



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA-DOLNÍ CHABRY

Starostka městské části Praha-Dolní Chabry
Hrušovanské nám. 253/5, 184 00 Praha - Dolní Chabry

IČ:00231274

Tel.:283851272

e-mail: podatelna@dchabry.cz
datová schránka: ztib27j

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
Višovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

Váš dopis
ze dne 16. 10.2020
MZP/2020/710/4137

Naše značka

Vyřizuje
K. Šilhová Šafránková

Datum
25. 11. 2020

Věc: Vyjádření k oznámení záměru „D0, stavba 520 Březiněves - Satalice“ v rámci posuzování vlivů na životní prostředí.

I.

Záměr „D0, stavba 520 Březiněves - Satalice“ (dále jen „*záměr*“), zařazený dle § 4 odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon EIA*“) jako záměr uvedený v bodu 47 kategorie I. (Dálnice I. a II. třídy) přílohy č.1 zákona EIA. Oznámení o posouzení vlivů tohoto záměru na životní prostředí bylo zveřejněno ve smyslu ustanovení § 16 odst. 1 písm. a) zákona EIA dne 26.10. 2020 (dále jen „*oznámení*“). Ve smyslu ustanovení § 6 odst. 8 zákona EIA a na základě rozhodnutí rady městské části ze dne 23. 11. 2020, číslo usnesení 558/20/RMČ podáváme k tomuto oznámení v zákonem stanovené lhůtě toto

v y j á d ř e n í.

II.

1. Charakter záměru, předložené oznámení

Cílem záměru je realizace šestipruhové dálnice D0 v úseku MUK Březiněves až MUK Satalice. Záměr má navazovat z jedné strany na připravovaný záměr SOKP 518, 519, který je též v procesu EIA, po vydání závěru zjišťovacího řízení; a z druhé strany na již provozovaný úsek 510. Součástí záměru má být dostavba MUK Satalice do finální podoby. MUK Březiněves je pak součástí jako tohoto posuzovaného záměru, tak záměru SOKP 518, 519. Podkladem záměru je technická studie (TES) z roku 2019.

Podle oznámení je záměr zpracován ve třech variantách – to je ale pouze záměrné matení veřejnosti – záměr je zpracován **pouze v jedné variantě trasy**, variantně je řešena pouze úroveň zahloubení záměru (povrchová var./ kombinovaná var. / s delšími tunelovými úseky).

Na základě mnoha negativních zkušeností dotčených obcí a městských částí hl.m. Prahy a jejich obyvatel s dosavadním provozem na SOKP a prosazováním záměru realizace dalších úseků s předpokládanou vysokou intenzitou provozu požadujeme v souladu s ustanovením § 1 odst. 3 zákona EIA co nejpodrobnější informace a co nejdetailnější a komplexní posouzení předpokládaných vlivů tohoto záměru na životní prostředí.

Oznámení záměru je zpracováno zcela nedostatečným způsobem. Důvodem je zřejmě skutečnost, že oznamovatel si je vědom toho, že záměr musí být plnohodnotně posuzován, a proto se s oznámením záměru příliš nezabýval.

Posouzení většiny vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel je provedeno pouze obecně, přičemž je odkazováno na podrobnější posouzení v rámci navazujících fází. K takto obecně zpracovanému posouzení lze těžko zaujmout relevantní názor ve smyslu podpory nebo naopak brojení proti záměru. Bez konkrétních informací o posouzení vlivů na jednotlivé složky ŽP a veřejné zdraví a jejich kumulativní a synergický vliv s dalšími záměry se nelze adekvátně k záměru samému vyjádřit.

Dokumentace EIA musí u jednotlivých složek ŽP a ochrany veřejného zdraví obsahovat mnohem podrobnější posouzení, výrazně podrobněji musí být posouzen i kumulativní a synergický vliv záměru s dalšími záměry. Je třeba, aby došlo k posouzení existující alternativní trasy, tzv. „Regionální varianty“ a dalších řešení tranzitní dopravy (např. aglomerační okruh, I/16, převedení části nákladní dopravy na železnici, atd.).

U kategorie vozidla nad 3,5 je uvažován podle názoru podatele **příliš nízký podíl nákladní dopravy v noční době** v rozporu se skutečným stavem.

Na komunikaci typu dálnice D0 dosahuje (nebo se obvykle uvažuje) **podíl nákladní dopravy v noční době v úrovni od 0,21 do 0,24. Oznamovatelem použitý podíl nákladní dopravy v noční době 0,18 vede k podhodnocení vypočítaných imisí hluku v noční době v úrovni mezi -1,5 dB až -2 dB.**

2. K „načasování“ oznámení EIA

Důrazně se ohrazujeme proti načasování zveřejnění oznámení EIA, od kterého se odvíjí lhůta k podávání připomínek podle § 6 zákona EIA. Připomínkové řízení je konáno za nouzového stavu, za účinnosti Usnesení vlády ze dne 21. října 2020 č. 1078 o přijetí krizového opatření, které zakazuje volný pohyb osob na území celé České republiky s výjimkou zde uvedených a nařizuje omezit pohyb na veřejně přístupných místech na dobu nezbytně nutnou, omezit kontakty s jinými osobami na nezbytně nutnou míru pobývat na

veřejně přístupných místech nejvýše v počtu dvou osob. Vláda ČR usnesením vlády č. 87/2020 Sb. v rámci krizových opatření uložila všem orgánům veřejné moci a správním orgánům, aby zahájily omezený provoz, omezily osobní kontakt, rozsah úředních hodin, zajistily chod jednotlivých útvarů vždy nejnižším možným počtem zaměstnanců, který je nutný pro zajištění činnosti.

Za této situace, a zvláště pokud byla dokumentace předložena tak neúplná (jak ve vyjádření uvádíme), je podle našeho názoru velmi problematické se k oznámení EIA adekvátně vyjádřit, neboť vyjádření vyžaduje jak součinnost osob v rámci obecních samospráv, tak intenzivní spolupráci s věcnými odborníky na jednotlivé složky ŽP a veřejné zdraví a vlivy na ně.

Připomínkové řízení za tohoto stavu považujeme za zásah do práva na spravedlivý proces. Podle našeho přesvědčení nemůže splnit svůj účel a musí být k tomuto faktu přihlíženo při vydání závěrů zjišťovacího řízení a stanovení požadavků pro zpracování dokumentace EIA.

MÚK BŘEZINĚVES jako největší MÚK v celé trase úseků DO SOKP 518, 519 a 520 s vazbami a vlivem na široké území – zejména na sousední městské části Ďáblice a Březiněves. **Vliv výstavby MÚK Březiněves musí být posuzována v rámci dalších stupňů řízení EIA SOKP 520 spolu s tímto celým úsekem.** Mimo jiné i proto, že v některých podkladech pro posuzování EIA SOKP 519 byla MUK Březiněves vyznačena jako součást úseku SOKP 520 (např. podélné řezy trasy). Dešťové vody z MÚK Březiněves včetně všech nájezdových větví a ramp, přilehlých úseků SOKP 519 (až k rozvodí u obce Zdiby) a Prosecké radiály (Cínovecká - od rozvodí na k.ú. Střížkov až k rozvodí na katastru obce Zdiby) jsou odvodněny do Mratínského potoka. Vzhledem v nekonzistenci dat v předložených studiích (např. pro posuzování hluku pro úseky SOKP 519 a SOKP 520) požadujeme v dokumentaci EIA zpracovat detailní dokumentace a odborné studie jako podklady posouzení záměru tak, aby nebylo možné od sebe negativní vlivy způsobené navrhovanými stavbami úseku SOKP 519 separovat od úseku SOKP 520 a naopak.

Z tohoto důvodu požadujeme, aby MÚK Březiněves byla v rámci dokumentace v celém svém rozsahu včetně souvisejících staveb detailního součástí posuzování obou úseků DO 519 a DO 520. – odvodnění, hlukové studie, dopravní studie, rozptylové studie, světelný smog apod. apod.

3. Invariantnost záměru, požadavek na posouzení variant trasy (ke kap. B.I.5.)

Požadujeme posouzení více variant SOKP v severozápadním segmentu včetně varianty regionální (tzv. severní). Oznámení EIA obsahuje seznam dokumentací k porovnání variant v severozápadním segmentu. Porovnání zpracovaná před rokem 1999 jsou zastaralá a nelze je považovat za relevantní. V letech 2001 – 2002 bylo v rámci procesu EIA posuzováno 5 variant. **Mnoho veřejných institucí** (např. Česká inspekce životního prostředí, odbor ochrany ovzduší MŽP, odbor životního prostředí magistrátu HMP, Ministerstvo zemědělství (odbor lesů), Středočeský kraj, zpracovatel posudku atd.) **doporučilo jako vhodnější variantu Ss.**

Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku EIA z 30. 4. 2002 doporučilo jako vhodnější variantu Ss – viz citace níže, zatímco J byla připuštěna jen jako krajní řešení.

Nutno poznamenat, že J by zřejmě vůbec neprošla nebýt obrovského tlaku na její realizaci ze strany tehdejší politické reprezentace.

Doporučená varianta:

Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.

V roce 2007 studie Mott MacDonald doporučila variantu Ss. V roce 2008 FAST VUT Brno vypracovala oponentní posudek a potvrdila věrohodnost studie Mott MacDonald.

Z jakého důvodu je v nynějším novém procesu EIA pro daný záměr původní varianta záměru, která byla vyhodnocena jako nejpříznivější z hlediska vlivů na životní prostředí, zcela ignorována?

Na základě politické objednávky byly následně zpracovány další studie, které preferovaly variantu jižní. Tato **další porovnání vycházela převážně ze zavádějícího předpokladu, že vzdálenější varianta by znamenala větší zatížení komunikací uvnitř Prahy.** Ve skutečnosti celková dopravní zátěž na území hl. města Prahy, mj. kvůli přivedení tranzitní kamionové dopravy do městských částí, by byla výrazně vyšší v případě jižní varianty. „Odlehčené“ komunikace by se brzy zaplnily v důsledku dopravní indukce, podobně jako severní radiály a přivaděče. **Čím menší vzdálenost dálničního okruhu od města, tím silnější bude efekt dopravní indukce a tím větší nárůst dopravních výkonů IAD na území hl. Prahy.**

Jako příklad můžeme uvést jižní část SOKP, který byl ve zkušebním provozu otevřen v roce 2010 a očekával se výrazný pokles dopravy na Barrandovském mostě. Během pár let na tomto úseku MO však došlo k prudkému nárůstu dopravní zátěže a v roce 2018 byl Barrandovský most nejvytíženější komunikací v Praze (144 400 vozidel denně dle TSK 2018).

Podobný scénář může nastat v Tunelovém komplexu Blanka (městský okruh) po zprovoznění severní části vnějšího okruhu (SOKP 518, 519, 520). Navíc při převažujících severozápadních větrech by emise z dálnice umístěné pouhých 5 km od Pražského hradu zhoršily ovzduší i v dalších částech Prahy.

Na místech, kde je intenzita silničního provozu již nyní blízko praktického maxima kapacity, může i relativně malým navýšením intenzity dojít k překročení kapacity, výskytu kongesce, a zhroucení toku dopravy, při kterém propustnost (tj. kapacita daného úseku) výrazně klesá.

Oproti tomu výhodou vzdálenější varianty je odvedení nákladního tranzitu z území města, zatímco automobilovou dopravu na stávajících komunikacích lze omezit jinými způsoby: investice do MHD a příměstských železnic, P+R, zavedení mýta, podpora cyklistiky a chůze, omezování možností parkování zejména v širším centru, sdílená mobilita atd. V zahraničí dávno pochopili, že rozšiřování silniční kapacity na území města nevede k řešení

dopravních problémů, spíš naopak. Používají moderní přístup tzv. řízení poptávky po dopravě (Transport Demand Management).

Důkazy:

- https://transportgeography.org/?page_id=6284
- <https://mobilitylab.org/about-us/what-is-tdm/>

Deklarované funkce záměru jsou dle str. 26 Oznámení následující:

- převedení tranzitní dálkové dopravy
- distribuce cílové dopravy na hranicích metropole
- funkce ochranná před nežádoucími průjezdy a zbytným dopravním zatížením městské komunikační sítě
- realizace některých částí vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi města.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno specifikovat, určit, popsat a vyhodnotit míru naplnění výše uvedených funkcí.

Dále uvádíme:

převedení tranzitní dálkové dopravy - odkud bude tranzitní doprava převedena? V případě realizace pouze úseku SOKP 520 bude převedena ze stávajícího trasování E55, což nepředstavuje významnou výhodu pro motoristy. V případě dokončení celého okruhu zřejmě autoři uvažují, že bude převedena doprava nyní trasovaná přes vnitřní město. To je však sporné, protože dle dostupných dat představuje tranzitní doprava v případě lehkých vozidel (do 3,5 t) řádově desetinu, i méně, celkového počtu lehkých vozidel; tranzit těžkých vozidel přes vnitřní město je již nyní zakázán, takže tam prakticky žádný přínos očekávat nelze. Dle ročenky TSK 2016 podíl tranzitních cest na celkovém objemu cest automobilovou dopravou v Praze činí pouhých 4,7%. Je tedy evidentní, že realizace severní části okruhu bude mít zanedbatelný vliv na zlepšení dopravní situace ve městě, zatímco přivede nákladní tranzit do městských částí a obcí na okraji Prahy i ze vzdálenějších mimopražských komunikací.

Funkce distribuce cílové dopravy na hranicích metropole je velmi problematická, neboť usnadní dojíždění do Prahy autem (i ze vzdálenějších lokalit), což povede k zatížení navazujících komunikací a záboru ploch pro parkování ve městě. Naopak je žádoucí, aby lidé nemuseli dojíždět do Prahy vůbec, tj. aby mohli uspokojit své potřeby v místě bydliště a v případě dojíždění použili veřejnou hromadnou dopravu. Navíc v prosazované poloze blízko města realizace okruhu, který bude sloužit i jako příjezdová komunikace do Prahy, degraduje středočeské obce (bez dostatečné občanské vybavenosti a dopravní infrastruktury) na pouhé „noclehárny“ a výrazně ztíží polycentrický rozvoj Středočeského kraje. Zlepšení dostupnosti Prahy automobilem je z hlediska potřeby vyváženého územního rozvoje a zvyšování soběstačnosti středočeských měst a obcí nežádoucí.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno definovat, co je ze strany zpracovatele považováno za „zbytnou dopravu“, daty doložit předpoklad splnění cíle záměru.

funkce ochranná před nežádoucími průjezdy a zbytným dopravním zatížením městské komunikační sítě - ochrana před zbytnou dopravou, je rovněž sporná. Za zbytnou je povětšinou považována osobní automobilová doprava tam, kde existují alternativní způsoby dopravy, což vzhledem k husté síti veřejné dopravy představuje většinu případů v Praze. Dále je za zbytnou považována silniční nákladní doprava s nízkou přidanou hodnotou, tj. obsluha

překladišť a „montoven“. U těžkých vozidel je však třeba uvážit, že **vozidla zajišťující dopravní obsluhu Prahy okruhem vymístěna nebudou, že tranzit těžkých vozidel je již nyní omezen, a že stavba SOKP 520 vede na území Prahy (velká část trasování) nebo v takové jeho blízkosti, že z praktického pohledu je malý rozdíl mezi tranzitem po E55 a úseku SOKP 520**. Nelze očekávat ani zásadní vymístění lehkých vozidel obsluhujících Prahu.

Realizace vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi města je v rozporu s funkcí dálniční komunikace, která je určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly (dle zákona o pozemních komunikacích). D0 je dálnice a nemůže zároveň plnit funkci místní komunikace, která má být veřejně přístupná a sloužit převážně místní dopravě na území obce. Typickým příkladem je propojení Prahy 6 a Prahy 8, kde dálnice D0 ve své poloze a parametrech neřeší efektivně městské tangenciální vazby. Je zapotřebí vybudovat městský most pro všechny druhy dopravy mezi Podbabou a Bohnicemi.

Je spíše zřejmé, že dostavba D0, a to zejména úseků SOKP 518 a SOKP 519, výrazně zkrátí dojezdové časy pro dosud relativně nepraktické a tudíž málo realizované cesty, například nákladní tranzitní doprava mezi D10 a D7 a mezi D8 a D7, nebo osobní doprava mezi pravým a levým břehem Vltavy v severozápadní části Prahy a přilehlých oblastech. Je také zřejmé, že dostavba D0 umožní snadný přístup k dosud hůře obsluženým lokalitám, **což vyvolá návrhy stavebních záměrů v blízkosti nově vybudovaných úseků D0. Tyto stavební záměry budou zdrojem další dopravy**. Navýšením kapacity silniční sítě se také zkrátí dojezdová doba z mnoha i relativně vzdálených lokalit, čímž **dojde k navýšení počtu cest do Prahy** a okolí z mnohých obcí a měst ve Středočeském kraji. K obdobné situaci došlo v souvislosti s realizací dosud postavených úseků D0 a výstavbou D10, D8, D7 a D5. V mnohých oblastech byly realizovány záměry nevalné urbanistické hodnoty, mnohdy s omezenou či žádnou občanskou vybaveností, s relativně nízkou hustotou obyvatel a tudíž obtížnou obslužností veřejnou dopravou, a proto obsluhovaných zejména individuální automobilovou dopravou.

Souhrnně lze očekávat, že dostavba D0 povede k relativně podstatnému navýšení celkové intenzity dopravy tzv. indukovanou dopravou, a k postupné suburbanizaci přilehlých lokalit – žádáme potvrdit nebo vyvrátit v datech toto tvrzení.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno doložit v datech stávající stav intenzit dopravních toků v přilehlém regionu a předpokládaných intenzit a) během výstavby, b) po realizaci záměru a to včetně vlivu tzv. indukované dopravy (snížení, zvýšení, kde) a včetně metodiky zjištění.

Realizace záměru povede k relativně podstatnému navýšení celkové intenzity dopravy indukovanou dopravou a k postupné suburbanizaci přilehlých lokalit. To je naznačeno v textu oznámení na str. 26: *„Dále je deklarováno, že potřeba uceleného okruhu navíc stoupa s probíhajícím sub urbánním procesem v regionu kolem Prahy. Kompletní okruh tak bude kromě tranzitní dopravy řešit i problém vnější zdrojové a cílové dopravy.“*

Vzhledem k velikosti a významu stavby lze očekávat, že rozsah území, které bude ovlivněno, bude značný, avšak rozložení problémových lokalit bude nerovnoměrné a může být obtížně předvídatelné. Na místech, kde je intenzita silničního provozu již nyní blízko praktického maxima kapacity, může i relativně malým navýšením intenzity dojít k překročení

kapacity, výskytu kongesce, a zhroucení toku dopravy, při kterém propustnost (tj. kapacita daného úseku) výrazně klesá.

Stanice metra Střížkov, Kobylisy, Ládví, Prosek a Letňany jsou jedinými snadno dostupnými stanicemi na severním okraji Prahy (na jihozápadě je to Zličín, na východě Černý Most, na jihovýchodě Opatov a Chodov), a proto lze očekávat vlivem realizace záměru vyšší snahu řidičů zaparkovat v jejich okolí a/nebo k nim dovézt spolucestující, jev, který je již nyní problematický. **Oznámení žádné řešení intramodální dopravy (záchytná parkoviště v dostupnosti kapacitní hromadné dopravy) nenabízí. Požadujeme takové varianty navrhnout v rámci dokumentace EIA a učinit součástí nebo podmínkami záměru.**

Zásadně nesouhlasíme s výrokem na str. 27 oznámení: „*Bez existence D0 nemůže celoměstský dopravní systém (radiálně-okružní) fungovat. Absence chybějících úseků Pražského okruhu má za následek každodenní kongesce patřících komunikací Prahy a při dopravní nehodě často i dopravní kolaps. Negativně se projevuje na zatížení komunikační sítě v silně urbanizovaných oblastech města.*“ Výstavba dosavadních úseků D0, Jižní spojky a dalších částí „vnitřního“ pražského okruhu, a tunelového komplexu Blanka nenaznačuje tomu, že by se výrazně snížila kongesce například na Smetanově nábřeží nebo v ulicích Letenská a Karmelitská, právě díky zvýšení dojezdové vzdálenosti a celkového zvýšení intenzity automobilové dopravy. **Lze očekávat, že v celkovém měřítku bude kongesce na páteřních komunikacích zachována** (i když v určitých místech dojde ke snížení kongesce, na jiných místech dojde naopak k jejímu navýšení).

Je nesporné, že díky navýšení kapacity silniční sítě dnes dojde do Prahy daleko více automobilistů, než by umožňovala silniční síť před řádově 30 lety, není však zřejmé, že došlo k výraznějšímu odstranění celkové kongesce, které bylo slibováno, a kterým byla potřeba podstatné části záměrů odůvodněna. Vozidel přibývá úměrně kapacitě silniční sítě, obdobné zkušenosti jsou v zahraničí, kde je tato skutečnost uznávána a zohledňována při organizaci dopravy metropolí a při výstavbě/revitalizaci jejich silniční sítě.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA byly v závěrech zjišťovacího řízení požadováno doložit fakticky na základě jasné metodiky a porovnání stávajícího stavu se stavem a) během výstavby, b) po realizaci, že záměr / okruh 520 řeší problém kongescí jednak po trase DO, jednak na síti komunikací katastru Ďáblic a katastrů přilehlých.

Jedním z dalších argumentů proti regionální variantě, který zdůvodňuje invariantní posouzení, je **údajný nesoulad regionální varianty s územními plány obcí. K tomu tvrdíme:**

Pro posouzení EIA není soulad nebo nesoulad s ÚPD jakkoliv nijak relevantním kritériem.

Pro vymezení záměrů nadmístního významu je určující pouze územně plánovací dokumentace kraje (tj. Zásady územního rozvoje Prahy a Zásady územního rozvoje Středočeského kraje). Podle ust. § 54 odst. 5 stavebního zákona cit: „„Část územního plánu, která v území znemožňuje realizaci záměru obsaženého v politice územního rozvoje nebo zásadách územního rozvoje, se při rozhodování nepoužije.“ Pro realizaci varianty je tak z hlediska územního plánování směrodatný pouze její soulad se zásadami územního rozvoje, soulad s územními plány pro povolení nadmístního záměru tedy není nijak rozhodující, přičemž změna ZÚR je pouze otázkou politické vůle Prahy a Středočeského kraje. Nutno

dodat, že varianty posuzované v rámci procesu EIA 2001-2002, rovněž nebyly v souladu s územními plány krajské ani obecní úrovně. **Nesoulad s územně plánovacími dokumentacemi není důvodem pro invariantní posuzování vlivů záměru na životní prostředí.**

Náležitostí oznámení pod bodem B.I.5. přílohy č. 3 zákona EIA je zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí.

Oznámení EIA však v rozporu s bodem B.I.5. přílohy č. 3 obsahuje pouze jednu variantu záměru (a neobsahuje ani podrobné varianty nulové). Různé úrovně zahloubení stejné trasy záměru nelze vydávat v žádném případě za varianty záměru. **S ohledem na existenci alternativní varianty záměru a její detailní rozpracování (viz tzv. regionální trasa, příloha č. 2), je povinností oznamovatele posoudit sledovanou variantu s touto existující variantou.** Mj. právě proto, aby z porovnání byly zřejmé nejen přednosti, ale zejména nedostatky oznámením preferované jižní varianty a aby proces EIA stanovil odpovídající ochranná opatření a kompenzace vlivů na zdraví a životní prostředí. Je třeba vyloučit situaci, kdy by byla realizována stavba z pohledu veřejného zdraví a vlivu na ŽP více škodlivá.

Tato povinnost v tomto případě vyplývá i z důvodu, že jak výše uvedeno, **Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku EIA z 30. 4. 2002** doporučilo jako vhodnější variantu Ss. Stejně tak v roce 2007 studie Mott MacDonald.

Podle ustanovení § 1 odst. 3 zákona EIA je účelem posuzování vlivů na životní prostředí získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. **Bez posouzení obou existujících variant nelze výše uvedený zákonný požadavek naplnit.**

Neposouzení variant zvažovaných v minulosti v rámci předmětného posouzení EIA je v rozporu s § 8 ve spojení s přílohou IV zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, stanovující povinnost oznamovatele uvést zdůvodnění umístění záměru a popis zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.

Pokud se oznamovatel omezuje na straně 11 až 13 oznámení na výčet zvažovaných variant v minulosti zejména v rámci EIA 2001 pro daný úsek SOKP, tak tím zcela ignoruje, že **nutnost současného posouzení EIA vyvstala z obecně známého právního důvodu (viz web MŽP),** že stará česká právní úprava (zákon č. 244/1992 Sb. uvedený v oznámení na s. 11) v rozporu se směrnicí EIA dostatečně nezajišťovala požadavek na účast a účinnou soudní ochranu veřejnosti, kvůli čemuž Evropská komise v minulosti vedla řízení o porušení práva povinností proti ČR až do přijetí současné české právní úpravy EIA.

V takové situaci je zřejmé, že nemohla-li se veřejnost dostatečně zapojit do posouzení variant v rámci předchozího posouzení EIA z roku 2001 z důvodu, že vnitrostátní právní úprava v rozporu se směrnicí EIA nezajistila účinnou soudní ochranu veřejnosti, nemůže oznamovatel v rámci nynějšího posouzení EIA jednoduše odkázat na odmítnuté varianty v minulosti, a tak znemožnit, aby důvody pro odmítnutí (posouzení) variant z roku 2001 byly veřejností v rámci nynějšího posouzení EIA rozporovány a popřípadě přezkoumány soudy. Je-li totiž předchozí posouzení EIA z roku 2001 protiprávní z důvodu jeho rozporu se

směrnici EIA, vztahuje se tato protiprávnost na ně jako celek, tj. i na jejich části jako je posouzení variant, a nic neodůvodňuje, aby některá část minulého posouzení EIA z roku 2001 byla považována, jak se mylně domnívá oznamovatel, za nadále platnou z hlediska právního řádu. Naopak oznamovatel musí v takové situaci znovu varianty posoudit, aby mohl dostát své povinnosti uvést přezkoumatelné důvody, které jej vedly k volbě vybrané varianty při zohlednění vlivů záměru na životní prostředí. V takové situaci ovšem **nestačí pouze varianty vyjmenovat**, jak činí oznamovatel v oznámení. Varianty technického řešení (povrchová, zahloubená, tunelová varianta) jedné preferované varianty (trasy) nelze považovat za posouzení variant záměru (viz výše).

Jakýkoliv jiný výsledek by znemožnil účinnou soudní ochranu nejen v rámci předchozích, ale rovněž i v rámci současného posouzení. Předmětné posouzení tak nepředstavuje nic jiného, než pojednání oznamovatele o preferované a již v minulosti prosazované variantě.

Uvedené lze podpořit závěry recentního rozsudku Soudního dvora ve věci C-461/17 Holohan, dle kterých je oznamovatel povinen „*poskytnout informace o vlivech na životní prostředí u [...] každého z hlavních alternativních řešení, které zkoumal, jakož i důvody svého rozhodnutí přinejmenším z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, a to i v případě, že takové alternativní řešení bylo odmítnuto již v počáteční fázi*“.

Pokud Soudní dvůr ve věci Holohan stanovuje povinnost nastínit a posoudit i ta alternativní řešení, která byla odmítnuta v počáteční fázi, je **do této fáze třeba zahrnout všechna dosavadní posouzení variant SOKP 520, kterým nelze z důvodu rozporu starého zákona se směrnici EIA přiznat jakoukoliv relevantnost (platnost) z hlediska posouzení EIA.**

V této souvislosti také přísluší oznamovateli zejména posouzení v minulosti odmítnuté varianty Ss, kterou z hlediska vlivů na životní prostředí označilo MŽP ve svém stanovisku NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o., ze dne 30. 4. 2002 za doporučenou variantu vedení SOKP. Skutečnost, že varianta Ss nebyla do ÚP VÚC Pražského regionu ani do územních plánů obcí v Pražském regionu zahrnuta, nemá z hlediska posouzení záměru na životní prostředí jakoukoliv relevanci.

Stejně tak nelze z hlediska posouzení záměru na životní prostředí jakkoliv přisoudit relevanci porovnání oznamovatelem preferované varianty s tzv. regionální variantou. Pokud oznamovatel cituje pasáže z 2. aktualizace ZÚR SK, dle které „Téměř u všech sledovaných jevů bylo Základní řešení aktivní varianty vyhodnoceno jako příznivější“, tak tento závěr ihned ve svůj neprospěch neguje pasáží, že „Regionální varianta je příznivější pouze ve vztahu k ochraně přírody, a to z důvodu méně významných vlivů na soustavu Natura 2000 (EVL Kaňon Vltavy u Sedlce)“. Oproti mylnému právnímu chápání oznamovatele, že „ani v základním řešení aktivní varianty není přechod vltavského údolí spojen s významně negativním vlivem“ nelze dle směrnice o stanovištích záměr uskutečnit, jakmile by byl spojen s jakýmkoliv (byť nepatrným) negativním vlivem, a to v situaci, kdy existují variantní řešení, která jsou v předmětné věci bezesporu dána, nehledě na to, že by bylo možné zavést kompenzační opatření.

Zároveň chybí podrobný popis nulové varianty. To je též třeba do dokumentace EIA doplnit.

Důkaz:

- *Dokončení SOKP alt. Regionální - aktualizace 2020, Ing. Milan Strnad (příloha č.2)*

4. Kumulativní a synergické efekty s jinými záměry – nedostatečnost kapitoly B.I.4.

Záměr je situován ve vysoce obydleném území a jeho provoz se dotýká velkého množství občanů hl.m. Prahy a obcí ve Středočeském kraji.

Záměr je navrhován **do území, které je již dnes environmentálně velmi zatížené, a to zejména kvůli vysoké koncentraci dopravy v celém území.** Jedná se o vlivy zejména z těchto zdrojů a záměrů:

- SOKP 518 a 519
- D0 v úseku MÚK Satalice – MÚK Chlumecká
- D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály
- Komunikační propojení Ďáblická – MÚK Kostelecká
- D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: Zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh
- Pražský okruh, stavba SOKP 510 „Satalice – Běchovice“, rozšíření na 3 + 3 pruhy
- další silniční i nesilniční záměry, uvedené v oznámení EIA na str. 22 až 24
- uvažovaná trasa VRT Praha-Drážďany:
v mapových podkladech k EIA D0 SOKP 520 je namalována **varianta, kterou již SŽ neuvažují pro další rozpracování.** Severní tunelový portál uvažované trasy je v současnosti předběžně uvažován do blízkosti ulice Řepná v Praze-Ďáblicích. Požadujeme prodloužení tunelu VRT severním směrem až za navrhovanou trasu DO SOKP 520.
- další zdroje a záměry, v oznámení EIA neuvedené, a to
 - Prosecká radiála /rozšíření na 3+3/
 - MUK Kbelská
 - projekt doplnění kapacity /navýšení skládky/ FCC v Praze – Ďáblicích, zejména s ohledem na **navržené řešení MUK Březiněves**, která zcela mění schválené dopravní trasy pro příjezd/odjezd nákladních automobilů do areálu skládky.
 - stavba SOKP 511,
 - rozšíření letiště Václava Havla o paralelní dráhu,
 - dvojkolejná trať Praha-Turnov
 - záměr realizace letiště Vodochody,
 - MUK Odolená Voda atd.

Všechny tyto záměry jsou soustředěny do jedné, environmentálně již velmi zatížené lokality, která je již v současné době citelně postižena hlukovou zátěží (překračovány jsou limity pro noční hluk, v denní době pro některé vnější chráněné prostory staveb) a znečištění ovzduší (překračovány limity pro benzo(a)pyren) v oblasti. Záměr bude mít **významné kumulativní a synergické vlivy se všemi již provozovanými či plánovanými záměry.** Zejména se to týká problematické stránky nárůstu hlukové zátěže a znečištění ovzduší, včetně zápachu, z důvodu významné kumulace dopravního zatížení (nákladní silniční a individuální automobilovou dopravou) v lokalitě.

Podle ustanovení § 2 zákona EIA se posuzují vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy²⁾ a na jejich vzájemné působení a souvislosti.

Podle účelu zákona EIA (§ 1 odst. 3) a ustálené soudní judikatury (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012 č.j. 1 Ao 7/2011 – 547) vyplývá, že **posouzení kumulativních a synergických vlivů určitého záměru musí být provedeno jak ve vztahu k jiným plánovaným záměrům, tak ale též ve vztahu k záměrům již realizovaným, provozovaným.**

V kapitole B.I.4. oznámení jsou **pouze popsány záměry, nikoliv posouzen jejich kumulativní a synergický vliv.**

Za zásadní chybu oznámení je třeba považovat, že je posuzován stav k roku 2030 a je zde počítáno se zprovozněním řady významných dopravních staveb, které by mohly mít vliv na intenzitu dopravy po D0 v této části.

Dokumentaci včetně kap. B.I.4. je třeba přepracovat a zahrnout varianty bez zprovoznění popisovaných významných dopravních staveb. Bez těchto variant by posouzení bylo v rozporu s prevenční povinností podle § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, a v rozporu s účelem zákona EIA dle § 1.

5. Ke kapitole B.I.6., podklady oznámení

Kapitola B.I.6. oznámení odhaluje, že oznámení je zpracováno zcela povrchním a nedostatečným způsobem.

V kapitole B.I.6. Oznámení (Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru) má dle konstatování na str. 27 Oznámení být „*uveden stručný popis stavby v parametrech, které jsou pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo rozhodující a které lze považovat za environmentálně významné.*“ S tímto rozhodně nelze souhlasit, neboť kapitola vykazuje řadu závažných nedostatků:

- Chybí uvedení tak zásadních informací, jako jsou např. výšky mostů a estakády nebo způsob odvedení emisí z tunelů
- Na str. 37 Oznámení se píše, že „*demoliční práce nejsou ve stupni technické studie specifikovány (...) Jisté požadavky na demolice budou vznikat u přemostění Mratínského potoka (...) a v období výstavby ve var. 3 při výstavbě tunelů.*“ Jelikož se u demolicí jedná o významný zdroj prašnosti ve vzdálenostech několika málo set metrů od obytné zástavby, je třeba je konkrétně specifikovat a zahrnout do vyhodnocení vlivů Záměru na kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel.
- Výstavba Záměru je popsána velmi nedostatečně: „*Rozsah staveniště bude určen hranicí trvalých a dočasných záborů, které nejsou v této fázi přesně specifikovány. Stejně tak není v současném stupni stanoveno umístění ani charakter zařízení staveniště*“ (str. 38 Oznámení). K technologii výstavby se na stejné straně píše, že

„v současném stupni přípravy záměru není přesně stanoveno“ a k technologii výstavby tunelů, že: „hloubení se předpokládá v otevřené zajištěné stavební jámě, za účelem omezení záboru se předpokládá pažení (...) V případě výstavby hloubeného tunelu z povrchu je možné využít progresivní stavební technologie pomocí podzemních stěn.“ Konečně „pro minimalizaci stavební a přepravní dopravy související s odvozem přebytečné zeminy bude prověřeno využití maximálního množství v místě stavby“ (str. 38-39 Oznámení). Všechny tyto aspekty je třeba v rámci kapitoly B.I.6 konkrétně specifikovat a u hloubení tunelů uvést, zda bude progresivní stavební technologie opravdu a závazně použita. Dále je třeba v dokumentaci uvést podrobný popis nasazení stavebních mechanismů, objem odváženého a přiváženého materiálu a stanovit přepravní trasy¹ včetně objízdných tras.

Oznámení je předně postaveno na zcela nedostatečných podkladech.

Kromě nedostatečné rozptylové studie a hlukové studie (viz níže kap. 7 a 8) **zcela dále chybí:**

- hydrogeologický posudek na základě HG průzkumu
- hluková studie pro období výstavby
- pedologický průzkum
- migrační studie
- vizualizace záměru se začleněním do krajiny

Řada podkladových studií pak byla zpracována zjevně dříve, než byly vypracovány subvarianty zahloubení záměru. Např. biologické hodnocení, dendrologický průzkum atd.

U kategorie vozidla nad 3,5 je uvažován podle názoru podatele **příliš nízký podíl nákladní dopravy v noční době** v rozporu se skutečným stavem. Stejně tak je uvažován příliš nízký podíl nákladní dopravy oproti zdrojové / cílové dopravě. To vše vede ke znevěrohodnění podkladových studií, zejména akustické a rozptylové, stejně jako hodnocení na veřejné zdraví.

Co se týče hlukové studie – Hodnocení stávajícího stavu pro MČ Praha-Ďáblice (str.22) je **v přímém rozporu s hodnocením uváděným v Akustickém posouzení Záměru SOKP 519 pro stejný úsek!!** Viz níže kapitola 7)

Oznámení uvádí, že některé studie budou zpracovány později. **Tyto studie ale musí být podkladem již v procesu EIA, aby z nich mohly vyjít opatření ke snížení vlivu a zároveň závěr, zda je záměr vůbec akceptovatelný; musí být zpracovány a posouzeny všechny subvarianty a jejich porovnání.**

Požadujeme, aby do dokumentace EIA již tyto podkladové studie byly v závěrech zjišťovacího řízení požadovány.

¹ Viz také požadavek Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí na str. 23 Závěru zjišťovacího řízení k záměru „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP488)

6. Vliv záměru na hlukové zatížení, hluková studie

Oblast, kam je situován záměr, je hlukově velmi exponovaná, a to především vinou silniční a letecké dopravy. Zmiňovaný úsek dálnice vede v bezprostřední blízkosti vysoce obydlené oblasti.

U kategorie vozidla nad 3,5 je uvažován podle názoru podatele **příliš nízký podíl nákladní dopravy v noční době** v rozporu se skutečným stavem. Stejně tak je uvažován příliš nízký podíl nákladní dopravy oproti zdrojové / cílové dopravě.

Na komunikaci typu dálnice D0 dosahuje (nebo se obvykle uvažuje) **podíl nákladní dopravy v noční době v úrovni od 0,21 do 0,24**. Oznamovatelem použitý podíl nákladní dopravy v noční době 0,19 vede k **podhodnocení vypočítaných imisí hluku v noční době v úrovni mezi -1,5 dB až -2 dB**.

Záměr vyvolá významný nárůst dopravy zejm. na silnicích III/2444, II/610 a II/243. **Je třeba tyto vlivy v dokumentaci EIA detailně posoudit a navrhnout opatření ke zmírnění těchto vlivů, včetně přeložek těchto komunikací.**

Do kumulativního hodnocení nejsou zahrnuté také dva záměry železniční dopravy (elektrifikace a zdvoukolejnění železniční trati č. 070 Praha – Turnov, vysokorychlostní trať Praha – Drážďany), ačkoli mohou mít vliv na emise hluku.

Příloha B2: Hluková studie (EKOLA, 2020) poukazuje na místa v částech města, kde dojde ke zvýšení hlukové expozice vycházející z nové stavby, někdy i ke snížení. Počet zasažených obyvatel není k dispozici, stejně jako izolinie hluku sledující trasu dálnice SOKP 520. Autoři upozorňují na další zdroje hluku včetně dvou letišť. V Ruzyni dojde k výstavbě další runway. V předložené studii zatím tento hluk není zohledněna ani hluková zátěž ze železniční dopravy. Územím bude procházet i VRT Praha – Drážďany a dvojkolejná trať Praha-Turnov. Je počítáno s nárůstem provozu na komunikacích. K tomu viz kapitola o absenci vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Na základě výše uvedeného je třeba vyžadovat, aby v dokumentaci vlivů na životní prostředí byla podrobně vyhodnocena stávající úroveň hlukového zatížení v místě záměru a v širším okolí, a vliv záměru na tuto situaci, včetně synergického a kumulativního vlivu s dalšími plánovanými i existujícími záměry, **a především možná opatření ke snížení negativního vlivu na obyvatelstvo.**

Další připomínky k hlukové studii:

1) **Akustická situace v území by měla být hodnocena v celém předmětném rozsahu území 3D modelem** (včetně všech variantních úprav terénu) ve vysoké podrobnosti a maximální přesnosti modelu (např. i výškové vedení jednotlivých variant nájezdů a mostů), včetně zahrnutí automobilové dopravy na všech místních komunikacích dle aktuální dopravní situace (intenzit, složení a rychlosti dopravy) při co nejaktuálnějších vstupních datech. Akustický model by měl být vypracován s dostatečným překryvem do okolního území, jelikož je stavbou ovlivňováno širší území s tím, že v rámci příslušného okolí musí být zahrnuty příslušné zdroje hluku z automobilového provozu.

Je třeba využít maximální množství vstupů (podkladů), které musí být co nejaktuálnější (ideálně data ze stejného roku jako akustická studie). Výpočet na reálném terénu a to včetně úpravy terénu v rámci realizace záměru. Vedení komunikací v plánované výšce (nájezdy, mosty). Výpočetní model musí mít nastaven co nejnižší vzdálenost jednotlivých bodů, kde program provádí vlastní výpočet (mezi těmito body dochází k aproximaci výsledků).

Je třeba požadovat maximální přesnost s maximem vstupních zdrojů tj. zahrnutí i místních komunikací.

2) Nutné je i **podrobné posouzení celkové akustické situace z automobilové dopravy** (součet vlivu stávající dopravy jak na hlavních, tak na vedlejších i místních komunikacích a nového záměru v předmětném území – včetně porovnání jednotlivých stavů a variant). Nelze provádět výpočet hluku pouze z jednoho zdroje hluku. (tj. pouze z jedné komunikace a ostatní komunikace – příspěvek jejich hlučnosti do výpočtu nezahrnout). Limit hluku ze silniční dopravy je dán jako celek a jako celek musí být na chráněném objektu dodržen.

Je nutné trvat na co nejpodrobnějším modelu tj. nejenom prostorově – vedení komunikací mostů, nadjezdů, ale i v rámci dané sítě – tj. intenzity dopravy na všech dotčených komunikacích.

3) Jelikož dle předběžné akustické studie v uvažované trase záměru stavby SOKP 520 okolo jednotlivých nejbližších dotčených objektů v obcích nikde nevyšla akustická situace v souladu s hygienickými limity hluku z dopravy v noční době (tedy realizace stavby bez opatření zapříčiňuje protiprávní stav – překračování platných hygienických limitů), **je nutné pečlivě navrhnout jednotlivá možná protihluková opatření včetně variantních řešení** (nutné zohlednit i další aspekty – vizuální vjem z krajiny, ochrana území „volného odpočinku a rekreace obyvatelstva“, aj.), **které budou konzultována a projednána s dotčenými obcemi a MČ hl.m. Prahy.** Opatření je nutné navrhnout a realizovat na všech místech, kde realizace záměru způsobí nepřípustné zvýšení současné akustické situace z dopravy. (Překračování hygienických limitů i na "přívodních" komunikacích záměru SOKP 520, respektive v blízkosti chráněných objektů i u těchto "přívodních" komunikací.)

Protihluková opatření musí být navržena s dostatečnou rezervou na uvažovaný budoucí nárůst dopravy, tj. s výhledem minimálně do roku 2050.

Požadujeme proto navrhnout kompenzační protihluková opatření variantně. V případě realizace protihlukových stěn (PHS) požadujeme, že budou pohltivé (a to oboustranně), nikoliv odrazivé. Co se týká nízkohlučných povrchů vozovky, požadujeme posoudit jejich využití včetně posouzení životnosti tohoto povrchu a akustického stavu na konci životnosti.

V rámci tunelů, je nutné řešit tlakovou vlnu vyjíždějících aut z tubusu. Na mostech, nadjezdech aj. je důležité řešit „mostovky“ kdy tato napojení musí být v rovině komunikace a „vrchní vrstva pryžová“, tj. aby zde nevznikal další hluk, respektive rázy, respektive impulsní hluk – na nekvalitní mostové napojení si stěžuje množství lidí.

Vlastní napojení mimoúrovňových křižovatek požadujeme taktéž detailně posoudit z hlediska šíření hluku do okolí. Preferujeme co nejjednodušší tvar a uspořádání

křižovatky s nejmenší velikost vlastní křižovatky při co nejmenší výšce nad terénem z důvodu šíření hluku (mostní závěry, volné šíření hluku do okolí, špatná realizace protihlukových opatření na mostech).

4) Požadujeme jako **podklad pro zpracování dokumentace** na vhodných místech (po schválení těchto míst měření ze strany dotčených obcí a MČ hl.m. Prahy) **provést monitoring současného hlukového zatížení** v předmětném území a to v dostatečně významném počtu po celé plánované trase záměru a jejího bezprostředního okolí. (Celodenní měření hluku v mimopracovním prostředí v souladu s požadavky na hygienická měření v souvislosti s posuzováním naměřených hodnot k platným hygienickým limitům. Měření je nutné provést v odpovídajících podmínkách dopravy, tj. ne při snížené intenzitě provozu vyvolané COVID-19. Tj. reálně ohodnotit současnou akustickou situaci v území ne ji "dopočítávat" a "pře počítávat" na základě jiné délky náměru, intenzity dopravy aj.).

Výsledky měření monitoringu hluku musí být využity pro **validaci výpočtů akustických modelů a úpravu těchto modelů tak, aby odpovídaly naměřeným výsledkům**. Především, aby v noční době akustický model nevykazoval nižší hlučnost, než naměřená celková akustická situace z automobilové dopravy.

Výsledky měření hluku je nutno dále využít pro posouzení institutu staré hlukové zátěže, kdy výsledky budou porovnány s dříve realizovanými měřeními v předmětné oblasti.

5) **Požadujeme řádně rozpracovat jednotlivé období výstavby včetně dopadů na okolní krajinu a obyvatelstvo, včetně minimalizace nežádoucích vlivů**. Preferujeme minimální provoz staveništní i zásobovací dopravy pro záměr po místních komunikacích. Dále by mělo být provedeno v jednotlivých okolních obcích zachycení a předání stavu místních komunikací odpovědným zástupcům obcí před realizací záměru (podrobný video passport komunikací) pro posouzení stavu po realizaci záměru a uvedení komunikací do původního stavu.

6) Hodnocení stávajícího stavu pro MČ Praha-Ďáblice (Hluková studie, str.22) je v přímém rozporu s hodnocením uváděným v Akustickém posouzení Záměru SOKP 519 pro stejný úsek!!

Rozchází se dokumentace SOKP 519 a SOKP 520. Dokument: SOKP 519 Suchdol – Březiněves Akustické posouzení pro oznámení záměru Zakázkové číslo: 19.0085-01 z března 2019 v kapitole 4. 7 „KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ ĎÁBLICE“ v části 4.7.2 Vyhodnocení akustických emisí provozu na stávajících místních komunikacích uvádí jiné hodnoty a parametry než předkládaný dokument: D0, stavba 520 Březiněves – Satalice, Akustické posouzení pro oznámení záměru, Zakázkové číslo: 20.0179-01, ze srpna 2020, v kapitole „5.2 KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ ĎÁBLICE“ v části 5.2.2 Vyhodnocení akustických emisí provozu na stávajících místních komunikacích. Hodnocení a posouzení je provedeno na stejných profilech v části ulice Cínovecká a Ďáblická (v rámci dokumentace prohozeno číslování), jako vstupy pro obě studie jsou využita dopravní data vytvořená stejnými zpracovateli (TSK Praha, IPR Praha) z prosince 2018. Akustické posouzení je provedeno stejným způsobem výpočtu (7,5 m od vozovky, terén rovinný akusticky odrazivý, stejný výpočtový program HLUK+). Jedinou změnou je využití „Výpočet hluku z dopravy, Manuál 2011“ pro SKOP 519 vůči „Výpočet hluku z dopravy, Manuál 2018“ pro SKOP 520. Z hlediska akustických výpočtů je změna popsána v dokumentu „NÁVRH ZMĚN V REAKCI NA Metodické usměrnění pro

zajištění jednotného postupu orgánů ochrany veřejného zdraví a zdravotních ústavů při posuzování, resp. realizaci výpočtů hluku z automobilové dopravy.“ Č. j. MZDR 39345/2019-1/OVZ ze dne 20. září 2019“, který pro výpočet SHZ pro rok 2000 v rámci Manuálu 2018 – výpočet hluku z automobilové dopravy podle CZ výpočtové metodiky (viz <http://hluk.nrl.cz/Content/files/Metodicke-navody/navrh-zmen-priloha-a-b.pdf>) zavádí další korekci +1,5 dB na obměnu vozového parku (čímž je de facto pro výpočet uplatnitelnosti SHZ zvýšen limit z 2,0 dB na 3,5 dB). Jsou pro oblast Ďáblic a akustické posouzení současného, respektive minulého stavu uváděny následující rozdílné informace:

Intenzity dopravy		2000				2018			
Studie	Ulice	Osobní vozidla		Nákladní vozidla		Osobní vozidla		Nákladní vozidla	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
520	Ulice Cínovecká	30060	3340	7020	780	60152	6160	11483	2693
519	Ulice Cínovecká	30350	3050	6318	1482	60152	6160	11483	2693
	Rozdíl	-290	290	702	-702	0	0	0	0
520	Ulice Ďáblická	5490	610	388	106	8279	432	523	79
519	Ulice Ďáblická	5803	297	400	94	8279	432	523	79
	Rozdíl	-313	313	-12	12	0	0	0	0

Akustické emise		2000		2018	
Studie	Ulice	Den	Noc	Den	Noc
520	Ulice Cínovecká	73	66,8	73,9	70
519	Ulice Cínovecká	71	67,1	73,7	69,8
519	Ulice Cínovecká, Manuál 2018	72,5	68,6	73,7	69,8
	Rozdíl	0,5	-1,8	0,2	0,2
520	Ulice Ďáblická	62,5	58,5	62,6	55,8
519	Ulice Ďáblická	61,1	55,6	62,5	55,6
519	Ulice Ďáblická, Manuál 2018	62,6	57,1	62,5	55,6
	Rozdíl	-0,1	1,4	0,1	0,2

Z prezentovaných čísel je evidentní, že zpracovatel akustické studie pro rok 2000 pokaždé jinak rozdělil celkovou intenzitu dopravy (tabulka 1) a z akustického posouzení ze stejných míst zpracovateli vychází při stejném postupu na stejném místě diametrálně odlišné výsledky.

Na základě rozporuplnosti dokumentace k SOKP 519 a SOKP 520 požadujeme:

- K posouzení SHZ primárně využít veškerých dostupných výsledků měření v předmětné oblasti záměru (s ohledem na zavedenou další korekci +1,5 dB tj. de facto zvednutí limitu pro uplatnění SHZ na 3,5 dB), kdy využití pouze výsledků samotného modelování lze považovat za nepřijatelné (viz uvedené významně vysoké rozdíly při posuzování pomocí modelování). Tedy vyžadovat posouzení institutu SHZ s využitím veškerých výsledků měření. (Uvedené akustické posouzení v rámci 519 a 520 realizované výhradně výpočtem, které bylo provedené tímtež zhotovitelem při stejném postupu dává významně odlišné výsledky pro rok 2000 a zmíněné studie tak zakládají významné pochybnosti na jejich věrohodnosti.)
- Ověření institutu SHZ nezávislou další společností, respektive důsledné komplexní prověření korektnosti se strany orgánů KHS. (Vzhledem k prokazatelným nejasnostem ohledně simulačního výpočtu SHZ jak dokládají předložené akustické studie k SOKP 519 a SOKP 520.)

- Zpracování akustického posouzení samostatného uvedení stavby SOKP 519 do provozu, samostatného uvedení stavby SOKP 520 do provozu i současné uvedení obou staveb SOKP 519 a SOKP 520 do provozu a to při zahrnutí všech okolních komunikací mající dopad v dané oblasti (viz připomínky výše) a to pro všechny časové horizonty záměru. Včetně všech variantních vedení MÚK, dalších napojení i řešení jednotlivých protihlukových opatření. (Ze samostatně posuzovaných záměrů SOKP 519 a SOKP 520 lze vyčíst významně rozcházející se informace o změně distribuce dopravy v dané oblasti, je proto nezbytné posoudit všechny možné kombinace, nejenom jednotlivé záměry samostatně, kdy jednotlivá kompenzační opatření musí být variantně navržena pro nejnepríznivější kombinaci stavů.)

7. Vliv záměru na znečištění ovzduší

Oznámení bylo zpracováno v září 2020. V jeho rámci je pojednán střednědobý výhled v roce 2030 a dlouhodobý výhled pro období 2040+ (2050).

Oblast, kde je záměr situován, je z hlediska znečištění ovzduší problematický. Jsou zde měřeny vysoké koncentrace oxidu dusičitého, benzo(a)pyrenu a suspendovaných částic, které se do ovzduší dostávají především emisemi z vysokého počtu vozidel se spalovacími motory, které se v oblasti pohybují. V místě záměru jsou **překračovány hodnoty průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu**. Vysoké jsou i průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého. Velmi vysoké jsou i průměrné roční koncentrace částic PM10 – ty přímo kopírují trasu D8 – Cínovecká - Kbelská. Vysoké jsou i průměrné roční hodnoty částic PM2,5.

Tento dálniční úsek je navíc využíván jako hlavní trasa pro dálkovou nákladní dopravu, což považujeme za nepřijatelné. Pravidla pro síť TEN-T, do níž by měl být Pražský okruh zařazen, požadují, aby dálková nákladní doprava byla vedena v co nejméně obydleném území. Pražský okruh však v tomto úseku vede naopak velmi výrazně obydleným územím. **Vhodným řešením, které by skutečně ulevilo celé oblasti, by bylo vedení této dálkové nákladní dopravy jinou cestou, a nikoliv po území největšího a nejlidnatějšího města v České republice, které již nyní funguje jako hlavní dopravní uzel, neboť se do něj sbíhá osm dálnic z celého území ČR.**

Požadujeme navrhnout kompenzační opatření ke snížení imisí znečišťujících látek do ovzduší. Zejména u BaP, který je překročen.

Kapitola B.I.4 Oznámení řeší kumulaci Záměru s jinými záměry. Z vyjmenovaných navazujících a dalších dopravních staveb v okolí Záměru v hodnocených scénářích **nejsou zahrnuté stavby** „D0 v úseku MÚK Satalice – MÚK Chlumecká“ a „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: Zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh.“ Obě stavby nemají vést k podstatnému nárůstu dopravních intenzit, avšak mají zlepšit plynulost dopravy. To může mít mj. vliv na úroveň emisí hluku i znečišťujících látek, proto je třeba obě stavby do kumulativního hodnocení zahrnout. Do kumulativního hodnocení nejsou zahrnuté také dva záměry železniční dopravy (elektrifikace a zdvoukolejnění železniční trati č. 070 Praha – Turnov, vysokorychlostní trať Praha – Drážďany), ačkoli mohou mít vliv na emise hluku.

Na str. 24 Oznámení jsou uvedeny ostatní nedopravní záměry v okolí. Do kumulativního hodnocení nejsou zahrnuté, jelikož s ohledem na jejich charakter lze údajně „významné kumulativní vlivy vyloučit.“ **Hodnocení kumulativních vlivů se však provádí nejen mezi záměry stejného charakteru (v tomto případě dopravními stavbami), ale rovněž mezi záměry různorodými, a to i několik km od sebe vzdálenými.** To by se pak

mělo promítnout i do dílčích studií (rozptylové, hlukové, hodnocení zdravotních rizik).² Obzvláště důležité je uvažovat kumulativní vliv se záměrem využití volné kapacity v prostoru I. etapy skládky Ďáblice, neboť imisní příspěvek tohoto záměru způsobí překračování krátkodobých i dlouhodobých imisních limitů PM10 na hranici areálu skládky. Vliv imisního příspěvku tohoto záměru však bude zasahovat až k obytné zástavbě (např. ulice Na Fabiánce),³ která se podobně jako skládka Ďáblice nachází v těsné blízkosti MÚK Březiněves. Kumulativní vliv Záměru a případné další využití skládky Ďáblice je proto nevyhnutelný, a to i na obytnou zástavbu.

Dále se na str. 24 Oznámení uvádí, že „další rozvoj území lze očekávat v souladu územními plány – naplňování jednotlivých zastavitelných ploch pro obytná území, komerční a průmyslové zóny.“ Tento rozvoj bude generovat další dopravu, je proto s podivem, že do kumulativního hodnocení nebyl zahrnutý.

Do dokumentace Záměru je proto nutné doplnit seznam všech známých developerských projektů a dalších plánovaných projektů výstavby a tyto zařadit do kumulativního hodnocení.

Oba střednědobé výhledové stavy pro rok 2030 dle DIP počítají s provozem SOKP 518 a SOKP 519. Na str. 22 Oznámení se však píše: „Na západě navazuje plánovaná stavba SOKP 519 Suchdol – Březiněves. (...) MÚK Březiněves, která tvoří hraniční uzel těchto staveb, je zahrnuta do procesu EIA obou staveb tak, aby bylo možno započít s realizací té stavby, které bude dříve připravena.“ Není tedy vyloučena možnost, že Záměr bude zprovozněn v situaci absence zprovoznění úseku SOKP 519.⁴ Proto je třeba v DIP a z nich vycházejících specializovaných studiích uvažovat i variantu výhledového stavu v roce 2030 bez SOKP 519 a také SOKP 518. V případě horších výsledků této výpočtové varianty v oblastech emisí hluku a znečišťujících látek je třeba zařadit závaznou podmínku zprovoznění a kolaudace SOKP 518 a SOKP 519 před Záměrem.

Na str. 38 Oznámení se píše, že „nelze vyloučit zřízení betonárny či obalovny v prostoru staveniště.“ V případě instalace těchto zařízení **je třeba je posoudit v rámci dokumentace Záměru a nikoli příp. zvlášť v samostatném procesu EIA tak, aby nedošlo k rozdělení imisního a akustického příspěvku realizace Záměru do dvou oddělených hodnocení.** V případě, že v době zpracování dokumentace Záměru nebude známo, zda bude dočasná betonárna realizována, je třeba její vliv zahrnout do akustické a rozptylové studie výstavby Záměru tak, aby byl výpočet proveden na straně bezpečnosti.

V kapitole C.2.2.2 Oznámení je stejně jako v rozptylové studii imisní situace hodnocena zejména na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ a měření na stanici automatického imisního monitoringu Praha 8 -

² Jako příklad lze uvést záměr „Mercedes Benz After – Sales Logistics Center“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2101), kde bylo v rámci jedné z výpočtových variant rozptylové studie provedeno i zahrnutí emisí z dalších plánovaných provozů a staveb situovaných ve vzdálenějším okolí záměru, i když s vlastním záměrem příčinně nesouvisely a často se jednalo o jiné typy záměrů (skladovací a výrobní haly, obalovna, papírna, mraziřna, přeložka silnice, rozvoj bydlení a letiště).

³ Viz rozptylová studie dokumentace záměru „Skládka odpadů Ďáblice, Využití volné kapacity v prostoru 1. etapy skládky, k.ú. Ďáblice“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1070)

⁴ Na str. 22 Oznámení se ještě píše, že „zprovoznění úseku 519 je dle platného harmonogramu uvažováno v letech 2029 – 2030.“ Vzhledem k obvyklým zdržením lze tedy předpokládat reálnou možnost, že SOKP 519 nebude ve střednědobém výhledovém stavu stanoveném v DIP na rok 2030 zprovozněn.

Kobylysy. V připomínkách k rozptylové studii níže jsou uvedeny nedostatky tohoto způsobu hodnocení imisního pozadí a nejasnosti z něj vyplývající. **Pro zjištění reálného imisního pozadí je třeba v místě realizace Záměru provést měření znečištění ovzduší**, a to jak v lokalitách již v současnosti dopravně exponovaných (MÚK Březiněves), tak v lokalitách neexponovaných, kudy má Záměr procházet). Toto měření je třeba provést před zpracováním dokumentace Záměru tak, aby bylo podkladem pro řádné vyhodnocení imisního pozadí. Vzhledem ke konstrukci většiny imisních limitů jako roční průměry je absolutním minimem měření po dobu 2 týdnů, a to alespoň 4x v různých ročních obdobích.⁵

Na str. 144 Oznamení se píše, že „vhodná podoba izolační zeleně bude stanovena pomocí výpočtu dle Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, 06/2016).“ **Tuto metodu považujeme z hlediska ochrany znečištění ovzduší za problematickou a neúčinnou.** Pro úplnost je třeba dodat, že výsadbou dřevin v rámci kompenzačních opatření se má rozumět výsadba dřevin stanovená nad rámec výsadby určené za kácení stávajících dřevin. Oblasti výsadby izolační liniové zeleně s uvedením počtu jednotlivých dřevin je třeba přehledně graficky znázornit. Při umisťování izolační zeleně je třeba dát přednost přímému odstínění negativních vlivů komunikace na blízkou obytnou zástavbu. **Výpočtem je třeba zjistit efektivitu (míru snížení zátěže) v této obytné zástavbě a tuto informaci v dokumentaci Záměru uvést.**

Na str. 144 a 236 Oznamení se uvádí opatření: „*Za účelem snížení vysokých koncentrací znečišťujících látek na portálech tunelů (zejména tunel Vnoř) prověřit možnost výduchů umístěných tak, aby pole zvýšených koncentrací byly pokud možno mimo dosah obytné zástavby.*“ Výduchy je třeba doplnit o účinnou filtraci prachových částic.⁶ Účinný způsob filtrace dalších látek, např. NO_x, není zmíněn vůbec a požadujeme jej doplnit.

K Rozptylové studii:

Rozptylová studie (dále RS) pro posuzování záměr byla v srpnu 2020 provedena modelem ATEM, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. RS představuje přílohu B.3 Oznamení a jejím cílem je vyhodnocení vlivu provozu Záměru na kvalitu ovzduší. RS pro proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí by měla být zpracována dle Metodického pokynu MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS).⁷ Tento pokyn v podrobné míře popisuje požadavky na náležitosti RS, což v konečném důsledku zvyšuje její kvalitu a transparentnost. **Zde diskutovaná RS řadu požadavků MP RS nereflektuje. Konkrétní připomínky k RS jsou tyto:**

⁵ V tomto režimu bylo provedeno měření v rámci studie „Šíření látek znečišťujících ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (Sládeček J. a kolektiv, technický dokument ČHMÚ, červen 2017) <http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/reditel/SIS/nakladatelstvi/assets/119.pdf>). Na str. 3 této studie se píše: „Vzhledem ke skutečnosti, že tyto limity jsou stanoveny k celému roku, by bylo pro přesné porovnání potřebné provést měření v každé lokalitě celoročně. Jelikož je však celoroční měření finančně nákladné, byla zvolena varianta indikativního měření v minimálním rozsahu, které ještě legislativa považuje za postačující. Průměrné koncentrace znečišťujících látek za všechna čtyři měřená období jsou porovnány s ročním imisním limitem.“

⁶ Viz požadavek hl. m. Prahy na str. 9 Závěru zjišťovacího řízení k záměru „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP488)

⁷ Viz vnitřní sdělení MŽP, Odboru ochrany ovzduší, k zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Pokračování v hornické činnosti – I. etapa Doly Bílina 2019-2035“, ze dne 26.1.2017. Dostupné na https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP471

- a) Na str. 5 RS se uvádí název použitého rozptylového modelu. **Uvedení verze chybí, ačkoli to MP RS (str. 3) požaduje.**
- b) Kapitola 3.1 RS velmi krátce popisuje umístění Záměru a odkazuje na výkres 1. Ten znázorňuje rozložení referenčních (výpočetních) bodů a je z něj patrné umístění Záměru. MP RS však na str. 4 požaduje „*popis řešeného území, který zahrnuje popis (...) umístění zdroje ve vztahu k obytné a jiné zástavbě a popis reliéfu (terénních poměrů) území. Mapové podklady je třeba označit legendou, měřítkem, identifikací souřadného systému a výškopisnými údaji, ze kterých bude patrný reliéf v okolí hodnoceného záměru. Uvedena je také informace o použitém digitálním výškopisu.*“ **Část těchto údajů v kapitole 3.1 a na výkrese 1 chybí.**
- c) Stěžejní kapitola 3.2 RS obsahuje údaje o zdrojích, které jsou ovšem hrubě nedostačující:
- použité údaje o intenzitách automobilové dopravy předané zadavatelem jsou pro jednotlivé výpočetní stavy uvedeny na výkresech 66 až 70 RS. Intenzity automobilové dopravy jsou zde zobrazeny jako obousměrné intenzity v počtech všech / z toho nad 3,5 t vozidel za 24 hodin průměrného pracovního dne. MP RS ale požaduje **uvedení také údajů o intenzitě dopravy v podobě maximálních hodinových počtů vozidel a pojezdů a složení dle charakteristik vozidel** (podíl aut používajících vznětové nebo zážehové motory, případně emisní třídy EURO).
 - **V RS nejsou uvedené kartogramy intenzit dopravy pro jednotlivé MÚK a jejich větve** (v DIP ale obsažené jsou), takže není jasné, jak byly počítané emise z MÚK. Zejména u MÚK Březiněves je toto důležité vzhledem k rozsahu této křižovatky a bezprostřední blízkosti k dalšímu významnému zdroji prašnosti (skládky Ďáblice) a obytné zástavbě. Po upřesnění technického řešení komunikačního propojení ulice Ďáblická – MÚK Kostelecká a jeho zakomponování do celkového řešení MÚK Březiněves (str. 22 Oznámení) je i tuto změnu třeba v RS zohlednit.
 - **V textu RS nejsou uvedeny zvolené hodnoty vstupních parametrů modelu MEFA** (rychlost a plynulost provozu, vytíženost nákladních vozidel apod.), který byl použitý pro výpočet emisí z automobilové dopravy. Tyto údaje je potřeba znát i pro jednotlivé větve MÚK.
 - „*Samotný záměr je (...) hodnocen v následujících variantách: varianta 1, varianta 2 (zahlobená), varianta 3 (tunelová)*“ (str. 4 RS), které se liší výškovým vedením trasy. „*Dle vedení nivelety je variantně navrženo 14 – 20 mostních objektů. U varianty 3 zahrnuje stavba 3 tunelové úseky*“ (str. 17 Oznámení). **Není vůbec jasné, jak byla řešená výška emisí nad terénem u MÚK, obchvatu Březiněvsi** (u této přeložky komunikace II/243 předložené dokumentaci „*není předpokládáno, že by (...) byla přímo napojena na MÚK Březiněves, pouze bude tuto křižovatku mimoúrovňově překonávat,*“ str. 23 Oznámení – viz kapitola 21 tohoto vyjádření), mostních objektů a estakády, které jsou na trase Záměru umístěné a také rozptyl emisí z částí Záměru vedených v zářezech. **Naprosto chybí popis výpočtu emisí**

z tunelů. Toto souvisí i se zcela nedostatečně vyhotovenou kapitolou B.I.6 Oznámení.

- V poznámce pod tabulkou č. 1 na str. 8 RS se uvádí, že „*produkce NO₂ představuje 3 – 10 % NO_x.*“ Není uvedeno, jaký konkrétní podíl NO₂ z uvedeného rozsahu je v RS uvažován. Vzhledem k vysokému podílu automobilů se vznětovými motory, které jsou vybaveny oxidačními katalyzátory, které produkují NO₂, a problematickému ošetření emisí NO_x (aféra Dieseldate), lze očekávat podíl NO₂ v NO_x výrazně vyšší, než je uvedené rozpětí.

- d) V kapitole 3.3 RS (Meteorologické podklady) je na str. 8 RS uvedeno, že „*základním meteorologickým podkladem pro modelový výpočet je větrná růžice (...) která byla zpracována (...) z průměrných hodnot za období let 2007 – 2016.*“ MP RS ale doporučuje použití růžice vytvořené z dat průměrovaných za posledních 5 let. **Větrnou růžici je proto třeba aktualizovat** (použití dat za deset let místo pěti není na překážku).

- e) **Kapitola 3.4 RS (Popis referenčních bodů) vykazuje tyto nedostatky:**
 - nejsou zvoleny specifické výpočtové body tak, aby byly vyhodnoceny největší dopady zdroje na citlivé skupiny obyvatel dle MP RS (vzdělávací a zdravotnická zařízení, nejbližší či nejhustší zástavba apod.). Není ani uvedena zvolená výška výpočtních bodů nad terénem.

 - Na str. 10 Oznámení se tvrdí, že „*v modelových výpočtech bylo zohledněno i okolí posuzovaného záměru, kde se projeví změny v intenzitách automobilové dopravy (...)* Výpočetní oblast byla zvolena tak, aby zahrnovala jak samotný záměr, tak i přilehlé okolí, které může být jeho provozem zasaženo.“ S tímto nelze souhlasit, protože zájmové území RS zahrnuje jen nejbližší okolí Záměru. Např. MÚK Březiněves se nachází na jeho samotném okraji, ačkoli její emisní příspěvek a vliv lze očekávat i mimo její vlastní prostorové vymezení.⁸ Velikost zájmového území by proto měla být rozšířena o navazující a významně ovlivněné komunikace, viz kartogram např. na str. 52 Oznámení zobrazující vliv zprovoznění Záměru pro celý severovýchodní segment Prahy.

- f) V kapitole 3.6 RS je hodnocena současná úroveň znečištění v předmětné lokalitě na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek pro roky 2014 až 2018 publikovaných ČHMÚ, což je v pořádku. **Pro lepší pochopení a interpretaci hodnot imisního pozadí požadujeme:**
 - přiložit výřez z map tak, aby bylo vidět, jak velké území a které čtverce konkrétně byly předmětem vyhodnocení

 - uvést, jaká konkrétní podkladová data jsou pro pětileté průměry imisních koncentrací ČHMÚ pro oblast zájmového území Záměru rozhodující. Je známo, že

⁸ Viz str. 52 Oznámení: „**Ke ZVÝŠENÍ INTENZITY DOPRAVY** dochází na navazujících úsecích D0 a na některých komunikacích v návaznosti na navržené MÚK.“

při tvorbě těchto map jsou sloučena primární data naměřená na měřicích stanicích s výstupem z rozptylového modelu a případně dalšími doplňkovými parametry. Rozptylový model dodává důležitou plošnou informaci, ale pro odhad výše koncentrací je zásadní imisní měření.⁹ Je tedy důležité vědět, jaké konkrétní stanice imisního monitoringu jsou pro v kapitole 3.6 RS v tabulce č. 4 uvedené hodnoty rozhodující a zda tyto stanice jsou svou vzdáleností a charakterem pro zájmové území Záměru relevantní a vypovídající. Navíc je známo, že emisní inventury používané pro konstrukce imisních map ČHMÚ v případě emisí z dopravy nezahrnují detailní prostorovou informaci.¹⁰ Nabízí se tedy např. otázka zda, případně nakolik je současný provoz na D8 v oblasti MÚK Březiněves v informacích o imisním pozadí od ČHMÚ promítnutý.

Dále je v kapitole uvedeno, že „v případě krátkodobých koncentrací NO₂ nejsou údaje o pětiletých průměrech publikovány (...) jsou uvedeny nejvyšší hodnoty naměřené na blízké stanici imisního monitoringu za poslední publikované pětileté období.“ Jedná se o stanici Praha 8 – Kobylisy. „Uvedená stanice se nachází v předměstském typu zóny“ (str. 12 RS) a je stanicí pozadřovou, nikoli dopravní.¹¹

Z tohoto důvodu není možné pro místa již v současnosti silně ovlivněná dopravou a vykazující vysoký příspěvek k hodinovým koncentracím NO₂ (např. okolí MÚK Satalice a ulice Cínovecká, resp. D8, viz str. 14 RS) „pro potřeby porovnání se stanovenými limity (...) použít údaje ze stanice imisního monitoringu, jejíž vyhodnocení je provedeno v kapitole 3.6.“ (str. 14 RS). Taktéž nelze v případě krátkodobých koncentrací NO₂ tvrdit, že „s největší pravděpodobností (...) bude imisní limit v prostoru záměru splněn se značnou rezervou“ (str. 12 RS). Za tímto účelem je třeba zvolit dopravní typ stanice.

g) V kapitole 4.2 RS jsou prezentovány výsledky pro rok 2030. Vznášíme proto následující připomínky:

- jsou porovnávány imisní příspěvky ze všech tří variant Záměru. Imisní příspěvky se liší, avšak prakticky chybí diskuse důvodů těchto rozdílů, obzvláště mezi variantami 1 a 2.
- zjištění v kapitole 4.2 RS je složité interpretovat, protože je zcela nedostatečně zpracovaná kapitola 3.2 RS (viz výše).
- U krátkodobých maximálních koncentrací NO₂ chybí uvedení četnosti překročení krátkodobých imisních limitů (včetně příslušných kartogramů) tak, jak je to v kapitole uvedeno pro krátkodobé maximální koncentrace PM₁₀.
- Na str. 20 RS je vliv provozu Záměru v 2030 na roční průměrné suspendované částice PM₁₀ popsán takto: „Nejvyšší nárůst ve variantách 1 a 2 byl vypočten (...) zcela lokálně okolo 18 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v blízkosti MÚK Březiněves. (...) Ve variantě 3 (...) Nárůst o 15 – 20 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ byl vypočten jen zcela lokálně v prostoru MÚK Březiněves a pak v nejbližším okolí jednotlivých portálů tunelů. (...) Jak je zřejmé

⁹ Odpověď ČHMÚ ze dne 6.11.2020 na žádost o součinnost od Městského úřadu Jesenice (č.j. CHMI/411/153/2020)

¹⁰ Odpověď ČHMÚ ze dne 6.11.2020 na žádost o součinnost od Městského úřadu Jesenice (č.j. CHMI/411/153/2020)

¹¹

z vyhodnocení stávajícího stavu (kap. 3.6.) a z výše uvedených příspěvků automobilové dopravy, nelze zcela vyloučit možné překračování imisního limitu. Výskyt případných zvýšených koncentrací však může být pouze lokální, zejména v blízkosti portálů tunelů, avšak mimo obytnou zástavbu.“ Imisní pozadí průměrných ročních koncentrací PM10 je dle aktuálních pětiletých průměrů ČHMÚ přímo v místě MÚK Březiněves na úrovni 22,2 µg/m³.¹² Navíc není zcela jasné, zda a jak byly počítané emise z vlastní MÚK včetně jejích větví, nakolik je do imisního pozadí ČHMÚ zahrnutý stávající imisní příspěvek D8 a výpočet RS pro výhledové stavy také nezahrnuje kumulativní vliv záměru využití volné kapacity v prostoru I. etapy skládky Dáblice. Možnost překročení imisních limitů, a to i v nejbližší zástavbě, tedy může být reálná a tuto situaci je třeba podrobit řádnému výpočtu, vyhodnocení a diskusi.

- Analogicky k připomínkám v odrážce výše nelze za přesvědčivé považovat konstatování na str. 23 RS ohledně imisního příspěvku Záměru (v oblasti MÚK Březiněves, k ročním imisním koncentracím PM2,5: „Výskyt případných zvýšených koncentrací (...) může být pouze lokální, v těsné blízkosti hodnocené komunikace a mimo obytnou zástavbu.“

Stejně připomínky lze vznést ke kapitole 4.3 RS (výsledky pro období po roce 2040).

h) V kapitole 5 RS (Vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší) jsou uvedené pouze obecné informace a jsou navržena opatření pro omezení vlivů stavební činnosti na kvalitu ovzduší a na obyvatele. **V rámci dokumentace k Záměru je třeba zpracovat RS pro fázi výstavby, a to za těchto podmínek:**

- Výpočet je třeba provést pro všechny tři varianty Záměru zvlášť, neboť „z bilance zemin (...) vyplývá významný rozdíl přebytků zeminy mezi jednotlivými variantami (...), což je dáno rozdílným zahloubením nivelety“ (str. 38 Oznámení). „Z pohledu vlivů výstavby na životní prostředí a veřejné zdraví je zásadní také vyvolaná doprava“ (str. 38 Oznámení), která se bude u jednotlivých variant Záměru pravděpodobně lišit vzhledem k rozdílné bilanci zemin. Varianty se také liší variantními řešeními MÚK Třeboradice, MÚK Přezletice a MÚK Vinoř (viz str. 31-32 Oznámení). Varianta 3 navíc obsahuje stavbu tunelů.
- Je třeba zahrnout přestavbu Prosecké radiály, která je součástí MÚK Březiněves (str. 36 Oznámení).
- Je třeba zahrnout demoliční práce („Jisté požadavky na demolice budou vznikat u přemostění Mratínského potoka (...) a v období výstavby ve var. 3 při výstavbě tunelů,“ str. 37 Oznámení), které mohou být významným zdrojem prašnosti
- Je třeba zahrnout „přeložky dotčených komunikací, nezbytné úpravy polních cest či železniční trati, přeložky dotčených inženýrských sítí a vodotečí“ (str. 20 Oznámení).
- Na str. 38 Oznámení se píše, že: „nelze vyloučit zřízení betonárny či obalovny v prostoru staveniště.“ Tyto zdroje je nutné v RS pro fázi výstavby zahrnout.
- Není jasné, jakou technologií se budou hloubit tunely, což je ve výpočtu také nutné reflektovat.
- „V místech bez možnosti připojení na odběrná místa budou využity mobilní dieselaagregáty“ (str. 44 Oznámení). Tyto zdroje je také třeba započítat.

¹² http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/19petileti/png/PM10/19PM10_regA.png

- Je nutné uvažovat i výstavbou vyvolané změny v silniční a železniční dopravě (objízdne trasy, kyvadlový provoz, omezený provoz, případná náhradní autobusová doprava za vlaky, viz str. 48 Oznámení)
- Modelovými výpočty bude nezbytné vyhodnotit vliv výstavby na okolí a s ohledem na okolní zástavbu provést případnou úpravu odvozových tras.

i) V textu RS nejsou uvedeny nejistoty a limity použitého modelu, což znemožňuje kritické posouzení výsledků. Je třeba uvést a žádáme v podmínkách pro zpracování dokumentace akceptovat/vyžadovat, že:

- Model ATEM nelze použít pro určování hodnot koncentrací za velmi nízkých rychlostí větru a za bezvětří.¹³ V RS chybí diskuse, jak se toto omezení konkrétně projeví na jeho výsledcích pro období nepříznivých rozptylových podmínek a v hodnotách krátkodobých imisních koncentrací.
- Není jasné, jak jsou denní dopravní špičky a možné kongesce zohledněny ve výpočtu krátkodobých maximálních imisních hodnot. Stejně tak není jasné, jak se tyto zhoršené, ale i běžné dopravní situace mohou promítnout do imisního příspěvku Záměru v situaci zhoršených rozptylových podmínek.
- Není uvedena nejistota modelovaných imisních hodnot, která se může pohybovat v řádu až několika desítek procent.¹⁴

Poznatky rozptylové studie ve smyslu možného překračování některých imisních limitů vlivem Záměru ve výhledových letech mohou být podhodnocené. Popis provedení rozptylové studie je navíc naprosto minimalistický, neobsahuje řadu důležitých informací vyžadovaných příslušným metodickým pokynem vč. řádného popisu uvažovaných emisních zdrojů. Lze ji proto považovat za netransparentní.

Dokumentace Záměru zpracovaná po ukončení zjišťovacího řízení musí být doplněna a přepracována ve světle výše uvedených připomínek.

8. Vlivy na veřejné zdraví

Stavba je severo-východní částí dostavby dálničního okruhu, zahrnuje i část stavby SOKP 519 – mimoúrovňovou křižovatku (MÚK) Březiněves a další MÚK : Třeboradice, Čakovice, Vinoř a Satalice. Stavba je jednou z posledních čtyř chybějících částí okruhu, 7 staveb je již v provozu. Dokumentace se zmiňuje o historických variantách řešení z roku 2001, které vyústilo v současná předkládaná tři řešení ve stejné trase a různé niveletě a se zanořováním do terénu. Třetí varianta má tři tunely, Třeboradice, Veleň, Vinoř. Varianty provozu stavby v roce 2030 a v roce 2040 jsou v Dokumentaci porovnávány se současnou situací.

¹³ str. 3 uživatelské příručky modelu ATEM, http://www.atem.cz/soubory/ke_stazeni/UzivPrirucka.pdf

¹⁴ Nejistota stanovení koncentrace matematickým modelem může dosáhnout až 50 % (viz str. 52 rozptylové studie záměru „Hi tech zpracování plastů včetně povrchových úprav – lokalita Lešná“, https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV8224)

D0 stavba SOKP 520 Březiněves – Satalice bude realizována na území Hlavního města Prahy v městských částech Březiněves, Ďáblice, Horní Počernice, Miškovice, Satalice, Třeboradice, Vinoř a na území Středočeského kraje v okrese Praha-Východ: Jenštejn, Podolanka, Přezletice, Radonice u Prahy, Veleň, Zdiby.

MÚK Březiněves zajistí napojení na Proseckou radiálu a D8, MÚK Satalice na Vysočanskou radiálu a D10. Komunikace bude 12,95 km dlouhá. Navazuje na čtyři související a šest navazujících staveb, z toho dvě železniční (Praha-Turnov, kde dojde ke zdvojkolejnění trati a VRT Praha – Drážďany). Výsledkem stavby D0 bude šestiproudá komunikace. MÚK Březiněves bude zahrnovat i rozšíření Prosecké radiály. Výsledný efekt po zprovoznění zahrne dopravu vně i mimo město Prahu. Modelovaný výsledný počet vozů v roce 2030 na nové komunikaci DO SOKP 520 je na obrázku zpracovaném Technickou správou komunikací Hl.m.Prahy a.s. – u Březiněvsi bude 86 200 os./17 540 nákl.vozů, u Vinoře 96 600 os./ 18 200 nákl.vozů, u Satalic bude situace podobná dopravní zátěži u Březiněvsi.

Tabulka 19 Zprávy k Oznámení ukazuje stávající a budoucí intenzity dopravy na komunikacích. K nárůstu dojde kromě nové stavby také u Březiněvsi, (MÚK Ústecká-MÚK Březiněves +MÚK Březiněves-MÚK Zdiby), MÚK Chlumecká a MÚK Olomoucká (122 500 os./23 470 nákl.vozů) a dalších komunikacích, ale i ke zlepšení a snížení provozu. **Zatím není zpracovaná detailní hluková i rozptylová studie, abychom uspokojeně mohli konstatovat že při docílení takto snížené intenzity dopravy může dojít k naplnění imisních i cílových limitů pro ovzduší v intravilánu města a podobně i limitů hluku.**

VÝSTAVBA:

Výstavba bude dělena do čtyř etap, její trvání však není uvedeno. **Požadujeme, aby do dokumentace EIA byly v závěrech zjišťovacího řízení požadováno stanovení délky trvání výstavby a) celek, b) jednotlivé etapy.**

Uvedeny jsou emise hluku pro každý jeden stavební stroj, předpokládaný výsledný hluk u obytné zástavby není uveden, model bude zpracován v dokumentaci EIA. Nesilniční mobilní stroje, které v Oznámení mají uveden hluk, jsou také zdroji emisí dieselových motorů, které nejsou předmětem systematické kontroly v STK, jako stroje sloužící dopravě. I zde se lze setkat s úpravami stroje, které zhoršují jeho emisní parametry. Monitoring emisí nesilničních mobilních strojů za provozu zajišťuje výrobce podle Nařízení evropské komise 2017/655.

Požadujeme, aby v dokumentaci EIA byly zpracovány modely znečištění ovzduší a hluku nejen pro trvalý provoz, ale i pro období výstavby a také záruky, že použité stavební stroje odpovídají emisím skupin nesilničních mobilních strojů posouzeným při uvedení na trh.

Nejblíže stavbě se nacházejí zdroje pitné vody pro Brandýs n/L, vrty J1, K2, K3 v Podolance, jejich PHO není dotčeno. Je však zapotřebí ochráně zdrojů pitné vody věnovat pozornost a monitorovat kvalitu pitné vody ve zdrojích.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno zahájení systematického sledování kvality pitné vody ve zdrojích.

Obyvatelstvo.

V tomto dokumentu je uveden celkový počet dobyvatel v částech Prahy a dotčených obcích, není uveden počet exponovaných obyvatel včetně dětí hlukem i imisemi. Počet osob žijících v isofonách hlukového modelu a isoliniích znečištění v rozptylové studii by měl být v Dokumentaci EIA.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno doplnění dokumentace o výše uvedené.

Ve Zprávě Oznámení je uveden vliv na obyvatelstvo jako významná oblast hodnocení vlivů. MÚK Březiněves (a zároveň rozšíření D8) bude vzdálen 70 m od stavby, což je stávající situace, stávající negativní faktory se zde již uplatňují, nicméně MÚK a další jízdní pruhy na Prosecké radiála a cestě od Zdib přibudou. Jak bude konkrétně vyřešena ochrana před hlukem a imisemi zatím jasné není.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno samostatně zdokumentovat soubor opatření k ochraně zdraví (hluk, emise) ze zdroje MÚK Březiněves a přidružených staveb, zejména Prosecká radiála, MÚK Kbelská.

Podobně JV okraj Březiněvsi (300 m) ponese citelněji dosavadní vlivy. Totéž „K Březiněvsi“, 70 m od dálnice, zde vliv považuje autorka Zprávy až za limitující. Ďáblice „K Čakovicům“, (650m), pravděpodobně dojde k úbytku dopravy, za obydlími však dojde k zastavení dopravními cestami. V Hovorčovicích, jejichž část bude 700 m od D0, dojde nejspíše k estetické závadě, ubude krajina, dříve patřící k domovům. U Třeboradic (100 m od dálnice) dojde ke zhoršení, tunel „Třeboradice“ ve třetí variantě bude pozitivním řešením. Mírovce (100 m), budou mít zhoršené podmínky a stejně okraj Miškovic, 100m od dálnice. Přezletice na severním okraji budou mít zhoršené prostředí k životu, průtah obcí bude pravděpodobně klidnější. K Podolánkám ve Vinoři ve vzdálenosti 200 od D0 dojde k významnému zhoršení. Podolanka – objekty budou vzdáleny od MÚK 50 - 30 m, dojde k značnému zhoršení, velký nárůst dopravy bude i v obci. Jenštejn je odcloněn terénem a zelení, jinak ve vzdálenosti 260 m od D0. Satalice, vzdálené 500 budou odcloněny vzrostlou zelení a sady, podobně i Horní Počernice. Lze konstatovat, že lepší je varianta 3 s tunelem. Hodnocení vlivu na veřejné zdraví v detailní podobě bude zpracováno v dokumentaci EIA autorizovanou osobou.

Vlivy na obyvatelstvo během výstavby není možné řešit pouze plakátem “Stavíme to pro Vás, vydržte to s námi“, ale dodržováním protiprašných a protihlukových opatření.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno zpracovat soubor protiprašných, protihlukových a protiemisních opatření pro dobu výstavby a Při stavbě bude transportován velký objem hornin a zeminy, jak výše uvedeno.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno vyhodnotit a do dokumentace zpracovat specifitu aerosolů a doložit míru jejich vlivu na zdravotní rizika a) pro období výstavby, b) pro provoz.

Resuspenzí se bude moci opakovaně dostávat do ovzduší tuhý aerosol. To může představovat i jinou kvalitu aerosolových částic a jiné zdravotní riziko pro obyvatele, než bývá obvykle uvažováno, nepůjde jen o velkou míru hrubých inertních částic, usazujících se na

horizontálních plochách venku i uvnitř. Žádáme zjistit specificitu aerosolů a tím jejich uplatnění na zdravotním riziku v dokumentaci EIA.

Pro dobu provozu jsou přislíbeny protihlukové valy, zeleň, vizuální odclonění se zelení. Území s novou stavbou D0 520 patrně nebude dobrou nabídkou pro příměstskou rekreaci a rekreační potenciál se sníží. Žádáme hledat a v dokumentaci stanovit uspokojující náhrady za tyto celoměstské ztráty.

Přínosy spojené s převedením tranzitní dopravy podle autorky budou větší, než negativní vlivy v relativně klidovém území. Obojí (pozitiva/negativa) však bude pro zcela jinak zainteresované skupiny obyvatel a **bude potřebné (žádáme) tyto jevy prokázat v dokumentaci EIA.** Údajná celková pozitiva ale neřeší zhoršení životního prostředí pro obyvatele nejbližších částí MČ a obcí Stč.kraje. Jednoznačně pozitivní vliv bude mít pouze pro řidiče tranzitní dopravy. ,

Přírůstky znečištění ovzduší z D0 SOKP 520 sice samy o sobě nepřekračují imisní limit, ale jsou relativně vysoké a se znečištěním ovzduší z ostatních zdrojů se budou počítat, v dokumentaci se možné překračování imisních limitů uvádí. To by bylo v disproporcii s PZKO aglomerace Praha, který překračování imisních a cílových limitů má řešit.

Jsou slibována kompenzační opatření podle § 11 zákona 201/2012 Sb. **Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno stanovit sadu kompenzačních opatření a termíny jejich realizace pro oblast vymezenou zdroji MÚK Březiněves + Okruh + Prosecká radiála + MÚK Kbelská, v rámci těchto kompenzačních opatření dále samostatně sestavit opatření zaměřená na kompenzace vlivu znečištěného ovzduší pro senzitivní populaci a populaci nejvíce exponovanou.** Kompenzace zaměřená zejména na senzitivní populaci a populaci nejvíce exponovanou, měla by být včasná. Měla by odstranit současné znečištění ovzduší, zejména benzo(a)pyren a aerosolové částice tak, aby se příspěvek D0 nemohl uplatnit.

Dokumentace neslibuje **průběžný monitoring** kvality ovzduší a hluku v průběhu výstavby, ani po ukončení. **Ten je však nezbytný.** Toto žádáme **řešit v dokumentaci EIA.** Měl by být zdrojem informací a podnětem, vedoucím k bezprostřednímu odstranění vysokých koncentrací znečištění ovzduší a hlukové zátěže. Znečištění se nejvíce uplatňuje na populaci s nejvyšší citlivostí vůči znečištění, která bývá zároveň nejvíce exponována ve svém bydlišti – senioři a matky s dětmi na mateřské dovolené.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno vyřešit a stanovit průběžné provádění monitoringu znečištění ovzduší pro provedení analýzy současného stavu, dále pro období a) výstavby, b) provozu.

Příloha B2: Hluková studie (EKOLA, 2020) poukazuje na místa v částech města, kde dojde ke zvýšení hlukové expozice vycházející z nové stavby, někdy i ke snížení. Počet zasažených obyvatel není k dispozici, stejně jako izolinie hluku sledující dálnici DO SOKP 520. Autoři upozorňují na další zdroje hluku včetně dvou letišť. V Ruzyni dojde k výstavbě další přistávací dráhy. V předložené studii zatím tento hluk není zohledněna ani hluková zátěž ze železniční dopravy. Územím bude procházet i VRT Praha – Drážďany a dvojkolejná trať Praha-Turnov. Je počítáno s nárůstem provozu na komunikacích. **K tomu viz kapitola o absenci vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.**

V některých MČ dojde k přiblížení dálnice k obytnému území a část obyvatelstva (zatím neuvedená) bude exponována hluku nad limitem. Předpokládaným řešením v dokumentaci „Oznámení“ je využití možnosti „staré hlukové zátěže“ a zvýšení limitů hluku, když před tím došlo k objektivizaci hluku měřením. **Toto řešení považujeme za zcela chybné z pohledu ochrany zdraví.** Navržena jsou i opatření ke snížení hluku, jejichž pozitivní dopad zatím není vyhodnocen (více v části 7. Vliv záměru na hlukové zatížení, hluková studie“ tohoto Vyjádření).

Příloha B3: Rozptylová studie (ATEM, 2020) Hodnocení vlivu provozu záměru na kvalitu ovzduší za stávajícího stavu a v době provozu v časových horizontech 2030 a 2040 bylo provedeno na základě dat, publikovaných ČHMÚ a na základě modelu ATEM. Model přinesl informace o příspěvku provozu nové komunikace a o participaci tohoto příspěvku na stávajícím zákonném imisním limitu. V rozptylové studii, stejně jako v celkové zprávě k dokumentaci oznámení, je uvedeno i stávající znečištění ovzduší.

Podle pětiletého průměru pro roky 2015 – 2019, publikovaného ČHMÚ v mapách, dochází k překračování cílového imisního limitu pro benzo(a)pyren 1 ng/m³ ve smyslu Směrnice ES /2004 v Satalicích, Vinoři, Čakovicích, v Březiněvsi je ho dosaženo. Příspěvkem stavby D0 dojde k pravděpodobně ke zvýšení stávajících hodnot.

Zda budou v roce 2030 a 2040 hodnoty „pozadí“ bez přispění stavby takové, aby příspěvek maximálně naplnil cílový imisní limit B(a)P, není nikde dokumentováno. V textu „Oznámení“ je uvedeno, že benzo(a)pyren vychází hlavně z lokálních topenišť, což naznačuje i mapové znázornění koncentrací B(a)P vypočítané ČHMÚ a publikované na portále ČHMÚ. V opatřeních rozptylové studie ale řešení emisí z lokálních stacionárních zdrojů řešeno není, byť je řešení zadáním pro státní správu. **Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno doložit na základě dat a s využitím nejnovějších vědeckých poznatků, že bude naplněn cílový imisní limit B(a)P, a stanovit sadu opatření pro kompenzaci emisí z lokálních stacionárních zdrojů.**

Je zde uvedeno využití zeleně, která zadržuje zejména částice prachu. Také je argumentováno tím, že se při rozhodování k imisnímu limitu B(a)P pouze přihlíží. (Zák 201/2012). Ve směrnici 2008/50 „O čistém ovzduší pro Evropu“ a 107/2004 o koncentracích kovů a benzo(a)pyrenu stojí požadavek ke členským státům hodnoty překročených cílových koncentrací benzo(a)pyrenu snižovat. Evropská direktiva v konsolidovaném znění z roku 2015 však požaduje, aby členské státy vymezily území, kde nedochází k překračování cílové hodnoty pro B(a)P (i takové území v inkriminované části Prahy je) a činily opatření proti zvyšování hodnot. **Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno doložit soulad s legislativou chránící zdraví obyvatel, zejména nejohroženějších skupin obyvatel (děti, matky, těhotné ženy, senioři).**

Na druhé straně se strategické řešení vyžaduje pro území, kde jsou cílové hodnoty B(a)P překračovány. Realizace stavby ale přináší příspěvek znečišťující látky, zpracovatelé dokumentace předpokládají opatření ke snížení zátěže na jiných zdrojích. **Žádáme toto v dokumentaci transparentně, kvalitativně i kvantitativně popsat.**

Není uveden počet obyvatel, včetně dětí, které jsou vůči karcinogenním látkám citlivější, který v obcích a MČ bude exponován příspěvkům překračovaných hodnot zejména B(a)P a aerosolových částic – žádáme v dokumentaci napravit.

Pro zajištění nejnižší dlouhodobé expozice připadá v úvahu varianta 3 – tunelová. Vyústění tunelů však musí sahat mimo obytnou zástavbu, pokud nebude realizován odtah z tunelu a intenzivní odsávání rovněž mimo obytnou zástavbu.

9. Zemní valy, přesuny hmot, staveništní doprava, demolice, obalovny, asfaltovny, trhací práce atd.

Oznámení EIA vůbec neposuzuje otázku řešení přebytků zeminy, které z výstavby záměru v té či oné variantě vzniknou. Rozsah přebytků zeminy je enormní, zvláště ve variantě zahloubení trasy č. 3. Naopak v bilanci není uvažováno s potřebou na souvisejících komunikacích valy vytvořit v řádu kilometrů délky (viz zcela nechráněná Prosecká radiála mezi MÚK Kbelská a Březiněves, resp. ulice Cínovecká).

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno posouzení řešení přebytků zeminy, zvláště pro každou z variant zahloubení trasy, a navržena opatření k minimalizaci těchto vlivů.

Oznámení EIA vůbec nepopisuje a neposuzuje související otázku realizace zemních valů podél trasy. Tuto věc odsouvá do dalších fází přípravy (str. 33). Tyto okolnosti ale mají zásadní vliv na množství přesouvaného materiálu, a tedy na vlivy na hlukovou a imisní situaci, jakož i na množství dopravy TNA.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno podrobné posouzení řešení výstavby zemních valů, zvláště pro každou z variant zahloubení trasy.

Požadujeme využití přebytečné zeminy na vybudování účinných protihlukových valů podél stávající komunikace D8 - Cínovecká (Prosecká radiála) v úseku MÚK Ďáblická – MÚK Kostelecká - MÚK Kbelská, kde je doprava již v současném stavu zdrojem nadlimitní hlukové zátěže vůči obydleným částem MČ Praha-Ďáblice.

Oznámení EIA pouze obecně popisuje a vůbec neposuzuje otázku vynucených demolicí. Tuto věc odsouvá do dalších fází přípravy (str. 37). Tyto okolnosti ale mají zásadní vliv na množství přesouvaného materiálu, a tedy vlivy na hlukovou a imisní situaci, jakož i množství dopravy TNA. **Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno podrobné posouzení vynucených demolic, zvláště pro každou z variant zahloubení trasy, a navržena opatření k minimalizaci těchto vlivů.**

Oznámení EIA vůbec nepopisuje a neposuzuje otázku technologie výstavby. Tuto věc odsouvá do dalších fází přípravy (str. 37). Tyto okolnosti ale mají zásadní vliv na životní prostředí v průběhu výstavby záměru, která bude probíhat řadu let. **Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno podrobné posouzení technologie výstavby, zvláště pro každou z variant zahloubení trasy, a navržena opatření k minimalizaci těchto vlivů.**

Oznámení EIA vůbec nepopisuje a neposuzuje otázku stavenišť a staveništní dopravy. Tyto otázky oznámení odsouvá do dalších fází přípravy (str. 38, 39). Tyto okolnosti ale mají zásadní vliv na životní prostředí, zejména ochranu ovzduší a ochranu před hlukem, v průběhu výstavby záměru, která bude probíhat řadu let. V oznámení je pouze naznačena možnost

dopravy přebytků zeminy po železnici (kap. B.II.5). Nejsou vůbec popsány a posouzeny příjezdové trasy. **Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno podrobné posouzení otázky staveniště a staveništní dopravy, příjezdových tras, zvláště pro každou z variant zahloubení trasy, a navržena opatření k minimalizaci těchto vlivů. Podrobně bude posouzena a navržena jako zmírňující opatření povinnost přepravy přebytků zeminy po železnici.**

Ohledně zřízení betonáren či obaloven chybí také jakýkoliv popis a posouzení. Je nepřijatelné tuto věc nijak neposoudit s odkazem, že si bude řešit zhotovitel stavby (str. 38, 39). **Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno doplnění popisu i posouzení doprovodných staveb – betonárky, asfaltovny, a to včetně jejich kumulativních a synergických vlivů se stavbou záměru.**

Oznámení EIA vůbec nepopisuje a neposuzuje otázku trhacích prací při realizaci tunelových úseků. Tyto otázky oznámení odsouvá do dalších fází přípravy, pouze uvádí, že trhací práce budou „ve velkém rozsahu“ (str. 38). Tyto okolnosti ale mají zásadní vliv na životní prostředí, zejména ochranu ovzduší a ochranu před hlukem, ochranu před vibracemi, ztráta vody atd. v průběhu výstavby záměru, která bude probíhat řadu let. **Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno podrobné posouzení otázky trhacích prací, zvláště pro každou z variant zahloubení trasy, a navržena opatření k minimalizaci těchto vlivů.**

10. Vlivy záměru na přírodu a krajinu

Oznámení a jeho podkladová studie potvrzují výskyt některých zvláště chráněných druhů živočichů v místě stavby. Viz str. 206 Oznámení cit: *„Prokázán byl výskyt 8 zvláště chráněných druhů obratlovců a 14 taxonů zvláště chráněných bezobratlých uvedených ve Vyhlášce MŽP ČR č. 395/1992 Sb.“*

Pro tyto druhy bude třeba vést řízení podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

V oznámení není posouzen rozdíl mezi subvariantami zahloubení trasy záměru z hlediska zásahu do biodiverzity. Přírodovědný průzkum je třeba aktualizovat – byl zpracován zjevně před návrhem subvariant zahloubení.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno zpracování migrační studie, která zcela absentuje.

V oznámení nejsou vůbec popsány a posouzeny vegetační úpravy. Dendrologický průzkum nerozlišuje jednotlivé tři uvažované varianty trasy. **Požadujeme dopracování Dendrologického průzkumu pro všechny subvarianty.**

Ve studii vlivu na krajinný ráz chybí stanovení podmínek zmírnění vlivů záměru na krajinný ráz, zkvalitnění krajiny kolem záměru a integraci záměru do krajiny. Záměr bude ovlivňovat přírodní rezervaci Vinořský park a celou řadu prvků ÚSES (str. 113). **V dokumentaci EIA je třeba všechny tyto vlivy podrobně popsat a posoudit, pro každou subvariantu zahloubení trasy zvláště, a navrhnout opatření ke zmírnění vlivů.**

Požadujeme do dokumentace **podrobně popsat a posoudit možné ovlivnění památkově chráněného území Vinořské obory a Satalické bažantnice**, jedná se o vzácný doklad komponované barokní krajiny.

Všechny mostní objekty liniové dopravní infrastruktury přes vodní toky by měly být řešeny tak, aby zároveň mohly plnit funkci podchodů pod dopravní stavbou pro volně žijící živočichy, zejména pro velké savce. Podmínkou by vždy mělo být pod mostním objektem zachování suchých břehů po obou stranách vodních toků, umožňujících průchod zvěře.

Pro zajištění podmínek migrační prostupnosti volné krajiny je nutné věnovat zvýšenou pozornost při předcházení dalšímu zvyšování fragmentace volné krajiny dalším rozvojem zástavby, zhoršujícím podmínky migrační prostupnosti, konkrétně je stanoveno ve vymezených plochách:

- důsledně regulovat další plošný rozvoj zástavby, který by dále zužoval již dnes kriticky podměrečný pás volné krajiny
- vyloučit oplocování zbytkových enkláv volné krajiny
- zvyšovat v maximální možné míře podíl přírodních a přírodě blízkých ploch umožňujících úkryt zvěře a poskytujících zdroj potravy.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA byl zpracován nový přírodovědný průzkum a hodnocení záměrem zasaženého území, který bude zohledňovat výše uvedené připomínky, budou pro každou subvariantu popsány a posouzeny vegetační úpravy a aktualizován dendrologický průzkum; zásah do biodiverzity bude posouzen pro každou subvariantu zhloubení trasy zvlášť, spolu se srovnávací tabulkou. Musí být zpracována migrační studie a aktualizována studie vlivu na krajinný ráz.

11. Vliv záměru na ZPF, ještě jednou k invariantnosti záměru

Záměr znamená zásadní navýšení záborů zemědělské půdy. **Záměr zasahuje z drtivé většiny nejcenější půdy I. třídy ochrany. K tomu viz str. 41 Oznámení.**

Kapitola B.II.1 Oznámení obsahuje údaje o vstupech pro půdu. Trvalé záborů půdy v dotčených katastrálních územích jsou však v tabulce 16 rozepsány pouze pro variantu 3 Záměru podobně jako záborů ZPF v jednotlivých dotčených katastrálních územích dle třídy ochrany v tabulce 73 v kapitole D.1.5 (Vlivy na půdu). Tyto tabulky je třeba rozpracovat i pro varianty 1 a 2 Záměru. Tabulka uvedená na str. 42 je pouze pro tunelovou variantu – **nutno v dokumentaci EIA doplnit o další subvarianty zhloubení záměru.**

Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „zákon ZPF“) aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.

Citované ustanovení zákona ZPF je dále upřesněno v ustanovení § 4 odst. 1 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu

(dále jen „vyhláška ZPF“), podle něž *zpracovatelé územně plánovací dokumentace již při zpracování konceptů řešení postupují v souladu s požadavky, které byly uplatněny příslušnými orgány ochrany zemědělského půdního fondu při projednávání návrhů prognózních úkolů, územních a hospodářských zásad a programů výstavby (§ 3 odst. 4). Vyhodnocují přitom předpokládané důsledky navrhovaného řešení výhledového rozvoje sídel a území na zemědělský půdní fond podle jednotlivých alternativ. Využívají k tomu výsledků vyhodnocení údajů z podkladů a jejich znázornění.*

Porovnání alternativ musí být provedeno na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy 3 vyhlášky ZPF. Žádné porovnání variant či alternativ součástí oznámení EIA, který má zásadní negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

Jak uvedeno výše, tvrzené „varianty“ záměru jsou pouze variantami zahloubení totožné trasy – nejde tedy o variantní řešení v pravém slova smyslu.

V oznámení vůbec není stanoven a posouzen dočasný zábor ZPF (viz str. 189). **Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno doplnění popisu i posouzení dočasného záboru ZPF.**

K oznámení nebyla zpracována jakákoliv pedologická studie. To je zásadní nedostatek, který požadujeme v dokumentaci napravit.

Vzhledem k chybějícímu posouzení s jinými variantami trasy **chybí aktualizované posouzení ZPF pro zvolenou trasu D0 SOKP 520 a porovnání s jinými variantami záměru.** Vzhledem k narůstajícím a oprávněným požadavkům obcí dotčených plánovanou trasou D0 SOKP 520 a uvažovaným zvýšeným provozem na příjezdových komunikacích vedoucích k návrhu přeložek a lokálních obchvatů pro komunikace II/243, II/244, II/610 a dalších úprav stávající silniční sítě nižších kategorií **dochází v této části úseku k nevyčísleným záborům půdního fondu, které by měly být porovnány s jinou navrhovanou variantou dálničního okruhu, např s regionální variantou SOKP.**

Kontaminace půd v okolí dálnice zasolením chloridy z její údržby v zimním období je dlouhodobá, trvalá a plošná. Vymývání chloridů z půdy v okolí komunikací vede ke zhoršení kvality podzemní vody někdy i ve vzdálenosti stovek metrů od komunikace. **Požadujeme, aby v dokumentaci EIA bylo zpracováno detailnější posouzení vlivů záměru na ZPF, včetně kontaminace půd v okolí dálnice zasolením chloridy z její údržby v zimním období a včetně porovnání s jinými variantami řešení (zejm. tzv. regionální variantou) s objektivním odůvodněním výběru jedné z variant. Požadujeme, aby součástí dokumentace byl návrh dalších opatření k minimalizaci vlivů na ZPF, nad rámec opatření již uvažovaných investorem.**

Požadujeme, aby jedno z opatření byl zákaz využití skrývky na budování valů podél záměru.

12. Vlivy záměru na podzemní a povrchové vody

Záměr kříží celou řadu potoků. K oznámení nebyla zpracována jakákoliv hydrogeologická studie. Oznámení na str. 230 uvádí cit. „*Významné až limitující vlivy jsou*

očekávány u podzemních vod u variant se zahloubenou niveletou (var. 2 a 3). Pro dokumentaci EIA je nutno doplnit příslušné průzkumy tak, aby bylo možno přesně specifikovat vlivy a navrhnout účinná opatření tak, aby záměr nepřinesl v žádném aspektu limitující dopady a byl akceptovatelný.“

To je zásadní nedostatek, který požadujeme v dokumentaci napravit. Je třeba požadovat, aby vliv na povrchové a podzemní vody byl v dokumentaci EIA podrobně posouzen.

Požadujeme zpracování HG posouzení dle vyhlášky č. 369/2004 Sb., o projektování, provádění a vyhodnocování geologických prací, oznamování rizikových geofaktorů a o postupu při výpočtu zásob výhradních ložisek. Odkazujeme zejména na ust. § 3 odst. 3 písm. b) a odst. 8. této vyhlášky **a požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrečných zjišťovacích řízeních požadováno zpracování HG posouzení dle výše uvedených ustanovení vyhlášky,** tedy podrobného hydrogeologického průzkumu, která zahrnuje zjišťování hydrogeologických poměrů území v podrobnostech potřebných pro územní rozhodování a pro povolení staveb nebo činností podle zvláštních právních předpisů, resp. provedení průzkumu ve smyslu § 3 odst. 8 uvedené vyhlášky, což je průzkum pro zjišťování a odstraňování antropogenního znečištění v horninovém prostředí, obsah určuje příloha č. 11 vyhlášky

Významné povodňové riziko představuje Mratínský potok. (str. 92). V oznámení není navrženo jakékoliv opatření, pouze je odkazováno na územní plán obce Veleň a suché poldry. **Do dokumentace EIA je třeba tyto okolnosti podrobněji posoudit a navrhnout v dokumentaci EIA opatření ke zmírnění vlivu.**

Pro potřeby zpracování dokumentace podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí požadujeme doplnit do dokumentace vyhodnocení vlivů z hlediska geologie, hydrogeologie a povrchových vod v rozsahu :

- geologická charakteristika území;
- povrchové vody (přehled dotčených vodních toků, vydatnost a kvalita vody v dotčených vodotečích; záplavová území);
- podzemní vody (hydrogeologická charakteristika, vodní zdroje a ochranná pásma vodních zdrojů, zásobování vodou dotčených obcí);
- vlivy na povrchové vody (vlivy na hydrologické charakteristiky, vlivy na jakost povrchových vod (NEL, ropné látky, chloridy), a to včetně posouzení vlivů na potoky Třeboradický potok (č.h.p. 1-05-04-023), Mratínský potok (č.h.p. 1-05-04-024), Vinořský potok (č.h.p. 1-05-04-006) s přítokem Ctěnického p. (č.h.p. 1-05-04-007) a další sít' menších a drobných potoků v koridoru stavby.
- vlivy na podzemní vody (vlivy na hydrogeologické poměry, vliv na kvalitu podzemní vody, vliv na vodní zdroje, pasportizace potenciálně ovlivněných studní);
- návrh opatření v oblasti geologie, hydrogeologie a vodních zdrojů (požadavky pro další stupeň projektové dokumentace, především návrh umístění retenčních a usazovacích nádrží, návrh zasakování, návrh monitoringu potenciálně ovlivněných studní a další opatření z hlediska ochrany vod);
- porovnání variant z hlediska geologie, hydrologie a hydrogeologie;

Vodní režim krajiny je vážně narušen, hydrologický potenciál krajiny je prakticky vyčerpán, a to zejména v důsledku:

- vysoké míry urbanizace, a tedy v důsledku vysokého podílu zástavby a zpevněných ploch, bez schopnosti vsakovat vodu a zpomalit povrchový odtok srážkové vody
- vysoké míry přetvoření vodních toků a jejich niv, zvláště pak zatrubnění, regulace a napřímení koryt vodních toků
- deficitu ploch s vyšší retenční schopností v intenzivně zemědělsky využívaných částech krajiny s vysokou mírou zornění a zhutnění půdy
- srážkového stínu a přehřívání krajiny v okolí tepleného ostrova hlavního města Prahy a navazující intenzivně urbanizované suburbánní zóny.

Další zhoršování stavu může mít pro předmětné území tyto následky:

- v území nebude voda pro přírodu ani pro lidi, vodu bude do území nutné uměle přivést
- krajina vysuší a získá stepní až polopouštní charakter, obyvatelé si budou muset zvyknout na novou estetiku krajiny, na proměnu jejího rázu
- krajina bude stále teplejší a více přehřátá, v letním období se stane nehostinným místem k životu, v krajním případě pak zcela neobyvatelnou.

V částech území, kde je již dnes situace alarmující, může jakýmkoli dalšími negativními zásahy (například dalším plošným rozvojem staveb, včetně liniové stavby záměru) nejen dále zhoršit stav v postiženém území samotném, ale přispívá k rozšíření problému do větší plochy mimo území, kde problém vzniká. Rozsah území, kde je situace alarmující, se tak zvětší. Totéž platí i o zhoršování stavu těch částí území, kde situace zatím kritická není. Jakékoli zhoršení stavu v dnes relativně vyvážených územích, rovněž přispěje k eskalaci problému v území navazujících.

Přílohou těchto připomínek je Odborné vyjádření znalce k navrženému vodohospodářskému řešení záměru Ing. Martina Jakoubka (VHS Projekt, s.r.o.) ze dne 20.11.2020. **Odkazujeme zejména na kapitulu 5, pís. a) až l) a zde uvedené požadavky jsou našimi požadavky pro zpracování dokumentace EIA.**

Vlivy na klima

Předně, vlivy na klima nejsou v Oznámení zpracovány dle Metodického pokynu MŽP z října 2017.

S dopravou jsou spojeny poměrně výrazné emise skleníkových plynů, odhadem 20-35%, v závislosti na tom, které plyny, které druhy dopravy, a které země jsou zahrnuty, a jakým způsobem je prováděn výpočet. Silniční vozidla, lehká (osobní automobily, dodávky) i těžká (nákladní automobily nad 3,5 tuny, autobusy), jsou poháněna prakticky výhradně spalovacími motory, a ty jsou poháněny prakticky výhradně benzinem nebo naftou, vyrobenými z ropy. Spalováním ropných paliv se uvolňuje do atmosféry oxid uhličitý. Spalováním biomasy (nebo jejím metabolismem v tělech lidí a zvířat) se sice také uvolňuje oxid uhličitý, ale uhlík obsažený v biomase vznikl při jejím růstu fotosyntézou z oxidu uhličitého odebraného ze vzduchu, jedná se tedy o součást koloběhu uhlíku a, zjednodušeně řečeno, uhlíkově neutrální palivo. Ve skutečnosti málokteré palivo je skutečně uhlíkově neutrální, protože při jeho výrobě jsou použity fosilní paliva. Zejména v případě osobních automobilů nelze očekávat, alespoň do roku 2030, výrazné snížení emisí CO₂. Pouze jednotky procent stávající spotřeby paliv lze nahradit palivy z biomasy – v současnosti prakticky výhradně etanol a bionafta první generace – z důvodu omezených zdrojů biomasy, odporu proti využívání potravinářských plodin pro výrobu paliv, relativně vysokou cenou

výroby pokročilých biopaliv, a obecnou nechtí mnohých motoristů i výrobců automobilů akceptovat vyšší podíly biopaliv. Navzdory zaváděným a zpříšňujícím se limitům pro CO₂ skutečné emise CO₂ (tj. nikoliv naměřené za idealizovaných podmínek v laboratorii, ale reálně dosahované v běžném každodenním provozu) na automobil a kilometr se již několik let nesnižují a naopak dle některých odhadů mírně rostou, z důvodu vyšší preference energeticky náročnějších těžších a výkonnějších automobilů. Nelze proto očekávat, že by v roce 2030 byly emise CO₂ na automobil a kilometr výrazněji (tj. v řádu desítek procent), než je tomu nyní.

Zároveň je z důvodu snižování dopadů klimatických změn žádoucí emise skleníkových plynů, včetně CO₂, výrazněji omezovat. Snižování emisí skleníkových plynů je významnou celosvětovou, evropskou i národní prioritou, a Česká Republika má mezinárodními závazky emise skleníkových plynů snížit. Z praktického hlediska je nejprísnejším omezením Klimatický závazek hl. m. Prahy, přijatý radou města, který ukládá snížit emise skleníkových plynů o polovinu do roku 2030 a na nulovou hodnotu do roku 2050. Hlavní město Praha má přitom omezené možnosti, jak závazku dosáhnout, přičemž technologické možnosti jsou relativně velmi omezené. Protože v případě většiny silničních vozidel nedojde ke snížení emisí skleníkových plynů snížením spotřeby paliva nebo přechodem na uhlíkově neutrální palivo, je prakticky jedinou schůdnou cestou výraznější omezení jejich provozu, a přechod na jiné, energeticky méně náročné druhy dopravy.

Požadavky na naplnění Klimatického závazku hl. m. Prahy a na zvýšení celkového dopravního výkonu silničních vozidel dostavbou D0 jsou tak alespoň v této době, dokud vozový park nepřejde na uhlíkově neutrální zdroje energie, protichůdné. Provoz dostavěné D0 v konečném důsledku emise skleníkových plynů zvýší, a naopak, snížení emisí skleníkových plynů si vyžádá podstatný útlum automobilové dopravy, čímž se celý záměr úseku 520 pravděpodobně stane zbytný, neboť není účelné zároveň kapacitu silniční sítě navyšovat a zároveň ji v ještě podstatnější míře snižovat.

Výrok na str. 49 o udržitelnosti, „*Surovinové a energetické zdroje, které budou potřeba pro výstavbu a provoz, jsou uvedeny v kap. B.II.3. Lze konstatovat, že výstavba ani provoz záměru nebudou znamenat žádná rizika pro udržitelné využívání přírodních zdrojů.*“, považuji za v zásadním rozporu s realitou: Silniční doprava jako celek v současné době udržitelná není a na základě realistických prognóz nelze očekávat, že jako celek udržitelná v roce 2030 bude. Požadavky na velké, silné automobily s relativně nízkou pořizovací cenou i provozními náklady a na další rozšiřování jejich provozu jsou prakticky neslučitelné s požadavky na výrazné omezení emisí skleníkových plynů. Veškeré současné technologické možnosti udržitelné dopravy vyžadují buď navýšení finančních nákladů (např. bateriový automobil využívající elektřinu z obnovitelných zdrojů) a/nebo změnu v chování (např. dojíždění do práce na kole). Jako technik považuji za neodpovědné nechat občany v bláhové naději, že všechna jejich přání lze současně splnit. Nelze. Neumíme to. Dokumentace EIA by tuto skutečnost měla zohledňovat, aby si občané mohli vybrat, která ze svých dříve vyjádřených přání si přejí upřednostnit a která upozadit.

Doprava je významným producentem skleníkových plynů a přispívá tak ke změnám klimatu. Nejvyšší podíl na emisích z dopravy (cca 93 %) má silniční doprava. Od roku 1993 rostly emise skleníkových plynů z dopravy v ČR téměř nejrychleji z celé EU – o 80%!

Z tiskové zprávy MHMP 17.6.2019:

Rada hl. m. Prahy si uvědomuje, že se naše planeta nachází ve stavu klimatické nouze, a tedy i potřebu co nejrychleji zavádět opatření, která povedou ke stabilizaci množství

skleníkových plynů v atmosféře. Proto dnes městská rada schválila klimatický závazek Prahy snížit emise CO₂ v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO₂ nejpozději do roku 2050. Zároveň schválila základní okruhy opatření nutných k naplnění tohoto cíle. Potvrdila tak, že ochrana klimatu je její politickou prioritou.

- http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/mestska_rada_dnes_vyhlasila_klimaticky.html

Realizace dálničního okruhu skrz Prahu v jižní variantě naopak povede k obrovskému nárůstu emisí skleníkových plynů. Jen samotná výstavba šestiproudé dálnice s technicky náročnými tunely, mosty a mimoúrovňovými křižovatkami bude produkovat velké množství skleníkových plynů. Největší klimatickou zátěž však bude představovat nárůst automobilové dopravy v souvislosti se zprovozněním nových úseků okruhu a přivaděčů. Z dostupných prognóz vyplývá, že dojde k významnému nárůstu dopravních výkonů na území celé Prahy a v okolí. Vlivem dopravní indukce se brzy zaplní nejen nové úseky okruhu, ale i stávající „odlehčené“ komunikace. Díky nabídce nové silniční kapacity bude individuální doprava atraktivnější a ohrozí konkurenceschopnost alternativních a ekologičtějších druhů dopravy.

Požadujeme, aby v dokumentaci EIA byly řádně a podrobně posouzeny vlivy na klima, včetně návrhu relevantních opatření.

13. Vliv záměru na světelné znečištění

Na str. 27 Oznámení se uvádí, že hlavní trasa D0 „bude osvětlena.“ Kapitola B.III.1.3 Oznámení (Záření radioaktivní, elektromagnetické, světelné znečištění) hodnotí světelné znečištění jednou větou. V kapitole D.1.3.3 (Další fyzikální a biologické charakteristiky) je problematika mírně rozvedena. Je ovšem nutné tento typ znečištění vyhodnotit důkladně z hlediska jeho důsledků a významnosti s ohledem jak na lidská sídla, tak faunu v okolí trasy Záměru. Je třeba i uvést vysvětlení, podle jakých kritérií bude hodnocena významnost vlivu světelného znečištění a navrhnout další možnosti jeho redukce. Je třeba také zvážit, zda musí být osvětlená celá povrchová trasa SOKP 520.

Požadujeme, aby v dokumentaci EIA byly řádně a podrobně posouzeny vlivy záměru na světelné znečištění, včetně návrhu relevantních opatření.

14. Předložený záměr je v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí:

Plán požaduje **snížení uhlíkové stopy**. Záměrem naopak dojde k **výraznému zvýšení uhlíkové stopy**, a to z následujících důvodů:

- několikaletá výstavba šestiproudé dálnice včetně mimoúrovňových křižovatek, tunelů, mostů a přivaděčů v těsné blízkosti rezidenční zástavby a přírodních památek na území Prahy
- přivedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy
- celkový nárůst dopravních výkonů na území Prahy

- nárůst dopravních výkonů na stávajících komunikacích uvnitř Prahy v důsledku dopravní indukce
- větší nabídka silniční kapacity a tedy atraktivnější podmínky pro automobilovou dopravu (s výrazně vyšší uhlíkovou stopou) v neprospěch alternativních druhů dopravy
- nákladný a energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků.

Plán požaduje **zvýšení bezpečnosti**. Záměrem naopak dojde ke **snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti** nejen na okruhu, ale i na navazujících komunikacích v důsledku mísení městské a tranzitní kamionové dopravy. „Uvolněné“ komunikace uvnitř Prahy se zřejmě brzy zaplní v důsledku dopravní indukce.

Plán požaduje **zvýšení finanční udržitelnosti**. Záměr naopak přinese obrovské pořizovací náklady na výstavbu a náklady na provoz a údržbu (zejména tunelů a mostů) budou mít za následek **snížení finanční udržitelnosti**. jedná se o extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti.

Plán požaduje **zlepšení lidského zdraví**. Záměrem naopak bude znamenat přivedení tranzitní kamionové dopravy, dopravní indukce (i na stávajících komunikacích) a celkový nárůst dopravních výkonů na území Prahy zakonzervuje stávající špatné klima, zhorší hlukovou zátěž a tím povede ke **zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy**. **Větší využívání aut** na úkor VHD, kol či pěší dopravy bude mít **negativní dopady na zdraví řidičů** v důsledku vystavení výrazně vyššímu množství škodlivých látek uvnitř vozidla a nižší pohybové aktivitě.

<https://www.cistoustopou.cz/autem/clanek/jezdite-do-prace-autem-tak-dychate-horsi-vzduch-nez-chodci-lide-v-mhd-1003>

15. Ke Kapitole B.II.3.

Na str. 45 Oznámení se pro období provozu Záměru píše: „*Přesná spotřeba [elektrické energie] bude stanovena v navazujících stupních projektové dokumentace. Nebude se jednat o spotřebu, která by znamenala zátěž pro životní prostředí.*“ Jelikož však v kapitole B.II.3 Oznámení (Surovinové a energetické zdroje) není uvedena ani alespoň rámcová spotřeba elektrické energie, je uvedené hodnocení její spotřeby nepodložené.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno zpracování popisu a hodnocení rámcové spotřeby elektrické energie.

16. Ke kapitole B.II.5.

Na str. 59 Oznámení v kapitole B.II.5.1 (Nároky na dopravní infrastrukturu) se upozorňuje, že cit: „*pro období provozu je nutno uvažovat také objízdné trasy, které budou využívány v případě mimořádných situací na D0, při omezení či přerušení provozu daného provozního úseku.*“ Objízdné trasy je třeba konkretizovat tak, aby bylo možné vyhodnotit vliv mimořádných situací na území městských částí Ďáblice a Březiněves. Dále je třeba zpracovat dopravní studii s důrazem na plynulost dopravy na trase Záměru, s posouzením kapacitní dostatečnosti navrhovaných řešení a predikci frekvence výskytu mimořádných situací. Výstupem této studie by měla být mj. mapa kritických míst.

Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno zpracování popisu a hodnocení objízdných tras a dopravní studie dle výše uvedeného požadavku.

17. Ke kapitole B.III.4.

Namítáme, že je zcela **nedostatečně zpracován popis a posouzení vibrací** emitovaných záměrem, zejména ve fázi realizace záměru. **Chybí k tomu jakákoliv podkladová studie.** Přitom, vibrace budou jednou ze zásadních škodlivin a rizik záměru, zejména z důvodu realizace tunelů v případě subvarianty č. 3 zahloubení trasy záměru, a z důvodu staveništní dopravy (viz výše). A to v zásadě ve všech obydlených lokalitách.

18. Záměr je v rozporu s požadavky na dostatečnou vzdálenost křižovatek

Podle oznámení EIA mezi MUK Přezletice a MUK Vinoř není splněna dostatečná vzdálenost křižovatek z hlediska bezpečnosti, vzdálenost je pouze 1,07 km. Je velmi pravděpodobné, že s tímto řešením nebude souhlasit Ministerstvo vnitra ČR z hlediska požadavků na dopravní bezpečnost.

Požadujeme detailní posouzení této záležitosti v rámci dokumentace EIA.

19. Nepřijatelnost záměru z hlediska dopravního

Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení Silničního okruhu kolem Prahy - SOKP převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce dopravy v metropolitní oblasti a klade za úkol koordinovat rozvoj Prahy a Středočeského kraje. **Tranzitní silniční doprava je vedena intenzivně zastavěnými částmi města.** Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se počítá s další rezidenční zástavbou. Na východě Prahy SOKP protíná hustě obydlenou oblast sídliště Černý Most a Horní Počernice s více než 40 000 obyvateli.

Silniční okruh kolem Prahy (dále SOKP) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patří především

- zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu,
- rychlé spojení velkých aglomerací,
- obcházení městských oblastí,
- oddělení městské a tranzitní dopravy.

Podle zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., § 4 odst. 1: „Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.“ **SOKP by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy,** např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV vnitroměstskou a příměstskou dopravu. SOKP jako součást infrastruktury globální sítě by měl plnit důležitou roli v dálkové nákladní a osobní dopravě (nařízení č. 1315/2013 čl. 17). Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy,

nebude fungovat tak, jak má. Je zapotřebí zamezit mísení městské a tranzitní dopravy, zejména kamionové za účelem zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu.

SOKP v předloženém záměru je **v rozporu s evropskou legislativou TEN-T**, neboť vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy, nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na cca 100 000 lidí na severu a východě Prahy. Nezajistí bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu (slučuje v jedné velkokapacitní komunikaci dálkovou, regionální a místní dopravu a způsobí nebezpečné mísení tranzitní (zejména nákladní) dopravy s dopravou městskou. Typickým příkladem jsou stávající úseky Pražského okruhu, které vedou na území Prahy (SOKP 510 mezi Černým Mostem a Běchovicemi a SOKP 515 Slivenec – D5), kde dochází k častým zácpám a nehodám včetně ohrožení plynulosti provozu na dalších městských komunikacích.

Praha nebude schopna absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu z 9 dálnic napojených na Pražský okruh. Podle dostupných prognóz je zřejmé, že **několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovujících a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím**, což se může projevit negativně i na dalších komunikacích uvnitř Prahy. Podle kartogramů intenzit studie ČVUT (2016) má dojít k výraznému nárůstu dopravy a přetížení příjezdových komunikací a některých místních komunikací a také stávajících úseků, zejména SOKP 510 (Běchovice - Satalice) a SOKP 517 (Řepy – Ruzyně). Ve stávajícím šířkovém uspořádání (3 + 3 pruhy) bude kapacita těchto komunikací nedostatečná.

Na některých místních komunikacích by sice došlo k snížení intenzit dopravy, ale v důsledku dopravní indukce lze očekávat, že se v následujících letech zase zaplní (zvýší se totiž atraktivita IAD na úkor ostatních druhů dopravy). Na jiných místních komunikacích jako např. II/610 (Brandýs nad Labem – Podolanka), Kostelecká, K Cihelně (Veleň) a Hlavní (Hovorčovice) dojde k výraznému nárůstu dopravy.

Je evidentní, že realizace SOKP 520 a navazujících dálničních úseků povede k významnému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci. Dokumentace k zjišťovacímu řízení uvádí:

„Zprovoznění severní části Pražského okruhu (úseků 518, 519 a 520) představuje významnou změnu v nabídce dopravního systému, a to jak po stránce kvantitativní (kapacitní šestipruhová komunikace dálničního typu), tak po stránce kvalitativní (nové propojení obou břehů Vltavy v severní části města, kde doposud citelně chybí). Vlivem zprovoznění úseku 520, řešeného v této dokumentaci, lze očekávat nárůst dopravního výkonu o cca 350 tis. vozokilometrů za den, což představuje nárůst o 0,8% na celém modelovém území Prahy a aglomeračního pásma. Z tohoto množství přibližně 1/3 připadá na nové příležitosti a propojení a 2/3 připadají na přesun jízd mezi stejnými zdroji a cíli na výhodnější trasu...“
K úsekům 518 a 519: „Vlivem zprovoznění tohoto úseku lze očekávat nárůst dopravního výkonu o cca 770 tis. vozokilometrů za den, což představuje nárůst o 1,9% na celém modelovém území Prahy a aglomeračního pásma. Z tohoto množství přibližně 2/3 připadají na nové příležitosti a propojení...“

To znamená, že **1/3 dopravy na úseku 520 a 2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 budou indukované a celkově dojde k nárůstu dopravního výkonu o 1120 tis. vozokilometrů za den v pražské aglomeraci!**

V dokumentaci k úsekům 518 a 519 je dokonce uvedeno (str. 62), že dojde k saturaci systému a nárůstu automobilové dopravy na území Prahy i po dostavbě SOKP.

„Dosažené intenzity v dlouhodobém výhledu ukazují na fakt, že i po dostavbě nadřazeného komunikačního systému, či jeho zkapacitnění, dojde k jeho postupnému saturování...“

V dokumentaci je **výrazně podceněn jev dopravní indukce** zejména na stávajících komunikacích. Výsledky matematického modelování, potvrzené zkušenostmi z praxe, jsou jednoznačné: výstavba městských silničních okruhů vede k růstu intenzity automobilové dopravy spojené s růstem spotřeby a energie a s růstem hluku i exhalací, tedy s poškozováním zdraví obyvatelstva:

- prodlužují se trajektorie jízd automobilů,
- roste zatížení návazných radiálních komunikací,
- uvolněné ulice zaplňuje další automobilová doprava,
- roste poptávka po dalších plochách pro parkování,
- v důsledku mezioborových externalit klesá atraktivita pěší, cyklistické a hromadné dopravy (auta je zdržují)

Právě blízkost okruhu (v jižní variantě), který přitáhne i městskou a příměstskou dopravu, výrazně zesílí dopravní indukci. Příklad z Prahy: V roce 2010 byla otevřena jižní část SOKP a očekával se výrazný pokles dopravy na Barrandovském mostě. Během pár let na tomto úseku MO však došlo k prudkému nárůstu dopravní zátěže a v roce 2018 byl Barrandovský most nejvytíženější komunikací v Praze (144 400 vozidel denně dle TSK 2018). Podobný scénář může nastat na městském okruhu po zprovoznění severní části SOKP (518, 519, 520).

Podle studie CDV strategické dopravně-investiční dokumenty v České republice mnohdy zanedbávají poznatky z teorie dopravního proudu a přehlížejí jev dopravní indukce a nepřipouštějí, že zvyšování silniční kapacity ve městech samo o sobě vede k podstatnému nárůstu automobilové dopravy a neřeší tedy problém dopravních kongescí.

„Fenomén tzv. dopravní indukce totiž způsobí, že jakékoliv rozšíření kapacit automobilové infrastruktury zvýší celkový objem dopravy. Automobilová doprava nefunguje jako voda, která potřebuje určitý průměr pro průtok, funguje spíše jako ideální plyn – dokonale vyplní veškerý prostor, který má k dispozici. Dopravní indukci nejlépe shrnul urbanista Lewis Mumford: bojovat proti dopravní zácpě rozšiřováním silnic je to samé jako bojovat proti obezitě širšíma kalhotama. Čím víc se postaví silnic, obchvatů a parkování, tím více na nich bude aut.“

<https://pbednargmail-com.blog.respekt.cz/lepsi-parkovani/>

SOKP zajišťuje distribuci zdrojové a cílové dopravy pouze v Praze a nejbližším okolí, **nikoliv však** v metropolitní oblasti, která zahrnuje několik okresů Středočeského kraje. Nejenže tedy **nezajistí efektivní dopravní obsluhu metropolitní oblasti**, ale ve svém důsledku **ani hl. města Prahy**, neboť zde bude docházet k nežádoucímu mísení tranzitní a městské dopravy s negativními dopady na plynulost a bezpečnost provozu.

Současný návrh SOKP vychází z **konceptu 60. let minulého století**. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. **Nebere ohled na zásadní změny** a zavádí na území hl. m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu. Nutno upozornit, že dálnice se realizují na základě momentální situace s výhledem 20 let po uvedení do provozu.

Institut plánování a rozvoje hl.m. Prahy vyhotovil v roce 2016 demografickou studii Prahy, ve které uvedl index změny počtu obyvatel mezi lety 2030 a 2015 podle pražských městských částí. **Trasa SOKP jako součást TEN-T s kamionovým provozem je však vymezena v lokalitách, kde se očekává největší nárůst počtu obyvatel (Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje, Horoměřice, Ďáblice, Březiněves, Satalice, Vinoř, Čakovice atd.).** Navrhovat trasu dálnice přes sídelní útvary s tendencí dalšího růstu počtu obyvatel je v rozporu se zásadami TEN-T a běžnými zvyklostmi (trasa minimálního odporu). Tuto skutečnost je nutno klasifikovat jako velmi nezodpovědnou a protispolečenskou.

Nesouhlasíme s předloženým návrhem řešení MÚK Březiněves a s vyřazením současného přímého napojení komunikace II/243 ke komunikaci Cínovecká je pro MČ Prah- Ďáblice nepřijatelné.

Stávající stav umožňuje automobilům jedoucím po komunikace II/243 (ulice Ďáblická, v k.u. Březiněves ulice Hlavní) odbočení a napojení na stávající komunikaci Cínovecká v místě stávající MUK Cínovecká/Ďáblická. Všemi směry.

Navrhovaný stav tuto možnost v předložené dokumentaci ruší jedinou možností automobilů jedoucích po plánovaném obchvatu Březiněvsi, po komunikaci II/423 bude vjezd do obydlených částí MČ Praha – Ďáblice na křižovatku Ďáblická/Kostelecká/U Parkánu a odtud směrem k MUK Kostelecká na komunikaci Cínovecká. Tímto by došlo k několikanásobnému zatížení všech uvažovaných komunikací a dopravních křižovatek – s jednoznačně negativním dopadem na všechny oblasti posuzovaného životního prostředí včetně dopravního kolapsu v celé oblasti.

V rámci stávajícího stavu je realizována i dopravní obslužnost areálu skládky Ďáblice/trídící stanice, pro níž je dlouhodobě vyžadován vjezd nákladních automobilů mimo obydlené části MČ přímo k komunikaci Cínovecká na ulici Ďáblická.

Požadujeme navrhnout variantní napojení plánované přeložky komunikace II/243 přímo v rámci MÚK Březiněves s posouzení kumulativních vlivů s provozem skládky Ďáblice/trídící stanice společnosti FCC. A takovým přímým napojením eliminovat nežádoucí zvýšenou intenzitu dopravy v obydlených částech MČ Praha- Ďáblice se všemi škodlivými dopady na životní prostředí – doprava, nepřijatelný hluk, emise/imise, vibrace.

Za ideální řešení považujeme napojení komunikace II/243 v obou směrech přímo na komunikaci Cínovecká s možností pokračování do všech směrů, v rámci MÚK Březiněves.

Požadujeme v této souvislosti i posouzení dopravní řešení a související dopady – hluková studie, emise/imise – v celého širším prostoru právě s uvažováním kumulativního dopadu provozu skládky/trídící stanice v areálu skládky (viz také kap. 5 – Kumulativní vlivy)

III.

Závěr - požadavek na zpracování dokumentace EIA

Podle ustanovení § 7 zákona EIA cílem zjišťovacího řízení je upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace, a to se zřetelem na

- a) povahu konkrétního záměru nebo druhu záměru,
- b) faktory životního prostředí uvedené v § 2, které mohou být provedením záměru ovlivněny,
- c) současný stav poznatků a metody posuzování.

Záměr má významné negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, obyvatelstvo a ochranu zdraví. Oznámení záměru je zpracováno zcela nedostatečným způsobem. Důvodem je zřejmě skutečnost, že oznamovatel si je vědom toho, že záměr musí být plnohodnotně posuzován, a proto se s oznámením záměru příliš nezabýval.

Pražský okruh 520 a navazující úseky 519 a 518 jsou nekoncepční, ekologicky škodlivé a urbanisticky nevhodné stavby, jejichž realizace by vedla k velkému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci a měla velmi negativní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel. Navíc neřeší kořenové příčiny dopravních problémů Prahy a Středočeského kraje jako intenzivní suburbanizace, výstavba obřích obchodních center a logistických parků, struktura MHD vycházející z monocentrického charakteru města, pragocentrismus namísto vyváženého polycentrického rozvoje metropolitního regionu, atd. Naopak SOKP dle ZÚR tyto problémy spíše prohloubí a vyvolá silný efekt dopravní indukce. Stavby 520, 519 a 518 jsou navíc v rozporu s cíli Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha, národního programu snižování emisí 2019, klimatickým závazkem Prahy a dalšími strategickými dokumenty.

Přitom existují efektivnější a šetrnější alternativy řešení dopravy v Praze a Středočeském kraji:

Řešení pro tranzitní/dálkovou dopravu

- propojky dálnic mimo Prahu (např. úsek I/16)
- aglomerační okruh, případně tzv. regionální varianta
- převedení části nákladní dopravy na železnici
- výstavba VRT

Řešení pro příměstskou a vnitroměstskou dopravu

- Rozvoj infrastruktury a zlepšení služeb pro veřejnou hromadnou dopravu
- Rozvoj infrastruktury a zlepšení služeb pro pěší a cyklisty
- Omezení IAD prostřednictvím mýta, vyšších poplatků za parkování, P+R, podporou home office
- Územní plánování a rozvoj zaměřený na snižování poptávky po mobilitě

Z uvedených důvodů doporučujeme vydat nesouhlasné stanovisko EIA ke stavbě Pražského okruhu 520 a navazujících úseků 519 a 518.

S pozdravem

.....
Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková
MČ Praha-Dolní Chabry
starostka

Přílohy:
Co: spis

- Č.1: Dokončení SOKP alt. Regionální - aktualizace 2020, Ing. Milan Strnad, srpen 2020:
 - 2.1 Technická zpráva
 - 2.2 Přehledná situace
 - 2.3 Přehledný podélný profil