



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA-DOLNÍ CHABRY

Starostka městské části

Hrušovanské náměstí 253/5, 184 00 Praha 8-Dolní Chabry

IC:00231274

tel./fax: 283 85 12 72, 283 85 12 77

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 1442/65,

100 10 Praha 10

Vaše č. j: MZP/2023/710/2860

Vyřizuje/tel:

Gabriela Chamrová

Naše č. j: MCPCH 03053/2023

Datum:

4.10.2023

Vyjádření MČ Praha-Dolní Chabry k dokumentaci záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“

Dne 4. 9. 2023 bylo na úřední desce kraje zveřejněno oznámení č. j. MZP/2023/710/2860 o zveřejnění dokumentace záměru s názvem „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ („Záměr“). Podle ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů („zákon o posuzování vlivů“) se může veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky *vyjádřit k dokumentaci u příslušného úřadu, a to písemně do 30 dnů od zveřejnění informace o dokumentaci.*

MČ Praha – Dolní Chabry („Městská část“) jako dotčený územní samosprávný celek je připravovaným Záměrem zásadně dotčena, a to zejména v souvislosti s negativními vlivy Záměru, který by byl v kontextu dané lokality zdrojem významných imisí hluku a znečištění ovzduší a způsobil by nevratné zničení krajinného rázu. **Záměr by tedy vedl ke zhoršení kvality životního prostředí na území Městské části a života jejích občanů.**

Městská část již v roce 2019 zaslala své písemné vyjádření k oznámení záměru s názvem „D0 519 Suchdol – Březiněves“, v rámci kterého vysvětlila svůj nesouhlas s uvedeným záměrem a

uvedla celou řadu požadavků pro posuzování záměru. Tento záměr byl následně na základě závěrů zjišťovacího řízení sloučen se záměrem „D0 518 Ruzyně-Suchdol“.

S ohledem na zpracování předložené dokumentace záměru, která trpí celou řadou zásadních nedostatků, je v rozporu s právními předpisy České republiky, legislativou Evropské Unie a obsahuje nedostatečná a rozporuplná posouzení a stanoviska, a dále vzhledem k ignorování předchozích požadavků Městské části tímto Městská část předkládá své vyjádření k dokumentaci Záměru.

I. NESOUHLAS MĚSTSKÉ ČÁSTI SE ZÁMĚREM

Městská část nesouhlasí s předloženým Záměrem, a to z následujících důvodů.

1) Nesoulad Záměru s právními předpisy EU

Současný návrh Silničního okruhu kolem Prahy, nově dálnice D0 („D0“) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje transevropské dopravní sítě patří především

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

Podle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích „*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.*“ **D0 by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy**, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, nikoliv však spojení Suchdol – Bohnice či Podbaba – Kobylisy nebo k zajištění vnitroměstských vazeb mezi Prahou 6 a Prahou 8.

D0 jako součást infrastruktury globální sítě by měl plnit důležitou roli v **dálkové nákladní a osobní dopravě**, jak vyplývá z nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí 661/2010/EU („**nařízení TEN-T**“). Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nemůže podle názoru Městské části fungovat tak, jak má. Je naopak zapotřebí **zamezit mísení městské a tranzitní dopravy**, a to zejména nákladní kamionové. Jedině tak je možné docílit zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, tedy naplnit cíle nařízení TEN-T.

Předložená dokumentace záměru si sama odporuje v samotném účelu stavby, když u stanovení funkce dokončené severní části dálnice D0 518, 519 na str. 28 stanoví, že jde o **převedení tranzitní dálkové dopravy na nadřazený komunikační systém** a k tomu realizaci některých částí vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi města. Jen o pár stran dále na str. 39 však dokumentace u mimoúrovňové křižovatky Čimice naopak uvádí, že přiváděč

zajišťuje napojení na ulici Spořickou a Čimickou **pro zajištění vnitroměstských vazeb** (Praha 6 – Praha 8).

Transevropská dálnice v jižní variantě svou polohou a parametry neřeší efektivně městské tangenciální vazby. Je naprosto nelogické, aby lidé z Bohnic či Kobylis jezdili do Dejvic po dálnici přes přírodní park Draháň – Troja. Propojení v rámci hlavního města je zapotřebí, ale blíže (ideálně od ul. K Pazderkám v Bohnicích) a v jiné podobě (např. plánovaná TT Podbaba - Bohnice - Kobylisy, nízký místní most či metro tangenta).

D0 naproti tomu vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy, a tedy **nechrání obyvatele Prahy** před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30 písm. e) nařízení TEN-T). D0 fakticky **není obchvatem, ale průtahem** hlavním městem. Realizace tohoto dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na cca 100.000 lidí na severu a východě Prahy.

D0 zároveň nezajistí bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu (nesoulad s čl. 30 písm. d) nařízení TEN-T), neboť slučuje v jedné velkokapacitní komunikaci **dálkovou, regionální a místní dopravu** a způsobí nebezpečné mísení tranzitní (zejména nákladní) dopravy s dopravou městskou a s čl. 30 písm. e) nařízení TEN-T, neboť **nezmírňuje vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy**, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí.

Typickým příkladem jsou stávající úseky Pražského okruhu, které vedou na území Prahy (D0 510 mezi Černým Mostem a Běchovicemi a D0 515 Slivenec – D5), kde dochází k častým zácpám a nehodám včetně ohrožení plynulosti provozu na dalších městských komunikacích.

Nesoulad vedení D0 s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě nebo nařízením TEN-T byl opakovaně namítán v rámci jednotlivých návrhů na zrušení příslušné územně plánovací dokumentace (především Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy a Středočeského kraje). Správní soudy se k této námitce postavily různým způsobem.

Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 30. 10. 2008, č. j. 9 Ao 2/2008 - 62, ve věci D0 Ruzyně-Březiněves a letové dráhy Letiště Ruzyně, například uvedl, že *„ze strany pořizovatele územního plánu je však nanejvýš vhodné vzít v úvahu, že rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě je určeno členským státním a je tak závazné i pro Českou republiku ve všech jeho částech. Pokud by trasa silničního okruhu byla v rozporu s tímto rozhodnutím, dle jehož článku 9 odst. 1 transevropské dopravní komunikace mají hlavní sídelní útvary, tato skutečnost může být v některém z případných dalších řízení týkajících se této stavby úspěšně namítána.“*

Městská část dále odkazuje kontrolní závěry NKÚ ohledně kontroly využití Finančních prostředků na pořízení silničního spojení Brno–Vídeň (R52) zveřejněné ve Věstníku NKÚ 08/26, které lze bez dalšího vztáhnout také na D0. Dle NKÚ záměr R52 *„nesplňoval většinu požadavků EU kladených na tvorbu sítě TEN-T“*, projekt není potenciálně životaschopný, nebyly dostatečně zohledněny dopady na životní prostředí a nebyla analyzována možnost vést spojení Brno–Vídeň v jiných variantách po existující—infrastruktuře.

