



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 – Suchdol

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 IPPC

Vršovická 65

100 10 Praha 10

Věc: vyjádření k dokumentaci 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 již 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), dovoluji si vyjádření i k materiálu kompletnímu, tedy k dokumentaci EIA „stavba č. 7553 – Břevnovská radiála“.

Jelikož výstavba připravované novostavby Břevnovské radiály (sběrná komunikace celoměstského významu) výrazně a trvale ovlivní životní podmínky obyvatel v jejím nejbližším okolí, a to především po zprovoznění, domnívám se po prostudování dokumentace EIA „stavba č. 7553 – Břevnovská radiála“ (dále jen „BR“), že je nutné připomenout, doplnit nebo lépe zpřesnit některá tvrzení, která buď nerespektují naměřené resp. předpokládané hodnoty, nebo je dokonce dehonestují, navíc v některých případech zřejmě i cíleně dochází k jejich marginalizaci.

Připomínám, že v předešlém materiálu „Oznámení EIA“ (2006) byla v jednotlivých sledovaných kapitolách v úseku MČ Řepy jednoznačně vyhodnocena jako nepřijatelnější (tedy i pro samotné obyvatele Řep) varianta tunelová bez křižovatky s ulicí Slánská. Tuto skutečnost reflektuje i následně vzniklá tzv. Řepská varianta s křižovatkou u SOKP (v dokumentaci EIA varianta V1b). Předložená dokumentace EIA k tomu konstatuje na str. 48: ... „z hlediska kapacity je zcela vyhovující ... návrh řešení je prověřen podrobnou mikrosimulací a ani ta nevykazuje žádné úskalí ...“

Připomínky k Dokumentaci EIA

Sporným bodem celé dokumentace EIA, tedy v porovnávání všech hodnocených variant, je opomenutí kumulativních vlivů a především absence reálného vyhodnocení dopravy související, tedy v případě realizace křižovatky BR a Slánské je to především navýšení tranzitní dopravy na ulici Slánská a dopad této skutečnosti na kvalitu životního prostředí obyvatel Řep (i v kontextu s hygienickými normami). Podcenění vstupních údajů

dlouhodobých dopravních zatížení/ prognóz logicky znehodnocuje i interpretace hlukových a imisních složek. Chybí odpovídající členění posuzovaných úseků ve vztahu k množství a hustotě obyvatel žijících v nejbližším okolí ulic Slánská, Žufanova a Opuková resp. ve vztahu k možným zdravotním rizikům na tyto obyvatele, což ve své podstatě vede k falešnému závěru, který hovoří pouze o zanedbatelných rozdílech mezi jednotlivými variantami úseku napříč MČ Praha 17 Řepy, především v oblasti imisního zatížení.

V rozporu s uvedenými daty působí také komicky tvrzení, že výstavba BR nezpůsobí žádné významné změny v dané lokalitě. Jak jinak to chápat, když v úseku 1 dojde k výstavbě komunikace s dopravní zátěží podle podkladů z ÚRM MHMP cca 75 tis. voz./24h., což při variantách V1a a V3 (s výstavbou křižovatky BR s ulicí Slánská) přinese podle dopravních prognóz navýšení provozu na ulici Slánská (úsek Žalanského – Řepy) až o 21 tis. voz./24h na 46 tis. voz./24 hod. (str. 85), a to především tranzitní dopravou (rozuměj dopravou mimo Řepy). Navíc lze podle reálných i předpokládaných dopravních intenzit konstatovat, že MČ Praha 17 – Řepy má dostatečnou kapacitu obslužných komunikací a je zcela nemorální jakkoliv obhajovat a zdůvodňovat nárůst tranzitní dopravy napříč jakýmkoliv sídlištěm. Argumenty uvedené na str. 131, že „... lze daleko lépe realizovat opatření...“ působí v kontextu se stávající, naprosto nevyhovující situací na Slánské ulici, kde již musí být vybudována protihluková clona i pro výrazně nižší dopravní zatížení, naprosto směšně. Z dopravního zatížení vyplývá, že největší změna dopravních intenzit v návazných komunikacích by nastala právě v ulici Slánská (viz tabulky „C_ odborné studie/Akustické posouzení – EKOLA“ str. 28).

