



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 17
ÚRAD MĚSTSKÉ ČÁSTI
ODBOR ÚZEMNÍHO ROZVOJE
A INVESTIC

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65
100 10 Praha 10

Váš dopis zn.
2493/ENV/06
Mgr. Brix

Naše značka
H/06/002613

Vyřizuje/linka Praha
Ing. Filipová 22.2.2006

Věc: **Vyjádření** k 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**“

Městská část Praha 17, Žalanského 291/12b, 163 02 Praha 6 – Řepy, jako dotčený samosprávný celek obdržela dokumentaci Oznámení EIA záměru „**Břevnovská radiála – č. 7553**“.

Městská část Praha 17 po projednání v Radě Městské části Praha 17 vydává následující vyjádření.

Dokumentace oznámení záměru **nemůže nahradit dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí v další fázi posuzování záměru**. Oznámení je třeba dopracovat v úseku 1 o variantu tunelovou bez křižovatky Slánská, s křižovatkou v blízkosti silničního okruhu mezi staničením 0+100,0 až 0+ 500,0 (obr. 2.21 ve studii proveditelnosti BR) - návrh M.č. Praha 17, který byl schválen Zastupitelstvem M.č. Praha 17.

Z diagramu hluku vyplývá při variantě tunelové s křižovatkou Slánská plošný nárůst zasažení hlukem proti stávajícímu stavu. Proto M.č. Praha 17 doporučuje napojení Ruzyně, Řepy, Zličína na Břevnovskou radiálu z křižovatky u silničního okruhu ve výše uvedeném staničení. Součástí projednání je i podrobné stanovisko.

Městská část Praha 17 dále obdržela na vědomí vyjádření Doc. Dr. Jana Farkače, Cs k oznámení EIA, které v příloze přikládáme.

Ing. Eva Filipová
vedoucí odboru územního rozvoje a investic

Příloha : Usnesení rady M.č. Praha 17 č. 96 ze dne 13.2.2006 vč. podrobného stanoviska
Vyjádření Doc. Dr. Jana Farkače Cs.

Na vědomí:

Magistrát hl.m. Prahy OMI Vyšehradská 51, 120 00 Praha 2

Magistrát hl.m. Prahy OPP Řásnovka 8 110 01 Praha 1

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

Sídlo: Žalanského 291/12b, 163 02 Praha 6
Pracoviště: Španielova 1280, 163 02 Praha 6
IČO 231223

tel.: +420-234 683 111
tel.: +420-234 683 294-5
e-mail: podatelna@repy.mepnet.cz

fax: +420-235 300 129
fax: +420-235 322 584

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 17
RADA MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 17
USNESENÍ

č. 96

ze dne 13.2.2006

k 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.

Rada MČ

I. projednala dokumentaci Oznámení EIA stavby Břevnovská radiála - č. 7553

II. konstatuje, že oznámení záměru Břevnovská radiála č. 7553 nemůže nahradit dokumentaci vlivu záměru na životní prostředí v další fázi posuzování. Oznámení je třeba dopracovat v úseku 1 o variantu tunelovou bez křižovatky Slánská, s křižovatkou v blízkosti silničního okruhu mezi staničením 0+100,0 až 0+500,0 (obr. 2.21 ve studii proveditelnosti BR) - návrh MČ Praha 17, který byl schválen Zastupitelstvem MČ Praha 17.

Z diagramu hluku vyplývá při variantě tunelové s křižovatkou Slánská plošný nárůst zasažení sídliště hlukem proti stávajícímu stavu. Proto MČ Praha 17 doporučuje napojení Ruzyně, Řep, Zličína na Břevnovskou radiálu z křižovatky u silničního okruhu ve výše uvedeném staničení. **Součástí projednání je podrobné stanovisko.**

III. ukládá OÚRI zaslat vyjádření Ministerstvu životního prostředí, Vršovická 65, Praha 10- Vršovice, MHMP OMI Vyšehradská 51, Praha 2, MHMP OPP Řásnovka 8, Praha 1, Česká inspekce životního prostředí OI Praha, Dělnická 12, Praha 7.

