



V Praze dne 12.06.2017  
ČJ: UMCP21/08721/2017/OMI/Pět

Vážení,

MČ Praha 21 podává tímto Připomínky k dokumentaci projektu přeložky silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly stupeň EIA, datum 04/2017.

Jednotlivé připomínky byly projednány v Radě MČ Praha 21 dne 6.6.2017 a schváleny Zastupitelstvem MČ Praha 21 dne 12.6.2017.

**Připomínky k záměru přeložky silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly  
z hlediska vlivů stavby na životní prostředí dle zák.100/2001 Sb.  
Dokumentace ve stupni EIA, datum 04/2017**

**MČ Praha 21 – Újezd nad Lesy**

**Obsah:**

**A. Úvodní text**

**B. Závazné připomínky a podmínky k dokumentaci a záměru:**

1. Stavba I/12 v úseku Běchovice Úvaly – varianty v počtech MÚK
2. Mosty a jejich dispoziční uspořádání a komunikace křížící trasu přeložky I/12 jako prostupy krajinou
3. Vliv zemních valů a zářezu stavby pod úroveň terénu na okolní území, protihluková opatření, zalesnění území v okolí stavby, přesun hmot a modelace krajiny a vliv stavby na vodní režim
4. Vliv stavby na okolí a místní dopravu, dopravní zatíženost území při realizaci a po dokončení stavby
5. Stavby a záměry související s projektem přeložky I/12 v úseku Běchovice - Úvaly rekonstrukce nivelety a dispozice ulic Starokolínská – Novosibřinská, zemní valy, krajinná modelace a zalesnění, odpočívky a stavby P+R v okolí přeložky I/12, MÚK Beranka na D11, „Klánovická spojka“ a přeložka silnice II/101
6. Připomínky zastupitelů MČ Praha 21
7. Připomínky obecné povahy

**C. Přílohy**

- č. 1 Rozhodnutí RMČ Praha 21 o záměru zalesňování území jižně od MČ

## A. Úvodní text

Projekt přeložky silnice I/12 je již mnoho let očekávaným projektem. Na jeho úspěšnou realizaci čeká velká skupina obyvatel zejména centrální části Újezdu nad Lesy, kde jsou podmínky pro život značně za hranicí udržitelnosti, díky stále narůstající automobilové dopravě, směřující do centra Hl. m. Prahy. Pro MČ Praha 21 jsou klíčové hlavně otázky redukce automobilové dopravy na trase silnice I/12 v ulicích Novosibírské a Starokolínské, aby zde mohl vzniknout kultivovaný veřejný prostor bezpečněji sloužící chodcům a cyklistům a ne pouze dopravě automobilové, která zde nyní převažuje a tvoří neprostupnou barieru v celém území MČ, tvoří nadlimitní hodnoty hluku a exhalací.

Bohužel se projektanti a další podílející se skupiny opět nevypořádali s problematikou dopravy v urbanizovaném prostředí a díky opětovnému návrhu 4 pruhové „dálnice“ odsuzují území k nevratné změně, která v budoucnu přinese mnohem větší dopravní zátěž, než nynější stav i výhledy v území ukazují. Nákladní doprava, která je dnes směřována přes dálnici D11 se nově natáhne do tohoto koridoru směr Kolín a to možná v mnohem větším rozsahu, než jsou dnešní předpoklady. To je velmi důležité hledisko, které je třeba brát v úvahu s velkou vážností, protože Újezd nad Lesy je rezidentní oblastí s bydlením v čistém prostředí. I přes akutní potřebu odklonit současnou dopravu z centra MČ, je třeba hlídat i významné hlukové a exhalační nárůsty pro celou jižní část Újezdu nad Lesy (od Blatova až po Rohožník). Pokud se po dokončení realizace a zprovoznění přeložky I/12 naplní navržené kapacity a trasa „natáhne“ více dopravy od jinud, může to způsobit mnohem horší vlivy, než je nyní uvedeno ve výhledových propočtech a způsobit mnohem větší nevratné zhoršení životního prostředí, než je deklarováno.

Stavba mj. mohla být ve svých parametrech více úspornější, s menším počtem jízdnic pruhů v dimenzích potřeb silnice první třídy I/12, které převažují ve většinové délce celé trasy Praha – Kolín. Již dávno tak mohl být projekt realizován jako skutečná přeložka „obchvat“ územních celků Úval, Újezdu nad Lesy a Běchovic, kde jsou už roky denní limity hluku a exhalací vysoko přes limit udržitelných podmínek pro život.

Úspornějším řešením projektu (silnice první třídy 2+1 pruh s mimoúrovňovými křižovatkami) mohlo zůstat k dispozici více finančních prostředků na sanaci vlivů na okolí a investovat více prostředků do výsadby a environmentálních náprav a komparací v území a krajině.

