

Zpracovaný návrh vyjádření — mohli by to podat Starostové pro okruh, nebo jednotlivé MČ, obce. Měla jsem v úmyslu to napsat stručně, ale jak jsem v té Dokumentaci zanořená, tak mi to stručně nešlo a pokud se Vám to bude zdát hlavně na konci dost upovídané — tak šlo mi o to, aby to bylo trochu jasné i těm, kdo celou situaci neznají — to vyjádření pak bude zveřejněné v té EIA a také to může někdo přeposlat EK — aby věděla, jak se ty nové EIA dělají. Tohle níže je jen zlomek toho, co se k té Dokumentaci dá napsat — ten detailnější zbytek zpracuji pro MČ Běchovice a pro spolky a pro občany. Díky za pochopení a podporu. PŠ

lhůta k podání je do pondělí 22. 5.

Ministerstvo životního prostředí
odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
Vršovická 65
100 10 Praha 10

~~K č.j. 27037/ENV/17~~

naše č.j. V dne

Věc: Vyjádření MČ Praha – Ďáblice k Dokumentaci EIA (K č.j. 27037/ENV/17)

Naformátováno: Zarovnat do bloku

Předmětem hodnocení vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, je záměr „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“.

Oznamovatelem záměru je příspěvková organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „ŘSD“), se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4.

Zhotovitelem dokumentace (dále jen „Dokumentace“) je EKOLA group, s. r. o., se sídlem Mistrovská 4, 108 00 Praha 10.

Záměr Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 (dále jen „SOKP 511“) je umístěn na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, k. ú. Běchovice, Dubeč, Uhříněves, Hájek u Uhříněvsi, Královice, Nedvězí u Říčán, Kolovraty, Říčany u Prahy, Kuří u Říčán a Nupaky.

Výstavba komunikace SOKP 511 o délce 12 571 m je plánována na roky 2021-2024.

Vyjádření:

1. Nedostatečně a kontroverzně vymezené dotčené území, rozsah vymezeného dotčeného území neodpovídá charakteru a dopravnímu účelu stavby

Naformátováno: Zarovnat do bloku, vzorek: Žádný (Akcent 6)

Naformátováno: Zarovnat do bloku

Posuzovaný záměr je pouze jednou dílí součástí celkového záměru „Silniční okruh kolem Prahy“.

Namítáme, že pro účely posouzení vlivů na životní prostředí, by všechny nedostavěné části SOKP (stavby: 511, 520, 518, 519 ~~a rozšíření~~ a přestavba křižovatek ~~a modernizace na úseku~~ 510) měly být posouzeny jako jeden komplexní záměr a **posuzovaným dotčeným územím by mělo být území celého hlavního města Prahy a jeho přilehlého okolí** (pražské aglomerace), jinak opět dochází k tzv. salámové přípravě staveb, přičemž komplexní dopady celkového záměru na dopravu a životní prostředí celé pražské aglomerace zůstávají do velké míry skryty. **Přitom fakt, že se jedná o stavbu, která zásadním způsobem ovlivní dopravní situaci v celé Praze, zdůrazňují souhlasně jak Oznamovatel, tak všechny zúčastněné strany.**

Naformátováno: přeškrtnuté

Dle § 3 písm c) z. č. 100/2001Sb. je „dotčeným územím území, jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru nebo koncepce.“

V případě tohoto záměru jím rozhodně nejsou pouze městské části a obce, jimiž SOKP 511 prochází, neboť ze samotné dokumentace je zjevné, že tato zároveň posuzovala i vlivy na některé další části hl. města a Středočeského kraje, zejména na 13 pouze selektivně vybraných dopravních tahů: – (5. Května, Spořilovská, SOKP 512, Městský okruh – Bubenečský tunel a další; viz tabulky - příloha č. 1 str. 11 DIP TSK, příloha č. 4 Akustické posouzení – str. 57, příloha č. 5 Modelové hodnocení kvality ovzduší str. 8 a na řadě dalších míst Dokumentace.), zatímco řadu Považujeme za nedostatek, že Zhotovitel další významných komunikací neposuzovala.

