



Obec Zdiby

Zdiby – Veltěž, Průběžná 11, PSČ 250 66

e-mail: podatelna@obeczdiby.cz, identifikátor datové schránky: vt2b6m8

RADA OBCE ZDIBY

U S N E S E N Í

Rady obce Zdiby

Číslo 78/15/2019

ze dne 16. 9. 2019

k posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) k D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály

Rada obce Zdiby tímto,

I. Bere na vědomí

předložené informace týkající se probíhajícího zjišťovacího řízení o posuzování vlivu záměru „D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály“ dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jako „Záměr“), obsažené v důvodové zprávě k tomuto usnesení;

II. Rozhoduje

o vznesení požadavku obce Zdiby, aby byl Záměr posuzován dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a to především z důvodu navrženého úplného odpojení čerpací stanice pohonných hmot MOL, autosalonu a servisu Hyundai Domanský – Zdiby od dálnice D8 (uzavřením obou sjezdů) a jejich napojení na síť místních komunikací do ul. Zemědělská, s následkem nežádoucího odvedení dopravy z D8 směřující k výše uvedeným provozovnám, a to přímo do původní historické zástavby obce Zdib (ul. J. Kámena, Zemědělská), dále také z důvodu kvalitativně nedostatečného posouzení výhledové hlukové situace, jakož i z dalších důvodů obsažených v důvodové zprávě k tomuto usnesení;

III. Ukládá

starostce obce realizovat úkony směřující k vznesení požadavku do zjišťovacího řízení k Záměru dle bodu II. tohoto usnesení.

Termín: do 27.9.2019

JUDr. Eva Slavíková v. r.
starostka obce Zdiby

Mgr. Beata Sabolová v. r.
1. místostarostka obce Zdiby

Předkladatel: JUDr. Eva Slavíková, starostka

Provede: JUDr. Eva Slavíková, starostka

Přílohy: Oznámení záměru uložené v informačním systému EIA:

https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV1229

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

k návrhu usnesení Rady obce Zdiby č. 78/15/2019

V 23. 8 2019 bylo Ministerstvem životního prostředí ČR zahájeno zjišťovací řízení podle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Zákon“) k záměru „**D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály**“ (dále jen „Záměr“), vedeném pod č.J. MZP/2019/500/1822, ke kterému bylo možné vyjádřit se a požadovat posuzování vlivů Záměru na životní prostředí a jeho dopady na okolí Záměru.

Oznamovací dokumentace k Záměru je obsažena na:

https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV1229

Lhůta na vyjádření běží do 27.9.2019. Předmětem vyjádření má být především vyjádření, zda je nutné Záměr posuzovat dle Zákona, tj. prověřovat jeho dopady na životní prostředí.

Vyjádření lze zasílat na adresu:

Ministerstvo životního prostředí ČR
Odbor výkonu státní správy I
Vršovická 65
100 10 Praha 10

Součástí záměru je zrušení a demolice MOL Zdiby I. (směr Ústí n. L.) a zrušení napojení ČSPH MOL Zdiby II. (směr Praha) a výstavba nové místní komunikace pro napojení areálu ČSPH, sousedícího autosalonu a servisu na síť místních komunikací ve Zdibech (ul. Zemědělská), jak je uvedeno v předložené dokumentaci záměru na str. 12 a je vidět z výkresové dokumentace v příloze H.10.

Ulice Zemědělská, jak je patrné z Obr. 1, ústí přímo do ulice J. Káměna, která je v současnosti jedinou možnou komunikací propojující ulici Zemědělskou a Pražskou. Doprava z ulice Zemědělská by tedy musela být vedena právě ulicí J. Káměna buď kolem hřbitova mezi převážně původní zástavbou (rodinnými domy), kde je sporné napojení na ul. Pražskou (nyní zde napojení není, naopak je zde pouze podjezd pod Pražskou do ulice Spojovací). Nebo by musela být doprava vedena mezi kostelem Povýšení svatého Kříže a místním zámekem Zdiby. Obě varianty procházejí v těsné blízkosti kolem jediných historických památek obce. Všechny vyjmenované stavby jsou zapsanou kulturní památkou.