Místo průběžných informačních setkání, je nám v časovém tlaku předkládán projekt, kde jsou všechny parametry nad únosný vliv na okolní prostředí a velmi početnou aglomeraci zahradního města. Vysoký rychlostní limit a dálniční parametry bez trasování v zákrytu, nebo vytvoření úsporného profilu v dimenzích silnice první třídy se opět odklání od „západních“ moderních trendů současnosti. Představitelé HMP, Středočeského kraje, SŽDC ani ŘSD nebyli schopni vytvořit za dvacet let moderní koncept orientovaný na atraktivní železniční trasu Praha - Kolín s rozšířením parkování P+R, zejména pro středočeské obce, návaznou kyvadlovou dopravu v území a četnost vlakových spojů, kde dochází ke zlepšení až nyní. Systém neřešení příčiny, nekorigované a námi neovlivnitelné rozpínání zástavby do krajiny se stalo příčinou problémů, kterými je MČ Praha 21 dnes atakována. Problémy s nadměrnou dopravní zátěží (i přes současná omezení průjezdu pro nákladní automobily), hlukem a exhalacemi a také problémy s neřízeným parkováním na sídlišti Rohožník a jinde, včetně okolí železniční stanice Praha Klánovice.

Pro MČ Praha 21 jsou důležité i další otázky spojené s přeložkou I/12 Běchovice – Úvaly (dále jen „přeložka I/12“). Jsou to případné změny dopravních toků aut (hlavně ty

navyšující se) v ulicích Staroújezdská, Zaříčanská, Rohožnická a Novosibírská a dalších místních komunikacích, vliv hluku a exhalací z dopravy na těchto komunikacích. Vliv stále přítomného hluku z přeložky I/12 na území celé MČ, bariérovost stavby a její vliv na okolní krajinu a její prostupnost.

V souladu se záměrem MČ Praha 21 rozšířit zalesnění i v jižní části území (mezi stávající zástavbou a budoucí trasou přeložky I/12) je velmi důležité hledisko vlivu stavby na vodní režim, přesuny hmot využitelné zeminy a prostupnost liniové stavby pro chodce, cyklisty a zvířata.

Záměr magistrátu realizovat „kompenzační“ zalesnění ploch v okolí stavby vnímá MČ Praha 21 otevřeně s velkou podporou, vzhledem k souladu se záměrem území jižně od MČ zalesnit a propojit tak nově vznikající území „Les v Panenkách“ s chráněnou oblastí přírodní park Klánovice-Čihadla. Chybí však oficiální textová deklaráce HMP, listina či memorandum o tomto záměru v takové podobě, kde by měli městské části jistotu, že proces nebude narušen ani změnou politických poměrů a priorit na magistrátu HMP.

Vzhledem k výhledové dopravní zatíženosti přeložky v letech 2025, 2040 a dál, je pro MČ nejdůležitější otázkou ochrana obyvatel před hlukem a exhalacemi z dopravy. Stavba tohoto rozsahu přináší do území nevratné změny v životním prostředí a ve stávajícím režimu „urbanistických a socio-fyzikálních dějů“ a proto jsou pečlivě sledovány všechny vlivy stavby na území v zájmu zachování maximálně kvalitních podmínek pro život všech obyvatel MČ Praha 21, jejichž počet v roce 2017 dosahuje čísla 11 000, proto jsou následující připomínky a požadavky definovány tak, aby realizací projektu došlo k minimalizaci nevratných změn v okolním prostředí.

## **B. Závazné připomínky a podmínky k dokumentaci a záměru:**

### **1. Stavba I/12 v úseku Běchovice Úvaly – varianty v počtech MÚK:**

**1.1** MČ Praha 21 zcela zásadně trvá na neoddělitelnosti staveb 511 a přeložky I/12 a v souladu s předpoklady dokumentací EIA jednoznačně požadujeme, aby zprovoznění přeložky I/12 proběhlo současně se zprovozněním stavby Pražského okruhu č. 511 D1-Běchovice a ne dříve!

**1.2** Pro městskou část Praha 21 se stavba přeložky I/12 stává zcela nevyužitou příležitostí v případě, že dojde k vypuštění MÚK Květnice (v EIA MÚK5). Rozumíme otázce negativního vlivu na okolní prostředí a ohrožené limity hluku vyplývající z přiložené studie. Je velkým nedostatkem správy území, že zde byla místní zástavba povolena a realizována v takové blízkosti stavby již v době, kdy byla trasa přeložky I/12 jednoznačně deklarována a také zobrazena v mapových podkladech dostupných veřejnosti, včetně webových mapových aplikací. Vypuštění MÚK Květnice je tak pro MČ Praha 21 nepřijatelné a tuto variantu dále nepodpoří.