Akustická studie (příloha 4) na str. 57 uvádí:

„Z důvodu vyhodnocení vlivu záměru na akustickou situaci v širším okolí (mimo zobrazený výřez - Dopravně inženýrské podklady (příloha 1) uvádí na str. 11:

„Pro účely zhodnocení vlivu řešené investice i na komunikace v širším systému města, které

Rozptylová studie (příloha 5) na str. 8 uvádí:

„Součástí dopravních podkladů bylo i vyhodnocení očekávaných intenzit

Dokumentace EIA na str. 28, 29 vymezila rozsah posuzovaného území jako obdélník (obr. 2) mezi Běchovicemi a Říčany s plochou cca 97 km², ale zároveň se zde uvádí: – „Rozsah území uvedený na obrázku 2 však není z hlediska vstupních dat o dopravě hraniční a je pouze

Na celé řadě dalších míst dokumentace, zejména v závěrech hodnocení, je opakovaně argumentováno tím, že SOKP 511 v trase AZUR přinese významné pozitivní změny v jiných částech města, tedy mimo posuzované území. Např. na str. 319 Dokumentace: – *„Pozitivní vliv SOKP 511 se projeví i mimo řešené území (viz obrázek č. 2 v Úvodu dokumentace EIA) na stávajících významných komunikacích, které jsou zatíženy zejména tranzitní automobilovou dopravou území.*

Namítáme, že v této podobě je dokumentace vysoce rozporná a její výsledky zcela nejasné a netransparentní, neboť z dokumentace samotné je zjevné, že omezeně posuzovala záměr (SOKP 511), jež bude mít ale evidentní dopady do daleko širšího území, než je vybrané posuzované území (97km²) na východě Prahy. Přesto dokumentace toto mnohem širší území neoznačila za dotčené a komplexně jej neposoudila.

Záměr SOKP 511 je v Dokumentaci logicky zdůvodňován zejména potřebami celopražskými či potřebami celé pražské aglomerace, ale tato současně není dotčeným územím a pozitiva záměru pro Prahu a její aglomeraci jsou dovozována pouze z výsledků „zhodnocení“ výhledových stavů na několika vybraných dopravních tazích (Brněnská, Spořilovská ...), zatímco řada dalších pražských, dopravně velmi problematických i velmi zatížených komunikací vybrána k posouzení nebyla. **Výsledky takového selektivního posouzení mohou být velmi zavádějící.**

2. Netransparentní dopravní model

Dokumentace pracuje se stávajícím stavem 2016, s výhledovými stavy 2025 a nekonkrétním 2040+. Stav (se záměrem) 2025 a 2040+ se liší rozsahem dostavěné dopravní sítě (str. 37 a násl. Dokumentace), přičemž:

V případě výhledového stavu v roce 2040+ (stav se záměrem) se předpokládá, že bude kompletně Konkrétně jsou v dopravním modelu stavu v roce 2040+ (stav se

- **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 (3+3 jízdní pruhy) – tj. záměr posuzovaný v rámci této dokumentace EIA,**
- **přeložka I/12 Běchovice – Úvaly (2+2 jízdní pruhy, varianta s 5 MUK, tj. bez MUK Květnice) – stavba úzce související s SOKP 511.**

V zájmové oblasti je ve stavu 2040+ (stav se záměrem) dále uvažováno s dokončením komunikační sítě, tj. s těmito stavbami:

Naformátováno: Písmo: Tučné

Naformátováno: Zarovnat do bloku

Naformátováno: Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: vzorek: Žádný (Akcent 6)

Naformátováno: Zarovnat do bloku

- přeložky úseků II/101 (Pacov – Sluštice, Škvorec obchvat, Mstětice – Jirny - Úvaly),
- zkapacitnění SOKP 510 (3+3 jízdní pruhy),
- zkapacitnění D11, stavba 1101 (km 0,0 – MUK Jirny), MUK Beranka,
- úprava stávající MÚK Běchovice (Českobrodská),
- Hostivařská spojka - propojení Přátelství – Bečovská – Pražský okruh, východní obchvat Dolních Měcholup, propojení Průmyslová – Kutnohorská,
- Klánovická spojka – propojení Horní Počernice – Klánovice,
- soubor staveb JV XX (přeložka III/33312 K Říčánům – Přátelství, propojení I/2 s II/101, propojení
- Hornoměřcholupská – Fr. Diviše – K Dálnici – K Lipanům, přeložka Novopetrovická, Mírová – Přátelství, východní obchvat Pitkovic),
- soubor staveb SV XX (přeložka II/611 k MUK Beranka, propojení Ve Žlábku – MUK Beranka, Chlumecká – Božanovská, Ocelkova – Budovatelská, Ve Žlábku – U Úlu),
- přeložky úseků II/107 (Všechromy – I/2),
- dokončení II/335 (Světlá – MUK Lipany).

