

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

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
P  
Došlo dne/  
čas přijetí: 18-09-2012  
Průběh list/  
Průběh:

14.9.2012

Číslo jednací: /ENV/ 4  
**Podnět proti nečinnosti OOP MHMP podle ust. § 80 správního řádu a opakovaný podnět k přezkumu závěru zjišťovacího řízení pro stavbu „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická Provozní úsek V. A Dejvická (mimo) - Motol SOD 40 Patrový terminál BUS u stanice Veveslavín“ v k.ú. Veveslavín a Vokovice, vydaného Magistrátem hl.m. Prahy dne 28.11. 2011 pod sp.zn. S-MHMP 0619275/2011/OOP/VI/EIA/785-2/Nov, kód záměru PHA785**

Občanské sdružení Veveslavín – Vokovice k životu, IČ 22768513, se sídlem Ke Dvoru 774/3, 160 00 Praha 6 namítá závažná pochybení, nedostatky a porušení zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů při vedení a závěru zjišťovacího řízení a proto **podává ve smyslu ust. § 42, 95 a 156 správního řádu**

**podnět k přezkumu závěrů zjišťovacího řízení pod kódem PHA 785,**

který zdůvodňuje takto:

- 1) Oznámení předložené k záměru je zpracováno silně tendenčně a řada vlivů je bagatelizována nebo zcela opomenuta.
- 2) Autor Oznámení ignoruje podstatu procesu EIA a variantní řešení chybí. Stejně tak chybí seriózní zdůvodnění záměru. Znění Oznámení (oddíl E) je nedostatečné a odporuje § 6 odst. 4) zák.č. 100/2001 Sb. – zpracovatel úplně ignoruje variantní řešení a proces EIA je degradován.
- 3) Chybí věrohodné vyhodnocení četnosti dopravy - dopravní intenzity - v dotčeném území, vzhledem k četnosti návštěvnosti parkoviště. Vliv na dopravní situaci chybí a není rozvedený. Měla by být doložena studie dopravy. Autor Oznámení prokazuje hrubou neznalost poměrů, když v rozptylové ani hlukové studii není zohledněn vliv 2 nově uvažovaných světelných křižovatek v bezprostřední blízkosti budov v ulici Ke Dvoru a školy v ulici Na Luzích. Křižovatky jsou ve vzdálenosti cca 70, 100, 250 m od dalších stávajících světelných křižovatek. To neodpovídá ani ČSN 736110. Tyto nové křižovatky, které jsou navrženy pro umožnění vyjíždění z parkoviště P+R a terminálu busů MHD a regionálních busů pro středočeský kraj, budou pravidelně zastavovat provoz na jedné z nejméně frekventovaných ulic Prahy (50 000 vozidel denně). Při rozjezdu by došlo k značnému nárůstu emisí, zejména v místě 147 bytů, které jsou v těsné blízkosti Evropské třídy (vzdálené 30 m). V místě nových křižovatek se navíc předpokládá rozšíření počtu jízdních pruhů Evropské třídy ještě blíže směrem k bytovým domům. Přiložené rozptylové a hlukové posouzení ale vychází z chybných, zjednodušených předpokladů. **Emise jsou v posouzení zprůměrovány pro celé úseky Evropské třídy (úsek Libocká - Veveslavínská = 1,7 km, úsek Veveslavínská -**