NKÚ pak upozorňuje, že „*MD zastavilo práce na koncepčním dokumentu GEPARDI, u něhož existovaly předpoklady, že zabezpečí optimální alokaci veřejných zdrojů do dopravní infrastruktury. Koncepční dokument GEPARDI byl nahrazen dokumentem Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008–2013, který vychází z postoje MD, že realizační prioritu má stavba, která je technicky a ekonomicky nejlépe připravena. Harmonogram neprošel procesem SEA, protože dle vyjádření MŽP se nejedná o koncepční dokument. V případě trvání stávající praxe ze strany MD může být vážně ohrožena finanční spoluúčast EU i na dalších projektech indikovaných v operačním programu Doprava.*“

Obdobně v případě záměru bylo opakovaně zamítnuto předložení objektivního a odborného komplexního posouzení vlivu na životní prostředí jakékoliv jiné varianty než varianty D0 zanesené v ZÚR Praha a ZÚR Středočeský kraj s odkazem na nijak neprokázané údajné obtížnosti realizovatelnosti právě pro nesoulad se ZÚR. Důvodem pro posouzení jediné varianty, v rozporu s požadavkem MŽP ČR a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. 12. 2011, o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí („**směrnice EIA**“), přitom **nemůže být** skutečnost, že určitý záměr je vymezen v územně plánovací dokumentaci v určité variantě. V rámci základních principů řízení EIA se předpokládá a je požadováno odůvodnění výběru varianty právě vzhledem k **vlivům na životní prostředí**.

Směrnice EIA neuvádí, kolik alternativ k navrhovanému projektu by mělo být zpracováno. Musí se jednat o **rozumné alternativy**, s uvedením důvodů pro výběr zvolené varianty a s posouzením jejich dopadů na životní prostředí, jak bude rozvedeno dále v textu.

Varianty pak mají být zveřejněny a projednány formou veřejné konzultace. Odborníci by měli provést k variantám socioekonomické analýzy a další environmentální posouzení relevantní pro řízení EIA. Je kladen důraz na využití místních znalostí, které mohou přispět k výslednému zkvalitnění posuzovaných variant. Varianty však musí identifikovat a posoudit jak předkladatel dokumentace, tak kompetentní orgány. Provedení porovnání alternativ je velmi důležité, identifikace a zvažování alternativ by neměly být považovány za formalitu. **Stanovený postup je také nezbytným předpokladem pro zajištění transparentnosti celého procesu v očích veřejnosti, ujištění a doložení, že byly zváženy a posouzeny alternativy a byly poskytnuty jasné důvody, proč byla zvolena právě konečná varianta.**

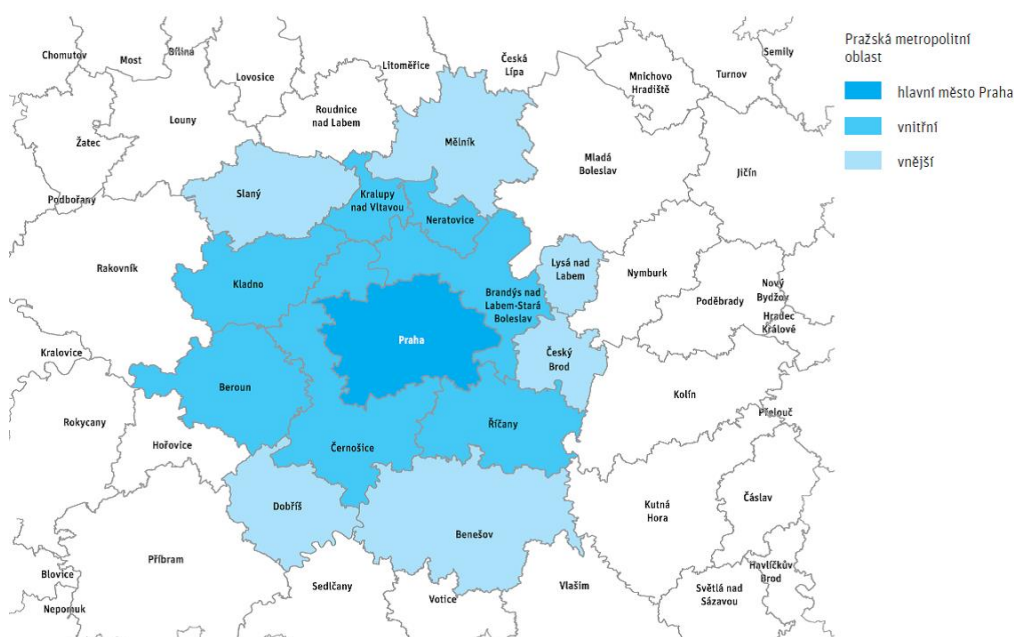
Rovněž problematika hluku je v ČR řadu let nedostatečně řešena MZd ČR. Výsledkem je situace, kdy se množí stížnosti na řešení problematiky hluku ze strany odpovědných institucí. Česká republika zatím nevyužila ani možnost, kterou jí nabízí implementace směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2002/49/ES, podle které jsou od roku 2005 v pětiletých intervalech zpracovávány Strategické hlukové mapy – SHM, na které rovněž v pětiletých intervalech navazuje zpracování Akčních plánů (zlepšení hlukové situace na vybraných místech, kde je hluk nadlimitní). Pro tyto investice mohou jednotlivé členské země EU čerpat **finanční prostředky** ze Strukturálních fondů EU. Podmínkou je, aby zpracované SHM a následně AP prošly úspěšně **oponenturou u EU**.

O kvalitě zpracování SHM, případně i akčních plánů u nás svědčí to, že ČR dosud (od r. 2005) **nečerpala žádné prostředky**. Oproti tomu sousední Slovensko čerpalo v rámci SHM a AP na kompenzační a protihluková opatření finanční prostředky ve výši 650 mil. EUR.

2) Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR) a dalšími strategickými dokumenty

Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení D0 převedení tranzitní silniční dopravy **mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce dopravy** v metropolitní oblasti. PÚR zároveň klade za úkol koordinovat rozvoj Prahy a Středočeského kraje. **Tranzitní silniční doprava je ovšem vedena v přímém rozporu s cílem PÚR intenzivně zastavěnými částmi města.** Na severu je velmi problematické vedení skrz městskou část Praha – Suchdol, kde žije, studuje a pracuje téměř 30.000 lidí (včetně studentů České zemědělské univerzity) a také v těsné blízkosti rezidenční zástavby Horoměřic, Čimic, Ďáblic a samotné Městské části (více než 15.000 obyvatel). Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se zde počítá s další rezidenční zástavbou. Na východě Prahy D0 protíná hustě obydlenou oblast sídliště Černý Most a Horní Počernice s více než 40.000 obyvateli.

D0 ovšem dle Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy 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.



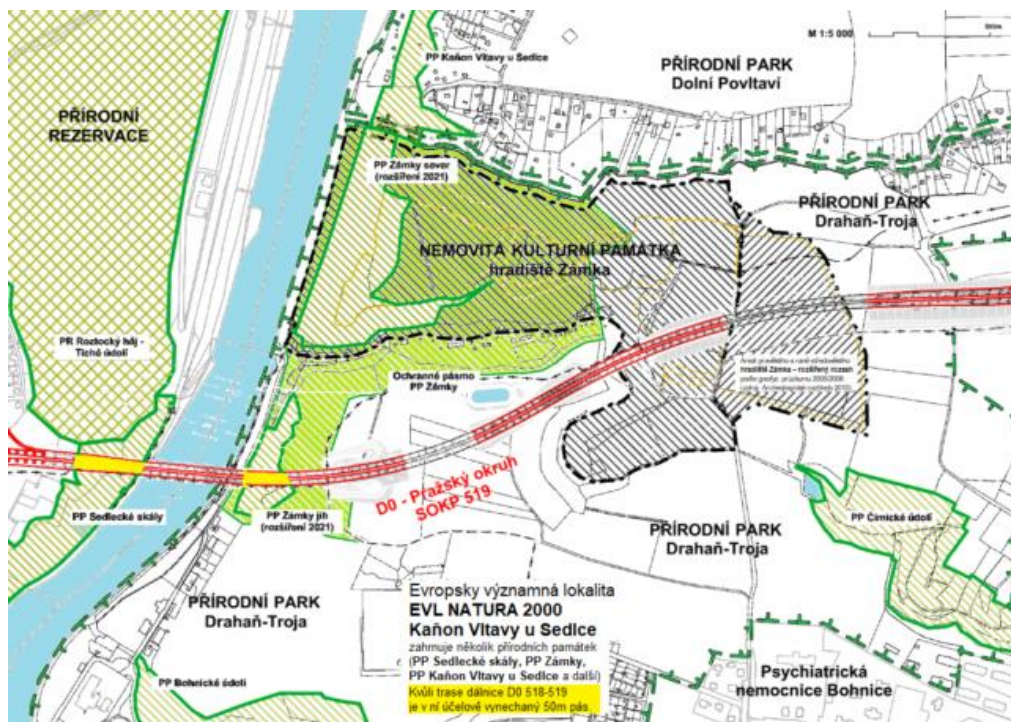
Funkce D0 **pro distribuci zdrojové a cílové dopravy po obvodu města je problematická**, protože usnadní dojíždění autem (i ze vzdálenějších lokalit). Za účelem ochrany životního prostředí a zlepšení dopravní situace ve městě je naopak žádoucí, aby lidé nemuseli dojíždět do Prahy vůbec, tj. aby mohli 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 a degraduje středočeské obce (bez dostatečné občanské vybavenosti a dopravní infrastruktury) na pouhé „noclehárny“.

Trasování D0 je z hlediska potřeby vyváženého a polycentrického rozvoje sídelní struktury (odst. 18 PÚR) a zvyšování soběstačnosti středočeských měst a obcí (za účelem omezení vynucené mobility) nežádoucí. Nevhodnost polohy dálničního okruhu na území Prahy potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe.

Trasa D0 518 a 519 navíc zabírá zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl. m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby, způsobí fragmentaci krajiny a zábor ploch veřejné zeleně, **Výrazně sníží využití rekreačního potenciálu krajiny a negativně ovlivní přírodní a krajinné hodnoty území. To je zásadní rozpor s čl. 38 písm. b), f) a g) PÚR.** Realizace záměru pravděpodobně povede k nežádoucí výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze.

PÚR stanovuje jako hlavní kritéria minimalizaci konfliktů s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami a respektování požadavků Evropské unie na transevropskou dopravní síť TEN-T (čl. 79 písm. b) a c) PÚR).

Výstavba a provoz transevropské dálnice by představovaly zásadní konflikt s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami. To je zásadní rozpor rovněž s odst. 20 PÚR, podle kterého *„rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, ... vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.“*



Konflikt D0 s ochranou přírody

3) Rozpor se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility

D0 jako celek neodpovídá Plánu udržitelné mobility hlavního města. Jeho cílem je přitom „zajistit dopravu obyvatel a přepravu zboží tak, aby všechny způsoby pohybu po městě fungovaly v souladu. Aby se navzájem zbytečně **neomezovaly**, řídily se zejména potřebami lidí, kteří ve městě a jeho okolí žijí, a zároveň aby se **zlepšila kvalita života v Praze a okolí. Znečištění ovzduší spalovacími motory, vysoká míra hlučnosti, ale třeba i stres během čekání v dopravní zácpě má na veřejné zdraví značný vliv“** (viz. <https://poladprahu.cz/co-je-plan-mobility/>).

Dle ustanovení § 1 odst. 3 zákona o posuzování vlivů 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. Záměr je v rozporu s cíli a principy důležitých strategických dokumentů hl. města Prahy, České republiky a Evropské unie. Pouze vydání **nesouhlasného** závazného stanoviska k záměru by umožnilo naplnit účel zákona o posuzování vlivů.*

Záměr je tedy v rozporu s následujícími strategickými cíli Plánu udržitelné mobility.

a) Snížení uhlíkové stopy

Vlivem Záměru 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;
- 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.

b) Zvýšení bezpečnosti

Naopak dojde ke snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti mj. v důsledku mísení tranzitní nákladní a městské dopravy, výrazně vyšší rychlosti na okruhu a přivaděčích. Je prokázáno, že snížení bezpečnosti může být neefektivněji docíleno snížením rychlosti na 30 km/h (v některých lokalitách i méně), vhodnými stavebními úpravami, které vedou ke zklidnění dopravy ve prospěch chodců a cyklistů a také náhradou velkých těžkých aut (SUV) za malá, prostorově úsporná vozidla.