**MČ Praha 21 jednoznačně trvá pouze na variantě 6 MÚK, čili variantě s MÚK Květnice** s tím, že dojde k dodržení všech limitů, zejména hlukových. Je na zpracovateli, aby zapracoval takovou protihlukovou ochranu obyvatel oblasti této křižovatky, aby došlo k dodržení všech zákonných norem. Po celou dobu trvání přípravy přeložky I/12 byla v Územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy tato křižovatka uváděna. Pokud byla

provedena změna Sídelního útvaru hlavního města Prahy, případně Středočeského kraje, byla provedena bez jakýchkoliv konzultací s MČ Praha 21 a výstavba rodinných domů na území, předpokládající umístění MÚK Květnice nad rámec záboru pro tuto stavbu jsou proti stavebnímu zákonu č. 183/2006 Sb. a proto musí stavbě MÚK ustoupit a tuto **křižovatku je nutné bezpodmínečně realizovat**. Bez této křižovatky by došlo k mimořádnému navýšení tranzitní dopravy, ze směru z Úval přes ulici Novosibřinskou a Starokolínskou směrem do centra Prahy, neboť ochota řidičů nebude najíždět na přeložku I/12 ve Středočeském kraji východně od obce Úvaly, ale povede těmito ulicemi středem obce.

**1.3** Z hlediska vlivu dopravní zátěže na území MČ Praha 21 je nepochopitelným krokem vypuštění MÚK Dobročovice (v EIA MÚK 6), zejména při záměru vypustit ještě MÚK Květnice (v EIA MÚK 5), kdy obě křižovatky slouží pro nájezd a sjezd značného dopravního toku směřujícího z Úval a okolí. Vypuštění křižovatek MÚK 5 a MÚK 6 by ve značné míře činilo přeložku I/12 pro MČ Praha 21 neúčinnou, protože území by tak bylo nadále zatíženo velkým množstvím dopravního tranzitu od Úval a okolních obcí středočeského kraje. Tranzitní doprava by tímto řešením byla uměle zaváděna opět do centra území MČ Praha 21. Zvýšené dopravní zatížení ulic Novosibřinská, Rohožnická a Zaříčanská je zcela nepřijatelné. S vypuštěním MÚK Květnice a MÚK Dobročovice z projektu MČ Praha 21 nesouhlasí.

**1.4** MČ Praha 21 považuje dopravní značení ve variantách jako „nástroj“ nezvýšení průjezdu územím, zejména v ulicích Rohožnická a Zaříčanská, jako nedostatečný a neakceptovatelný, vzhledem ke kapacitě místní policie a teoretické i praktické nevymahatelnosti vysokého počtu přestupků, způsobených nárůstem potenciální „atraktivnosti“ použitelnosti velkým počtem řidičů v případě vypuštění MÚK Květnice (v EIA MÚK 5) a MÚK Dobročovice (v EIA MÚK 6) z projektu.

**1.5** Vrácení MÚK Koloděje (v EIA MÚK 3) do návrhu, bez připomínek za předpokladu realizace pásu pro cyklisty a chodce i v místě přemostění I/12., dle příčného řezu sil. III/33310, SO122+135 viz příloha H.20.4.3.2. a za předpokladu, že dojde k dodržení limitů hluku na hranici zastavěného území a realizaci protihlukových barier u ramen křižovatky

**1.6** MČ Praha 21 nepodpoří případné obnovení varianty vedení VRT koridoru v souběhu s přeložkou I/12

## **2. Mosty a jejich dispoziční uspořádání a komunikace křížící trasu přeložky I/12 jako prostupy do krajiny:**

Vzhledem ke skutečnosti, že se přeložka I/12 stane velkou bariérou v krajině, klade MČ Praha 21 důraz na zachování bezpečného průchodu/ pohybu do krajiny jižním směrem od území, které přeložka protíná. Z důvodů zajištění udržitelnosti prostupu krajinou jsou důležité následující připomínky k dispozicím přemostění pro jednotlivé trasy, dle jejich plánovaného, nebo již funkčního charakteru.

**2.1** SO 222 Nadjezd polní cesty P. Újezd nad Lesy (Blatov) - P. Koloděje je důležitou součástí regionální cyklotrasy a hipotrazy. Předpokladem profilu budoucí cyklotrasy je zpevněný povrch vhodný pro bezpečný pohyb cyklistů dle projektu pro úsek této trasy definovaným (asfaltový nebo betonový povrch, případně vhodná dlažba pro cykloprovoz). Viz. IPR Praha. Součástí dispozice přemostění požadujeme „přírodní“ pás, dimenzovaný pro

bezpečný přechod koní, či přesun stáda „domácího“ zvířectva. Povrch přírodní, dle požadavků na bezpečný průchod zvířat.

MČ Praha 21 požaduje rozšíření tohoto mostu na „biomost“, aby zde byla dostatečná šířka pro průchod zvířat, cyklostezku, pohyb lesní techniky a přírodní pás, který bude propojovat zalesněné plochy podél MČ Koloděje a zalesněné území „Les v Panenkách“ a „Pod skalkou“.