**Horoměřická = 1,3 km). Hodnoty očekávaného znečištění jsou proto vypočteny z těchto průměrných hodnot. Tyto výsledky dávají orientační očekávané průměrné hodnoty znečištění v řešeném území, ale vedou k značnému podhodnocení emisí v okolí 147 bytů, které budou ve vzdálenosti menší než 30 m od nově navrhovaných světelných křižovatek.** Konkrétně: v rozptylové studii není zohledněno, že pro umožnění vjezdu a výjezdu 840 osobních vozů a 910 autobusů do/z terminálu denně bude nově navrženými světelnými křižovatkami pravidelně zastavován celý provoz na Evropské třídě, tedy dle tab. 4 cca 40% z 49 163 vozidel, tedy 19 665 vozidel (odhadem 60% vozidel projede "na zelenou" bez zastavení). Je skutečností, že rozjíždějící se vozidlo má cca 8 x vyšší spotřebu paliva než při jízdě ustálenou rychlostí (to si každý může ověřit na palubním počítači svého vozidla sledováním okamžité spotřeby při rozjezdu a při ustálené rychlosti). Motor při rozjezdu navíc nepracuje v optimálním režimu. Při rozjezdu tedy vzniká cca osminásobek exhalací než při ustálené jízdě. Další v rozptylové studii neuvažované zvýšení emisí přinesou pravidelné dopravní zácpy na těchto nových křižovatkách. Přírůstek emisí z těchto důvodů bude řádově vyšší než ten, s nímž uvažuje rozptylová studie, tedy denní pohyb 900 autobusů z terminálu (i to je přes den 2 za minutu !!) a několika tisíc vozidel z parkoviště P+R.

- 4) Autor nezhodnotil možnou kumulaci a střet s jinými záměry,
- 5) Vytržení dílčí části dopravního řešení P + R v rámci prodloužení trasy metra A v rámci posuzování EIA záměru PHA 785 a jeho podložení vysoce nevhodnými studii (hluk, rozptylové podmínky) vydanými na základě neplatných právních předpisů (nař.vl. č. 148/2006 Sb. nebo zákon č. 86/2002 Sb.) představuje typickou ukázkou tzv. fragmentace EIA. Nelegální a zákon obcházející je jakákoli fragmentace záměrů, jež podle českého práva podléhají posouzení EIA, viz. rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 9.5. 2008 ve věci sp.zn. 10/Ca 32/2006 ve zcela obdobné věci: *"Soud došel k závěru, že stavba ... (komplex staveb "Dopravní řešení Pankrácké pláně") ... je ve smyslu § 3 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb. jedním záměrem. Účelem posuzování vlivů na životní prostředí (§ 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.) je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popř. opatření podle zvláštních předpisů a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti ... Má-li být tento účel naplněn při rozhodování o umístění stavby .... a tedy před vlastní realizací, pak je nutno návrh na umístění stavby z hlediska dopadu na životní prostředí posuzovat jako celek a jeden záměr, nikoli jednotlivé stavební objekty (části celku) vytrhávat a považovat za samostatné; realizace stavby jako celku bude vykazovat onen dopad, nikoli její dílčí části. To, že části celku by v případě nerealizování návrhu v úplnosti byly schopné případně i samostatně svoji funkci plnit, nemůže ovlivnit to, zda návrh jako jeden záměr má být podroben posouzení vlivu na životní prostředí. .... Účelové dělení souboru staveb na dílčí, s tím, že jde o záměry samostatné, je obcházením zákona ... ."*
- 6) Vydaný závěr zjišťovacího řízení je v rozporu s podmínkou č. a) 1. souhlasného stanoviska OOP MHMP vydaného podle ust. § 10 zákona č. 100/2001 Sb. dne 26.11. 2008 pod č.j. S-MHMP-460936/2007/OOPNI/E 1A/495-8/Nov k posouzení vlivů provedení záměru "Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická, provozní úsek V.A1 Dejvická (mimo) - Petřiny, provozní úsek V.A. Petřiny (mimo) - Motol" na životní prostředí, která zní: *„Další přípravu záměru orientovat tak, aby uvedení provozního úseku V.A trasy A metra do provozu bylo provedeno až po zprovoznění autobusového terminálu a parkoviště P + R na Dlouhé Míli a rychlodráhy Praha - Kladno.“* Dochází proto ke střetu závěru zjišťovacího řízení vydaného Magistrátem hl.m. Prahy dne 28.11. 2011 pod sp.zn. S-MHMP 0619275/2011/OOP/VI/EIA/785-

2/Nov a stanoviskem Magistrátem hl.m. Prahy vydaným podle ust. § 10 zákona č. 100/2001 Sb. dne 26.11. 2008 pod č.j. S-MHMP-460936/2007/OOPNI/E 1A/495-8/Nov.

- 7) Rozptylová studie řeší zájmové území, na kterém jsou umístěny i 2 měřicí stanice Českého hydrometeorologického ústavu. Výchozí stav, tj. současné znečištění, uvedené v rozptylové studii, neodpovídá hodnotám těchto měřicích stanic (v tomto, ani v minulých letech před zahájením výstavby metra), ale znečištění v rozptylové studii je uvedeno menší. Předpokládané znečištění po realizaci záměru, které vznikne sloučením výchozího stavu a nového imisního zatížení, je tedy podhodnocené.
- 8) Ve výkresech 2 až 11 rozptylové studie jsou barevně uvedena místa se znečištěním, které je v legendě uvedeno jako „vyšší než uvedená hodnota“. Např. ve výkresu 11 pro znečištění suspendovanými částicemi PM<sub>10</sub> je nejvyšší očekávané dosažené znečištění vyšší než 200 mikrogramů/m<sup>3</sup>. Barevné označení pro vyšší hodnoty znečištění již chybí. Zda je tedy nejvyšší znečištění 201, 300, 1000, nebo 5000 mikrogramů/m<sup>3</sup> ze studie již není možné zjistit.
- 9) **Zhoršení životního prostředí způsobí tedy zejména nové světelné křižovatky, bez ohledu na velikost terminálu autobusů a P+R. Tuto skutečnost si projektant původního řešení, na které je již vydáno stavební povolení, tedy povrchového obratiště pro 14 autobusů, uvědomoval, a proto navrhl zaústění obratiště do stávající křižovatky.**
- 10) Vzhledem k tomu, že domy v ulici Ke Dvoru a škola jsou v těsné blízkosti nově plánovaných křižovatek, není možné uvažovat s rozptýlením škodlivin dříve, než dosáhnou fasády domů.
- 11) Ve skutečnosti **na úrovni fasády nejbližších domů emise jistě násobně překročí maximální, zákonem přípustné limity.** Bylo tomu tak u PM<sub>10</sub> již v roce 2011 na měřicí stanici umístěné ve 4násobně větší vzdálenosti od Evropské (viz [http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web\\_generator/exceed/summary/chmu\\_2011\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/exceed/summary/chmu_2011_CZ.html)).
- 12) Měření pro hlukovou studii, která byla podkladem pro závěr zjišťovacího řízení S-MHMP-0619275/OOP/VI/EIA/785-2/Nov z 28/11/2011 nebyla provedena autorizovanou osobou (viz str. 4 závěru zjišťovacího řízení S-MHMP-0619275/OOP/VI/EIA/785-2/Nov z 28/11/2011). Veškeré další dokumenty, které na základě hlukové studie vznikly, jsou tedy neplatné. Navrhujeme proto vypracování nové hlukové studie a provedení kompletního posouzení záměru dle příl. 4 Zákona 100/2001 Sb („velká EIA“).
- 13) Výchozí údaje o intenzitě dopravy na komunikacích pro rozptylovou studii byly převzaty z nestandardních podkladů. (viz str. 6 závěru zjišťovacího řízení S-MHMP-0619275/OOP/VI/EIA/785-2/Nov z 28/11/2011). Veškeré další dokumenty, které na základě rozptylové studie vznikly, jsou tedy neplatné. Navrhujeme proto vypracování nové rozptylové studie s detailním zhodnocením vlivu 2 nových světelných křižovatek a následné provedení kompletního posouzení záměru dle příl. 4 Zákona 100/2001 Sb.
- 14) V rozptylové ani hlukové studii není zohledněno zhoršení rozptylových podmínek škodlivin a vliv na zvýšení hluku, který přinese dostavba plánovaného „Centra Veleslavín“ a propojení ulice Ke Dvoru s Evropskou. Tyto záměry předpokládají změny územního plánu 2775/00 a 2776/00. Na tyto stavby již nebude nutné dle zákona 100/2001 Sb. zpracovat posouzení vlivu záměru na životní prostředí, ale jejich výstavba přispěje k dalšímu zhoršení životního prostředí zhoršením podmínek pro rozptýlení

škodlivin a přinese i zvýšení hluku, neboť předpokládá mimo jiné i demolici poloviny stávající protihlukové stěny bez náhrady. Posouzení vlivu záměrů na životní prostředí by tedy mělo být provedeno pro všechny uvažované záměry společně.

- 15) V oznámení záměru se opakovaně tvrdí, že „Po výstavbě a zprovoznění hodnocených úseků trasy metra A dojde v lokalitě k redukci automobilové a zejména autobusové dopravy.“ Toto konstatování nebylo nijak doloženo. Jedná se proto jen o blanketní prohlášení bez reálného základu. Naopak lze předpokládat, že vzroste intenzita automobilové dopravy – novým cílem bude plánovaná zástavba v oblasti terminálu - viz informace ze str. 11 Oznámení záměru EIA PHA 785. Oznámení záměru EIA PHA 785 předcházela Zastavovací studie Veleslavín, vypracovaná v září roku 2010 na objednávku Dopravního podniku hlavního města Prahy, a.s. a Útvaru rozvoje hlavního města Prahy projekční kanceláří Bomart, s.r.o.
- 16) Počet autobusů v oblasti Veleslavína neklesne, max. zůstane na stejné úrovni jako je v roce 2011, neboť zprovoznění metra v této oblasti nijak neřeší dopravní spojení s obcemi mimo Prahu (zejména aglomerace Kladna) a plně nenahrazuje žádnou z vnitroměstských autobusových linek. V této souvislosti chybí jakékoli studie dopravy v pohybu, která by u záměru podobného rozsahu měla být přílohou Oznámení.
- 17) **Rozptylová studie neobsahuje informaci o jednotlivých zdrojích emisí v bezprostřední blízkosti terminálu, školy a bytových domů a zcela chybí posouzení imisní zátěže. Tím se se z ní stává jen formální a nehodnověrný podklad, který vylučuje posouzení záměru z hlediska zákona o ochraně ovzduší.**
- 18) Záměr má rozsah a umístění, který je v jiných obdobných případech posuzován v celém procesu EIA – např. PHA729 Parkovací dům Budějovická, Praha 4 – Krč (509 stání). Navrhujeme nařízení posouzení vlivu záměru na životní prostředí dle přílohy č.4 zákona 100/2001 Sb. vzhledem k tomu, že:  
-v listopadu 2011 došlo ve Veleslavíně k 6 násobnému překročení mezních limitů škodlivin,  
-v červnu 2012 již došlo k překročení ročního počtu zákonem povoleného počtu překročení koncentrací škodlivin (viz tisková zpráva Centra pro životní prostředí a zdraví č. 13/2012),  
-podle pražské ročenky životního prostředí (2009) je v lokalitě Veleslavína celoroční problém se zvýšenými koncentracemi ozónu (ten není v předloženém oznámení EIA PHA 785 vůbec posuzován).


Nejasnost a zmatečnost celého podkladového materiálu je tedy nasnadě, Oznámení obsahuje protichůdná tvrzení a údaje.

Z toho je patrná naprostá nepřezkoumatelnost a nehodnověrnost zjišťovacího řízení EIA, když při skutkově zcela obdobných případech rozhoduje OOP MHMP zcela rozdílně.

Předložené Oznámení nerespektuje základní principy posuzování EIA, tzn. prevenci, variantnost, systematičnost, komplexnost, diferenciaci, srozumitelnost, prokazatelnost, odpovědnost. Z předloženého posudku nelze hodnověrně zjistit, zda faktory životního prostředí (vlivy na obyvatele a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje) mohou být provedením záměru ovlivněny.

Naše podání podáváme také formou podnětu proti nečinnosti správního orgánu OOP MHMP ve smyslu ust. § 80 správního řádu, který opakovaně ignoruje věcnou a skutkovou podstatu případu, porušení právních předpisů i vydaných rozhodnutí a zůstává dlouhodobě nečinný, navzdory věcným a zcela podloženým argumentům dotčené veřejnosti.

S pozdravem

  
Ing. Jiří John  
předseda občanského sdružení  
VELESLAVÍN–VOKOVICE K ŽIVOTU,  
IČO 22768513

