočet je zpracován jednotně pro emisní toky z dopravy s měrnou emisní vydatností dopravního proud k r. 2015.

Vypočtené hodnoty krátkodobých imisních příspěvků (hodinových a osmihodinových) a příspěvek k průměrné roční koncentraci na okraji propojení a komunikací dotčenými městskými částmi jsou uvedeny v následující tabulce:

**Tab. 8: Krátkodobé imisní příspěvky (hodinové, 24hodinové a osmihodinové) a příspěvek k průměrné roční koncentraci NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, CO a benzenu hodnocených úseků v referenčních bodech - rok 2008**

bod	NO <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub>		CO		benzen	
	K <sub>max1h</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	ΔK <sub>r</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	K <sub>max24h</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	ΔK <sub>r</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	K <sub>8h</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	ΔK <sub>r</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	K <sub>max1h</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	ΔK <sub>r</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]
navrhovaná komunikace	5,92	0,451	1,93	0,595	70,15	1,72	1,41	0,0387
Kbely	-0,58	-0,043	-0,19	-0,058	-6,92	-0,17	-0,14	-0,0038
Letňany	-2,23	-0,170	0,72	-0,224	-26,45	-0,64	-0,53	-0,0145
Čakovice	-3,40	-0,259	-1,10	-0,342	-40,32	-0,99	-0,81	-0,0083

V případě, že nebude stavba uskutečněna jsou všechny imisní příspěvky nulové. V důsledku zprovoznění celé soustavy komunikací však v severní části Letňan dojde k nárůstu imisních příspěvků na ulici Veselské. Tento přírůstek lze odhadnout v hodnotě do 1 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> a do 0,5 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> průměrné roční koncentrace. Důvodem není však vlastní posuzovaná komunikace nýbrž přenesení tangenciální dopravy z prostoru Letňan k severu.

#### Závěr rozptylové studie

Vypočtené hodnoty prokazují, že znečištění z dopravy stavby č. 3119 TV Čakovice - Etapa 0018 – Jižní obchvat, budou malé a ani na okraji komunikace v součtu s pozadím nepovede k překračování imisních limitů. Naopak v centrálních částech přilehlých městských částí dojde v důsledku posuzovaného propojení k snížení imisních příspěvků. Výjimkou je

okolí ulice Veselské v Letňanech, kde soubor připravovaných dopravních staveb povede k mírnému nárůstu imisních příspěvků. Tento nárůst však také nepovede ani v součtu s pozadím k překračování imisních limitů.

## **B.III.2. Odpadní vody**

### **B.III.2.a Srážkové vody**

Na povrchu nové komunikace budou vznikat srážkové odpadní vody. Likvidace srážkové vody je řešena vsakem do otevřeného vsakovacího příkopu. Parametry vsakovacího příkopu budou podrobně řešeny na základě hydrogeologického průzkumu, který bude proveden v dalším stupni dokumentace.

### **B.III.2.b Kvalita odpadních vod**

#### **Období výstavby**

Přehled druhu odpadní vody z výstavby:

- Splašková voda pocházející ze sociálního zařízení staveniště - použití chemických WC s následným odvozem
- Srážková voda (není ani tak odpadní vodou ve významu ohrožení životního prostředí z hlediska kontaminace, ale zejména ve významu soustředěného odtoku z území stavby, i když smývání olejových úkapů na ploše staveniště nelze vyloučit) - bude řešena vsakem v místě stavby do vsakovacího příkopu nornou stěnou. V případě havárie bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Přesné množství uvedených druhů odpadních vod nelze stanovit, protože závisí na plánu organizace výstavby konkrétního stavebního dodavatele (počet zaměstnanců, druh použité stavební mechanizace a technologie, velikost stavebního terénního zásahu).

Význam uvedených odpadních vod nespočívá v jejich množství, ale v nebezpečí možného úniku stavbou kontaminované vody do okolního prostředí.

#### **Období provozu**

Během provozu budou vznikat srážkové vody na zpevněných plochách komunikace a chodníku (nemotorizované komunikaci). Tyto vody budou vsakovány na místě do vsakovacího příkopu mezi komunikací a chodníkem.

#### **Klasifikace odpadní vody charakteristické pro hodnocenou stavbu**

Srážkové vody, které odtékají z povrchu komunikace, mohou být na základě ČSN 75 6101 označeny za znečištěné dešťové vody do skončení oplachu povrchu, ale např.



podle vyjádření ČIŽP z roku 1993 („Zpráva z prověrky vod odtékajících z dálnic“) nelze vody odtékající z dálnic posuzovat jako odpadní vody.

#### Proces kontaminace vody

Srážkové vody se po kontaktu s vozovkou obohacují o některé kontaminanty, z nichž nejdůležitější jsou chloridy z posypových solí a ropné látky z úkapu vozidel.

Pro ošetřování vozovek v zimním období jsou používány posypy v množství, která pro místní klimatické poměry činí asi 1 kg/m<sup>2</sup>/rok. Předpokládá se použití materiálu s hlavním podílem NaCl. Procentuální podíl Cl<sup>-</sup> je 61 hmotnostních procent. Předpokládaná produkce chloridů je uvedena níže (Tab. 9).

**Tab. 9: Produkce chloridů**

Typ plochy	Plocha vozovky m <sup>2</sup>	Spotřeba posypového materiálu (kg/rok)	Produkce chloridů kg/rok
komunikace	17 500*	1	10 675

\* 2 jízdní pruhy á 3,5m, tj 7m \* 2 500m

Recipientem srážek a tedy i chloridů z posypového materiálu bude podzemní voda (ze vsakování srážek).

Srážky budou vedeny do otevřeného vsakovacího příkopu, kde je předpoklad že se vsákne drtivá většina srážek, a proto nedojde k významné změně dotace podzemních vod.

### **B.III.3. Odpady**

V jednotlivých etapách přípravy, výstavby, provozu a ukončení činnosti oznamované stavby, budou vznikat charakteristické odpady. Odpady jsou zařazeny dle vyhl. č. 381/2001, (Katalog odpadů), ve znění pozdějších novel.

Odpady vznikající v souvislosti s oznamovaným záměrem lze zjednodušeně rozdělit do následujících skupin:

- Odpady vznikající v rámci stavebních prací (včetně demoličních odpadů).
- Odpady, které vznikají periodicky provozem a údržbou.
- Odpady vznikající po ukončení provozu s následnou demolicí objektů a ploch.

### **Období výstavby**

Skladba odpadů produkovaných při výstavbě bude typická pro stavební činnost tohoto druhu a rozsahu. V počáteční etapě výstavby bude nutné provést výkopové práce, terénní úpravy a teprve potom budou následovat stavební a montážní práce. Vytěžené zeminy budou částečně použity pro terénní a sadové úpravy v okolí komunikace a dále pak dle pokynů příslušného stavebního úřadu a v souladu s platnou legislativou.

Při výstavbě mohou vznikat různé druhy odpadů (Tab. 10), jejichž vlastnosti a množství bude závislé na použité technologii při výstavbě. Množství těchto odpadů bude srovnatelné s podobnými stavbami, výrazně budou převažovat obaly a zbytky stavebního materiálu.

**Tab. 10: Základní přehled odpadů vznikajících při výstavbě**

<b>Kód odpadu</b>	<b>Druh odpadu</b>	<b>Charakter odpadu</b>
05 01 05*	Uniklé (rozlité) ropné látky	Úkapy pohonných hmot, havárie
08 04 09*	Odpadní lepidla a těsnicí materiály obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	Odpady z lepicích materiálů
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	Obaly sypkých stavebních hmot
15 01 02	Plastové obaly	Obaly stavebních hmot apod.
15 01 03	Dřevěné obaly	Obaly stavebních hmot apod.
15 01 04	Kovové obaly	Obaly stavebních hmot apod.
15 01 10*	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	Obaly z nátěrových a těsnících hmot
15 02 02*	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	Údržba stavební techniky
17 01 01	Beton	Odpad z betonáže, demoliční odpady
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 170106	Odpad z betonáže a demoliční odpady
17 02 01	Dřevo	Odpad z výstavby a demolic
17 02 03	Plasty	Odpady z montáže
17 03 01*	Asfaltové směsi obsahující dehet	Vrstva s dehtovým pojivem v konstrukci rozebíraných chodníků a vozovek v napojení na stávající komunikace
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Odpad z řezání vozovky
17 04 05	Železo a ocel	Odpadní armovací a stavební kovy
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	Odpady z elektroinstalace
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Odpad z terénních úprav

Pozn.: odpady na bázi azbestu nejsou očekávány, \* nebezpečný odpad

Skladba odpadů byla stanovena na základě odborného odhadu zpracovatele Oznámení. Přesné množství odpadů je v dané fázi rozpracovanosti záměru obtížné specifikovat. Odpovědnost za nakládání s odpady vznikajícími stavební činností doporučuje zpracovatel Oznámení zakotvit do smlouvy o dodávce stavebních prací.

### Nakládání s odpady

Původcem odpadů vznikajících při výstavbě bude dodavatel stavby. Odstraňování stavebních odpadů bude zajištěno servisním způsobem specializovaných firem s příslušným oprávněním. Odpady vznikající během výstavby budou shromažďovány ve sběrných nádobách a kontejnerech a po naplnění odváženy k využití, k recyklaci či k odstranění. Původce stavebního odpadu je povinen odpad třídit a nabídnout k využití provozovateli zařízení na úpravu stavebního odpadu.

Nebezpečné odpady, rozříděné dle jednotlivých druhů a kategorií, budou shromažďovány odděleně ve speciálních uzavřených nepropustných nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů.

Sběrné nádoby budou označeny v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a prováděcí vyhláškou (nádoby s nebezpečnými odpady budou opatřeny identifikačními listy nebezpečných odpadů, symboly nebezpečnosti a osobou zodpovědnou za nakládání s těmito nebezpečnými odpady).

Během výstavby bude vedena evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem, v souladu s vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a provedeno upřesnění kategorizace vzniklých odpadů.

Ke kolaudaci stavby bude nutno doložit doklady o způsobu odstraňování jednotlivých druhů odpadů vznikajících během realizace stavby. Přepravní prostředky při přepravě stavebního odpadu musí být zcela uzavřeny nebo musí mít ložnou plochu zakrytou plachtou, bránící úniku tohoto odpadu. Pokud dojde v průběhu přepravy k úniku stavebního odpadu, je přepravce povinen neprodleně znečištění odstranit.

### Období provozu

V rámci provozu budou periodicky či občasně vznikat pouze druhy odpadů uvedené v následující tabulce (Tab. 11).

**Tab. 11: Základní přehled odpadů vznikajících při provozu**

Kód odpadu	Název odpadu	Charakter odpadu
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	Odpad z údržby trávníků
20 03 01	Směsný komunální odpad	Komunální odpad
20 03 03	Uliční smetky	Pevný odpad z očisty komunikací

### Období po ukončení provozu s následnou demolicí objektů

Konstrukční provedení stavby umožňuje po dožití stavby některé stavební prvky vhodným způsobem recyklovat a materiálově využít. Pro tento účel je třeba ze vzniklých stavebních odpadů separovat nebezpečné složky, které je třeba legitimním způsobem odstranit. Přesný

postup využití bude stanoven k termínu demolic objektů. Během demolice a odstraňování je třeba s odpadem nakládat podle předpisů platných v době provádění.

**Tab. 12: Základní přehled odpadů vznikajících po ukončení provozu s následnou demolicí**

Kód odpadu	Název odpadu	Kategorie
17 01 01	Beton	O
17 03 01*	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O

Obecné zásady platné pro původce odpadů ze zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech

- odpady zařazovat dle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů
- vzniklé odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě k možnému využití
- nelze-li odpady využít, zajistit jejich odstranění
- kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů a podle skutečných vlastností s nimi nakládat
- odpady shromažďovat utříděné podle druhů a kategorií
- odpady zabezpečit před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem ohrožujícím životní prostředí
- umožnit kontrolním orgánům přístup na staveniště a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytovat úplné informace související s odpadovým hospodářstvím.

Doporučení

- odpady smluvně odstraňovat u specializovaných firem s příslušným oprávněním
- odpady vzniklé při výstavbě shromažďovat ve sběrných nádobách a kontejnerech, po jejich naplnění je odvážet (k recyklaci či k odstranění)
- nebezpečné odpady roztrdit ihned po vzniku a odděleně shromažďovat ve speciálních uzavřených nepropustných nádobách určených k tomuto účelu.

## B.III.4. Ostatní: Hluk, vibrace

### B.III.4.a Hluk

Pro potřeby oznámení byla ing. Králíčkem zpracována akustická studie, která je součástí příloh oznámení (studie č. 2). Údaje o dopravě vychází z dopravní studie, která je přiložena jako studie č. 5.

Akustická studie řeší:

- Zhodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb okolní obytné zástavby po zprovoznění plánované obchvatové komunikace.
- Vyhodnocení hluku ze stavební činnosti související s výstavbou plánovaného záměru.

V oblasti plánovaného obchvatu bylo provedeno měření hluku:

Měřeno bylo v následujících měřicích bodech (MB).

- MB č. 1: Na hranici pozemku stávajícího rodinného domu č. 773/2 v ulici Zamašská, Kbely, bod situován ve výšce 2m nad terénem.
- MB č. 2: Na hranici pozemku stávajícího bytového domu č. 967/13 v ulici Toužimská, Kbely, bod situován ve výšce 2m nad terénem.
- MB č. 3: Na východní hranici pozemku staveniště obytných domů (v současné době hrubá stavba), Čakovice, bod situován ve výšce 2m nad terénem.
- MB č. 4: Na jižní hranici pozemku rodinného domu č. 775/89 v ulici Cukrovarská, Čakovice, bod situován ve výšce 2m nad terénem.

**Tab. 13: Měřením byly zjištěny následující hodnoty LAeq,T v intervalu 1 hodiny.**

Měřicí bod:	Časový interval měření:	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A v čas.intervalu 1 hodina LAeq,1h (dB)	Dominantní zdroj hluku:
MB č. 1	7:00 – 8:00 hodin	47,3	Přelety letadel a průjezd vlaku po trati ČD 070
MB č. 2	8:15 – 9:15 hodin	67,2	Doprava na komunikaci Toužimská
MB č. 3	9:45 – 10:45 hodin	48,9	Provoz stavby, přelety letadel, průjezd vlaku po trati ČD 070
MB č. 4	11:15 – 12:15 hodin	67,0	Doprava na komunikaci Cukrovarská

Rozšířená nejistota měření je stanovena na úroveň: U = 4 dB.

Pro zhodnocení hlukové situace v chráněném venkovním prostoru staveb plánované i stávající obytné zástavby od dopravy na okolní komunikační síti při započítání plánovaného obchvatu byly stanoveny následující sledované body č. 1 - 8:

Tab. 14: Umístění sledovacích bodů

Sledovaný bod č.:	Umístění:
1	2 m před západní fasádou rodinného domu č. 773/2 v ulici Zamašská, Kbely, bod ve výškové úrovni 2. NP objektu.
2	2 m před západní fasádou obytného domu č. 1b v ulici Sychrovská, Kbely, bod ve výškové úrovni 3. NP objektu.
3	2 m před jižní fasádou obytného domu č. 967/13 v ulici Toužimská, Kbely, bod ve výškové úrovni 2. NP objektu.
4	2 m před jižní fasádou rodinného domu č. 185 v ulici Toužimská, Letňany, bod ve výškové úrovni 2. NP objektu.
5	2 m před východní fasádou novostavby obytného domu, Čakovice, bod ve výškové úrovni 4. NP objektu.
6	2 m před jihovýchodní fasádou obytného domu č. 698/10 v ulici U Pámíků, Čakovice, bod ve výškové úrovni 4. NP objektu.
7	Na jižní hranici pozemku rodinného domu č. 775/89 v ulici Cukrovarská, Čakovice, bod situován ve výšce 2m nad terénem.
8	Na hranici pozemku budoucí obytné zástavby východně od stávající zástavby městské části Čakovice, bod ve výškové úrovni 4m nad terénem.

Výpočet hluku ve sledovaných bodech č. 1 - 8 byl proveden pomocí programu HLUK+ verze 7.16. Výpočet hladin hluku od dopravy byl proveden pro následující období:

- Stávající stav dopravy – rok 2008, nulová varianta (bez uvažovaného obchvatu).
- Výhled k roku 2015, aktivní varianta (s uvažovaným záměrem obchvatu).
- Výhled k roku 2020, aktivní varianta (s uvažovaným záměrem obchvatu).

V následujícím jsou uvedeny výsledky výpočtu hodnot  $L_{Aeq,16h}$  pro den a  $L_{Aeq,8h}$  pro noc od pozemní dopravy ve sledovaných bodech č. 1 – 8 pro výše uvedené období rozvoje komunikační sítě v oblasti plánovaného záměru: „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 – Jižní obchvat“

Tab. 15: Předpokládané hladiny akustického tlaku pro rok 2008, 2015 a 2020

Sledovaný bod:	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A					
	Stávající stav dopravy – rok 2008, nulová varianta (bez uvažovaného obchvatu)		Výhled k roku 2015, aktivní varianta (s uvažovaným záměrem obchvatu)		Výhled k roku 2020, aktivní varianta (s uvažovaným záměrem obchvatu)	
	Den $L_{Aeq,16h}$ (dB)	Noc $L_{Aeq,8h}$ (dB)	Den $L_{Aeq,16h}$ (dB)	Noc $L_{Aeq,8h}$ (dB)	Den	Noc
1	42,4	38,3	43,4 (36,9)	38,8 (29,4)	43,1 (36,5)	38,7 (29,1)
2	43,4	39,0	45,9 (42,1)	40,3 (34,7)	45,6 (41,7)	40,1 (34,3)
3	68,1	61,3	67,3 (33,9)	60,6 (26,4)	66,9 (33,5)	60,3 (26,0)
4	69,8	62,0	65,3 (35,3)	57,5 (28,0)	66,1 (34,6)	58,0 (27,3)
5	43,3	38,2	44,2 (38,6)	38,7 (31,1)	43,7 (38,6)	38,4 (31,1)
6	45,5	38,8	46,2	39,4	45,7	38,7

Sledovaný bod:	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A					
	Stávající stav dopravy – rok 2008, nulová varianta (bez uvažovaného obchvatu)		Výhled k roku 2015, aktivní varianta (s uvažovaným záměrem obchvatu)		Výhled k roku 2020, aktivní varianta (s uvažovaným záměrem obchvatu)	
	Den $L_{Aeq,16h}$ (dB)	Noc $L_{Aeq,8h}$ (dB)	Den $L_{Aeq,16h}$ (dB)	Noc $L_{Aeq,8h}$ (dB)	Den	Noc
			(39,2)	(31,7)	(39,1)	(31,6)
7	66,5	59,3	66,4 (32,4)	58,7 (24,9)	65,3 (32,4)	57,9 (24,9)
8	42,2	35,3	43,8 (37,8)	36,6 (30,4)	42,8 (37,8)	35,8 (30,3)

Nejistota výpočtu hluku je v úrovni 3 dB.

Hodnoty ve výše uvedené tabulce v závorkách – pod celkovou hladinou  $L_{Aeq,16h}$ , resp.  $L_{Aeq,8h}$  jsou dílčí hladiny  $L_{Aeq,T}$  související pouze s dopravou v trase plánovaného obchvatu „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 – Jižní obchvat“.

V následujícím jsou výpočtem zjištěné ekvivalentní hladiny akustického tlaku A od uvažované stavební činnosti ve fázi přípravy pozemku a zemních prací pro trasu plánovaného obchvatu.

**Tab. 16: Ekvivalentní hladiny hluku ve sledovacích bodech v období výstavby**

Sledovaný bod č.:	$L_{Aeq,14h}$ (dB)
1	50
2	51
3	58
4	46
5	48
6	47
7	44
8	48

V dalších fázích výstavby obchvatu – výstavba komunikace a přemostění, konečné úpravy lze předpokládat, že hodnoty  $L_{Aeq,14h}$  u nejbližší obytné zástavby bude ve stejné úrovni, resp. nižší ve srovnání s hodnotami uvedené v tabulce výše.

### Závěr akustické studie

1) Hluk od dopravy na komunikaci v trase plánovaného obchvatu „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 – Jižní obchvat“

- Dílčí hodnoty  $L_{Aeq,16h}$  pro den a  $L_{Aeq,8h}$  pro noc v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru stávající i plánované obytné zástavby v rozsahu sledovaných bodů č. 1 – 8 od dopravy na komunikaci v trase plánovaného obchvatu (hodnoty v tabulce č. 3 uvedeny v závorkách) budou hluboko pod hygienickým limitem  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB pro den a  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB pro noc. Podmínkou je

ovšem dodržení intenzit dopravy na plánovaném obchvatu dle dopravní studie (studie č. 4).

- Zprovozněním plánovaného obchvatu a dále zprovozněním propojení ulic Veselská ↔ Mladoboleslavská vznikne západní obchvat Kbel a výrazně poklesne hluk od dopravy v ulici Toužimská a Semilská. Pokles je v úrovni do 5 dB.

K maximálnímu omezení hluku z dopravy po komunikaci v trase plánovaného obchvatu „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 – Jižní obchvat“ zpracovatel akustické studie doporučuje provést případnou opěrnou zeď mezi komunikací obchvatu a haldami východně od Letňan se zvukopohltivým povrchem směrem ke komunikaci obchvatu v kategorií A3.

## 2) Hluk ze stavební činnosti:

Hlukové poměry od stavební činnosti související s výstavbou plánovaného záměru „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 – Jižní obchvat“ budou v chráněném venkovním prostoru staveb stávající i plánované obytné zástavby v oblasti pod hygienickým limitem 65 dB, který je stanoven pro stavební činnost v časovém úseku dne od 7 do 21 hodin.

- Provést výběr strojů s co nejnižší hlučností, tzn. použít nové a tím méně hlučné neopotřebované mechanismy.
- V případě, že to umožňuje technologie, je třeba použít menší mechanismy, případný kompresor a elektrocentrálu je nutné používat pouze v protihlukové kapotě.
- Nelze překročit hlučnosti mechanismů uvedené v tabulce č. 4 akustické studie. Dále nelze překročit vytížení mechanismů 6 h/den.
- Nákladní dopravu stavby vést do ulice Toužimská, resp. Semilská směrem k hlavní komunikaci Mladoboleslavská.
- Je nepřípustné z hlediska rušení hlukem provádět stavební činnost v době od 21 do 7 hodin, kdy platí snížené limitní ekvivalentní hladiny hluku A v chráněném venkovním prostoru staveb obytných domů.
- Na staveništi musí být ustanoven pracovník, který bude jednat s obyvateli okolních domů. V případě stížností obyvatel na zvýšenou hlučnost bude tento pracovník odpovědný za snížení hlučnosti omezením pracovní činnosti na stavbě.

### **B.III.4.b Vibrace a záření**

Mimo vibrace vznikající v rámci stavebních prací (při provozu vibračních mechanismů) nebudou v rámci výstavby a provozu vznikat nebezpečné vibrace. V zařízení nebudou instalovány technologie, které by mohly být pro obyvatelstvo a obsluhu zdrojem škodlivého neionizujícího záření. Ultrafialové záření, až na etapu výstavby (svařování), nebude vznikat.



## **B.III.5 Doplnující údaje**

### **Rizika havárií**

Navržený záměr nenese zásadní riziko vyplývající z používání látek nebo technologií. Možnost vzniku havárie s negativním dopadem na ovzduší a klima, vodu, půdu, geologické prostředí a zdraví obyvatel, lze technickými opatřeními omezit na minimum. Problémy by mohly nastat při nesprávném nakládání s nebezpečnými odpady a závadnými látkami, při nedodržení protipožárních opatření, případně při havárii vozidel na komunikacích. Únik většího množství ropných produktů (oleje, nafta) kontaminaci půdy a podzemních vod.

Environmentální rizika případných havárií a nestandardních stavů v zařízení lze rozdělit v rámci etapy výstavby a provozu následovně:

- vodohospodářská havárie
- dopravní nehoda
- požár

#### Při výstavbě komunikací může dojít k následujícím haváriím:

- Únik motorového oleje a nafty (protiopatření - kontrola technického stavu, pravidelná údržba vozidel a stavebních mechanismů, parkování na vymezených ploch stavenišť, instalace okapových vaniček pod parkovanými mechanismy),
- srážka vozidel s mechanismy nebo mezi sebou (protiopatření - dodržování pravidel silničního provozu, dodržování max. povolené rychlosti na staveništi),
- zanedbání bezpečnostních předpisů při manipulaci s pohonnými hmotami (protiopatření - pravidelné poučení pracovníků o bezpečnosti práce s PHM a dodržování bezpečnostních norem a předpisů).

#### Při provozu komunikace může dojít k následujícím haváriím:

- Únik ropných a dalších náplní z jedoucích automobilů (protiopatření - kontrola technického stavu a pravidelná údržba vozidel účastníků silniční dopravy),
- srážka vozidel v prostoru komunikací (protiopatření – instalace dopravního značení, informačních tabulí, dodržování pravidel silničního provozu v areálu, dodržování max. povolené rychlosti).

#### Vodohospodářský havarijní zásah:

V případě rozsáhlejšího úniku závadných (ropných) látek je třeba realizovat havarijní zásah zahrnující:

- Zamezení dalšího úniku látek,
- zabránění vniknutí látek do kanalizačního systému a vodotečí (např. uzavřením dešťových vpustí, instalace norných stěn),
- omezení plochy rozlivu (např. zemními valy),

- aplikací vhodného sorbetu a sanačním zásahem v rámci nějž bude odtěžena kontaminovaná zemina, plovoucí ropné látky sebrány z hladiny, budou očištěny a dekontaminovány znečištěné stavební konstrukce, odtěžen omočený obvod vodoteče a kontaminované rostliny.

**Požární ochrana:**

Stavba, vzhledem ke svému charakteru a umístění, nepředstavuje velké požární riziko a tudíž nevyžaduje z hlediska protipožární ochrany žádné speciální opatření. Pouze po celou dobu výstavby musí být všude umožněn příjezd hasičské techniky pro případ zásahu ke všem objektům dotčených stavbou. Během prací nesmí dojít k poškození ani zakrytí požárních hydrantů.

Stavebník (investor) je povinen nahlásit omezení průjezdnosti a všechny následné uzavírky komunikací 14 dní předem na ohlašovnu požárů. Obecně je třeba dodržovat ustanovení základní zákonné normy v oblasti požární bezpečnosti – Zákon o požární ochraně č. 67/2001 Sb. a vyhl. č. 246/2001 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona.

Veškeré nestandardní situace a tedy i havárie a s ní související odpady budou řešeny v souladu s platnou legislativou.

## **C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ**

### **C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území**

Zájmové území se nachází v severovýchodním sektoru hlavního města Prahy na rozhraní katastrů Kbely, Letňany a Čakovice. V současném stavu jsou pozemky v trase navrhované komunikace využívány převážně jako zemědělská půda. Výjimkou jsou haldy výkopku ze stavby metra, kde je provedeno pouze ozelenění, neboť zemědělské využití není vzhledem k složení navážky a sklonu svahu možné. Nejbližší zástavbou je skladový objekt v křižovatce Semilská x III/0102 na začátku řešeného úseku. Stávající obytná zástavba Kbel je v minimální vzdálenosti cca 300m.

Zájmové území se rozkládá na parcelách uvedených v Tab. 4 v katastru Kbely, Letňany, Miškovice a Čakovice.

#### **Geomorfologické začlenění území**

Dle regionálně geomorfologického členění ČR se trasa nachází v provincii České vysočiny, soustavy Česká tabule, podsoustavy Polabská tabule, celku Středočeská tabule a podcelku Českobrodská tabule, okrsku Čakovická tabule. Oblast lze charakterizovat jako plochou pahorkatinu s převážně jednotvárným plochým reliéfem, který je místně zpestřený plochými údolími vesměs drobných povrchových vodotečí.

Nadmořská výška zájmového území se pohybuje mezi 269 až 253 metry n. m. Povrch terénu prakticky velmi pozvolna klesá od jihozápadu k severovýchodu. Obecně lze území navrhované stavby charakterizovat jako morfologicky velmi příznivé a téměř zcela ploché bez terénních nerovností s výjimkou sekundárních prvků - masivní deponie výkopových zemin na leteňské straně.

#### **Biogeografické začlenění území**

Záměr se nachází v bioregionu 1.5 Českobrodský bioregion, který leží uprostřed středních Čech, zabírá přibližně Českobrodskou tabuli, východní část Pražské plošiny a část Čáslavské kotliny. Bioregion tvoří úpatí Českomoravské vrchoviny a Středočeské pahorkatiny směrem k Polabí. Převažuje zde slabě teplomilná biota 2. (bukovo-dubového) vegetačního stupně, biodiverzita je podprůměrná. Bioregion je dnes z naprosté většiny intenzivně zemědělsky využíván.

### **Fytogeografické zařazení území**

Zájmové území spadá pod fytogeografickou oblast termofitikum (*Thermophyticum*), obvod české termofitikum (*Thermobohemicum*), okres Pražská plošina, podokres Jenštejnská tabule.

### **Potenciální přirozená vegetace**

Dle mapy potenciální přirozené vegetace byly původní rostlinné společenstva tvořeny převážně černýšovými dubohabřinami.

### **Černýšová dubohabřina (*Melympyro nemorosi* – *Carpinetum*)**

#### **dominantní dřeviny:**

- dub zimní (*Quercus petraea*)
- habr obecný (*Carpinus betulus*)

#### **doplňkové dřeviny:**

- lípa srdčitá (*Tilia cordata*) – sušší typ
- lípa velkolistá (*Tilia platyphyllos*) – vlhčí typ
- dub letní (*Quercus robur*)
- jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*)
- javor klen (*Acer pseudoplatanus*)
- javor mléč (*Acer platanoides*)
- třešeň obecná (*Prunus avium*)

#### **bylinné patro:**

- *Hepatica nobilis*, *Gallium sylvaticum*, *Campanula persicifolia*, *Lathyrus versus*, *Lathyrus niger*, *Lamium galeobdolon*, *Melampyrum nemorosum*, *Mercurialis perennis*, *Asarum europaeus*, *Pyrethrum corymbosum*, *Viola reichenbachiana*, *Poa nemoralis*

## **C.I.1. Ekosystém**

Ekosystém je funkční soustava živých a neživých složek životního prostředí, jež jsou navzájem spojeny výměnou látek, tokem energie a předáváním informací, a které se vzájemně ovlivňují a vyvíjejí v určitém prostoru a čase. V naší přírodě se nacházejí dva typy ekosystému:

**a) přirozený** – přirozený přírodní ekosystém s minimálními nebo žádnými zásahy člověka. Druhově bohaté území s nižší produkcí. Jsou schopné autoregulace a vývoje, při částečném porušení mají možnost obnovy

**b) umělý** – dnes převažující typ ekosystému. Vznikl zásahem člověka. Lze mezi ně zařadit pole, louky, zahrady, parky, lesy, rybníky, přehrady, akvária... Druhově méně početné, proto nestabilní, snadno narušitelné, nejsou schopny autoregulace.

Záměr výstavby nové komunikace je navržen mimo zastavěné území, na rozhraní katastru Kbely, Letňany a Čakovice. Stavební pozemky jsou v současnosti zemědělsky využívány.

Ekosystém zájmového území je umělým ekosystémem, tzv. agroekosystémem, který vznikl funkčním propojením zemědělské výroby s krajinou. Je to ekosystém s blokovanou primární sukcesí v důsledku agrotechnických zásahů (obdělávání půdy, hnojení, sklizeň apod.), do něž je nutno dodávat energii, neboť se do oběhu vrací pouze nepatrná část vydané energie. Díky tomu dochází i k negativním ovlivnění edafonu (společenstvo organismů žijící v půdě) a následné degradaci biologické hodnoty půdy. Tím dochází k narušení vazeb mezi jednotlivými funkčními celky. Výsledkem takového hospodaření je úbytek diverzity druhů.

Žádný z přítomných ekosystémů nelze označit jako přirozený, resp. přírodně hodnotný a vhodný k ochraně. Zájmové území patří do krajiny s narušenou ekologickou stabilitou. Ekosystém se vyznačuje neschopností regenerace nebo udržení stávajícího stavu bez dodatečné energie. Výjimkou jsou porosty podél železnice, které jsou doplněny o množství drobných keřů. Diverzita druhů je v těchto místech bohatší, což je kolem železnice obvyklé (více viz. studie č. 3).

### **C.I.2. Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES)**

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je chápán jako vzájemně propojená soustava přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Je tvořen biocentry, biokoridory a interakčními prvky.

V okolí záměru se nachází několik prvků ÚSES lokální a regionální úrovně: RBC Čakovice (nefunkční, 34,8 ha), LBC V neckách (nefunkční, 5,95ha), LBC U Kbel (nefunkční, 3,7ha), LBC Na Vnořském potoce (nefunkční, 6,9ha) a LBC Zámecký park v Čakovicích (funkční, 9,0ha). Navržené, nefunkční prvky ÚSES jsou lokalizovány do současných ploch orné půdy.

Záměr nezasahuje do prvku ÚSES nadregionální, regionální ani lokální úrovně.

#### **RBC Čakovice - R2/11**

umístění:	Sousedí s řešeným záměrem v jeho severní části od křížení s železniční tratí až po křižovatku s ulicí Semilská.
druh pozemku:	orná půda
popis:	V současnosti zemědělsky obhospodařovaná plocha JV od Čakovic
specifikace:	rovina
návrh ochrany:	Založit nový lesní celek, který bude plnit vedle funkce biocentra i funkci rekreační.

cílová společenstva: lesní  
využití: orná půda  
znehodnocení: Absence trvalých porostů.

**LBC V neckách - L2/55**

umístění: cca 500m jihovýchodním směrem  
druh pozemku: orná půda  
popis: Pole severně od Kbel.  
specifikace: rovina  
návrh ochrany: Založit lesní porost.  
cílová společenstva: lesní  
využití: orná půda  
znehodnocení: Absence trvalých porostů.

**LBC U Kbel - L2/57**

umístění: cca 500m jihovýchodním směrem  
druh pozemku: orná půda  
popis: Pole u železnice východně od Kbel.  
specifikace: rovina  
návrh ochrany: Založit lesní porost.  
cílová společenstva: lesní  
znehodnocení: Absence trvalých porostů.