**2.2** MČ Praha 21 požaduje mimoúrovňové křížení na cyklotrase do Běchovic v místech přivaděče na MÚK Běchovice, z důvodu bezpečného pohybu chodců a cyklistů v místě křížení se silnicí III/0126.

**2.2** SO 223 Nadjezd silnice III/33310 je důležitou spojnici mezi Újezdem nad Lesy a Kolodějemi. U této trasy dojde díky realizaci projektu přeložky k posílení tangenciální vazby na Klánovice Šestajovice a dále. Pro zachování bezpečného pohybu cyklistů a chodců MČ Praha 21 požaduje zachování navrhovaného příčného profilu i v místě přemostění. Bez připomínek za předpokladu realizace pásu pro cyklisty a chodce i v místě přemostění I/12., dle příčného řezu silnice III/33310, SO122+135 viz příloha H.20.4.3.2. Řešení křižovatek viz bod 4.5.

**2.3** SO 224 Přesypaný most na polní cestě P. Újezd nad Lesy-Sibřina (Na skalce) je potřebná stavba na důležité regionální přírodně-turistické trase („jihozápadní spojka“) v místech „nefunkčního“ lokálního biokoridoru L4 262 navazujícího na „funkční“ lokální biocentrum „ZA ALEJI“ a „funkční“ biokoridor „K NEVEKLINU“ viz Schématická mapa životního prostředí – ÚSES H.20.5.4. Dochází zde k hlavnímu propojení s okolní krajinou směrem na jih, do území Na skalce a dále do okolí Sibřiny, Stupic a Koloděj a navazující regionální trasy a na druhé straně navazují na nově vznikající lesní plochy „Les v Panenkách“ a napojení jihu směrem k chráněné oblasti Klánovice-Čihadla. Je to i důležitá spojnice na hřbitov pro západní část Újezdu nad Lesy. Bylo zde již realizováno stromořadí. MČ Praha 21 požaduje rozšíření tohoto mostu na „biomost“, aby zde byla dostatečná šířka pro průchod zvířat a hlavně profil stávající přírodně-turistické trasy se stromořadím ve stávajícím směru, který je dán historicky i katastrem, tzn. cca 4x širší než v návrhu, jelikož se jedná o jedno z nejdůležitějších propojení v krajině.

**2.4** SO 225 Nadjezd silnice III/33313 je důležitou spojnici mezi Újezdem nad Lesy a Sibřinou. U této trasy dojde díky realizaci projektu přeložky k posílení tangenciální vazby směrem na Sibřinu. Křenici a okolí Řičan. Pro zachování bezpečného pohybu cyklistů a chodců MČ Praha 21 požaduje zachování navrhovaného příčného profilu i v místě přemostění. Bez připomínek za předpokladu realizace pásu pro cyklisty a chodce i v místě přemostění I/12, dle příčného řezu silnice III/33313, SO123.1+136 viz příloha H.20.4.3.2. a doplnění protihlukového zemního valu i u severního ramene křižovatky.

**2.5** SO 226 Nadjezd silnice III/01210 je důležitou spojnici mezi Újezdem nad Lesy (Rohožník) a Sibřinou a spojnici ke hřbitovu pro východní část Újezda nad Lesy. Pro zachování bezpečného pohybu cyklistů a chodců je nutné realizovat příčný profil v místě přemostění I/12 s dimenzí pro pás pro chodce, cyklotrasu a pohyb zvířat. MČ Praha 21 zde plánuje obnovení staré cesty směrem k Rohožníku („jihovýchodní spojka“), jako důležitou součást jižní přírodně-turistické trasy realizující propojení chráněných přírodních oblastí Klánovice-Čihadla (Vidrholec) a Škvorecká obora s okolní krajinou směrem na jih, do území Na skalce a dále do okolí Sibřiny, Květnice, Stupic a Koloděj a navazující regionální trasy. Je to i důležitá spojnice na hřbitov pro východní část Újezdu nad Lesy (Rohožník). Území mezi Rohožníkem a přeložkou I/12 bude zalesněno.

Předpokladem dimenze tohoto přemostění je možnost navázat na plánovanou regionální přírodně-turistickou trasu „jihovýchodní spojka“ a budoucí cyklotrasu Koloděje – Újezd nad Lesy (Rohožník) – Praha-východ. U cyklotrasy jde o zpevněný povrch vhodný pro bezpečný pohyb cyklistů, dle projektu pro úsek této trasy definovaným (asfaltový nebo betonový povrch, případně vhodná dlažba pro cykloprovoz). Viz. IPR Praha.

MČ Praha 21 požaduje rozšíření tohoto mostu na „biomost“, aby zde byla zabezpečena dostatečná dispozice pro chodník, prostor pro napojení budoucího profilu přírodně-turistické trasy a „přírodní“ pás v dostatečné šířce pro průchod zvířat a bezpečný přechod koní (hipotrasa).