Vlastislav Fencel
starosta

Ing. Pavel Květoň
zástupce starosty

Stanovisko MČ. Praha – 17, Řepy k dokumentaci EIA oznámení záměru „Břevnovská radiály – č. 7553.

Vzhledem k tomu, že ke studii proveditelnosti, které se dokumentace EIA, vypracovaná MŽP bezprostředně dotýká, nebylo vyžadováno stanovisko MČ Praha 17 – Řepy, postupujeme své připomínky jak k dokumentaci EIA, tak ke studii proveditelnosti BR.

EIA

Celkové zpracování posouzení vlivů na životní prostředí je provedeno detailně a důkladně. Úsek, který se bezprostředně řepecké zástavby dotýká, je úsek číslo 1.

V případě předmětné studie vlivu, je ovšem velkým nedostatkem, že celkové posouzení je předloženo pouze ke čtyřem, resp. pěti základním variantám. Jedná se o varianty

- č. 1 - maximálně zakrytá tunelová
- č. 2 - maximálně zakrytá - šterbinová
- č. 3 - maximálně odkrytá
- č. 4 - varianta bez křižovatky na Slánské s BR max. zakrytou tunelovou
- č. 5 - varianty bez BR

Ačkoliv z předložené studie celkem jednoznačně vyplývá, že nejmenší dopad na životní prostředí v těsné blízkosti stavby BR, bude mít ve všech sledovaných faktorech varianta č. 4, není v nich zapracován řepecký návrh, který je zmíněn ve studii proveditelnosti na **str. 39 pod vyobrazením 2.21**. Z našeho pohledu je nejedná o nijak zásadně rozšířené zpracování, neboť základní popisy jsou shrnuty ve výše uvedených čtyřech variantách. V tomto případě by se jednalo pouze o doplnění hlukových diagramů podle příslušných modelů a rovněž i o doplnění emisní zátěže.

Z toho důvodu **požadujeme** na zpracovateli dokumentace EIA k Břevnovské radiále ve smyslu posouzení vlivů na životní prostředí vycházející ze studie proveditelnosti BR, **doplnění** o tyto varianty, tak jak byly předloženy v srpnu 2005.

Mimořádné znepokojení však v nás vyvolává závěr studie uvedený na str. 115, kde se **doporučuje** zvolit tunelovou variantu s křižovatkou se Slánskou.

Tento závěr je pro nás naprosto nepochopitelný, neboť všechna sledovaná a vyhodnocovaná kritéria mluví zcela jednoznačně ve prospěch varianty č. 4 (bez křižovatky na Slánské s maximálním tunelovým zakrytím. Jsme přesvědčeni, že **zde došlo k nátlaku ve prospěch té nejnevhodnější varianty**, která řepecké území poškodí nejvíce ze všech možných řešení. Navíc hodnoty zjištěné pro tuto variantu jsou v mnoha ohledech vyšší nežli připouští norma (str. 83-84).

Z toho vyplývá naše jednoznačné stanovisko a to řešení pro úsek č. 1 který předpokládá varianta č. 4 tj. **tunelové bezkontaktní řešení křižovatky se BR a ulice Slánské. Žádné jiné řešení pro nás není přijatelné!**

Studie proveditelnosti „Břevnovské radiály“

Studie proveditelnosti (SP) byla doručena na úřad MČ koncem července 2005 s tím podtextem, že měla být vyhotovena již v květnu 2005. Zdržení o celé dva měsíce bylo vysvětleno zapracováním všech požadavků dotčených organizací a městských částí.

V úvodu SP se akcentuje, že na BR, resp. na technické řešení, neexistuje jednotný názor s tím, že nejvíce připomínek ke stávající dopravní studii má MČ Praha 17 – Řepy.