Mimo zájmovou oblast je ve stavu 2040+ (stav se záměrem) dále uvažováno s dokončením komunikační sítě, tj. s těmito stavbami:

- **dokončení SOKP 518, 519 (Ruzyně – Suchdol - Březiněves), včetně přivaděče Rybářka a MUK Aviatická/R7,**
- **dokončení SOKP 520 (Březiněves – R10), včetně přivaděčů Čimický přivaděč, propojení Toužimská – Semilská,**
- dokončení východní části MO (MUK Pelc-Tyrolka až MUK Rybníčky), vč. návazných komunikací,
- dokončení Libeňské spojky,
- přestavba ulice Kbelské na MUK s Kolbenova a Poděbradská,
- **dokončení D3, včetně napojení na SOKP,**
- dokončení Vestecské spojky (Vestec II/603 – Újezd D1),
- **dokončení D35 v plné délce,**
- přeložky úseků II/101 (dle ZUR Středočeského kraje),
- dokončení D4, D6,
- přeložka I/16,
- zklidnění SJM (na 2+2 průběžné pruhy),
- soubor staveb C XX (Jarovská spojka, severní a jižní obchvat Libně, páteřní komunikace VRU
- Holešovice – Bubny Zátory, most Holešovice – Karlín, komunikační propojení Čiklova – Křesomyslova – Otakarova – U Plynárny aj.),
- soubor staveb JV XX (Nova Komořanská včetně MUK s PO, propojení Českobrodská – Národních hrdinů, Počernická – Teplárenská, východní obchvat Písnice, Kunratická spojka – Dobronická, Dobronická – Vídeňská aj.),
- soubor staveb SV XX (propojení Toužimská – Veselská – SOKP, MUK Bystrá, Veselská – Mladoboleslavská, Mladoboleslavská – Vysočanská radiála, Bohdanečská – Mladoboleslavská, Kostelecká – Veselská, podjezd Harfa, východní obchvat Březiněvsi aj.),
- soubory staveb JZ XX (Radlická radiála, zkapacitnění křižovatkového uzlu Rozvadovská spojka – Řevnická, MUK Peluněk (R4), propojení Radlická – Klikatá – Jinonická, Strakonická – Mezichuchelská aj.),

- soubory staveb SZ XX (Břevnovská radiála (část), komunikační propojení Evropská - Svatovítská, Petřiny - Veleslavín, Drnovská - Dlouhá Míle, Dlouhá Míle – R6 aj.),
- ostatní stavby v rámci Středočeského kraje, které byly uvažovány dle seznamu VPS v platných ZUR Středočeského kraje (bez rezerv), vč. aktualizací.

„Výhledový stav rok 2040+ vyjadřuje naplněnost platného Územního plánu hl. m. Prahy, tj. uvažuje s realizací

Celkové výsledky posouzení záměru v dokumentaci

~~Pokud jde o celkové výsledky posouzení záměru v dokumentaci – tak v~~ výhledový rok 2025 (se záměrem) vychází ~~(~~ pokud jde o dopravní zatížení i imise), v posuzovaném území ~~jak~~ na východě Prahy, ale i na vybraných komunikacích mimo posuzované území, většinou hůře než výhledový stav 2040+ (se záměrem). ~~Kýžené~~ Cílové období, k němuž by tedy ~~měly~~ odpovědné organizace, odborná veřejnost a město občané vyhlížet, je ~~tedy~~ jednoznačně výhledový rok 2040+ ~~–~~ Stav dopravy a jeho vlivy ve výhledu 2040+ jsou a tento je v dokumentaci odvislé a podmíněné ~~ý~~ od dokončením všech výše vyjmenovaných komunikací nejen na území Prahy.

~~Takový rozsah dobudované dopravní sítě (stejně jako i stav s částečně dobudovanou dopravní sítí k r. 2025) se týká všech dalších městských částí Prahy a obcí pražské aglomerace, a žádáme tedy~~ Proto žádáme doplnění dokumentace o dopravně inženýrské podklady TSK a IPR zobrazující území celé Prahy tak, aby byly zveřejněny ~~chem~~ máme kompletní informace o dopadu stavby SOKP 511 na kvalitu a výkonnost dopravy, i na kvalitu veřejného zdraví a životního prostředí i v našich dalších dotčených městských částech.

Žádáme o doplnění kartogramů intenzit dopravy pro celé území Prahy, a to ve všech posuzovaných stavech: 2016 (stávající), 2025 (bez záměru a se záměrem) a 2040+ (se záměrem).

Pouze budou-li transparentně doplněny stávající a očekávané intenzity na celém území hl. města, lze dělat skutečné závěry o přínosnosti posuzovaného záměru SOKP 511 na dopravu a životní prostředí.

K případné námitce, že celá nedostavěná část „Silničního okruhu kolem Prahy“ byla již posouzena v rámci SEA Aktualizace č. 1 ZÚR Praha, dodáváme, že tyto námi požadované dopravní intenzity stávající a očekávané budoucí - pro celou Prahu - nebyly nikde v ZÚR a A-ZÚR č.1 zveřejněny a dopravní model v A-ZÚR pracoval ve výhledu se zcela nerealistickým stavem a výkonem dopravní sítě vzhledem k demografickým datům a výhledovému roku.

