

MAGISTRÁT HL. MĚSTA PRAHY
Odbor stavební
Jungmannova 29
111 21 Praha 1

Sp. zn. S-MHMP 45912/2007/OST/Št
Pro: Ing. Ivana Souralová - ředitelka odb. stavebního

V Praze 17.3.2008

Věc: Vyjádření námitek k územnímu řízení „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 519 Suchdol - Březiněves“ a řízení o ochranném hlukovém pásmu uvedené stavby

Jsme vlastníky pozemku parc. č. 1016/156 a parc. č. 1016/144 v k.ú. Čimice, který je od místa, na němž má být stavba realizována, vzdálen cca 400m. Na těchto pozemcích vlastníme rodinný domek se zahradou.

Jsme proto přesvědčeni, že jsme podle §27, odst.2 zákona č.500/2004 Sb. účastníky výše označeného řízení. Tuto skutečnost Vám tímto oznamujeme a žádáme, aby s námi Magistrát hl. m. Prahy, odbor stavební, v uvedené věci jako s účastníkem řízení i v plném rozsahu jednal.

Případnou realizací uvedené stavby bychom byl dle svého přesvědčení citelně dotčeni na svých právech a právech chráněných zájmech, Z dokumentace k územnímu řízení je totiž patrné, že navrhovaná stavba a její ochranné hlukové pásmo se přímo dotýkají našich práv, a to zejména:

- práva vlastnického (práva na užívání vlastnictví k účelům bydlení, odpočinku a rekreace, dále pak pravděpodobným poklesem tržní ceny naší nemovistosti),
- práva na ochranu bydlení a životních podmínek,
- práva na ochranu osobnosti podle § 11 občanského zákoníku včetně práva na ochranu zdraví podle čl. 31 Listiny základních práv a svobod
- práva na příznivé životní prostředí podle čl. 35 Listiny základních práv a svobod.

Podáváme následující námítky:

1. Neexistence kladného stanoviska EIA pro trasu „J“

Pro trasu je „J“ neexistuje věcně kladné Stanovisko Ministerstva životního prostředí č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. ze dne 30. dubna 2002, které z hlediska vlivů na životní prostředí doporučilo realizaci varianty „Ss“ a označilo ji v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Průkazem možnosti přechodu trasy „Ss“ v okolí jaderného areálu ÚJV Řež ve studii pořizené Ministerstvem dopravy v srpnu 2007 se trasa „J“ stala fakticky nepřijatelnou ve smyslu uvedeného Stanoviska MŽP. Navíc chybí vyjádření Ministerstva životního prostředí, zda jeho stanovisko k hodnocení vlivů na životní prostředí č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. ze dne 30.4.2002 (EIA) je platné pro předkládanou dokumentaci z 10/2004, doplněnou 12/2005“, požadované ve výzvě k doplnění dokumentace

zaslané v dopise Odboru stavebního MHMP adresovaném VIS, a.s. dne 15.3.2007. O platnosti tohoto dokumentu existují velmi vážné pochybnosti jak z hlediska formálně právního tak věcného. MŽP se tímto zásadním problémem dosud ani nezabývalo, jelikož jej investor o vyjádření vůbec nepožádal a ani nepředložil kompletní dokumentaci.

2. Rozdíly v dokumentaci DUR a EIA

Dokumentace stavby 519 obsahuje zcela nově navržený dvouúrovňový tunel v délce cca 300 metru procházející přímo přírodní památkou Zámky. Ve Stanovisku k dokumentaci EIA z 30.4.02 se přitom v podmínkách pro trasu J k tomu uvádí v bodě 23: “Mostní objekt bude navržen tak, že předpolí mostu (místo, kde se most odpojuje od terénu) bude ležet nad hranicí PP Sedlecké skály na levém břehu a PP Zámky na pravém břehu Vltavy. ...Mezi předpolím mostu a pilířem mostu těsně u Vltavy nebude na zemském povrchu žádná další stavební mostního objektu (pilíře, kanalizace odvodnění mostu vč. spadištvých šachet atd.)”