c) Zvýšení finanční udržitelnosti

Naopak dojde k výraznému zhoršení finanční udržitelnosti jak z hlediska investičních, tak provozních nákladů (tunely, mosty). Jedná se zřejmě o dosud nejdražší dálniční stavbu v historii ČR, která povede k obrovskému zadlužení státu a odsaje veřejné zdroje pro mnohem potřebnější a užitečnější investice (např. železnice, infrastruktura ve strukturálně postižených regionech, školství, věda a výzkum apod.). Záměr je extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti.

d) Zlepšení lidského zdraví

Přivedení tranzitní kamionové dopravy a celkový nárůst dopravních výkonů na území Prahy (mj. v důsledku dopravní indukce) zakonzervuje stávající špatné klima, zhorší hlukovou zátěž a tím povede ke zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy. Při proudění větrů ze severu a severozápadu zamoří zplodiny z dálnice vedené pouhých 6 km od centra pražskou kotlinu a centrální části Prahy. Nárůst atraktivity a větší využívání IAD povede ke snížení ohybových aktivit (chůze, jízda na kole), což bude mít rovněž negativní vliv na zdraví obyvatel.

e) Zvýšení prostorové efektivity dopravy

Záměr podporuje rozvoj a zvyšuje atraktivitu prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy a ohrožuje konkurenceschopnost prostorově efektivních a udržitelných druhů dopravy (MHD, cyklo, pěší či jejich kombinace).

Tyto jevy jen zakonzervují stávající špatné klima, zhorší hlukovou zátěž a tím povedou ke **zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy**. Cílem Plánu udržitelné mobility přitom má být přesný opak.

Lukáš Ballo, odborník na moderní městskou mobilitu a plánovač městské mobility, působící na Univerzitě ETH v Curychu říká, že **mobilita a aktivity v prostoru jsou zásadním parametrem lidského života. Více než hodinu času denně trávíme v dopravě přesouváním se z jednoho místa na druhé.** Rozhodnutí, která souvisí s dopravou, jsou součástí našeho životního stylu. Veřejná doprava je součástí všech důležitých veřejných prostor. Dopravní plánování má důležitou roli v tom, jak trávíme náš čas, jaké aktivity vykonáváme a jak vypadají veřejné prostory. Pro chování lidí je tedy zásadní, jaký typ dopravy a jaké veřejné prostředí chce vláda České republiky a hlavní město Praha podporovat a vytvářet pro budoucí generace. Musí vycházet z vědomého rozhodnutí, jak tvarovat prostor, vnímat prostor kolem nás a dopředu modelovat důsledky. **Lidmi jsou automaticky využívány takové dopravní systémy, které fungují. Rozhodnutí, jak se po městě pohybovat, je kolektivním rozhodnutím, které děláme individuálně v závislosti na tom, jak vypadá náš dopravní systém a geografie místa.**

II. NEDOSTATKY DOKUMENTACE ZÁMĚRU

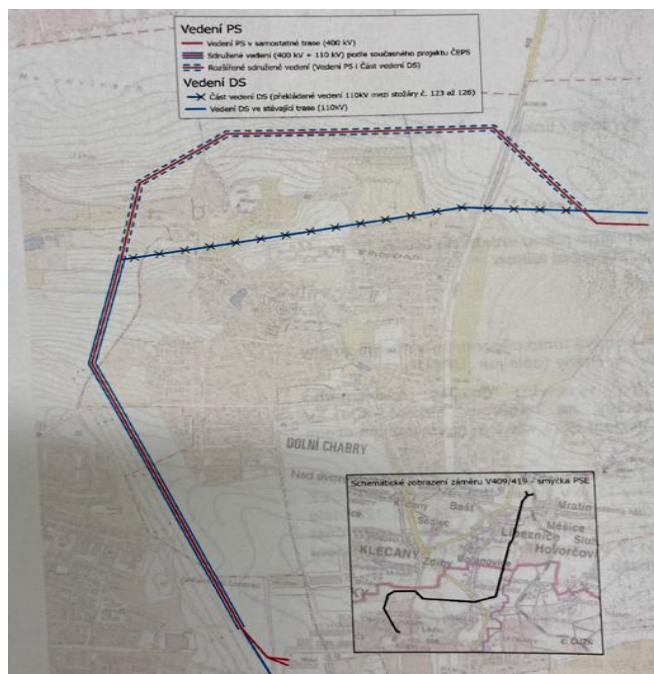
Dokumentace Záměru vykazuje celou řadu nedostatků a pochybení, které Městská část shrnuje dále v textu tohoto vyjádření.

1) Kumulativní a synergické vlivy

Předložená dokumentace zcela opomíjí další strategické záměry v okolí a jejich synergický vliv na životní prostředí v městské části. Městská část odkazuje na judikaturu Nejvyššího správního soudu, konkrétně na rozsudek č. j. 1 As 135/2011–246 ze dne 31. 1. 2012. V něm Nejvyšší správní soud uvedl, že *„limity využití území představují hranice pro využití území, a to **hranice zpravidla nepřekročitelné**; jedním z limitů využití území je také hladina hluku.“* Dále se v tomto rozsudku Nejvyšší správní soud ztotožnil se závěrem, že *„do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze **bez dalšího** automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. [...] Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...).“*

Stávající judikatura správních soudů nevyklučuje, aby byl záměr, který je sám o sobě zdrojem dalších negativních vlivů na životní prostředí, vymezen v území, které je již nyní nadlimitně zatíženo z hlediska hluku či znečištění ovzduší. **V takovém případě ovšem musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, jejichž kumulace vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti.** V případě zjištění takových vlivů pak musí být koncipována přiměřená kompenzační opatření.

Kapitola B.I. 4. dokumentace záměru zcela opomíjí záměr společnosti ČEPS a.s., která je ve stádiu probíhajícího společného územního a stavebního řízení, stavbu označenou jako V409/419 – smyčka PSE u Ministerstva obchodu a průmyslu. Jedná se o liniovou stavbu technické infrastruktury pro přenos elektrické energie, posilující přenosové kapacity, která přináší do území městské části Praha-Dolní Chabry **vedení vysokého napětí 2x400 kV**. Čimický přivaděč z velké části kopíruje trasu vedení vysokého napětí. Trasa vedení vysokého napětí v místě stavby Čimického přivaděče využívá koridoru stávajícího vedení 110 kV. V tomto úseku bude právě z důvodu stavby Čimického přivaděče tzv. sdružené vedení vysokého napětí. Celková délka dvojitého vedení 400 kV je 11, 3 km, z toho sdružené vedení 2x 400 kV a 110 kV tvoří 1,7 km. Pro sdružené vedení 2x 400 kV a 2x 110 kV je třeba použít **atypickou výšku stožárů o výšce až 75 metrů**, tedy téměř dvojnásobku obvyklé a současné výšky stožárů. Na severu Městské části se stavba ještě více přiblíží a částečně bude kopírovat trasu D0 519.



Vedení stavby V409/419

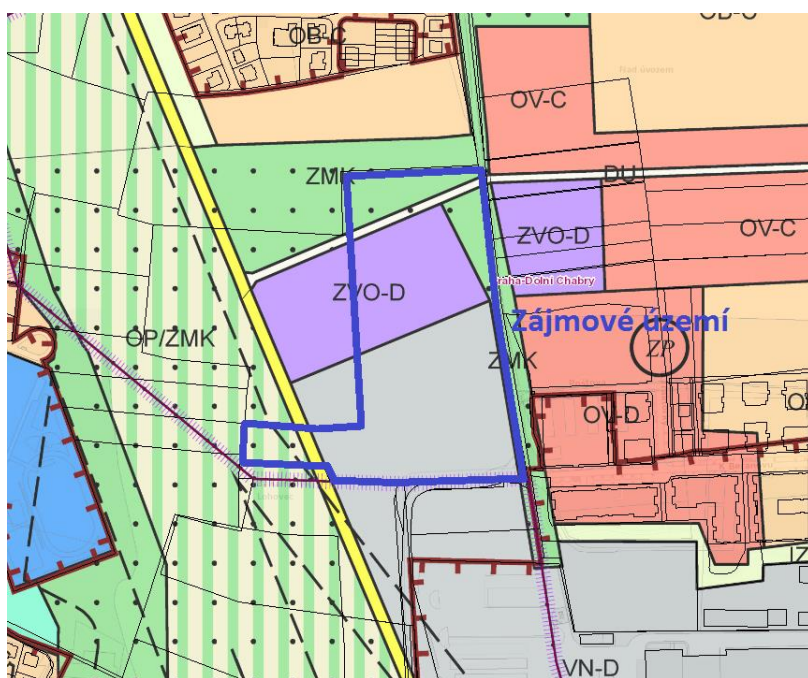
Tato stavba představuje další **zatížení území, přírody, krajiny a životního prostředí** na území Městské části. Na stavbu je vydáno závazné stanovisko ke **kácení dřevin rostoucích mimo les** na pozemcích parc. č. 1371, 1369/1, 1361/17, 1422/1, 1329/1, 1333/4, 1330 a 1361/4, vše v k. ú. Dolní Chabry, a kácení zapojeného porostu dřevin v rozsahu větším než 40 m² na pozemcích parc. č. 1361/1, 1328/1, 1333/4, 1289/4 a 1438/1, vše v k. ú. Dolní Chabry. Konkrétně se jedná o kácení následujících dřevin - borovice 2x, ořešák 6x, slivoň 2x, jasan 12x, jilm 1x, třešeň 8x, lípa 5x, jablonoň 1x, smrk 1x, dub 3x, modřín 1x, hrušeň 1x, hloh 1x, myrobalán 1x, křoviny a dřeviny v zapojeném porostu větším o **ploše 4.271 m²**.

Zatímco oznámení ke stavbě V409/419 uvádí stavbu D0 Ruzyně – Březiněves jako záměr s potenciálním kumulativním vlivem, dokumentace Záměru tuto stavbu překvapivě vůbec

neuvádí. Kapacitně pak stavba V409/419 představuje **jedno z největších elektrických vedení v Evropě**, které je navíc situováno zcela **neobvykle v těsné blízkosti bytových domů**.

I v tomto ohledu je zvolený postup v rozporu s čl. 5 odst. 1 písm. d) nařízení TEN - T, který stanoví, že při plánování a provozování transevropské dopravní sítě je třeba **zohledňovat možnou součinnost s jinými sítěmi, zejména s transevropskými energetickými nebo telekomunikačními sítěmi**. Městská část tedy požaduje zohlednit možnou součinnost těchto dvou záměrů a najít pro Městskou část co nejméně zatěžující řešení plánováním obou záměrů a způsob jejich realizace společně. **V rámci společného plánování obou záměrů požaduje Městská část, aby byly posouzeny všechny relevantní varianty a možnosti (podzemní vedení, sdružené vedení po celé trase vedení vysokého napětí).**

Další záměr, který má kumulativní vlivy a předložená dokumentace záměru jej zcela opomíjí, je plánovaná výstavba Technického centra investora SC Czech ABQ, s. r. o., která bude sloužit jako úložiště dat. Jedná se o **jedno z největších datacenter v Evropě**. Lokalita pro realizaci této stavby je při ulici K Beranovu. Jedná se o jeden pozemek parc. č. 1373/9 v k. ú. Dolní Chabry, o výměře **celkem 49.335 m²**. Západní část pozemku sousedí s plochou stavební uzávěry, která slouží jako rezerva pro umístění Čimického přivaděče. Východní část pozemku těsně sousedí se současnou i budoucí **residenční výstavbou** projektu Nové Chabry, která pokračuje po etapách.



Vymezení záměru Technického centra v území

V dotčeném území a v těsném sousedství residenční výstavby je plánováno nepřiměřené množství záměrů, které kumulativně **představují významnou zátěž pro obyvatele celé Městské části**. Další záměr, který je v dokumentaci záměru již uvedený, je pokračující výstavba etap projektu Nových Chaber. Tato výstavba termínově zapadá do stejného období jako výstavba záměru, výstavba vedení vysokého napětí V 409/419 a výstavba tramvajové trati Kobyličky - Zdiby. Všechny tyto uvedené záměry jsou plánovány v bezprostřední blízkosti největšího rozvojového území v Městské části určeného k výstavbě residenčního bydlení.

Rozptylová studie v souvislosti s kumulativními vlivy zmiňuje pouze posouzení kumulativních vlivů spojené s výstavbou D0D0 520, s navazujícími dopravními stavbami (D8 MÚK Zdiby, obchvat Březiněvesi, VRT Praha – Drážďany, Prosecká radiála nebo TT Kobylisy – Zdiby). Rozptylová studie již ovšem nezohledňuje **kumulativní příspěvky emisí znečišťujících látek z nedopravních zdrojů**, případně ani záměr výstavby paralelní dráhy letiště Václava Havla.

Městská část a obce podél předpokládané trasy Záměru jsou již nyní vystaveny negativním účinkům neustále rostoucí letecké dopravy. Realizace Záměru by představovala další obrovskou zátěž pro obyvatele a území těchto městských částí. Plánovaný projekt paralelní dráhy navíc počítá s vyhlášením ochranného hlukového pásma zasahující Nebušice, Lysolaje, a Suchdol. **Hlukovou zátěž z letecké dopravy v okolí záměru nelze zanedbávat, přesto oznámení EIA s paralelní přístávací drahou nepočítá a její vliv na území nezohledňuje.** Městská část tedy požaduje zapracování synergického vlivu letecké dopravy v případě realizace paralelní dráhy do hlukové studie záměru.

Na nedostatky řešení Záměru bez souvislosti s plánovaným rozšířením letiště Václava Havla upozorňuje i Ing. Pavel Hustoles zejména v souvislosti s řešením křižovatky MÚK Přední Kopanina ve svém vyjádření z 2. 10. 2023, které přikládáme.

„Řešení křižovatky u letiště je zcela nevhodné a doporučuji tuto křižovatku odsunout až za Tuchoměřice. Toto řešení je doporučováno studií okruhu zpracovanou Ing M Strnadem a Ing J Tomešem v r.1915 a v pozdějších úpravách. Doporučuji se vážně zamyslet nad tímto řešením. V této trase nejsou takové terénní výškové rozdíly, a přestože je delší neměla by znamenat díky menším podélným spádům zvýšení provozních nákladů. A v každém případě je to méně exhalací.“

Kumulativní a synergický vliv dalších záměrů v Městské části může **překročit hygienické limity** a působit nadměrnou zátěž na životní prostředí. Při posuzování vlivů záměru na životní prostředí a lidské zdraví je tedy nutné zohlednit spolupůsobení hluku a znečištění ovzduší také ze silničního a leteckého provozu.

Městská část již v rámci svého vyjádření k oznámení Záměru požadovala zapracování kumulativního a synergického vlivu dalších záměrů v území, a dále záměrů, které územní plán, Metropolitní plán. K tomu ovšem nedošlo.

Městská část je tedy přesvědčena, že dokumentace EIA je v tomto ohledu v rozporu s principem **předběžné opatrnosti**, jelikož nepočítá s nejhorsším možným scénářem v souvislosti s existencí kumulativních synergických vlivů.

Za **závažný nedostatek dokumentace EIA** pak Městská část považuje skutečnost, že veškeré vyhodnocování vlivu Záměru na životní prostředí je zároveň vztahováno k předpokladu, že v roce 2030 **budou v provozu následující stavby**.

- přestavba D7 v úseku Ruzyně – MÚK Aviatická, včetně MÚK Aviatická;
- kompletní přestavba MÚK Zdiby;
- zkapacitnění Prosecké radiály (úsek Březiněves, včetně Zdiby);
- přestavba silnice I/9 MÚK Zdiby – Líbeznice na střídavý pruh;
- přeložka ul. K Ládvi – Dopraváků;

- obchvat Březiněvsi;
- zkapacitnění dálnice D10 do Radonic a dálnice D11 do Jiren, vč. MÚK Beranka a spojek Hornopočernické, Klánovické a do ul. ve Žlíbku;
- dálnice D3 (v úseku od PO na hranici Středočeského kraje s napojením na stávající jihočeské úseky);
- přeložka I/16 obchvat Slaného;
- přeložky II/101 a II/240 mezi D7 a D8, II/101 obchvat Záp a Brandýsa nad Labem;
- přeložka II/101 Říčany – Úvaly, II/611 obchvat Nehvizd, II/101 obchvat Jesenice;
- přeložka II/116 Jinočany – Lety;
- komunikační propojení Ocelkova – Budovatelská, Budovatelská – Mladoboleslavská, Toužimská – Veselská;
- Hostivařská spojka (úsek Průmyslová ul. v Hostivaři – obchvat Dolních Měcholup – severní obchvat Uhříněvsi);
- obchvat Písnice, komunikace Nová Komořanská, Vestecká spojka;
- první úseky vysokorychlostních tratí (VRT), např. z Prahy do Světlé nad Sázavou (směr Brno) a do Lovosic / Litoměřic (směr Ústí n. L.);
- prodloužení tramvajové trati (TT) Divoká Šárka – Dědina – Na Padesátíku;
- prodloužení tramvajové trati (TT) Malovanka – Strahov;
- prodloužení tramvajové trati (TT) Kobylisy – Bohnice (pouze po jižním okraji sídliště ulicí K Pazderkám);
- prodloužení tramvajové trati (TT) Kobylisy – Zdiby;
- prodloužení tramvajové trati (TT) Sídlíště Ďáblice – Nádraží Čakovice;
- lanovka Podbaba-ZOO-Bohnice;
- tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol, včetně terminálu Výhledy s P+R, B+R

(„**předpokládané dopravní stavby**“).

Tyto předpokládané dopravní stavby by měly logicky pokrýt část dopravních výkonů v dotčené oblasti, a tedy snížit využití samotného záměru automobilovou dopravou.

Vzhledem k pokročilosti stupně projektových příprav předpokládaných dopravních staveb lze ovšem **jen stěží předpokládat, že předpokládané dopravní stavby budou do roku 2030 realizovány**. Dokumentace EIA přitom s takovým výhledem počítá a jednotlivé studie a posouzení se od tohoto předpokladu odvíjejí. Jelikož je již nyní zřejmé, že do roku 2030 nebudou předpokládané dopravní stavby pro veřejnou dopravu realizovány, vychází dokumentace EIA a další odborné studie **z nesplnitelného předpokladu**, a jako taková je tedy zatížena neodstranitelnou vadou.

Existence či resp. neexistence výše uvedených předpokládaných dopravních staveb, zahrnutých do posouzení záměru, tak nesporně významně ovlivní výši modelovaných dopravních intenzit, a tudíž i skutečnou hladinu hluku a imisí vyprodukovaných vlivem záměru. V návaznosti na tato zavádějící data tak lze očekávat také **výrazně větší negativní dopad na lidské zdraví**, který musí být rovněž řádně vyhodnocen. Oznamovatel navíc pouze **předpokládá** realizaci a plnou funkčnost předpokládaných dopravních staveb, využívá jejich teoretické přínosy a neřeší žádné jiné reálné scénáře.

Podmínkou případného vydání kladného závazného stanoviska EIA ze strany MŽP musí být i předchozí realizace těchto předpokládaných dopravních staveb.

Městská část zároveň připomíná, že závěry uvedené v dokumentaci EIA předpokládají například koordinaci zemních prací při výstavbě záměru se zemními pracemi při výstavbě úseku D0D0 520, jinak by došlo k dalšímu nadlimitnímu zatížení území.

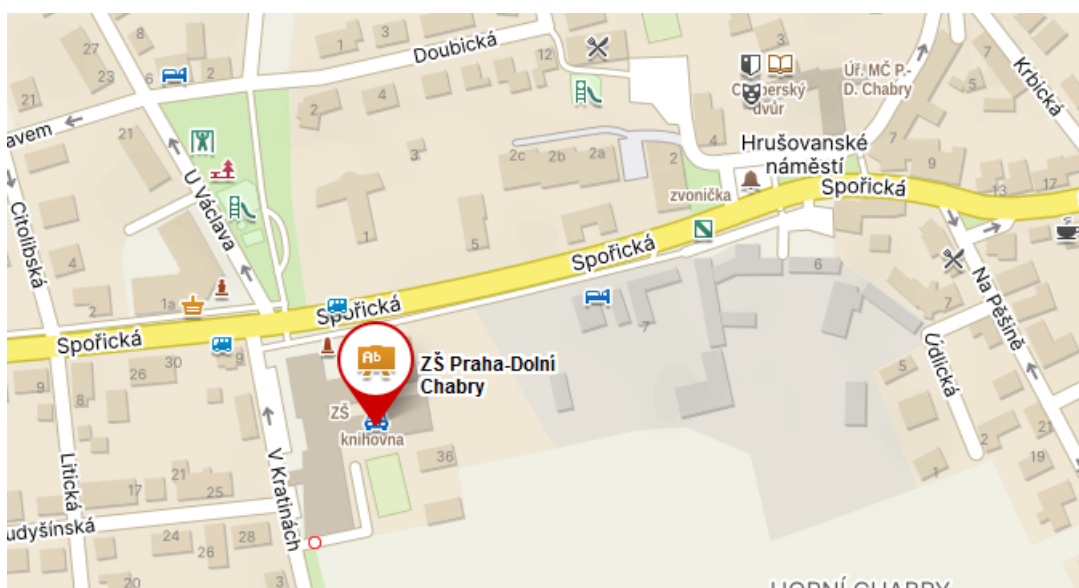
V tomto ohledu Městská část zároveň uvádí, že v rámci realizace tramvajové trati Kobylisy – Zdiby dojde k omezení provozu na silnici II/608, která má být jednou z klíčových tras pro dopravu stavebního materiálu o odvoz přebytečné zeminy při výstavbě záměru. Pokud by tedy byla tramvajová trať realizována současně se záměrem, pak by podstatná část dokumentace EIA zkrátka neplatila. Koordinace těchto staveb přitom dokumentace EIA vůbec neřeší.

2) Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa D0, jsou již **v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou**, přičemž dochází k překračování hygienických limitů hluku. V případě realizace paralelní dráhy letiště Václava Havla by se situace nadále zhoršila. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí odvést tranzit mimo území hlavního města.

Na str. 58 dokumentace záměru č. 17-324-4 2017/0203 zpracované společnostmi PRAGOPROJEKT, a.s., a AFRY CZ s.r.o. v červenci 2023 („dokumentace záměru“) jsou uvedeny podrobnosti týkající se zemních prací. V rámci realizace záměru je plánován přebytek zemin o **objemu cca 5 mil m³**. Na úseku „most přes Vltavu – most Dražanské údolí“ je uvedeno, že tento úsek je dopravně **velice špatně dostupný**. Příjezd je možný pouze po ulicích Spořická či Čimická, tedy v rámci hustě zastavěného území.

Na str. 76 dokumentace Záměru je pak uvedeno, že „v 1. roce výstavby lze tedy uvažovat intenzitu dopravní zátěže cca 55 NA/hod v každém směru (při uvažovaném objemu 10 m³ na 1 NA se jedná o 170 tis. NA), v poslední roce výstavby pak cca 25 NA/hod v každém směru (cca 80 tis. NA).“ Dále pak dokumentace záměru uvádí, že pro dopravu materiálu platí stejné



přístupové trasy jako pro odvoz přebytečné zeminy. Výjimkou je pak právě úsek mezi od mostu přes Vltavu k mostu přes Dražanské údolí. K tomuto úseku dokumentace záměru uvádí, že *„příjezd je možný prakticky pouze po ulicích Spořická nebo Čimická, a to od severu z exitu I dálnice D8 po ulici Ústecká (silnice II/608), do ulice Spořická (která je však napojena okružní křižovatkou o poměrně malém poloměru) nebo do ulice K Ládví a Čimická. Alternativně (dle umístění výroben materiálů) lze uvažovat i s přístupem od jihu od Městského okruhu ulicí Zenklovou.“*

Městská část na tomto místě důrazně upozorňuje na skutečnost, že Spořická ulice vede přímo samým centrem Městské části. Doprava stavebního materiálu by tak byla realizována okolo Hrušovanského náměstí, v samém sousedství dětského hřiště „U Václava“ a základní školy v ulici Spořická. Na přechodu u základní školy zároveň již v minulosti došlo i při stávajících intenzitách dopravy k množství závažných dopravních nehod. Městská část bude před základní školou realizovat z důvodu zvýšení bezpečnosti provozu zvýšenou křižovátku.

Přítom v současné době je v ulici Spořická zavedeno dopravní opatření, které **zakazuje vjezd nákladních automobilů nad 3,5 t.**

Doprava materiálu tedy v tomto ohledu není řádně zajištěna, zároveň **nejsou ani posouzeny její vlivy na veřejné zdraví.** Jak bylo uvedeno výše, zásobování pomocí nákladních automobilů má být přítom zajištěno skrze hustě obydlené území Městské části.

Na str. 282 dokumentace Záměru je dále v této souvislosti uvedeno, že *„případné další navýšení intenzit staveništní dopravy na komunikacích II/608 (ulice Ústecká a Pražská), Spořická a K Ládví by muselo být řešeno časově omezeným povolením dle § 31, zák. č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, neboť v rámci předkládaného posouzení bylo prověřeno, že vyšší dopravní zatížení než výše uvedené, způsobí navýšení hodnot při současném překročení hygienického limitu.“*

Dokumentace Záměru tedy v tomto ohledu nejenže konstatuje překročení hygienických limitů hluku, ale zároveň připouští, že toto porušení právních předpisů není možné žádným způsobem kompenzovat. Dokumentace záměru tedy zcela evidentně připouští překračování hygienických limitů, což je zcela v rozporu se smyslem zákona o posuzování vlivů. Dle ustanovení § 5 odst. 4 zákona o posuzování vlivů *posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení možným významným negativním vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů.* Dokumentace záměru se ovšem o nic podobného ani nepokouší.

