



Městská část Praha 17

Doručeno: 13.12.2010

ÚMČP17 027097/2010

listy:4

přílohy:



mcp17_10_032977

Doc. Dr. Jan Farkač, CSc.

Španielova 1286, 163 00 Praha 17 – Řepy

e-mail: jan.farkac.vlk@volny.cz

pracoviště: Fakulta lesnická a dřevařská

Česká zemědělská univerzita

Kamýcká 1176, 165 21 Praha 6 – Suchbátka

e-mail: farkac@fld.czu.cz

☎ + 420723104808

také: držitel autorizace k provádění biologického hodnocení
podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění § 67 zákona 218/2004 Sb.

Ministerstvo životního prostředí České republiky

Vážená

Ing. Jaroslava Honová

Ředitelka odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 65

100 10 Praha 10

**Věc: vyjádření k obsahu dopracování dokumentace EIA o posuzování vlivů na
životní prostředí stavby „stavba č. 7553 – Břevnovská radiála“ v úseku MČ
Praha 17**

(podepsané vyjádření obsahuje 4 strany textu)

Vzhledem k tomu, že jsem se písemně vyjádřil k materiálu Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb. – zahájení zjišťovacího řízení k záměru zařazenému v kategorii I – „Břevnovská radiála – č. 7553“ (20. února 2006), také i k materiálu Dokumentace EIA „stavba č. 7553 – Břevnovská radiála“ (28. dubna 2009), předkládám své stanovisko i k dopracování dokumentace EIA „stavba č. 7553 – Břevnovská radiála“, zveřejněného dne 1. prosince 2010.

Jelikož výstavba připravované novostavby Břevnovské radiály (sběrná komunikace celoměstského významu) trvale a výrazně ovlivní životní podmínky obyvatel v jejím nejbližším okolí, a to především po jejím zprovoznění, dovoluji si po prostudování dopracované dokumentace EIA „stavba č. 7553 – Břevnovská radiála“ (dále jen „BR“) konstatovat, že dopracování nesplňuje požadavky na dopracování kladené, jak byly uvedeny v materiálech, které vedly k rozhodnutí dokumentaci EIA vrátit k přepracování. Ze strany zpracovatele nedošlo k řádnému vypořádání zásadních připomínek. Jednoznačně o tom svědčí skutečnost, že všechny odborné studie, vyjma dopracování biologického hodnocení (připomínky k němu viz dále), zůstaly prakticky v nezměněné podobě z roku 2008 (!!!) a dokonce se v dopracované dokumentaci nalézají stejné chyby, na něž byl zpracovatel dokumentace již dříve upozorněn (!!!). Domnívám se, že nedošlo k vypořádání požadavku MŽP ČR (při vrácení předchozí Dokumentace) na precizování rozptylové a akustické studie. Předložené dopracování dokumentace EIA je pouze kosmetickou záležitostí, což svědčí buď o autorčině neschopnosti reálně dokumentaci zpracovat a požadované skutečnosti objektivně, nestranně a reálně vyhodnotit, anebo o záměrné manipulaci ve prospěch projektanta – na tuto skutečnost ukazuje záměrné dehonestování položek důležitých a zesměšňování celé problematiky vyvyšováním skutečností okrajových (viz např. argumentace dokončením IN-LINE dráhy s podjezdem Kukulovy ulice v prostoru Vypichu proti neřešení situace v motolských skládkách apod.).

Připomínky k Dokumentaci EIA

Připomínám, že v předešlých materiálech dokumentace [zahájení zjišťovacího řízení k záměru zařazenému v kategorii I – „Břevnovská radiála – č. 7553“ (2006), dokumentace EIA „stavba