**LBC Na Vinořském potoce - L2/58**

umístění: cca 500m jihovýchodním směrem  
druh: EVKP  
druh pozemku: školky, vodní plochy  
popis: Bývalá ovocná školka, která vlivem sukcese postupně zarůstá neovocnými dřevinami. Úsek Vinořského potoka.  
specifikace: rovina  
návrh ochrany: V biocentru postupná přeměna druhové skladby ve prospěch původních druhů.  
cílová společenstva: lesní

**LBC Zámecký park v Čakovicích - L1/52**

umístění: cca 500m severozápadním směrem  
druh: EVKP  
druh pozemku: vodní plochy, ostatní plochy  
popis: Parkové porosty lužního charakteru jižně od Mratínského potoka.

specifikace: vodní tok, rovina  
návrh ochrany: Zachovat současný stav.  
cílová společenstva: vodní, parková  
využití: krátkodobá rekreace

### **LBC Za starou stodolou - L2/53**

umístění: cca 450m severním směrem  
druh pozemku: vodní plocha, orná půda  
popis: Pole v okolí Mratínského potoka.  
specifikace: vodní tok, rovina  
návrh ochrany: Založit rozptýlené porosty vysoké zeleně. Doplnit břehové porosty.  
cílová společenstva: vodní, břehová  
využití: orná půda  
znehodnocení: Absence trvalých porostů.

### **RBK U Ďáblic - R4/34**

umístění: propojuje L1/52 s L2/53  
druh pozemku: orná půda  
popis: Pole severně a západně od Ďáblic.  
specifikace: svah  
návrh ochrany: Založení pásu zeleně s rozptýlenými dřevinami.  
cílová společenstva: lesostepní  
využití: orná půda  
znehodnocení: Absence trvalých porostů.

### **RBK Martínský potok I- R4/35**

umístění: propojuje L2/53 s R2/11  
druh pozemku: vodní plochy, orná půda, zahrady  
popis: Mratínský potok a navazující pole mezi Ďáblicemi a regionálním biocentrem Čakovice. Potok postrádá kvalitní vegetační doprovod, je obklopen většinou polem, na západě Čakovic prochází zahradami.  
specifikace: vodní tok, rovina  
návrh ochrany: Založit odpovídající vegetační doprovod potoka a pás vysoké zeleně u Čakovic.  
cílová společenstva: vodní, břehová  
využití: orná půda  
znehodnocení: ruderalizace

### **RBK Čakovice - Vinořská bažantnice - R4/36**

umístění:	propojuje R2/11 s L2/55 a dále s L2/57 a L2/58
druh pozemku:	vodní plochy, orná půda
popis:	Úsek mezi regionálními biocentry Čakovice, respektive Vinořská bažantnice. Část vymezena ve stávajících polích u Kbel, část na Vinořském potoce, který je v tomto úseku bez výrazného vegetačního doprovodu dno je navíc kontaminováno těžkými kovy.
specifikace:	rovina, vodní tok
návrh ochrany:	Založit lesní porosty severovýchodně od Kbel. Založit odpovídající vegetační doprovod podél Vinořského potoka. Odstranění kontaminovaných nánosů z Vinořského potoka.
cílová společenstva:	vodní, břehová, lesní
využití:	orná půda
zhodnocení:	Absence trvalých porostů. Ruderalizace. Vinořský potok kontaminován těžkými kovy.

### **U Zlámaného kříže - I5/405**

umístění:	cca 50m západním směrem
druh:	EVKP
druh plochy:	ostatní plochy
popis:	Nálety dřevin (především keřů) u železniční trati jižně od Čakovic.
specifikace:	rovina
návrh ochrany:	Ponechat sukcesi.
cílová společenstva:	lesostepní, břehová

### **Aronka - I6/334**

umístění:	cca 80m východním směrem
druh pozemku:	orná půda, ostatní plocha
popis:	Remízek postupně zarůstající stromy a keři. Navazující pole.
specifikace:	rovina
návrh ochrany:	Remízek ponechat sukcesi. Jižně od něj založit pásy zeleně členící ornou půdu.
zhodnocení:	ruderalizace

## **C.I.3. Významné krajinné prvky (VKP)**

Podle § 3, odst. 1 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny je významný krajinný prvek definován jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část



krajiny, utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky ze zákona jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy.

V řešeném území ani v jeho nejbližším okolí se nenachází žádný zákonem vymezený či vyhlášený VKP. Do budoucna se však počítá s lesoparkem, který by měl vzniknout podél navrhované komunikace. Navrhovaný lesopark je zanesen v územním plánu a s připravovanou stavbou počítá.

#### **C.I.4. Zvláště chráněná území (ZCHÚ) a chráněná ložisková území (CHLÚ)**

Lokalita navrhované výstavby se nenachází na zvláště chráněném území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. To znamená, že neleží na území národního parku, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní rezervace, přírodní památky ani přechodně chráněné ploch.

Trasa záměru není v konfliktu se zvláště chráněným územím. Záměr je však situován do blízkosti stávajícího ZCHÚ – národní přírodní rezervace (NPR) Letiště Letňany (kód ÚSOP: 2317) o rozloze 46,9119 ha, které je součástí EVL Praha - Letňany. Vzdálenost záměru od tohoto EVL je cca 300m jižně.

Dalším nejbližším chráněným územím je přírodní rezervace (PR) Vinořský park o rozloze 34,07 ha vzdálený cca 700m jihovýchodně.

##### **NPR Letiště Letňany**

**Umístění:** NPR Letiště Letňany je součástí EVL Praha - Letňany, jedná se o sportovní letiště na území hlavního města Prahy, městská část Praha 18 – Letňany (mezi ulicemi Mladoboleslavská, Toužimská, Beranových).

**Rozloha:** Lokalita EVL má rozlohu 75,17ha, plocha NPR je však pouze 46,9ha.

**Geologie:** V podloží jsou vápnité jílovce a slínovce bělohorského souvrství (turon).

**Geomorfologie:** Pražská plošina.

**Pedologie:** Typická černozem.

**Krajinná charakteristika:** Rozsáhlé sportovní letiště (vzniklo v r. 1925) je obklopené městskou zástavbou (výstaviště Letňany, stanice metra). Provozována jsou zde malá sportovní letadla (motorová a větroně). Současná délka letové dráhy je 814m. Na části plochy je nyní malé golfové hřiště (tréninková plocha) a sousední okrajová část je příležitostně využívána leteckými modeláři.

- Biota:** Pravidelně sečený trvalý travní porost. Část vegetace lze přiřadit k biotopu mezofilních ovsíkových luk (svaz *Arrhenatherion*, T1.1). Vzhledem k časté seči, vlivu sešlapu a pojezdu přecházejí tyto porosty místy k vegetaci narušovaných trávníků a pastvin (svaz *Cynosurion*, T1.3). Biotop T1.1 se vyskytuje s nízkou reprezentativností i zachovalostí, biotop T1.3 je na hranici mapovatelnosti, resp. odpovídá spíše vegetaci silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem (X5). Porosty jsou druhově poměrně chudé, vyskytují se pouze běžné druhy. Jediným poněkud vzácnějším druhem je teplomilný ruderalní druh *Nepeta cataria*.  
Lokalita s výskytem velmi početné populace sysla obecného (*Spermophilus citellus*).
- Kvalita a význam:** Lokalita s nejpočetnější populací sysla obecného v ČR (v současnosti evidováno celkem 26 lokalit).
- Zranitelnost:** Lokalita je v současnosti nejvíce ohrožena možnou změnou způsobu využívání území. Absence pravidelného sečení travního porostu by posléze vedla k zániku místní populace sysla obecného. Vzhledem k rozsáhlosti a atraktivnosti pozemků k výstavbě rodinných domů a nákupních center hrozí silný tlak potenciálních investorů.  
Letecký provoz jako takový nepředstavuje významný ohrožující faktor pro předmět ochrany.  
V západní části lokality podél areálu výstaviště byla v r. 2002 poměrně rozsáhlá plocha zpevněna šterkem pro příležitostné parkování vozidel (v době konání veletrhu). Tímto problémem se zabývá ČIŽP Praha.
- Management:** V případě změny způsobu využívání (sportovní letiště) nutno zajistit údržbu nízkostébelných travních porostů. Zamezení dalšího rozšiřování zpevněných ploch. Činnost dravců využívaných k sokolnictví je nutné soustředit do období zimního spánku sysla. Protože tato činnost může ohrožovat hlavní předmět ochrany, je možné ji provádět pouze na základě udělené výjimky z ochranných podmínek.

### **C.I.5. Území přírodních parků (PřP)**

Přírodní parky jsou podle z. č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů zřizovány k ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí zákona, o ochraně přírody a krajiny. Jsou vyhlášovány příslušným orgánem ochrany přírody obecně závazným předpisem, ve kterém se stanovuje omezení využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo narušení stavu tohoto území.

Zájmového území se nenachází na ploše přírodního parku. Nejbližším přírodním parkem je přírodní park Klánovice - Čihadla, který leží ve vzdálenosti cca 3,5km jižním směrem.

#### **PřP Klánovice - Čihadla**

Přírodní park Klánovice - Čihadla byl zřízen jako oblast klidu vyhláškou č. 3/1991 Sb. HMP, o zřízení oblastí klidu v hlavním městě Praze a vyhlášení stavební uzávěry pro tyto oblasti. Ustanovením § 90 odst. 11 zákona došlo k prohlášení předmětných oblastí klidu, mezi než patřila i oblast klidu Klánovice - Čihadla, za přírodní parky.

Základním kamenem PřP je zemědělská krajina ohraničená lesním komplexem Xaverovského hřebenu na východě a Východní spojkou, Sídlištěm Černý Most na severu. Na jihu vede hranice PřP severní částí intravilánu MČ Dolní Počernice a na západě lesním komplexem vrchu Čihadla. Území je charakteristické vysokým podílem orné půdy s liniemi vodních toků a jejich chudého vegetačního doprovodu.

#### **Lesopark Letňany**

V sousedství navrhované stavby je plánován Lesopark Letňany. Park je navržen v jižní části řešené komunikace. Do parku jsou začleněny rekultivované odvaly výkopku ze stavby metra i prostor kolem ulice Toužimská.

### **C.I.6. Evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO)**

Natura 2000 je soustava chráněných území, které vytvářejí na svém území podle jednotných principů všechny státy Evropské unie. Cílem této soustavy je zabezpečit ochranu těch druhů živočichů, rostlin a typů přírodních stanovišť, které jsou z evropského pohledu nejcennější, nejvíce ohrožené, vzácné či omezené svým výskytem jen na určitém území (endemické).

Vytvoření soustavy Natura 2000 ukládají dva nejdůležitější právní předpisy EU na ochranu přírody: směrnice 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků („směrnice o ptácích“) a směrnice 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin („směrnice o stanovištích“). Směrnice ve svých přílohách vyjmenovávají,

pro které druhy rostlin, živočichů a typy přírodních stanovišť mají být lokality soustavy Natura 2000 vymezeny.

Požadavky obou směrnic byly začleněny do zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění zákona č. 218/2004 Sb. Podle směrnice o ptácích jsou vyhlašovány ptačí oblasti – PO (v originále Special Protection Areas – SPA) a podle směrnice o stanovištích evropsky významné lokality – EVL (v originále Sites of Community Importance – SCI). Společně tvoří tyto dva typy lokalit soustavu Natura 2000.

Oznamovaný záměr se nachází v blízkosti lokality soustavy NATURA 2000 – evropsky významná lokalita Letiště Letňany (CZ 0113774), která má zároveň statut NPR (kap. C.I.4.). Severní hranice EVL je v současnosti vedena podél ulice Toužimská (situace č. 1 ve studii č. 4).

Předmětem ochrany je syselec obecný. Na základě stanoviska odboru OOP MHMP bylo pro záměr zpracováno posouzení vlivu záměru na Naturu 2000 Mgr. Pavlem Bauerem. Biologický průzkum širšího okolí záměru a posouzení vlivu záměru na Naturu 2000 je přiloženo jako studie č. 3 a studie č. 4. Syselec obecný nemá žádné nároky na migrační trasy a proto záměr by neměl populaci syslece nikterak významněji ovlivnit. Podrobnější vliv na výskyt syslece obecného je uveden v kapitole D.I.7. a D.II, v příloze (studie č. 3) a v posouzení Natura (studie č. 4).

Na území města Prahy se nevyskytují ptačí oblasti zařazené do soustavy NATURA 2000.

### **C.I.7. Území historického, kulturního nebo archeologického významu**

Za kulturní památky prohlašuje Ministerstvo kultury České republiky nemovité a movité věci, popřípadě jejich soubory, které jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu, tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty historické, umělecké, vědecké a technické, které mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem. Ministerstvo kultury si před prohlášením věci za kulturní památku vyžádá vyjádření krajského úřadu a obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Archeologický nález prohlašuje ministerstvo kultury za kulturní památku na návrh Akademie věd České republiky.

Posuzovaná stavba zasahuje do katastrálních území Kbely, Letňany, Čakovice a Miškovice. Trasa záměru není ve střetu s kulturními nebo archeologickými památkami. Nejbližšími takovými územími jsou historická centra Kbel, Čakovic a Miškovice s kulturními památkami a navrženými památkovými zónami.

Na území Čakovic se nachází nemovitá kulturní památka (NKP) socha sv. Floriána (č. rejstříku ÚSKP: 40816/1-1701) před kostelem sv. Remigia. Na území Kbel se nachází NKP socha sv. Vojtěcha (č. rejstříku ÚSKP: 40818/1-1702) na návsi, socha Rozum a Cit

(č. rejstříku ÚSKP: 44420/1-464) v parku při ulici Železnobrodská, letecký maják (č. rejstříku ÚSKP: 100966) na letišti na Mladoboleslavské ulici.

Podle výpisu ze Státního archeologického seznamu ČR (SAS) se v katastrech Kbel, Letňan, Čakovic a Miškovice nenachází významné archeologické lokality. Nejbližší významná archeologická lokalita (Farka, Nad Podhořím) leží asi 9,5km západně v k.ú. Troja.

Dle informací NPÚ se v dotčených katastrech nachází následující území s archeologickými nálezy (UAN) – uvedeno je vždy pořadové číslo SAS, název ÚAN a typ<sup>1</sup>:

#### **Čakovice:**

- (12-24-08/1) Nádraží Čakovice - I.
- (12-24-08/2) Cukrovar - I.
- (12-24-08/3) Plavební kanál - I.
- (12-24-08/4) Mastný průmyslný závod - I.
- (12-24-09/1) Obytné domy Avie - I.
- (12-24-09/2) Rubešův dům - I.
- (12-24-09/3) ul. Třtinová až po ul. Něvskou - I.
- (12-24-09/4) Vodovod Káraný – Praha - I.
- (12-24-09/5) socha sv. Floriána - I.
- (12-24-09/7) Třeboradice, středověké a novověké jádro vsi - I.
- (12-24-13/1) Čakovice – trasa teplovodu Mělník – Praha - I.
- (12-24-14/1) Stadion – Čakovice - I.
- (12-24-14/2) Domov mládeže - I.

#### **Kbely:**

- (12-24-14/3) Škola - I.
- (12-24-14/4) Toužimská ul. - I.
- (12-24-14/5) Hrušovická ul. - I.
- (12-24-14/6) U Železničního přejezdu - I.
- (12-24-14/7) Žacléřská - I.

#### **Letňany:**

- (12-24-13/17) AVIA – areál - I.
- (12-24-13/18) Letov - I.

#### **Miškovice:**

- (12-24-09/6) Miškovice, středověké a novověké jádro vsi - I.

---

<sup>1</sup> UAN I. typu – území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů  
UAN IV. typu – území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu arch. nálezů

### **C.I.8. Území hustě zalidněná**

Praha 13 má rozlohu 12,49km<sup>2</sup> a počet obyvatel je 52 457. V MČ Praha 13 je průměrná hustota obyvatel 4 054obyv./km<sup>2</sup>.

Praha 18 má rozlohu 6,1km<sup>2</sup> a počet obyvatel je 15 471. V MČ Praha 18 je průměrná hustota obyvatel 2 545obyv./km<sup>2</sup>.

Praha 19 má rozlohu 5,99km<sup>2</sup> a počet obyvatel je 5 185. V MČ Praha 19 je průměrná hustota obyvatel 866obyv./km<sup>2</sup>.

V řešeném území nežijí žádní stálí obyvatelé.

### **C.I.9. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení**

Z hlediska rozptylových podmínek se jedná o území v rámci Prahy s dobrou kvalitou ovzduší, ve kterém nejsou překračovány imisní limity s rezervou. Proto také model ATEM 2008 přiřazuje tomuto území index kvality ovzduší 0,25 – 5, což je druhý nejlepší stupeň.

Z hlediska akustických poměrů je dominantním zdrojem hluku doprava na okolních komunikacích, především pak komunikace Semilská, Toužimská, Bohdanečská a Cukrovarská.

Podrobnosti o míře stávající zátěže jsou uvedeny v kapitole B.III.1 a B.III.4..

### **C.I.10. Staré ekologické zátěže**

V lokalitě záměru se nenacházejí žádné staré ekologické zátěže (sklárky, kontaminované zeminy nebo vody aj.).

Nejblíže se nacházejí 3 území se starými zátěžemi:

- VELTECH a.s. Čakovice - 400m severně
- AVIA Letňany a.s. - cca 1 200m severozápadně,
- Letecké opravny Kbely, s.p. - cca 600m jižně.

