



MIZPP00R043J

O.R.

Občanské sdružení Zdravé životní prostředí

IČO: 26 67 43 86

se sídlem Na Korunce 324

190 11 PRAHA – Běchovice

**a níže uvedení občané a majitelé nemovitostí
v blízkosti plánované stavby SOKP 510****MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P**Došlo dne/
čas přijetí:

- 5 - 06 - 2013

Počet listů:
Příloh:4
40
4

Číslo jednací:/ENV/

Ministerstvo životního prostředí

odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 65

100 10 Praha 10 - Vršovice

V Běchovicích dne 4. června 2013

Věc:**Vyjádření k přepracované dokumentaci vlivů záměru „Pražský okruh – stavba 510 Satalice –
Běchovice“ na životní prostředí (dále jen Dokumentace)**

1. K takto zpracované dokumentaci vyjadřujeme negativní stanovisko – viz. odůvodnění níže
2. Navrhujeme, aby posuzování vlivů tohoto záměru na životní prostředí bylo buď:
 - a) přerušeno do doby, než bude schválena Aktualizace Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, neboť tato v současné době posuzuje (na návrh několika městských částí) i variantní vedení Silničního okruhu kolem Prahy – Středočeským krajem.
 - b) aby byla Dokumentace vrácena zpracovateli a aby byla posouzena nově i varianta trasování Silničního okruhu kolem Prahy Středočeským krajem, dle návrhu, který je předložen do procesu aktualizace ZÚR Prahy.

Podrobné odůvodnění:**Ke zveřejněné Dokumentaci uvádíme:**

1.

Již v roce 2010 jsme namítali tuto skutečnost:

„Pokud jde o tuto stávající Dokumentaci EIA na SOKP 510, tak konkrétně pro občany části Běchovic (tzv. Běchovice II neboli Nová Dubeč) je i velice problematické důvěřovat Dokumentaci zpracované firmou EKOLA a konkrétně panem Ing. Liborem Ládyšem, neboť tato firma a pan Ing. Ládyš jsou účastní i přípravy navazující stavby SOKP 511 (Běchovice – D 1) a z jejich dílny v roce 2007 vyšel i **Návrh na ochranné hlukové pásmo podél stavby SOKP 511.**

Toto „ochranné“ hlukové pásmo, by bylo legalizovalo nezákonný nadlimitní hluk ve 2/3 Běchovic II a pro místní obyvatele by bylo znamenalo navždy stavební uzávěru na stavby obytné, zdravotní a školní. Toto velice diskriminační hlukové pásmo, do něhož mělo padnout 120 rodinných domků v Běchovicích II, bylo již jako nezákonné zrušeno v důsledku odvolání zdejších občanů a v důsledku rozhodnutí MZdrav. ČR a MMR ČR.

Občané Běchovic II by tedy rozhodně uvítali, kdyby Dokumentaci zpracovávala jiná firma a jiné osoby, než ti, kteří se spolupodepsali na tzv. „ochranném“ hlukovém pásmu, které by bylo zastavilo rozvoj a život v této čtvrti a ohrozilo by veřejné zdraví zdejších obyvatel.“

Na této námitce opět trváme a kvalita nově zpracované Dokumentace nás v této nedůvěře opět jen utvrdila, viz. další námitky.

Předmětem záměru je zkapacitnění stávajícího úseku Pražského okruhu, stavby 510 Satalice – Černý Most – Běchovice, tedy tzv. Východní spojky. Plánuje se zde změna uspořádání této stavby z původního: 2 + 2 jízdní pruhy, na 3 + 3 jízdní pruhy.

Komunikace má být rozšířena na úkor středního dělicího pásu a okrajů (krajnic) o cca 0,75 – 1,75 m. Součástí záměru má být i výměna stávajícího povrchu vozovky a dále: úpravy typu rozšíření začátku dálnice D11 na šestipruhovou komunikaci, rekonstrukce a revitalizace dešťových kanalizací a odvodňovacích systémů stavby, demolice a rekonstrukce DUN, retenčních nádrží a kanalizace, výstavba nových křižovatkových větví v rámci stávající MÚK Olomoucká, výstavba opěrných zdí, protihlukových clon a opatření, realizace dopravně – inženýrských opatření na tomto úseku a realizace dopravního značení okruhu včetně ramp.

