



ŠEBEROV A HRNČÍŘE



pravodaj
MIMOŘÁDNÉ ČÍSLO

vydává městská část Praha-Šeberov

POZVÁNKA

**Zveme občany Šeberova a Hrnčír
na zasedání zastupitelstva
Městské části Praha-Šeberov,**

které má na programu vyjádření
k dokumentaci vlivů záměru „Exit 4 D1
a dopravní připojení Západní komerční
zóny Průhonice“ na životní prostředí (EIA),

**dne 15. listopadu 2011 od 17 hodin
v Baráčnické ruchtě v Hrnčírích.**

Obsah

Úvod	2
Vestecská spojka	2
Informace zpracovatelů EIA	9
Oponentní akustické posudky	15
Petice a ankety	24
Názory zastupitelů	28
Důvodová zpráva a návrh usnesení	32

Úvod

Vážení občané Šeberova a Hrnčír, vzhledem k tomu, že Městská část Praha-Šeberov obdržela dne 20.10.2011 z Ministerstva životního prostředí k vyjádření **dokumentaci vlivů záměru „Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ na životní prostředí** (dále jen **EIA**), ke které se musí zastupitelstvo Městské části Praha-Šeberov vyjádřit do 30 dnů, a podle zpracovatelů této dokumentace se očekává ještě v tomto roce také zveřejnění dokumentace EIA Vestecské spojky, rozhodli jsme se vydat toto mimořádné číslo Zpravodaje Šeberov, Hrnčír. V tomto čísle najdete pouze **informace k Exitu 4 a Vestecské spojce**.

Dokumentace EIA „Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ je k nahlédnutí na ÚMČ Praha-Šeberov nebo na www.cenia.cz/eia, www.mzp.cz/eia, kód záměru **MZP208**.

Zasedání zastupitelstva Městské části Praha-Šeberov, které má na programu vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ na životní prostředí, se bude konat v úterý **15. listopadu 2011 od 17 hodin v Baráčnícké rychtě** v Hrnčírích.

Termín zveřejnění EIA Vestecské spojky ještě není známý, proto prosím sledujte vývěsky, Infokanál a www.seberov.cz, kde vás budeme aktuálně informovat. Bude zde zveřejněna informace o obdržení dokumentace, termínech vyjádření, termínu zasedání zastupitelstva, které se bude vyjádřením k dokumentaci zabývat, a pozvánka na zasedání. Další mimořádné číslo Zpravodaje nebude k Vestecské spojce vydáno, protože všechny dostupné informace najdete již v tomto čísle.

Zveme vás tímto na zasedání zastupitelstva Městské části Praha-Šeberov, které má na programu vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ na životní prostředí, dne 15. listopadu 2011 od 17:00 hodin v Baráčnícké rychtě v Hrnčírích i na zasedání, které se bude týkat EIA Vestecské spojky, a jehož termín bude zveřejněn po obdržení dokumentace.

Děkujeme všem občanům Šeberova a Hrnčír za aktivní přístup k dění v obci.
2.11.2011

Michaela Archalousová,
místostarostka

Vestecská spojka

Tento článek zabývající se stavbou Vestecské spojky si klade za cíl seznámit širokou veřejnost s touto významnou dopravní stavbou s uvedením všech jejích kladů i záporů. Článek čerpá

z materiálů, které jsou k dispozici, z podkladů od projektantů, kteří navrhují stavbu Vestecské spojky, studií posuzujících vliv Vestecské spojky na životní prostředí a dalších materiálů.

Vestecská spojka a Exit 4

Vestecská spojka je součástí platného Územního plánu hl. m. Prahy z roku 1999 a součástí Územního plánu VÚC Pražský region z roku 2006 a zpracovávaných Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, kde je uvedena jako dvoupruhová silniční komunikace v úseku II/603 – odbočka k Západní komerční zóně Průhonice a čtyřpruhová mezi komerční zónou a dálnicí D1, kromě tří krátkých úseků je vedena po území Středočeského kraje. Na Vestecskou spojku navazuje stavba její mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D1 na hranici Prahy, protože je umístěna na 4. km dálnice D1, nazývá se Exit 4, součástí stavby je i napojení plánované Západní komerční zóny Průhonice. Vestecská spojka a Exit 4 byly původně připravovány k realizaci ve shodě s oběma územními plány s předpokládaným investorem ŘSD ČR, dnes připravuje ŘSD ČR jen výstavbu mimoúrovňové křižovatky Exit 4, investorem Vestecské spojky je Středočeský kraj ve spolupráci s hl. m. Prahou. Vestecská spojka bude tvořit spojení mezi silnicí II/603 a dálnicí D1 a umožní odvést radiální dopravu směřující od Jesenice do Prahy z pražských ulic Vídeňská a K Šeberovu a K Labeškám na D1. Cílem výstavby spojky je také obsloužit jižní okraj Prahy, západní okraj Průhonic, Vestec a jižní část Jesenice, odkud je dostupnost do Prahy po přetížených silnicích omezená, přičemž vedení trasy Pražského okruhu 5 km od Prahy je pro jejich obsluhu málo vhodné.

Doprava a rozvoj území

Mezi frekventovanými silnicemi II/603 – Vídeňskou a III/0031 – Hrnčířskou denně vjíždí do Prahy přes 30 tis. vozidel. Na celém jižním okraji probíhá extenzivní proces suburbanizace – výstavby rozsáhlých ploch nové rodinné a komerční zástavby. Počty obyvatel obcí se zvýšily dvakrát (Jesenice) až pětikrát (Vestec), další růst těchto obcí i obcí dále od Prahy se podle územních plánů dá očekávat. Přestože po vybudování Pražského okruhu a Vestecského přivaděče část cest do Prahy přešla na tyto nové trasy, je přes Vestec a Hrnčíře veden neúměrně vysoký počet cest automobilů do Prahy.

Technické řešení

Vestecká spojka je navržena jako silnice II. třídy, která plní funkci městské sběrné komunikace v kategorii S 9,5/70 s územní rezervou ve výhledu po případ naplnění její kapacity na S 24,5/70.

Jedná se tedy o dvoupruhovou, obousměrnou komunikaci s neomezeným přístupem. Vestecská spojka navazuje na stavbu EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice (ZKZP) ve stykové křižovatce dopravního připojení ZKZP. Končí napojením na Vestecský přivaděč v místě okružní křižovatky, která je umístěna na silnici II/603 (stará benešovská). V km 0,846 kříží Vestecská spojka silnici č. III/0032, výšková přeložka této komunikace je navržena v kategorii S 7,5/50. V km 2,045 Vestecská spojka kříží silnici č. III/0033. V tomto místě je navržena okružní křižovatka o vnějším průměru 35 m. Součástí křižovatky jsou i tzv. bypasy pro rychlé odbočení ze silnice III/0033 na Vestecskou spojku. Dále se na své trase Vestecská spojka kříží s řadou místních a polních komunikací. Křížení jsou vždy mimoúrovňová.

Celková délka Vestecské spojky je 4574 m.

Na Vestecské spojce jsou celkem 4 úrovněové i mimoúrovňové křižovatky s připojením.

- km – 0,130 – ÚK – styková na vjezdu do Západní komerční zóny Průhonice – mimo tuto stavbu
- km – 0,313 – ÚK – styková na vjezdu do Bytové zóny Průhonice – součást stavby VS
- km – 2,045 – ÚK – okružní na silnici III/0033 – součást stavby VS
- km – 4,293 MÚK – kosodělná s OK na silnici II/603 – součást stavby VS

Na navrhované trase Vestecské spojky se nachází tyto mostní objekty:

- km – 0,610 – polní cesta přes VS
- km – 0,816 – silnice III/0032, biokoridor a cyklostezka přes VS
- km – 1,116 – místní komunikace přes VS
- km – 1,692 – místní komunikace přes VS
- km – 2,906 – polní cesta přes VS
- km – 3,477 přes polní cestu
- km – 3,690 přes biokoridor a polní cestu
- km – 3,844 přes vodovod
- km – 4,010 přes vodovod
- km – 4,293 přes silnici II/603
- spojkou křížen navrhovaný biokoridor, který je překročen estakádou.

Protihlukovou ochranu budou tvořit převážně zemní valy, v malé míře pak protihlukové stěny. Valy byly zřízeny (a rozmístěny podél VS) na základě požadavku dotčených obcí a závěrů dokumentace EIA tak, aby v místech, kde je trasa v blízkosti obytné zástavby, minimalizovaly hlukovou zátěž. Maximální výška valu je 4 m. V km 2,650, kde Vestecká spojka kříží vodovodní



Okružní křižovatka na silnici III/0033 – součást stavby VS

Dopravní řešení

Vestecská spojka významně zlepší dopravní situaci v Hrnčích a Šeberově oproti stavu bez ní a výrazně zlepší dostupnost centra Prahy po D1 z Vestce a Jesenice u Prahy. Nová silnice uzavřená pro vozidla nad 12 tun umožní rozvoj bytové a komerční výstavby na západním okraji Průhonice, odkud není vhodné spojení na dálnici D1. Vytvoří obchvat Vestce, Průhonice a Prahy – Šeberova. Zásadně se v oblasti změní stav, kdy rozsáhlá oblast jižně od Prahy je přímo napojena na dálnici D1 jedinou kapacitně nevyhovující křižovatkou Chodov. Přímé napojení Vestecské-



Příklady mostního objektu a estakády na trase Vestecské spojky

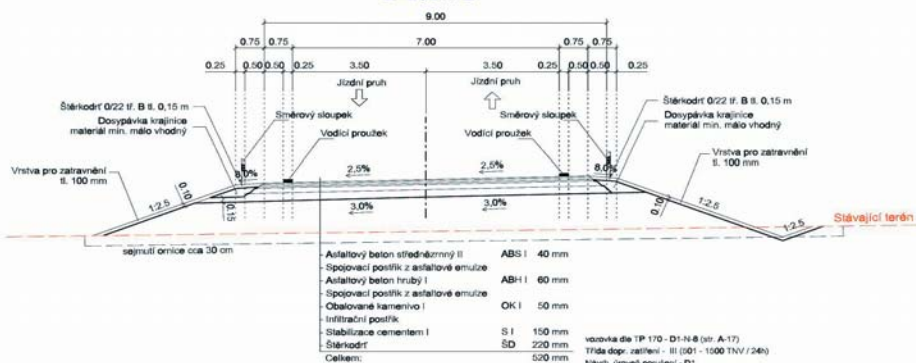
řady DN 1200, bude na základě požadavku správce (PVK) protihlukový val přerušen a nahrazen protihlukovou stěnou. Stěna bude výšky 4 m a její délka je 90 m. Podobu valů ilustruje „ŘEZ 2 v km 1,000“.

ho přivaděče na spojku zvýší počet vozidel, která objedou Jesenici a Vestec po Pražském okruhu. Vestecská spojka umožní provozovat rychlostní autobusovou linku k metru Opatov, a to již za několik let, oproti dosud vzdálenému projekčně



Přehledná situace Vestecská spojka

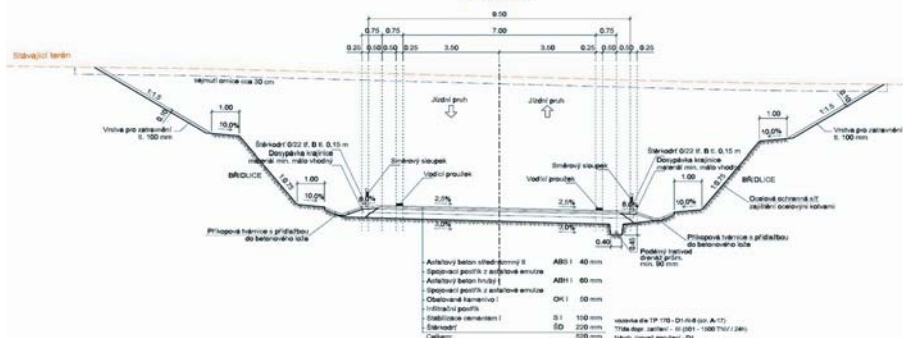
ŘEZ 1- Vestecká spojka, km 0.400 S 9,5/70



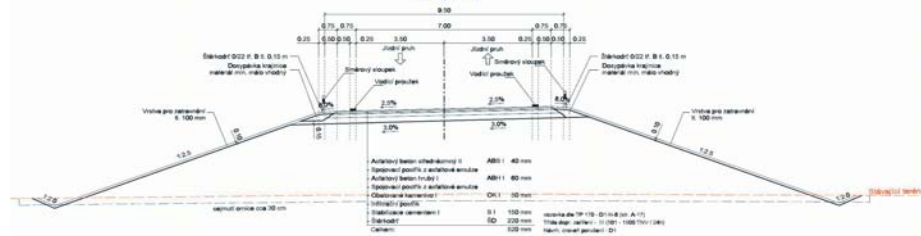
ŘEZ 2 - Vestecká spojka, km 1.000 S 9,5/70



ŘEZ 3 - Vestecká spojka, km 1.800 S 9,5/70



ŘEZ 4 - Vestecká spojka, km 3.540 S 9,5/70



neřešenému záměru na trasu pro tzv. MetroBus. Nová kvalitní komunikace nebude mít jen přínosy pro své okolí. Hlukové limity v okolí komunikace budou splněny, v okrajových částech Vestce a Hrnčírů a v Rozkoši však ekvivalentní hladina hluku oproti dnešnímu stavu stoupne. Po Vestecké spojnici nepojedou jen vozidla, která by bez ní projížděla Vestcem, Hrnčírů a Šeberovem, ale též vozidla, která by bez ní volila trasu po Pražském okruhu. Vestecká spojka umožní postupně zklidňovat ulici Vídeňskou a dopravu vytlačovat na Pražský okruh. Odlehčenou Vídeňskou dále do centra využijí jiná vozidla pro cesty z Jižního Města po Vestecké spojnici do Modřan. Propustnost okružní křižovatky II/603 × Kunratická spojka se nezlepší, bude však možné se jí vyhnout po Vestecké spojnici. Po výhledovém připojení D3 přibude na Vestecké spojnici cca 3,5 tis. voz. denně a na úseku mezi II/603 a Průhonici budou většinu dopravy na Vestecké spojnici tvořit cesty převedené z Pražského okruhu a z D3. Celková intenzita dopravy však bude z pohledu vlivu na životní prostředí přijatelná a nadále bude plnit velmi dobře funkci ještě potřebnější ochrany Vestce, Hrnčírů a Šeberova. Bez Vestecké spojky by přetížení od D3 postihlo přímo ulice procházející centry obcí a městských částí.

Intenzity dopravy

Pro přípravu staveb Vestecké spojky a křižovatky Exit 4 Technická správa komunikací hl. m. Prahy zpracovala a opakovaně aktualizovala dopravní inženýrské podklady.

Podle posledních provedených výpočtů se pro rok 2014 předpokládá, že po Vestecké spojnici projede v západní části kolem Vestce 13 tis. vozidel za den, v úseku Hrnčírů – Rozkoš 16,5 tis. vozidel za den, což je obdobné zatížení Kunratické spojky. Po Vídeňské přes Vestec se bez uklidňovacích opatření počítá nadále s cca 20 tis., pokles intenzity dopravy na Vestecké ulici se předpokládá cca 15 %.

Pokles intenzity dopravy ve Vestci vlivem Vestecké spojky není výrazný, vyšší účinek má na zklidnění průjezdu Hrnčírů a Šeberovem.

Dopady na životní prostředí

Současně s DÚR byla zpracována dokumentace o hodnocení vlivu stavby na ŽP (EIA). Závěry dokumentace byly použity při zpracování této dokumentace.

Stavbou je překročena a částečně přeložena

meliorační strouha, stavba zasahuje do meliorované oblasti. Meliorace budou upraveny tak, aby nebyla narušena jejich funkce.

Z důvodů obav o ovlivnění prameniště přírodní památky Hrnčírských luk bylo zpracováno hydrogeologické posouzení, které doporučilo některá opatření do DÚR a současně sledování podzemních vod podrobným hydrogeologickým průzkumem.

Stavba zasahuje do orné půdy, která je součástí ZPF a to jak na území hl. m. Prahy, tak i na území dotčených obcí. Kříží v cca km 0,8 biokoridor, který je součástí LPF. Tento biokoridor je v celé šíři převeden po mostní konstrukci. Stavba mostu si vyžádá pouze dočasný zábor během výstavby. V cca km 3,7 je Vesteckou spojkou křížen navrhovaný biokoridor, který je překročen estakádou.

Vzhledem k předpokládanému novému zatížení hlukem a exhalacemi byly zpracovány akustická studie a rozptylová studie, které byly převzaty přímo z dokumentace EIA, s předpokladem určení největšího zdroje hluku a exhalací a stanovení podmínek pro stavbu. Přesto, že ve hlukové studii nebylo zjištěno překročení limitů hluku na hranicích zástavby, byly podle návrhu dokumentace EIA navrženy protihlukové valy a protihlukové stěny.

Pro potřeby stavby je nutné odstranit dřeviny na trase Vestecké spojky.