Prosazování křižovatky 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 i další nezpochybnitelná pozitiva:

- jen nejeftivnější z hlediska bilance zemních prací (str. 70);
- z hlediska bilance stavebních materiálů jsou si varianty V1a, V1b a V3 podobné (str. 73);
- z hlediska emisí z provozu vozidel je výhodnější než varianta V1a (str. 86);
- přivádí do sídliště o 1/3 nižší počet nákladních automobilů než varianta V1a (str. 85);
- ekvivalentní hladiny akustického tlaku (obtěžování hlukem) dosahují v okolí Slánské hranice hygienického limitu již v této době (str. 199) – 59,5 dB ve dne a v noci je limit překračován – 52,7 dB – nebude nutné hledat velmi složitá kompenzační opatření pro okolí ulice Slánská s předpokládaným nárůstem dopravy při realizaci křižovatky (podle Obr. č. 44 na str. 200 je v okolí Slánské vyhodnocen hluk v intervalu 70-75 dB) – území je navíc stresováno hlukovým zatížením z letecké dopravy – (viz stejný Obr. Č. 44);
- str. 206: ... „v případě varianty V1b ... dojde kolem Slánské k poklesu imisní zátěže“ resp. str. 208 (rozdíly NO₂): ... „, nejsou uvažovány rampy na Slánské ... nebude docházet k úniku znečišťujících látek těmito rampami, tj. celý tunel bude odvětráván hlavními portály ... v jejich blízkosti vyšší příspěvky $\mu\text{g}/\text{m}^3$ “ je řešitelné čistě technicky – viz situace v jiných pražských tunelech (existujících i budovaných);
- str. 209/210 (zatížení benzenem) – při variantě V1a: „vlivem výjezdových ramp (rozuměj u Slánské) lze očekávat navýšení koncentrací“, při variantě V1b ...“současné však podél Slánské ulice dojde k poklesu imisní zátěže“

Zvláště působí text kapitoly C.2.7. Obyvatelstvo (186), kde MČ Praha 17 Řepy jsou věnovány necelé dvě řádky. Je také zavádějící uvádět počty obyvatel pro celé jednotlivé městské části a nikoliv osoby stavbou a provozem díla dotčené a ovlivněné (tabulka str. 186).

Nedostatky v Dokumentaci EIA lze najít např. také v přehledu druhů bezobratlých živočichů (str. 177), kde chybí 5 druhů zde žijících (zvláště chráněných ve stupni ohrožený) čmeláků rodu *Bombus*, chybí také hojný svižník polní (*Cicindela campestris*) – opět druh ohrožený; chybí označení některých druhů zvláště chráněných (např. *Calosoma inquisitor* a *Brachinus exulans* jsou druhy zvláště chráněné ve stupni ohrožený), i když je jasné, že jejich přítomnost těžko může ovlivnit realizaci BR a jejich přítomnost (samozřejmě všech druhů) bude řešena výjimkou ze zákona. Chybná je také klasifikace ropuchy zelené (*Pseudepidalea viridis*) – podle zákona není ve stupni „ohrožená“, ale „silně ohrožená“.

Marginalizace výskytu zvláště chráněné, silně ohrožené ještěrky obecné (str. 180) ... „potvrzen výskyt jen 2 ks ... početnost je v trase minimální“ ... je spíše podnětem k zamyšlení: co uděláme, abychom populace silně ohrožených ještěrek obecných posílili, než abychom čekali na jejich vymizení? V dubnu 2009 bylo ovšem v prostoru „Řepské stepi“ pozorováno 6 exemplářů (4 samci a 2 samice) ještěrky obecné.

Navíc o VKP Řepská step chybí v dokumentaci relevantní data k významu lokality. Důvodem ochrany jsou totiž teplomilná společenstva na písčincích s výraznými druhy jako pavinec horský (*Jasione montana*), světlík tuhý (*Euphrasia stricta*), vřes obecný (*Calluna vulgaris*), hlaváč šedavý (*Scabiosa canescens*) a řada dalších, v Praze unikátních druhů. Tato lokalita bude (kromě realizace varianty V2) zničena. Doporučuji před zničením provést alespoň podrobný aktuální biologický průzkum (ten v dokumentaci EIA totiž zcela chybí).