Zkapacitnění stávající stavby 510 je zdůvodněno tím, že Východní spojka má být plnohodnotnou součástí tranzitního Silničního okruhu kolem Prahy (= součástí transevropské dálniční sítě TEN-T), k čemuž její současné šířkové uspořádání a kapacita nevyhovuje a tudíž musí být přestavěna. Součástí přestavby má být i úprava mostů přes Počernický rybník tak, aby mohly převést 2x3 jízdní pruhy + 2x1 odbočovací (resp. připojovací) pruh, neboť stávající most, zprovozněný v 90. letech min. století (při daleko nižších objemech dopravy) plánované kapacitě rovněž nemůže bez úprav vyhovět. Východní spojka, postavená v 80. a začátkem 90. let minulého století je v Dokumentaci charakterizována jako jedna z nejdůležitějších a též již dopravně nejzatíženějších komunikací nejen v Praze, ale i v celém státě. Prognózaná dopravní zátěž úseku v horizontu roku 2015 překročí 100 000 vozidel za 24 hodin. Již v současnosti plní Východní spojka řadu dopravních a často nezastupitelných funkcí. Kapacita komunikace je při dnešním čtyřpruhovém uspořádání a dopravním zatížení prakticky vyčerpána. Každá dnes běžná anomálie (nehoda, dopravní opatření) vede ke ztrátě plynulosti dopravy nebo k jejímu úplnému zhroucení. Stávající protihluková opatření nebudou s nárůstem dopravního zatížení dostatečná.

Důvodem plánovaného zkapacitnění – přestavby jsou tedy očekávané nárůsty dopravních zátěží, které by na Východní spojkou přivedly další komunikace, a to zejména od severu: SOKP 520 Březiněves – 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).

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 navržené 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 Dubeč (nazvaná zde Štěrboholská), MÚK Olomoucká a MÚK Satalice. Ostatní existující či plánované křižovatky na Východní spojkě jsou navrženy na zrušení, s cílem dosažení plynulosti 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.

Namítáme, že:

2.

Taková varianta by sice dokázala alespoň přibližně splnit technické normy, ale zároveň by preferovala tranzit a narušila dopravní vztahy ve východní části Prahy, včetně MHD. Způsobila by, že by řada lokalit podél Východní spojky snášela všechna negativa plynoucí z této komunikace (hluk a smog), ale zároveň by se jim náležitě zkomplikovalo použití této komunikace, v důsledku chybějících nájezdů a sjezdů.

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 realizovatelná 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.

Dále namítáme:

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 vyhovovací 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, a to:

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 křížení: Kbelská x Poděbradská, Kbelská x Kolečská, K Žižkovu x Českomoravská.

Dohlédnout v současné situaci, kdy takový stav (a zda vůbec někdy) nastane, dle našeho názoru není v lidských silách a tudíž veškerá hodnocení k tomuto horizontu vztahená nelze brát v současné době jako důvěryhodná tvrzení a hodnocení.

4.

Východní spojka (SOKP 510), o jejíž zkapacitnění se zde jedná, je uvažována jako součást Silničního okruhu kolem Prahy – a jevílo by se nám tudíž rozumné, kdyby byl v EIA posuzován stav území k takovému roku, v němž se dá alespoň mírně důvodně předpokládat, že dosud nepostavené části SOKP budou skutečně realizovány. Mělo by jít o konkrétní rok, aby odhady například o demografickém vývoji Prahy a další zastavěnosti předmětných území byly rozumně odůvodněny. Vzhledem k současnému vývoji přípravy SOKP by takovým rokem mohl být například rok 2025 nebo spíše 2030.

5.

Přestože Dokumentace hodnotí řadu variant, zároveň se v ní uvádí, že záměr zkapacitnění je vlastně invariantní. To není dostatečně vysvětleno a je to v rozporu s původním oznámením záměru – který obsahoval dvě varianty – s 5ti a 6ti křižovatkami. Jsme přesvědčeni o tom, že zkapacitnění nelze oddělit od současného rozhodnutí o počtu křižovatek v území, neboť to má naprosto zásadní vliv na celkové fungování dopravní infrastruktury v dané lokalitě.

Oznamovatel by měl záměr předložit variantní a jasně zdůvodněný hledisek dopravních, bezpečnostních, územních, ale i z hlediska dopadů na životní prostředí (viz. ustanovení § 6 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb.) Současný postup jenom dokládá neexistenci smysluplné dopravní koncepce Prahy a tzv. salámovou metodu prosazování dopravních staveb.

6.

Konstatujeme, že Dokumentace v současné době hodnotí záměr, který nemá oporu v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, což je nepřijatelné.