Tato netransparentnost, nezveřejnění vstupů a výstupů dopravního modelu, je jedním ze zásadních nedostatků provedení důvodů podané návrhu na soudní zrušení části A-ZÚR a neměl by být opakován, chyby ve výstupu A-ZÚR by neměly být přenášeny do dalších navazujících řízení. – který podalo 8 městských částí Prahy a 4 obce a kde bude rozhodovat Nejvyšší správní soud pod sp. zn. As 49/2016 o kasační stížnosti.

Vzhledem k tomu, že veškerá posouzení (zejména akustická a rozptylová) v rámci SEA i EIA jsou odvislá od dodaných správných vstupů intenzit a složení dopravy, považujeme zveřejnění informací z dopravního modelu za zásadní, a to nejen pro státní správu, samosprávu a občany přímo dotčené SOKP 511, ale pro všechny občany Prahy a okolí (vč. vedení obcí a Středočeského kraje), neboť záměr vyvolá řadu podstatných vlivů mimo posuzované území. ~~Konečně~~ Tuto skutečnost potvrzuje také text odborného týmu největší územně analytické a plánovací organizace IPR v této dokumentaci v ~~(příloze~~ č. 2 DIP IPR, str. 17, kde ~~otevřeně přiznal~~ komentuje nerealnost výstupy ~~doposud používaného a~~ dosluhujícího ~~ho~~ dopravního ~~ho~~ modelu, ~~použitého~~ při modelování ZÚR i A-ZÚR č. 1 za nerealistické (nerealnost modelového trojúhelníku horizont, demografická prognóza a stav sítě).

Naformátováno: Písmo: Tučné

Naformátováno: Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Barva písma: Tmavě červená

Okomentoval(a): [01]: a hlavně, zda pracoval s jinými daty než nyní ??? pls upřesnění Ahoj, pracovali tehdy s neurčitým rokem, ale sypali do modelu výhledové dopravní odhadované pro rok 2020 a taky demografická data pro rok 2020 a k tomu přihodili plně dostavěnou dopravní infrastrukturu dle naplněného UP Prahy i ZÚR Prahy! (MO, SOKP, radiály, metro do Písnice atd.- vše postaveno) – Takže vytvořili tehdy zcela nerealný fiktivní posuzovaný stav ... většina dat byla modelována na rok 2020 a silnice v Praze byly postavené jako nejspíš nebudou nikdy ... ale teoreticky by to mohlo stát nejdřív roce 2040. Petra

Nepřípustné mísení městské dopravy (řešení městské a příměstské dopravy) s tranzitní, zejména těžkou kamionovou dopravou uvnitř obytné zástavby a obytných rozvojových území Prahy

Žádáme, aby doplněné dopravní inženýrské podklady byly podrobnější, pokud jde o složení dopravy, neboť v dokumentaci jsou dosud zveřejněny pouze informace: „všechna vozidla“ a „pomalá vozidla“ = nad 3,5 t, jež veřejnosti nedávají žádnou informaci o podílu těžké nákladní dopravy (nad 6 a 12 t) – ani ve stávajícím stavu, ani v budoucích, přestože vyvedení právě těžké tranzitní kamionové dopravy z hl. města je hlavním důvodem stavby SOKP. Mělo by být tedy jasné doloženo, jaký je stav a pohyb kamionové dopravy v ČR a na území města nyní a jak se změní ve výhledových stavech. Díky mýtným branám a automatizovanému sčítání dopravy TSK a ŘSD jistě těmito informacemi disponuje a je nepochopitelné, proč nebyly zveřejněny a proč s nimi dokumentace závazně nepracuje. měli by je zveřejnit.

3. Nedostatečně odůvodněná invariantnost

Na str. 27 dokumentace se uvádí: *Zpracovatel dokumentace EIA si je plně vědom požadavků vyplývajících z přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, konkrétně pak v části B. I. 5 je požadavek na „zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí“.*

Tato část přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů transponuje článek 5) bod 1) písmene d) resp. bod 2) přílohy č. IV Směrnice EIA (2011/92/EU), který zní: „nástin hlavních alternativních řešení uvažovaných oznamovatelem uvedením hlavních důvodů jeho kapitola B. I. 5 předkládané dokumentace EIA je proto

Zmíněná kapitola se věnuje popisu přípravy okruhu od roku 1964, zmiňuje Multikriteriální hodnocení variant SOKP na východě Prahy fy Pragoprojekt, které se ovšem v roce 2011 náhle ztratilo a jehož výsledky a jehož věcnou správnost i aktuálnost pro současnost tedy nelze doložit! –

Dále se dostává se na str. 55 až k roku 2014: „Alternativní návrh silničního okruhu kolem Prahy, tzv. Regionální varianta“.

Na základě požadavku ŘSD ČR byl v letech 2014 a 2015 zpracován soubor studií proveditelnosti a účelnosti, které měly za cíl vyhledat možné alternativy vedení silničního okruhu kolem Prahy, včetně jejich popisu, hodnocení a predikci časového vývoje realizace...