Projekt bude respektovat podmínky stanovené orgány ŽP, bude minimalizovat rozsah záboru ZPF. Projekt navrhuje opatření na ochranu prameniště přírodní památky Hrnčírských luk. Projekt navrhuje zvýšenou ochranu proti hluku a exhalacím pomocí protihlukových valů a stěn. Vliv Vestecké spojky na kvalitu ovzduší lze shrnout do následujících závěrů:

- vliv Vestecké spojky na kvalitu ovzduší ve fázi výstavby nelze hodnotit výpočtem imisní zátěže, neboť v současném stavu projekční přípravy nejsou k dispozici požadované údaje a emise z této fáze výstavby nelze exaktně přesně kvantifikovat. Vliv výstavby VS na okolí bude mít pouze dočasný charakter a bude se jednat o vliv střednědobý nebo krátkodobý
- provoz na Vestecké spojnici nebude pro své okolí příčinou překračování závazných imisních limitů u sledovaných znečišťujících látek, tj. u NO₂, PM₁₀ a benzenu a v oblastech se současnými vyššími hodnotami IHK pro NO₂ a PM₁₀ nepovede k významnému zhoršení stávající situace.

Dokumentace EIA pro Vesteckou spojkou a Exit 4 byla MŽP opakovaně vrácena. Nyní se zpracovává dokumentace pro Exit 4 s plánem ji projednat ještě v tomto roce.

Příprava staveb

Stavba mimoúrovňové křižovatky Exit 4 má zpracovanou dokumentaci pro území rozhodnutí a dokumentaci o vlivech na životní prostředí. Investorem je Ředitelství silnic a dálnic. Dokumentace EIA pro Exit 4 byla MŽP opakovaně vrácena. Nyní je zveřejněna nová dokumentace EIA pro Exit 4 s plánem ji projednat ještě v tomto roce a následně získat územní rozhodnutí. Stavba může být připravena k výstavbě od roku 2013, její realizace bude záviset na disponibilních finančních prostředcích.

Stavba Vestecké spojky má zpracovanou dokumentaci pro území rozhodnutí a dokumentaci o vlivu na životní prostředí. Investorem je Středočeský kraj. Dokumentace EIA pro Vesteckou spojkou byla MŽP vrácena již počtvrté a znovu se přepracovává. Středočeský kraj zařadil Vesteckou spojkou do Zásad územního rozvoje. Bližší informace o možných termínech realizace nejsou v současné době známy.

Alternativy k Vestecké spojkě

- Nulová varianta – zachování stávajícího stavu by vedlo i po dokončení Pražského okruhu k přetěžování ulic K Šeberovu – K Hrnčírům a K Labeškám. Dostupnost Prahy z Vestce, Jesenice a okolí by zůstala špatná a na ulici Vídeňské by nastal dopravní kolaps.
- Návrh dopravní koncepce autodopravy v MČ Praha Šeberov, podle článku Ing. Jiří Ritta, ZMČ Praha Šeberov z roku 2007 – vybudovat obchvat Hrnčírů a Šeberova od křižovatky Hrnčírská × Vestecká východně od Hrnčírů a Šeberova s napojením do křižovatky Chodov, tedy bez Exitu 4. Tato varianta je technicky proveditelná, je podobná studii Ateliéru DUK. Obchvat by účinně odvedl dopravu z ulice K Hrnčírům a K Šeberovu, pokud by nedošlo k významné přestavbě křižovatky Chodov, nevyřešil by kolony před ní, jen by je převedl na novou komunikaci, tím by se i snížila její atraktivita a tím i intenzita na ní. Přesto by však taková komunikace převedla mnoho nových cest od Vídeňské, Jesenice a později i od D3 do Vestecké ulice odkud by pokračovaly na Hrnčírskou a na novou trasu.
- Studii dopravní obsluhy JV segmentu Prahy, zpracoval Atelier DUK, 2004 (Ing. Preininger).

Místo Exitu 4 je navržena rekonstrukce křižovatky Exit 2. Na zkapacitněný Exit 2 je napojen nový obchvat Hrnčírů a Šeberova napojený na Hrnčírskou severně od křižovatky Hrnčírská × Vestecká, na něj se po mimoúrovňovém překonání D1 u Újezda připojuje nový jihovýchodní obchvat Jižního Města vedený v trase JVK kolem Křeslic s napojením na Novopetrovickou ulici u Hostivařské přehrady. Dále je navržen severní obchvat Vestce, z něj odbočuje západní obchvat Hrnčírů napojený na Kunratickou spojkou. Nevýhodou řešení je množství nových křižovek, které by musely být adekvátně dimenzovány, a také velká celková délka nových kombinací a velmi nákladná a těžko projednatelná přestavba křižovatky Chodov. Negativní vlivy nových komunikací by byly obdobné jako u Vestecké spojky, zřejmě méně intenzivní avšak na mnohem větší ploše. Variantu podle Ateliéru DUK lze považovat za kvalitní dopravní řešení s výjimkou přílišné blízkosti obchvatu Vestce k obci a zbytečné paralelní komunikace k odlehčené šestipruhové D1, což vyvolá možná neproveditelnou přestavbu křižovatky Chodov. Právě tyto výhrady dělají z konceptu jednoznačně horší řešení než je Vestecká spojkou.

Závěrečné shrnutí

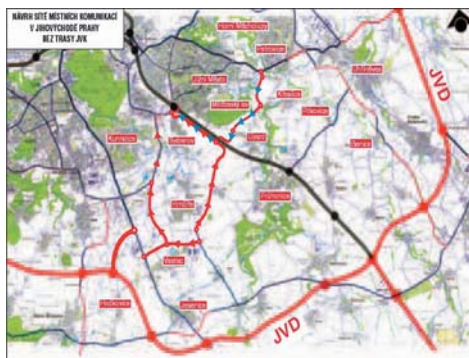
Vestecká spojkou ve spojení s křižovatkou Exit 4 umožní napojit na dálnici D1 Západní komerční zónu Průhonice, obytnou zónu Průhonice, převést mimo obytné oblasti na okraji Prahy cesty z Průhonice a Jesenice a poskytnout nové spojení na D1 od silnice II/603 – Vídeňské a Vesteckého přivaděče. Zvýší též využití Pražského okruhu o cesty z oblasti Jižního města na západ.

Vestecká spojkou je navržena jako dvoupruhová komunikace mezi silnicí II/603 a Komerční zónou Průhonice západ uzavřená pro vozidla nad 12 tun, její napojení na novou křižovátku Exit 4 na D1 budou čtyřpruhové.

Vestecká spojkou nezpůsobí po svém zprovoznění překračování hlukových a imisních limitů. Na přilehlých okrajích Vestce, Hrnčírů a Rozkoše dnes nezatížených hlukem hladina hluku vzroste, jsou navrženy protihlukové valy k minimalizaci tohoto vlivu.

Vestecká spojkou v provedení podle územního plánu bude mít tyto kladné účinky:

- Zklidnění průjezdů Hrnčírými a Šeberovem od Zdiměřic i Průhonice
- Odlehčení přetížené okružní křižovatky Exitu 2 Chodov u Šeberova



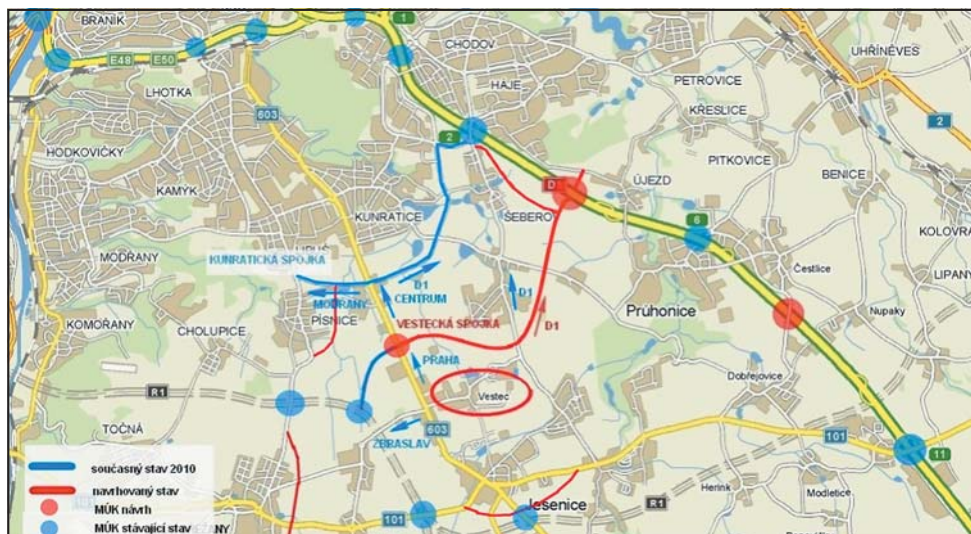
Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy, zpracoval Atelier DUK, 2004
(Pozn. modrými šipkami je vyznačen objezd Jižního města)

- Mírné snížení intenzit dopravy na Vestecké ulici ve Vestci
- Mírné snížení intenzity dopravy na Vídeňské v Jesenici
- Mírné odlehčení Kunratické spojky
- Zpřístupnění centra Prahy od Vestce, Jesenice a silnice II/603 po D1
- Napojení západní části Průhonice na Prahu
- Napojení Jižního Města na Pražský okruh pro cesty na západ města

Negativní vlivy Vestecké spojky:

- Hlukové a plynné emise v okolí obytných oblastí Vestce, Prahy – Hrnčírů a Rozkoše
- Vyšší intenzita dopravy na Hrnčírské ve Zdiměřicích
- Nesníží se intenzita dopravy na Vídeňské
- Převzetí cca 4300 cest denně z Pražského okruhu
- Napojením Jižního Města na Pražský okruh pro cesty na západ města povedou po Vestecké spojkce i vnitroměstské cesty

Vestecká spojka je silniční stavba doplňující silniční území Středočeského kraje navazující na jižní okraj Prahy, která dnes již nevyhovuje potřebám dopravy a nenavazuje vhodně na žádnou kapacitní radiální trasu dále do Prahy. Nová silnice společně s novou dálniční křižovatkou Exit 4 zlepší dostupnost hlavních uliční sítě Prahy z oblasti mezi Pražským okruhem a Jižním Městem, bez ní by nebyl možný rozvoj západního okraje Průhonice. Umožní také zklidnění Vestecké ulice ve Vestci a ulic K Hrnčírům a K Šeberovu v Praze – Šeberově. Svou paralelní trasou s Pražským okruhem umožní kratší jízdu také těm, kteří si dnes zajedou kvůli plynulé jízdě po Pražském okruhu na D1 a povedou proto po ní též cesty, které by jinak vedly po okruhu. Vesteckou spojkou bude v souvislosti s omezením provozu těžké nákladní dopravy na Jižní spojkce sil-



Vestecká spojka v uliční síti jižního okraje Prahy

nici nutné uzavřít pro těžkou nákladní dopravu. Vestecká spojka, byť vedena v trase rezervované dříve pro okruh kolem Prahy, nebude plnit funkci zkratky z okruhu na dálnici ani po ní nebude do dokončení D3 vedena dálková tranzitní doprava a nemůže na ni navázat kapacitní silnice od D1 dále na severovýchod. Bude-li napojena u Zlatníků na Pražský okruh dálnice D3, stane se Vestecká spojka jednou z možností dalšího pokračování směrem do centra města a přispěje tak ke snížení negativního vlivu z dálnice D3. Jako každá nová stavba má Vestecká spojka kladné i záporné vlivy na své okolí, jejich vnímání může být různé podle priorit hodnotitele. Faktem je, že oblast na jih od Prahy, která byla uchráněna vedením Pražského okruhu v trase JVK, postrádá dnes dostatečné uliční napojení na Prahu. Vestecká spojka je možným řešením, žádné lepší řešení není v kontextu dnešních územních plá-

nů možné navrhnout. Je rychlým řešením i pro expresní autobusovou dopravu časově bližším než trasa pro MetroBus k metru v Písnici. Dvoupruhová komunikace bude zatížena dostatečně na to, aby byla ekonomicky efektivní a dostatečně málo na to, aby byla přijatelná z hlediska negativních vlivů na životní prostředí, bude mít umírněné pozitivní a přijatelné negativní vlivy na své okolí.

Tento článek používá text z informační brožury o Vestecké spojkce obce Vestec s laskavým svolením obce Vestec, kterou zpracoval:

Jan Kašík, Associate Director

Jacobs Consultancy spol. s r.o.

Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1

www.jacobsconsultancy.cz

Direct Line: 251 019 227, Switchboard: 251

019 231, Mobile: 603 820 397

Informace zpracovatelů EIA

Z důvodu potřeby objektivně informovat své občany o připravovaných akcích výstavby dálniční křižovatky na D1 v km 3,7 (EXIT 4) a na ni navazující komunikace Vestecká spojka, vyžádalo si Zastupitelstvo MČ Praha Šeberov **informační materiál, jehož cílem je stručně seznámit veřejnost s těmito stavbami, jejich vlivem na životní prostředí, přínosem pro řešení neúnosné dopravní situace v oblasti JV Prahy a přílehlé části Středočeského kraje a zároveň uvést na správnou míru určité nepodložené a spekulativní informace rozšiřované odpůrci těchto staveb.** Informace byla zpracována autory dokumentace pro územní řízení, dokumentace pro posouzení vlivu stavby na životní prostředí s využitím posudků dopravních expertů a vyjádření orgánů státní správy a samosprávy.

Informace je členěna do 4 oddílů:

- A.) Problematika dopravy a potřeby těchto staveb
- B.) Technické řešení EXITU 4 a Vestecké spojky
- C.) Vliv staveb na životní prostředí, hluková a rozptylová studie
- D.) Základní údaje o stavbách, stav přípravy a časový postup

A.) Problematika dopravy a potřeby těchto staveb
V minulých letech i v současné době **dochází** v jihovýchodní části Prahy a přílehlých oblastech

Středočeského regionu **ke značnému nárůstu rezidenční i komerční výstavby, která generuje nárůst zejména osobní silniční dopravy.** Tato doprava používá především síť místních pražských komunikací v lokalitách Újezdu u Průhonic, Jižní Město, Šeberov, Hrnčírě a ve Středočeském kraji pak komunikací v obcích Průhonice, Vestec a Jesenice, kde dochází již v současné době k neúnosné koncentraci této dopravy výrazným záporným vlivem na životní prostředí místních obyvatel.

Dokončení tzv. Vesteckého přivaděče v roce 2010 (část stavby Pražského okruhu), přivedlo do obce Vestec a přílehlé silnice další dopravu ze širokého okolí, která se musí rozptylovat v popisované, dopravně přetížené oblasti.

Proto byla v rámci řešení těchto očekávaných a nyní již projevených dopravních zátěží navržena sběrná kapacitní komunikace o 2 pružích mezi zprovozněným Vesteckým přivaděčem a plánovanou dálniční mimoúrovňovou křižovatkou na D1 v km 3,7 – Vestecká spojka.

Vestecskou spojkou je nutné chápat jako soubor staveb, který se skládá ze 3 celků. Jde o tzv. Vestecký přivaděč (již realizovaný spolu s Pražským okruhem), díle křižovatky na D1 (EXIT 4) a na ni navazující komunikace Vestecká spojka, která propojuje EXIT 4 se silnicí II/603.

Vestecská spojka je navržena jako dvoupruhová

silnice II. třídy, která plní funkci městské sběrné komunikace v kategorii S 9,5/70, pouze v úseku od vjezdu do ZKZP po křižovatku EXIT 4 je čtyřpruhová.

V současné době jsou na obě akce (EXIT 4 a VS) zpracovány a projednány dokumentace pro územní řízení, projednávají se dokumentace vlivu stavby na ŽP (E.I.A.).

Dokumentace E.I.A. byly po připomínkách vráceny MŽP k dopracování. **Pro dokumentaci byl zvolen nový zpracovatel a byly zcela nově zpracovány Dopravně – inženýrské podklady, které zachycují tři časové horizonty (2010, 2015, 2030) v 8 stavech dopravní situace.** Tyto podklady dokumentují dopravní zátěž na síti hlavních komunikací v celé Praze a na komunikacích přilehlé části Stč. kraje (JV sektor). **Jsou proto komplexním zachycením současného a výhledového stavu a zahrnují vlivy současné i plá-**

nované výstavby (včetně komerčních ploch) tak, jak je obsahují platné územní plány.

Dopravně-inženýrské podklady zpracoval TSK-ÚDI ve spolupráci s ÚRM a jsou v příloze dokumentace E.I.A. na EXIT 4 i Vesteckou spojkou.

Dopravní podklady jsou výchozím pramenem pro zpracování hlukové a imisní studie jež jsou hlavní součástí dokumentace E.I.A. Tyto studie prokazují, že i pro nejhorší (nejzatíženější) dopravní variantu nejsou překročeny limity hluku a emisí vlivem těchto staveb.

Z dopravně-inženýrských podkladů vyplývá, že realizací křižovatky EXIT 4 a Vestecké spojky a dalších staveb (PO stavba 511, D3), jakož i opatření na VS (zákaz vozidel nad 12 tun) dojde ke snížení dopravní intenzity, jak dokládá tabulka. Jde o průjezdy v jednom směru, v obou směrech jde o intenzitu zhruba dvojnásobnou. Údaje znamenají všechna vozidla z toho pomalá a těžká vozidla.