Záměr zkapacitnění SOKP 510 je zdůvodněn jendoznačně tím, že jde o součást okruhu Prahy a že k Východní spojkce bude od jihu přiveden SOKP 511 D1 – Běchovice a od severu SOKP 520 Březiněves – Satalice; navazující na SOKP 518 a SOKP 519 Ruzyně – Březiněves.

Dvěma rozsudky Nejvyššího správního soudu byly ovšem všechny tyto nedostavěné úseky SOKP (od D1 až do Ruzyně) vymazány ze Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy, A TO VČETNĚ VEDENÍ SOKP PRAVĚ VÝCHODNÍ SPOJKOU. Jde o rozsudky NSS č. j. 7 Ao 7/2010 – 133 z 27.1.2011 a 8 Ao 2/2010 – 644 z 20.5.2010.

7.

Celé zdůvodnění zkapacitnění Východní spojky je tedy nyní vážně zpochybněno a je třeba rozhodně vyčkat na definitivní rozhodnutí o trasování Silničního okruhu kolem Prahy.

Projektová EIA nemůže předcházet procesu územního plánování a právě do něho se záměr všech nedostavěných částí SOKP vrátil.

8.

V současné době probíhá proces Aktualizace Zásad územního rozvoje Prahy a v rámci tohoto procesu je na návrh několika městských částí Prahy posuzována i tzv. Regionální varianta SOKP, navržená skutečně okolo Prahy – Středočeským krajem.

Tato varianta je rovněž na návrh několika MČ nyní posuzována i Ministerstvem dopravy, v rámci přípravy dokumentu: Dopravní sektorové strategie II (SeStra II). Jde o dokument, který má stanovit

priority pro výstavbu dopravní infrastruktury České republiky podle skutečné potřeby jednotlivých staveb a jejich realizovatelnosti. Jde o podklad pro EU, na jehož základě se bude rozhodovat o případném financování těchto staveb z dotací EU.

9.

Žádáme, aby tedy proces posuzování EIA tohoto záměru byl přerušen do té doby než budou aktualizovány Zásady územního rozvoje Prahy.

10.

Případně – pokud by posuzování mohlo probíhat paralelně – tak navrhuje, aby byla Dokumentace vrácena k přepracování a aby byla do hodnocení zahrnuta i městskými částmi navržená varianta vedení okruhu v tzv. Regionální trase (nahrazující úseky SOKP 511, 510, 520, 519 a 518). Případně aby byla posouzena alespoň její východní část od D1 po D8, která posouzení EIA nemá.

11.

Další vážnou výhradou proti Dokumentaci je:

V akustické studii a z ní vyplývajících závěrech o současné i budoucí akustické situaci v území jsou používány na celé posuzované území okolo Východní spojky (SOKP 510) hygienické limity pro tzv. starou hlukovou zátěž (tzn. 70dB ve dne a 60dB v noci).

Tyto vysoké limity (určené jen tam, kde se špatnou akustickou situací nelze prakticky nic dělat a vznikla v důsledku špatného plánování komunikací v minulosti), tyto je nepřipustné takto použít, neboť v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací je jasně uvedeno, že starou hlukovou zátěží se rozumí hluk,

který vznikl vlivem dopravy na pozemních komunikacích a drahách před 1. lednem 2001.

U většiny chráněných objektů, které jsou akustickou studií posuzovány, stav nadlimitního hluku před 1. 1. 2001 ještě neexistoval, neboť vznikl až s velkým nárůstem dopravy v posledním desetiletí.

Nesouhlasíme s použitím limitů pro starou hlukovou zátěž, toto je v rozporu s právními předpisy.

Dalším důvodem, pro který není možno použít limity pro starou hlukovou zátěž je i fakt, že SOKP 510/II Horní Počernice – Běchovice, uvedený do provozu v roce 1993, má v kolaudačním rozhodnutí (MHMP č.j. DOP/I-referát 11412/93-Gu, Fb ze 4.11.1993) podmínku: **Investor je povinen objektivním způsobem prokázat, že hluk z provozu na nové komunikaci nepřesáhne ve dne 55 dB a v noci 45 dB v prostoru 2 m před obytnými event. dalšími chráněnými objekty, resp. 3 m nad jejich pozemky a to i pro stav po naplnění plánované dopravní zátěže.**

Nutno dodat, že tato podmínka kolaudace nikdy nebyla investorem splněna, a to ani po dobudování protihlukových stěn. Přesto je komunikace na základě tohoto kolaudačního rozhodnutí provozována. Investor je tedy nadále povinen usilovat o naplnění kolaudačních podmínek a není možné, aby se z tohoto vyvinil (navíc až po dalším obrovském nárůstu dopravy a tím i hluku) použitím limitů řešících zcela jiné situace.