Obě stávající komunikace, jak Zemědělská, tak J. Káměna v současném stavu rozhodně svými parametry a stavem nedovolují případné navýšení dopravních intenzit, a ani to není vzhledem k charakteru zástavby v těchto místech žádoucí. Navíc historická a původní zástavba pravděpodobně ani nedovoluje řešení, které by svými parametry umožnilo průjezd vyvolaného specifického dopravního toku. Podle charakteru cílového místa (čerpací stanice, autosalon, autoservis) lze totiž předpokládat výskyt zvýšeného počtu nákladních vozidel, těžkých nákladních vozidel či dokonce souprav.

Napojení ČSPH, autosalonu a servisu do sítě místních komunikací považujeme za naprosto nepřijatelné, nevhodné a nebezpečné. Z tohoto hlediska se přípustným řešením jeví demolice ČSPH MOL Zdiby II. (směr Praha) a napojení autosalonu a servisu mimo stávající síť místních komunikací ve Zdibech, které vedou kolem historických památek obce.

OK západ je pro obec Zdiby kritickým místem. Již dlouhodobě je kapacitně nedostatečná, kolony mnohdy zasahují až na dálnici a její přestavba je bezpodmínečně nutná. Navržená turbo-okružní křižovatka by teoreticky mohla tento kapacitní problém vyřešit. Nicméně v dokumentaci chybí detailní náskres organizace dopravy na této křižovatce, směrové vedení pruhů, délky řadících pruhů, posouzení vlečných křivek atd. Chybí kapacitní posouzení nové OK, ale i zhodnocení její propustnosti a průjezdnosti.

Vzhledem k nárůstu dopravních intenzit a malých délek mezi křižovatkových úseků na ulici Ke Zdibsku by mohlo v případě nedostatečné délky řadících pruhů docházet ke vzduť kolon na této ulici i z těchto právě zmíněných důvodů. Stejně tak by bylo vhodné ověřit, že nebude docházet ke vzniku kongescí na ulici Pražská ve směru k OK západ a následně pak v oblasti křižovatky Pražská – Průběžná, protože na komunikaci Pražská dojde současně k nárůstu intenzit NA, snížení počtu jízdnic pruhů a navýšení dopravních intenzit také na dalších ramenech OK.

Bez detailního návrhu a posouzení OK Západ nelze daný záměr akceptovat.

Dopravní model byl dle zpracovatele kalibrován na výsledky CSD 2016 a prognóza byla vytvořena na základě „aktuálního současného stavu“. Blíže ovšem není určeno, ani popsáno, jak byl tento aktuální současný stav získán.

Domníváme se, že by bylo vhodné a žádoucí použít zcela aktuální dopravní měření, a to alespoň pro OK západ. 8.-9. října tohoto roku bude probíhat podrobné dopravní šetření (průzkum), které zahrnuje právě tuto OK a rovněž i ulici Pražskou, a to v rámci jiné dopravní akce (vyhrazené jízdnic pruhy pro BUS na ulici Pražská). Měření bude provádět a zpracovávat FD ČVUT Praha.

Bylo by žádoucí kalibrovat celý návrh na výsledné hodnoty tohoto dopravního průzkumu.

Součástí stavby jsou 4 mostní objekty, z toho dva na dálnici D8. Na str. 13 v kapitole B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry se slovně zohledňuje záměr Tramvajové trati Kobylisy – Zdiby (dále jen Tramvaj). Tento projekt Tramvaj předpokládá mimoúrovňové překročení D8 v oblasti MÚK Zdiby za pomoci mostu. Konkrétně se jedná o 4 mostní objekty, které zároveň slouží pro pěší a cyklistickou dopravu.

V příložené výkresové dokumentaci posuzovaného Záměru však tato skutečnost obsažena není. Nelze tedy posoudit, zda oba záměry – Tramvajová trať a Záměr, spolu nekolidují. Vzhledem k množství mostních objektů považujeme za nezbytné projektovou dokumentaci doplnit (konkrétně tedy situační náskres a vlastní náskres OK západ).