Z hlediska seznamu ptáků je nezbytné doplnit pravidelnou přítomnost rorýse obecného (*Apus apus*) – zvláště chráněného druhu ve stupni ohrožený, který v sídlišti Řepy má několik význačných hnízdišť na vyšších domech s přístupnými větracími otvory a který v území zeleného pásu ve stopě BR sbírá potravu (vzdušný plankton). Realizací křižovatky BR se Slánskou by se výrazně zmenšila využitelná plocha území, nad kterou sbírá potravu (toto platí i pro vlaštovku obecnou (*Hirundo rustica*), která zde potravu sbírá také a pro kterou by navíc technická ochranná opatření byla přímým ohrožením). V území se také dlouhodobě pohybují i 1-2 hejňka zvláště chráněné – ohrožené – koroptve polní (*Perdix perdix*), což v dokumentaci také chybí (viz. např. mé písemné vyjádření „Vyhodnocení dopadů trasy na přírodu“, září 2001 – v té době byly na motolských skládkách 3 páry koroptví).

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.

Realizací křižovatky BR a Slánské a všech nezbytných technických ochranných opatření by bylo znemožněno vytvoření funkčního souvislého zeleného pásu, na kterém po dokončení stavby je navržen v katastrálním území Řep lesopark s naučnou stezkou pro potřeby výuky na místních školách a navíc by došlo ještě většímu zkomplikování prostupnosti MČ.

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 obsluhností) jednoznačně vyplývá logické variantní řešení **V1b** (stabilizovaná podle ÚP) nebo **V2** (absolutně i z hlediska hlukem zasažených osob pro denní i noční dobu, str. 222).

I když některé údaje a interpretace v Dokumentaci EIA jsou zatíženy nedokonalým vyhodnocením synergických vlivů v MČ Řepy (viz. připomínky výše), především v okolí celé Slánské ulice, přesto závěrečné hodnocení hodnotí velice příznivě variantu **V1b** (jako druhou nejlepší po variantě **V2**).

Závěry z Dokumentace EIA (str. 223-225) doporučují toto pořadí vhodnosti (od nejlepší k nejhorší) hodnocených variant z hlediska:

- vztah k hygienickým limitům **V2 – V1a + V1b – V3**
- vliv na rušení spánku a obtěžování **V2 – V1b – V3 – V1a**
- hluková zátěž (dle metodiky ATEM) **V2 – V1b – V1a – V3**

Varianta **V1a** je diskvalifikovatelná proti variantě **V1b** prokazatelně výrazným zhoršením životních podmínek pro velké množství obyvatel v okolí ulice Slánská a to ve všech hodnotitelných parametrech. Na str. 224 je doslova uvedeno: „**Nejnepříznivější je varianta V1a**, ve které je očekáváno nejvíce obyvatel silně obtěžovaných [rozuměj obtěžování obyvatel a rušení spánku] i obyvatel s pravděpodobně vysoce rušeným spánkem“.

Konečně i zpracovatel dokumentace EIA přiznává na str. 201: „Lze konstatovat, že dané území je již nadprůměrně ekologicky zatíženo a že je třeba další investiční záměry a činnosti v území volit a zabezpečit tak, aby nedošlo k výraznému zhoršení stávajícího stavu.“

Na straně 336 Dokumentace EIA je potom uvedeno souhrnné bodové vyhodnocení všech variant (od nejlepší k nejhorší):

V2 – 125 bodů

V1b – 124,5 bodů

V1a – 122,25 bodu

V3 – 102,5

V případě zadání relevantních údajů o dopravních prognózách (City Plan nebo ÚRM?) a především rozlišením negativních vlivů s ohledem na rozdílné hodnoty hustoty obydlí území by jistě došlo k větším rozdílům mezi variantami ve smyslu výraznějšího prospěchu variant **V2** a **V1b**.

Jak z „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“.

28. dubna 2009

Jan Farkač

Na vědomí:

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

Odbor městského investora, Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1;

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.