Pro doplnění: Údaje z hlukové studie Vojenského projektového ústavu Praha z července 1986 ke stavbě: Okruh H1- 2. Stavba: Poděbradská – D11 – Českoobrodská zní:

Rychlost vozidel na okruhu: ve dne 70 km/hod. v noci: 80km/hod. Intenzita provozu za 24 hod pro rok 2000: 19 200 osobních vozidel oběma směry, 5 700 nákladních vozidel oběma směry.

Při přípravě této stavby se tedy (přes jistou rezervu) rozhodně nepočítalo s plánovanými intenzitami 115 000 vozidel/denně, neboť by bylo naprosto jasné, že při takové intenzitě by kolaudační rozhodnutí splnit nikdy nešlo. A napláňovat takto velkokapacitní komunikaci přímo skrz čtvrt rodinných domků by bylo samo o sobě více než trestuhodné.

12.

Další chybu dokumentace shledáváme v neposouzení vlivů plánovaného záměru na EVL Blatov a Xaverovský háj. Dle vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy (Odboru životního prostředí) ze dne 27. 9. 2012

(č. j. S – MHMP – 1201743/2012/1/OZP/VI) nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Neposouzení vlivů je odůvodněnou údajně velkou vzdáleností od posuzovaného záměru cca 750 metrů. Namítáme, že nejde jen o nějaké stavební zásahy do dotyčného území, nýbrž o vlivy hluku, smogu a dalšího znečištění ze silničního provozu. Na zkapacitněné Východní spojkě i na harddecké dálnici D11 mají v důsledku záměru výrazně stoupnout objemy dopravy o cca 40 000 vozidel denně s nemalým podílem kamionové dopravy. Dle našeho názoru 750 metrů od takto nově provozem zatížené komunikace není tak daleko, aby nebylo nutné vlivy na evropsky významnou lokalitu posoudit. Mimoto údaj 750 metrů od záměru skutečně není přesný. Daná EVL je sice takto vzdálena od Východní spojky, ovšem od kraje křižovatky MÚK Olomoucká (která bude přestavována a opět daleko více zatížena než nyní) je vzdálen okraj EVL cca 530 metrů a od dálnice D11 je EVL vzdálena pouze cca 260, přičemž jde o úsek D11, který bude zkapacitňován. Vlivy na území Natura tedy posouzeny měly být.

13.

Z rozptylové studie a z hodnocení zdravotních rizik vyplývá, že území okolo SOKP 510 je územím se zhoršenou kvalitou ovzduší a že jsou zde aktuálně překročovány imisní limity pro: hodinové koncentrace oxidu dusičitého, průměrné roční koncentrace částic PM₁₀ a průměrné denní koncentrace PM₁₀.

Rozptylová studie rovněž avizuje tato překročení po realizaci záměru, a to ve všech hodnocených horizontech i dosud posuzovaných variantách. (Vzhledem k tomu, že SOKP má do posuzovaného území přivést další velké objemy dopravy se ani nic jiného očekávat nedá.)

Dle studie: Vlivem zkapacitnění dojde k mírnému nárůstu všech sledovaných látek (tedy nikoliv jenom těch, kde jsou už limity překročeny). Dle hodnocení zdravotních rizik je dle Dokumentace podél SOKP nutno očekávat ve všech hodnocených horizontech a variantách zvýšené zdravotní riziko zejména z expozice suspendovaným částicím a benzo(a)pyrenu a dále lokálně z akutní expozice NO₂.

Upozorňujeme na to, že dle již ustálené judikatury českých soudů je nepřipustné zatěžovat již nadlimitně zatížená obytná území další imisní zátěží, včetně zátěže hlukem. (Viz. pravomocný rozsudek MS v Praze ve věci „Pankrácká pláň“, č.j. 10Ca 32/2006 – 143, z 9. 5. 2008, potvrzený posléze i Nejvyšším správním soudem.)

I z tohoto důvodu je tudíž záměr v této podobě nepřijatelný a kladné stanovisko EIA by při poctivém posouzení rozhodně neměl obdržet.

Východní spojka byla jako součást okruhu naplánována na základě Usnesení vlády ČSSR č. 286 z roku 1963.