### **C.I.11. Extrémní poměry v dotčeném území**

Extrémní poměry v zájmové lokalitě nebyly zjištěny.

## C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

### C.II.1. Klima a Ovzduší

#### C.II.1.a. Klima

Řešené území patří do klimatické oblasti teplé, okrsku teplého, suchého, s mírnou zimou (T2 - Tab. 17). S mírně teplým a suchým létem, s krátkými mírně teplými přechodovými obdobími a s krátkou velmi suchou zimou. Průměrná roční teplota na meteorologické stanici Klementinum činí 9,4°C, červencová teplota 20,5°C a lednová -0,5°C. Ročně spadne průměrně 487mm srážek, většinou v podobě deště. Sněhová pokrývka dosahuje přes 20cm sněhu a sníh leží průměrně až 50 dní. Sluneční svit dosahuje asi 45% možné doby (1842 hodin ročně – Karlov).

Základní charakteristika počasí je uvedena taktéž v tabulce (Tab. 1).

**Tab. 17: Klimatické charakteristiky teplé klimatické jednotky T2**

Klimatické charakteristiky teplé klimatické jednotky T2	
Počet letních dní (Tmax 25°C)	50 - 60
Počet dní s průměrnou teplotou 10°C a více	160 - 170
Počet mrazových dní (Tmin -0,1°C)	100 - 110
Počet ledových dní (Tmax -0,1°C)	30 - 40
Průměrná teplota vzduchu ve °C v lednu	-2 - -3
Průměrná teplota vzduchu ve °C v červenci	18 - 19
Průměrná teplota vzduchu ve °C v dubnu	8 - 9
Průměrná teplota vzduchu ve °C v říjnu	7 - 9
Průměrný počet dní se srážkami 1 mm a více	90 - 100
Srážkový úhrn v mm ve vegetačním období	350 - 400
Srážkový úhrn v mm v zimním období (X - III)	200 - 300
Počet dní se sněhovou pokrývkou	40 - 50
Počet zamračených dní	120 - 140
Počet jasných dní (oblačnost menší než 2/10)	40 - 50

**Tab. 18: Základní charakteristiky počasí (Atlas podnebí pro stanice umístěné na úz. Prahy)**

Charakteristika	Karlov	Klementinum
Průměrná roční teplota vzduchu (°C)	15,3	15,7
Průměrný počet tropických dnů (tmax > 30°C)	10,7	09,5
Průměrný počet letních dnů (tmax > 25°C)	48,3	47,5
Průměrný počet mrazových dnů (ve 2 m nad zemí tmin < -0,1°C)	87,4	75,4
Průměrný počet ledových dnů (ve 2 m nad zemí tmax < -0,1°C)	29,8	27,4

Charakteristika	Karlov	Klementinum
Průměrný počet arktických dnů (ve 2 m nad zemí $t_{max} < -10^{\circ}C$ )	01,9	01,7
Průměrné datum prvního mrazu	23. 10.	06. 11.
Průměrné datum posledního mrazu	15. 04.	01. 04.
Průměrná relativní vlhkost (%)	71	
Průměrný roční úhrn srážek (mm)		487
Průměrný počet dnů se sněžením		31,7
Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou		32,7

### C.II.1.b. Ovzduší

Posuzované území se nachází severovýchodně od centra Prahy, v nadmořské výšce cca 260m.n.m. Terén v okolí je mírně zvlněný, bez výrazných výškových změn. Lze zde očekávat střední až dobré ventilační poměry s průměrnou rychlostí větru ve výšce 10m nad terénem 3,1m/s.

Z hlediska imisních podmínek se jedná o místo se středními až dobrými rozptylovými podmínkami. Zdrojem znečištění ovzduší v nejbližším okolí jsou komunikace a individuální topeniště v rodinných domech v okolí.

#### Rozptylové poměry

Místo s posuzovaným zdrojem se nachází na severovýchodním okraji Prahy. V posuzované lokalitě lze očekávat dobré ventilační poměry. Kvalita ovzduší je zde ovlivněna provozem na vzdálené komunikaci Teplické, provozem velkého nákupního centra Letňany a místním provozem na ulicích Beranových, Toužimské, Semilské a Vrchlabské. Hlavní dopravní tahy a obchodní centrum, jsou však od posuzovaného místa v dostatečné vzdálenosti a proto se zde jejich vliv projevuje v menší míře.

**Tab. 19: Průměrné koncentrace znečišťujících látek v lokalitě [ $mg/m^3$ ]**

Znečišťující látka	$K_r$	Limit	$K_r$ Kobyličky AIMS 2008
NO <sub>x</sub>	28 (<20)	80 *)	38,7
NO <sub>2</sub>	20 (15 – 202)	40	26,1
PM <sub>10</sub>	21 (20 – 25)	40	20,3 (29,5)***)
benzen	0,6 (0,25-0,5)	5	---

\*) již neplatný limit

\*\*) bez meze tolerance

\*\*\*) 36 MV

V závorce jsou uvedeny hodnoty dle modelu ATEM 2008.

Obecně se jedná o území v rámci Prahy s dobrou kvalitou ovzduší, ve kterém nejsou překračovány imisní limity s rezervou. Proto také model ATEM 2008 přiřazuje tomuto území index kvality ovzduší 0,25 – 5, což je druhý nejlepší stupeň. Toto potvrzují i hodnoty koncentrací znečišťujících látek naměřené na nejbližší měřicí stanici AIMS Kobyličky, kde 36



MV pro PM<sub>10</sub> byla 29,5 µg/m<sup>3</sup>, tj. hluboko pod limitem 50 µg/m<sup>3</sup>. Podrobnější údaje jsou uvedeny v kapitole B.III.1.

## **C.II.2. Horninové prostředí a přírodní zdroje, hydrogeologie**

### **C.II.2.a. Horninové prostředí**

#### **Předkvartérní podklad**

Z regionálně-geologického hlediska řadíme skalní podloží zájmového území do jednotky České křídové tabule, která zde spočívá diskordantně na zvrásněných svrchnoordinovických sedimentech. Mocnost reliktu křídových hornin je v daném území zhruba v rozmezí 10 až 25 metrů. Zachovány jsou jednak turonské sedimenty souvrství bělohorského, jednak (a to v hlavní míře) cenomanské sedimenty korycansko-peruckého souvrství.

V zájmovém území jsou významné následující stratigrafické a litologické jednotky křídového masívu, které jsou řazeny od povrchu do podloží:

- jíly a jílovce – bazální část bělohorských vrstev
- glaukonitické pískovce, prachovce a jílovce – korycanské vrstvy
- kaolinické pískovce – korycanské vrstvy

#### **Jíly a jílovce**

V jihozápadním, výše položeném křídle navrhované trasy se tyto měkké poloskalní horniny objevují jako přímé podloží kvartérních eolicko-deluviálních zemin, v severovýchodním níže položeném křídle již byly zcela erodovány a chybí tu. V archivních sondách jsou tyto uloženiny popisovány nejčastěji jako hnědavé nebo žlutohnědé slínité jíly na rozhraní tuhé a pevné konzistence, v bazální části polohy pak místy jako slabě zpevněné jílovce. Svrchní část polohy může být druhotně přemístěna (kvartérní jílovitá deluvia). Celková mocnost křídových jemnozrnných uloženin charakteru jílu nebo slabě zpevněného jílovce je maximálně do 2 metrů, obvykle však v průměru kolem 1 metru nebo i méně.

#### **Glaukonitické pískovce, prachovce a jílovce**

Představují nejmladší část pískovcové sedimentace a vyskytují se v nejvyšším patře korycanských vrstev pod výše uvedenými jíly nebo přímo pod kvartérní sedimentací. V zájmovém území nejsou navíc zastoupeny celoplošně, objevují se pouze ve výše položené první části trasy v nadmořských výškách nad 260m n.m. Glaukonitické křídové horniny mají zelenavou až zelenošedou barvu s rezavým zbarvením, odspodu polohy do nadloží se obvykle postupně zjemňuje zrna – na bázi jsou pískovce převážně středně zrnité až hrubozrnné, výše jsou jemnozrnné a v nejvyšší části polohy se spíše jedná o písčité

prachovce nebo dokonce jílovce s glaukonitem. Glaukonitické horniny mívají mocnost kolem 1 metru, výjimečně až 1,5 metru.

### **Kaolinické pískovce**

Jedná se o bělavožluté, žlutohnědé a okrové, rezavě a červenavě skvrnitě pískovce, variabilního zrna od jemných až po hrubozrnné, místy se zrny křemene až 1,0cm. V průměru nejsou kaolinické pískovce příliš dobře zpevněné, jsou tmeleny prakticky výhradně jílovitým tmelem a zejména pak v připovrchové zóně se lehce rozpadají až na písek (druhotné oslabení tmele zvětrávacími procesy). Oslabené pískovce jsou dále typické i pro okolí subvertikálních puklinových systémů, kterými je pískovcový masív prostoupen. Vrstevní sled obsahuje lokálně i pevnější polohy železitě tmelených pískovců většinou nápadně rezavohnědé barvy. Pískovce jsou hrubě lavicovité s křížovým zvrstvením.

### **Pokryvné útvary**

Povrch území je celoplošně překryt vesměs nepříliš mocnou vrstvou kvartérních sedimentů v rozsahu mocnosti od necelého 1 metru až po cca 3 metry (uváděno včetně orníčního krytu). Z genetického hlediska se jedná o kulturní vrstvy půdy (humózní horizonty), eolické resp. eolicko-deluviální sedimenty (sprašové zeminy) a o deluviální sedimenty.

### **Sprašové zeminy**

Jedná se o uloženiny eolické až eolicko-deluviální, jsou to světle hnědé, okrové jílovitoprachovité zeminy, které byly transportovány větrem, v daném území však spíše předpokládáme sekundárně krátce redeponované (přeplavené) spraše, označované spíše jako sprašové hlíny – jsou částečně odvápněné a nemají porézni charakter a nebývají prosedavé. Sprašové zeminy mají v daném území vcelku nevýraznou mocnost od několika decimetrů po nejvýše 2 metry. Vyskytují se ovšem celoplošně v celé navrhované délce trasy.

### **Deluviální jílovitopísčité hlíny**

Objevují se plošně nepravidelně v dílčích „ostrůvcích“ v severovýchodním křídle území na křídových pískovcích v malých mocnostech maximálně do 1 metru. Deluvia jsou tvořena většinou písčítými hlínami až hlinitými písky s valounky křemene a drobnými úlomky hornin. Mají spíše pevnou konzistenci.

### **Humózní horizonty**

Oblast se vyznačuje kvalitními kulturními vrstvami půdy relativně vysokých mocností, v průměru kolem 0,5 metru (ojediněle ovšem i 1 metr) – tato problematika je samostatně řešena v kapitole C.II.3..

### **Navážky**

Recentní zeminy vzniklé činností člověka nejsou v archivních sondách uváděny a lze je předpokládat pouze v okrajových místech napojení v podobě navážek konstrukčních vrstev komunikací Toužimská a Semilská, dále v místě křížení trasy s tratí ČD a v případných liniových vedeních podzemních inženýrských sítí. Dále se trasa navrhované komunikace dotýká mohutné akumulace výkopových zemin (výkopek ze stavby metra), deponované na terén na letňanské části území.

### **C.II.2.b. Přírodní zdroje, poddolované území, radon**

V celé oblasti zájmového území nejsou v archivu Geofondu ČR evidovány žádné starší důlní práce a ani poddolovaná území. Z hlediska ložiskové ochrany území není ve studované oblasti vymezeno žádné ložiskové území.

Podle Mapy radonového rizika 1 : 50 000 (list 12-24) leží zájmové území v oblasti s přechodným radonovým rizikem.

### **C.II.2.c. Hydrogeologie**

Podle dokumentace archivních průzkumných sond lze v zájmovém území vymežit dvě odlišné oblasti podle hloubky zastižení podzemní vody.

V jihozápadním výše položeném křídle území byla téměř ve všech archivních sondách dokumentována naražená nebo ustálená hladina podzemní vody. Hloubka jejího výskytu je v rozsahu 1,8 až 4,4 metru pod terénem. Prostředím výskytu podzemní vody jsou křídové horniny (jíly, jílovce, pískovce) s tím, že ustálená hladina podzemní vody ojediněle vystoupila až do úrovně bazální části kvartérních zemin. Tyto archivní poznatky jsou poněkud překvapivé, neboť se vesměs jedná o prostředí s velmi až extrémně nízkou průlinovou propustností, v nichž se souvislé a stále zvodnění nevytváří, zvláště pak ne na plochých elevačních pozicích. Archivní vrty nebyly realizovány jako vystrojené HG vrty, v nichž by bylo možno zjištěné HG skutečnosti plně a přesně akceptovat, proto bude výskyt podzemní vody podrobněji posouzen v rámci dalších stupňů projektu.

V severovýchodním níže položeném křídle území nebyla naopak dokumentována naražená nebo ustálená hladina podzemní vody ani v jediné archivní sondě, a to ani do finální hloubky 10 metrů. Hydrogeologické poměry jsou dokumentovány na mapě č. 3 v příloze.

V zájmové oblasti nejsou podle Vodohospodářské mapy 1:50 000, list Praha evidována žádná území ochrany podzemních vod.

### **C.II.3. Půda**

V řešeném území je zemědělská půda zastoupena černozemí na eolickodeluviálních sedimentech. Jde o hlubokou a středně těžkou půdu. Orniční humózní horizont je černohnědé až tmavohnědé barvy, hlinitého až jílovitohlinitého zrnitostního složení. Jeho mocnost je 30cm. Podorniční humózní horizont je většinou stejné barvy a zrnitostního složení jako ornice. Mocnost celého humózního horizontu se pohybuje od 40 do 80cm. Zde přechází hnědookrovým přechodovým horizontem, nebo přímo nasedá na okrovou spraš.

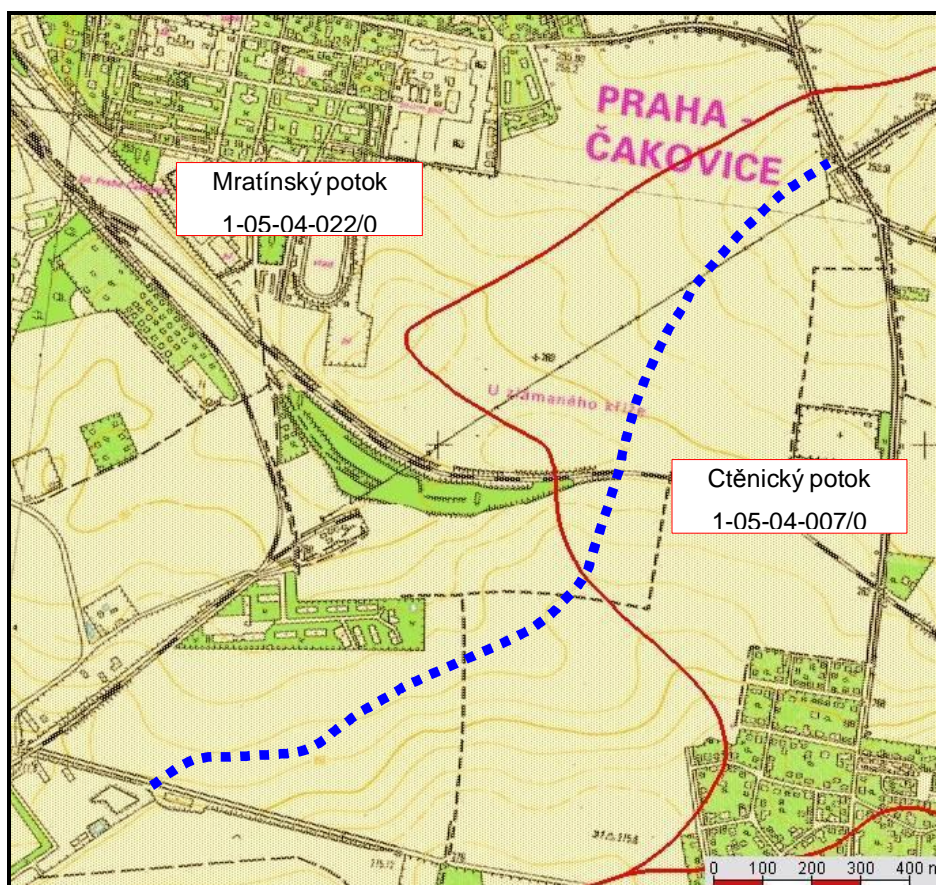
Z agronomického hlediska se jedná o nejkvalitnější zemědělskou půdu s třídou ochrany ZPF I.

### **C.II.4. Hydrologie**

Území záměru spadá do povodí Labe, do oblasti horního a středního Labe a dělí se do dvou povodí 4. řádu (Obr. 3):

- Mratínský potok – číslo hydrologického pořadí: 1-05-04-022/0,
- Ctěnický potok – číslo hydrologického pořadí: 1-05-04-007/0.

**Obr. 3: Rozdělení povodí v zájmovém území**



Modře je vyznačena poloha záměru.  
Červená linie představuje hranice povodí.

Komunikace nekříží žádný vodní tok, nejbližší vodní tok se nachází cca 1km (pramen Ctěnického potoka), Mratínský potok leží asi 1,2km severně od severní části záměru.

Zájmové území leží ve zranitelné oblasti dle zákona č. 254/2001 Sb. a dle nařízení vlády č. 103/2003 Sb.

Záměr nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Nejbližším CHOPAV je Severočeská křída (3 702 km<sup>2</sup>) nacházející se cca 15km severovýchodně od záměru.

### **C.II.5. Krajina**

Lokalita pro navrženou stavbu se nachází v severovýchodní části Prahy na polích mezi Letňany, Kbely, Čakoviciemi a Přebuzem na území, které je v současnosti z části intenzivně zemědělsky využíváno, z části po rekultivaci skládek (haldy z výkopku ze stavby metra). Dotčený krajinný prostor je z jihu, západu a severu uzavřen zástavbou městských částí. Na východ je území otevřeno do intenzivně zemědělsky využívané krajiny. S výjimkou hald, které jsou tvořeny výkopkem ze stavby metra se jedná o rovinné území bez výraznějších přirozených terénních dominant. V území se vizuálně neprojevují ani žádné pozitivní kulturní či přírodní dominanty.

Podle typologizace krajiny (Míchal 2003) lze krajinu v širším okolí řešeného území zařadit k typu A (krajina zcela přeměněná člověkem). Jedná se o krajinu, která odráží příslušné dobově proměnlivé estetické normy platné pro lidské výtvořiny a diferencované pro různé společnosti a epochy. V současné době se bohužel i při stagnaci populace tento typ krajiny i nadále rozšiřuje a to na úkor ostatních hodnotnějších krajinných typů. V ČR zabírá krajina typu A cca 30 % její rozlohy.

Krajinný ráz je v širším okolí uvažované stavby zcela dominantně formován antropogenními prvky.

### **C.II.6. Fauna a flóra**

Pro potřeby Oznámení byl zpracován biologický průzkum (studie č. 3) a zároveň hodnocení Natura 2000 (studie č. 4). Naturová oblast hraničí s komunikací Toužimská. Jedná se o EVL Praha - Letňany.

Území zpracované v biologickém průzkumu bylo rozděleno do tří lokalit. V případě první lokality se jednalo o neudržovanou plochu mezi Toužimskou a travnatou plochou letiště Letňany (mimo území přímo dotčené výstavbou záměru). Plocha představuje ochranné pásmo NPP Letiště Letňany a je součástí EVL Praha – Letňany. Uplatňují se zde nálety dřevin s pokryvností 2 až 3. Dřeviny jsou v části podél Toužimské a podél areálu Letov vzrostlejší a zapojenější. Plošně se uplatňují především křoviny, hojně zmlazuje *Populus x canadensis* (topol). V bylinném patře převládá dominantní *Calamagrostis epigejos* (třtina

křovištní), místy podstatně méně *Rubus* sp. (ostružiník), na disturbovaných místech se uplatňují další druhy, celková pokryvnost další druhů je velmi malá.

V případě druhé lokality byl sledován prostor okolí železnice, kterou bude řešená komunikace přecházet nadjezdem. Komunikace kříží železniční trať východně od drobného remízku a rokliny s dominantním druhem *Robinia pseudoacacia* (akát obecný) v místě, kde zářez železnice vyznívá a železnice je dále vedena v úrovni okolního terénu.

Vegetace na svazích zářezu a okolí železnice se vyznačuje mísením druhů teplomilných široolistých trávníků svazu *Bromion* s ruderálními druhy. Převažuje několik druhů: *Bromus erectus* (sveřep vzpřímený), *Brachypodium pinnatum* (válečka prapořitá), *Calamagrostis epigejos* (třtina křovištní), ostatní druhy se vyskytují roztroušeně až vzácně. V místě většího zářezu, tj. západně, je vegetace suchých trávníků převažující, zatímco více na východ sledovaného úseku se ruderalizace zvyšuje, až se jedná o porosty zcela ruderální.

Třetí lokalitou hodnocenou v přírodovědném průzkumu bylo pole. Jedná se o pole na jižním okraji řešeného úseku severně od Toužimské. V poli je vybudováno několik oplocenek s výsadbami různých listnatých dřevin (do výšky 1m). V prostoru oplocenek se uplatňují ruderaly a plevely. Pole v okolí je čerstvě oseté s minimem volně rostoucích druhů rostlin. Pole je chemicky ošetřováno.

V řešeném území nebyl zjištěn výskyt přírodních biotopů ve smyslu Katalogu biotopů ČR. Trasa komunikace je vedena téměř výhradně po polích. Náznak přírodního biotopu je v okolí křížení se železniční tratí. Biotop bude ovlivněn jen okrajově, křížení se železnicí bude řešeno přemostěním komunikace, vliv je zanedbatelný. Na jižním okraji řešeného úseku byl zjištěn podél oplocení výsadeb listnáčů *Hyoscyamus niger* (blín černý) – druh z červeného seznamu rostlin ČR, kategorie ohrožený. Jedná se o ruderální druh, jehož existence je závislá na dostatku vhodných stanovišť, tj. rumišť, deponií zemin, okrajů polí, okrajů cest apod., ve všech případech bohatých na živiny. I kdyby došlo k likvidaci několika jedinců blínu na části plochy v důsledku stavby komunikace nebude realizací záměru populace blínu v oblasti, ani přímo na dotčeném poli, ovlivněna (blín je rostlina dvouletá).

Na sukcesní ruderální ploše mezi travnatou plochou letiště a Toužimskou (mimo území dotčené výstavbou) bylo zjištěno celkem 110 druhů živočichů, z toho 86 druhů bezobratlých a 24 druhů obratlovců. U brouků převládají běžné druhy eurytopní (z toho 17 druhů střevlíkovitých a 2 druhy drabčíkovitých) a adaptibilní (4 druhy střevlíkovitých a 1 druh drabčíkovitých), dva druhy patří mezi reliktní - *Tasgius pedator* a *Ocyopus brunripes*. Celkem 5 druhů je zvláště chráněných, s různou vazbou na lokalitu ať již potravní či pobytovou. Mezi druhy ohrožené patří zlatohlávek skvrnitý (*Oxythyrea funesta*) §3, čmelák skalní (*Bombus lapidarius*) §3, čmelák zemní (*Bombus terrestris*) §3, koroptev polní (*Perdix perdix*) §2 a sysel obecný (*Citellus citellus*) §1. Všechny zvláště chráněné druhy zde nejspíše žijí.

Koroptev polní přežívá na okraji letiště na hranici existence. K dotčení zvláště chráněných druhů nedojde, záměr do lokality nezasahuje, přírodní poměry ani další složky na lokalitě se ani jinak nezmění.

Na svazích kolem železniční trati bylo zjištěno celkem 30 druhů živočichů (29 druhů bezobratlých a 1 druh obratlovců). Převládají běžné druhy, 4 druhy eurytopní z čeledi *Carabidae* a 1 druh adaptibilní rovněž z čeledi *Carabidae*, reliktní druhy nejsou zastoupeny. Ze zvláště chráněných druhů (kategorie ohrožený druh) byly zjištěny dva druhy čmeláků – čmelák zemní (*Bombus terrestris*) a čmelák skalní (*Bombus lapidarius*) a zlatohlávek skvrnitý (*Oxythyrea funesta*). Všechny zjištěné druhy jsou v posledních letech poměrně hojné, ohrožení aktuálně nehrozí. Těžiště výskytu chráněných druhů je na odlesněné části zářezu, z větší části mimo křížení se záměrem. Křížení bude nadúrovňové, přímý zásah do biotopu bude malý. Vliv záměru bude bodový a bude situován do prostoru, kde zářez železniční trasy přechází do úrovně stávajícího terénu a výrazně přibývá ruderalizace okolního biotopu. Uvedené chráněné druhy nebudou záměrem ohroženy. V řešeném prostoru lze očekávat přežití většiny (všech) zjištěných druhů po realizaci záměru.

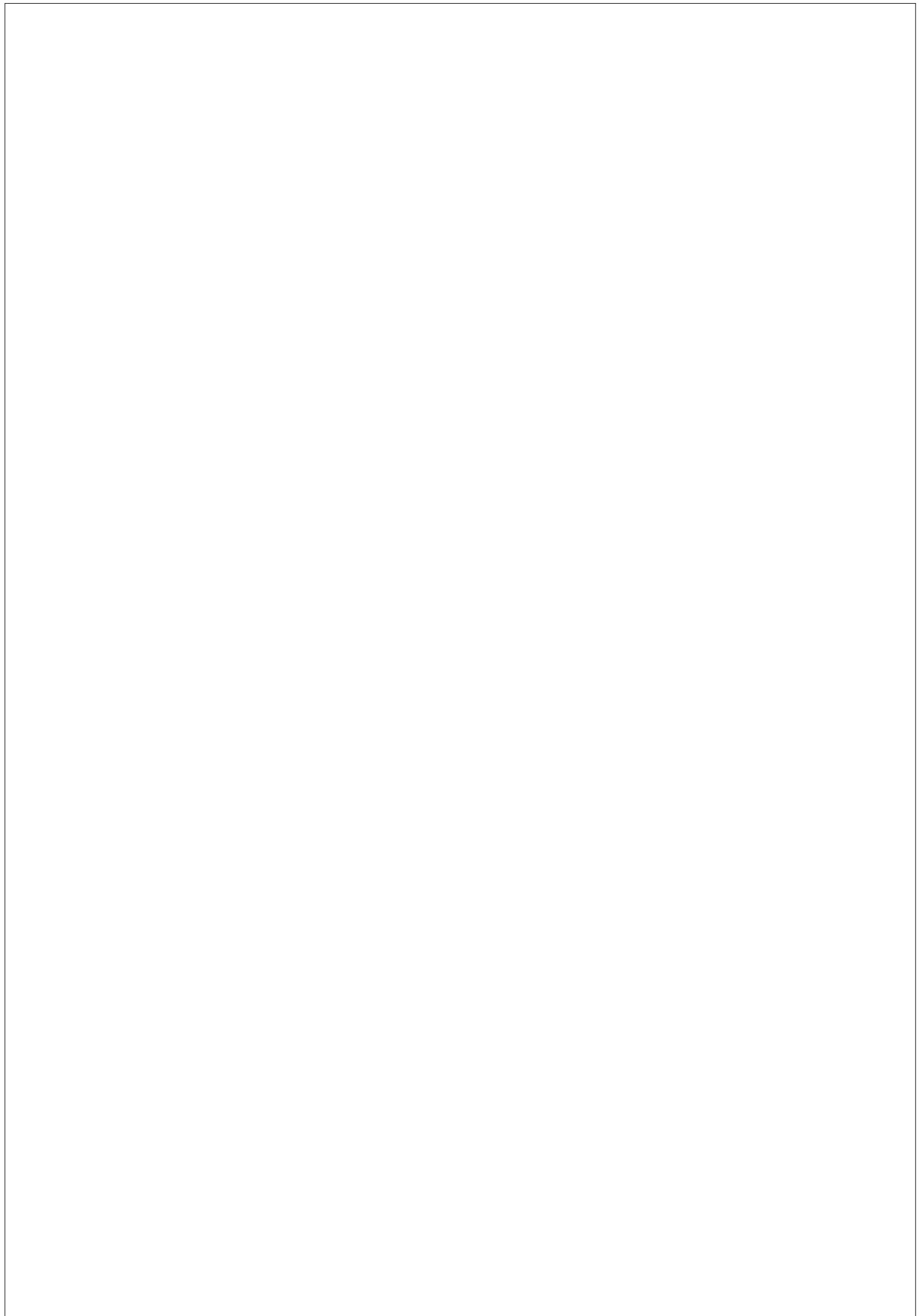
Na poli mezi Čakovicemi a Letňany se vyskytují běžné polní a ruderalní druhy. Zjištěno bylo 19 druhů bezobratlých a 7 druhů obratlovců. Převládají eurytopní druhy (5 druhů čeledi *Carabidae* a 1 druh čeledi *Staphylinidae*), 1 druh adaptibilní (z čeledi *Carabidae*), žádný druh není reliktní. Z hlediska ochrany přírody je nejvýznamnějším druhem zvláště chráněná - ohrožená koroptev polní (*Perdix perdix*). Vliv lze vyhodnotit jako mírný, dojde k fragmentaci většího pole na dvě poloviny. Kromě přímého záboru vznikne podél komunikace pás, který koroptev obývat nebude (v řádu desítek metrů). Migrační bariéra v podobě provozu na nové komunikaci koroptev příliš neovlivní. Koroptev, přestože poměrně špatně létá, komunikaci přeletí. Je nutné poznamenat, že rozvoj výstavby na okrajích Prahy povede pravděpodobně k vymizení tohoto druhu z těchto území v důsledku kumulativního zmenšování biotopu. Významnější negativní vliv mají rozsáhlé plochy nové obytné výstavby i skladových areálů, ovšem souvislost s potřebou nových komunikací je zřejmá.

### **C.II.7. Obyvatelstvo**

V řešeném území se v současné době nenachází žádná výstavba. Realizací záměru nevzniknou nová pracovní místa.

### **C.II.8. Hmotný majetek**

V řešeném území nejsou situovány hmotné objekty, nemovitosti a sítě.





## **D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Realizace oznamovaného záměru představuje jeden z kroků, který povede ke zlepšení dopravní situace v MČ Letňany, Čakovice a Kbely. Tranzitní doprava, která dnes projíždí zastavěnými oblastmi bude i díky realizovanému záměru svedena mimo obydlené území.

Realizací oznamovaného záměru a záměrů navazujících (kap. B.I.4.b) bude většina této tranzitní dopravy vymístěna z obydlených center Letňan a Kbel což ve svém důsledku přinese snížení emisní a hlukové zátěže působící na zde žijící obyvatelstvo. Dojde tak k přesunu negativních aspektů doprovázejících pohyb motorových vozidel mimo obydlené oblasti. Dominantními negativní aspekty, typické pro současný stav (exhalace, prašnost, emisní zátěže znečišťujících látek z provozu spalovacích motorů, hluk a vibrace, nehodovost a úrazovost při provozu, estetika a faktory pohody) tak budou realizací záměru alespoň z části sníženy.

### **D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti**

#### **D.I.1. Charakteristika a odhad velikosti vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

Realizací oznamovaného záměru a souvisejících (silničních) staveb dojde k úpravě stávající komunikační sítě a to v celé severovýchodní oblasti Prahy (Obr. 1, str. 9). S těmito projekty souvisí pozitivní změna jak akustické tak rozptylové zátěže v širším okolí uvažované výstavby. Realizací záměru a souvisejících komunikací bude z obydlených oblastí odvedeno výrazné množství dopravní zátěže.

#### ***Počet obyvatel ovlivněných účinky projektovaného záměru***

Realizací záměru budou pozitivně ovlivněni obyvatelé žijící v především v MČ Kbely, Čakovice a Letňany. Jedná se o cca 100 000 obyvatel. Zprovozněním plánovaného obchvatu a dále zprovozněním propojení ulic Veselská ↔ Mladoboleslavská vznikne západní obchvat Kbel a výrazně poklesne hluk od dopravy v ulici Toužimská a Semilská. Pokles je v úrovni do 5 dB. Obyvatelé žijící kolem ulice Toužimská a Semilská budou záměrem negativně ovlivněni především v době výstavby. Hygienické limity pro stavební hluk však budou v každém případě dodrženy.

### **Faktory pohody**

K narušení faktorů pohody v nejbližším okolí staveniště bude docházet především díky prašnosti a hluku ze staveništních mechanismů. Staveništní hluk lze omezit výběrem stavebních firem s moderním technickým vybavením. Pro účely posouzení vlivu hluku na okolí stavby byla zpracována akustická studie, která je přílohou tohoto oznámení (studie č. 2). Její výsledky jsou shrnuty v kapitole B.III.4 a zrekapitulovány v kapitole D.I.3. Za dodržení opatření navrhovaných v této studii bude příspěvek výstavby minimální. Příspěvek vyvolané dopravy bude v porovnání se stávající situací v širším okolí stejné, s tím rozdílem, že produkce akustického tlaku a emisí bude soustředěna mimo obydlené oblasti.

Pozitivní vliv na faktory pohody bude mít odvedení dopravy především z Kbel, Čakovice a Letňan.

### **D.I.2. Charakteristika a odhad velikosti vlivu na klima a ovzduší**

Pro potřeby Oznámení byla ing. Pulkrábekem zpracována rozptylová studie, která zahrnuje vliv oznamovaného záměru. Tato studie je součástí příloh jako Studie č. 1. Zde uvádíme pouze její závěr:

Vypočtené hodnoty prokazují, že znečištění z dopravy stavby č. 3119 TV Čakovice - Etapa 0018 – Jižní obchvat, budou malé a ani na okraji komunikace v součtu s pozadím nepovede k překračování imisních limitů. Naopak v centrálních částech přilehlých městských částí dojde v důsledku posuzovaného propojení ulic Toužimská a Semilská ke snížení imisních příspěvků. Výjimkou je okolí ulice Veselské v Letňanech, kde soubor připravovaných dopravních staveb povede k mírnému nárůstu imisních příspěvků. Tento nárůst však také nepovede ani v součtu s pozadím k překračování imisních limitů.

### **D.I.3. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na hlukovou situaci a event. další fyzikální charakteristiky**

Na základě měření a výpočtu hluku lze konstatovat že:

Dílčí hodnoty  $L_{Aeq,16h}$  pro den a  $L_{Aeq,8h}$  pro noc v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru stávající i plánované obytné zástavby v rozsahu sledovaných bodů č. 1 – 8 od dopravy na komunikaci v trase plánované komunikace budou hluboko pod hygienickým limitem  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB pro den a  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB pro noc. Podmínkou je ovšem dodržení intenzit dopravy na plánované komunikaci dle kartogramu uvedeném v příloze (studie č. 5).

Zprovozněním oznamovaného záměru a dále zprovozněním propojení ulic Veselská ↔ Mladoboleslavská vznikne západní obchvat Kbel a výrazně poklesne hluk od dopravy v ulici Toužimská a Semilská. Pokles je v úrovni do 5 dB.

#### **D.I.4. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na povrchové a podzemní vody**

Hodnocení vlivu na povrchové a podzemní vody vychází ze znalostí popsanych v části kapitole B.III.2, C.II.2 a C.II.4.

Potenciální riziko pro kvalitu podzemní vody v průběhu výstavby představují úkapy nebo úniky ropných látek (nafta, motorové a hydraulické oleje apod.) z nákladních automobilů a stavebních strojů. Toto riziko je minimalizováno v případě respektování požadavku dobrého technického stavu této techniky používané při výstavbě.

Dalším nebezpečím je v případě úniku závadných látek na komunikaci možnost infiltrace kontaminace v ploše zasakovacího systému a jeho prostřednictvím do podloží a podzemních vod. Tento vliv však nelze předem přesně předpovědět.

Z hlediska celoroční bilance srážkových vod dojde realizací záměru ke zvýšení odtoku srážek ze zpevněných ploch. Srážky však budou vedeny do vsakovacích příkopů, u kterých je předpoklad 90% vsak. K významné změně dotace podzemních vod z hlediska objemu nedojde.

Z hlediska kvality může dojít k ovlivnění podzemních i povrchových vod. Po zimním období budou do recipientu odtékat vody obohacené o posypovou sůl. Zájmové území sice není v ochranném pásmu vodního zdroje, ale i přesto doporučujeme na nové komunikaci používat pouze inertní posypový materiál.

#### **D.I.5. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na půdu**

##### **Zábor půdy**

Záměr si vyžádá zábor hospodářsky využívaného zemědělského půdního fondu (cca 36 000m<sup>2</sup>). Proto jej bude třeba odejmout ze ZPF. Výstavbou budou dotčeny parcely převážně v kultuře orná půda a ostatní plocha (Tab. 4). Součástí výstavby je provedení skrývek ornice a podorničí tam, kde je to nutné. Ornice bude dále využita k ozelenění okolních ploch po výstavbě. Pozemky jsou ve vlastnictví Hlavního města Prahy, firem i soukromých vlastníků (Tab. 4). Využití parcel je v souladu s platným územním plánem Hlavního města Prahy.

## **Znečištění půdy**

Problematika znečištění půdy souvisí především s používáním stavební techniky (únik ropných látek) a odstranění demoličních a stavebních odpadů. V následně zpracovaných prováděcích projektech budou jednotlivé druhy odpadů vznikající během výstavby i provozu záměru upřesněny, bude stanoveno jejich množství a předpokládaný způsob shromažďování, skladování, třídění a odstranění. Pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů vytvoří investor potřebné podmínky. Při dodržení dále navržených opatření je riziko negativního vlivu výstavby i provozu komunikací na znečištění půdy minimální.

## **Vliv na stabilitu a erozi půdy**

Záměr nepředstavuje riziko pro ohrožení stability území a vznik erozních projevů.

## **D.I.6. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje**

Na základě současného stupně poznání lze konstatovat, že oznamovaný záměr nemůže výrazně ovlivnit horninové prostředí nebo přírodní zdroje.

## **D.I.7. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na faunu, flóru a ekosystémy**

### **Flóra**

V řešeném území nebyl zjištěn výskyt přírodních biotopů ve smyslu Katalogu biotopů ČR. Trasa komunikace je vedena téměř výhradně po polích. Náznak přírodního biotopu je v okolí křížení se železniční tratí. Biotop bude ovlivněn jen okrajově, křížení se železnicí bude řešeno přemostěním komunikace, vliv je zanedbatelný. Na jižním okraji řešeného úseku byl zjištěn podél oplocení výsadeb listnáčů *Hyosciamus niger* (blín černý) – druh z červeného seznamu rostlin ČR, kategorie ohrožený. Jedná se o ruderalní druh, jehož existence je závislá na dostatku vhodných stanovišť, tj. rumišť, deponií zemin, okrajů polí, okrajů cest apod., ve všech případech bohatých na živiny. I kdyby došlo k likvidaci několika jedinců blínu na části plochy v důsledku stavby komunikace nebude realizací záměru populace blínu v oblasti, ani přímo na dotčeném poli, ovlivněna (blín je rostlina dvouletá).

### **Fauna**

K dotčení zvláště chráněných druhů (koropectev polní, sysel obecný) žijících jižně od řešeného území nedojde, záměr do lokality nezasahuje, přírodní poměry ani další složky na lokalitě se ani jinak nezmění.

Na svazích kolem železniční trati bylo zjištěno celkem 30 druhů živočichů (29 druhů bezobratlých a 1 druh obratlovců). Ze zvláště chráněných druhů (kategorie ohrožený druh) byly zjištěny dva druhy čmeláků – čmelák zemní (*Bombus terrestris*) a čmelák skalní (*Bombus lapidarius*) a zlatohlávek skvrnitý (*Oxythyrea funesta*). Těžiště výskytu chráněných druhů je na odlesněné části zářezu, z větší části mimo křížení se záměrem. Křížení bude nadúrovňové, přímý zásah do biotopu bude malý. Vliv záměru bude bodový a bude situován do prostoru, kde zářez železniční trasy přechází do úrovně stávajícího terénu a výrazně přibývá ruderalizace okolního biotopu. Uvedené chráněné druhy nebudou záměrem ohroženy. V řešeném prostoru lze očekávat přežití většiny (všech) zjištěných druhů po realizaci záměru.

Na poli mezi Čakovicemi a Letňany bylo zjištěno bylo 19 druhů bezobratlých a 7 druhů obratlovců. Z hlediska ochrany přírody je nejvýznamnějším druhem zvláště chráněná - ohrožená koroptev polní (*Perdix perdix*). Vliv lze vyhodnotit jako mírný, dojde k fragmentaci většího pole na dvě poloviny. Kromě přímého záboru vznikne podél komunikace pás, který koroptev obývat nebude (v řádu desítek metrů). Migrační bariéra v podobě provozu na nové komunikaci koroptev příliš neovlivní. Koroptev, přestože poměrně špatně létá, komunikaci přeletí.

Je nutné poznamenat, že rozvoj výstavby na okrajích Prahy povede pravděpodobně k vymizení tohoto druhu z těchto území v důsledku kumulativního zmenšování biotopu. Významnější negativní vliv mají rozsáhlé plochy nové obytné výstavby i skladových areálů, ovšem souvislost s potřebou nových komunikací je zřejmá.

Oznamovaný záměr nebude mít významný vliv na EVL Praha Letňany. Podmínkou je takový způsobu likvidace srážkových vod, aby nedošlo ani k minimálnímu ovlivnění režimu podzemních vod v prostoru EVL, s ohledem na vyloučení rizika zaplavení sýslích nor. To je nutné prokázat v navazující projektové dokumentaci a zpracováním hydrogeologického průzkumu. S ohledem na hydrogeologickou situaci v okolí záměru lze předpokládat, že tato podmínka bude splněna (mapa č. 3), protože podzemní voda proudí směrem na sever, tj. od EVL.

#### **D.I.8. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na krajinu**

Realizací záměru dojde k vybudování nové komunikace běžného typu. Vliv na KR a faktory, které jej spoluutvářejí je uveden v následující tabulce sestavené a vyhodnocené dle Vorla (Vorel 2006).

Tab. 20: Identifikace a klasifikace znaků krajinného rázu a jejich ovlivnění navrhovaným záměrem (NZ)

Znaky dle § 12 zákona	Konkrétní identifikované znaky a hodnoty	Klasifikace identifikovaných znaků KR dle:			Vliv NZ 0 X XX XXX XXXX +
		projevu	významu	cennosti	
Znaky přírodní charakteristiky včetně přírodních hodnot, VKP a ZCHÚ	přítomnost liniové vegetace podél železnice	pozitivní	spoluurčující	běžný	0
	stromořadí podél komunikací v okolí uvažovaného záměru	pozitivní	spoluurčující	běžný	0/+
	EVL nedaleko místa uvažovaného záměru (Letiště Letňany)	pozitivní	spoluurčující	jedinečný	0
Znaky kulturní a historické charakteristiky včetně kulturních dominant	částečně dochovaná cestní síť	pozitivní	spoluurčující	běžný	X
	zástavba městských částí bytovými a panelovými domy, rodinnými domy	negativní	zásadní	běžná	0
	komíny a výrobní a skladovací haly	negativní	zásadní	běžný	0
Znaky estetických hodnot včetně harmonického měřítká a vztahů v krajině	aleje podél cest a silnic	pozitivní	zásadní	běžný	0
	linie zeleně podél železnice	pozitivní	doplňující	běžný	0
	přítomnost zřetelných architektonických dominant (komíny, bytová zástavba od 70. let a mladší)	negativní	zásadní	běžný	0
	statek u plánované křižovatky s komunikací Čakovická, Cukrovarská a Bohdanečská	pozitivní	spoluurčující	význačný	0

N - není přítomen, 0 - žádný zásah, X - slabý zásah, XX - středně silný zásah, XXX - silný zásah, XXXX - velmi silný zásah, + - pozitivní vliv

### D.I.9. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na estetické kvality území

Realizací záměru dojde v území obklopeném urbanizovanou zástavbou ke vzniku nové dopravní spojnice ulic Toužimská a Semilská, která ve srovnání se stávající situací výrazně neovlivní estetické kvality území.

### D.I.10. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na rekreační využití krajiny

Přímou souvislost na rekreační využití širšího okolí zájmového území bude mít realizovaná cyklotrasa, která je součástí oznamovaného záměru. Realizací záměru tak dojde ke zpřístupnění navrhovaného Lesoparku Letňany.

### **D.I.11. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na hmotný majetek a kulturní památky**

Realizací záměru nebudou přímo ovlivněny žádné kulturní památky. Veškeré takovéto památky se nacházejí mimo dosah zájmového území a to v intravilánu jednotlivých městských částí.

### **D.I.12. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na dopravní situaci a místní komunikační síť**

Realizací záměru a navazujících dopravních staveb dojde k výrazné změně v dopravní situaci v širším okolí. Podrobnosti jsou uvedeny v kapitole B.I.4.b a B.II.4. Realizací záměru vznikne jak nová motoristická komunikace tak nemotoristická komunikace (cyklotrasa, chodník), která bude provázána s dalšími cyklotrasami v okolí. Nemotoristická komunikace bude narozdíl od motoristické obsluhovat i okolní území (navrhovaný Lesopark Letňany).

### **D.I.13. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na chráněné přírodní objekty a území**

V blízkosti oznamovaného záměru se nachází EVL a NPR Praha - Letňany s populací sysla obecného. Více je uvedeno v kap. C.II.6. a D.I.7.

Záměr nezasahuje do NPR ani EVL, nedojde proto k ovlivnění chráněných přírodních objektů ani zemí.

### **D.I.14. Charakteristika a odhad velikosti vlivů navazujících souvisejících staveb a činností**

Navazujícími stavbami budou další komunikace plánované dle UP jejichž síť je popsána v kap. B.I.4.b. a schematicky vyobrazena na obrázku na straně 9.

### **D.I.15. Přehled významnosti jednotlivých vlivů**

Předpokládané vlivy záměru na životní prostředí a rámcový odhad jejich významnosti je uveden v následující tabulce (Tab. 21).

**Tab. 21: Přehledná charakteristika vlivů záměru a jejich významnosti**

Kapitola	Předmět hodnocení	Kategorie významnosti		
		I.	II.	III.
D.I.1.	Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	x		

Kapitola	Předmět hodnocení	Kategorie významnosti		
		I.	II.	III.
D.I.2.	Vlivy na klima a ovzduší		x	
D.I.3.	Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky		x	
D.I.4.	Vlivy na povrchové a podzemní vody		x	
D.I.5.	Vliv na půdu		x	
D.I.6.	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje			x
D.I.7.	Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy (vzhledem k blízkosti EVL Letiště Letňany)	x		
D.I.8.	Vlivy na krajinu		x	
D.I.9.	Vlivy na estetické kvality území		x	
D.I.10.	Vlivy na rekreační využití krajiny		x	
D.I.11.	Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky			x
D.I.12.	Vliv na dopravní situaci	x		
D.I.13.	Vlivy na chráněné přírodní objekty a území	x		
D.I.14.	Charakteristika vlivů navazujících souvisejících staveb a činností	x		

Vysvětlivky:

- I. složka mimořádného významu, je proto třeba jí věnovat pozornost
- II. složka běžného významu, aplikace standardních postupů
- III. složka v daném případě méně důležitá, stačí rámcové hodnocení

Složky životního prostředí jsou zařazeny do 3 kategorií podle charakteru záměru, lokality, do níž má být záměr umístěn, a podle stavu životního prostředí v okolí realizace záměru.



## **D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci**

V případě negativních vlivů se jedná především o vlivy dočasného charakteru spojené s výstavbou záměru. Z dlouhodobého hlediska by se mohlo jednat o vlivy spojené s dopravním zatížením komunikace, vzhledem ke vzdálenosti nejbližší zástavby (cca 300m) je tento vliv akceptovatelný.

Charakteristika vlivů navrhovaného záměru je popsána v předchozích kapitolách Oznámení.

### **Rozsah vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví (kap. D.I.1.)**

- Jelikož se jedná o stavbu, která bude napomáhat k odvedení dopravy z obydleného území bude vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví pozitivní.
- K negativnímu vlivu nedojde za předpokladu dodržení navržených opatření, která jsou uvedena v kap. D.V.

### **Rozsah vlivů na klima a ovzduší (kap. D.I.2.)**

- Vypočtené hodnoty prokazují, že znečištění z dopravy na komunikaci stavba č. 3119 TV Čakovice - Etapa 0018 – Jižní obchvat, budou malé a ani na okraji komunikace v součtu s pozadím nepovede k překračování imisních limitů. Naopak v centrálních částech přilehlých městských částí dojde v důsledku posuzovaného propojení k snížení imisních příspěvků. Výjimkou je okolí ulice Veselské v Letňanech, kde soubor připravovaných dopravních staveb povede k mírnému nárůstu imisních příspěvků. Tento nárůst však také nepovede ani v součtu s pozadím k překračování imisních limitů.

### **Rozsah vlivů na hlukovou situaci a event. další fyzikální charakteristiky (kap. D.I.3.)**

- Účelem záměru je částečné odvedení tranzitní dopravy z obytné zástavby Letňan, Kbel a Čakovic. Komunikace je v celém průběhu plánována v dostatečné vzdálenosti od stávajících budov, lze vlivy záměru na hlukovou situaci v území hodnotit jako celkově velmi pozitivní. Akustická situace bude při dodržení navržených opatření z hlediska hluku požadavkům Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. pro den a noc vyhovující.
- Záměr nebude zdrojem vibrací.

#### **Rozsah vlivů na povrchové a podzemní vody (kap. D.I.4.)**

- Realizací záměru nedojde, při dodržení standardních postupů a navržených opatření uvedených v tomto Oznámení, k negativnímu ovlivnění povrchových ani podzemních vod.

#### **Rozsah vlivů na půdu (kap. D.I.5.)**

- Realizací záměru dojde k záboru cca 36 000m<sup>2</sup> ZPF.
- Záměrem nebudou dotčeny pozemky PUPFL.

#### **Rozsah vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje (kap. D.I.6.)**

- Vzhledem k charakteru stavby lze předpokládat, že vliv záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje bude nevýznamný.

#### **Rozsah vlivů na faunu, flóru a ekosystémy (kap. D.I.7.)**

- Záměr neznamená přímé ohrožení reprezentativních nebo unikátních populací zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů rostlin a živočichů ani jejich biotopů. Sysel ani jeho biotop, který se vyskytuje jižně od řešeného území (na EVL Praha - Letňany) nebude záměrem dotčen.

#### **Rozsah vlivů na krajinu (kap. D.I.8.)**

- Vzhledem k charakteru záměru a situaci stavby lze předpokládat, že realizací záměru dojde pouze k mírně negativnímu ovlivnění místa což je dáno tím, že se jedná o liniovou dopravní stavbu s mostem nad železnicí. Realizací záměru však nedojde k výraznému ovlivnění stávajících charakteristik krajinného rázu.

#### **Rozsah vlivů na estetické kvality území (kap. D.I.9.)**

- Realizací záměru nedojde k výrazné změně estetického vzezření místa.

#### **Rozsah vlivů na rekreační využití krajiny (kap. D.I.10.)**

- Součástí oznamovaného záměru je i výstavba cyklotrasy (nemotoristické komunikace) proto je možné vliv na rekreační využití krajiny vnímat jako částečně pozitivní.

### **Rozsah vlivů na hmotný majetek a kulturní památky (kap. D.I.11.)**

- Realizace záměru nebude mít významný vliv na hmotný majetek ani kulturní památky. V bezprostřední blízkosti uvažovaného záměru se nenachází žádné kulturní památky

### **Rozsah vlivů na dopravu a místní komunikační síť (kap. D.I.12.)**

- Protože se jedná o dopravní stavbu, která počítá s dalším provázáním nových komunikací lze předpokládat, že vliv na dopravu bude v součinnosti s navazujícími dopravními stavbami výrazně pozitivní.
- Realizací záměru bude pozitivně ovlivněna stávající komunikační síť.

### **Rozsah vlivů na chráněné přírodní objekty a území (kap. D.I.13.)**

- Oblast Natury 2000 (EVL Letiště Letňany) se nachází mimo zájmové území. Vliv na chráněné přírodní objekty a území dle vyhodnocení vlivu záměru na Naturu 2000 nebude významný (studie č. 4).

### **Rozsah vlivů navazujících souvisejících staveb a činností (kap. D.I.14.)**

- Vliv navazujících staveb bude obdobný jako vliv oznamovaného záměru, kumulativní vlivy jsou uvažovány (doprava a s ní související problematika). Pokud budou při realizaci navazujících a souvisejících staveb dodržena všechna zákonná kritéria, nebude kumulativní vlivy na zdraví a bezpečnost obyvatelstva výrazně negativní. Vliv na životní prostředí nebude výrazně negativní.

### **Celkové zhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky prostředí popsané v předchozích kapitolách**

Následující tabulka (Tab. 22) hodnotí vlivy záměru na vybrané faktory životního prostředí.

**Tab. 22: Rekapitulace vlivů záměru a zhodnocení jejich významnosti**

Pořadové číslo	Předmět hodnocení	Bodové hodnocení
I.	Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	2
II.	Vlivy na klima a ovzduší	-1
III.	Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky	-1
IV.	Vlivy na povrchové a podzemní vody	0
V.	Vliv na půdu	0
VI.	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	0
VII.	Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	-0,5
VIII.	Vlivy na krajinu	-1
IX.	Vlivy na estetické kvality území	0
X.	Vlivy na rekreační využití krajiny	1

Pořadové číslo	Předmět hodnocení	Bodové hodnocení
XI.	Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	0
XII.	Vliv na dopravní situaci	5
XIII.	Vlivy na chráněné přírodní objekty a území	-1
XIV.	Vlivy navazujících souvisejících staveb a činností	3
<b>Celkové zhodnocení</b>		<b>6,5</b>

Výsledné hodnocení vlivů je pouze indikativní, je ovlivněno subjektivním hodnocením vlivů zpracovatele oznámení. Jakékoliv hodnocení, do kterého vstupuje lidský faktor, je vždy subjektivní. Pokud bude zvolen hodnotící přístup, že nerealizace záměru nemá v součtu na jednotlivé složky životního prostředí ani negativní ani pozitivní vliv, což nelze vždy takto předjímat, lze zvolené řešení či jeho variantu celkově hodnotit následovně (při zanedbání synergie vlivů, jejíž vliv je často obtížně odhadnutelný):

- -2 až 2 body – indiferentní vliv záměru z hlediska součtu působení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí,
- méně než -2 a více než -5 bodů, resp. více než 2 a méně než 5 bodů – negativní, resp. pozitivní vliv záměru,
- méně než -5, resp. více než 5 bodů – velmi negativní, resp. velmi pozitivní vliv záměru.

Uvedená hodnocení znamenající 6,5 kladné body indikuje velmi pozitivní vliv záměru na veřejné zdraví. Vliv na životní prostředí není výrazně negativní. Důvodem je to, že se jedná o dílčí stavbu provázanou s koncepčním dopravním řešením celé severovýchodní části Prahy. Z těchto důvodů je v tabulce výše přiřazena i kladná hodnota tří bodů navazujícím stavbám. Negativní vlivy na krajinu a především chráněné Naturová území je v porovnání možného zásahu a výskytem chráněných druhů přijatelné a ne příliš výrazné.

Oznamovaný záměr je navržen v souladu s územním plánem. Tím by měla být zaručena i budoucí provázanost navazujících staveb a tedy i minimální vliv na obyvatelstvo, ale i chráněné druhy (především sysla obecného).

*Při dodržení navržených opatření v jednotlivých studiích ani v kapitole D.IV. nedojde realizací záměru k výraznému negativnímu ovlivnění obyvatelstva a veřejného zdraví.*

### **D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice**

S odvoláním na popis vlivů na životní prostředí v předcházejících kapitolách je možno tvrdit, že žádné významné nepříznivé vlivy nebudou v měřitelných hodnotách zasahovat za státní hranice České republiky.

## **D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů**

### **Územně plánovací opatření**

Dle vyjádření stavebních úřadů v Praze 18 a Praze 19 (Vyjádření č. 1) je oznamovaný záměr v souladu se schváleným územním plánem Hl.m. Prahy.

### **Technická opatření**

Opatření technického rázu bude muset být provedena celá řada, v předkládaném Oznámení jsou stanoveny pouze rámcově, detailně budou rozpracovány a řešeny v dalších fázích projektové dokumentace.

#### Technická opatření – ochrana vod:

- ú všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, nezbytná bude jejich kontrola zejména z hlediska možných úkapů ropných látek,
- ú zabezpečení odstavných ploch pro mechanismy tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci podloží,
- ú konkretizace předpokládaných míst očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveniště včetně návrhu zařízení k tomu potřebných v dalších stupních projektové dokumentace.
- ú pro další stupeň projektové dokumentace bude zpracovaný HG průzkum pro konkretizaci řešení vsakování srážek

#### Technická opatření – půda:

- ú Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v prostoru staveniště, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude postupováno podle platné legislativy.
- ú se skrytou ornici bude nakládáno dle platné legislativy

#### Technická opatření – ovzduší:

- ú Negativní vlivy při výstavbě minimalizovat vhodnou organizací práce, volbou technologie a maximálním zkrácením doby výstavby.
- ú Při stavebních a zemních pracích je třeba vhodnými technickými opatřeními (zejména skrápěním) minimalizovat sekundární prašnost.

- ú Při nasazení a obměně stavebních a dopravních strojů upřednostnit prostředky splňující emisní úroveň EURO 4 nebo alespoň EURO 3.
- ú Nepřipustit provoz vozidel, která produkují nadměrné množství emisí.
- ú Nakládku zeminy na dopravní zařízení provádět nejvýše 10cm pod horní hranu postranice.
- ú Odstraňovat pravidelně bláto nanesené na komunikaci.
- ú Zařídit u výjezdu ze staveniště na veřejnou komunikaci čištění kol a podvozků dopravních a stavebních strojů.
- ú Do provozního řádu staveniště uvést nařízení zamezující znečišťování veřejných komunikací vozidly, vyjíždějícími ze stavby.
- ú Pozemní komunikace budou během výstavby používány pouze ve stanovenou dobu určenou stavebním úřadem, užívané komunikace musí být udržovány v běžné čistotě.

Technická opatření – hluk:

- ú Provádění hlučných prací při výstavbě je třeba omezit pouze na denní dobu, tj. od. 7 do 21 hod.
- ú Během výstavby používat techniku, která bude v dobrém technickém stavu.
- ú Navržená opatření vyplývající z akustické studie:
  - ú K maximálnímu omezení hluku z dopravy po komunikaci v trase plánovaného obchvatu „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 – Jižní obchvat“ jednoznačně doporučuji provést případnou opěrnou zeď mezi komunikací obchvatu a haldami východně od Letňan se zvukopohltivým povrchem směrem ke komunikaci obchvatu v kategorií A3.

Technická opatření – odpady:

- ú Smluvně zajistit využití, eventuálně odstranění odpadů vznikajících v etapě výstavby pouze se subjekty, oprávněnými k této činnosti dle platné legislativy.
- ú V prováděcích projektech upřesnit jednotlivé druhy odpadů a stanovit jejich množství a předpokládaný způsob zneškodnění.
- ú Provést maximální recyklaci stavebního odpadu v recyklačním zařízení, po vytřídění případných nebezpečných složek.

Ostatní opatření:

- ú Celý proces výstavby zajišťovat organizačně tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody.

- ú V případě archeologického nálezu při zemních pracích kontaktovat pracoviště státní archeologické památkové péče a projednat konkrétní způsob záchranného archeologického průzkumu.
- ú Zažádat o výjimku ze zásahu do ochranného pásma železnice.
- ú Respektovat ochranná pásma
  - ú vodovodního řadu
  - ú kanalizace
  - ú teplovodu
  - ú nadzemního vedení VN 220kV

### **Kompenzační opatření**

Nejsou navržena žádná kompenzační opatření.

### **Preventivní opatření**

- ú Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.
- ú Případné meziskládky budou omezeny na nezbytně nutnou dobu a jejich umístění bude dohodnuto mezi dodavatelem a investorem, po odsouhlasení příslušným stavebním úřadem.
- ú Staveniště bude zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob.

### **Následná opatření**

Nejsou navržena žádná následná opatření.



## **D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů**

Při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací. Použitá metodika je zmíněna v rámci příslušných odborných kapitol. Není-li tomu tak, je metodika uvedena v příslušných studiích v příloze.

Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s normovanými limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro složky životního prostředí. V oborech, u nichž normované limity nejsou stanoveny, je předpokládaný dopad verbálně zhodnocen.

Pro rozptylovou a hlukovou studii byl použity informace vycházející z dat pro oznamovaný záměr.

Seznam použité literatury je uveden v kapitole F tohoto Oznámení.

## **D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů**

Při hodnocení vlivu záměru byly použity podklady vyjmenované v seznamu použité literatury a dále právní normy.

V této fázi projektové dokumentace existují některé neurčitosti při specifikaci vlivů stavby na životní prostředí. Jedná se především o termíny dokončení výstavby navazujících komunikačních staveb, které budou dopravu dále odvádět mimo zastavěná území. Celkově je však možno shrnout, že pro identifikaci vlivů pro potřeby Oznámení jsou stávající informace dostačující a je možné vytipovat okruh předpokládaných střetů stavby a životního prostředí a navrhnout opatření pro další stupně projektové dokumentace.

Pro záměr byly vypracovány následující specializované studie:

- ú pro záměr „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 - Jižní Část“ vypracoval Ing. Pulkrábek rozptylovou studii (Studie č. 1),
- ú pro záměr „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 - Jižní Část“ byla Ing. Králíčkem zpracována akustická studie (Studie č. 2),
- ú pro záměr „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 - Jižní Část“ byla Mgr. Pavlem Bauerem zpracován biologický průzkum (Studie č. 3)
- ú pro záměr „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 - Jižní Část“ byla Mgr. Pavlem Bauerem zpracováno hodnocení dopadů stavby na EVL a PO posouzení Natura (Studie č. 4)
- ú pro záměr „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 - Jižní Část“ zpracoval URM dopravní kartogramy (Studie č. 5)

Pro zpracování Oznámení bylo dále využito následujících podkladů (přesné citace viz část F):

- ú Výhledová studie: Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 - Jižní obchvat, 2008

## E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠNÍ ZÁMĚRU

Oznamovaný záměr byl předložen pouze v jediném variantním řešení, které je popsáno v předchozích kapitolách. V rámci projektu nebyly navrženy jiné variantní řešení a proto je Oznamovaný záměr porovnán pouze s nulovou variantou (Tab. 23).

**Tab. 23: Změna jednotlivých složek životního prostředí v porovnání se stávající situací (nulovou variantou)**

Faktor	Míra změny
vliv na územní systém ekologické stability (ÚSES)	0
vliv na významné krajinné prvky (VKP)	0
vliv na horninové prostředí	0
vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ) a chráněná ložisková území (CHLÚ)	0
vliv na území přírodních parků (PřP)	0
vliv na evropsky významné lokality (EVL), ptačí oblasti (PO)	0
<b>zábor ZPF</b>	-
zábor PUPFL	0
<b>vliv na ekosystémy</b>	+/-
<b>vliv na vzácné a zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů</b>	-
<b>vliv na stávající porosty</b>	+/-
vliv na reliéf krajiny	0
vliv na krajinný ráz	0
vliv na kvalitu povrchových vod	0
vliv na kvalitu podzemních vod	0
vliv na povrchový odtok a změnu říční sítě	0
vliv na režim podzemních vod, změny ve vydatnosti zdrojů a změny hladiny podzemní vody	0
vliv na klima	0
<b>vliv na mikroklima</b>	-
<b>vliv na rozptylové poměry</b>	+/-
<b>vliv na akustické podmínky</b>	+/-
<b>vliv na hmotný majetek</b>	+
vliv na území historického, kulturního nebo archeologického významu	0
<b>vliv na obyvatelstvo</b>	+
<b>vliv na funkční využití krajiny</b>	+
<b>vliv na dopravní obslužnost</b>	+
<b>vliv na rekreační využití území</b>	+
<b>vliv na zdraví</b>	+

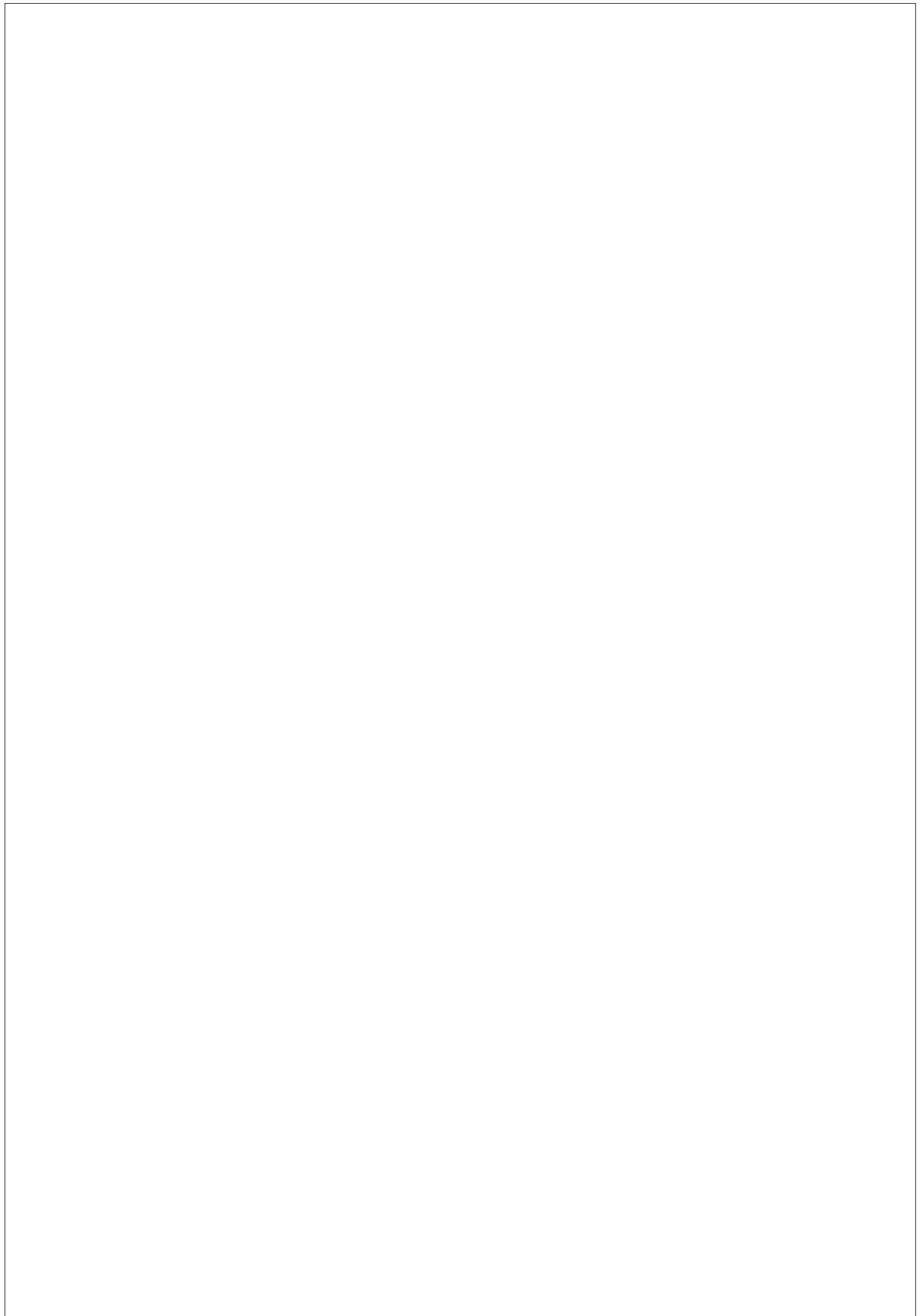
0 nenastala žádná změna

+ došlo k pozitivní změně

- došlo k negativní změně

+/- pozitivní i negativní změna

Výše uvedená tabulka nepopisuje rozsah jednotlivých vlivů ty jsou popsány v kapitole D.II.



## F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Zdrojem informací pro vypracování Oznámení byly, krom literárních podkladů uvedených dále, konzultace s projektanty a prohlídka místa připravovaného záměru.

### **Použitá literatura:**

- Demek J. a kol. 1965: *Geomorfologie českých zemí*. Nakladatelství ČSAV, Praha
- Quitt, E., 1971: *Klimatické oblasti Československa*. Studia Geographica, 16. Geograf. úst. ČSAV. Brno.
- Klečka M. et al (1984, 1989): *Bonitace čs. zemědělských půd a směry jejich využití*. díl 1 a 5, FMZVŽ Praha - Bratislava
- Kovanda J. a spoluautoři, 2001: *Neživá příroda Prahy a jejího okolí*. Academia a ČGÚ, Praha.
- Kyp O. 2008: *Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 - Jižní obchvat, výhledová studie*. Cityplan spol. s.r.o., CityPlan Praha, 61 str.
- Kubíková, J., Ložek, V., Špryňar, P. et al., 2005: *Praha, Chráněná území ČR*. AOPK ČR, Praha, 304 str.
- Míchal I., 1994: *Ekologická stabilita*. Veronika, Brno.
- Vorel I, Bukáček R., Matějka P., Culek M., Sklenička P., 2006: *Metodický postup posuzování vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz*. ČVUT Praha

### **Právní normy (výčet nejdůležitějších):**

- Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší
- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění zákona č. 242/1992 Sb.
- Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí
- Zákon č. 254/2001 Sb., zákon o vodách
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších novel
- Zákon č.100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, ve znění pozdějších novel
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu
- Vyhláška Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČVR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů
- Vyhláška Ministerstva ŽP č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů
- Vyhláška Ministerstva ŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady

**Ostatní zdroje:**

Webové stránky CENIA

Webové stránky MŽP

Webové stránky a mapové aplikace MŽP

Webové stránky Magistrátu hlavního města Prahy

Příslušné ČSN

## G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem Oznámení záměru dle zákona č.100/2001 Sb. je výstavba záměru „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 - Jižní část“. Záměr je zařazen do II. kategorie (záměry vyžadující zjišťovací řízení) bodu:

**9.1 Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).**

### Stručný popis a charakteristika záměru

Záměrem investora je výstavba nové komunikace mezi ulicemi Toužimská a Semilská, která bude součástí komunikační sítě hlavního města Prahy. Primární účel nové komunikace je odvést tranzitní dopravu z Toužimské ulice směrem na sever mimo obytné území Kbel, Letňan a Čakovic. Význam této komunikace vzroste v případě, že budou realizovány i další komunikace v okolí dle UP , které se napojí s plánovaným silničním okruhem kolem Prahy (SOKP).

Celková délka navržené komunikace je cca 2 500m. Z toho je:

- Úprava stávající silnice III/0102 na začátku úseku (cca 400m).
- Novostavba komunikace v úseku Semilská ↔ Toužimská (cca 2 100m).

Součástí stavby je také nemotoristická komunikace. Jedná se o cyklostezku, která je vedena po východní straně vozovky. Po celé délce komunikace budou umístěny lampy veřejného osvětlení.

Navrhovaná trasa je vymezena napojením na severu na ulici Semilská a na jihu na ulici Toužimská. Napojení na ulici Semilská je řešeno do stávající tříramenné křižovatky jako další rameno, vstřičně stávající silnici III/0102. Napojení na ulici Toužimská je v nově navržené křižovatce. Křižovatka je navržena jako tříramenná. Navržená komunikace je v této křižovatce ukončena.

V tabulce dále (Tab. 1) jsou uvedeny předpokládané charakteristiky záměru. Přesné údaje budou upřesněny v dokumentaci pro stavební povolení. Pro potřeby Oznámení jsou níže uvedené charakteristiky zcela dostačující.

**Tab. 24: Základní parametry stavby**

Charakteristika	Množství	tj. (celkem)
počet jízdních pruhů	2	2
šířka jízdního pruhu	3,5m	7m
šířka vodícího proužku	0,25m	0,5m
šířka zpevněné krajnice	0,5m	1m
šířka nezpevněné krajnice	0,5m	1m

<b>Charakteristika</b>	<b>Množství</b>	<b>tj. (celkem)</b>
šířka cyklotrasy	3,5m	3,5m
zelený pruh mezi cyklostezkou a komunikací	Ø1,5m	Ø1,5m
délka nově navržené trasy	cca 2 500m	cca 23 500m <sup>2</sup>
délka cyklostezky	cca 2 500m	cca 12 500m <sup>2</sup>
<b>Celková velikost záměru</b>		<b>cca 36 000m<sup>2</sup></b>

### **K jednotlivým vlivům**

V případě negativních vlivů se jedná především o vlivy dočasného charakteru spojené s výstavbou záměru. Z dlouhodobého hlediska by se mohlo jednat o vlivy spojené s dopravním zatížením komunikace, vzhledem ke vzdálenosti nejbližší zástavby (cca 150m) je tento vliv akceptovatelný.

### **Rozsah vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

- Jelikož se jedná o stavbu, která bude napomáhat k odvedení tranzitní dopravy z obydleného území bude vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví pozitivní.

### **Rozsah vlivů na klima a ovzduší**

- Vypočtené hodnoty v Rozptylové studii prokazují, že znečištění ovzduší z dopravy na komunikaci č. 3119 TV Čakovice - Etapa 0018 – Jižní obchvat, budou malé a ani na okraji komunikace v součtu s pozadím nedojde k překračování imisních limitů. Naopak v centrálních částech přilehlých městských částí dojde v důsledku posuzovaného propojení k snížení imisních příspěvků. Výjimkou je okolí ulice Veselské v Letňanech, kde soubor připravovaných dopravních staveb povede k mírnému nárůstu imisních příspěvků. Tento nárůst však také nepovede ani v součtu s pozadím k překračování imisních limitů.

### **Rozsah vlivů na hlukovou situaci a event. další fyzikální charakteristiky**

- Důvodem výstavby záměru je částečné odvedení tranzitní dopravy z okolní zástavby městských částí Letňany, Kbely, Čakovice a Miškovice a vzhledem k tomu, že komunikace je v celém průběhu plánována v dostatečné vzdálenosti od stávajících budov, lze vlivy záměru na hlukovou situaci v území hodnotit jako celkově pozitivní. Akustická situace bude při dodržení navržených opatření z hlediska hluku požadavkům Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. pro den a noc vyhovující.
- Záměr nebude zdrojem vibrací.



### **Rozsah vlivů na povrchové a podzemní vody**

- Realizací záměru nedojde, při dodržení standardních postupů a navržených opatření uvedených v tomto Oznámení, k negativnímu ovlivnění povrchových ani podzemních vod.

### **Rozsah vlivů na půdu**

- Realizací záměru dojde k záboru cca 36 000m<sup>2</sup> ZPF.
- Záměrem nebudou dotčeny pozemky PUPFL.
- Při dodržení standardních opatření není očekáván významný vliv na půdu.

### **Rozsah vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje**

- Vzhledem k charakteru stavby lze předpokládat, že vliv záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje bude nevýznamný.

### **Rozsah vlivů na faunu, flóru a ekosystémy**

- Záměr neznamená přímé ohrožení reprezentativních nebo unikátních populací zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů rostlin a živočichů ani jejich biotopů.

### **Rozsah vlivů na krajinu**

- Vzhledem k charakteru záměru a situaci stavby lze předpokládat, že realizací záměru dojde pouze k mírně negativnímu ovlivnění místa což je dáno tím, že se jedná o liniovou dopravní stavbu. Realizací záměru však nedojde k výraznému ovlivnění stávajících charakteristik.

### **Rozsah vlivů na estetické kvality území**

- Realizací záměru nedojde k výrazné změně estetického vzezření místa.

### **Rozsah vlivů na rekreační využití krajiny**

- Součástí oznamovaného záměru je i výstavba cyklotrasy (nemotoristické komunikace) proto je možné vliv na rekreační využití krajiny vnímat jako částečně pozitivní.

### **Rozsah vlivů na hmotný majetek a kulturní památky**

- Realizace záměru nebude mít významný vliv na hmotný majetek ani kulturní památky. V bezprostřední blízkosti uvažovaného záměru se nenachází žádné kulturní památky

### **Rozsah vlivů na dopravu a místní komunikační síť**

- Protože se jedná o dopravní stavbu, která počítá s dalším provázáním nových komunikací lze předpokládat, že vliv na dopravu bude v součinnosti s navazujícími dopravními stavbami výrazně pozitivní.
- Realizací záměru bude pozitivně ovlivněna stávající komunikační síť.

### **Rozsah vlivů na chráněné přírodní objekty a území**

- Naturová oblast (EVL Letiště Letňany) se nachází mimo zájmové území. Vliv na chráněné přírodní objekty a území nebude významný.

### **Rozsah vlivů navazujících souvisejících staveb a činností**

- Vliv navazujících staveb bude obdobný jako vliv Oznamovaného záměru, kumulativní vlivy jsou uvažovány (doprava a s ní související problematika).

### **Celkové zhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky prostředí popsané v předchozích kapitolách**

Následující tabulka hodnotí vlivy záměru na vybrané faktory životního prostředí.

**Tab. 25: Rekapitulace vlivů záměru a zhodnocení jejich významnosti**

<b>Pořadové číslo</b>	<b>Předmět hodnocení</b>	<b>Bodové hodnocení</b>
I.	Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	2
II.	Vlivy na klima a ovzduší	-1
III.	Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky	-1
IV.	Vlivy na povrchové a podzemní vody	0
V.	Vliv na půdu	0
VI.	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	0
VII.	Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	-0,5
VIII.	Vlivy na krajinu	-1
IX.	Vlivy na estetické kvality území	0
X.	Vlivy na rekreační využití krajiny	1
XI.	Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	0
XII.	Vliv na dopravní situaci	5
XIII.	Vlivy na chráněné přírodní objekty a území	-1
XIV.	Vlivy navazujících souvisejících staveb a činností	3
<b>Celkové zhodnocení</b>		<b>6,5</b>

Výsledné hodnocení vlivů je pouze indikativní, je ovlivněno subjektivním hodnocením vlivů zpracovatele oznámení. Jakékoliv hodnocení, do kterého vstupuje lidský faktor, je vždy subjektivní. Pokud bude zvolen hodnotící přístup, že nerealizace záměru nemá v součtu na jednotlivé složky životního prostředí ani negativní ani pozitivní vliv, což nelze vždy takto předjímat, lze zvolené řešení či jeho variantu celkově hodnotit následovně (při zanedbání synergie vlivů, jejíž vliv je často obtížně odhadnutelný):

- -2 až 2 body – indiferentní vliv záměru z hlediska součtu působení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí,
- méně než -2 a více než -5 bodů, resp. více než 2 a méně než 5 bodů – negativní, resp. pozitivní vliv záměru,
- méně než -5, resp. více než 5 bodů – velmi negativní, resp. velmi pozitivní vliv záměru.

Uvedená hodnocení znamenající 6,5 kladné body indikuje velmi pozitivní vliv záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Důvodem je to, že se jedná o dílčí stavbu provázanou s koncepčním dopravním řešením celé severovýchodní části Prahy. Z těchto důvodů je v tabulce výše přiřazena i kladná hodnota tří bodů navazujícím stavbám. Negativní vlivy na krajinu a především chráněné Naturová území je v porovnání možného zásahu a výskytem chráněných druhů přijatelné a ne příliš výrazné.

Oznamovaný záměr je navržen v souladu s územním plánem, čímž by měla být zaručena i budoucí provázanost navazujících staveb a tedy vliv na obyvatelstvo, ale i chráněné druhy (především sysla obecného), by měl být co možná nejmenší a z celospolečenského hlediska přijatelný.

V předloženém Oznámení záměru dle zákona 100/2001 Sb. je zhodnocen vliv výstavby záměru „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 - jižní část“ na životní prostředí.

Zájmové území se nachází v severovýchodní části Prahy na pomezí katastrů Letňany, Kbely, Čakovice a Miškovice. Předložené Oznámení popisuje a vyhodnocuje vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo, vyvolané výstavbou a provozem záměru v jeho okolí.

Vyhodnocení vlivů je úměrné současnému stavu znalostí o tomto záměru. Na základě všech aspektů uvedených a hodnocených v Oznámení, které souvisejí s realizací navrhovaného záměru výstavby „Stavba č. 3119 TV Čakovice, etapa 0018 - jižní část“, při

předpokladu splnění opatření navrhovaných k omezení a minimalizaci negativních důsledků na životní prostředí, lze konstatovat, že navrhovaná stavba je akceptovatelná, a je proto možné realizaci záměru doporučit.

Datum zpracování oznámení: 13. 8. 2009

Jméno, bydliště a telefon zpracovatele oznámení a osob, které se na zpracování podílely:

ú Ing. Jan Král, Pod Pekařkou 1088/31, Praha 4, tel.: 2 6631 6273  
*držitel autorizace č. j. 7150/1276/OIP/03*

ú Mgr. Josef Senčík, Průmyslová 465, Planá nad Lužnicí, tel.: 608 813 800

Podpis zpracovatele Oznámení:

## ČÁST H: PŘÍLOHY

### **Mapová dokumentace**

Mapa č. 1) Mapa širších vztahů (bez měřítka)

Mapa č. 2) Koordinační situace záměru

Mapa č. 3) Hydrogeologická mapa

### **Výkresy**

Výkres č. 1) Fotodokumentace

### **Vyjádření**

Vyjádření č. 1) Vyjádření k soulad s územně plánovací dokumentací

Vyjádření č. 2) Vyjádření k EVL a Ptačím oblastem podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

### **Specializované studie**

Studie č. 1) Rozptylová studie znečištění ovzduší (Ing. Pulkrábek)

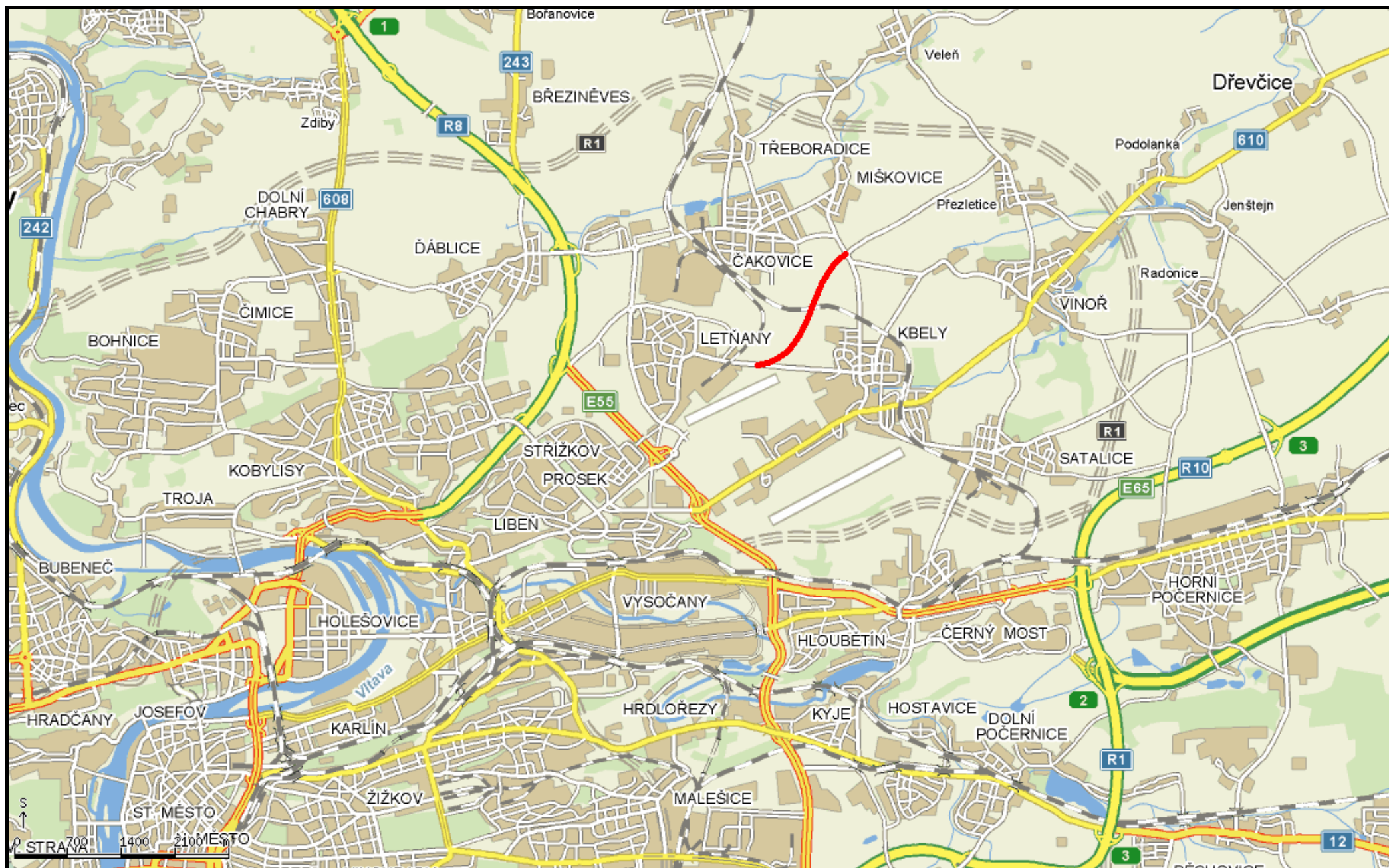
Studie č. 2) Akustická studie (Ing. Králíček)

Studie č. 3) Přírodovědný průzkum (Mgr. Bauer)

Studie č. 4) Posouzení Natura (Mgr. Bauer)

Studie č. 4) Dopravní studie (URM)

**Mapa širších vztahů  
(bez měřítka)**



Oznamovaný záměr je vyznačen červeně