Základní charakteristika SP se člení na celkem 7 bodů

- 1. Technické zhodnocení str. 4 - 60
- 2. Ekologické zhodnocení str. 61 - 67

3. Dopravní posouzení	str. 70 - 136
4. Technologie provozu a zajištění bezpečnosti	str. 137
5. Hodnocení ekonomické efektivnosti	str. 138 - 147
6. Shrnutí projektových rizik	str. 148 - 149
7. Závěry a doporučení	str. 150 - 153

Důležité faktory týkající se MČ Praha 17 – Řepy jsou taxativně vyjmenovány již ve „Stanovisku MČ Praha 17 – Řepy“, které bylo písemně doručeno spol. SATRA dne 16. prosince 2004. Jde o zásadní připomínky, shrnuté v těchto základních požadavcích:

- Křižovatka BR se Slánskou musí být **bezkontaktní**
- Celé těleso BR jdoucí v blízkosti zastavených úseků MČ Praha 17 – Řepy **musí být vedeno pod povrchem**
- Předpokládaný tunel **musí být bez středové šterbiny** s výjimkou vyjmenovaných úseků.

Dopravní studie tyto požadavky shrnuje ve variantě **B.3.3. – varianta 3**

Z tohoto pohledu je významný důraz, který je ve SP uveden v preambuli na str. 4 „*Cílem řešení je ochránit v co největší míře obytnou zástavbu podél komunikací...*“

Ad. 1. Křižovatka BR – Slánská

- ☐ Zdůrazněn nesouhlas MČ Praha 17 – Řepy (Ř) s umístěním této křižovatky a proto se uvažuje dále se několika variantami.
- ☐ **úsek 1** pro nás (Ř) významná varianta č. 4 – **bez křižovatky na Slánské** (obr. 2.13. str. 26)
- ☐ str. 36 – argumentace odvolávající se na nevýhodnost tohoto řešení, neboť **ačkoliv je stavebně bezproblémová – výrazně znehodnocuje dopravní funkci BR pro obsluhu sídliště Řepy**
- ☐ upozornění na návrh (Ř), kde se doporučuje provést přesun křižovatky v jiné poloze a to v prostoru R1. Tím je splněn jeden ze základních požadavků a to oddálení BR od zástavby. Tato varianta je uvedena na str. 39 pod vyobrazením 2.21.

str. 54 Odhad investičních nákladů stavby BR v úseku 1 ve variantách:

1. minimální zakrytí	1 660 365 885 Kč
2. šterbinový tunel	3 475 656 731 Kč
3. tunelové řešení	3 466 980 509 Kč
4. tunel bez křižovatky	2 631 982 169 Kč

Podrobný rozpis je uveden na str. 58.

Provozní náklady na **1 rok** pro výše uvedené 4 varianty jsou pro úsek 1 následující:

1. 9 705 000 Kč
2. 12 940 000 Kč
3. 14 120 000 Kč
4. 12 520 000 Kč

Za těchto okolností nelze nežli souhlasit s poznámkou na str. 60 - 61:

V úseku 1 (SO – U Boroviček) zůstává i nadále variantní řešení....Lze konstatovat, že varianta podle požadavku (Ř) je z akustického hlediska příznivější nežli varianta navržená

ÚP.... Při realizaci BR je příznivější varianta podle (Ř), ve které nedochází v zájmovém území k podstatné změně akustické situace.

Ad 2.

Str. 65 citace:

Po zprovoznění BR dojde k přesunu významné části dopravy v prostoru Břevnova a Řep a to z původní komunikační sítě v ulicích Patočkova, Bělohorská a Karlovarská na tuto nově navrženou komunikaci. Na původní trase poté počty vozidel poklesnou zhruba o třetinu. To bude samozřejmě znamenat i významné **snížení emisí škodlivin** v okolí uvedených ulic.