Praha se od té doby 2,5x zvětšila rozlohou, počet zde trvale žijících obyvatel stoupl o ¼ milionu, výrazně se změnil demografické poměry ve Středočeském kraji, zásadně se proměnily společensko-ekonomické poměry (s důsledkem otevření hranic a trhů a tudíž i výrazného nárůstu automobilové dopravy, včetně kamionového tranzitu), vstoupili jsme do Evropské unie a platí pro nás evropská legislativa. Praha je dnes významnou křižovatkou dálniční a silniční sítě ČR a středoevropského prostoru.

A pražské obyvatelstvo trpí hlukem a emisemi z jichž stávajících dopravních staveb, jež jsou hlavním zdrojem znečištění v Praze.

Bylo by tedy již záhodno opustit 50 let starou koncepci okruhu Prahy, odpovídající tehdejší rozloze města, tehdejšími dopravními výkonům a tehdejší minimální automobilizaci.

Při přetrasování Silničního okruhu skutečně kolem Prahy by pak Východní spojka mohla dále dobře sloužit Pražanům, byla by nadále vytížena a riziko obtěžování obyvatel v její blízkosti hlukem a zplodinami by se nemuselo alespoň již navyšovat.

14.

S tím souvisí i další zásadní námitka, že takto naplánovaný okruh, vedený Východní spojkou

je v rozporu s platnou Politikou územního rozvoje 2008, schválenou vládou ČR 20.7. 2009 a rovněž v rozporu s Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (ve znění corrigenda ze dne 2. 12. 2011).

Dne 20.7. 2009 schválila vláda ČR „Politiku územního rozvoje 2008“ (PÚR).

V kapitole 5. KORIDORY A PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, je uvedeno v článku (99) SOP:

„Vymezení: Silniční okruh kolem Prahy (mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy).

Důvody vymezení: Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města.

Součást TEN-T.“

Dále v kapitole 2.2 Republikové priority je uvedeno v článku (23): „Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na průstupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat průstupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006). Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.“

(Koncept DÚR -Průvodní zpráva k rozšíření SOKP 510 na straně 9 přímo popisuje realitu:

„Po přemostění Počernického rybníka trasa protíná obytnou zástavbu části Dolních Počernic.“)

Umístění SOKP 510, jakožto součásti transevropské dálniční sítě TEN-T do těsné blízkosti rezidenčně zastavěného území Dolních Počernic (čtvrť Vinice), je tudíž v přímém rozporu s touto schválenou státní Politikou územního rozvoje 2008 a s výše uvedeným Rozhodnutím EP a Rady, z něhož PÚR tyto povinnosti přejala.

Tvrzení zpracovatele Dokumentace, že tomu tak není, nemůže obstát, neboť nejbližší domy jsou 20 – 30 metrů od vozovky Východní spojky.

15.

Výše zmíněným nepřipustným hrdlem a špuntem na trase SOKP se v případě realizace záměru stane např. úsek Východní spojky na mostě přes Počernický rybník.

Tento most zprovozněn v roce 1993, který i přes dodatečné PHC obtěžuje hlukem jak čtvrť Vinici, tak Běchovice, má nedostatečné šířkové uspořádání na to, aby po něm mohly být v souladu s technickými normami převedeny 2 x 4 pruhy, jak záměr žádá.

Zkapacitněná Východní spojka má mít vozovky šíře 17 metrů, ovšem vozovka na mostě má pouze 15 metrů, přičemž na mostech musí zůstat i prostor pro manipulační chodníky.

U záměru celkově absentuje místo pro bezpečnou krajnici, což je v rozporu s požadavky Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. 11. 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, požadující u projektů a staveb transevropské silniční sítě TEN-T zejména vysokou úroveň bezpečnosti. Zařazení Východní spojky - procházející přímo obytnou zástavbou, vytvářející úzká hrdla či nebezpečné průplety a mající nedostatečné vzdálenosti mezi křižovatkami (i při počtu 3 MÚK) mezi projekty TEN-T - reálně hrozí tím, že EU nebude tento projekt financovat.

16.