č. 7553 – Břevnovská radiála“ (2009)] byla v jednotlivých sledovaných kapitolách v úseku územím MČ Řepy jednoznačně vyhodnocena jako nejpříjemnější (tedy i pro obyvatele Řep) varianta tunelová bez křižovatky s ulicí Slánská (v dokumentaci EIA varianta V1b). Přesto výsledkem nového hodnocení je jen díky neodůvodněné změně některých hodnocených veličin patrná snaha o dehonestaci této varianty ve prospěch povyšování významu varianty V1a. Zarážející je především lehkost a zároveň nejasnost, s jakou dopravním zatížením zpracovatel ve svých výpočtech kalkuluje – rozdílné výpočty, případně využití těch nižších hodnot (výhodnějších pro investora?), vede k možné úvaze účelové manipulace (rozdíly v intenzitách sice není dotčen výsledek trendu rozdělení intenzit na dopravní infrastrukturu pro jednotlivé hodnocené varianty, ale nelze ho použít pro výpočet zatížení prostředí, kde jistě hrají roli hodnoty absolutní). Rozdílné dopravních intenzity ÚRM a společnosti CityPlan činí z dokumentace EIA v tomto ohledu ve stávajícím znění nevěrohodný materiál. Proč k výpočtům nejsou z hlediska předběžné opatrnosti využity hodnoty vyšší (tedy ÚRM)? V tomto případě by jistě výsledná klasifikační kritéria vyšla výrazněji ve prospěch varianty V1b (ve srovnání s variantou V1a).

V řadě tabulek s naměřenými hodnotami se často objevují jen tři varianty (V1, V2, V3), v textu se objevují varianty 3 (V1, V2, V3) až 4 (V1a, V1b, V2, V3), pod několika tabulkami je vysvětlení, že označení je jiné než v textu dokumentace, např. že V3 je ve skutečnosti V1a (str. 344) atd. – z hlediska přehlednosti nemožné zkontrolovat, zda-li v souhrnných tabulkách je to již dobře (chybí důvod používání různých značení stejných variant, což jistě komplikuje studium dokumentace, zvláště potom není ani jasné, na čem výsledky jsou skutečně založeny).

Celkové srovnávání variant je navíc zatíženo průměrováním dat ze všech úseků dohromady. Nicméně přesto je z zpracované dokumentace jasné zřejmé, což i sama autorka na str. 317 potvrzuje (Porovnání variant z hlediska vlivů na složky životního prostředí v období provozu BR): *„na území Řep se jako nejméně vhodné jeví varianty V1a a V3 s napojením radiály na Slánskou. Jako vhodnější se jeví varianta 1b s alternativním řešením této křižovatky, jako nejvhodnější pak varianta V2. U dvou posledně jmenovaných variant budou vyšší příspěvky u portálů tunelů v oblasti s minimem obytné zástavby kompenzovány nižším imisním zatížením v hustě obydlené zástavbě Řep.“* Pořadí variant z hlediska jejich přijatelnosti (Porovnání variant z hlediska vlivů na složky životního prostředí v období provozu BR) na str. 318 autorka uvádí pořadí V2 – V1b – V3 – V1a, jasně svědčící pro dlouhodobě prosazovaný názor MČ Praha 17 Řepy, jež vlivy na životní prostředí logicky považuje za zásadní a prosazuje variantu V1b.

Chybně je např. na str. 320 uvedeno pořadí variant V2 – V1a – V1b – V3, chceme-li věřit objasňovacímu textu, kde v hodnocených parametrech jsou varianty V1a a V1b vždy hodnoceny jako rovnocenné (v tabulce se znakem „=“). Nechtěně svým textem („...jako nejvhodnější byla vybrána varianta...“) potvrzuje ing. Zuzana Toniková svůj zvláštní přístup k vyhodnocování hodnot ... Jak a podle jakých kritérií varianty vybírá?

Prosazování varianty V1a s propojením BR se Slánskou pro tranzitní dopravu po Slánské ulici je zároveň i nepochopitelné, když existuje elegantní alternativa, totiž využití SOKP s existujícím napojením na Ruzyni i ulici Evropskou a Stodůlky resp. Rozvadovskou spojku, resp. ve směru na Smíchov využití z Rozvadovské spojky ul. Jeremiášovu do ul. Plzeňská.

Varianta V1b nabízí proti variantě V1a tato nezpochybnitelná pozitiva:

- str. 220: podle výsledků posouzení vlivu na veřejné zdraví z hlediska hluku doporučuje dokumentace k realizaci varianty v tomto pořadí: V2 – V1b – V1a – V3;
- str. 220: *„lze vyslovit odborný závěr, že realizace stavby ve variantě V2 by přinesla z hlediska hodnocení rušení spánku i obtěžování exponovaných osob výrazné zlepšení původní situace, tj. očekávané akustické situace v roce 2015. V pořadí dále následují varianty V1b a V3, které jsou z hlediska posuzovaných dopadů na veřejné zdraví srovnatelné (obtěžování obyvatel a rušení jejich spánku). Nejnepríznivější je pak*

varianta V1a, ve které je očekáváno nevíce obyvatel silně obtěžovaných i obyvatel s pravděpodobně vysoce rušeným spánkem“;