Z toho logicky vyplývá, že tento pokles bude přesně o uvedenou hodnotu v prostoru vyústění tunelů BR **navýšen**.

Shrnutí (str. 67), citace:

BR představuje nevratný zásah do území. Toto území bude bezesporu v dalších letech ovlivňovat výrazným způsobem.... Mezi pozitivní vlivy BR patří zejména **oddálení kapacitní komunikace od občanské zástavby (tunelové úseky pod ulicí Patočkovou a v Řepích) a směrové vedení trasy v oblastech se sníženým výskytem zástavby.**

Ad 3.

Dopravní posouzení a zatěžovací scénáře s vyhodnocovacími kartogramy. Jde pravděpodobně o jeden z nejdůležitějších faktorů, které se v celém projektu objevují. Pomocí modelu byly vypracovány dílčí scénáře zahuštěnosti dopravy v celé komunikační síti, která je tím či oním způsobem s BR spojena. Jejich charakteristiky jsou následující:

ROK	Scénář	Definice
2005	Nul. (NS)	Současný stav
2005	Akt. (AS)	Totožný s NS
2009	NS	Není zprovozněn žádný úsek BR
2009	AS	Zprovozněna x Vypich
2010	NS	Není zprovozněn žádný úsek BR
2010	AS1	Zprovozněna BR SO – Vypich, x Slánská v původní poloze
2010	AS2	Zprovozněna BR SO – Vypich, neuvažuje se x Slánská ani její žádná alternativa
2015	NS	Není zprovozněn žádný úsek BR
2015	AS1	BR zprovozněna v celém úseku SO – Malovánka, x Slánská v původní poloze
2015	AS2	BR zprovozněna v úseku SO- Malovánka, neuvažuje se x Slánská ani její žádná alternativa
2015	AS3	BR zprovozněna v úseku SO-Malovánka, neuvažuje se x Slánská, je uvažována alternativa podle MČ Praha Řepy
2015	AS4	BR zprovozněna v celém úseku, je uvažována x Slánská v původní poloze i její alternativa podle (Ř)
2015	AS5	BR zprovozněna v celém úseku, je uvažována x Slánská v původní poloze a současně i x Hostivice.
2015	AS6	BR zprovozněna v celém úseku, neuvažuje se x Slánská, pouze x Hostivice

ROK	Scénář	Definice
2030	NS	Není zprovozněn žádný úsek BR
2030	AS1	BR zprovozněna v celém úseku, x Slánská v původní poloze
2030	AS2	BR zprovozněna v celé, úseku, neuvažuje se x Slánská ani její žádná alternativa

Počty vozidel v obou směrech dohromady za 24 hodin jsou ovšem nejlepší charakteristikou, která může názorně zobrazit jednotlivé varianty a zátěžové scénáře v jednotlivých rocích etapové výstavby BR.

ROK	I.	II.	Obr.	Str.
2005-NS	8210/470	11430/610	4.3.	82
2009-NS	12240/680	17270/860	4.4.	83
2009-AS	13040/710	18000/880	4.5.	84
2010-NS	16700/1590	23960/1830	4.6.	85
2010-AS1	22310/1230	33910/1680	4.7.	86
2010-AS2	14250/900	20530/1130	4.8.	87
2015-NS	17750/950	24420/1200	4.9.	88
2015-AS1	35650/1340	37550/1780	4.10.	89
2015-AS2	15560/940	21230/1180	4.11.	90
2015-AS3	14860/800	16680/1890	4.12.	91
2015-AS4	27120/1240	34990/1580	4.13.	92
2015-AS5	27010/1330	37530/1770	4.14.	93
2015-AS6	15230/850	21820/1090	4.15.	94
2030-NS	21010/1240	28340/1500	4.16.	95
2030-AS1	29260/1390	40000/1790	4.17.	96
2030-AS2	17100/980	22930/1200	4.18.	97

Označení I. představuje úsek ulice Slánská od křižovatky Plzeňská do křižovatky uprostřed Slánská - Žalanského.