Ve hlukové studii uvedené odvolání na použití tichých povrchů (tzv. tiché asfalty) považujeme za účelové ke snížení hluku z dopravy, neboť z dostupných informací je akustická životnost tichých asfaltů omezená na 6 let. Garantované vlastnosti tichých povrchů (tichých asfaltů), snižující hladinu hluku, jsou tedy časově omezené, a proto by s tímto opatřením mělo být počítáno pouze jako s doplňkovým řešením. Nelze tedy brát pokládku „tichých povrchů“ jako hlavní stavební protihlukový prvek, který by měl trvale, po dobu životnosti celé stavby, významně snižovat hladinu hluku. Není možné a ani správné srovnávat tlumící účinky „tichých asfaltů“ s účinností např. protihlukových valů, stěn, zářezů nebo tunelů.

Proto na základě výše uvedeného by se do výpočtů hlukových poměrů neměly „tiché povrchy“ zahrnovat. V opačném případě by stavba měla být vyhlášena jako stavba dočasná, a to právě po dobu životnosti „tichých povrchů“.

Hluková studie by měla být celkově přepracována s použitím vstupních parametrů z běžného asfaltu, tedy bez užití, životností časově omezených, tichých povrchů (asfaltů).

17.

A v neposlední řadě nesouhlasíme s tím, z jakých dopravně inženýrských podkladů se vycházelo. Jednalo se o sčítání dopravy z roku 2010. Tedy před zprovozněním Vysočanské radiály. (viz.

Dopravně inženýrské podklady TSK v příloze Dokumentace). K tomu je nutno dodat:

Během roku 2012 byla uzavřena pro těžkou nákladní dopravu ulice Průmyslová, která do té doby nemalou část této dopravy převáděla. Nekritizujeme toto uzavření, jedná se o komunikaci blíže centru města a snaha odlehčit jí je i pro nás pochopitelná. Ovšem od té doby jede převaha kamionové tranzitní dopravy na sever a zpět právě okolo nás po Východní spojnici a dále pokračuje po Vysočanské. Od té doby jsou zde významně vyšší počty kamionů, dopravních kongescí a logicky se to projevuje i na vyšší zátěži hlukem a smogem. Tato změna zřejmě zpracovatelem Dokumentace vůbec nebyla vzata v potaz; veškeré podklady jsou ovšem tímto neaktuální a neposuzují současnou situaci na Východní spojnici. S tímto zásadně nesouhlasíme a Dokumentaci je nutno i v tomto ohledu přepracovat, zaktualizovat. Dále bychom uvítali porovnání současného sčítání vozidel v tomto úseku se sčítáním podle starší metodiky, kdy jízdní souprava byla počítána za vozidla dvě; zatímco nyní jen za jedno. Taková změna metodiky je významná, neboť za stejného provozu, na stejné přetížené Východní spojnici jsou najednou nižší nárůsty dopravy než dříve; ovšem realita je zcela jiná.

Děkujeme za pochopení

JUDr. Petra Šubrtová, os Zdravé životní prostředí

Ing. Miroslav Mevald
K Železnici 421
190 11 Praha 9 – Běchovice

Jan Klicpera
Na Korunce 286
190 11 Praha 9 – Běchovice

Ing. Lubor Horák
Do Řičan 442
190 11 Praha 9 – Běchovice

Martin Osvald
Do Dubče 339
190 11 Praha 9 – Běchovice

Zuzana Bučková,
Na Korunce 496
190 11 Praha 9 – Běchovice

Jiří Osvald,
K Železnici 330
190 11 Praha 9 – Běchovice

Ing. Jan Buzek
Pplk. Nováčka 434
190 11 Praha 9 – Běchovice

Ing. Lubor Horák
Do Řičan 442
190 11 Praha 9 – Běchovice

PS. V roce 2010 se pod námítky našeho občanského sdružení podepsalo okolo 100 zdejších občanů. Dovolíme si nyní tyto námítky podat bez tolika podpůrných podpisů, ale věřte nám, že se minimálně stejný počet občanů s těmito námítkami opět ztotožňuje, nejde zde o názor několika lidí, nýbrž o názor celé zdejší lokality. A kromě občanů Běchovic II by tyto námítky podpořila řada občanů z dalších míst v těsné blízkosti Východní spojky. Obcházení s podpisovými archy jsme se z časových důvodů tentokrát nevěnovali, ale pochopte prosím, že zavléct navždy tranzit do těsné blízkosti rodinných domků a sídliště Černý Most a přitom ještě rušit zdejší fungující dopravní vazby, rušením křižovatek, není záměr, který by měl veřejnou podporu. Realita je pouze to, že řada občanů, kterých by se to dotklo, nemá zatím dostatek informací a času – v krátkém termínu nastudovat a připomínkovat tuto obsáhlou dokumentaci.