



Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se
sídlem v Praze
Dittrichova 329/17
128 01 Praha 2

V Průhonicích dne 18. července 2019

Datovou schránkou: hhcai8e

Věc: Dosažení a dodržení hlukových limitů v obci Průhonice

Vážení,

dovolujeme si vás upozornit na několik zásadních faktů v souvislosti s aktuálním stavem dodržování hlukových limitů v obci Průhonice a požádat o součinnost za účelem dodržování hlukových limitů v budoucnosti.

Aktuální hluková situace

Dle vašich vyjádření č.j. KHSSC 21234/2019 ze 7.5.2019 a č.j. KHSSC 31330/2019 z 10.6.2019 platí pro Průhonice v úseku km 6,0 – 8,0 limit 60/50 dB, tedy bez „uplatnění korekce“ (navýšení) pro starou hlukovou zátěž (SHZ). Vaše stanovisko č.j. KHSSC 1701/2019 ze dne 14.2.2019 ke kolaudačnímu řízení k části PHS Průhonice 6,020 - 7,200¹ km sice říká, že hladiny akustického tlaku A prokazatelně nepřekračují hygienické limity, ovšem **měření pouze ve dvou bodech v ulici Narcisová v Průhonicích nemůže být považováno za reprezentativní pro celou obec Průhonice**, respektive není vypovídající pro obytné části nejbližší k dálnici D1 v úseku 6,950 – 8,000 km D1. V této oblasti mezi ulicí Říčanská a Exitem 8 (tzn. mezi mosty Průhonice – Čestlice a Dobřejovice – Čestlice) nebyla dosud realizována příslibená protihluková opatření dle informací z **dostupných hlukových studií lze dospět k závěru, že hlukové limity jsou bez navýšení pro SHZ v oblastech nechráněných zemním valem překračovány** (viz níže). Tato situace platí velice pravděpodobně právě v částech ulice Říčanská a částech přilehlých ulic a na druhé straně zemního valu v částech ulic Pod Valem a Pod Valem II. Uvedený závěr je potvrzen i výsledky posledního kola strategického hlukového mapování (SHM), na základě kterých by měly státní orgány, zejména ŘSD, vytvořit nebo aktualizovat svoje akční plány. Na stránkách MD ČR² je dostupný tzv. Akční hlukový plán pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví státu 2. kolo, který navazoval na předposlední kolo SHM, kde jsou Průhonice na str. 33 jmenovány mezi kritickými místy a na str. 37 je PHS Průhonice pro km 6,020-7,200 uvedena jako opatření, které pořizovatel plánuje přijmout v průběhu příštích 5 let, tzn. do r. 2022. S ohledem na tento stav **je nutné za účelem ochrany zbytku obce Průhonice trvat na realizaci dříve příslibených protihlukových opatření**, zejména dokončení protihlukové stěny u D1 a položení tichého asfaltu na dálnici D1, minimálně až do km 8,000, resp. až k MÚK Čestlice. Zároveň by v tomto úseku neměly být povolovány ani kolaudovány stavby, které by vyvolávaly další významný nárůst dopravy s dopadem do růstu hlukové zátěže a/nebo negativním *měřitelným*³ vlivem na úroveň hluku.

¹ K datu tohoto přípisu je dostavěná PHS do km 6,950, nikoli až do km 7,200.

² Zdroj: http://www.mdcz.cz/MDCR/media/MDCR/AP_SCK_1.pdf

³ Nejvyšší správní soud v hojně citovaném rozsudku 9 As 28/2012 – 134 uvádí, že „je-li řada staveb umístovaná do území, v němž jsou hlukové limity překročeny, nelze argumentovat tím, že každá jednotlivá stavba představuje jen

Povolování nových záměrů a výhledová situace

Z vašich informací poskytnutých pod č.j. KHSSC 21234/2019 ze 7.5.2019 a č.j. KHSSC 31330/2019 z 10.6.2019 platí pro Průhonice v úseku km 6,0 – 8,0 limit 60/50 dB, tzn. bez navýšení pro starou hlukovou zátěž (SHZ), přičemž platnost výjimek skončila v roce 2015. **Bohužel se však neustále setkáváme se situací, kdy se investoři snaží prosadit svoje záměry právě s odkazem na SHZ, tzn. za použití nejvyšších dostupných limitů pro hluk.** Konkrétně se jedná o záměry CP Čestlice, Kostka Čestlice a Kaufland Křeslice.

Ve věci CP Čestlice připustila hluková studie (Barillová, červen 2017, str. 8) možnost použití limitů pro SHZ a přispěla tak k povolení hluk generujícího záměru za situace zjištění překročených limitů hluku. Dovolujeme si vás upozornit i na to, že vaše stanovisko k tomuto záměru č.j. KHSSC 23827/2017 ze dne 31.5.2017 bylo vydáno dříve než citovaná hluková studie datovaná v červnu. Pro úplnost dodáváme, že **Krajský soud v Praze zrušil vydané územní rozhodnutí k záměru CP Čestlice** svým rozsudkem č. j. 54 A 189/2018 – 365 ze dne 9.5.2019. K tomuto záměru se tedy budete mít ještě možnost znovu vyjádřit. Vzhledem k tomu, že MÚ Říčany vydal před rozhodnutím soudu několik stavebních povolení, budete mít možnost – v souladu s SP č.j. 179853/2018-MURI/OSÚ/00029 – se k plnění limitů vyjádřit i při povolení provozu, kdy by tedy měl být s ohledem na výše uvedené naměřen přírůstek hlučnosti maximálně 0,00 dB. **Kontrolní měření by mělo být prováděno právě v bodech nechráněných zemních valem, kudy bude probíhat dopravní obsluha komerčních objektů, nikoli za valem.**

U sousedního záměru Kostka Čestlice původní hluková studie (Barillová, říjen 2012, str. 13) připouští, že hlukové limity jsou překračovány. Aktualizovaná verze (Barillová, duben 2017) se už k aktuální hlukové situaci vůbec nevyjadřuje, avšak vaše stanovisko č.j. KHSSC 15636/2017 ze dne 5.5.2017 je přesto souhlasné. Toto stanovisko je zároveň postaveno na mylném předpokladu (str. 3) že jsou nebo budou realizována protihluková zařízení „navržená v souvislosti s infrastrukturou komerční zóny“. Dovolujeme si vás upozornit, že **požadovaná a příslibená protihluková opatření, zejm. PHS u dálnice D1 v úseku budované páteřní komunikace a prodloužení protihlukového valu dle ÚP Průhonic nebyla dosud realizována.**

Hluková studie k záměru Kaufland Křeslice⁴ (Barillová, prosinec 2018, str. 8) opět připouští použití limitů pro SHZ, tedy ještě 3 roky po skončení platnosti výjimek.

Za další významný problém výše citovaných hlukových studií z dílny Ing. Barillové považujeme způsob, jakým je v nich projektován výhled vývoje hlukové zátěže v návaznosti na předpokládaný nárůst dopravní zátěže. Stručně řečeno, **období provozu je vždy předpokládáno do nerealisticky blízké budoucnosti** pravděpodobně proto, že plánování ve věrohodném – neboli delším – časovém horizontu by vedlo k nutnosti počítat s vyšším nárůstem dopravy dle růstových koeficientů vydaných v TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy II. vydání“ (Technické podmínky MD ČR - schválené s účinností od 12. října 2012). Konkrétně pak u záměru CP Čestlice je v citované studii z roku 2017 (str. 21) modelována výhledová hluková situace na veřejných komunikacích již pro rok 2018, což by nebyl realistický předpoklad provozu ani při bezvadném průběhu schvalování. Vzhledem k tomu, že územní rozhodnutí k záměru CP Čestlice je v tuto chvíli z rozhodnutí soudu zrušeno a ve věci bude rozhodovat NSS, je možné za realistický horizont plného

nevýznamný, byť měřitelný přírůstek již stávající hodnoty hluku.“

⁴ Je sice umístěn na katastru Hl. m. Prahy, ovšem v inkriminovaném úseku dálnice km 6,0 – 7,2. Fakticky a funkčně je záměr součástí komerční zóny Čestlice, se kterou sousedí přes ulici.

provozu považovat nejdříve rok 2022. Hluková studie k záměru Kostka Čestlice z r. 2017 se nevyjadřuje ani k aktuálnímu hlukovému pozadí, ani k výhledu jeho vývoje, což považujeme za neakceptovatelný účelový postup. Citovaná studie k záměru Kaufland Křeslice opět pracuje (na str. 19 a 20) s výhledem zprovoznění v horizontu jednoho roku, přičemž muselo být již v roce jejího vydání 2018 evidentní, že záměr nebude v r. 2019 v provozu.

Hlavním zdrojem hluku dopadajícího na obec Průhonice je tedy dálnice D1, přičemž na území obce Čestlice v pásu mezi dálnicí a hranicí obce Průhonice dochází ke snaze vybudovat tzv. komerční zónu Čestlice jih v rozsahu cca 40 ha, jejíž součástí jsou právě projekty CP a Kostka Čestlice. Tato zóna bude generovat další významný objem dopravy, která bude dodatečným zdrojem hluku pro obec Průhonice. V závěrech zjišťovacího řízení k věci Vybudování infrastruktury v k.ú. Čestlice č.j. 173133/2012/KUSK, které obsahovalo původní odhady generované dopravy z předmětné zóny, byly stanoveny podmínky výstavby v této komerční zóně (str. 9)⁵ ve znění:

- *V lokalitě u jižní části stávajícího zemního valu vybudovat zemní val v souladu s územním plánem obce Průhonice.*
- *Dokončení protihlukových opatření je podmínkou pro uvedení infrastruktury do provozu a pro vydání stavebního povolení pro jakékoliv další stavby v předmětném území – komerční objekty apod.*
- *Navrhovaná protihluková opatření nesmí nahradit plánovanou protihlukovou stěnu podél dálnice D1, která je při umístění v těsné blízkosti dálnice neúčinnější. Doplnit návrh o další protihluková opatření přímo u dálnice – například závazné rozmístění komerčních objektů apod.*

Jak je vám známo, **ani protihlukový val jižním směrem dle ÚP Průhonic⁶ ani PHS u D1 v úseku plánované komerční zóny nejsou dosud postavené**, přesto MÚ Říčany vydal již několik stavebních povolení ke komerční výstavbě v zóně a postupoval tedy zřetelně v rozporu (nejen) s podmínkami citovaného zjišťovacího řízení. Pokud uvedené podmínky úřady nevymáhaly, jak měly, tedy při povolování staveb, mělo by být jejich plnění vymáháno alespoň při uvádění do provozu. V neposlední řadě upozorňujeme, že PHS u dálnice není v uvedených podmínkách zjišťovacího řízení délkově omezená a výstavba do km 7,2 dálnice D1 tedy neplní formulovanou podmínku bezesbytku. Jinými slovy, **PHS by měla stát v celém rozsahu mezi mosty Průhonice-Čestlice až po most Dobřejovice-Čestlice**, tzn. cca do km 8,2 D1.

Zároveň je evidentní, že **původní odhady dopravy generované komerční zónou Čestlice jih ze zjišťovacího řízení již delší dobu neplatí**. V závěrech zjišťovacího řízení ve věci Vybudování infrastruktury v k.ú. Čestlice č.j. 173133/2012/KUSK z 25. 1. 2013 je uvedeno na str. 3: „Bylo počítáno s předpokládaným objemem nově generované dopravy z rozvojové zóny, jež se bude skládat ze tří oblastí, jejichž celkový objem cest za den činí 6973 v jednom směru.“ A na str. 9: „Připravované investiční záměry mohou být povolovány do této maximální kapacity. Pokud by došlo k překročení kapacit dopravy, musí dojít ke změně/znovuprojednání záměru EIA ve smyslu zákona.“ K zásadnímu přehodnocení odhadu úrovně generované dopravy došlo již v roce 2013, na což je upozorněno ve vyhodnocení vlivů na ŽP (dokumentu SEA) ke změně č. 1 ÚP Čestlice a totožné změně č. 2⁷ (str. 56): „Podle původních odhadů studie DHV z roku 2010 dojde zprovozněním

⁵ Stejně podmínky jsou zakotveny i v závěrech zjišťovacího řízení k záměru Kostka Čestlice č.j. 017966/2013/KUSK na str. 14.

⁶ Místo protihlukového valu v jižním prodloužení stávajícího je postavená protihluková stěna, která však není adekvátní náhradou valu. Protihluková stěna je nižší o 2 – 4 m, nelze ji osázet dřevinami, které zároveň pohlcují imise, nemůže hostit živočichy a je pro ně neprůchozí, stěna akumuluje teplo, které v noci vyzařuje atd.

⁷ http://www.upkindl.cz/admin/files/77-cestlice_zm2_vvuru_a_sea_verze_05_tisk_rijen25.pdf

komerční zóny Čestlice – JIH (vč. plochy Z12c) k objemu generované dopravy cca 6 800 voz./den v jednom směru. Podle studie Ateliéru PROMIKA z roku 2013, která aktualizovala vstupní data použita ve studii DHV, byl objem generované dopravy z celé komerční zóny zpřesněn na 9 494 voz./den v jednom směru, ...“. Již na základě těchto informací by při respektování závěrů zjišťovacího řízení mělo dojít ke „znovuprojednání záměru EIA ve smyslu zákona.“ Kromě výše odhadu nově generované dopravy **dojde při realizaci výjezdu z komerční zóny na ulici Říčanská ke změně původně obslužné komunikace na tranzitní a tento provoz rovněž není v předložených odhadech započítán. Tranzitní provoz bude pochopitelně probíhat 24 hodin denně, zatímco hlukové studie předpokládaly pouze provoz v období provozu komerčních zařízení.** Do navýšeného provozu není započítán ani tranzitní provoz z plánovaného Exitu 6B přímo na ulici Říčanská. Dle rozsudku Krajského soudu v Praze č. j. 43 A 85/2018 – 295 z 21.6.2019 k pokusu o prosazení výstavby tohoto výjezdu bez projednání jeho vlivu na životní prostředí (Bod 48) „předmětem závěru zjišťovacího řízení ke stavbě infrastruktury nebyla nyní projednávaná stavba (změna původního územního rozhodnutí), ale původní stavba celé pozemní komunikace a inženýrské sítě Čestlice (původní územní rozhodnutí).“ Z čehož vyvozujeme, že by mělo dojít i k věrohodnému projednání vlivů výstavby Exitu 6B („prodloužení kolektoru Exitu 6 a nového výjezdu z KZ Čestlice jih) na životní prostředí. Podhodnocení použitých odhadů počtů vozidel je prokázáno i srovnáním intenzity provozu předpokládaného v roce 2040 s realitou roku 2018. Model např. počítá na jižním příjezdu do komerční zóny od Dobřejovic u Exitu 8 provoz 3.100 + 2.500 vozidel denně. Ovšem dle průzkumu obce Dobřejovice⁸ zde již dnes jezdí denně 4.213 + 4.175 vozidel, tzn. o 50 % více!

V neposlední řadě je třeba zmínit i fakt, že dle veřejně dostupných zdrojů jsou v Průhonicích pravděpodobně překročeny i jiné imisní limity a zároveň se přesto v blízkosti obce připravuje další rozsáhlá výstavba, např. rozšíření dálnice D1 a nového sjezdu Exitu 4 a na ně navázané budování komerčních zařízení na ploše desítek hektarů dnes orné půdy.

Návrh kroků k dosažení a zachování legálního stavu

S ohledem na aktuální stav, kdy se naměřená hladina hluku pohybuje okolo úrovně legálních limitů a někde je splňuje pouze při započtení nejistot, si vás dovoluujeme požádat o součinnost a dovoluujeme si navrhnout vám následující opatření.

1. ŘSD by mělo zajistit plnění hlukových limitů bez korekce na SHZ a realizovat dříve slíbená a schválená opatření z platných akčních plánů, zejm. dokončení PHS u dálnice do km 7,2 a (b) položení tichého asfaltu až do km 11,2.
2. Při přípravě/aktualizaci poslední verze akčních plánů v návaznosti na SHP požadovat zbudování PHS až do km 8,2 (mostu Dobřejovice – Čestlice).
3. K vydávání souhlasných stanovisek a povolování a/nebo kolaudaci nových záměrů s potenciálem vlivu na nárůst dopravy a hluku by mělo docházet pouze při předložení důkazů, že hluk v Průhonicích je v zákonných limitech a při realisticky stanovené době zprovoznění tam stále zůstane a zároveň záměr nebude mít ani minimální *měřitelný* vliv na zhoršení hlukové situace. To předpokládá i důslednou kontrolu předkládaných hlukových studií, že nedochází k účelové aplikaci korekcí pro SHZ.
4. Kontrolní měření hluku pro schválení provozu by mělo být prováděno i mimo území bezprostředně chráněné stávajícím zemním valem a v místě plánovaného napojení obslužné komunikace na ulici

⁸ Zdroj: Dopravní průzkum v obci Dobřejovice (Akustika Praha, 2018) <http://dopravnipruzkom.blogspot.com/>

- Říčanská, tzn. i v místech, která byla v předchozích měřeních identifikována jako problematická.
5. Ve věci PHS u D1 by dle našeho názoru měla KHS požádat MÚ Říčany, aby důsledně a nekompromisně dodržoval a vymáhal podmínky zjišťovacích řízení. V ZŘ ke komunikaci se hovoří o protihlukové stěně u dálnice, a to bez délkového omezení, tzn. až do km 8,2. MÚ Říčany by neměl povolovat další stavby před dokončením stanovených protihlukových opatření.
 6. Pokud již došlo k nesprávnému povolení stavby v KZ Čestlice jih před vybudováním stanovených protihlukových opatření, KHS by měla jejich zbudováním v rámci svých možností podmiňovat kolaudaci jakékoli stavby v uvedené zóně.
 7. Vyzvat MÚ Říčany a MÚ Černošice, aby důsledně respektovaly závazné podmínky povolování staveb a nepovolovaly ani nekolaudovaly žádné zdroje hluku do splnění stanovených podmínek a zákonných limitů.
 8. Hodnocení dopravních staveb by mělo být prováděno výhradně na základě úplných odhadů automobilové dopravy k realisticky stanovenému datu provozu tak, aby byl započítán věrohodně očekávatelný objem dopravy.

Veškerá výše uvedená tvrzení lze doložit z oficiálních dokumentů, z nichž mnohé máte k dispozici. Pokud byste měli zájem o doplňující informace nebo vysvětlení aktuální situace v obci, neváhejte se na nás obrátit. Za spolupráci při ochraně zdraví obyvatel obce Průhonice vám děkujeme!

S pozdravem



Ing. Mgr. Petr Lukáš
Předseda spolku