- pořadí variant z hlediska jejich přijatelnosti z hlediska vlivů na složky životního prostředí : V2 – V1b – V3 – V1;
- str. 318: „Na základě porovnání imisních hodnot je možné považovat za nejvhodnější variantu V2, Z variant napojení Slánské ulice jsou vhodnější varianty bez přímého vyústění na tuto ulici, tj. V1b a V2“.
- přivádí do sídliště o 1/3 nižší počet nákladních automobilů než varianta V1a (str. 85 dokumentace z roku 2009);
- str. 343: z hlediska investičních i provozních nákladů je nejlevnější varianta V1b (pořadí variant: V1b > V1a > V3 > V2)

Nedostatky v dopracované Dokumentaci EIA lze najít také v kapitole vliv na flóru, faunu a ekosystémy (str. 323), a to navzdory tomu, že je separátně přiložen Biologický průzkum (zpracovaný M. Pondělíčkem). Komicky působí tvrzení Ing. Tonikové na str. 324: „*Jak již bylo uvedeno, na základě doplňkového průzkumu v roce 2010 je možno konstatovat, že vegetační pokryvnost v celé trase BR postupně, až na místa zasažená jinými stavbami nebo činnostmi, vzrůstá a tím bude vzrůstat i biodiverzita a problémy spojené s existencí různých živočichů v trase BR*“ – je-li takto pojímán obsah výše zmíněné kapitoly, je nezbytné připomenout, že cílem je najít (hledat) a pojmenovat biologické hodnoty území a vyřešit možné konflikty se zájmy ochrany přírody a krajiny. Tak se skutečně nestalo, neboť mé připomínky k původní dokumentaci EIA požadovaly např. posouzení vlivu na populace zvláště chráněných druhů i když je jasné, že jejich přítomnost těžko může ovlivnit realizaci BR a jejich přítomnost (samozřejmě všech druhů) bude muset být řešena výjimkou ze zákona. Konstatování, že ropucha zelená (*Pseudepidalea viridis*, v materiálu M. Pondělíčka (září 2010) uvedena pod dřívějším rodovým jménem *Bufo*) – podle zákona „silně ohrožená“ – nebyla při pochůzce nalezena, anebo že („diverzita a kvalita porostů v místě není tedy tak vysoká, jak bylo původně uváděno v připomínkách“) v biologickém hodnocení M. Pondělíčka, na str. 7 působí dojmem, že aktualizace průzkumu v roce 2010 neproběhla standardním způsobem. Marginalizace výskytu zvláště chráněné živočichů svědčí o neznalosti území, kterou lze ovšem obtížně předpokládat, bylo-li území navštíveno jen při jedné pochůzce. O VKP Řepská step chybí v dokumentaci relevantní data k významu lokality. Důvodem ochrany jsou totiž teplomilná společenstva na písčincích s výraznými druhy jako pavínek horský (*Jasione montana*), světlík tuhý (*Euphrasia stricta*), vřes obecný (*Calluna vulgaris*), hlaváč šedavý (*Scabiosa canescens*) a řada dalších, v Praze unikátních druhů. To jsem doslovně uvedl ve svém vyjádření 28. dubna 2009 – v novém hodnocení se neobjevuje žádná zmínka (!!!). Údaje z aktualizace Biologického hodnocení v roce 2010 nelze použít, protože výsledky jsou uvedeny jako souhrnné, např. u tabulek s přehledem cévnatých rostlin „*Varianta V3 (1a) a zčásti V2 (1b)*“ nebo „*Varianta V1 (včetně 1a) a zčásti V2 (včetně 1b)*“. Proto hodnoty v závěrečné tabulce na str. 347 v položce hodnocení variant Fauna, flóra a ekosystémy (varianty V1a, V1b, V2, V3) nelze použít – resp. nabízí se otázka, na základě čeho byly hodnoty pro tabulku stanoveny/ odhadnuty?

Vliv na dřeviny (str. 324) se spokojuje jen se třemi variantami V1 – V2 – V3 (???), přičemž je opomenuta evidentní, v terénu dobře viditelná, rozdílnost variant V1a a V1b.

Text ve vyhodnocení Intenzit dopravy na str. 330 je velmi zmatečný, např. chybí (záměrně?) varianta V1a s navýšením dopravy na Slánské na 43-46 tisíc aut denně, v textu se objevuje jakási „oficiální“ varianta, aniž by bylo patrné, která (a pro koho) to může být.

Zdravotní rizika a hluk v závěrečné tabulce na str. 324 jsou vyhodnoceny lépe pro variantu V1a než pro variantu V1b, ale v textu na str. 318 (hluk) je pořadí těchto dvou variant opačné (!!!).

Zůstává otázkou, proč není hodnocen návrh Útvaru rozvoje hlavního města Prahy Tunelového vedení pod Slánskou ulicí (akce 109DK – Praha 17 – Řepy – zahloubení ulice Slánské včetně

napojení na BR) (viz žádost ÚMČ P17 ze dne 30.3.2010, zn. ÚMČP17 007622/2010/Ful), když tento materiál zpracovatel zná (str. 331).

V dokumentaci není prověřeno dopadu na životní prostředí skládky, nacházející se na pozemku č. parc. 1504/1 k.ú. Řepy, které zmapuje průchod vody podloží a vyhodnotí možné vzájemné ovlivnění skládky, portálů tunelů „Fialka“ a svahy motolského údolí včetně ovlivnění Motolského potoka.

Doporučuji respektovat stanovisko Hygienické stanice hlavního města Prahy ze dne 6. května 2009 (ÚPL/336/1859/4571/09), tj. požadavek na zahájení výstavby Břevnovské radiály až po zprovoznění severozápadní části silničního okruhu kolem Prahy (SOKP 518 a 519).

Závěr

Vzhledem k tradičnímu zanedbávání řešení koncepce a kapacity dopravy před stavbou sídlištních celků v okrajových částech Prahy se nyní nelze zpětně dovolávat na historické územní plánování, kdy řada komunikací byla navrhována a měla procházet jen polními plochami a občas křížila mez.

Z podrobné analýzy dostupných dat i v souvislosti s předpokládaným územním vývojem MČ Praha 17 – Řepy (viz také veřejné projednání koncepce územního rozvoje MČ Praha 17 – Řepy dne 15. dubna 2009) (ale i vývojem osídlenosti sousedního Zličína s koncepčně neřešenou dopravní obslužností) jednoznačně vyplývá logické variantní řešení **V1b** nebo **V2**.

I když některé údaje a interpretace v Dokumentaci EIA jsou zatíženy mnohdy nedokonalým a tendenčním vyhodnocením a nejasnými (rozdílné dopravních intenzity ÚRM a společnosti CityPlan) podklady/výpočty, především v okolí celé Slánské ulice, přesto závěrečné hodnocení hodnotí podobně variantu **V1b**, **V1a** a **V2**, a klasifikuje je jako řešitelné a přijatelné (str. 363).

Variantu **V1a** je diskvalifikovatelná proti variantě **V1b** prokazatelně výrazným zvýšením hlukového zatížení a zásadnímu zhoršení vlivů z hlediska kvality ovzduší i ke zhoršení veřejného zdraví velkého množství obyvatel v okolí ulice Slánská a to ve všech hodnotitelných parametrech. Navíc v případě použití relevantních podkladů a objektivnímu hodnocení by varianta **V1b** měla hodnocení výrazně příznivější.

Jak z dopracované Dokumentace EIA „stavba č. 7553 – Břevnovská radiála“ a z výše uvedeného textu jednoznačně vyplývá, lze doporučit k řešení dále pouze varianty V2 (se zachováním VKP Řepská step) nebo V1b.

Žádám o zařazení tohoto stanoviska v úplném a nezměněném znění do spisové dokumentace „Břevnovská radiála – č. 7553“.

13. prosince 2010
Jan Farkač



Na vědomí:

Úřad Městské části Praha 17, k rukám paní starostky Bc. Jitky Synkové, Žalanského 291/12b, 163 02 Praha 17 – Řepy;

Úřad Městské části Praha 17, k rukám členů Zastupitelstva MČ, Žalanského 291/12b, 163 02 Praha 17 – Řepy;

MHMP, Odbor městského investora, Vyšehradská 2075/51, 128 00 Praha 2;

Útvar rozvoje hlavního města Prahy, Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2;

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1;

Česká inspekce životního prostředí, OI Praha, Dělnická 12, 170 00 Praha 7;

Hygienická stanice Hlavního města Prahy, Rytířská 12, p.s. 203, 110 01 Praha 1.