**2.6** SO 123.2 silnice III/01210 P. Újezd nad Lesy (Rohožník)- P. Sibřina je naplánovaná jako přeložka stávajícího stavu. MČ Praha 21 požaduje realizaci profilu pro bezpečný pohyb cyklistů a chodců v rozsahu jako silnice III/33310, nebo III/33313, dle příčného řezu sil.III/33313, SO123.1+136 viz příloha H.20.4.3.2.

**2.7** MČ Praha 21 požaduje, aby došlo k prodloužení původní historické cesty v úseku/km: 6,3 – 6,4 (6,262).

**2.8** Propustek SO 510 na km 6,263 je plánován jako DN 1200. Vzhledem k stávajícím pěším trasám v dané oblasti požaduje MČ Praha 21 (pokud nebude realizován bod 2.7) změnu profilu, aby byl propustek řešen takovým způsobem, který umožní bezpečný průchod dospělé osoby, případně cyklisty, přesto, že se nebude jednat o oficiální trasu a nebude řešena přístupová komunikace k tomuto propustku.

### **3. Vliv zemních valů a zářezu stavby pod úroveň terénu na okolní území, protihluková opatření, zalesnění území v okolí stavby, přesun hmot a modelace krajiny:**

**3.1** Zapuštění celé stavby pod úroveň terénu do zářezu vnímáme jako jedno z nejlepších řešení, jak stavbu „zakomponovat“ do krajiny a taky realizovat co nejkvalitnější a vzhlednou ochranu před hlukem. MČ Praha 21 je s tímto řešením v souladu za předpokladu, že nebudou narušeny poměry režimu hladin spodních vod území. MČ Praha 21 požaduje doložit průzkum, kde jsou vlivy posouzeny a dovedeny k jednoznačnému závěru.

**3.2** MČ Praha 21 požaduje zvýšení/realizaci valu o výšce 5 m po celé délce přeložky I/12 mezi MÚK Koloděje a MÚK Sibřina na straně severní (blíže k MČ Praha 21), kde by vzhledem k šikmosti stávajícího terénu hrozilo nedostatečné zapuštění silnice pod terén, což je patrné u severního ramene MÚK Sibřina, kde přechází vozovka naopak na násyp a hlukové vlivy „otevření“ směrem do zástavby by mohly být značné i při zalesnění území! V zájmu zachování dědictví půdy potřebě protihlukových opatření a minimalizaci převozu velkých objemů zeminy požaduje MČ tvorbu tohoto valu v návaznosti na svah stávajícího zářezu a v modelaci dle krajinářské studie vytvořené IPR Praha ve spolupráci s MČ Praha 21.

**3.3** V úseku km 5,75 – 6,35 (Mezi SO 226 Nadjezd silnice III/01210 a zemním valem MÚK Květnice SO765) u sídliště Rohožník MČ Praha 21 požaduje vybudování protihlukového přírodního valu o minimální výšce 8 m tak, aby se hluk nešířil směrem k sídlišti, které je umístěno výše, než budoucí úroveň přeložky I/12 a aby nebyl vizuální kontakt ani z horních pater budov sídliště s projíždějící dopravou ve směru od Prahy (nejvzdálenější pruh). Chybějící zemní val by způsobil, že by se zde hluk šířil „nahoru“ směrem k celému

sídlíšti. To je nepřípustné. Pro bezpečné zamezení, nebo eliminaci hluku pro občany sídlíště Rohožník je nutné realizovat dostatečné protihlukové opatření.

**3.4** Vzhledem k vysokému přebytku objemů zeminy MČ Praha 21 požaduje její využití na území MČ Praha 21 pro modelaci krajiny při realizaci lesoparku „Pod skalkou“, v návaznosti na svahy podél stavby I/12 a na vytvoření zemního valu pod Rohožníkem, pokud k tomu bude zemina vhodná.

**3.5** Pro zlepšení hlukových poměrů v území, jako ochranu před limitním, ale stálým hlukovým zatížením, které nově vznikne a za účelem snížení vlivu škodlivých látek v ovzduší, MČ Praha 21 požaduje širší výsadbové plochy určené k zalesnění podél celé stavby, nebo deklarovat návaznost na kompenzační opatření prezentované magistrátem Hl. m. Prahy a „ukotvit“ je v územně-plánovací dokumentaci. Studie IPR Praha, územní plán, změna funkce využití území ve stávajícím platném územním plánu Hl. m. Prahy, nebo deklarovat záměr zvláštním dokumentem.

**3.6** Pro zajištění lepší ochranné funkce okolních výsadeb MČ Praha 21 požaduje vzrostlé velikosti stromů určených k výsadbě a jejich výsadbu realizovat v předstihu před samotnou realizací, resp. zprovozněním stavby, aby zeleň mohla plnit svou estetickou a filtrační funkci již v době zprovozněním stavby.