Označení II. je úsek od křižovatky Karlovarská – Slánská do křižovatky Slánská – Žalanského.

Z uvedené tabulky pak vyplývá zcela jednoznačně, že řešení, které navrhuje MČ Praha 17 – Řepy, je po všech stránkách mnohem výhodnější, nežli všechna ostatní, pochopitelně s výjimkou řešení **vypuštění křižovatky Slánská – BR vůbec**.

Vzhledem k relativně krátkému času od doručení SP je tento předklad zatím stručný, nicméně všechny podstatné části jsou zde jmenovány.

Z hlukových diagramů vyplývá, že i tunelové řešení křižovatky Slánská zatíží okolí plošným nárůstem hluku. Proto opětovně považujeme zpracování bezdotykové řešení křižovatky Slánská – Břevnovská radiála za jednu ze dvou možností.

Druhá možnost vychází z našeho návrhu, který byl ve studii proveditelnosti rovněž zapracován (str. 39, obr. 2.21). Pro nás bylo podstatné rovněž i to, že tento náš návrh byl ve studii proveditelnosti vyhodnocen jako velmi přínosný a soudě podle hlukové studie, k němu doplněné má i nejmenší dopravní zatížení. Proto je jakékoliv propojení křižovatky Slánská s BR pro městskou část Řepy, **absolutně nepřijatelné**.

MČ Praha 17 – Řepy **musí i nadále trvat na svých původních podmínkách**, neboť jakákoliv odchylka od původního stanoviska, by vyvolala pochybnosti, zda-li bylo usnesení (Ř) správné a důkladně promyšlené.

Jiří Svoboda
Zást. starosty

V Praze dne 21. února 2006

Na vědomí:

Odbor městského investora, Mariánské nám. 2, Praha 1, 110 01

Magistrát hlavního města Prahy, OŽP, Řásnovka 8/770, Praha 1, 110 15

ČIŽP, OI Praha, dělnická 12, Praha 7, 170 00

MŽP, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC, Vršovická 65, Praha 10, 100 10

Doc. Dr. Jan Farkač, CSc.
autorizovaná osoba pro biologické hodnocení
poradenská činnost v oblasti ekologie
✉ Španielova 1286, 163 00 Praha 6
☎ +420 723 104 808
E-mail: jan.farkac.vlk@volny.cz
pracoviště: Fakulta lesnická a environmentální
Česká zemědělská univerzita
Kamýcká 1176
165 21 Praha 6 - Suchbátka
E-mail: farkac@fle.czu.cz

MŽP ČR

Ing. Jaroslava Honová

ředitelka odboru posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

Vršovická 65

10010 Praha 10

Věc: Vyjádření k 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“

Po prostudování dokumentace Oznámení EIA „Břevnovská radiála – č. 7553“ (dále „BR“), na základě 15-tiletého sledování hodnoceného území a konečně i průzkumů a zprávy, které jsem zde v souvislosti s podklady pro výše uvedenou dokumentaci uskutečnil a sepsal (v roce 2001, ačkoliv nejsem kromě jednoho údaje citován), předkládám následující připomínky.

Protože navrhovaná trasa BR nevratně a zásadně poškodí životní prostředí městské části Prahy 17 (komentovaná dokumentace, str. 67), jsou zcela logicky diskutovány různé varianty a hodnocen jejich vliv na životní prostředí. Zůstává však otázkou, proč není vyhodnocena jako jedna z variant rekonstrukce stávající Karlovarské.

BR je v dokumentaci charakterizována jako sběrná radiální komunikace městského charakteru s cílem propojit Silniční (Pražský) okruh na MÚK v MČ Řepy s okruhem městským. Lze tedy předpokládat, že k poškození životního prostředí může docházet především díky tranzitní dopravě.