Stav	Horizont	Stav silniční sítě	Profil Počet vozidel 1 směr
0	2010	současný stav	5.400 / 300
1A	2014	bez záměru (EXIT 4 a VS a ZKZP)	6.900 / 490
1B	2014	se záměrem (EXIT 4 a VS a ZKZP)	6.300 / 430
1C	2014	se záměrem (EXIT 4 a VS a ZKZP) Omezení nad 12 t na VS	5.600 / 330
1D	2014	bez záměru, ale postaven PO 511	4.900 / 370
1E	2014	se záměrem, PO 511 postaven	3.300 / 230
2A	2030	bez záměru (EXIT 4, VS a ZKZP) postaven PO 511, postavena D3	6.300 / 460
2B	2030	se záměrem (EXIT 4, VS a ZKZP) postaven PO 511, postavena D3	4.920 / 330

Z této tabulky lze odvodit, že lze porovnat stavy bez a se záměrem:

Profil Šeberov jeden směr (omezení nad 12 t)	rok 2010	rok 2014	rok 2017	rok 2030
Bez záměru (EXIT 4 a VS)	5.400	6.900	(s PO 511) 4.900	6.300
Se záměrem (EXIT 4 a VS)		5.600	(s PO 511) 3.300	4.900 (4.200)
Rozdíl (pokles)		-1.300	-1.600	-1.400 (-2.100)

Z porovnání vyplývá, že při úvaze, že omezení nad 12 tun na VS bude platit i v roce 2030, lze snížit zátěž pro rok 2030 o 700 vozidel (analogie z roku 2014), tudíž rozdíl v roce 2014 bude -1.300 vozidel a v roce 2030 -1.100 vozidel oproti stavům bez Vestecké spojky.

Pokud lze zátěžové stavy převést do času, znamená rok 2014 bez VS nejhorší stav v Šeberově (6.900 vozidel/24 h/jeden směr). **Výstavbou Exitu 4 a VS dojde v roce 2014 (2015) k poklesu o 1.300 vozidel na 5.600/24h/jeden směr a tento stav bude trvat do roku 2017 (2018), tj. 2–3**

roky, kdy by měl být dokončen PO stavba 511 a v roce 2017 (2018) již dojde k poklesu o 1.600 vozidel na 4.200/24h/jeden směr. V roce 2030 pak o 2.100 vozidel.

EXIT 4 a VS znamená pro Šeberov pokles dopravy v obci v roce 2014 o cca 20 %, v roce 2017 o cca 32 % a v roce 2030 o cca 33 %.

Z tabulky je patrné, že realizace Vestecké spojky přispěje významně ke snížení dopravní zátěže v Šeberově. Navíc může obec počítat s určitým zlepšením v oblasti MHD – Metrobus po Vestecké spojkě, Metro a P+R v Písnici, zavede-

ní mýta pro nízkoe emisní zóny apod. Tento dopad zatím nelze kvantifikovat, ale jistě se časem projeví. Důležité pro Šeberov je to, že bez Vestecké spojky není možný ani efektivní obchvat Šeberova.

Poptávka a naléhavost výstavby staveb EXIT 4 a Vestecké spojky vyplývá z dopisů zástupců samospráv na ministra stavebnictví.

– z dopisu 1. náměstka primátora hl. m. Prahy na ministra dopravy ze dne 27.4.2011:

„Výstavba Vestecké spojky nejenže pomůže radikálně snížit intenzitu místní dopravy v regionu, ale spolu s křižovatkou na D1 km 3,7 umožní rozvoj lokalit a území obsažených v územních plánech městských částí hl. m. Prahy (Šeberov, Újezd), jakožto obcí Stř. kraje (Průhonice, Vestec, Jesenice) a zohlední potřeby a podmínky dopravní obsluhy Jižního Města – MČ Praha 11.

Obracím se na Vás, vážený pane ministře, abyste s ohledem k důležitosti a potřebě uvedených staveb pro dopravní obslužnost jihovýchodního sektoru Prahy, pomohl urychlit jak plánování, tak finanční přípravu této investice.“

– z dopisu hejtmána Stř. kraje na ministra dopravy ze dne 25.8.2011:

„Ve stávající době se dá považovat za jednu z rozhodujících investičních akcí, která by měla výrazně odlehčit složitou dopravní situaci v řešeném regionu, dálniční křižovatka na D1 v km 3,7, tzv. EXIT 4 a na ní navazující komunikace označovaná jako Vestecká spojka. Realizací výstavby této komunikace by se výrazným způsobem optimalizovala dopravní situace a zároveň by bylo dosaženo potřebné dopravní obslužnosti pro pokračující rozvoj předmětných lokalit v souladu s územními plány městských částí hl. m. Prahy a obcí Středočeského kraje.“

– z dopisu starostů MČ Újezd a MČ Šeberov na ministra dopravy ze dne 1.3.2011:

„V loňských komunálních volbách jsme společně obhajovali posty starostů a ve volebních programech byl voličům předkládán jasný a transparentní návrh řešení dopravní obslužnosti MČ spočívající ve výstavbě křižovatky na dálnici D1 tzv. EXIT 4 a Vestecké spojky. Voliči nám dali více jak nadpoloviční většinou důvěru řešit dopravu v našich městských částech. Naléhavé řešení dopravní situace můžeme doložit nejen různými dopravními studii, ale i každodenními zkušenostmi z oblasti dopravy.“

K obávám, že Vestecká spojka zavleče tranzitní a nákladní dopravu do oblasti je třeba uvést, že **dokumentace E.I.A. na Vesteckou spojku poža-**

duje vyloučení nákladní dopravy nad 12 tun. Tranzitní dopravu přebírá a převezme Pražský okruh, který je k tomu určen a Vestecká spojka jako dvoupruhová komunikace určena pro odvedení dopravy z přetížených místních komunikací vedoucími obcemi a zatěžujícími životní prostředí. Bez Vestecké spojky není možné realizovat efektivní obchvat Šeberova ani zavedení rychlé MHD z prostoru Jesenice/Vestec na Metro Opatov.

K rozšiřované spekulaci, že by Vestecká spojka mohla vést od křižovatky EXIT 4 dále na sever – tato možnost není obsažena ani ve stávajícím ani nově navrhovaném územním plánu Prahu, nikdo toto nechce ani neprosazuje a tato možnost je navíc blokována připravovanou výstavbou objektů v daném prostoru, na kterou je již vydáno územní rozhodnutí.

Různé **alternativní návrhy** na dopravní řešení v oblasti bez Vestecké spojky (tzv. varianty Ing. Preiningera objednané z Křeslic) **plánují odvést dopravu soustavou místních komunikací na přetíženou Kunratickou spojku a křižovatku D1 Chodov.** Další zátěž Kunratické spojky by znamenala zhoršení životního prostředí v okolí Šeberova a Kunratic (rekreační rybníky, nová výstavba RD), neřešitelný stav na křižovatce Chodov a konzervování dosavadního stavu v Šeberově. **Proto byly tyto varianty odmítnuty jako dopravně a z hlediska ŽP neúnosné organizacími státní správy i samospráv** (dopisy TSK – ÚDI, ÚRM, MČ Praha 11, MČ Újezd, MČ Šeberov, dopravně odborné posudky).

Tyto varianty nebyly vzaty v úvahu při návrhu nových ÚP Prahy i Stř. kraje a nebyly proto posuzovány jako alternativa v dokumentaci E.I.A. na EXIT 4 a VS.

Závěrem je třeba zdůraznit, že jak EXIT 4, tak Vestecká spojka jsou řadu let obsahem všech platných územních plánů hl.m. Prahy, Pražského regionu a všech obcí na trase, a to jako stavby veřejně prospěšné.

B.) Technické řešení EXITU 4 a Vestecké spojky EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice (dále ZKZP) tvoří dálnice D1 v kategorii D34/120, „Vestecká spojka“ jako městská sběrná komunikace podle návrhu funkční třídy B1 v úseku D1 – ZKZP v kategoriích MS4 dck -/24/70 (část v délce cca 450 m v extravilánovém provedení) a výhledové spojení s městskou částí Praha – Újezd u Průhonic funkční třídy B2 v kategorii MS2 -/9/50 (není součástí této

stavby, ale možnost napojení na ulici Formanskou je doložena).

Křižovatka D1 – Vestecká spojka je navržena jako kosodélná s mimoúrovňovým převedením nadřazeného směru (D1) a dvěma úrovněmi křižovatkami, podle ČSN 73 6102, příloha D typ M1. Křižovatka Vestecká – ZKZP je úrovněová styková. Všechny 3 úrovněové křižovatky mají řadící pruhy a jsou řízeny světelně signalizačním zařízením s preferencí podle dopravní zátěže. EXIT 4 D1 a Vestecká spojka/dopravní připojení ZKZP jsou v celém rozsahu součástí veřejného komunikačního systému a jsou v celém rozsahu součástí veřejné prospěšné stavby.

Vestecská spojka v úseku ZKZP – silnice II/603 je navržena jako silnice II. třídy, která plní funkci městské sběrné komunikace v kategorii S 9,5/70. Jedná se tedy o dvoupruhovou, obousměrnou komunikaci s neomezeným přístupem, kde jsou jak komunikace, tak mostní objekty navrženy ve dvoupruhovém provedení. Vestecská spojka vede ve směru severojižním po jihovýchodním okraji hl.m. Prahy na hranicích se Středočeským krajem. Navazuje na stavbu EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice (ZKZP) ve stykové křižovatce dopravního připojení ZKZP. Končí napojením na Vestecský přivaděč v místě okružní křižovatky, která je umístěna na silnici II/603 (stará benešovská).

Vestecský přivaděč s okružní křižovatkou jsou součástí stavby 513 Silničního okruhu kolem Prahy. Vestecská spojka bude obsluhovat území podél spojky a přitom bude tvořit spojení mezi dálnicí D1 a Silničním okruhem kolem Prahy.

Vestecská spojka je v celém rozsahu součástí veřejného komunikačního systému, je obsažena v územních plánech hl.m. Prahy a obcí Průhonice, Jesenice a Vestec a územního plánu Pražského regionu a je v celém rozsahu součástí veřejné prospěšné stavby. Vestecská spojka po uvedení do provozu odlehčí komunikační síť na území přilehlých městských částí hl.m. Prahy a obcí.

Návrh VS jako dvoupruhu je dokumentován na výkresu příčných řezů

C.) Vliv staveb na životní prostředí, hluková a rozptylová studie

Zahájení procesu hodnocení vlivů na životní prostředí záměrů „EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ (dále jen EXIT 4) a „Vestecská spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603“ (dále jen

Vestecská spojka) spadá do roku 2008, kdy obdrželo Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) dokumentace vlivů obou záměrů na životní prostředí. Dokumentace, které zpracoval Mgr. Michael Pondělíček, byly rozeslány ke zveřejnění a k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Obě dokumentace byly vráceny k dopracování. Novou a dle požadavků orgánů státní správy a samosprávy přepracovanou dokumentaci EIA na záměr „EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ zpracoval v srpnu 2011 RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc. (EIA SERVIS s.r.o.).

Dokumentaci EIA pro záměr „Vestecská spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603“ zpracovává rovněž RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc. a dokumentace bude dokončena do konce října 2011.

Obě dokumentace EIA (EXIT 4 a Vestecská spojka) zpracováváné v roce 2011 vychází z aktualizovaných a rozšířených Dopravně inženýrských podkladů, kde bylo prověřováno celkem 8 stavů, které se liší posuzovaným horizontem (2010, 2014 a 2030), existencí (nebo neexistencí) záměru, stavem nadřazené komunikační sítě (existence PO 511, PO 518, PO 519) a regulací nákladní dopravy.

Na základě takto zpracovaného technického podkladu bylo možno zpracovat Hlukovou a Rozptylovou studii jak pro EXIT 4, tak pro Vestecskou spojku.

Výklad k hlukovým studiím EXIT 4 D1 a Vestecská spojka

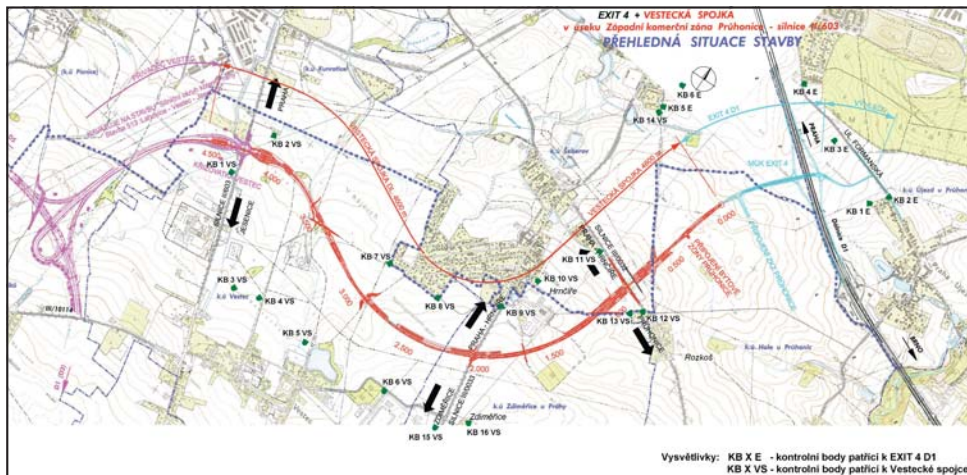
1) Způsob výpočtu hlukového zatížení:

Výpočet je proveden dle postupu „Novely metody pro výpočet hluku ze silniční dopravy“, schválené dopisem Hlavního hygienika České republiky čj. HEM/510-3272-13,29695 ze dne 21. února 1996, výpočetním programem CADNA A verze 3.6.117.

Do výpočetního programu bylo v trojrozměrné projekci zadáno území kolem EXIT 4 a Vestecské spojky, navržené protihlukové stěny a valy, objekty blízké obytné zástavby a hranice zón, určených dle územního plánu k bydlení.

Na komunikacích byly zadány četnosti vozidel pro stávající stav (tok 2010) a pro roky 2014 a 2030 (podklady TSK – květen 2011) a to vždy pro variantu s EXIT 4 a VS (varianta se záměrem) a bez EXIT 4 a bez VS (varianta bez záměru). Pro účely ověření funkčnosti (validace) výpočto-

Situace měřících bodů



vého modelu, vytvořeného v programu CADNA A, bylo provedeno přímé 24 hodinové měření hlukové zátěže v 6 kontrolních bodech.

Následně bylo provedeno porovnání stávající hladiny hluku z dopravy před výstavbou EXITU 4 a Vestecské spojky zjištěnými přímými měřeními s hladinami hluku zjištěnými výpočtovým modelem. Bylo zjištěno, že hladiny hluku zjištěné přímými měřeními a výpočet spolu velice dobře korespondují (liší se max. o 0.1–1.4 dB). Tím bylo ověřeno, že je možno výpočtový model použít pro stanovení hlukové zátěže dané lokality (hluková zátěž bez záměru a se záměrem – 7 variant řešení (roky 2010, 2014 a 2030).

Následně byl proveden výpočet hlukové zátěže v 22 kontrolních bodech v blízké obytné zástavby v blízkosti budoucího EXITU 4 a Vestecské spojky, z provozu na stávajících komunikacích (6 KB pro akci EXIT 4 a 16 KB pro akci Vestecská spojka). Umístění kontrolních bodů je patrné z obr. na str. 13.

2) Hygienické limity hluku a výsledky výpočtu: Dle prováděcího předpisu NV č.148/2006 Sb., částka 51, § 11, odstavec 4 je nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A ve venkovním prostoru pro stavbu v okolí komunikací, kde je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující, rovna:

$$L_{Aeq,16h} = 60\text{dB (pro den)}$$

$$L_{Aeq,8h} = 50\text{db (pro noc)}$$

Ve výpočtových modelech bylo zvoleno celkem 22 kontrolních bodů (6 KB pro akci EXIT 4 a 16 KB

pro akci Vestecská spojka). Ve všech kontrolních bodech bylo zjištěno, že po výstavbě EXIT 4 a Vestecské spojky (roky 2014 a 2030) nedojde vlivem provozu na těchto nových komunikacích k překročení hygienických limitů hluku v denní ani v noční době.

3) Vliv EXITu 4 a Vestecské spojky na hlukové zatížení vnitřní zástavby obce Šeberov

V obci Šeberov v blízkosti centrálních komunikací, které procházejí obcí, dojde výstavbou EXITu 4 a VS k snížení četnosti dopravy a tím i k určitému snížení hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu (rok 2010).

Nejvíce se snížení hluku projeví u zástavby uvnitř obce situované těsně při komunikacích K Šeberovu, K Hrnčířům a K Labeškám. Zde dojde v konečném stavu k poklesu až o cca 50%.

Dojde tak výstavbou Vestecské spojky a EXITu 4 ke snížení hlukové zátěže uvnitř obce Šeberov.