Pro účely posouzení Regionální varianty SOKP byly zpracovány následující studie:

- **Vyhledávací studie trasy dokončení SOKP** (Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o., červenec 2014)
- **Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP** (Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o., červen 2015)
- **Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP (dopracovaná verze)** (Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o., prosinec 2015)

Vyjmenované studie doporučily opustit variantu SOKP A-ZÚR, vedenou nevhodně skrze hl. město a urychleně se věnovat přípravě a projednání levnější, stavebně jednodušší a dopravně komplexnější variantě SOKP Regionální, jež by vedla Středočeským krajem, skutečně ochránila hl. město před těžkou kamionovou dopravou, řešila obchvaty významných středočeských sídel a vyhověla všem předpisům pro vedení transevropské dálniční a silniční sítě dálnice TEN-T, jejíž součástí SOKP jednoznačně je. Hlavní funkcí TEN-T je tranzit (viz např. státní Politika územního rozvoje). čímž Regionální varianta je schopná zajistit by zároveň zaručila tranzit plynulý, a bezpečný a provozně ekonomický (např. financování stavby by bylo pokryto již z prostého výběru mýta).

Nevyváženost, nesrozumitelnost, nedůvěryhodnost

Naformátováno: Písmo: Tučné, Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Zarovnat do bloku, Odsazení: První řádek: 1,25 cm

Naformátováno: Písmo: Tučné, Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Písmo: Tučné, Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Písmo: Tučné, Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Písmo: Tučné, Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Písmo: Tučné, Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Písmo: Tučné, Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Písmo: Tučné, Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Písmo: Tučné, Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Písmo: Tučné, Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Zarovnat do bloku

Naformátováno: vzorek: Žádný (Akcent 6)

Naformátováno: Zarovnat do bloku

Naformátováno: Písmo: není Kurzíva

Naformátováno: Písmo: není Kurzíva

Okomentoval(a): [02]: Je to správně doplněné písmeno??? jak je ta formulace, myšlenka? NEOPRAVOVAT - JE TO CELÉ JEJICH CITACE -to je vše co je v zákoně o variantnosti

Naformátováno: Podtržení

Naformátováno: Podtržení

Naformátováno: Podtržení

Naformátováno: Písmo: není Kurzíva

Naformátováno: Písmo: není Kurzíva, Podtržení

Naformátováno: Písmo: není Kurzíva

Naformátováno: Zarovnat do bloku

Naformátováno: Písmo: není Kurzíva

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Zbytek kapitoly B.I.5. se věnuje popření závěrů těchto studií a to zejména s odkazem na výsledky další práce, s názvem „Komplexní posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy“, ČVÚT, Fakulta dopravní, říjen 2016, (dále jen „Komplexní posouzení ČVÚT“).

Tuto oponentní práci ke zmíněným studiím zpracoval zpracovatel Dokumentace EIA jako její součást, přílohu č. 3. Tím se Dokumentace stala velice nevyváženou a veřejnosti nesrozumitelnou i nedůvěryhodnou. –neboť–

Investor nejdříve v krátkém časovém úseku nechal zpracovat nejprve vyhledávací studii a studii proveditelnosti pro Regionální variantu SOKP, ale až poté –ihned po jejich dokončení také zadal oponentní posouzení těchto studií, u kterého navíc v průběhu zpracování (22.3.2016) změnil zadání z posouzení variant na pouhé „Komplexní posouzení Vyhledávací studie a Studie proveditelnosti dokončení SOKP metodou tzv. rizikové analýzy“, ČVUT, Ing. Höfler. –ale s Tato změna zadání zcela zrušila původní záměr mezinárodně uznávanou a používanou metodikou posoudit proveditelnost dvou rozdílných variant trasování a dokončení SOKP. Z posuzování obou variant, tedy i varianty A-ZÚR, – tak byly vyloučeny kritéria, která obecně charakterizují – dálniční stavby (nehodovost, ekonomika, mýtné, urbanismus, sociální dopady, hygienické normy) a která jsou standardně v Evropě uplatňována při realizaci dopravních investic, viz např. Evropská investiční banka atp..

Stav zveřejnění oučasti této Dokumentace EIA učinil je tedy ten, že obsahuje pouze ono jednostranné kritické posouzení („Komplexní posouzení ČVÚT“), v podobě po změně zadání, zatímco kritizované vlastní studie proveditelnosti variantního trasování okruhu kolem Prahy doporučující (Regionální variantu), do dokumentace vůbec nebyla převzata, ani nebyla nikdy zveřejněna (vyjádření Strnad ke Komplexnímu posouzení ČVÚT dáváme přílohu vyjádření).

Přílohu 3 Dokumentace tedy tvoří „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP“ uvedeného jako „vREG“ (alternativním návrhem míněna varianta regionální, tj. trasa navržená studiemi autorského kolektivu sdružení „Ing. Milan Strnad a Nýdrle projektová kancelář, s. r. o.“ v letech 2014 a 2015), kterou vypracovalo České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů. Hlavním řešitelem komplexního posouzení alternativního návrhu SOKP je Ing. Martin Höfler.

Ze závěrů Komplexního posouzení alternativního návrhu SOKP v příloze 3 Dokumentace EIA pak vychází závěr formulovaný v kapitole B. I. 5. Dokumentace EIA, která se zabývá přehledem zvažovaných variant záměru SOKP 511 a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí.

Na str. 56 Dokumentace se píše, že materiál v příloze 3 je „zásadního významu“. Na str. 65 Dokumentace se konstatuje, že „Jako nejvhodnější varianta vedení SOKP 511 se dlouhodobě jeví varianta stabilizovaná v platných územně plánovacích dokumentacích (...) a která je dlouhodobě sledována investorem stavby a projekčně připravována“, tj. vZUR. Proto „je dokumentace EIA a tedy i posouzení vlivu stavby na životní prostředí pro stavbu SOKP 511 zpracováváno invariantně, a to pro variantu vedení SOKP 511 stabilizovanou v platných územně plánovacích dokumentacích“.

V zájmu transparentnosti a srozumitelnosti Dokumentace EIA, žádáme doplnit Dokumentaci o tyto materiály:

- Vyhledávací studie trasy dokončení SOKP (Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o., červenec 2014)
- Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP (Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o., červen 2015)
- Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP (dopracovaná verze) (Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o., prosinec 2015)

Všechny práce byly zpracovány na objednávku investora, za veřejné prostředky a v rámci vyváženosti a objektivnosti a odborné způsobilosti Dokumentace EIA by měly být rovněž její součástí.

Okomentoval(a): [03]: P.H. – nějak lépe

Okomentoval(a): [04]: je to uvedeno takto správně, P.H., Jardo, p. Tomeši – které organizace/banky atp. by ještě bylo možné jmenovat, že dle těchto kritérií posuzují a postupují???

Naformátováno: Zarovnat do bloku, Odsazení: První řádek: 1,25 cm

Naformátováno: Zarovnat do bloku

Naformátováno: Písmo: +Základní text (Calibri), 11 b., není Kurzíva

Naformátováno: Písmo: není Kurzíva

Naformátováno: Písmo: +Základní text (Calibri), 11 b., není Kurzíva

Naformátováno: Písmo: +Základní text (Calibri), 11 b., není Kurzíva

Porušení objektivnosti, možný střet zájmů

Za stávající situace, kdy navíc upozorňujeme, že hlavní řešitel „Komplexního posouzení alternativního návrhu SOKP (ČVUÚT)“, Ing. Martin Höfler, je zároveň v zaměstnaneckém poměru u společnosti PÚDIS a.s., kde vykonává funkci ředitele a předsedy představenstva. PÚDIS se v uplynulých letech přímo podílel na projekčních pracích k SOKP, a to ve fakturovaných cenách v řádu desítek milionů korun (zejména úsek 519). V současné době je zpracovatelem projektu stavby přívaděč na SOKP 511 - Přeložku I/12 (včetně Dokumentace EIA), která má přímou návaznost na stavbu 511 navrhovaného pražského okruhu ve variantě A-ZÚR. Jasný je také vztah – SUDOP Group a.s. jako akcionáře. Také tato společnost se podílela na zpracování různých dokumentací souvisejících s SOKP. Ředitelem fy Púdis a.s., která aktuálně projektuje přímo navazující stavbu, přívaděč na SOKP 511 – Přeložku I/12 (včetně Dokumentace EIA) a lze dovozovat, že řešitel tedy má tedy na realizaci SOKP 511 v A-ZÚR variantě profesní zájem. Také z tohoto důvodu nelze rozhodně považovat závěry kapitoly B.I.5 za objektivní.

„Komplexní posouzení“ (–ČVUÚT) navíc není ~~hodnověrným věcně ani formálně srovnáním srovnatelným dokumentem pro posouzení vhodnosti varianty A-ZÚR a varianty~~ Regionální, ale pouze „rizikovou analýzou varianty Regionální“, aniž by stejnému prověření byla podrobena varianta A-ZÚR.