**3.7** Návrh výsadby - rozsah, velikosti, počty, druhy a jejich skladba bude konzultována s příslušnými odbory pro životní prostředí a péči o zeleň MČ Praha 21 a výsledné zpracování předloženo k souhlasu, před procesem zadání realizace.

**3.8** Odbor životního prostředí MČ Praha 21 požaduje definovat hranici záboru stavby, aby bylo možné případně stromořadí včas přesadit, dokud vysazené stromy nejsou příliš vzrostlé a odsouzené ke kácení.

**3.9** Z důvodu zalesňování ploch mezi přeložkou I/12 a zastavěným územím MČ Praha 21 je nutno předdefinovat práce na obnově meliorací opačně na jejich přerušení za účelem obnovy přirozeného zadržetí vody v krajině na území lesoparku „Pod skalkou“

**3.10** Likvidace srážkových vod ze svahů silničního tělesa a okolního terénu jsou odvedeny přímo do recipientů, což je v rozporu s §5 odst. 3) vodního zákona a §38 PSP, které požadují přednostně likvidaci vsakem nebo není-li to možné retenováním s redukováním odtokem.

**3.11** MČ Praha 21 požaduje výpočtem doložit, že výstavbou nedojde ke zhoršení průtokových poměrů Běchovického potoka a že nedojde ke zhoršení stávajícího stavu povodňové ochrany přílehlé části Újezdu nad Lesy a doplnit vliv stavby na n-leté průtoky ve vodotečích.

**3.12** Stavbou dojde k narušení vodního režimu území, z tohoto důvodu MČ Praha 21 požaduje doplnění hydrologického a hydrogeologického posouzení předpokládaného vlivu na Běchovický potok již v této fázi projektu a neodsouvat až do fáze územního řízení. Tzn., že drenážní vliv zářezu je třeba upřesnit modelovým řešením proudění podzemních vod a doplňujícími hydrologickými měřeními a průzkumy.

**3.13** Z předchozího bodu vyplývá také požadavek MČ Praha 21 na zaměření hladiny a případně rozbor vody ze studny na hřbitově a v oblastech předpokládaných změn v kapacitách a kvalitě a definování kompenzací, náhrad, či náprav stavu studen zasažených změnou vlivem realizace stavby přeložky I/12.



**3.14** MČ Praha 21 požaduje v dostatečném předstihu, ještě před započítím prací při projednávání DÚR, začít s monitoringem hladiny podzemní vody v předem dohodnutých či stanovených místech a lokalitách.

**3.15** MČ Praha 21 požaduje návrh a realizaci zářezu stavby přeložky a na návrh a realizaci hospodaření s vodou tak, aby bylo možné okolní území zalesnit v udržitelné kvalitě.

#### **4. Vliv stavby na okolí a místní dopravu, dopravní zatíženost území při realizaci a po dokončení stavby:**

**4.1** MČ Praha 21 požaduje omezit maximální povolenou rychlost na přeložce I/12 maximálně na 70 km/hod. z důvodu minimalizace hlukových vlivů v hustě obydleném území. Návrhovou provozní rychlost 100 km/hod MČ Praha 21 odmítá.

**4.2** MČ Praha 21 požaduje instalaci trvalé kontroly rychlosti úsekovým měřením v celém úseku trasy přeložky.

**4.3** MČ Praha 21 požaduje neinstalovat veřejné osvětlení podél celé stavby, ale jen v nezbytných úsecích u křižovatek dle platných bezpečnostních předpisů.

**4.4** MČ Praha 21 požaduje použití moderních materiálů pro snížení hlučnosti vozovky („nízkohlukový asfaltový kryt“).

**4.5** MČ Praha 21 požaduje upravit dispoziční uspořádání všech MÚK resp. jejich příjezdových ramen tak, aby byl co nejvíce eliminován dopad hluku na blízkou zástavbu, zejména pokud se jedná o MÚK Koloděje, kde je trasa obytné zástavbě nejbližší.

**4.6** MČ Praha 21 nesouhlasí s používáním místních komunikací pro stavební techniku a nákladní dopravu se stavbou spojenou. Pro staveništní dopravu nebudou použity žádné stávající místní I. – IV. Třídy - komunikace v MČ Praha 21, k.ú. Újezd nad Lesy; i vzhledem k jejich únosnosti a konstrukci jejich stavby. V případě, že mimořádně dojde k poškození povrchů komunikací, bude poskytnut dostatek finančních prostředků na jejich řádnou opravu.

**4.7** MČ Praha 21 požaduje před započítím prací umístění měřicí techniky a provádění měření hladiny hluku a emisí v předem dohodnutých místech a lokalitách

**4.8** Stavba v žádném případě nebude, a to ani pro stavbu mostů využívat stávajících pozemních komunikací v MČ Praha 21, k.ú. Újezd nad Lesy; MČ zásadně nesouhlasí s pojezdem staveništní techniky po komunikacích MČ Praha 21, neboť jejich konstrukční části nemají požadovanou únosnost, nesmí dojít k poškozování stávajících vozovek, k obtěžování občanů prachem, výfukovými plyny, aj.

**4.9** Pohyby stavební techniky, dopravně organizační opatření, objízdné trasy a jejich trvání budou předem konzultovány s odborem pro dopravu MČ Praha 21. Veškerá rozhodnutí o zvláštním užívání komunikací, o příp. objízdných trasách při stavbě budou projednány s vedením MČ Praha 21 a příslušnými odbory MČ Praha 21 před a v době provádění stavby.

**4.10** MČ Praha 21 požaduje, aby zpracovatel doplnil hlukovou studii na stávající pozemní komunikaci Starokolínská – Novosibřinská s tím, že upozorňuje, že je dočasně vyloučena transitní nákladní doprava a probíhá výstavba kanalizačního řadu, průjezd vozidel je omezen.



Čili mělo by se vyjít ze stavu k roku cca 2010 a to s ohledem na navýšení dopravní zátěže při variantě s i bez MÚK Květnice. Hluková studie na uvedené komunikaci musí být doplněna i pro variantu MÚK 6, event. i pro MÚK 5. a v tomto smyslu je nutné doplnit i předpokládané intenzity dopravy na této komunikaci.

**4.11** MČ Praha 21 požaduje zpracování, nebo detailnější posouzení vlivu dopravních toků a zátěže jednotlivých komunikací v oponentním posudku. Nelze posoudit očekávané dopravní intenzity, dle stávajících podkladů, kde není zřejmé, co která varianta ovlivní a není uvedeno porovnání dopravních zátěží Újezdu nad Lesy při realizaci, resp. vypuštění MÚK Květnice (v EIA MÚK5). To se týká zejména ulic Rohožnická, Zaříčanská a Novosibřinská. Z porovnání dopravních zátěží a jejich výhledů není zřejmé, že vstupní údaje pro odhad zatíženosti reflektují aktuální změny v organizaci dopravy v Újezdu nad Lesy, kdy je dlouhodobě omezována doprava v návaznosti na probíhající stavební práce na kanalizačním řádu v ulici Starokolínská a Novosibřinská.

V případě vypuštění MÚK Květnice je zvýšená zátěž na Novosibřinské a Zaříčanské evidentní a zásadně nepřípustná. Navýšení intenzit v Rohožnické a Zaříčanské při zachování MÚK Květnice je diskutabilní, a proto požadujeme v obou variantách ponechat stejné parametry značení, hlavně na Rohožnické zákaz vjezdu s výjimkou dopravní obsluhy, protože v obou variantách je Rohožnická (bez jejího „přeložení“ jižně pod Rohožník) velmi atraktivní trasou pro přiblížení k nájezdu a sjezdu z přeložky I/12 pro auta směřující od Úval a okolních obcí středočeského kraje. Vliv tranzitu na vstupu do MČ Praha 21 od východu komplikuje i současné směřování silnice II/101, než dojde k jejímu přeložení východně od Úval. Porovnání MÚK5 x MÚK6 – intenzity dopravy, následná dopravní opatření na místních komunikacích – viz příložené tabulky 1214 – 1215.

**4.12** Na místních komunikacích II. třídy: Staroujezdská, Zaříčanská a Rohožnické musejí být přijata taková dopravně – organizační opatření, aby došlo ke zklidnění dopravy, k nenavyšování intenzit dopravy a k plnění všech limitů. Navrhovaná opatření např. v tabulce č. 9 na str. 74 jsou naprosto nedostatečná a tato věc musí být dopracována na základě požadavků MČ Praha 21 vyplývajících ze znalostí obce a správce komunikací.

**4.13** Stavební písek, potřebné materiály a výroba betonu – vše bude zřízeno mimo k.ú. Újezd nad Lesy, včetně deponie nevyužitelné zeminy.

**4.14** Stavbou nedojde k obtěžování obyvatel MČ Praha 21 hlukem, výfukovými plyny, prachem, a jinými vlivy negativně ovlivňující prostředí pro život.

**4.15** MČ Praha nesouhlasí s návrhem max. intenzit staveništní dopravy – černá kniha – Dokumentace podle přílohy č. 4 zákona, str. 69!

**4.16** Po celou dobu stavby nedojde k omezení osobní dopravy a dopravy MHD – BUS pro obyvatele MČ P21, k.ú. Újezd nad Lesy a MČ Koloděje.

## **5. Stavby a záměry související s projektem přeložky I/12 v úseku Běchovice - Úvaly**

**5.1** MČ Praha 21 požaduje, aby HMP zpracovalo písemnou podobu ústních kompenzací tak, aby bylo zaručeno, že ke kolaudaci přeložky I/12 budou provedena veškerá možná zklidňující opatření na stávající silnici Starokolínská – Novosibřinská, zejména stavebního rázu tak, aby bylo zajištěno komfortní připojení vedlejších komunikací a vjezdům k

soukromým objektům. Tzn. snížení nivelity komunikace Novosibřinská – Starokolínská vč. opravy povrchu a užití takových řešení, aby nedocházelo k neoprávněnému průjezdu po této komunikaci a Újezd nad Lesy byl v této oblasti zklidněn hlavně pro účely dopravy rezidentů, MHD – BUS a zásobování prodejen a všemi dostupnými prostředky musí dojít k zabránění pojezdu transitní dopravy, zejména nákladní!

MČ Praha 21 požaduje aktualizaci a nové řešení profilu a dispozice ulic Starokolínská - Novosibřinská v charakteru, který odpovídá moderním požadavkům na estetiku a hlavně bezpečnost používání veřejných prostranství. Nové řešení si vyžaduje uplatnit všechny moderní urbanisticko-dopravní prvky, které umožňují bezpečný pohyb chodců, cyklistů, parkování pro účely rozvoje místních služeb a obchodních aktivit a v neposlední řadě vhodným stromořadím na obou stranách ulice. Koncept návrhu bude řešen ve spolupráci s MČ Praha 21, která si vyžaduje právo ovlivnit podobu budoucího pojetí. Veškeré přísliby požadujeme písemnou formou se zárukou i pro další volební období.

**5.2** MČ Praha 21 požaduje změnu organizace místní dopravy v místě odbočky z nynější silnice I/12 na Květnici (ve východní hranici katastru MČ Praha 21) na převedení hlavní silnice z dnešního přímého směru na zatočení směrem k MÚK Květnice a nynější Novosibřinská byla překlasifikována na vedlejší komunikaci.

**5.3** MČ Praha 21 požaduje, aby HMP zpracovalo písemnou podobu ústních kompenzací tak, aby bylo zaručeno, že před uvedením stavby přeložky I/12 do provozu budou provedeny všechny požadované zemní valy, protihlukové stěny a kompenzační krajinné úpravy vč. zalesnění území mezi MČ Praha 21 (včetně Rohožníku) a přeložkou I/12 tak, aby bylo ochráněno zdraví a životní prostředí obyvatel MČ od počátku užívání stavby přeložky I/12. Veškeré přísliby požadujeme písemnou formou se zárukou i pro další volební období.

**5.4** MČ Praha 21 nesouhlasí s umístěním doplňkových staveb, čerpacích stanic a odpočívadel a staveb typu P+R, podél celé trasy přeložky I/12 v rámci celého území MČ Praha 21. Pro přestup na železnici pro obyvatele Středočeského kraje je prostor v okolí železniční zastávky Praha Klánovice zcela nevhodný. Příčiny problémů jsou v nedostatečné „prevenci“, tzn. motivaci a přímé podpoře obyvatel pražské východní aglomerace k užívání a preferenci železniční dopravy a přistoupení k atraktivizaci a infrastrukturní vybavenosti v místech, kde jsou zastávky na trati Praha - Kolín dobře a rychle dostupné od silnice I/12 a místní prostorové dimenze takový záměr umožňují.

**5.5** MČ Praha 21 nepřipouští využití přeložky I/12 jako součást trasy jakéhokoliv okruhu Prahy

**5.6** MČ Praha 21 požaduje zprovoznění MÚK Beranka vč. Klánovické spojky nejpozději v termínu uvedení přeložky I/12 do provozu, aby nedošlo k navyšování dopravy na území MČ Praha 21 ze směru od Klánovic a Šestajovic víc, než počítají výhledy dopravních intenzit, kde je tato stavba zahrnuta. MČ Praha 21 požaduje informační součinnost a časovou definici přípravy navazujících dopravních staveb kolem D11 mezi úsekem Černý most a Jirny a časovou návaznost na stavbu přeložky I/12.

**5.7** MČ Praha 21 požaduje informační součinnost a časovou definici příprav a realizaci všech navazujících dopravních staveb na I/12. Hlavně trasování, datum a dobu realizace přeložky silnice II/101 na východní část Úval tak, jak je uvedeno v dokumentaci.

5.8 MČ Praha 21 požaduje, aby bylo předloženo řešení a urychleno realizování přeložky silnice II/101 do doby spuštění provozu přeložky I/12, z důvodu zabránění alternativního vjezdu nadměrného tranzitu směřující z této objízdné trasy kolem Prahy na území MČ Praha 21.

## **6. Připomínky obecné povahy**

6.1 MČ Praha 21 žádá, aby byla o všech krocích a změnách v projektu průběžně informována, a zvána k projednávání.

6.2 Výše uvedené připomínky požadujeme přenést do závazného stanoviska MŽP ČR dle Zák. 100/2001 Sb.

S pozdravem

Karla Jakob Čechová  
starostka MČ Praha 21

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10