

**ZÁPIS Z 49. ZASEDÁNÍ
RADY MČ PRAHA - SUCHDOL**

DNE 4. LEDNA 2001

Přítomni: Václav Čížek - starosta MČ
Mgr. Jan Bor – radní
Ing. Petr Hejl – radní
Mgr. Hana Halová
Luděk Pytlíček

Zapisovatel: Jana Krulíková – tajemnice MÚ

Ověřovatelé: Mgr. Jan Bor, p. Luděk Pytlíček

Projednávané body:

49.1. Stanovisko Rady MČ Praha - Suchdol k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí k záměru „Silniční kruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyň - Suchdol - Březiněves. Usnesení Rady: Rada MČ schvaluje stanovisko Rady MČ Praha - Suchdol k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí *Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyň - Březiněves, stavby 518 a 519*, které je přílohou tohoto usnesení. Hlasování o usnesení: 4-0-1

podpis ověřovatelů:

podpis starosty MČ

Příloha k usnesení č. 49.1. ze dne 4.1. 2001

Stanovisko Rady MČ Praha Suchdol k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí *Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně – Březiněves, stavby 518 a 519*

Dopracovaná a doplněná dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí je významným pokrokem oproti minulému přístupu a přiblížila se požadavkům, které vyplynuly z projednávání původní zcela nepřijatelné verze z ledna 1999.

Na rozdíl od původní verze splňuje dokumentace EIA kritérium variantnosti a současného posuzování všech variant jakož i snahu o zahrnutí všech vlivů. Přesto však některé aspekty zůstaly prakticky nepovšimnuty a především interpretační část dokumentace je velmi problematická.

Zpracovaná EIA jasně dokázala, že prosazování jediné varianty v minulosti bylo naprosto nepodložené a že požadavky na variantní posouzení byly legitimní, ale i věcně zdůvodněné.

Ze srovnání hodnocení jednotlivých odborných kapitol vyplývá, že nejpříjemnější je varianta Ss, na rozdíl od konstatování uvedeného v závěru celkového hodnocení. Kde je zcela nepodloženě konstatováno u varianty J *pozitivní ovlivnění stavu životního prostředí území části centrální Prahy reprezentované cca 300 tisíci zde žijícími obyvateli a současně nezhorší území lokalizace stavby prostředím ovlivňující zdraví obyvatel pod stanovené hygienické limity.*

a) toto tvrzení není podloženo žádným relevantním údajem uvedeným v odborných kapitolách
b) nepotvrzují jej ani grafy zátěžového modelu, kde rozdíly zátěží v jednotlivých variantách jsou v mezích nepřesnosti modelu a predikce zátěží v roce 2010.

Jak vyplývá z příložených dokumentů ministerstva dopravy a spojů (materiály ISPA) a evropské agentury TINA (mapy multimodálních koridorů), je okruh součástí transevropské tranzitní dopravy, což není uváděno v záměrech stavby.

Rovněž nám připadají nevěrohodně údaje o velikosti tranzitní dopravy na SO po vstupu naší republiky do EU (t.j. po zrušení celnic) a po propojení dálnic **D8 a D5 s německými dálnicemi.**

Důrazně upozorňujeme na **jistý důsledek** při realizaci varianty J - suchdolské a v případě že se orgánům hl.m. Prahy se „nepodaří“ prosadit postavení MO v úseku Strahovský tunel - Pelc Tyrolka, bude jako „**městský okruh**“ sloužit **suchdolský most přes Vltavu**, jež bude součástí **transevropské dálniční sítě** a spolu s „přivaděči“ tvořenými především ulicemi **Svatovítská, Vítězným náměstím, Jug. Partyzánů** atd. a **Čimická a Ústecká** na druhém břehu Vltavy, což povede ke zbytečnému sloučení tranzitní a městské dopravy s negativním dopadem na životní prostředí.