4. Žádáme doplnit Dokumentaci o posouzení varianty Regionální

O trasu nedostavěných částí SOKP se dosud vedou politické i soudní spory, ~~stejně jako o tvrzení, zda je odborně a společensky únosné, aby záměr takového mezinárodního významu byl i při známých skutečnostech bez řádného zdůvodnění prosazován invariantně. Va v roce 20146 (dlouho před zadáním vypracování této Dokumentace EIA) převládlo ve vládě a na ŘSD hledisko veřejného zájmu a „žádalo několik starostů městských částí, aby Dokumentace nebyla invariantní, nýbrž aby do posouzení vlivů na životní prostředí byla přibrána i Regionální varianta SOKP, jež je alternativou ke všem dosud nedostavěným částem SOKP.~~

~~Tomuto požadavku bylo mu vyhověno zpracováním výše uvedené Vyhledávací studie a Studie proveditelnosti. O to více je s podivem, že nebylo a posuzovaný záměr SOKP 511 je v Dokumentaci EIA řešen a posuzován opět jen v jedné variantě vedení trasy, a to „vZUR“ (varianta Zásady územního rozvoje).~~

V situaci, kdy ~~existují~~, na základě zakázky investora, ~~vypracované existují~~ studie na Regionální trasu SOKP, měla by tato varianta být v rámci dokumentace EIA uvedena a obě stejným způsobem a metodikou posouzena.

Fakta, která žádáme ve veřejném zájmu řádně prověřit a také v Dokumentaci EIA při jejím dopracování vypořádat:

vREG

1. je navržena v souladu s požadavky pro trasy TEN-T,
2. neprochází územím, kde jsou již nyní překračovány hygienické limity (Černý Most, Horní Počernice),
3. nezabírá na území hl. m. Prahy zastavitelná území pro bytovou a občanskou vybavenost,
4. nevytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu,
5. vede územím s poloviční hustotou obyvatel než ve variantě A-ZUR,
6. vyvádí veškerou tranzitní kamionovou a zbytkovou dopravu mimo území hl. m. Prahy a tím trvale do budoucna zlepšuje klima (smog) celé Prahy,
7. nevytváří na trase TEN-T dopravně kolizní místa, zajišťuje plynulý a bezpečný průjezd tranzitní dopravě,

Okomentoval(a): [05]: jistě nejen toto heslo pro přesnost i naší ochranu pani Humlíčková upraví do správného tvaru, nebo třeba i zahrne – já to píši v naštanosti

Naformátováno: Písmo: Tučné

Naformátováno: Písmo: Tučné

Okomentoval(a): [06]: P. Humlíčková – prosím o kontrolu těchto faktů, upřesnění

Okomentoval(a): [07]: P. Humlíčková – prosím posoudit, jaká formulace je bezpečná tak, aby ji druhá strana nemohla napadnout a soudně žádat odškodnění, omluvu, či?

Naformátováno: Písmo: Tučné, Barva písma: Tmavě červená

Naformátováno: Zarovnat do bloku, vzorek: Žádný (Akcent 6)

Naformátováno: Zarovnat do bloku

Okomentoval(a): [k8]: Oni tu variantnost bohužel nechali na národních státech, které jsou povinny jen odůvodnit případnou invariantnost, takže my musíme hlavně střet do toho že jki odůvodnili blbě - viz. všechno shora o té Höflerově studii.

Okomentoval(a): [09]: P.H. – umíme se odvolat na základ a nařízení evropských norem, kterém se ČR zavázala plnit a je správné, že se k tomu zavázala ohledně variantnosti (asi budete znát díky dřívější spolupráci s P. hejlem)

Naformátováno: Písmo: Tučné

Naformátováno: Písmo: Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

8. svojí polohou mimo Prahu zajišťuje minimální mísení dopravy místní a tranzitní – zajišťuje tedy trvale nižší nehodovost,
9. má o cca 22 miliard Kč nižší pořizovací stavební náklady (dokončení SOKP alternativa A-ZÚR = 55,6 mld. Kč; alternativa Regionální = 33,7 mld. Kč),
10. bude přinášet vyšší příjmy z výkonového zpoplatnění (mýta),
11. zlepší dopravní obslužnost území v Polabí mezi Čelákovicemi, Brandýsem n/L, Kostelcem n/L, Neratovicemi a Kladnem,
12. převezme tranzitní a zbytkovou dopravu z II/101 v úseku D1 (Modletice) až Neratovice, což znamená úsporu pro Středočeský kraj cca 1,25 miliardy Kč nerealizací navrhovaných přeložek II/101.

XXXXXXXXXXXXX ????

