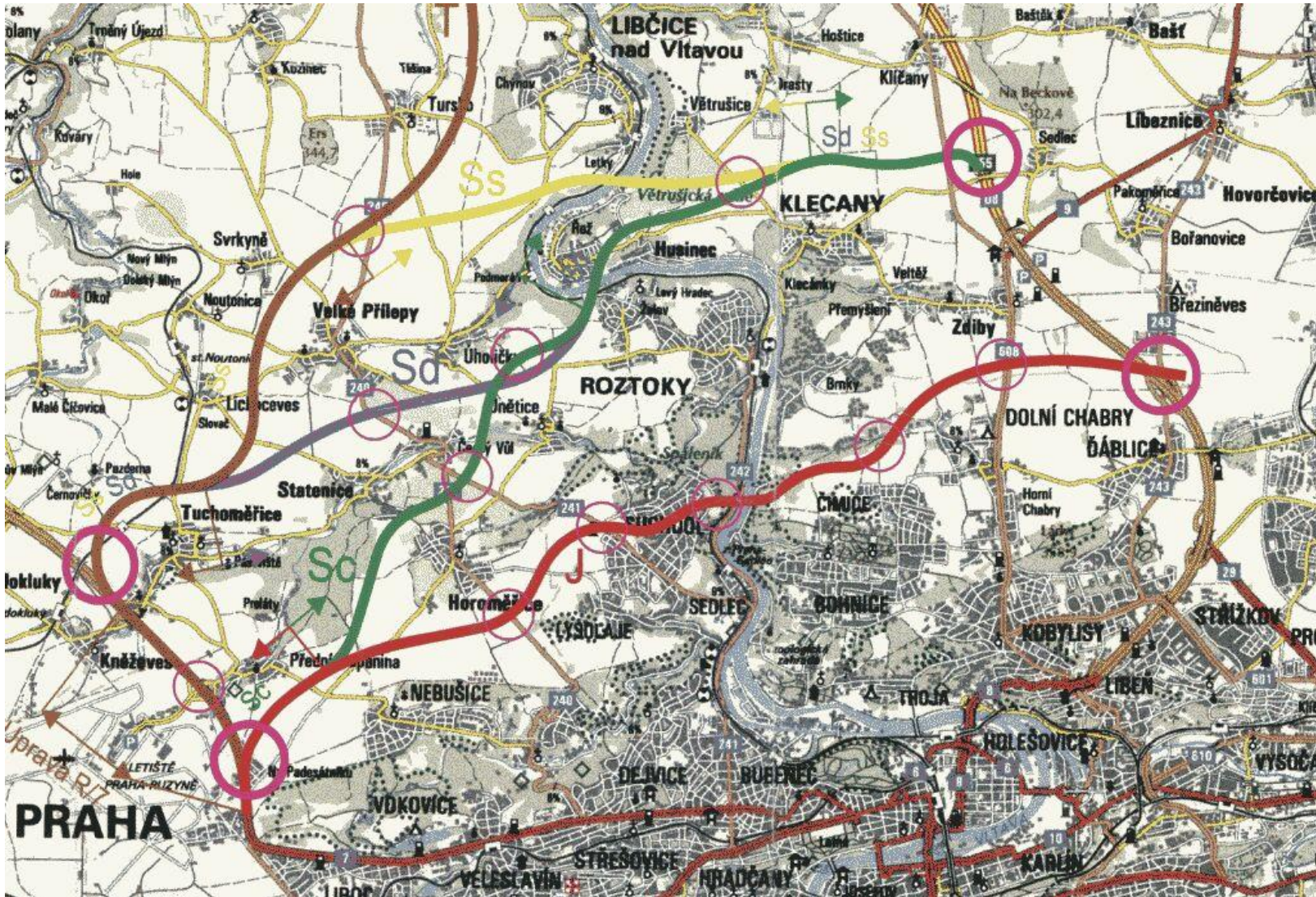


Dopady SOKP na životní prostředí a problematika hluku

Ing. Eva Tylová

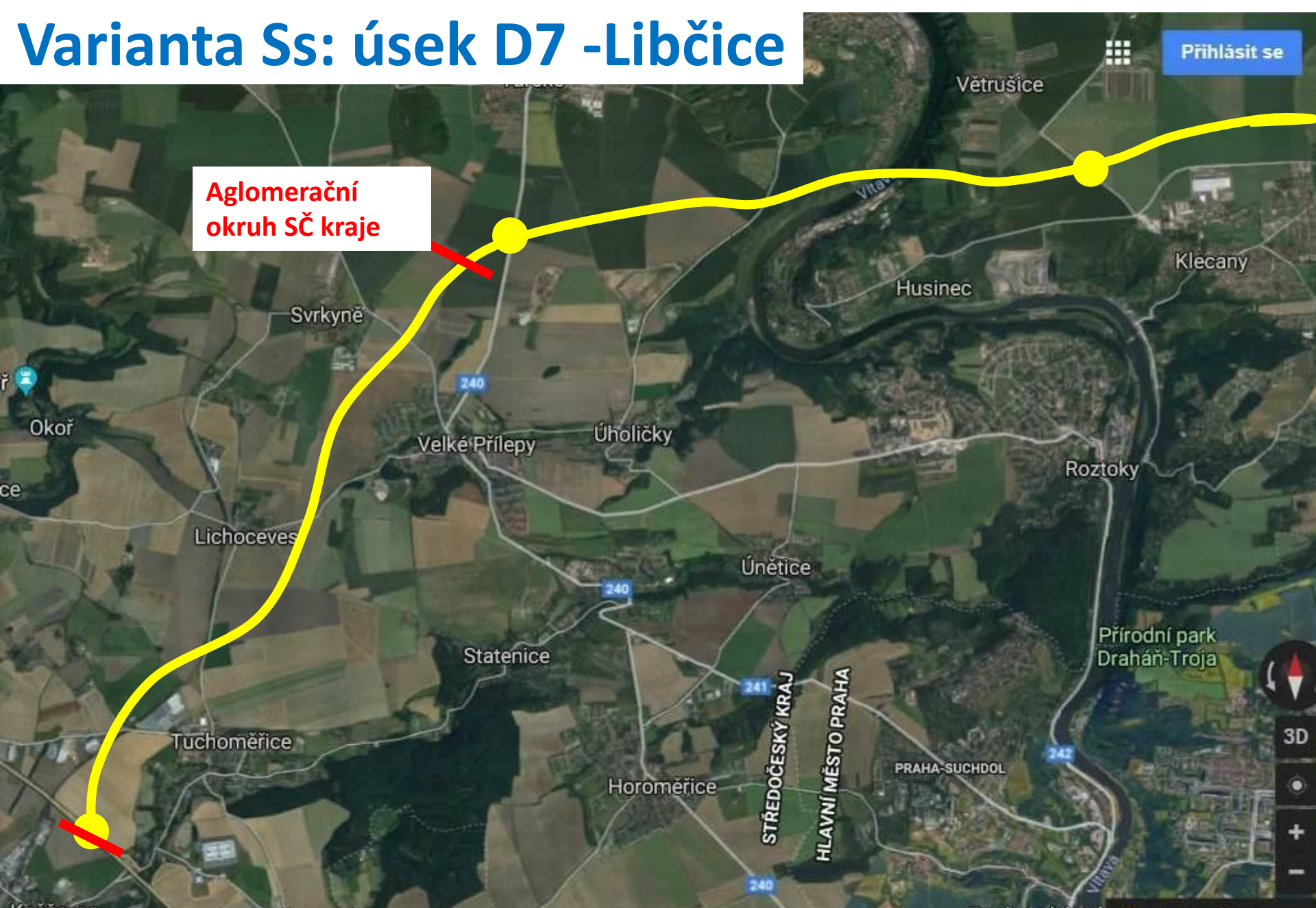
V rámci procesu EIA v letech 2001- 2002 bylo posuzováno 5 variant



Varianta Ss: úsek D7 -Libčice

Přihlásit se

**Aglomerační
okruh SČ kraje**



Pozn.: Přesný zákres trasy lze nalézt ve vyhledávací studii regionální varianty z roku 2014

Varianta Ss: úsek Libčice – D8



Pozn.: Přesný zakres trasy lze nalézt ve vyhledávací studii regionální varianty z roku 2014

Varianta J: úsek Suchdol - Březiněves



- Prochází skrz rezidenční zástavbu Suchdola a Dolních Chaber
- a chráněné přírodní památky: Roztocký háj, Sedlecké skály (Natura 2000), Přírodní park Draháň - Trója

Pozn.: Přesný zakres trasy lze nalézt v územním plánu a zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy

Zpracovatel dokumentace vyhodnotil var. Ss jako vhodnější, přesto doporučil variantu J

Datum zpracování dokumentace: září 2000

Závěry dokumentace:

V dokumentaci bylo vyhodnoceno pět variant směrového vedení posuzovaného úseku silničního okruhu kolem Prahy označovaných jako varianta J, varianta Sc, varianta Sd, varianta Ss a varianta T. V závěru dokumentace je konstatováno, že z hlediska ochrany životního prostředí v okolí navrhované stavby silničního okruhu je vhodnější vedení trasy ve variantě Ss. Dále se v závěru konstatuje, že největší pozitivní ovlivnění životního prostředí území centrální části Prahy přinese realizace stavby ve variantě J. Proto je doporučena k dalšímu zpracování varianta J silničního okruhu kolem Prahy úseku Ruzyně - Březiněves.

- Je obvyklé, že zpracovatelé dokumentace respektují přání svých klientů ohledně preferovaného záměru
- Přestože v mnoha aspektech je trasa Ss vyhodnocena jako vhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí, zpracovatel doporučuje k realizaci trasu J přes Suchdol
- Doporučení zpracovatele se opírá o dopravně-inženýrské studie, o jejichž závěrech vyjadřují pochybnosti zpracovatel posudku, Ministerstvo životního prostředí a další veřejné instituce

Zpracovatel posudku označil jako vhodnější v dlouhodobém horizontu variantu Ss

Termín zpracování posudku: září 2001

Na základě těchto skutečností zpracovatel posudku doporučil dopracování varianty Ss do funkčního stavu a porovnání s variantou J v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu. Na základě podkladů dostupných v procesu EIA označil jako vhodnější v dlouhodobém horizontu variantu Ss. Realizaci varianty J připustil pouze v případě, že bude prokázána její všestranná výhodnost pro Prahu v delším časovém horizontu než je rok 2010 nebo v případě, že se realizace varianty Ss v “rozumném“ termínu ukáže jako nereálná.

- Vyjádřil pochyby o závěrech dopravně-inženýrských podkladů, které vyznívají ve prospěch varianty J
- Poukázal na významné rozdíly mezi modely dopravních zátěží ÚDI a ÚRM
- Připustil realizaci varianty J pouze v případě, že bude prokázána její všestranná výhodnost pro Prahu i po roce 2010

MŽP doporučilo realizaci varianty Ss, varianta J je krajní řešení

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 30. dubna 2002

Č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.

STANOVISKO O HODNOCENÍ VLIVŮ

podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění zákona č. 132/2000 Sb.

Doporučená varianta:

Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.

Pochybnosti veřejných institucí o dopravně inženýrských podkladech

MŽP, odbor
ovzduší

Navíc předpoklad odvedení městské dopravní zátěže na vnější okruh je hypotetický, neboť praxe dokazuje, že nové trasy spíše indukují novou dopravní zátěž a snížení původní zátěže závisí více na dopravních omezeních v centrálních částech Prahy....

Zpracovatel
posudku

Předpoklad odvedení dopravní zátěže na silniční okruh je podložen údaji v dopravně inženýrských podkladech, které byly použity při zpracování rozptylové studie. Výhodnost varianty J ve srovnání s variantou Ss do určité míry potvrdily dopravní zátěže stanovené jiným subjektem (ÚRM Praha) v rámci zpracování územního plánu hl.m. Prahy. Rozdíly mezi variantami však nebyly tak velké (viz kapitola posudku *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*). Proto výhodnost varianty J nepovažují za dostatečně prokázanou.

Magistrát,
odbor ŽP

Kromě tohoto se domníváme, že předpoklad autorů o významnějším odlivu vnitropražské dopravy na SO je pravděpodobně nereálný. Bylo by to možno očekávat asi jen v případě kolapsu vnitřní dopravy a neprůjezdnosti komunikačního skeletu. Pokud bude MO nabízet dostatečnou kapacitu a plynulost dopravy, což je účelem jeho výstavby, řidiči nebudou pro přesuny v rámci města vyjíždět směrem ven z města na SO, aby se z něj na jiném místě vraceli směrem do centra a byli nuceni absolvovat významně delší trasu než při použití MO nebo jiných vnitřních komunikací.

Byl výrazně podceněn nárůst dopravy, zejména tranzitní po vstupu ČR do EU

pan ing. F. Klouda zaslal odpověď, která je uvedena v Příloze posudku č. 80. Z odpovědi uvádím nejdůležitější informace:

1. V roce 2000 by po severozápadním segmentu silničního okruhu kolem Prahy projíždělo maximálně 290 těžkých a 520 osobních automobilů za den, které projíždějí tranzitně v různých směrech přes ČR.
2. U těžkých vozů nemají roční variace příliš velké rozptyly, u osobních je letní špička zřejmě značná, patrně až 50% i více.
3. Výhledový nárůst dopravy k roku 2030 v ČR se předpokládá cca o 60% v celorepublikovém průměru na síti dálnic a rychlostních silnic.
4. Vliv vstupu do EU dnes nikdo neumí odhadnout, nejsou však žádné důvody předpokládat několikanásobný nárůst, neboť zejména diskutovaný tranzit ze současného Německa (a Skandinávie) směrem na jih má dnes k dispozici na německém území další kapacitní komunikaci přes Hof, která má zatím značné kapacitní rezervy.



- Na D8 a D5, které by měla propojit SZ část SOKP, vzrostl počet vozidel v letech 2000 - 2016 o 140%, resp. 117%
- V roce 2016 na silnicích I/16 a II/240 odpovídajících SZ části SOKP projíždělo 2603, resp. 1259 nákladních vozidel, cca 13x více oproti odhadu pro rok 2000
- Podle prognózy studie ČVUT by výhledově jezdilo na SZ části SOKP cca 83 000 – 88 000 vozidel včetně 15 000 nákladních

Odbor ochrany ovzduší MŽP doporučuje varianty T a Ss

Dokumentace prověřuje pět variant dopravního řešení silničního okruhu, označených písmeny J, Sc, Sd, Ss a T. Po prostudování všech podkladů stavebního záměru zjišťujeme, že z hlediska ochrany ovzduší je nejvhodnější varianta Ss, eventuálně varianta T, podél jejichž tras se projevuje celkově nejnížší produkce emisí z automobilové dopravy a tedy i nejnížší koncentrace škodlivin. Toto hodnocení vychází z výsledků modelového hodnocení kvality ovzduší, posuzující změny emisní a imisní situací okolí tras silničního okruhu po realizaci jednotlivých variant. Naše stanovisko vychází i z výsledků hodnocení zdravotních rizik celkové expozice obyvatel oxidům dusíku, podle něhož budou nejmenšímu riziku vystaveni obyvatelé posuzovaných obcí při realizaci pouze těchto dvou uvažovaných variant. Jako nejméně vhodné z hlediska ochrany ovzduší hodnotíme tunelově řešené varianty J, Sc a Sd.

Závěrem poznamenáváme, že z hlediska všech vlivů plánovaného záměru na životní prostředí je nejšetrnějším způsobem řešení severního obchvatu Prahy tranzitní varianta T, již je současně řešena i otázka budoucího propojení mezinárodního severojižního dopravního koridoru. Dokumentaci k variantě T by však z tohoto pohledu bylo třeba doplnit o studii reálnosti dopravních vztahů v horizontu r. 2010 v relevantních územích této trasy včetně možnosti využití a úprav již existujících dopravních propojení, a z hlediska životního prostředí přijatelné možnosti místního propojení břehů Vltavy pro lokální dopravní funkce. Doporučujeme tuto možnost ověřit i vzhledem k aglomerační trase navrhované v rámci územního plánu velkého územního celku pražského regionu.

Magistrát, odbor ŽP hodnotí lépe variantu Ss

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Z hlediska ochrany ZPF je pořadí variant následující: Sc-J-Ss-T-Sd. Navržená opatření k prevenci, eliminaci, minimalizaci eventuálně kompenzaci účinků považujeme za přijatelná.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství

Z bodového hodnocení vyplývá pořadí variant: T-Ss-Sd-Sc-J. V případě varianty J je nutné zdůraznit, že tato uvažovaná trasa zabírá jak lesy ochranné, tak lesy zvláštního určení....Navíc toto vedení trasy se nepřímo dotýká větší výměry lesních porostů než v případě jiných variant.

Z hlediska vlivů na povrchové vody

Pořadí variant z hlediska povrchových vod, s vyloučením vod podzemních (nehodnotí se) určujeme následovně:
T-Sc-Sd-Ss-J

Z hlediska ochrany ovzduší

Na základě vyhodnocení vlivů posuzovaných variant na kvalitu ovzduší považujeme z tohoto pohledu za jednoznačně nejvhodnější variantu Ss....Za nevhodnou z hlediska ochrany ovzduší naopak pokládáme variantu J, která prochází přímo středem městské části Suchdol.