Jako velmi problematický zde je i přechod komunikace z patrového tunelu do jedné úrovně s rozsáhlými dosud nijak nehodnocenými dopady.

Dále je trasa komunikace v DÚR posunuta z polohy nad čističkou odpadních vod na počátku Drahaňského údolí o stovky metru východním směrem k obytné zástavbě Dolních Chaber, což výrazně ovlivní hlukové a emisní poměry v této obydlené oblasti.

O tyto nové podstatné okolnosti je bezpodmínečně nutno doplnit dokumentaci EIA a řádně ji posoudit a vyhodnotit.

3. Námitky k „Hlukové studii“

Studie se vůbec nezabývá synergickým účinkem stávajících a nově vybudovaných zdrojů hluku, tj. ve studii není zohledněn vliv leteckého hluku na oblast Dolních Chaber a Čimic. Komplexní vyhodnocení situace musí obsahovat modely s výstupy bez realizace záměru a po realizaci záměru včetně původních zdrojů hluku. Toto studie postrádá. Prakticky vychází z počátečního stavu ticha, do něhož je zasazen jediný nový zdroj hluku. Vykazuje též řadu odborně zpochybnitelných předpokladů, postupů a závěrů. Např. vůbec neuvažuje o rozložení dopravního proudu do jízdních pruhů, pomíjí rozdílné intenzity osobní a nákladní dopravy v denní a noční době. Též nejistoty výpočtů jsou značně podceněny. Autorem uváděná odchylka programu HLUK+ s hodnotou 2dB bude podle odborného vyjádření, které máme k dispozici, dosahovat nejméně 10 dB apod.

4 Námitky k „Exhalační studii“

Studie se vůbec nezabývá synergickým účinkem stávajících a nově vybudovaných zdrojů exhalací, ve studii není zohledněn vliv exhalací z leteckého provozu na oblast Dolních Chaber a Čimic.

Odborné posudky „*Posudek podle §17 odst.1 zák. 86//2002 Sb. a NV 350/2002, přílohy č.9; zpracoval PUDIS a.s., březen 2004 - příloha č. 9 Dokumentace, č. zak. 31-3400-0173-06“ a „Hodnocení o vlivu znečišťujících látek v ovzduší dle NV 350/2002, příloha č.9; MUDr. Kazmarová, SZU, PUDIS a.s., květen 2004 - příloha č. 10 Dokumentace, zak.č. 1-8108-0001-01“* jsou starší než dva roky, což je doba, kterou připouští zákon o ovzduší. Navíc se opírají o již neplatné právní předpisy! V tomto ohledu klíčové nařízení vlády č. 350/2002 bylo nahrazeno nařízením č. 597/2006, které obsahuje zásadní změny v řízení a posuzování

kvality ovzduší. Časový horizont posudků je jen k r. 2010, kdy stavba s jistotou ještě ani nebude uvedena do provozu. Výchozí dopravně inženýrské údaje vč. prognóz jsou naprosto překonané dosavadním vývojem. Např. pro r. 2010 se na mostě přes Vltavu uvažuje s intenzitou pouhých 36760 osobních 4640 nákladních vozidel. Skutečnost přitom bude prokazatelně minimálně 2,5 x vyšší! Posudky jsou proto pro účely územního řízení naprosto nepoužitelné!

Vzhledem k výše uvedeným námitkám **nesouhlasíme** s vydáním územního rozhodnutí na stavbu „SOKP“ č. 519 Suchdol - Březiněves a s vyhlášením ochranného hlukového pásma uvedené stavby v návrhu dle varianty „J“.

Požadujeme řešení trasy „SOKP“ – stavby 518 a 519 ve variantě „Ss“, jejíž realizace a výhodnost byla prokázána studií Ministerstva dopravy ze srpna 2007, která je plně v souladu se stanoviskem EIA.

S pozdravem,

Hana a Pavel Francovi
Zaječická 836/9
184 00 Praha 8