Vliv Exit 4 D1 a Vestecské spojky na ovzduší v Šeberově

Imisní studie byla zpracována na základě Doprávně – inženýrských podkladů, které vysledovaly pohyby vozidel ve 3 časových horizontech (2010, 2014 a 2030) a v 8 stavových variantách.

Počty vozidel pro dané stavy komunikační sítě na profilu Šeberov jsou vyjádřeny v grafech pro všechna vozidla, lehká nákladní vozidla (LNA) a těžká nákladní vozidla (TNA). Z uvedených grafů je patrný pokles dopravy v Šeberově i Hrnčíř-

řích při realizaci záměru (tj. EXITu 4, Vestecké spojky a ZKZP).

Na základě dopravních intenzit byly v zájmové oblasti vypočteny pro všechny stavy komunikační sítě roční průměrné imisní příspěvky (HR NO_x, maximální krátkodobé imisní příspěvky IKH NO_x, roční průměrné imisní příspěvky tuhých znečišťujících látek frakce IHR PM₁₀, maximální denní imisní příspěvky benzenu IHR BNZ. Tyto výpočty byly převedeny do grafů, z nichž vyplývá pokles při realizaci záměru v ulici k Hrnčířům. Nejvyšší intenzity imisních příspěvků jsou pro stavby 1A a 2A (tj. stavby pro rok 2014 a 2030 bez záměru – EXITu4 a VS). V ostatních stavech je vyjádřen pokles, tzn. že záměr přispěje ke snížení imisí.

Dále byly posouzeny vlivy na domy čp. 319 v ulici Pod Vší a čp. 365 v ulici K Rozkoši, a ty jsou uvedeny v tabulce dále. Tyto domy byly vybrány jako nejbližší stavby, které mohou být ovlivněny. Rozdíly v imisních příspěvcích jsou velmi malé v porovnání se stávající úrovní znečištění ovzduší. **Vliv je nepatrný a lze konstatovat, že imisní příspěvky v provozu záměru nepovedou k překračování platných imisních limitů.**

Na základě výstupů z prezentované hlukové a rozptylové studie zpracoval pro EXIT 4 RNDr. Jiří Kos „Posouzení vlivů na veřejné zdraví“. V tomto posouzení je konstatováno, že vlivem provozu záměru EXIT 4 dojde k rozšíření pásu znečištění podél dálnice D1, v nejbližším okolí MÚK EXIT 4 a podél nových komunikací. **Tento rozšířený pás nezasáhne vyššími hodnotami území s trvalým výskytem osob.** Oblasti s trvalým výskytem osob jsou především pod vlivem znečištění z provozu dálnice D1.

Posouzení vlivů záměru výstavby Vestecké spojky na veřejné zdraví zpracuje RNDr. Jiří Kos během října roku 2011.

Realizací obou záměrů dojde k navýšení množství zpevněných ploch a tím i k navýšení objemů vod odtékajících z EXITu 4 a z Vestecké spojky. Vzhledem k provedeným hydrologickým výpočtům lze předpokládat, **že režim povrchových vod v širším území nebude významně ovlivněn.**

Režim podzemních vod může být ovlivněn v úsecích, kde výkopové práce v projektovaných zářezech zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. Krátkodobé ovlivnění kvality podzemních vod je možno očekávat v průběhu výstavby silnice po odtěžení půdní vrstvy, zasakováním

splachových vod ze staveniště a dlouhodobě především v místech projektovaných zářezů a v místech soustřeďování splachových vod z komunikace.

Pohyb podzemní vody je v oblasti velmi pomalý, ovlivnitelnost vodních zdrojů (studní) na vzdálenost větší jak 100 m je tak minimální, nebo žádná. Rovněž ovlivnění kvality této odebírané podzemní vody se s ohledem na propustnost prostředí nepředpokládá.

Převážná část posuzovaných staveb stavby je umístěna na pozemcích ZPF. V celkové ploše záboru ZPF bude odstraněna ornice, která bude následně při dokončování staveb použita na sadové úpravy a ohumusování tělesa silnice.

Vestecká spojka úspěšně zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa. Tato plocha bude po realizaci záměru opětovně osázena odpovídajícími dřevinami.

Vliv na krajinný ráz byl v dokumentaci EIA pro EXIT 4 vyhodnocen jako poměrně malý nebo střední. Vliv Vestecké spojky na krajinný ráz bude vyhodnocen během října 2011.

Realizace záměru si vyžádá kácení dřevin. Pro EXIT 4 bylo Úřadem městské části Praha – Újezd vydáno povolení ke kácení dřevin, které je povoleno až po nabytí právní moci stavebního povolení posuzovaného záměru. Zároveň příslušný úřad uložil žadateli náhradní výsadby mimo území záměru a uložil mu následnou pétilou péči o nově vysazenou zeleň. Obdobné kompenzační opatření lze očekávat i v případě kácených dřevin Vestecké spojky.

V místě posuzovaných záměrů bylo zaznamenáno několik zvláště chráněných druhů živočichů dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. **Pro zjištěné druhy lze konstatovat, že jejich další existence v zájmovém území nebude realizací ani provozem posuzovaných záměrů ohrožena.**

Negativní vliv na avifaunu mohou vykazovat protihlukové stěny pokud jsou realizovány nesprávným způsobem. **S ohledem na ochranu ptactva je doporučeno realizovat protihlukové stěny z matných skel nebo zcela neprůhledné.**

Ovlivnění živočichů (vyskytujících se v současné době v Milíčovském lese) hlukem se realizací záměru oproti současnosti nezhorší. **Hluk z provozu záměru EXIT 4 nebo Vestecké spojky nezpůsobí změny v diverzitě fauny Milíčovského lesa.**

Určitým potenciálně negativním vlivem záměru na faunu může být světelné znečištění. V dal-

ších fázích přípravy záměru **je doporučeno provedení výpočtu návrhu osvětlení tak, aby výsledný příspěvek staveb ke světelnému znečištění lokality byl minimalizován** a aby nedocházelo ke zbytečnému nasvícení ploch přírodního prostředí.

V Blízkosti posuzovaných záměrů se nachází přírodní památky Milíčovský les a rybníky a Hrnčířské louky. Míra ovlivnění těchto **přírodních památek se po realizaci záměrů oproti současnému stavu nezmění.**

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádné evropsky významné lokality dle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani neleží v žádné ptačí oblasti (PO) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

Posuzovaný záměr neleží na území žádného přírodního parku podle zákona č. 114/1992 Sb. **Přibližně 350 metrů severně od záměru EXIT 4 probíhá za ulicí Formanská hranice přírodního parku Botič – Milíčov. Park se rozkládá především v údolí přírodně meandrujícího Botiče a Pitkovického potoka, jeho ovlivnění realizací záměru lze prakticky vyloučit.**

Památné stromy nebudou realizací záměru dotčeny.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku. Výstavba retenčních nádrží (nebo úprava stávajících), které jsou součástí posuzovaného záměru zasáhne do vodních toků, které jsou významným krajinným prvkem ze zákona. Tento zásah bude během výstavby jednoznačně negativní. Po dokončení nádrží naopak vznikne na dotčeném vodním toku nový biotop, který bude dále plnit funkci významného krajinného prvku.

EXIT 4 nekříží ani se nedotýká žádného biocen-

tra nebo biokoridoru nadregionální, regionální či lokální úrovně. Na umělém vodním toku nad rybníkem Sukov je vymezen interakční prvek (I6/362), na kterém budou vybudovány čtyři malé retenční nádrže. Interakční prvek bude narušen výstavbou retenčních nádrží, po jejich dokončení bude funkce interakčního prvku přirozeným způsobem obnovena.

Míra střetů Vestecké spojky s prvky ÚSES bude vyhodnocena v dokumentaci EIA.

Posuzované záměry jsou umístěn mimo zastavěná území obce, jejich realizace si nevyžádá žádné demolice obytných nebo rekreačních objektů.

D.) Základní údaje o stavbách, stav přípravy a časový postup

Investorem křižovatky EXIT 4 je Ředitelství silnic a dálnic, investorem Vestecké spojky je Středočeský kraj. Obě investice mají podporu z úrovně vedení Prahy a Stř. kraje (odborné územního či regionálního rozvoje, odborné dopravní) i z vedení zúčastněných obcí či městských částí.

Obě stavby jsou ve fázi přípravy – jsou zpracovány a kladně projednány dokumentace pro územní řízení a zpracovány dokumentace E.I.A. – EXIT 4 je již v projednání, VS bude projednána koncem listopadu t.r.

Územní a stavební řízení se předpokládá během roku 2012, realizace je odvislá od zajištění financování, začátek se předpokládá v roce 2013–2014, dokončení 2015.

25.10.2011

Informace byla zpracována autory dokumentace pro územní řízení, dokumentace pro posouzení vlivu stavby na životní prostředí s využitím posudků dopravních expertů a vyjádření orgánů státní správy a samosprávy

Oponentní akustické posudky objednané ÚMČ Praha-Šeberov

AKUSTICKÝ POSUDEK č.: P68-11

POSOUZENÍ DOKUMENTU

HLUKOVÁ STUDIE

„EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“

Praha 4, k. ú. Újezd u Průhonic a Šeberov (hluk z dopravy)

1. Úvod

Dokument, „Hluková studie „EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ Praha 4, k. ú. Újezd u Průhonic a Šeberov (hluk z dopravy)“ (dále jen „Dokument“) vypracovaný pod číslem „N-2011-1-33“ společností MERTL AKUSTIKA s.r.o. (Praha 9 - Letňany, Novosvětská 188, 199 00)

pány Ing. Martinem Bartůškem a Ing. Milošem Mertlem, řeší záměr společnosti Ředitelství silnic a dálnic Praha vystavět na km 3,7 dálnice D1 novou mimoúrovňovou křižovatku (Exit 4) s dopravním připojením Západní komerční zóny Průhonice. Posouzení zhodnotí Dokument s ohledem na komplexnost hodnocení hlukové situace, správnost použitých postupů, vhodnost výpočtových metod a vypořádání se s požadavky hlukové legislativy České republiky a procesu posouzení vlivu záměru na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

2. Hodnocený záměr

Nová mimoúrovňová křižovatka (Exit 4), bude vybudována na km 3,7 dálnice D1. Součástí stavby je i navazující část Vestecké spojky od Exitu 4 dálnice D1, až po vjezd do připravované komerční zóny „Západní komerční zóna Průhonice“ (dále jen ZKZP), v délce cca 500m včetně vjezdu do ZKZP, a přípravy napojení Vestecké spojky ve směru k budoucí křižovatce se silnicí II/603. Ve výhledu je, v souvislosti se záměrem „Propojovací komunikace Formanská – Exit 4 a administrativní a obytný soubor Praha – Újezd“, navrženo propojení křižovatky Exit 4 s komunikací Formanská.

Křižovatka je navržena jako prstencovitá (typ „diamant“). Jednotlivé větve křižovatky budou vedeny do zářezu pod úroveň terénu. Těleso dálnice D1 tak zůstane zachováno ve svých původních výškových poměrech. Část Vestecké spojky od Exitu 4 D1, až po vjezd do připravované ZKZP bude mít dle projektu tři jízdní pruhy v každém směru. Vestecká spojka, od odbočky na ZKZP po křižovatku s komunikací silnice II/603, má navržen vždy jeden jízdní pruh v každém směru. Propojení Exitu 4 směrem na komunikaci Formanská je navrženo též s jedním pruhem v každém směru (v záměru se neuvazuje s pokračováním tohoto propojení směrem na Křeslice a Petrovice).

3. Vstupní podklady

3.1 Polohopis a výskopis

Dokument uvádí jako zdroj podkladů k zadání polohopisu a výskopisu stávajícího terénu a objektů data systému ZABAGED® (digitální mapa ČR v měřítku 1:10000). Dále uvádí, jako zdroj informací o záměru následující podklad: „3) Výkresová dokumentace stavby, zpracoval IKP CONSULTING ENGINEERS s.r.o.“.

Dokument neuvádí, na základě jakých podkladů a jak byl modelován výskopis (podélný řez) nově řešených ramen najezdů a sjezdů Exit 4, mostní konstrukce na D1 a části komunikace Vestecké spojky. Z dokumentu nevyplývá, na základě jakých pod-

kladů byly modelovány výšky dotčených staveb (obytných a dalších objektů) a překážek v šíření hluku (např. zemní val u obytného území Kateřinky, protihluková stěna u D1 chránící území Újezdu u Průhonic aj.).

3.2 Zdroje hluku, podklady, parametry a popis

Podklady o stávajících a očekávaných průměrných celodenních intenzitách dopravy byly převzaty z dokumentu „Dopravně inženýrské podklady EXIT 4, ZKZP a Vestecká spojka“ zpracovaného v květnu 2011 společností TSK hl. m. Prahy, Úsek dopravního inženýrství.

Podklad obsahuje kartogramy s intenzitami dopravy za 24h průměrného pracovního dne, ve skladbě všechna / pomalá / těžká vozidla (mimo PID), a schémata dopravní sítě se zakresleným orientačním podílem jízd v nočním období.

Jako modelovaná rychlost dopravního proudu pro komunikaci dálnice D1 byla zvolena nejvyšší dovolené rychlosti na dálnici, tj. 130km/hod pro osobní a 80km/h pro nákladní automobily. Modelovaná rychlost dopravního proudu na ostatních úsecích komunikací, ramen křižovatky Exit 4 aj. není v Dokumentu uvedena.

Dokument uvádí v modelu uvažovaný povrch vozovky pro všechny řešené komunikace.

Chování dopravního proudu, zejména na komunikaci dálnice D1, není v dokumentu popsáno a patrně není v modelu zohledněno (bez ohledu na možnosti metodiky „Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy 2005“).

3.3 Meteorologická data

V Dokumentu nejsou uvedeny žádné vstupy umožňující při výpočtech šíření hluku zohlednit vliv dlouhodobě průměrných meteorologických podmínek ve sledované lokalitě, respektive zohlednit vliv tzv. příznivých podmínek šíření zvuku (jako je směr větru, větrné turbulence, vlhkost, teplota, teplotní inverze a oblačnost aj.).

POZNÁMKA: V dokumentu WGAEN: „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku“ (2. verze, 13. ledna 2006) je v nástrojové sadě číslo 17: „Existence podmínek příznivých pro šíření zvuku“, pro lokality kde nejsou známy dlouhodobě průměrné meteorologické podmínky, doporučeno uvažovat následující průměrné pravděpodobnosti výskytu příznivých podmínek šíření zvuku během roku:

Denní doba ...50 % pravděpodobnost výskytu příznivých podmínek pro šíření zvuku

Večerní doba ...75 % pravděpodobnost výskytu příznivých podmínek pro šíření zvuku

Noční doba ... 100 % pravděpodobnost výskytu příznivých podmínek pro šíření zvuku.

3.4 Nejbližší venkovní chráněný prostor a venkovní chráněný prostor staveb

V Dokumentu je správně vtipována nejbližší chráněná zástavba v obcích Újezd u Průhonic, Kateřinky a Šeberov.

Dokument zahrnul do hodnocení i plochy, situované severně od úseku km 3,0–4,4 dálnice D1 určené k postupnému zastavění (viz územní plán Újezdu u Průhonic).

Dokument do hodnocení nezahrnul stávající plochy v sousedství Šeberova v území nazývaném K Rozkoši, které slouží podle stávajícího územního plánu HMP jako plochy SP (tj. území sloužící sportu a rekreaci – sport), viz následující obrázek (červeně vyznačené území). Městská část Šeberov navíc má v tomto území zájem vystavět nové školské zařízení.



4. Metodika výpočtu, nástroj modelování

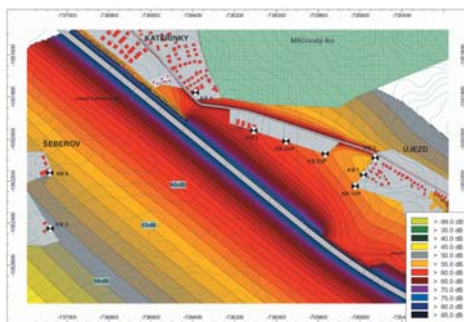
4.1 Nástroj modelování

Z dokumentů vyplývá, že hodnocení hlukové situace v posuzované lokalitě bylo provedeno pomocí programu Cadna A verze ze 3.6.117, která byla společností DataKustik GmbH distribuována v průběhu roku 2007. Program Cadna A je v současné době dodáván ve verzi 4.2.

4.2 Metodika výpočtu

V Dokumentu se uvádí: „Výpočet je proveden dle postupu „Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy“, schválené dopisem Hlavního hygienika České republiky čj. HEM/510-3272-13,2,9695 ze dne 21. února 1996, výpočetním programem CADNA A verze 3.6.117, z r. 2007“.

Zvolená výpočtová metodika neobsahuje algoritmy umožňující zohlednit vliv celoročně průměrných

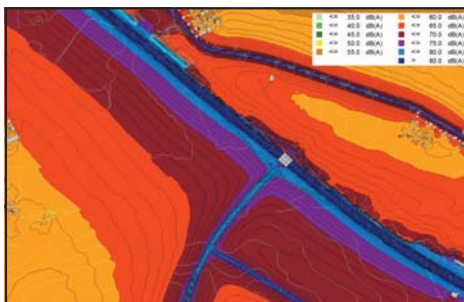


meteorologických podmínek na šíření hluku. Výsledky výpočtu udávají ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro „ideální počasí“ (tj. pro obdobné meteorologické podmínky, za kterých jsou podle norem prováděna měření hluku, viz Dokument kapitola „6. Přímé měření hluku z dopravy na dotčeném území (v chráněném venkovním prostoru) před výstavbou EXITu 4 a dopravního připojení Západní komerční zóny Průhonic:“).

Za běžného počasí, ve větrných dnech, s vyšší vlhkostí, nízkou teplotou, teplotní inverzí, oblačností aj. budou reálné imisní ekvivalentní hladiny akustického tlaku, ve vzdálenostech vyšších jak cca 50m od zdroje hluku i o několik decibel vyšší než takto vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku.

POZNÁMKA: Podle sdělení pana Dr. Wolfganga Propsta, zástupce společnosti DataKustik GmbH a autora programu (diskuse po příspěvku na konferenci 72. Akustický seminář; 9. až 11. května 2006; Sezimovo Ústí), je do programu Cadna A implementována „zdrojová“ část metodiky „Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2005“. Výpočet šíření hluku je prováděn podle jiných algoritmů, které pan Dr. Probst neuvedl.

Sdělení uvedené v Dokumentu, že: „Výpočet je proveden dle postupu „Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy“, neodpovídá zcela skutečnému stavu provedení hodnocení.



4.3 Model terénu v okolí záměru

Dokument uvádí: „Do výpočetního programu bylo dle požadavku objednatele v **trojrozměrném projektu** zadáno 7 variant řešení (+ jedna podvarianta). Vždy byla zadána dálnice D1 a komunikace Formanská. Dále byly (dle varianty řešení) zadány následující komunikace: Exit 4 s dopravním připojením ZKZP, propojení Exitu 4 s komunikací Formanská. Dále bylo do výpočetního programu zadáno území kolem dálnice, stávající protihlukové valy a protihlukové stěny (+ nově navržené protihlukové stěny), objekty blízké obytné zástavby a hranice zón, určených dle územního plánu k bydlení.“.

V modelech hlukových situací uvedených v Dokumentu na obrázcích Obr. č. 2 až Obr. č. 6, jsou patrné vrstevnice systému ZABAGED a modelové prvky nového mostu na dálnici D1 (v místě křižovatky Exit 4). Ve vypočítaných mapách hlukových pásem, uvedených v obrázcích Obr. č. 9 až Obr. č. 30, se však vliv terénu na tvar kontur izofon vůbec neprojevuje (izofony jsou hladké křivky bez zvlnění). Jev „hladkých křivek“ izofon v procesu výpočtu šíření hluku obvykle způsobuje řídká výpočtová síť bodů (snaha urychlit výpočet zadáním vyššího kroku výpočtové sítě než doporučeného 10x10m), nebo „agresivní“ algoritmus interpolace výsledků výpočtů sítě bodů do průběhu izofon (některé algoritmy se pokoušejí vyhladit průběhy křivek izofon), nebo zanedbání tvaru terénu v procesu výpočtu (vrstevnice jsou v modelu zadány, ale výpočet probíhá v modelu nad rovinou, což zkracuje čas potřebný k výpočtu modelu).

Z informací uvedených v Dokumentu není možné zjistit, který z výše uvedených mechanismů způsobil ne příliš realistické hladké křivky průběhu izofon na publikovaných hlukových mapách.

4.4 Pohltivost terénu

Dokument neuvádí, jaká pohltivost terénu byla ve výpočtech uvažována. Výpočtový postup „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy 2005“ pracuje pouze s odrazivým terénem nebo pohltivým terénem.

Výsledky výpočtu podle tohoto postupu provedené nad odrazivým terénem dosahují výrazně vyšších hodnot než výpočty provedené nad pohltivým terénem.

5. Hodnocení hlukové situace

Z Dokumentu vyplývá, že ve výpočtových bodech byly provedeny výpočty hluku pro výšky 3m (1. NP), 6m (2. NP), resp. 9m (3. NP) nad terénem a u map hlukových pásem pro výšku 3m nad terénem.

Na obrázcích s mapami hlukových pásem jsou vypočítané průběhy izofon vyneseny s krokem 1dB,

v proměnné barevné škále prakticky zamezující stanovení polohy konkrétní izofony hluku, viz obrázek na str. 17 vpravo nahoře.

V uvedeném případě je ve výpočtovém bodě KB5 vypočtena ekvivalentní hladina akustického tlaku $L_{Aeq(den)3m}=50,3dB$ a v bodě KB6 $L_{Aeq(den)3m}=50,2dB$.

V obrázku je textem (zvýrazněným barvou cyan) doplněna poloha izofony 50dB, odpovídající vypočítaným ekvivalentním hladinám akustického tlaku v bodech KB5 a KB6. Odpočtem od izofony 50dB jsou označeny i polohy izofon 55dB a 60dB. Porovnání příslušné barvy pásma s izofonami 55dB a 60dB v obrázku, s legendou hlukových pásem u obrázku, potvrzuje praktickou nemožnost se v poloze vypočítaných hlukových pásem orientovat.

Přehledné zobrazení užívá konstantní barvu pro celé jedno pásmo s krokem 5dB (například $50dB \leq L_{Aeq(t)} < 55dB$) s černou čarou vyznačeným průběhem izofony ležící uvnitř pásma (viz příklad uvedený na obrázku na str. 17 vpravo dole).

6. Rekapitulace hodnocení Dokumentu

Dokument, „Hluková studie „EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Příhonice“ Praha 4, k. ú. Újezd u Příhonic a Šeberov (hluk z dopravy)“ reaguje na požadavky vrácení dokumentace vlivů záměru na životní prostředí k dopracování vydané Ministerstvem životního prostředí dne 2. 3. 2011 pod číslem 17299/ENV/II zapracováním požadovaných hodnocených variant.

Situace v okolí křižovatky Exit 4 je hodnocena včetně navazujícího úseku Vestecské spojky, což byl jeden z požadavků na doplnění předešlého podání dokumentace EIA tohoto záměru.

Do posouzení vlivu provozu Exit 4 dálnice D1 na hlukovou situaci v jeho okolí nebyl zahrnut venkovní chráněný prostor území K Rozkoši (parcely č. 564/1, 564/4 atd) toto územní je v územním plánu HMP vedeno jako SP, tj. území určené ke sportu. Podle zákona 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů (ve znění pozdějších změn), paragraf § 30, odstavec (3) se: „**Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť.**“.

Použitý přístup hodnocení a použitá výpočtová metodika „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy 2005“ nezohledňuje vliv celoročně průměrných meteorologických podmínek na šíření hluku.

Ověření funkčnosti výpočtového modelu na základě provedeného 24 hodinového měření hluku, které je s ohledem na postupy měření prováděno za

meteorologicky příznivých podmínek, utvrzuje, že vypočítané ekvivalentní hladiny akustického tlaku hluku jsou platné pouze pro tyto meteorologické podmínky.

V běžný den lze očekávat hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku hluku ve vzdálenějším okolí křižovatky Exitu 4 dálnice D1 o několik decibel (cca 3dB až 5dB) vyšší.

7. Závěr

S ohledem na rozsah hodnocení hlukové situace v okolí záměru v dokumentaci EIA posuzované nové mimoúrovňové křižovatky Exit 4, navržené na km 3,7 dálnice D1, je možné vyjádřit souhlas s předloženou dokumentací EIA za následujících doplňujících podmínek:

a) Předkladatel záměru navrhne a do dokumentace zapracuje technická opatření zajišťující plnění

hygienických limitů hluku i v chráněném venkovním prostoru lokality K Rozkoši (zejména s ohledem na plánované využití lokality k výstavbě nového školského zařízení).

b) Stávající a nová navržená technická opatření, určená k ochraně venkovního chráněného prostoru a venkovního chráněného prostoru staveb v okolí záměru, budou garantovat splnění hygienických limitů hluku i za celoročních průměrných meteorologických podmínek (tedy ne pouze za příznivých meteorologických podmínek).

V Praze dne 31. 10. 2011

Zpracovatel:

Ing. Karel ŠNAJDR

Konzultace v oboru Akustika

Mezhořezy 31, p. Semněvice 345 52

Tel: 603 423 935, e-mail: akon@snajdr.name

IČ: 644 05 826, DIČ: CZ6802111998

AKUSTICKÝ POSUDEK č.: P70-11

Vliv staveb Exit 4 a Vestecská spojka na hlukovou situaci v intravilánu sídel Šeberov a Hrnčiče

Počty objektů zasažených hlukem

Výhled rok 2030

1. Úvod

Posudek vyhodnotí, v intravilánech sídel Šeberov a Hrnčiče, počty objektů zasažených hlukem z očekávané automobilové dopravy v roce 2030, pro variantu po zprovoznění plánovaných dopravních staveb „EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ (dále jen EXIT4) a „Vestecská spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603“ (dále jen Vestecská spojka) a pro variantu stávající silniční sítě (tj. bez realizace těchto staveb).

2. Podklady

(1) Zákon 258/2000 Sb. „Zákon o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů“, Díl 6 Ochrana před hlukem, vibracemi a neionizujícím zářením

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ze dne 24. srpna 2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

(2) ČSN ISO 9613 – 2: „Akustika – Útlum při šíření zvuku ve venkovním prostoru – Část 2: Obecná metoda výpočtu“, září 1998

Standard NMPB – XP S 31-133; Akustika - Hluk pozemní dopravy, Výpočet útlumu zvuku při šíření ve venkovním prostředí, zahrnující meteorologické vlivy; AR-INTERIM-CM (SMLOUVA ČÍSLO: B4-

3040/2001/329750/MAR/C1); Road traffic noise –

Description of the calculation method

Novela metodiky výpočtu hluku silniční dopravy 2004; RNDr. Miloš Liberko a kol., Hluk v životním prostředí; Planeta č. 2/2005

(3) Výkresová dokumentace staveb (zhotovitel: IKP CONSULTING ENGINEERING s.r.o.):

Vestecká spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603; část B přílohy:

1 – Přehledná situace stavby

5 – Podélný profil Vestecské spojky

6 – Podélné profily přeložek komunikací

7 – Vzorové příčné řezy

EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice; část B přílohy:

1 – Přehledná situace stavby

6 – Podélné profily větví a připojení

7 – Podélný profil Vestecské spojky

15 – Řešení PHS u mostu v km 3.756 D1

(4) Dopravně inženýrské podklady:

Přílohy dokumentu „Hluková studie „EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ Praha 4, k. ú. Újezd u Průhonic a Šeberov (hluk z dopravy)“; N-2011-1-33; MERTL AKUSTIKA s.r.o., Novosvětská 188, 199 00 Praha 9 - Letňany

(5) Digitální podklady (polohopis, výškopis), Útvary rozvoje města hl. m. Prahy; Ortofotomapy, www.mapy.cz, www.sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz, www.googlemaps.cz a Google Earth

(6) Akustický posudek P18-11; „Vliv automobilové dopravy na hlukovou situaci v intravilánu sídel Šeberov a Hrnčiče. Stávající silniční síť a stavby „EXIT 4

D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ a „Vestecská spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603“; 8.3.2011; Ing. Karel Šnajdr

3. Situace

Městská část Praha Šeberov (sídla Šeberov a Hrnčičře) je situována v prostoru, ve kterém hlukovou situaci v intravilánech sídel nejvíce ovlivňují komunikace ulic Brněnská (dálnice D1), Kunratická spojka (silnice II/100), K Labeškám (silnice III/0032) a K Šeberovu (silnice III/0033). Středem Šeberova prochází komunikace ulice K Hrnčičřům (silnice III/0033). Hrnčičře protínají komunikace ulic K Labeškám a K Šeberovu.

Hlukovou situaci severovýchodní části Šeberova výrazně ovlivňuje hluk z provozu dálnice D1. Situaci v okolí ulice K Hrnčičřům ovlivňuje provoz na této ulici a západní část Šeberova provoz na komunikaci ulice Kunratická spojka. Hlukovou situaci Hrnčičř v současné době nejvíce ovlivňují komunikace ulic K Hrnčičřům, K Šeberovu a K Labeškám.

V bezprostředním okolí městské části Šeberov jsou projektovány dvě dopravní stavby. Jedná se o stavby „EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ a „Vestecská spojka v úseku Zá-

padní komerční zóna Průhonice – silnice II/603“ budou svým hlukem ovlivňovat východní části Šeberova a především Hrnčičř.

4. Maximální přípustné hodnoty hluku

Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku hluku A v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru se stanoví součtem základní hladiny hluku $L_{Aeq,T} = 50$ dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru, charakter zdroje hluku a denní a noční dobu podle přílohy č. 3 (viz (1)).

Nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku hluku v chráněném venkovním prostoru ostatních staveb a chráněném ostatním venkovním prostoru, pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích, jsou rovny:

Pro denní dobu od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ $L_{Aeq,T} = 60$ dB (70 dB*)

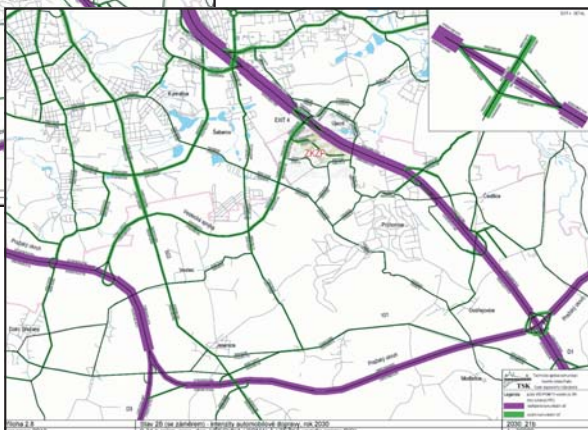
Pro noční dobu od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ $L_{Aeq,T} = 50$ dB (60 dB*).

*) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací a drahách. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, prováděné údržbě a rekonstrukci želez-

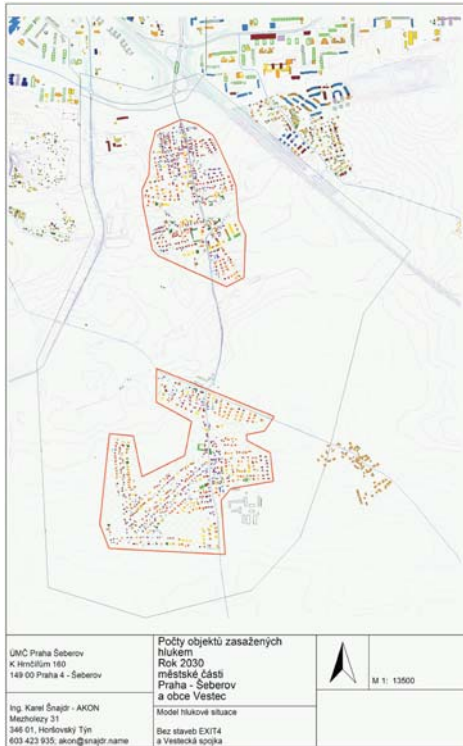


Obr. 1 – Kartogramy dopravy 2030 – „Bez staveb EXIT4 a Vestecská spojka“

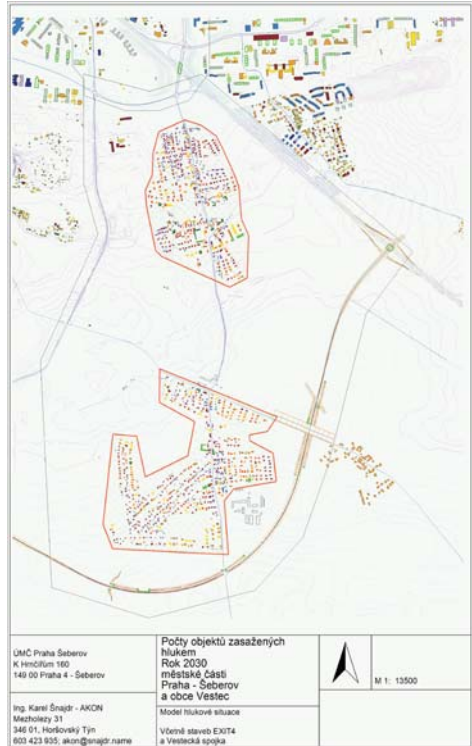
Obr. 2 – Kartogramy dopravy 2030 – „Včetně staveb EXIT4 a Vestecská spojka“



Obr. 3 – Model hlukové situace – „Bez staveb EXIT4 a Vestecká spojka“

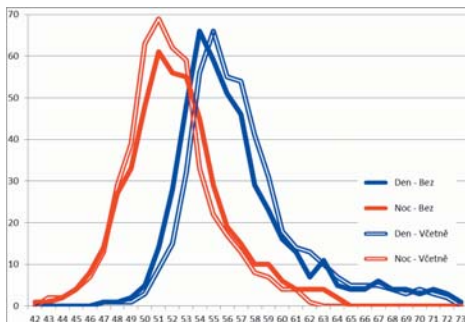


Obr. 4 – Model hlukové situace – „Včetně staveb EXIT4 a Vestecká spojka“

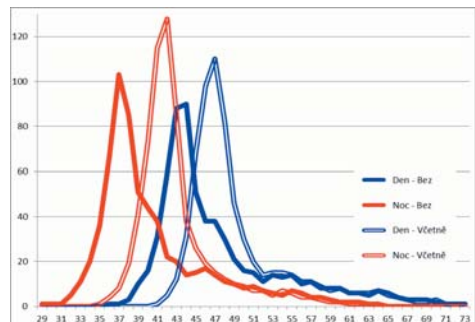


ničních drah nebo rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace, nebo dráhy, při kterém **nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti** v chráněném venkovním

prostoru staveb nebo v chráněném venkovním prostoru, a pro krátkodobé objízdné trasy. Tato korekce se dále použije i v chráněných venkovních prostorech staveb při umístění bytu v přístavbě nebo



Obr. 5 – Městská část Šeberov – Počty objektů zasažené hlukem v pásmu 1dB



Obr. 6 – Městská část Hrnčíř – Počty objektů zasažené hlukem v pásmu 1dB

nástavbě stávajícího obytného objektu nebo víceúčelového objektu nebo v případě výstavby ojedinělého obytného, nebo víceúčelového objektu v rámci dostavby proluk, a výstavby ojedinělých obytných nebo víceúčelových objektů v rámci dostavby center obcí a jejich historických částí.

5. Teorie výpočtu hladin akustického tlaku hluku

Výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku hluku v chráněném venkovním prostoru byl proveden s pomocí dokumentu „Novela metodiky výpočtu hluku silniční dopravy 2004“ podle standardu NMPB (viz (2)).

Z normy ČSN ISO 9613 – 2: „Akustika – Útlum při šíření zvuku ve venkovním prostoru – Část 2: Obecná metoda výpočtu“, září 1998 (viz (2)) vyplývá odhad přesnosti vypočtené hodnoty pro šíření širokopásmového hluku kde je, pro výšku zdroje $0 < h < 5$ m nad terénem a vzdálenost od zdroje $0 < d < 1000$ m, je očekávaná přesnost rovna ± 3 dB, pro výšku zdroje $5 < h < 30$ m nad terénem a vzdálenost od zdroje $0 < d < 100$ m je rovna ± 1 dB a pro výšku zdroje $5 < h < 30$ m nad terénem a vzdálenost od zdroje $100 < d < 1000$ m je rovna ± 3 dB. Lze očekávat, že nejistota výpočtu podle (1), §19 odstavec 3, bude u použitých výpočtů dosahovat srovnatelných hodnot.

Výpočtový standard NMPB používá obdobnou „filozofii“ výpočtu šíření hluku (obdobné matematické vztahy), jako norma ČSN ISO 9613-2 a lze tudíž očekávat, že bude dosahovat podobné nejistoty vypočítaných hodnot.

6. Intenzita automobilové dopravy

V rámci přípravy nového podání dokumentace EIA záměru „EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ byly společností TSK hl. m. Prahy, Úsek dopravního inženýrství (květen 2011), zpracovány aktualizované dopravně inženýrské podklady (viz (4)).

Pro potřebu stanovení počtu objektů zasažených hlukem v roce 2030 byly vybrány kartogramy sestavené pro situaci bez realizace záměru EXIT4 a Vestecká spojka a situaci včetně provozu staveb EXIT4 a Vestecká spojka a zprovoznění všech nadřazených staveb (tj. PO511, PO518 - 519 a s přeložkou silnice I/12).

V příloze jsou na následujících obrázcích vyneseny kartogramy intenzit dopravy za 24 hodin průměrného pracovního dne, odpovídající výše uvedeným variantám dopravy: „Obr. 1“, „Obr. 2“.

Rychlost dopravního proudu na jednotlivých úsecích komunikací byla modelována v souladu se skutečným stavem, viz akustický posudek (6).

V modelech byly respektovány všechny úseky, ve kterých je dopravním značením upravena povolená rychlost vozidel. V intravilánech sídel Šeberov a Hrnčíř, stejně jako na dálnici D1 a komunikacích silnic III/0032 a III/0033, byla průměrná rychlost dopravního proudu stanovena měřením pomocí pistolového radaru.

Zvláštní pozornost byla kladena na stanovení rychlosti dopravního proudu v okolí kruhových křižovatek (ulic „K Hrnčířům – Na Jelenách – Chilská“ a „K Hrnčířům – K Šeberovu – K Labeškám“). Takto stanovené rychlosti byly použity i na kruhovou křižovatku budoucí Vestecké spojky a komunikace silnice III/0033 (pokračování ulice K Šeberovu). V modelech hlukových situací jsou v oblasti kruhových křižovatek zohledněny dva až čtyři úseky před a za křižovatkou, ve kterých dochází ke snižování (respektive zvyšování) rychlosti dopravního proudu.

Povrch všech vozovek, bez ohledu na stávající skutečný stav, byl modelován s indexem povrchu vozovky 0dB (podle NMPB, viz (2)).

7. Výpočet hluku

Pro potřeby stanovení počtu objektů zasažených hlukem byly pomocí programu **LimA** ver. 8.1.11 (sériové číslo: 38FB4F7B, licence: Akon – Czech Republic), upraveny a aktualizovány akustické modely vypracované v rámci akustického posudku P18-11 (viz (6)). Sestavené modely jsou vyneseny v příloze na obrázcích „Obr. 3“ a „Obr. 4“.

Akustické parametry náhradních liniových zdrojů hluku představujících dopravu na jednotlivých úsecích komunikací byly vypočítány pomocí standardu NMPB (viz (2)) z výše uvedených hodinových intenzit dopravy, rychlostí dopravního proudu, s koeficientem povrchu vozovek 0 dB.

Model hlukové situace zahrnuje území o rozloze 7000×7000 m. Stávající objekty ve sledovaném území, jsou modelovány s konstantními výškami, a to: 3 m nad terénem (malé hospodářské objekty), 8 m nad terénem (rodinné a bytové domy), a 10 m nad terénem (průmyslové a nákupní haly).

Reliéf krajiny byl modelován s krokem vrstevnic 1 m (výškopis systému ÚRM). Terén zářezů a náspů nových úseků komunikací byl modelován pomocí příkazu programu LimA (TC) z podélného řezu větvi a připojení dopravní stavby „EXIT 4“ a podélného řezu stavby „Vestecká spojka“ a přeložek komunikací. Výška náspů kolem části komunikace Vestecká spojka, 3m nad původním okolním terénem, byla stanovena z výkresu vzorového příčného řezu „Řez 2 – Vestecká spojka, km 1.000 S9,5/70“ (viz (3)).

Povrch terénu, vyjma komunikací, byl modelován

s Indexem povrchu země $G=0,6$ (podle ČSN ISO 9613-2 v souladu s výstupy programu HARMONO-ISE). Meteorologický součinitel útlumu byl užít KONSTANTA $20.C_0$ (viz nastavení programu LimA, v souladu s požadavkem WGAEN: „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku“).

Pomocí metody č. 2 „Zóny expozic hlukem (LKZ)“ programu LimA byly vypočteny počty objektů zasažených hlukem s krokem 1 dB zvlášť pro městskou část Šeberov a zvlášť pro městskou část Hrnčiče.

Grafické vyjádření rozložení počtu objektů zasažených hlukem s krokem po 1 dB (formou histogramů) je vyneseno v příloze na následujících obrázcích: „Obr. 5“ a „Obr. 6“.

8. Závěr

Výsledky stanovující počty objektů zasažených v roce 2030 hlukem z automobilové dopravy porovnávají budoucí hlukovou situaci intravilánu městských částí Šeberova a Hrnčiče pro případ bez realizace dopravních staveb „EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ a „Vestecská spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603“ a případ po realizaci těchto staveb.

Z porovnání výsledků, v kontextu očekávaných intenzit dopravy na dálnici D1, lze vyvodit následující závěry:

Šeberov

Z kartogramů intenzit dopravy vyplývá, že po uvedení staveb EXIT4 a Vestecská spojka:

– **klesne intenzita dopravy po komunikaci ulice K Hrnčičům o cca –24,4% u osobních a –16,9% u nákladních automobilů**

– **stoupne intenzita dopravy po dálnici D1 o +27,2% u osobních a +6,3% u nákladních automobilů**

– **klesne intenzita dopravy po komunikaci ulice Kunratická spojka o –4,4% u osobních automobilů ale stoupne o +12,1% u nákladních automobilů.**

Díky poklesu dopravy centrem Šeberova klesne, v okolí ulice K Hrnčičům a v území mezi ulicemi K Hrnčičům a Kunratická spojka, úroveň hluku v okolí objektů o cca 1 dB až 2,6 dB. Ale s ohledem na nárůst intenzity automobilového provozu po komunikaci D1, stoupne úroveň hluku, v okolí objektů situovaných nejbližší dálnici D1, až o 1 dB.

Z výpočtů počtu objektů zasažených hlukem (viz obrázek „Obr. 5“) vyplývá, že celkové počty objektů zasažených konkrétní hladinou hluku se výrazně nezmění (v denní době se posune těžiště počtu za-

sažených objektů z 54 dB na 55 dB, a v noční době zůstane těžiště na hladině 51 dB). Prakticky dojde k „přemístění“ hlukem zasažených objektů z oblasti okolí ulice K Hrnčičům do oblasti situované nejbližší k dálnici D1.

POZNÁMKA: Hlukovou situaci v celém intravilánu městské části Šeberov může zajistit instalace akustických clon podél jižní strany komunikace dálnice D1, tak jak bylo navrženo v posudku P18-11 (viz (6)).

Hrnčiče

Z kartogramů intenzit dopravy vyplývá, že po uvedení staveb EXIT4 a Vestecská spojka:

– **klesne intenzita dopravy po komunikaci ulice K Šeberovu o cca –18,7% u osobních a –4,0% u nákladních automobilů**

– **klesne intenzita dopravy po komunikaci ulice K Labeškám o cca –10,0% u osobních a –38,1% u nákladních automobilů**

– **klesne intenzita dopravy po komunikaci ulice K Labeškám (směrem na Rozkoš) o cca –6,7% u osobních a –8,0% u nákladních automobilů**

– **přibude nová komunikace – Vestecská spojka.**

Díky poklesu dopravy na všech dominantních komunikacích městské části Hrnčiče, klesne u objektů situovaných okolo komunikací K Labeškám (v obou úsecích) a K Šeberovu hluk v jejich okolí o cca 0,6 dB až 1,2 dB. Ale s ohledem na nový zdroj hluku, tj. komunikaci Vestecská spojka, stoupne u velké části do této doby hlukové málo zasažených objektů hluk v jejich okolí (viz příloha obrázek „Obr. 6“). Vlivem nové dopravní stavby dojde k přesunu těžiště počtu zasažených objektů k vyšším hodnotám, a to o cca 3 dB (z původní hladiny 44 dB na 47 dB) v denní a o cca 5 dB (z původní hladiny 37 dB na 42 dB) v noční době.

POZNÁMKA: Hlukovou situaci v části městské části Hrnčiče, sousedící se stavbou Vestecská spojka, může zlepšit vhodný návrh hloubky zářezu, polohy zemních valů a případné instalace akustických clon podél komunikace Vestecská spojka.

V Praze dne 2. 11. 2011

Zpracovatel:

Ing. Karel ŠNAJDR

Konzultace v oboru Akustika
Mezholezy 31, p. Semněvice 345 52

Tel: 603 423 935

e-mail: akon@snajdr.name

IČ: 644 05 826

DIČ: CZ6802111998

Petice a ankety

Nejčastěji zmiňovaná petice proti Vestecké spojce, se kterou Šeberov a Hrnčíře aktivně obchází již od roku 2008 dosud paní Eva Příhodová a podporuje svými letáky Aliance Jihovýchod

Tato petice byla podána na ÚMČ Praha-Šeberov **21.4.2008** se **600 podpisy** označená jako 1. etapa a následně **7.5.2008** s **původními 600 podpisy** a s **90 novými podpisy** označená jako 2. etapa. Obě etapy byly předány pouze jako fotokopie podpisů, 600 podpisů tedy bylo použito 2x. Již v této části byly použity 2 odlišné texty, nicméně text v rámečku, kvůli kterému asi lidé petici podepisovali primárně, byl v obou shodný a to: „My, níže podepsaní občané městské části Praha-Šeberov, zásadně odmítáme výstavbu tzv. Vestecké dálniční spojky **v navrhované podobě.**“ Občané se tedy vyjadřovali k dokumentaci navrhované v roce 2008.

V textu petice byl dále vyjádřen nesouhlas „s napojením Vestecké dálniční spojky na Videňskou ulici a obchvat Prahy“ a petice požadovala v jedné verzi pouze „aby byla urychleně zahájena příprava výstavby obchvatu Šeberova“ a ve druhé verzi odevzdaného textu ještě druhý požadavek „aby naše zastupitelstvo důsledně hájilo naše zájmy“.

MČ Praha-Šeberov na tuto petici řádně odpověděla dne 21.5.2008, odpověď následuje.

Dne **14.7.2011** byla podána na ÚMČ Praha-Šeberov opět petice, která ovšem nebyla označená jako etapa 3. Byly opět zkopírovány všechny archy z petice z roku 2008, ovšem první 2 archy byly vyměněny za archy s novým textem, dále byly přidány na konec archy se starým textem z roku 2008 i s novým textem z roku 2011 a vše přečíslováno. Došlo tedy ke zřejmé manipulaci s původní peticí. Celkem bylo odevzdáno **874 podpisů** na arších s **texty z roku 2008** a **305 podpisů** na arších s **novým textem**.

Nový text se podstatně změnil ve formulaci v rámečku:

„My, níže podepsaní občané městské části Praha-Šeberov, zásadně odmítáme výstavbu tzv. Vestecké dálniční spojky.“ Ubyl tedy text o navrhované podobě, který **mění smysl petice z vyjádření se ke konkrétní podobě z roku 2008 na vyjádření obecného nesouhlasu**.

Dále nový text změnil vyjádření nesouhlasu s napojením Vestecké spojky v nesouhlas „s ko-

munikací nazvanou Vestecká spojka navrženou v původní trase dálničního okruhu JVK“ jako takovou. Nový text rozšiřuje požadavek výstavby obchvatu Šeberova o požadavky „vyjmutí Vestecké spojky z územních plánů, odmítnutí jakékoliv komunikace v trase Vestecké spojky nebo v trase podobné“ a „trvalé zneprůchodnění trasy Vestecké spojky zástavbou rodinnými domky“.

Obečně k peticím:

Každý, kdo petici podává, má nárok na její přijetí a vyřízení. Adresát petice na ni musí vždy nějak odpovědět. Podle setrvalé judikatury Ústavního soudu (např. nálezy spisová značka I. ÚS 21/94, II. ÚS 350/04, III. ÚS 346/06) nemají autoři petice automatické právo na kladné vyřízení své petice.

V § 4 odst. 2 zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním, v platném znění, se jednoznačně píše: „Pokud podpisové archy neobsahují text petice, musí být označeny tak, aby bylo zřejmé, jaká petice má být podpisy podpořena; dále na nich musí být uvedeno jméno, příjmení a bydliště toho, kdo petici sestavil, nebo jméno, příjmení a bydliště toho, kdo je oprávněn členy petičního výboru v této věci zastupovat.“ Zákon nehovoří o tom, že autoři a organizátoři petice předávají podpisové archy s originálními podpisy, to však plyne z povahy věci. Kopie je samozřejmě zpochybnitelná.

Organizátoři petice mají právo shromažďovat a zpracovávat tyto osobní údaje, které odpovídají stanovenému účelu a uchovávat je pouze po dobu, která je nezbytná k účelu jejich zpracování [§ 5 odst. 1 písm. d) a e) zákona o ochraně osobních údajů]. Získané údaje nesmí předávat jiným osobám a subjektům než orgánům, jemuž je petice určena. Pokud autor petice uchovává osobní údaje po dobu delší než nezbytnou k účelu zpracování, hrozí mu pokuta až do výše 5 000 000 Kč].

Z výše uvedeného vyplývá, že tím, že petiční archy měly při odevzdání v roce 2011 tři různé texty, byly odevzdány pouze v kopiích, se kterými bylo prokazatelně manipulováno, originály podpisových archů byly uchovávány organizátoři petice po dobu 4 let a použity několikrát, byly porušeny minimální formality, které bylo nutné při podání zmíněné petice dodržet. MČ Praha-Šeberov se přesto rozhodla a na petici opět

řádně odpověděla. Text odpovědi ze dne 8.8.2011 následuje.

Mnohem podstatnější než formální nedostatky výše uvedené petice je však manipulace s názorem občanů. Měli jsme možnost mluvit s řadou občanů, kteří vyjádřili podporu v roce 2008 a podle svých slov by nyní tuto petici již nepodepsali. Přesto byla s jejich podpisy jako aktuálními v roce 2011 opět odevzdána. Také se vyjádřili, že dvojí použití svého podpisu považují za neoprávněnou manipulaci se svými osobními údaji. Dokonce jeden z členů petičního výboru uváděný na petici odevzdané v roce 2011 napsal, že o petici slyšel naposledy v roce 2008. Také mluvčí petičního výboru paní Příhodová se na veřejném zasedání zastupitelstva dne 19.9.2011 vyjádřila, že text na petici v průběhu let měnili, protože situace se samozřejmě vyvíjí a oni reagují změnami textu na nový vývoj. I z toho je zřejmé, že podpisy z roku 2008 jsou naprosto neaktuální, protože nereagují na současnou situaci, ale na konkrétní stav návrhu dokumentace v roce 2008. Mnoho jmen z petičních archů z roku 2008 se také objevuje v anketě k dopravnímu řešení ze srpna 2011, o které bude podrobněji psáno níže. Z pohledu MČ Praha-Šeberov je tedy nyní **relevantní názor 305 petentů, kteří podepsali aktuální text petice.**

* * *

Odpověď na petici ze dne 21.5.2008

Věc: Stanovisko a způsob vyřízení petice předané na zasedání zastupitelstva dne 21.dubna 2008 týkající se odmítnutí výstavby Vestecké spojky

Vážená paní Příhodová, členové petičního výboru, dne 21.4.08 jste na zasedání zastupitelstva předali první průběžnou etapu Vaší petiční akce, zaměřené proti výstavbě Vestecké spojky. Dne 7.5.2008 jste do podatelny Úřadu naší MČ dodali další část této Vaší petiční akce.

Zastupitelé naší MČ v převažující většině nesouhlasí s obsahem petice, tak jak je petice podána jako celek. Informace v ní uváděné jsou v některých bodech v souladu s jednáním zastupitelstva i souvisejících jednáních, které jsou v otázce Vestecké spojky vedena.

Zásadní odmítnutí Vestecké spojky nezmění nic na situaci, že se tato stavba bude realizovat, jelikož je v souladu s územním plánem středoevropského kraje i hl. m. Prahy. Nechceme hlasovat o usneseníh zastupitelstva, která vytváří „budou-

cí alibi“ pro nás, zastupitele. Mezi takové usnesení by jistě patřilo usnesení týkající se podání změny na hl. m. Prahu, potažmo i středočeský kraj. Takové podání je dopředu určené k negativnímu stanovisku.

Naopak námi uplatňované požadavky, které byly z většinové části zapracovány do projektové dokumentace, mají své opodstatnění a velkou šanci úspěš.

Vámi opakovaně zmiňované hypermarkety jsou naplánovány na k.ú. Průhonice. Na našem k.ú. není územním plánem povolena žádná taková plocha. Podle současného územního plánu je lokalita mezi obytnou zástavbou Šeberova a dálnicí D1 určena jako orná půda, v prostřední části jako lesní porost spolu se zelení městskou krajinou. Tato část je svou rozlohou velmi významnou částí Šeberova a domnívat se, že zde nikdy nic nebude postaveno je velmi nereálné. Jakákoliv výstavba na takovéto rozložení, ať již rodinných domků či dalších projektů, jistě vyvolá další nárůst dopravy, který bude potřeba „někam“ odvést. Pokud možno na komunikaci či křižovatku, která svými parametry nebude zhoršovat dopravní situaci na našem k.ú., ale naopak ji svými parametry propustí plynule, což bude mít pozitivnější vliv na naše životní prostředí, než kolony vozidel v nevyhovujícím dopravním uzlu.

Výstavba křižovatky na D1 na km3,7 je v současné době jediným praktickým krokem, jak odvést dopravu na D1 mimo Šeberov a Hrnčiče, aniž bychom zvyšovali neúměrnou zátěž Opatovské křižovatky, jejichž přetížení má vliv zejména na kolony vozidel stojících v Šeberově a tím zcela negativní vliv na naše životní prostředí.

Na základě schválených připomínek k Vestecké spojce i stanovisku k současné projektové dokumentaci k samotné VS jsme pro zákaz vjezdu kamionové dopravy na Vesteckou spojku. Podporu v tomto bodě máme u primátora hl. m. Prahy, u radního pro dopravu hl. m. Prahy i středočeského kraje.

Prodoužení Vestecké spojky kolem Milíčovského lesa není v souladu s platným územním plánem hl.m.Prahy, ani není zapracován do nového návrhu územního plánu, který se v současné době zpracovává. VS je projektována jako komunikace o šíři 9,5 m, rychlostí 70 km/hod., čímž by měla splnit kapacitní odhady, které samy jsou nutné ke kladnému stanovisku příslušných odborů dopravy, které se vyjadřují k dokumentaci k ÚR.

Zcela jasným cílem nás, zastupitelů naší MČ, je odvedení dopravy z centra naší MČ. Jediným v nejbližší době možné realizovatelným projektem je Vestecká spojka.

Zastupitelé si nechali zpracovat odborný posudek dopravní studie, který tuto komunikaci podporil. Stanovisko komise životního prostředí, poradního orgánu starostky, je její podpora, vzhledem ke zjištění, že autohodiny strávené mimo zástavbu naší MČ mají menší negativní vliv na naše životní prostředí než autohodiny strávené v centru naší městské části, které jsou pro naše životní prostředí naopak velmi negativní. V rámci prosazovaných připomínek k VS jsou pro nás zcela zásadní zejména tyto připomínky, které jsou v souladu se zájmy všech spoluobčanů podepsaných pod Vaší petici:

- Zákaz vjezdu vozidlům nad 6 tun.
- Vybudování maximálních protihlukových opatření.
- Zprovoznění VS po zprovoznění Pražského obchvatu v úseku 512, 513, tedy časová podmíněnost.

V rámci prosazování zájmu všech občanů bude tedy dále důrazně požadovat zejména poslední jmenované připomínky, které jsou velmi významné pro odvedení dopravy z centra Hrnčír a Šeberova, zároveň zamezí přivedení tranzitní kamionové dopravy, které slouží Pražský okruh (nikoliv Vestecká spojka).

Závěrem bychom chtěli upozornit na skutečnost, že jakákoliv komunikace kolem Hrnčír a Šeberova by musela projít stejnými kroky jako Vestecká spojka. Tedy zpracováním studie, projektové dokumentace k územnímu rozhodnutí, zpracováním EIA, výkupem pozemků a zejména získáním financí, dále stavebním povolením apod., čímž bychom naší neustále se zhoršující dopravní situaci řešili další roky.

Na Úřadu je založena petiční akce již z roku 2002, kterou podepsalo tehdy více než 500 občanů (což bylo více než 40 % občanů, kteří mohli podepsat petici) a cílem této petice bylo urychlení výstavby Vestecké spojky, tedy její podpora. Současní zastánci výstavby VS doručili na Úřad MČ po schválení negativního stanoviska žádost o revokaci tohoto usnesení. Pod jejich petici se podepsalo cca 100 osob během jediného dne.

Vámi deklarovaných 690 podpisů zastupuje cca 35 % občanů naší MČ, kteří mohou podepsat petici, tedy 15 leté a starší spoluobčany.

Nehodnotíme Vaši práci, kterou v rámci petiční akce děláte. Všichni mají možnost vyjádřit svůj

názor, nikdy jsme Vám neodmítli možnost se vyjádřit veřejně, i z těchto důvodů byste zase Vy měli dát možnost vyjádřit své názory zastáncům VS a ne jejich názor znevažovat jejich údajnými mylnými domněnkami.

Závěr odpovědi je tedy zřejmý, budeme podporovat VS za připomínkování a opakování námi uplatněných připomínek, což do této doby přineslo velké úspěchy zejména zapracování většiny námi uplatněných připomínek. Bez jejich uplatnění bychom v projektové dokumentaci neměli protihlukové valy, přejezdy pro pěší i cyklisty, umožnění přejezdu zemědělské techniky, průlez pro drobné živočichy, přemostění biokoridoru a dalších připomínek, které jsou pro většinu obyvatel důležité.

Jejich zapracování svědčí o našem úspěšném efektivním dosavadním postupu, ve kterém budeme pokračovat.

* * *

Odpověď na petici ze dne 8.8.2011

Věc: Stanovisko a způsob vyřízení petice předané do podatelny Úřadu MČ Praha Šeberov dne 14. července 2011, týkající se „odmítnutí výstavby tzv. Vestecké dálniční spojky

Vážená paní Příhodová, členové petičního výboru,

Na pondělí 1.8.2011 předseda komise pro životní prostředí a dopravu svolal komisi, která je složena z řad většiny zastupitelů a dalších odborníků z oblasti životního prostředí, dopravy.

Zastupitelé naší MČ se ztotožňují se závěry komise pro životní prostředí a dopravu tak, jak je uvedeno v příloze tohoto dopisu. Zápis z komise konané dne 1.8.2011 tvoří nedílnou součást této odpovědi. Tento dopis a zápis z komise životního prostředí považujeme za stanovisko k podané petici i petici za vyřízenou ve smyslu §5 odst.(3) zákona č. 85/1990 Sb. o právu petičním. Současný postoj radnice naší městské části i tato odpověď navazuje na dosavadní kroky minulého i současného vedení radnice. Odpověď na petici, týkající se Vestecké spojky, petičnímu výboru v podobném složení jako nyní, podanou na zasedání zastupitelstva dne 21. dubna 2008 týkající se odmítnutí výstavby Vestecké spojky, přikládám také v příloze.

* * *

Stanovisko komise pro životní prostředí a dopravu ze dne 1.8.2011

Přítomni: Tomáš Tureček – předseda, Petr Mě-

chura, Petr Rajtora, Jan Kastner, Jaroslav Chaloupka, Květa Vítvarová

Komise se zabývala peticí občanů, která byla doručena na ÚMČ Praha-Šeberov 17. července 2011.

V Petici je uvedeno:

Nesouhlasíme:

- a) s komunikací nazvanou Vestecká spojka navrženou v původní trase dálničního okruhu JVK
- b) s výstavbou křižovatky Vestecké spojky s dálnicí D1
- c) s výstavbou hypermarketů a komerčních zón v blízkosti naší městské části

ad a)

Zastupitelstvo MČ Praha-Šeberov podalo dne 29.4.2011 námitku k návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, kde je zakreslena tzv. Vestecká spojka jako veřejně prospěšná stavba. Jedná se především o nedostatečné zhodnocení vlivů této stavby na životní prostředí a udržitelný rozvoj dotčeného území. Zastupitelstvo požaduje po Středočeském kraji, aby se dopravní problematika v této oblasti řešila pouze sítí místních komunikací navržených tak, aby nemohly tyto komunikace přivádět do území tranzitní a kamionovou dopravu.

ad b)

Zastupitelstvo MČ Praha-Šeberov na svém jednání 25.1.2011 vzneslo k dokumentaci EIA ke křižovatce 4 dálnice D1 do Brna zásadní připomínky a vrací dokumentaci k dopracování. MČ Praha-Šeberov požaduje zapracovat do dokumentace EIA Exitu 3,7km dálnice D1 závěry akustického posudku zpracovaného Ing. Karlem Šnajdrem, akustikem konzultantem, zpracované dne 24.1.2011 na základě požadavku MČ Praha-Šeberov, vycházející z dokumentace EIA Exitu 3,7km dálnice D1, které jsou následující:

– největším současným i budoucím zdrojem hluku na území k. ú. Šeberov je dálnice D1 do Brna, nazývané též „stará hluková zátěž“,

– další zhoršování tohoto stavu není s ohledem na veřejné zdraví přípustné,

– předkladatelé záměru Exitu 3,7 km dálnice D1 a navazující Vestecké spojky musí navrhnout taková opatření, aby provoz obou záměrů stávající hlukovou zátěž na území městské části Praha Šeberov nezhoršil,

– návrh technických opatření, vedoucích ke snížení dopadu hluku záměrů na městskou část Pra-

ha-Šeberov, musí být mezi oběma stavbami koordinován. Účinek technických opatření pak musí být prokázán pro obě stavby hodnocené zároveň.

V současné době probíhá měření (monitorování) hluku v naší městské části. O výsledcích jednotlivých měření budou po provedení těchto měření vydány dílčí zprávy. Po skončení měření bude vydána závěrečná zpráva o měření, která bude shrnovat výsledky všech dílčích zpráv.

ad c)

Zastupitelstvo MČ Praha-Šeberov na svém jednání 16.5.2011 zastavilo pořizování změny Z 27/01 a vyzvalo společnost Tesco k předložení návrhu nové změny ÚP, která bude vycházet za základního výkresu nového konceptu Územního plánu.

V Petici dále občané požadují:

a) vyjmutí Vestecké spojky z územních plánů. Odmítají jakoukoliv komunikaci v trase Vestecké spojky nebo v trase podobné, která by propojila dálnice a přivedla do oblasti tranzitní dopravu

b) trvalé zneprůchodnění trasy Vestecké spojky zástavbou rodinnými domky

c) výstavbu místního obchvatu Hrnčírů a Šeberova, který by odvedl současnou tranzitní dopravu ze Zdiměřic a Vestce mimo naši městskou část a zároveň by k nám nepřivedl tranzitní osobní a kamionovou dopravu z velké části ČR i Evropy

ad a)

Komise se většinou shodla, že komunikace v trase tzv. Vestecké spojky nebo v trase podobné, která by v budoucnosti propojila dálnice D1 a D3 a přivedla do oblasti tranzitní dopravu, je nepřipustná. Doporučuje proto zastupitelstvu MČ Praha-Šeberov, aby koordinovalo se zastupiteli Vestce přerušení trasy tzv. Vestecké spojky v úseku Vestecký přivaděč – Zdiměřická.

ad b)

Komise konstatovala, že požadavek na zástavbu území rodinnými domy je v současné době v rozporu s územním plánem.

ad c)

Komise doporučuje zastupitelům MČ Praha-Šeberov, aby své konání směřovali k nalezení investora, jenž zřídí obchvat Šeberova o parametrech

místní komunikace v úseku Zdiměřická – D1. Nedělitelnou podmínkou je, že **na tento obchvat nebude navazovat žádná další komunikace v úseku Zdiměřická – Vestecký přívaděč**, v opačném případě by opět mohla v budoucnu vzniknout hrozba propojení dálnic D1 a D3 v trase tzv. Vestecké spojky. Zároveň komise doporučuje, aby zastupitelstvo MČ Praha-Šeberov vyvinulo úsilí ke změně typu křižovatky na 4. km D1 ze zamýšleného křížení dvou dálnic diamantového typu na křižovatku dálnice s místní komunikací, kterou bude vyústění obchvatu obcí Šeberov a Hrnčiče.

* * *

Žádost občanů na okamžité řešení dopravní situace v MČ Praha-Šeberov ze dne 7.12.2007

Již dne 7.12.2007 byla na ÚMČ Praha-Šeberov podána žádost občanů na okamžité řešení dopravní situace v MČ Praha-Šeberov, která „**se domnívá ve shodě s dopravními odborníky, že jediné řešení je urychlená realizace Vestecké spojky**“ a žádá zastupitelstvo, aby „**nedopustilo, aby demagogickým tvrzením o nepotřebnosti Vestecké spojky bylo řešení dopravní situace v Šeberově a Hrnčičích odsunuto do daleké budoucnosti!**“. Tuto žádost podepsalo **86 občanů pouze ze Šeberova**.

Z toho je zřejmé, že názor občanů na Vesteckou spojku zdaleka není jednotný, jak se nám snaží stále podsouvat ve svých názorech Aliance Jihovýchod.

* * *

Anketa ze srpna 2011 na podporu dopravnímu řešení pro Šeberov a Hrnčiče

V srpnu 2011 požádala starostka a místostarostky ve Zpravodaji o podporu občanů možnému dopravnímu řešení pro Šeberov a Hrnčiče s následujícím textem:

„Vyjadřuji podporu Zastupitelstvu MČ Praha-Šeberov pro jednání se společností Tesco, jehož

výsledkem bude **závazná smlouva** mezi společností Tesco a MČ Praha-Šeberov, která **zajistí vybudování obchvatu Hrnčič a Šeberova** výměnou za změnu územního plánu v lokalitě mezi D1 a Šeberovem za následujících podmínek:

MČ Praha-Šeberov podá návrh na změnu územního plánu v lokalitě mezi D1 a Šeberovem pouze pro výstavbu hypermarketu, dopravně napojeného pouze na jím postavenou komunikaci mezi D1 a Zdiměřicemi, ostatní pozemky v této lokalitě navrhne v územním plánu jako zeleň lesní.

Společnost Tesco vybuduje protihluková opatření Šeberova od D1 před podáním tohoto návrhu na změnu územního plánu.

Společnost Tesco vybuduje na své náklady společně s výstavbou hypermarketu silnici místního významu v trase tzv. Vestecké spojky a to pouze v úseku od Zdiměřic k D1, jako obchvat Hrnčič a Šeberova.

Společnost Tesco vysází do 1 roku od schválení změny územního plánu na pozemcích mezi D1 a Šeberovem mimo území pro hypermarket les.“ Tuto podporu aktivně podepsalo **k 19.9.2011 již 199 občanů** bez toho, abychom jakkoliv dále agitovali nebo obcházeli jednotlivé domácnosti tak, jak to dělá již několik let paní Eva Příhodová za Alianci Jihovýchod. Jak již bylo také uvedeno výše, mnoho jmen občanů vyjadřujících tuto podporu se objevuje současně i na petičních archích proti Vestecké spojnici z roku 2008.

Z tak vysoké podpory je zřejmé, že **občané cítí naléhavou potřebu řešit dopravu v obci** a současně chápou, že jiná trasa než trasa tzv. Vestecké spojky, která je jako jediná zakreslená v návrhu nového územního plánu hl. m. Prahy, není možná pro vybudování další tolik potřebné komunikace v naší lokalitě.

19.9.2011

Michaela Archalousová

Názory zastupitelů

Část programového prohlášení Zastupitelstva MČ Praha-Šeberov pro volební období 2010–2014 schváleného na 2. zasedání ZMČ dne 29.11.2010 týkající se Exitu 4 a Vestecké spojky

Doprava a bezpečnost občanů

– budeme důsledně připomínkovat Vesteckou spojku spolu s křižovatkou na EXITu 3,7 km dálnice D1 na Brno tak, abychom dosáhli nejlepšího řešení, které co nejvíce pomůže zklidnění dopravy na hlavní komunikaci skrz Hrn-

čírce a Šeberov a zároveň neúměrně nezatíží naše životní prostředí, aby se Vestecká spojka nestala spojnicí okruhu R1, JVD a dálnice D1, aby Vestecká spojka odváděla dopravu z okolních obcí na dálnici D1, před vydáním konečného stanoviska MČ k dokumentaci pro územní rozhodnutí k Vestecké spojnici vyhlásíme dotazníkovou akci prostřednictvím Zpravodaje a www stránek, ve které zjistíme aktuální názor občanů MČ

Pro hlasovali: Venturová, Archalousová, Vitvarová, Hrubá, Tureček, Kastner, Chaloupka
Proti: nikdo

Zdržel se: nikdo

* * *

Názor Petry Venturové, starostky za SNK PRO LEPŠÍ OBEC, na Exit 4 a Vesteckou spojku

Můj názor na Vesteckou spojku je zřejmý od začátku. Když jsem poprvé kandidovala v roce 2006 do místního zastupitelstva, vedly mě k tomuto kroku jiné důvody než „boj“ proti Vestecké spojnici. Nicméně již v tomto roce jsem spolu se všemi, kteří se mnou kandidovali, vyjádřila podporu Vestecké spojnici, pokud to bude jeden jízdní pruh každým směrem se zákazem vjezdu kamionů.

Během uplynulých 4 let jsem na dané téma viděla nespočet materiálů, těch podporujících, i těch, které zde šíří „obhájci“ našich zájmů. Nám se podařilo do záměru prosadit maximum našich připomínek, které jsme zadavatelé dali, – přemostění všech cyklostezek a stezek pro pěší, zahloubení, tam, kde to je možné, protihlukové valy a stěny, přeložení biokoridoru, kruhové křížení směrem na Zdimeřice, naopak neexistenci sjezdu směrem na Rozkoš atd.

Když jsem zvažovala, zda znovu kandidovat do místního zastupitelstva před rokem, připravila jsem spolu se všemi kandidáty podklady i pro dopravu. V nich stálo: „Vesteckou spojku spolu s křižovatkou na EXITu 3,7 km dálnice D1 na Brno budeme nadále důsledně připomínkovat, abychom dosáhli nejlepšího řešení, které co nejvíce pomůže zklidnění dopravy na hlavní komunikaci skrz Hrnčíře a Šeberov a zároveň neúměrně nezatíží naše životní prostředí. Vestecká spojka musí odvá-

dět dopravu z okolních obcí na dálnici D1.“

S tímto programem jsem byla zvolena. Naše sdružení dostalo ve volbách před jedním rokem mandát od vás, našich spoluobčanů, který chceme plnit v souladu s tím, co jsme slíbili a zároveň i odsouhlasili v našem programovém prohlášení na toto volební období. Nebudu měnit své názory pouze na základě emocí a „tlaku“ skupiny lidí, kteří jsou samozvanými obhájci našich zájmů. Můj názor je podpořen i odborným posudkem akustika, který je také v tomto materiálu.

JÁ BUDU VŽDY HLASOVAT PRO VESTECKOU SPOJKU A EXIT 4 NAPOJENÝ NA DÁLNICI D1.

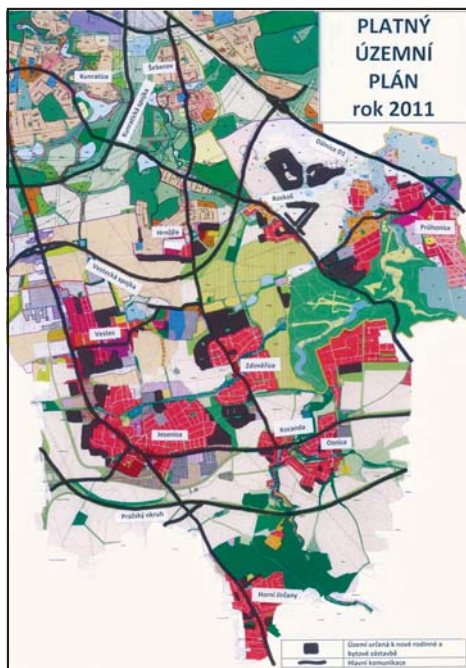
Hrnčíře, 31.10.2011

Petra Venturová

* * *

Názor Michaely Archalousové, místostarostky za SNK PRO LEPŠÍ OBEC, na Exit 4 a Vesteckou spojku

V oblastech přímo navazujících na Hrnčíře a Šeberov – ve Zdimeřicích, Vestci, Průhonicích



a dále se bude v nejbližších letech zásadně rozšiřovat rodinná a bytová výstavba tak, jak je zřejmé z přiloženého schváleného územního plánu okolních obcí (viz str. 29). Auta z nových rozvojových lokalit budou směřovat přes naši městskou část na již dnes přetíženou Opatovskou křižovatku a tím zcela zahltí ulice K Hrnčírům a K Šeberovu. Potřebujeme tedy nutně komunikaci, která odvede dopravu z lokalit za Prahou jinudy na D1. Jediné řešení této situace, které je v územním plánu a na které mohou být v budoucnu finanční prostředky, je vybudování tzv. Vestecké spojky zaústěné do D1 na Exitu 4.

Vestecká spojka je plánována jako dvoupřuhová komunikace vedená v zářezu, v místech, kde překračuje vodovodní řád, jako komunikace v úrovni terénu s protihlukovými stěnami. Mostní konstrukce a odsazení protihlukových valů neumožňuje její rozšíření na čtyřpruh. Charakter této komunikace je tedy srovnatelný s blízkou Kunratickou spojkou ovšem s lepšími protihlukovými opatřeními a většinu roku proti větru.

Nepředpokládám tedy, že jsou oprávněně obavy, že sem bude přivedena tranzitní kamionová doprava z celé Evropy, jak tvrdí odpůrci výstavby. Proto vidím přínos této komunikace větší než její záporné aspekty a budu za podmínky dodržení všech hlukových limitů a omezení pro nákladní dopravu hlasovat pro.

Hrnčíře, 23.10.2011

Michaela Archalousová

* * *

Názor Květy Vitvarové, místostarostky za ODS, na Exit 4 a Vesteckou spojkou

Vždy jsem zastávala názor, že je třeba řešit dopravní situaci v naší městské části, a je třeba neustále hlídat a tím myslím důsledně a odborně připomínkovat všechny návrhy, aby se s novými stavbami, ať už dopravního charakteru nebo jiného, nezhoršovalo životní prostředí v naší městské části.

EIA – posouzení vlivů na životní prostředí zámenu „Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“, která byla na

naš úřad doručena, ve svém shrnutí říká: Na základě výsledků hodnocení vlivů posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí, je možné konstatovat, že realizace a následný provoz jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné..., podmínkou pro realizaci záměru je dodržení navržených opatření, např. protihlukové stěny...

Co se týká tzv. Vestecké spojky, stále zastávám názor, že tato komunikace pomůže zklidnit dopravní situaci v naší městské části a pokud budou akceptované naše podmínky (dvoupřuh, úrovně křižovatky, max. povolená rychlost, omezení vjezdu nákladních aut nad 12 tun atd.), tato komunikace místního charakteru zásadně nezhorší životní prostředí v naší městské části. MČ část si objednala hlukovou studii, ta se nyní dokončuje, pokud budou splněny základní normy, budu hlasovat pro Vesteckou spojkou.

Vnímám obavy některých občanů z této stavby, ale některé argumenty, které uvádějí některé občanské iniciativy, jsou nepravdivé a zavádějící, např.:

– s pokračováním komunikace na levé straně dálnice D1 (ve směru z Prahy) v trase JVK nepočítá v současnosti žádná platná územní plánovací dokumentace,

– realizace JVK v trase uvažované v minulosti je vyloučena (v dané oblasti je vydáno již územní rozhodnutí pro jinou stavbu – obytný park).

Šeberov, 24.10.2011

Květa Vitvarová

* * *

Názor Marty Hrubé, zastupitelky za TOP 09, na Exit 4 a Vesteckou spojkou

V době mého dětství, kdy jsem jezdila do Šeberova za prarodiči, obklopovaly Šeberov a Hrnčíř pole, louky, ulice byly plné dětí, děti se proháněly na kolech skrze Šeberov a Hrnčíř, a to bez obav před auty. Často jsme seděli u sochy sv. Jana Nepomuckého a při hře „na auta“ netrpělivě vyčkávali příjezdu každého nového vozidla.

Ale čas se nedá zastavit...

Šeberov, Hrnčíř se staly součástí hl. m. Pra-

hy. Praha se stala středem nyní sjednocené Evropy.

A vše z mého dětství jsou pouze vzpomínky a možná sny.

Louky, pole zmizely. Místo kukuřice, obilí, řepy na nich vyrostly nové moderní domy, nové garáže s novými vozidly, pro mnohé z nás se objevila nepostradatelná nákupní centra.

Jenom silnice zůstaly z dob Marie Terezie, pouze obnovily svůj kabát v podobě asfaltu. Tento stav je pro 21. století v době, kdy automobilová doprava je pro řadu z nás každodenní potřebou, nutností, kdy každé větší město v Evropě má svůj vlastní dopravní okruh, nevyhovující.

Okolí Šeberova a Hrnčír, které je vzdálené 9 km od Václavského náměstí nemůže zůstat bez nového dopravního řešení.

Nežijeme na Šumavě ani v jiné chráněné oblasti, ale jsme součástí evropské metropole.

Šeberov, 25.10.2011

Marta Hrubá

* * *

Názor Jaroslava Chaloupky, zastupitele za SNK PRO LEPŠÍ OBEC, na Exit 4 a Vesteckou spojkou

Souhlasím se stavbou Vestecké spojky i Exitu 4.

Hrnčír, 25.10.2011

Jaroslav Chaloupka

* * *

Názor Jana Kastnera, zastupitele za SNK PRO LEPŠÍ OBEC, na Exit 4 a Vesteckou spojkou

Souhlasím se stavbou Vestecké spojky i Exitu 4.

Šeberov, 25.10.2011

Jan Kastner

* * *

Názor Tomáše Turečka, zastupitele za SNK Náš Domov Šeberov – Hrnčír, na Exit 4 a Vesteckou spojkou

Zhmotnění nové dálniční křižovatky a kapacitní silnice v blízkosti našich domovů je opět o něco blíže a byl jsem proto vyzván starostkou obce, abych veřejně prezentoval na těchto

stránkách svůj názor na obě veřejností kontroverzně vnímané stavby. Shodou okolností jsem měl v těchto dnech možnost prostudovat si nejnovější verzi dokumentace EIA, která mapuje dopad na naše životní prostředí, a po jejím přečtení jsem si potvrdil své dosažité dojmy. Nuže od pocitů k faktům:

Zpráva tvrdí, že „hlavním účelem stavby (míněn EXIT 4) je s bezprostřední návaznou výstavbou Vestecké spojky snížení dopravní zátěže v přilehlých obcích. Posuzovaná stavba dále umožní kvalitní dopravní připojení pro připravovanou komerční zónu...“. Toto tvrzení je potřeba důrazně odmítnout, neboť hlavním účelem je právě a jenom dopravní obslužnost budoucích komerčních ploch v našem okolí. Jestli zamýšlené stavby budou mít opravdu efekt na zklidnění dopravy v našich obcích, je otázkou, o kterou se asi budeme neustále přít – z hlediska investora však otázkou vedlejší. Když se naše dopravní komise (a zároveň i komise životního prostředí) pokoušela o kompromisní návrh, který by v trase Vestecké spojky povolil obchvat Hrnčír a Šeberova (aby došlo k potřebnému zklidnění dopravy) s vyústěním na D1 formou nikoli křižovatky dálničního typu (a bez propojení na Vestecký přivaděč), byl tento návrh společnosti EUROSPEKTRUM jednoznačně odmítnut (Tesco je v tuto chvíli stále mimo hru, protože není ani v územním plánu). Z toho je zcela jasné, kdo předimenzovanou stavbu (placenou navíc z veřejných peněz) podporuje a hlavně potřebuje.

Z dokumentace vybírám už jen stručně: měření hlukové zátěže je (překvapivě) v limitech, přitom naše vlastní měření, které si zadala MČ, ukazuje v některých případech vyšší hodnoty až o 11dB (na stejném místě a podobnou metodou). A tak bych mohl pokračovat. Až k závěru, kde se praví, že „realizace záměru EXIT 4 D1 a ZKZP (komerční zóna), je z hlediska vlivu na životní prostředí *akceptovatelná*.“ Už jen dodám, že jak pro koho. Pro nás by být opravdu neměla. Proto budu vystupovat PROTI oběma stavbám.

Šeberov, 24.10.2011

Tomáš Tureček

Důvodová zpráva a návrh usnesení

Důvodová zpráva k bodu EIA Exit 4 km dálnice D1, ZMČ dne 16. 11. 2011, předkladatel: starostka

Vestecká spojka a Exit 4 jsou tématem dlouhodobým. Poslední dokumentaci EIA, tedy vliv na životní prostředí, jsme projednávali naposledy 25. ledna letošního roku. Ministerstvo životního prostředí tehdy dokumentaci vrátilo k přepracování. V těchto dnech máme na stole další verzi této dokumentace, která se ale oproti těm původním liší. Odlišení je zřejmé ve způsobu zpracování, které je důkladnější, a zpracovatelé vzali na vědomí všechny reálné a akceptovatelné připomínky a odpovědně se s nimi vypořádali.

Důvodová zpráva se opět vychází zejména z předložené dokumentace EIA Exitu 3,7 km dálnice D1, zpracovaného oponentního akustického posudku, ze stanovisek, která vydala MČ k tomuto Exitu dříve.

Dřívější vyjádření k exitu byla vždy více méně kladná. Poslední vyjádření bylo záporné v návaznosti na akustický posudek a nekvalitní zpracování dokumentace EIA. O dokumentaci EIA jsme měli všichni možnost si podrobně přečíst v místním Zpravodaji již v čísle 2 a 3 z roku 2008.

Dokumentace EIA je dokumentace, která zhodnocuje vliv na životní prostředí. Tuto dokumentaci jsme nechali prostudovat akus-

tika, který nám k ní dal své stanovisko, a z kterého vychází návrh usnesení:

Návrh usnesení:

S ohledem na rozsah hodnocení hlukové situace v okolí záměru v dokumentaci EIA posuzované nové mimoúrovňové křižovatky Exit 4, navržené na km 3,7 dálnice D1, ZMČ Praha Šeberov **SOUHLASÍ** s předloženou dokumentací EIA za následujících doplňujících podmínek:

a) Předkladatel záměru navrhne a do dokumentace zapracuje technická opatření zajišťující plnění hygienických limitů hluku i v chráněném venkovním prostoru lokality K Rozkoši na pozemku parc. č. 564/3, k. ú. Šeberov (zejména s ohledem na plánované využití lokality k výstavbě nového školského zařízení).

b) Stávající a nová navržená technická opatření, určená k ochraně venkovního chráněného prostoru a venkovního chráněného prostoru staveb v okolí záměru, budou garantovat splnění hygienických limitů hluku i za celoročně průměrných meteorologických podmínek (tedy ne pouze za příznivých meteorologických podmínek).

2.11.2011

Petra Venturová,
starostka

ZPRAVODAJ. Mimořádné číslo vyšlo 9.11.2011. **Evidenční číslo:** MK ČR E 16863. Náklad 1260 výtisků. Zdarma roznášen do všech domácností v Šeberově a v Hrnčích. **Vydavatel:** Městská část Praha-Šeberov. **Adresa:** Úřad městské části Praha-Šeberov, K Hrnčím 160, 149 00 Praha 415. **IČ:** 00241717. **Telefon a fax:** 244 911 713, 244 912 801. **E-mail:** info@seberov.cz. **Internet:** www.seberov.cz.