Česká inspekce životního prostředí označuje variantu J jako jednoznačně nejhorší

Souhrnný závěr zpracovatele vyznívá ve prospěch varianty J. Tato varianta vedení trasy silničního okruhu však nekoresponduje s výsledky biologických hodnocení, neboť nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná, její negativní vliv dokládá mimo jiné "přebytek" výkopového materiálu v množství čtyř a půl miliónů metrů krychlových. A tento materiál se má uložit na skládku! Lze proto jednoznačně hovořit o tom, že preferovaná varianta je z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí nepřijatelná a její prosazování je v příkrém rozporu s požadavky citovaného zákona č. 114/1992 Sb. Tvrzení na straně 320, že "všechny navržené varianty jsou z hlediska ochrany flóry a fauny a ekosystémů přijatelné s výhradami při přijetí odpovídajících opatření" je nepravdivá a neodpovídá skutečným zjištěným v předchozích kapitolách.

Souhrnně lze říci, že posouzení vlivu stavby jednotlivými zpracovateli je provedeno v souladu s požadavky zákona č. 244/1992 Sb. avšak závěry učiněné z těchto zjištění jsou s nimi v naprostém rozporu. Varianta označená jako J je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.

Středočeský kraj doporučuje variantu Ss

Středočeský kraj

5.2.5 Vyjádření Středočeského kraje (Příloha č. 44)

Po porovnání všech navržených variant vedení trasy silničního okruhu jako nejvhodnější variantu **doporučuje variantu Ss**. Vlivy na životní prostředí této stavby jsou významné. Potřeba realizace této stavby z hledisek dopravních a využití území je také zcela zřejmá, a přinese i zlepšení životního prostředí v jiných místech, v současnosti přetížených vlivy z dopravy. Varianta Ss je vyhodnocena dokumentací jako nejméně negativně ovlivňující životní prostředí. Přesto považujeme za důležité, aby v následujících přípravných pracích a řízeních byly zohledněny požadavky, které považujeme za vhodné začlenit i do

Ministerstvo zemědělství, odbor lesů

Při rozhodování o zhodnocení všech v dokumentaci předložených závěrů a jejich vlivu na krajinu, doporučujeme preferovat variantu, která bude zohledňovat minimalizaci záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Zpracovatel posudku

Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa je jedním z kritérií, použitých při hodnocení předložených variant. Nejvhodnější jsou varianty T a Ss, nejméně příznivá je varianta J.

Státní instituce hodnotí pozitivně bezpečnost varianty Ss

Náčelník generálního štábu Armády ČR

Vojenské a bezpečnostní hledisko

Náčelník Generálního štábu Armády České republiky v posouzení variant SO v severozápadním segmentu v prosinci 2001 sděluje: „... pro činnost armády je nejvhodnější ta varianta, která má nejméně umělých staveb. Délka trasy není rozhodující, větší vzdálenost od centra města a její průběh méně obydleným územím je výhodnější. ... Některé z tras předpokládají výstavbu tunelů, které vytvářejí z vojenského hlediska nejslabší místo trasy pro svoji zranitelnost, obtížnou možnost obnovy a nesnadné vytýčení a realizaci objížďky. Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což s sebou nese i možnost bezprostředního ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v těsné blízkosti. Z uvedených důvodů nedoporučuji realizaci variant, které na silničním okruhu kolem Prahy předpokládají výstavbu tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi. ... se jeví jako výhodnější Vámi navrhovaná varianta „Ss“. “

Státní úřad pro jadernou bezpečnost

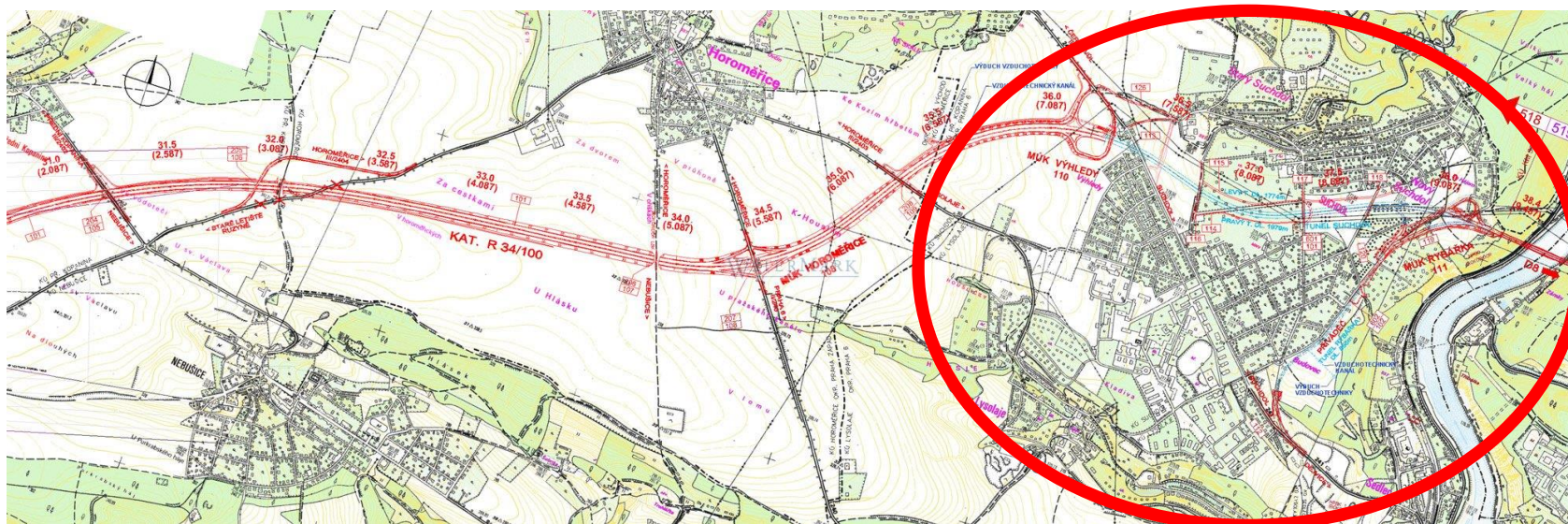
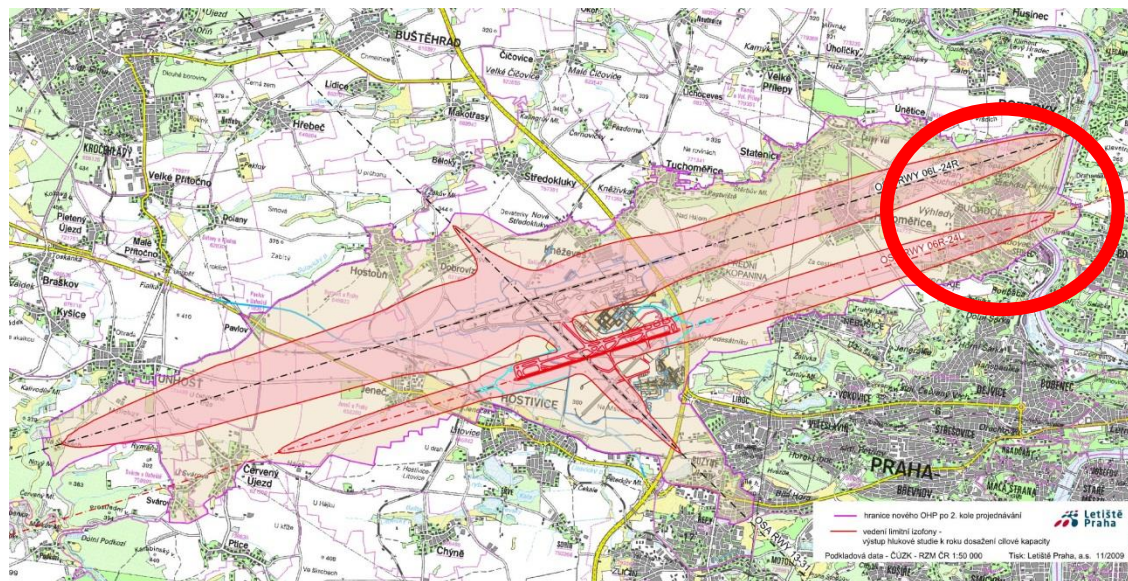
Průchod SOKP ve variantě „Ss“ (Regionální varianta SOKP) okolo Ústavu jaderného výzkumu v Řeži byl prokázán ve studii objednané Ministerstvem dopravy ČR u společnosti Mott MacDonald Praha v roce 2007. Státní úřad pro jadernou bezpečnost s touto trasou vyslovil souhlas z pohledu jaderné bezpečnosti: „... Závěrem tedy konstatujeme, že stávající úroveň jaderné bezpečnosti, radiační ochrany, fyzické ochrany a havarijní připravenosti ÚJV Řež, a.s., včetně uvážení vlivu případného vedení obchvatu v trase navržené Mott MacDonald Praha, spol. s r.o., je dostatečná a v souladu s Atomovým zákonem, respektuje vylučovací kritéria a splňuje podmiňující kritéria vyhlášky SÚJB č. 215/1997 Sb.“ (dopis SÚJB č.j. 22267/2007/OSK/tkad ze dne 20. srpna 2007)

- Náčelník generálního štábu Armády ČR doporučuje variantu Ss
- Rozhodující kritéria ve prospěch Ss jsou větší vzdálenost od centra města a od obytné zástavby a méně tunelů
- Státní úřad pro jadernou bezpečnost potvrzuje průchodnost trasy Ss kolem ÚJV Řež

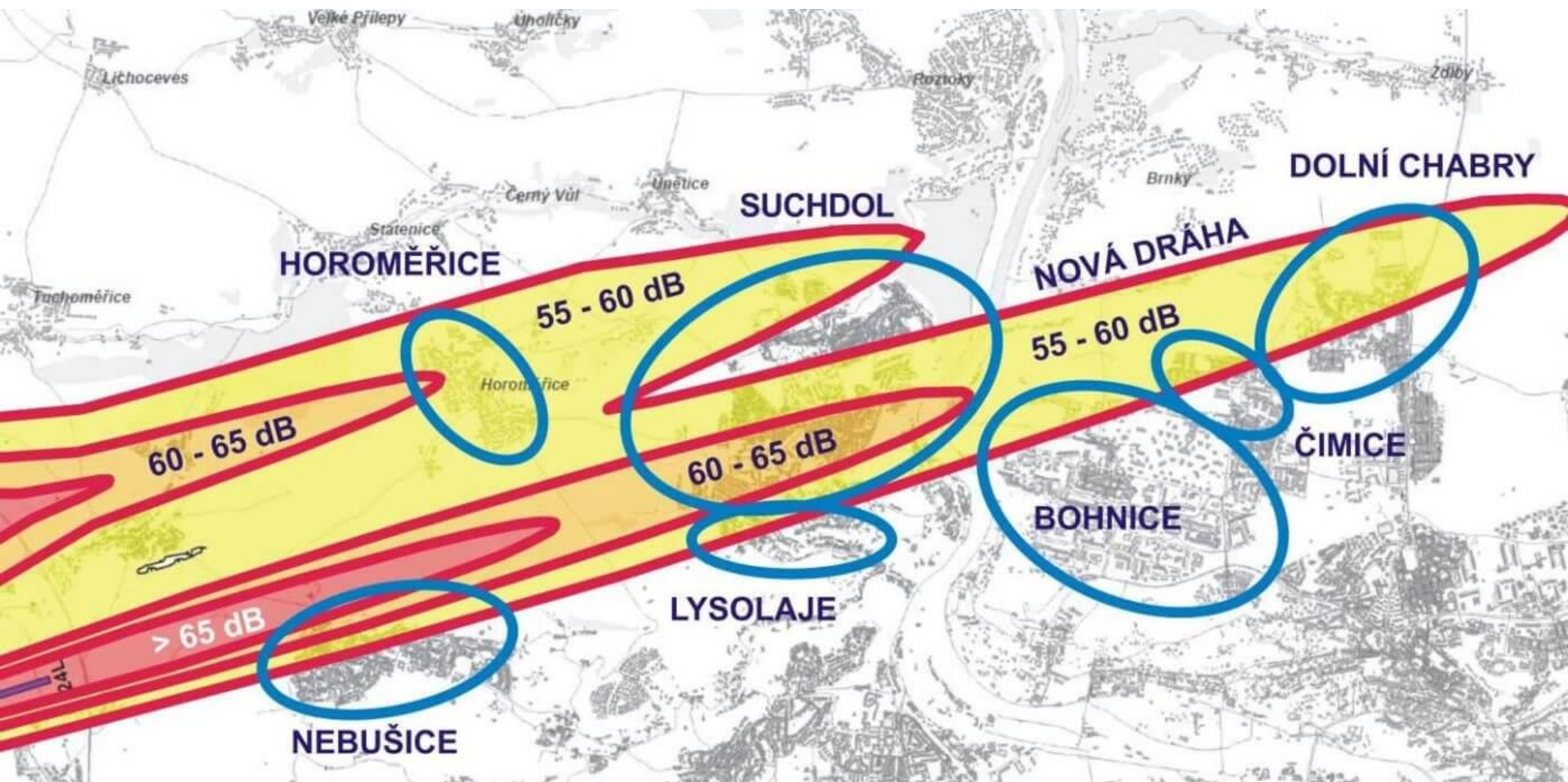
Hluk ze silniční a letecké dopravy

Paralelní dráha

Dálniční okruh



Nad Suchdolem by vzniklo ochranné hlukové pásmo pro letadla



To by znamenalo překračování hygienických limitů hluku a zákaz výstavby rezidenčních, školských a zdravotnických objektů

Zdravotní důsledky hluku

- Denní a večerní hluk – rušivé působení na vykonávané aktivity (práce, učení) a na slovní komunikaci
- Noční hluk – rušení spánku, užívání léků na spaní, omezené důkazy pro sníženou výkonnost, zhoršení poznávacích schopností, nehodovost, obezita, psychické poruchy
- Celodenní hluk – kardiovaskulární účinky - hypertenze, ischemická choroba srdeční, obtěžování (psychosociální účinek), mrtvice, diabetes II typu, obezita, duševní zdraví

Základní limity pro venkovní hluk

Ochrana lidského zdraví před hlukem je zakotvena v [zákoně č. 258/2000 Sb.](#), o ochraně veřejného zdraví, konkrétně v §§ 30-34 tohoto zákona.

Limity pro hluk jsou pak podrobně stanoveny [nařízením vlády č. 148/2006 Sb.](#), o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)
základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy	50 dB	40 dB
pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB
pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB
pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB
pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB
pro starou hlukovou zátěž	70 dB	60 dB
pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB

Dodržování limitů hluku

Výjimky - podle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví,

- Uděluje hygienická stanice
- Důvody pro udělení výjimky :limity nelze dodržet z vážných důvodů a nebo původce hluku prokáže, že hluk bude omezen na rozumně dosažitelnou míru.
- Rozumně dosažitelnou mírou se rozumí poměr mezi náklady na protihluková opatření a jejich přínosem ke snížení hlukové nebo vibrační zátěže fyzických osob stanovený i s ohledem na počet fyzických osob exponovaných nadlimitnímu hluku.

Závěr

- ochranu lidského zdraví před hlukem je ochoten stát zajišťovat jen pokud to moc nestojí.
- Až na výjimky v praxi tento postup nefunguje nikde na světě – po otevření nové silnice (přeložky) sice intenzita dopravy na krátký čas klesne, celkový nárůst počtu aut ale původní úroveň hluku brzy dožene. Čím větší silniční kapacita je k dispozici, tím větší je objem dopravy – tento vědecky dokázaný jev se nazývá [dopravní indukce](#).

Nový metodický návod pro hodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb

- K zákonu č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- Nová metodika platí od 1.11.2010 a vychází z normy ČSN ISO 1992-2 "Akustika - Popis, měření a posuzování hluku prostředí - Část 2: Určování hladin hluku prostředí" a navazuje na hodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb dle NV č. 148/2006 Sb. "O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací".
- **Tento metodický návod proto stanovuje jednoznačný způsob hodnocení výsledků měření hluku v chráněném venkovním prostoru staveb zjišťovaných v souladu s citovanou technickou normou.**
- V případě hodnocení hluku **v chráněném venkovním prostoru staveb** jsou hodnoticí veličiny uvedené v §11 odst.1 až 3 NV reprezentovány hladinou akustického tlaku zvuku **dopadajícího** na fasádu posuzované stavby.

3. Způsob a podmínky hodnocení

3.1. Hodnotí se výsledné hladiny akustického tlaku dopadajícího zvuku zjištěné měřením při umístění mikrofону ve vzdálenosti 0,5 až 2 m před odrazivým povrchem (ČSN, odst. 8.3.1 c)) při použití korekce k získání dopadajícího zvukového pole. Přednostně se doporučuje používat vzdálenost 2 m.

3.2. Pro každé místo měření (polohu mikrofону) a každý identifikovatelný zdroj hluku přispívající k imisi hluku v daném místě měření se prokazatelně posoudí splnění kritérií pro použití korekce +3 dB k získání dopadajícího zvukového pole (ČSN, příloha B.3, kriteria B.1 až B.8).

3.3. Kriteria pro použití korekce se vztahují k odrazivé ploše (velikost a rovinnost), k velikosti zdroje (zorný úhel) a k velikosti poměru vzdálenosti zdroje a mikrofону.

3.4. V případě splnění všech stanovených podmínek pro všechny zdroje hluku současně přispívající k imisi hluku v daném místě měření se pro získání výsledné hodnoty hladiny akustického tlaku dopadajícího zvuku **použije korekce +3 dB, která se odečte od výsledné hodnoty hladiny akustického tlaku změřené v daném měřicím místě.**

3.5. V případě, že podmínky nejsou splněny, použije se **korekce +2 dB, která se odečte od výsledné hodnoty hladiny akustického tlaku změřené v daném měřicím místě.**

Děkuji za pozornost

Ing. Eva Tylová