V jednotlivých částech dokumentace se např. uvádí/ neuvádí (*kurzívou je můj komentář*):

- str. 16 – varianta bez křižovatky na Slánské ... má závažné důsledky na využití BR pro dopravní obsluhu území v atrakční oblasti – *Městská část Řepy má naprostý dostatek dopravně obslužných komunikací, křižovatka Slánské s BR pouze propojí napříč sídlištěm prostorem tranzitní dopravu od Plzeňské (také Jeremiášovy) směrem na Karlovy Vary, resp. k městskému okruhu a opačně.*
- str. 23 – ÚSES – *pouze konstatace, které prvky se zde nacházejí (chybí vyhodnocení vlivu na ně, návrh řešení)*
- str. 37 – stavba BR bude znamenat i zásah do stávajícího krajinného rázu – *nedostatečně vyhodnoceno – (viz také poznámka u str. 93)*
- str. 58 – zoologický průzkum – *je zaměřen jen na obratlovce (chybí výzkum bezobratlých, mezi kterými je celá řada druhů chráněných, proto součet zvláště chráněných druhů na str. 61 musí být logicky nepřesný a tedy zavádějící)*
- str. 71 – *imise* – *jako nejprůběžnější je vyhodnocena varianta 4 (tunelová bez křižovatky se Slánskou)*

- str. 74 – zdravotní rizika – jako nejpříznivější je vyhodnocena varianta 4 (tunelová bez křižovatky se Slánskou)
- str. 80 – hluk (také str. 111) – v 1. úseku se jako nejpříznivější jeví varianta s maximálním zakrytím bez uvažování křižovatky BR x Slánská
- str. 80 – vliv na ovzduší a klima (také str. 109, 118) – v 1. úseku byla jako varianta s nejmenším vlivem na kvalitu ovzduší vyhodnocena varianta tunelová bez křižovatky Slánská; v tomto případě nedojde v zástavbě Řep k významnějším změnám v kvalitě ovzduší
- str. 83/84 – výsledky výpočtů (cituji): „Na základě provedených výpočtů akustické studie lze konstatovat, že vlivem automobilové dopravy na BR bude docházet k překročení limitních hodnot v denní a noční době ... návrh ochranných opatření k eliminaci nadměrného hlukového zatížení vlivem silniční dopravy ... přesto i s těmito opatřeními zůstanou u některých chráněných objektů vypočtené hodnoty vyšší než přípustné hodnoty ve venkovním prostoru staveb podle nařízení vlády jedná se zejména o objekty situované výše nad niveletou komunikace a vícepodlažní objekty, kde nejsou clony účinné, objekty u křižovatek apod.“ – v těsné blízkosti křižovatky BR a Slánské a nájezdových ramp je 5 (!) sedmipatrových panelových domů, další 4 domy i více než desetipodlažní jsou kolem Slánské! Není bráno vůbec v úvahu a není tudíž ani vyhodnoceno!
- str. 85 – akustická situace – v úseku 1. se jeví jako nejpříznivější varianta s maximálním zakrytím bez uvažování křižovatky BR x Slánská ... s tím souvisí i nejmenší rozsah navržených protihlukových opatření.
Vliv na vícepodlažní budovy Domova sv. Karla Boromejského není hodnocen!!!
- str. 86 – závěr k vyhodnocení hlukové situace – nejpříznivější variantou v 1. úseku BR (Řepy) je tunelová varianta bez křižovatky BR se Slánskou silnicí
- str. 90 – vliv na faunu flóru a ekosystémy – *charakteristiky druhů jsou použity z mého písemného vyjádření, aniž by tato skutečnost byla uvedena nebo komentována*
- str. 93 – *směšně, až pohrdavě, působí věta: „... v určitém směru bude mít BR dokonce příznivý vliv dotvořením předělu mezi nízkopodlažní zástavbou Řep a vysokopodlažní zástavbou sídliště ...“ (!!!). Ohledně krajinného rázu: absence mimoúrovňové křižovatky BR x Slánská určitě krajinný ráz nepoškodí – srovnej také s textem na str. 83/84.*
- str. 115 – závěr – doporučení – „... v 1. úseku varianta tunelová s křižovatkou se Slánskou, event. tunelová bez křižovatky“. Velmi podivný závěr, když pokaždé pro území 1. byla nejpříznivějším řešením varianta tunelová bez křižovatky!!!
- str. 116 – nejvýznamnější vlivy - PM₁₀ - nejlepší se jeví varianta 4 (tunelová bez křižovatky)
- str. 117 – ... pořadí variant:
1. maximálně zakrytá tunelová
 2. maximálně zakrytá – šterbinovitá
 3. maximálně odkrytá
 4. **varianta bez křižovatky na Slánské s BR max. zakrytou tunelovou**
 5. varianta bez BR