Posuzovaný záměr SOKP 511 je pouze jedním úsekem celkového záměru „Silniční okruh kolem Prahy“, jehož realizace je připravována řadu desetiletí. Záměr, doznal a v čase a vlivem dynamického rozvoje dopravy (v EU i ČR) i rozvoje Prahy jako dominantního „motoru“ české ekonomiky mnoha změn, z nichž nejvýraznější a pozitivní bylo vymístění jižní části SOKP v 90. letech 20. stol. z území hlavního města do trasy: Vestec – Jesenice – D1 (SOKP 512). Důvodem byla: ochrana hlavního města před tranzitní nákladní dopravou, zaručení plynulé a tím i bezpečné tranzitní dopravy vně města a zachování rozvojových území pro obytnou výstavbu uvnitř hl. města! Stavba SOKP 512 - byla zprovozněna v roce 2010 a přestože byla umístěna a realizována v dostatečné vzdálenosti od okolních obytných sídel Středočeského kraje, nebyla dosud zkolaudována ani proplacena z evropského dotačního programu, neboť zatěžuje okolní obytná sídla hlukem, což vedlo k stížnostem k EK a k soudním sporům. Přes apel Evropské komise nebylo vyhovující odhlučnění doposud realizováno, což obyvatele nezákonným způsobem poškozuje a v budoucnu je poškodí ještě více, protože a hluková zátěž sídel je navíc v ČR nyní posuzována ve vztahu k nyní platným navýšeným hlukovým limitům (50/60dB) a nikoliv k limitům (45/55dB), jež byly samosprávám tehdy avizovány v dokumentaci EIA, garantovány v procesu přípravy stavby (EIA, územní rozhodnutí, stav. povolení). Na konci roku 2016 Česká republika namísto řádného vypořádání problémů s dokončením stavby a ochranou svých občanů raději stáhla žádost o profinancování stavby SOKP 512 z evropských peněz fondů. Na chybné provedení stavby a nenaplnění závěrů EIA (tudíž na nekalitně odhlučněnou stavbu) doplátí i zvýšenou daňovou zátěží daňoví poplatníci - občané. Zároveň je na tom z uvedeného příkladu stavby jiné části stejného okruhu kolem Prahy je zřejmé, že vidět, že řádné provedení stavby není nijak garantováno a že např. imisní limity garantované v procesu EIA nejsou pro občany a samosprávy žádnou zárukou pro období vlastní stavby a provozu okruhu a že větší zájem mají věcně příslušní zástupci státu a investora na „neboť dojde-li v průběhu nebo po zprovoznění stavby k jejich legislativnímu uvolnění, než na naplnění slibu a závazku, který byl podmínkou pro schválení záměru. nemají již občané (při současné praxi investora) na původně garantovanou hladinu hluku a náležitá protihluková opatření nárok. Postup zpracování Dokumentace EIA, stavba 511, by se měl vyvarovat stejných problémů a měl by plně dostát smyslu zákona ????, a tedy zveřejnit a řádně posoudit všechny dostupné informace s cílem zejména ochrany veřejného zdraví a ????????

Tranzitní kamionová doprava do Prahy nebo mimo Prahu? Zákaz vjezdu kamionů do Prahy a současně budování tranzitní evropské komunikace skrze Prahu, v úseku 511 naopak dokonce přiblížením k centru metropole o ??? kilometrů?

V Dokumentaci posuzovaný úsek SOKP 511 Běchovice – D1 má být stavbou navazující na SOKP 512 Úsek SOKP 510 byl kdysi projektován a kolaudován na dopravní intenzity cca 21 000 vozidel/obou směrech denně a měl dodržet hygienické limity hluku 45 dB noc a 55dB den. K dodržení těchto limitů nikdy nedošlo, dopravní intenzity jsou dnes 4 x vyšší než byly původně odhadovány.

V EIA posuzovaná stavba SOKP 511 má (dle podkladů v této dokumentaci) dopravu na SOKP 510 (v úseku Běchovice – D11) navýšit ještě o dalších 40-50 000 vozidel denně (viz kartogramy DIP

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

Naformátováno: Písmo: není Tučné

v Příloze č. 1, 4, 5 Dokumentace EIA). Kromě dalšího zatížení životního prostředí v této oblasti, zde bude hrozit špunt a dopravně nebezpečný úsek (vzdálenosti mezi křižovatkami zde jsou příliš malé, neodpovídají technické normě pro dálnice) a zakonzervování mezinárodní tranzitní kamionové dopravy hluboko v území hlavního města. ~~Je to tedy záměr zcela proti smyslu veřejně deklarované politiky vedení hl. města – vyvést tranzitní kamionovou dopravu z Prahy.~~

Případná realizace stavby SOKP 511 by zároveň silně limitovala diskuzi o trase zbývajících částí okruhu na severu Prahy (stavby SOKP 520, SOKP 518 a SOKP 519), neboť chybějící části okruhu na sebe logicky musí navazovat.

I z těchto důvodů je nutné, aby současný proces EIA 511 byl proveden na základě jasných, úplných informací a byl řádně a variantně posouzen v souladu s hlavními cíli záměru.

Okomentoval(a): [013]: zde a ostatních místech doplnit, o co žádáme, asi vše vztahovat k vrácení a doplnění ? nebo co ještě?

Přílohy: