

Díky pane primátore, díky pane starosto!

Vážení spoluobčané,

po léta je nám předkládána nutnost výstavby Břevnovské radiály, jako spásy pro řešení dopravní situace na Břevnově i celé Praze 6. Přes protesty řady občanských sdružení a řady jednotlivých občanů na všech možných setkáních a jednáních s radnicí Prahy 6 i Magistrátu protlačily tyto „zastupitelské orgány“ Břevnovskou radiálu do stádia posouzení vlivu tohoto záměru na životní prostředí. Ne že by to z pocitu odpovědnosti a ohleduplnosti sobě vlastní chtěli, ale zákon jim to ukládá. Jen díky tomu se nyní můžete seznámit s tím, jakou spásu nám pan MUDr. Bém, Mgr. Chalupa, Ing. Trnková, Ing. arch. Winkler a Mgr. Herrmann připravují a čemu říkají „územní rozvoj“, „ochrana prostředí“, „péče o občana“.

Ze zákona musel investor tj. Magistrát předložit tzv. Oznámení. V následující části se můžete začíst do doslovných citací, které toto oznámení mimo jiné obsahuje. Přestože akreditovaný specialista, který toto Oznámení zpracoval, bydlí na Praze 6 a zakázka od magistrátu je nepochybně zajímavá, nemohl pominout některé alarmující skutečnosti.

Materiál má přes 150 stran základního textu a přes 250 stran příloh. S celým obsahem včetně barevných map a grafů se můžete seznámit na internetové stránce Ministerstva životního prostředí <http://www.ceu.cz/eia/is/info.asp?kodAkce=MZP108> a konec konců si ověřit pravdivost uváděných citací. Spoustu informací o podobných plánovaných dopravních stavbách prosazovaných stejnou skupinou „osvícených představitelů“ můžete najít na <http://praha6.ecn.cz>. To co se dále dočtete, si pořídíte za cca plánovaných 13 miliard korun.

Citace:

1. V průběhu zpracování Studie proveditelnosti byly z výsledků dopravní prognózy zjištěny nové skutečnosti a nové hodnoty intenzit dopravy na BR. Ty od minulé studie (TOS - září 2004) významně vzrostly, a proto bude nutné v rámci dokumentace EIA znovu na tyto nové hodnoty provést výpočet a posouzení. To se dotýká zejména problematiky posouzení hluku a exhalací.
2. Břevnovská radiála (BR) je sběrnou komunikací celoměstského významu. Přenáší radiální dopravní vztahy od silnice R6 (Praha - Karlovy Vary) a silničního okruhu (SO) směrem k městskému okruhu (MO)
3. Cílem BR je převzít co největší část dopravního zatížení
4. Cílem řešení je ochránit v co největší míře obytnou zástavbu podél těchto komunikací
5. Cílem je významně zvýšit bezpečnost a plynulost dopravy a přispět k rehabilitaci souvisejícího území
6. Je tedy zcela pochopitelné a evidentní, že z hlediska možných vlivů nelze BR posuzovat odděleně, ale právě rozhodně s ohledem na kumulaci dalších vlivů z ostatních souvisejících komunikací
7. Vlivy BR se totiž projeví nejen v okolí trasy, ale i ve vzdálenějším území
8. Je snahou (*rozuměj investora*) o co možná největší snížení negativního vlivu BR na nejbližší okolí, avšak tak, aby návrh trasy nebyl tunelový, protože taková varianta by vyžadovala další nutné technologie, které by značně navýšily investiční i provozní náklady.
9. varianta plně tunelová - Přináší patrně nejdražší řešení, ale rovněž také řešení s nejmenšími dopady na nejbližší okolí
10. Veškerá individuální a hromadná doprava bude (*po dobu výstavby*) převedena na ulici Bělohorskou, to znamená, že po dobu výstavby tohoto úseku (*tj. minimálně 3 let*) musí být ul. Bělohorská zbavena parkujících vozidel a mimo noční hodiny zakázáno zastavení a provoz organizován ve 2 x 2 jízdních pruzích. Ve fázi přestavby uzlu

Malovanka - Pod Královkou budou muset všechny autobusové linky být vedeny ulicí Myslbekovou a Bělohorskou. V zájmu zachování dostupnosti zastávek hromadné dopravy bude moci být vedena obslužná linka ulicí Na Petynce do ulice Radimovy a dále zpět na Patočkovu.

11. Podle programu výstavby sítě hlavních komunikací v Praze a jejím bezprostředním okolí (Program postupu výstavby vybraných staveb sítě hlavních komunikací v Praze a komunikací na ně navazujících podle usnesení rady zastupitelstva hl.m. Prahy a ŘSD, aktualizovaný k 01/2005) je výstavba Břevnovské radiály plánována na období od r. 2007 do r. 2013
12. Ve fázi přestavby úseku Pod Královkou - Břevnovský klášter bude hromadná doprava navracena do ulice Pod Královkou a dále na ulici Bělohorskou. Obslužná linka pak může být vedena ulicí Na Petynce, Radimovou do ulice Na Větrníku a Ankerské.
13. Za plošný zdroj znečišťování ovzduší je možno souhrnně označit fázi výstavby, tzn. úpravy terénu, přípravy staveniště, výkopové práce a stavební práce. Uvedené činnosti směřující zejména k odkryvům a přemísťování zemin a jiných prašných materiálů mohou působit jako zdroj emisí tuhých znečišťujících látek.
14. Staveniště BR bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší, které bude produkovat znečišťující látky z provozu stavebních mechanismů a ze sekundární prašnosti. Tento zdroj bude významně působit po časově omezenou dobu na své nejbližší okolí (tj. zejména na přilehlou zástavbu). Negativní působení na ovzduší lze očekávat především při zemních pracích (hloubení stavební jámy) v závislosti na aktuálních klimatických podmínkách (vlhkost, rychlost větru atd.).
15. V obecné rovině lze konstatovat, že největší ovlivnění hlukem lze očekávat při hloubení základů a sypání a hutnění násypů a především při výstavbě tunelů. Výrazně se tento vliv projeví zejména v lokalitě kolem Patočkovy ulice, kde budou prováděny rozsáhlé stavební práce související s úpravou stávající komunikace Patočkova.
16. Nadlimitní je již v současné době zejména hluková zátěž z dopravy (především z hlavních komunikací v území, z leteckého provozu, z tramvajového provozu), poměrně velké je i znečištění ovzduší různými škodlivinami (prašnými částicemi PM₁₀, NO_x)
17. Porosty zeleně a dřevin, které se vyskytují přímo v trase BR, bude nutno většinou pokácet a rostlinný pokrov zlikvidovat. Ostatní lokality v bezprostřední návaznosti budou stavbou BR významně ovlivněny (omezující vliv).
18. Radiála přinese ve většině úseků spíše konflikty s kvalitou existující zástavby (vliv na kvalitu prostředí), než konflikty s charakterem krajiny. Přesto je třeba si uvědomit, že některé segmenty městské krajiny, kterými trasa radiály prochází, vyjadřují díky harmonii přírodních podmínek a urbánní struktury specifický obraz - mají výrazný krajinný ráz. Je to zejména prostor údolí Brusnice s velkým podílem zeleně parkově upravených ploch, sadů a zahrad vilové zástavby.
19. Území, ve kterém se nachází trasa Břevnovské radiály, lze považovat za území s velkou negativní zátěží zejména některých složek životního prostředí. Jedná se z velké části plně urbanizované území, které je silně zatíženo antropogenními vlivy.
20. Podle současných znalostí o jejich účinku budou v predikovaných koncentracích ve všech uvažovaných variantách zvyšovat nemocnost i úmrtnost exponovaných obyvatel v okolí radiály.
21. PM₁₀ bude přispívat k navýšení výskytu zánětu průdušek a chronických respiračních symptomů ze 3% v neovlivněné populaci na 5% až 8,5%.
22. Přestože se tyto varianty ukazují jako nejvhodnější, je nutno věnovat při dalším řešení a hodnocení pozornost riziku maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého, které jsou predikovány v několika kritických místech trasy a mohou ovlivňovat zdraví zvláště

citlivých osob.

23. Hluk ztěžuje proces učení, využívání zásob paměti a negativně ovlivňuje tvůrčí schopnosti, ztěžuje vzájemnou komunikaci a vede k poruchám citové rovnováhy. Způsobuje zvýšenou rozmrzelost, což může negativně ovlivňovat jak rodinný, tak i společenský život.
24. Všichni obyvatelé trvale bydlící v bezprostřední blízkosti hodnocené trasy BR jsou již v současnosti exponováni nadměrným hlukem. Podle výsledků hodnocené akustické studie bude tento neuspokojivý stav pokračovat i po výstavbě Břevnovské radiály. Tito lidé jsou ohroženi negativními účinky, jako je obtěžování hlukem, pocity rozmrzelosti, nedostatečně kvalitním spánkem apod. Při dlouhodobé nadměrné hlukové expozici se hluk uplatňuje jako tzv. chronický stresor a spolupůsobí při patogenezi kardiovaskulárních a jiných civilizačních onemocnění s prokázanou stresovou etiologií.
25. Na základě provedených výpočtů shrnutých v kapitole 6.3.1 - 6.3.4 akustické studie lze konstatovat, že vlivem automobilové dopravy na BR bude docházet k překročení limitních hodnot v denní a noční době. Z tohoto důvodu je předmětem této kapitoly návrh ochranných opatření pro jednotlivé úseky BR k eliminaci nadměrného hlukového zatížení vlivem silniční dopravy. (*navržena individuální ochrana vnitřního chráněného prostoru = plastová okna = nevětrat.*)
26. V tunelové variantě samotný provoz BR nepřekročí platné limity vyjma oblasti v okolí nájezdové a výjezdové rampy u křižovatky Malovanka. Ve štěrbinové variantě samotný provoz BR u nejbližší chráněné zástavby v 4. úseku BR podél Patočkovy ulice nezajistí splnění nočních limitů, denní hodnoty budou na hranici limitu.
27. V obou variantách se na celkové akustické situaci bude dominantně podílet obslužná povrchová doprava na ulicích Bělohorská a Patočková, takže bude docházet k překročení limitů v denní i noční době ve většině výpočtových bodů.
28. Vlivy na hmotný majetek - v trase BR významné negativní vlivy na stávající majetek
29. Významné negativní vlivy lze očekávat v období výstavby, jedná se o rozsáhlou stavbu.
30. Základní nedostatek znalostí o záměru a z toho vyplývajících neurčitostech, které se vyskytly při zpracování dokumentace, je současná fáze přípravy záměru teprve na úrovni technické ověřovací studie a studie proveditelnosti. Míra neurčitosti je dána vypovídací schopností podkladů, které jsou v dané fázi přípravy záměru k dispozici. Určení míry vlivu na jednotlivé složky životního prostředí vychází ze znalostí odpovídajících příslušné fázi přípravy záměru.
31. ve 4. úseku - nejlepší plně tunelová, přijatelná štěrbinová (s výhradou, že z hlediska rizik ovzduší je naopak nejhorší)
32. v případě koncentrací PM_{10} bude po výstavbě radiály většina obyvatel vystavena stejným nebo nepatrně nižším koncentracím, než bez její realizace, ke zvýšení zátěže dojde pouze u 5% obyvatel
33. ve všech čtyřech variantách bude cca 85% obyvatel ve sledované oblasti vystaveno stejným nebo mírně nižším koncentracím oxidu dusičitého
34. u benzenu bude ve všech 4 variantách více než 95% obyvatel dané lokality vystaveno koncentracím stejným nebo nepatrně nižším
35. Z hodnocených znečišťujících látek v ovzduší má největší význam znečištění suspendovaným částicemi frakce PM_{10} . Podle současných znalostí o jejich účinku budou v predikovaných koncentracích ve všech uvažovaných variantách zvyšovat nemocnost i úmrtnost exponovaných obyvatel v okolí radiály. Pro ilustraci bylo zhodnoceno, že odhadovaná situace ve znečištění ovzduší suspendovaným částicemi frakce PM_{10} bude přispívat k navýšení výskytu zánětu průdušek a chronických respiračních symptomů ze 3% v neovlivněné populaci na 5% až 8,5%.

36. Všichni obyvatelé trvale bydlící v bezprostřední blízkosti hodnocené trasy BR jsou již v současnosti exponováni nadměrným hlukem. Podle výsledků hodnocené akustické studie bude tento neuspokojivý stav pokračovat i po výstavbě Břevnovské radiály.
37. Z tohoto vyhodnocení vyplývá, že v krajních úsecích, a to v úseku č.I (Řepy) představuje nejnižší zátěž pro exponované obyvatele varianta maximálně zakrytá - tunelová a pro úsek č. 4 (Malovanka – Břevnový klášter) varianta plně tunelová.

Komentář:

Pokud jste materiál dočetli až sem, věřím, že si položíte otázku „Proč jsme o tom nevěděli dříve?“, „Proč se takové závažné a zásadní informace dovídáme zcela náhodně a neoficiálně?“, „Proč nám to radnice dodnes tají?“

Věřím, že pochopíte naše stanovisko a řada z Vás si uvědomí, po čem občanská sdružení z Břevnova i Dejvic řadu let volají, proti čemu a za co „bojují“.

Podle našeho názoru předložené Oznámení samo potvrzuje, že v žádném případě nemůže nahradit vlastní dokumentaci k posouzení vlivu záměru na životní prostředí podle přílohy č.4 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Podklady jsou i podle tohoto oznámení nedostatečné, resp. v řadě závažných otázek žádné. Navíc formulacemi v oznámení jsou problémy bagatelizovány a snahou oznámení je evidentně pouze snaha prosadit řešení vybrané investorem. Řešení, které je od počátku diskvalifikováno způsobem jeho výběru, kdy zcela účelově a bez věcného odborného odůvodnění byla zavrhována vhodnější řešení, která svým průběhem výstavby i vlastním provozem jsou jednoznačně šetrnější, příznivější a vlídnější k občanovi i životnímu prostředí, zdraví i majetku.

Tuto stavbu proto nelze považovat za stavbu ve veřejném zájmu, naopak je nutné ji označit za stavbu škodlivou, odporující svojí podstatou i doporučením EU v oblasti dopravy. Předkládaná varianta je navíc naprosto bezohledná ke svému okolí, a to nejen způsobem výstavby ale i následným provozem. Zmínka o pozitivním vlivu v širším okolí stavby není nijak opodstatněná a také není nijak doložena důkazy či čísly. „Pozitivní vliv“ Severojižní magistrály na její širší okolí známe již 30 let.

Z tohoto důvodu žádáme, aby tzv. „ražená varianta“ BR byla dopracována do srovnatelné podoby se stávajícími a byla posouzena v hodnocení EIA BR spolu s ostatními. To konec konců přislíbil občanům pan starosta na setkání s občany Břevnova a následně potvrdil na zasedání zastupitelstva v prosinci roku 2004!!! Bohužel opět skutek utek.