Velmi podivný závěr, když pokaždé pro území 1. byla nejpříznivějším řešením varianta tunelová bez křižovatky, navíc na str. 115 (závěr, doporučení) je jako nejlepší vyhodnocena v 1. úseku varianta tunelová s křižovatkou se Slánskou, event. tunelová bez křižovatky (!!!).
Věřím, že toto naprosto nepochopitelné pořadí (viz. údaje výše) vzniklo technickou chybou či nedůsledností, nikoliv úmyslem autorů!!! Čtenáře a zodpovědné orgány však uvádí jednoznačně v omyl!

Je potřeba také připomenout, že již nyní je zatížení obyvatel Řep kolem Slánské (navzdory zakrytí skleněným tunelem s širokou horní štěrbinou) hlukem ve vyšších patrech za hranicí únosnosti (viz také text dokumentace na str. 83/84 a moje poznámka k tomu – viz. výše). Navíc Slánská dělí Řepy na dvě izolované části, které spolu mohou komunikovat pouze jediným podchodem (pěší), resp. světelnou křižovatkou pouze v jediném (a dopravně velmi nebezpečném) místě (křižovatka s ul. Bazovského). Jestliže se zde navýší počet projíždějících a akcelerujících aut (oběma směry), stane se nejbližší okolí s vícepodlažními panelovými domy neobyvatelné. Vezmeme-li v úvahu, že část Řep leží přímo v přistávacím koridoru mezinárodního letiště Ruzyně, není možné připustit pro Řepy další výrazné zatížení nepotřebnou křižovatkou BR a Slánské. Negativní vliv této křižovatky, jak vyplývá z výše uvedeného, výrazně převažuje nad velmi skromnými a těžko obhajitelnými pozitivy a nelze ho v žádném případě kompenzovat (což uvádí i dokumentace na str. 83/84)! Navíc podle dokumentace, navzdory všem možným ochranným opatřením, jsou vypočtené hodnoty zatížení životního prostředí vyšší hodnoty než hodnoty přípustné (což konstatuje i dokumentace na str. 83/84)!

Uvedená dokumentace (oznámení záměru) nemůže nahradit dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí v další fázi procesu posuzování. Z materiálu je patrné, že autoři seřadili varianty do pořadí, které je výsledkem nedůsledné a povrchní práce s čísly a převzatými daty, nikoliv logickou syntézou objektivních dat a dlouhodobé znalosti území.

Pro další řešení doporučuji projednávat pro 1. úsek tunelovou variantu bez propojení Břevnovské radiály a Slánské. Tato varianta navíc umožní realizaci již více než pět let připravovaného lesoparku s naučnou stezkou pro žáky řepských škol.

Žádám o zařazení mého stanoviska do spisové dokumentace „Břevnovská radiála – č. 7553“.

S pozdravem

20. února 2006

Na vědomí:

Úřad Městské části Prahy 17, k rukám pana starosty Vlastislava Fencla, Žalanského 291/12b, 163 02
Praha 6 Řepy

Odbor městského investora, Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Rásnovka 8/770, 110 15 Praha 1

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