



MIZPP00QZVRS

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P

410

Ministerstvo životního prostředí
odbor posuzování vlivů
na životní prostředí a integrované prevence
Vršovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

Došlo dne/ čas přijetí: 10 -06- 2013 Počet listů: 2
Příloh:

Číslo jednací:/ENV/.....

V Běchovicích dne 5. června 2013

Věc:

Vyláďení majitele domu poblíž posuzované stavby - k přepracované dokumentaci vlivů záměru „Pražský okruh – stavba 510 Satalice – Běchovice“ na životní prostředí (dále Dokumentace)

Vážení,

přepracovaná Dokumentace jeví se mi obdobně nekvalitní, jako ta předešlá. Jedná se zde o dopravně vysoce důležité stavby, jak píšete, ale přístup zpracovatele jako by tomu neodpovídal. Z hlediska občana, který má vedle této slavné stavby i nadále bydlet poté, co na ni přivedete dalších 40 000 vozidel denně to na mne působí velmi tristním dojmem. Úmysl nadále zde bydlet zmiňuji proto, že prodat v blízkosti Východní spojky a plánovaného SOKP 511 dům, je už dnes téměř nemožné a pokud – tak vysoce pod cenou. Veškeré procesy přípravy těchto staveb, jichž jsme tady svědky, však působí silně neprofesionálně a jejich výstupům, že to tu bude vlastně ok a nic se nezhorší, ba dokonce zlepší, se dost těžko věří. Když nám pan ing. Ládyš právě neplánuje do 80 let staré obytné čtvrti nadílmitní hluk a stavební uzávěru, tak jsme konfrontováni s výsledky akustických studií, které dobře zhodnotil jeden z mých sousedů slovy:

„Ono jim to vychází tak, že když mám teď za plotem pole se zajíci (a hluk z Východní spojky), tak až na tom poli budou dvě další dálnice a křižovatka jako hrom, tak tam prý konečně bude ticho! Díky jednomu valu, který nám pořídí až k těm dvěma dálnicím navíc, zatímco hlučící Východní spojka (nedodržující kolaudační rozhodnutí) jim za val nestála.“

A k tomu je nám pravidelně objasňováno, že současně působící hluk ze silnic a z železnice nelze řádně posoudit, neboť na to neexistuje platná metodika. Co naplat, že my v tom hluku máme žít.

K věci:

Navrhuji, aby, při respektování níže uvedeného odůvodnění, Dokumentace byla vrácena zpracovateli a aby byla příště posouzena a tudíž i zpracována na stejné úrovni rovněž dokumentace pro část tzv. Regionální varianty SOKP, v úseku D8 – R10 – D11- D1. Jde o variantu Silničního okruhu kolem Prahy, předloženou do procesu aktualizace ZÚR Praha. Při posouzení: respektovat dopravní zátěže v cílovém roce stavby (2040).

Odůvodnění:

1.

Důvodem plánovaného zkapacitnění –přestavby SOKP 510 jsou očekávané nárůsty dopravních zátěží, které by na Východní spojkou přivedly další komunikace, a to zejména od severu: SOKP 520 Březlněves – Satalice a od jihu SOKP 511 D1 – Běchovice. Dle dopravně inženýrských podkladů v Dokumentaci jsou již v roce 2016 na tomto úseku odhady cca 115 000 vozidel denně (přičemž jízdní souprava se považuje za pouze jedno vozidlo).

Toto odpovídá prognose k roku 2040 cca 140 000 vozidel denně.

První verze Dokumentace byla ministerstvem životního prostředí vrácena zpracovateli v roce 2010, a to po mnoha připomínkách městských částí, občanů a dotčených orgánů, směřujících mimo jiné k tomu, že Dokumentace posoudila dvě navrhované varianty záměru – a to variantu z 5ti křižovatkami a variantu s 6ti křižovatkami, přestože ze stanoviska MV ČR odboru bezpečnostní politiky (č.j. OBP-8-336/S-2007 z 12.9.2007) vyplývá, že tento počet křižovatek je na tak krátkém úseku z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na komunikaci tohoto tranzitního typu naprosto nepřijatelný. MV připouští ve svém stanovisku pouze variantu se zachováním třech MÚK: nová MÚK Dubec (Štěrboholská), přestavěná MÚK Olomoucká a MÚK Satalice. Ostatní existující či plánované křižovatky na Východní spojnici jsou navrženy na zrušení, s cílem dosažení bezpečnosti tranzitního provozu, jemuž má komunikace prioritně sloužit. (Splnění technických norem a požadavků bezpečnosti na silnici TEN-T je i logicky základním předpokladem její realizace a úspěšného financování z prostředků EU.)

Bylo tedy doporučeno posoudit v Dokumentaci i variantu s nižšími počty křižovatek.

2.

Variantu s pouhými třemi MÚK by sice dokázala téměř vyhovět technickým normám, ale zároveň by preferovala tranzit a narušila dopravní vztahy ve východní části Prahy, včetně MHD. Způsobila by, že by obyvatelé území podél Východní spojky snášeli všechna negativa plynoucí z této komunikace (hluk, emise), ale zároveň by se jim náležitě zkomplikovalo použití této komunikace, v důsledku chybějících najezdů a sjezdů.

Dopravní obslužnost celého přilehlého území by byla narušena.

Toto je tedy varianta pro obyvatele v okolí Východní spojky naprosto nepřijatelná a tato situace vedení tranzitu takto zastavěným územím sama o sobě vážně zpochybňuje.

Příklad z Dokumentace:

(Dopravně inženýrské podklady (v přílohách č. 1 Dokumentace) na str. 10 –

„Vlivem vypuštění MÚK Chlumecká lze očekávat nárůst dopravy na „dolní“ Chlumecké o cca 5 – 7 tisíc vozidel za den v každém směru.“

Nárůst dopravy je pro takový případ deklarován rovněž i na Českobrodské silnici, a to i při existenci Přeložky I/12.

Zpracovatel po vrácení Dokumentaci přepracoval a posoudil řadu variant, přičemž nám není jasné, z jakého důvodu bylo posuzováno tolik variant, když z přepracované dokumentace opakovaně vyznívá, že technicky přijatelná je skutečně pouze varianta se 3mi MÚK (v Dokumentaci 5b3k a 9b3k), právě s ohledem na výše uvedenou argumentaci MV ČR opřenou o technické normy.

3.

Přepracovaná Dokumentace hodnotí tedy celou řadu variant (z nichž většinu ovšem nelze realizovat) a hodnotí je k dvěma časovým horizontům:

A.

K situaci v roce 2016 – ovšem vychází se zde při hodnocení ze zcela nereálných předpokladů, a to že bude k tomuto roku již zprovozněna jihovýchodní část Silničního okruhu kolem Prahy, tzv. úsek SOKP 511 D1 – Běchovice a rovněž část Přeložky silnice I/12.

Vzhledem k tomu, že je polovina roku 2013 a žádná ze zmíněných staveb nemá ani územní rozhodnutí, ani se jeho vydání neblíží, je tento stav, k němuž bylo posuzování zpracováno, naprosto nerealistický.

Důležité je zejména to, že stavba SOKP 511 D1 – Běchovice momentálně není ani v nadřazené územně plánovací dokumentaci = v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, v nichž jako záměr nadmístního významu být musí, je to podmínka přípravy a realizace stavby. Dokud stavba SOKP není v ZÚR Praha – nelze postupovat ani podle nižšího Územního plánu SÚ hl. m. Prahy, třebaže

v něm SOKP zanesen je. Tento výhledový stav, k němuž byly zpracovány hluková i rozptylová studie je tedy zcela nereálný a má nulovou vypovídací hodnotu.

B.

Další výhled, k němuž byl tentokrát záměr hodnocen je:

Horizont naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy. Tento horizont je popsán pouze tak, že jde o situaci, kdy budou již v provozu veškeré stavby, které jsou v návrhu ÚP SÚ hl. m. Prahy, **ANIŽ BY BYL HORIZONT KONKRETIZOVÁN LETOPOČTEM.**

Jde o tyto dokončené stavby:

Vysočanská radiála – východní část

D11

Stavby SOKP 511, 518, 519, 520

MO – východní část

Radlická radiála

Břevnovská radiála

Přeložka silnice I/12

MÚK Beranka s připojovacími komunikacemi

Rovněž zprovozněno: Jinočanská, Vestecská a Jarovská spojka a mimoúrovňová křižení:

Kbelská x Poděbradská, Kbelská x Kolečanova, K Žižkovu x Českomoravská.

Návrhové období a příslušná intenzita dopravy, pro které se navrhuje a povoluje rychlostní komunikace a dálnice je dle ČSN 736101 kap. 6.2 takzvaný Cílový rok, který je 20-tý po uvedení rychlostní komunikace do provozu. (Výchozí rok).

Vzhledem k tomu, že stavba č. 510 Satalice – Běchovice nemá nyní, v roce 2013, žádnou schválenou projektovou dokumentaci, je při optimistickém odhadu Výchozí rok nejdříve 2020 a Cílový rok 2040.

S ohledem na tuto skutečnost je Dokumentace EIA (především akustická a rozptylová studie), vycházející z dopravní zátěže k roku 2016 podhodnocena cca o 25 %, tudíž veškeré výsledky předložených hodnocení v Dokumentaci jsou mylné, nereálné a zavádějící.

V ostatním odkazuji na současně podané vyjádření Občanského sdružení Zdravé životní prostředí, s jehož dalšími argumenty se ztotožňuji.

Děkuji za pochopení

Ing. Milan Šubrt

majitel domku

Na Korunce 324

190 11 Praha - Běchovice