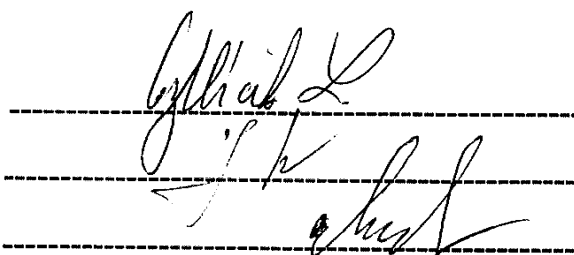
Multikritériální hodnocení je jedním z možných východisek jak vyhodnotit vliv mnoha faktorů při výstavbě a provozování záměru. Velmi často je uživateli metoda různými způsoby zjednodušována a upravována, což následně způsobuje znehodnocení výsledků. Přístup použitý v předložené dokumentaci je přesně takovým příkladem. Jsou sice velmi podrobně uvedeny teoretické podklady a východiska použité metody, a pak následuje rovnou závěr, který není podložen ani jedním reálným číslem. Není dokladován odstup jednotlivých variant, váha jednotlivých kritérií ani výsledná kvantifikace. To že je v závěru uveden odkaz na zpracovatele, u kterého jsou tyto výsledky archivovány, je zcela nedostatečné a ve své podstatě je tím narušen základní princip EIA procedury, tj. zpřístupnit proceduru široké veřejnosti, tak aby se k nim mohla vyjádřit. Požadujeme zveřejnění složení týmu 29 respondentů, kteří hodnotili jednotlivé varianty a výsledky jednotlivých kritérií pro všechny varianty.

Popsaná varianta J bude mít zejména tyto závažné vlivy na životní prostředí:

- a) výrazné zvýšení zdravotního rizika, způsobené zvýšením hlukové zátěže (nad hygienické limity), především pro obyvatele žijící poblíž MÚK a portálů tunelů, (Výhledy, východní část Suchdola, Dolní Sedlec), způsobené zvýšením imisní zátěže (nad hygienické limity) exhalacemi z provozu a především souhlasným působením vyšších zátěží.
V žádném hodnocení není nikterak zohledněn sumární účinek leteckého a silničního hluku, který se maximálně projevuje jen ve variantě J v Horoměřicích, Přední Kopanině a Suchdole. V tomto úseku je varianta J umístěna rovnoběžně mezi dráhu 24 a plánovanou dráhu 24L. Dle vyhlášek a předpisů nelze vlivy obou typů hluků „sčítat“ a jejich synergetický účinek na lidské zdraví není v literatuře popsán, ale je naprosto jasné, že jejich současné působení lidskému zdraví uškodí nežli naopak.
- b) výrazné ovlivnění hladiny spodní vody (hladiny ve studních) vlivem drenážního efektu tunelu v oblasti Suchdola. Jak se uvádí ve studii, mnoho domovních studní, které mají pro místní obyvatele značný ekonomický význam, zcela ztratí vodu a nebo se jim hladina sníží o několik metrů.
- c) ohrožení a zničení přírodních památek - hlavně při výstavbě - (např. přírodní památka Sedlecké skály, Zámky)
- d) vybudováním technických zařízení okruhu (suchých poldrů a retenčních nádrží) uprostřed současné zástavby Suchdola a Sedlce bude mít devastující vliv na urbanismus Suchdola a Sedlce jako obytné čtvrti s typickou vilovou a zahradní zástavbou kombinovanou s historickou zástavbou a dojde k trvalému znehodnocení tohoto území a nemožnosti využití k rekreačním účelům (dle plánu hl.m.Prahy) či k zástavbě obytnými objekty (dle programu rozvoje MČ Praha-Suchdol)
- e) výrazné zvýšení zdravotního rizika a neúměrné zvýšení negativních vlivů a znehodnocení prostředí během výstavby, způsobené pohybem stavebních strojů, přemísťováním ohromného množství zeminy (4.5 mil m^3) při výstavbě hloubeného tunelu uprostřed obytné zástavby a při výstavbě mostu na jejím okraji.
- f) neúměrně zvýšené riziko kritických situací (havárie v tunelu uprostřed zastavěného území, způsobené těžkou dopravou - přeprava nebezpečných, jedovatých a výbušných látek)

Všechny výše uvedené skutečnosti považujeme za na tolik zásadní a závažné, že požadujeme přepracování a doplnění dokumentace .

Podpis ověřovatelů:



Podpis starosty: