



Ministerstvo životního prostředí  
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
P

Došlo dne/ čas přijel: - 6 - 00 - 2003 Počet listů: 2 Příloh: 2

Číslo jednací: ...../ENV/.....

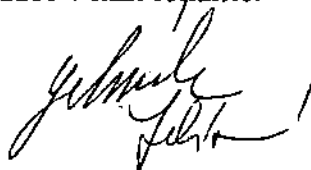
**Studie Pražský okruh – stavba 510 Satalice-Běchovice**

K závěrům hodnocení zdravotních rizik máme několik námitek k úseku Běchovice-Vinice - měřicí místa M3-M10.

1. Měření nebyla prováděna v době týdenních špiček dopravy. Dále nebyl brán ohled na skutečnost, že v denních špičkách dopravy, které trvají několik hodin (4-5 hod.), je rychlost v tomto úseku ne 80 km/h, ale z důvodů kolon 5-15 km/h v jednom směru při naplnění obou pruhů. Díky spádu mostu k Jižní spojkce je tato jízda pod min. plynem u nákladních automobilů a u osobních automobilů i bez zařazení rychlosti. Vše výrazně ovlivňuje hluchnost i tvorbu zplodin z dopravy.
2. Vzhledem k tomu, že trasa okruhu probíhá přímo zástavbou a hluk z jižního nájezdu na most se šíří na východní část zástavby, tato část by měla být osazena dalšími měřicími čidly z důvodu objektivního posouzení hluku v zástavbě.
3. Nesouhlasíme s podklady o množství vozidel v tomto úseku (cca 100-120 000 vozidel za 24 hod), oproti současnému stavu 80 000 vozidel za 24 hod. Svedení dopravy z „Vnějšího Pražského okruhu (dálniční okruh)“, do „Vnitřního okruhu (Jižní spojka, Barrandovský most, tunel Blanka, Trojský most, Kobylisy, Letňany, Satalická spojka na Černý Most) vyvolá v úseku 4 km (tj. Černý Most-Běchovice), tak velký nárůst dopravy, které zapříčiní silné zvýšení a znečištění z dopravy na tento úsek okolo okruhu. Z dopravního hlediska jde o bezprecedentní řešení, které nemá v současné době obdoby. Dá se to srovnat s dobou, kdy jezdily kamióny z dálnice z Plzně na Barrandovský Most a Jižní spojkou. V budoucnosti 15-20 let toto navrhované řešení nebude stačit. Z těchto důvodů nemohou být hodnoty hluku a exhalací z dopravy plánovaného okruhu při vyšší rychlosti (110 km/h) menší, než hodnoty současné, k nimž máme připomínky v bodě č. 1 a 2.
4. Když přihledneme k procentům účinnosti současných hlukových zábran (dilatačních spár a skleněných hlukových stěn), tak ani ta budoucí, včetně tzv. tichého povrchu v zásadě neovlivní negativní dopady nárůstu hluku na zdraví občanů v dané oblasti. Kolaudační rozhodnutí z roku 1993 pro Východní spojkou připouští hodnoty v noci 45 ve dne 55 dB, takže uvedené závěry ve studii jsou v rozporu, jak s kolaudačním rozhodnutím, tak i se současným nařízením vlády 272/2011 Sb.

Ve zprávě Hodnocení zdravotních rizik-hluk je uvedeno, že závěry se vztahují jen k dodaným podkladům od ŘSD + naměřeným hodnotám (body M3-10), které podle nás nevystihují skutečný stav věcí. Hodnocení a dodané podklady od EKOLY a ŘSD mají sloučit asi k tomu, že tato varianta je ta nejlevnější a správná. My s těmito zavádějícími argumenty nesouhlasíme, protože z toho vyplývá snaha, ohnou skutečnost ve prospěch zadavatele ŘSD a žádáme Ministerstvo životního prostředí o zajištění pravdivého zhodnocení současné a budoucí situace v naší lokalitě.

Vladimír Jelínek  
Eva Jelínková  
Nad rybníkem 271  
190 12 Praha – Dolní Počernice



Praha dne 4.6.2013