Dlouhodobým cílem je ul. Pražskou spíše zklidňovat, a to v celé její délce. Vzhledem k předpokladu zavedení tramvajové trati v této komunikaci, snížení počtu jízdnic pruhů na jeden v každém směru, k vyššímu počtu chodců, k možnému vedení cyklotrasy tamtéž a k přítomnosti jediných historických památek v obci podél této komunikace, považujeme za zcela nežádoucí zvyšovat NA dopravu v této oblasti. Stejně tak je nežádoucí výrazným způsobem zvyšovat dopravní intenzity na místních komunikacích J. Kámena a Zemědělská.

Akustická studie – MÚK Zdiby, rozšíření Prosecké radiály

Po důkladném prostudování akustické studie a vyhodnocení zdravotních rizik souvisejících s hlukem oznamovaného záměru rekonstrukce MÚK Zdiby a rozšíření dálnice D8 v k. ú. Zdiby vznáší obec Zdiby, coby dotčený uzemní samosprávný celek, následující požadavky a připomínky.

Požadavek na detailnější zpracování akustické studie

V rámci akustické studie byl proveden výpočtový model hlukové situace na území obce Zdiby, které se nachází v bezprostřední blízkosti oznamovaného záměru. Výpočet byl proveden v programu CadnaA pro minulý stav v roce 2000 (V0), současný stav v roce 2018 (V18), výhledový stav v roce 2030 bez záměru (V300) a výhledový stav v roce 2030 se záměrem, avšak bez protihlukových opatření (V301) a se záměrem a s protihlukovými opatřeními (V301). Výsledky výpočtu jsou však diskutovány pouze pro tři výpočtové body (VB1-VB3), všechny umístěné v ul. J. Kámena, což je velmi omezená oblast. Záměr ovšem zasáhne mnohem větší území, a to nejen přímými akustickými účinky liniového zdroje D8, ale i změnou dopravních poměrů v obci Zdiby.

Tvrzení uvedené v hlavním textu dokumentace (D8_MUK_ZDIBY_Text_komplet.pdf) na straně 59 v kapitole C.1.8. Území zatěžována nad únosnou míru: „V současné době je území ovlivněno dopravou na dálnici D8 a místních komunikacích. V blízkosti MÚK Zdiby na dálnici D8 je překračován hygienický limit v noční době $LA_{eq,8h} = 50$ dB v ulici J. Kámena v obci Zdiby.“ je neúplné, jelikož výrazné překročení hygienických limitů bylo prokázáno i v denní době v ul. Pražská, a to akreditovaným akustickým měřením provedeným firmou EKOLA group, spol. s r.o. v rámci řízení EIA pro záměr Tramvajové trati Kobylisy – Zdiby. Požadujeme tedy detailnější zpracování akustické studie, a to zejména rozšířením souboru výpočtových bodů na objekty v ulici Pražská a na ni navazujících ulicích a v ulici Zemědělská.

Dovolujeme si podotknout, že prezentace hlukových map jako samostatná příloha akustické studie zcela chybí. Hlukové mapy vyobrazené na straně 102-103 hlavního textu dokumentace (D8_MUK_ZDIBY_Text_komplet.pdf) se patrně vztahují k době denní a nikoliv noční, jak je v jejich popisku uvedeno, popřípadě barevné značení izofonních pásem je chybné, jelikož hodnoty v hlukových mapách ve výpočtových bodech VB1-VB3 neodpovídají hodnotám v tabulkách 9.1–9.3 akustické studie.

Nedostatky akustického měření

Pro kalibraci/validaci akustického modelu bylo provedeno 1hod akustické měření. V textu akustické studie se uvádí: „Pro ověření modelu bylo provedeno ve dne 21. 5. 2019 (12:00 - 13:00) měření hluku na dvou měřících místech v blízkosti silnice I/9 a dálnice D8 u MÚK Zdiby.“ Toto tvrzení se ovšem nezakládá na pravdě nebo došlo k opomenutí, jelikož vyhodnocení dat druhého měřicího místa není v akustické studii nikterak zmíněno. Zároveň je potřeba namítnout, že umístění měřicího místa M1 daleko od obydlené oblasti (v křížení komunikací III/0084 a I/9) ani doba měření 1 hodina nebyla zvolena optimálně.

Věstník MZ ČR 2017/11 stanoví: „Při měření hluku z dopravy na pozemních komunikacích a drahách se měření provádí tak, aby bylo možné stanovit výslednou hladinu pro celou denní dobu (16 hod.), resp. pro celou noční dobu (8 hod.) Pro stanovení konkrétní doby a délky časových intervalů měření se jako minimální volí časové intervaly uvedené v příloze E.“ Pro danou komunikaci I/9 s intenzitou dopravy >12001 vozidel/24hod příloha E doporučuje měření v intervalu 7:00-12:00 a 13:00-17:00 podobu minimálně 30 min a v intervalu 22:00-24:00 a 4:00-6:00 podobu minimálně 120 min. Akustické měření předkládaného záměru se tedy těchto doporučení nedrží.

Ačkoliv Věstník MZ ČR 2017/11 dodává, že: „Měření použité pro validaci výpočtového modelu (validační měření) není měřením ve smyslu § 32a zákona č. 258/2000 Sb. a nevztahují se na něj požadavky kladené na akreditované nebo autorizované měření,“ tak jsme toho názoru, že průkazná validace výpočtového modelu kvalitní akustické měření vyžaduje. Dovolujeme si také podotknout, že v akustické studii chybí jakákoliv specifikace použitého měřicího zařízení.

Vznášíme tedy požadavek na akreditované akustické měření minimálně ve dvou měřicích bodech umístěných v chráněném venkovním prostoru staveb (nikoliv ve volném prostoru) a po dobu min. 24 hod, aby byl zajištěn reprezentativní vzorek dat.

Protihluková opatření

Obec Zdiby vítá snahu o realizaci protihlukových opatření snižující expozici hlukovými imisemi v osídlených oblastech. V rámci záměru je navržena protihluková clona s výškou 4 m nad niveletou komunikace a délkou 685 m a s parametry vzduchové neprůzvučnosti minimálně ve třídě B3 a zvukové pohltivosti minimálně ve třídě A4. Protihluková opatření na mostních konstrukcích jsou navržena jako odrazivá v podobě stěn s výplní ze skla, popřípadě akrylátového skla. Vzhledem k rozsahu investice do protihlukových clon považujeme za důležité důkladně analyzovat výsledný efekt těchto opatření a navrhnout takové řešení, aby tento efekt byl, pokud možno maximální, zasahoval co největší oblast a zároveň byl rozumně dosažitelný. Navržené řešení protihlukové clony považujeme za minimální protihlukové opatření, které řeší primárně nejbližší zástavbu, přestože hluk z dálnice D8 je výrazný i ve vzdálenějších částech obce, a to především díky terénním poměrům v oblasti. Možný prostor k optimalizaci vidíme v navýšení celkové výšky clony nad niveletou komunikace na 5 m (např. kombinací se zemním valem) a v jejím prodloužení až k mostu za benzínovou stanicí MOL Zdiby II. Dále vidíme prostor ve zlepšení činitele difrakce v koruně clony (např. vhodnou volbou tvaru koruny), v ozelenění clony, snížení rychlosti v úseku MÚK Zdiby – Praha a ve využití odhlučňovacího krytu vozovky (tichého asfaltu). Obec Zdiby proto vznáší požadavek na detailní vyhodnocení možných rozumně dosažitelných protihlukových opatření a jejich podložení výpočtem.

Závěr

S ohledem na rozsah a důležitost předkládaného záměru a přílišnou stručnost akustické studie a akustického měření, které navíc v některých místech vykazují kvalitativní nedostatky, vznáší obec Zdiby požadavek na jejich přepracování a rozšíření tak, aby bylo možné jednoznačně vyhodnotit akustické dopady záměru na širší oblast obce. Součástí akustické studie by pak měl být i návrh optimálního řešení protihlukového opatření podloženého výpočtem.

Z výše uvedených důvodů se jeví jako nezbytně nutné Záměr posuzovat dle Zákona, tj. prověřovat jeho dopady na životní prostředí.