Podle obrázku č. 53 na str. 282 dokumentace záměru je možné po Spořické ulici denně převážet materiál **v rozsahu max. 7 nákladních vozidel. Toto číslo ovšem ostře kontrastuje s výše předpokládanými cca 55 nákladními automobily za hodinu v každém směru.** Dokumentace záměru k tomu jen konstatuje, že pokud by dopravní zatížení v ulici Spořická bylo vyšší než 7 nákladních vozidel denně, což lze zcela jistě očekávat, pak by mělo dojít k povolení mírnějšího hygienického limitu dle ustanovení § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.



Mapa s vyznačením mateřských škol a školy

Dokumentace záměru zde tedy rezignuje na ochranu před významným negativním vlivem na životní prostředí a lidské zdraví.

Stavební práce budou probíhat několik let a budou mít evidentně negativní dopady na okolní přírodu a zástavbu. Městská část připomíná, že i některé další rezidenční objekty včetně lesní mateřské školy JAATA se nachází v bezprostřední blízkosti plánované stavby záměru.

3) Vlivy na ovzduší

Městská část v první řadě uplatňuje připomínky k dokumentu s názvem „*Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší*“ zpracovanému Mgr. Janem Karlem a společností ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. v květnu 2023 („**studie opatření ke snížení vlivů**“), který je příloha B.3 dokumentace EIA.

Ve svých připomínkách k oznámení záměru D0 518 ze dne 14. 10. 2019 požadoval Magistrát hlavního města Prahy stanovit rozsah **kompenzačních opatření** pro eliminaci škodlivých emisí Benzo [a] pyrenu („**BaP**“), NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5} během provozu záměru. Mělo se jednat o návrh vhodných opatření, která zajistí snížení stávající úrovně znečištění B(a)P v daném území či alespoň zachování ve stávající úrovni a eliminaci příspěvků všech výše uvedených látek.

V připomínkách ze dne 23. 10. 2019 k oznámení záměru D0 519 Magistrát hlavního města Prahy uvedl, že hodnoty příspěvků průměrných ročních koncentrací sledovaných škodlivin pokládá za vysoké, přičemž příspěvky BaP, NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5} vzhledem ke svým hodnotám vyžadují **uplatnění kompenzačních opatření**. Přílohou dokumentace EIA nyní předkládaného záměru je studie opatření ke snížení vlivů, ke které je třeba vznést následující připomínky.

Podle studie opatření ke snížení vlivů „*předkládaná studie [...] prioritně sleduje dodržení limitů, stanovených jako součet imisního příspěvku záměru a pětiletých průměrů koncentrací za roky 2017–2021.*“ (str. 5 studie opatření ke snížení vlivů).

Nejistoty map pětiletých průměrů imisních koncentrací však mohou být dosti vysoké a jsou závislé na řadě faktorů, mj. na rovnoměrnosti pokrytí území měřicími stanicemi. Mapy mají nejmenší nejistotu v blízkosti měřicích stanic. Na území hl. m. Prahy je však BaP měřený jen na **několika málo stanicích** imisního monitoringu, které jsou od území Městské části vzdálené 6 km a více. Přestože je k nejistotám imisních map nutno přihlížet při jejich interpretaci,¹ **nejsou tyto skutečnosti** ve studii opatření ke snížení vlivů ani kapitolách D.V. a D.VI. dokumentace záměru **vedené ani diskutované**.

Celková střední nejistota imisní mapy BaP je **více než 40 %**, prostorové rozložení nejistoty ČHMÚ neuvádí.² Na území Městské části se v její obytné části podle imisní mapy ČHMÚ pro roky 2017 – 2021 pohybují imisní koncentrace BaP až do výše 0,8 ng/m³, což vzhledem k výše uvedené nejistotě **nevylučuje překračování imisního limitu této látky**.

Městská část pro příklad udává, že celkové emise veškerého průmyslu v Praze byly v roce 2014 s odkazem na ČHMÚ zhruba 0,3 kg (srov. článek Hopan a kol., 2018, dostupný na <https://vytapeni.tzb-info.cz/vytapime-pevnymi-palivy/17074-porovnani-emisi-benzo-a-pyrenu-z-jednotlivych-kategori-zdroju>). **Jak úsek D0 518, tak úsek D0 519 vyprodukují každý přibližně 3 kg BaP, tj. řádově, desetinásobně více než veškerý průmysl v Praze. Z toho vyplývá, že i kdybychom zcela omezili veškerý průmysl produkující BaP v Praze, požadovaného snížení emisí BaP nedocílíme.**

Na území Městské části se dále v její obytné části podle imisní mapy ČHMÚ pro roky 2017 – 2021 pohybují imisní koncentrace PM_{2,5} do výše 14,6 µg/m³. Tyto hodnoty se na první pohled zdají být se značnou rezervou pod (současným) legislativním imisním limitem, tj. 20 µg/m³. Nejistota těchto imisních map však z důvodu metodiky mapování **není vyčíslena**.³ Navíc je třeba si uvědomit, že při tvorbě map imisních koncentrací jsou kombinována data **naměřená** na měřicích stanicích imisního monitoringu s výstupem z **rozptylového modelu**.

Podhodnocení nenastane, pokud rozptylový model zohledňuje všechny podstatné emisní zdroje (což ovšem nevylučuje náhodné podhodnocení či nadhodnocení dané nejistotou mapy). Je důležité vědět, že víceemise z mimoúrovňových křižovatek **nebyly do modelování zahrnuté**, což může vést k mírnému podhodnocení imisních map.⁴ Je důvodné se domnívat, že i některé další zdroje znečištění ovzduší **nebyly při tvorbě map imisních koncentrací zohledněné**, neboť jejich výši je velmi obtížné odhadnout (např. pálení biomasy na zahradách, které představuje významný epizodní zdroj znečištění ovzduší,⁵ dále vytápění chatek v zahrádkářských a chatových oblastech zcela nevhodnými palivy apod.). Hodnoty zjištěné měřením PM_{2,5} se ve srovnání s modelovanými imisními mapami ČHMÚ v některých lokalitách mohou navíc silně rozcházet.⁶ Ze všech těchto důvodů **nelze vyloučit**, že imisní

¹ Srov. https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18en/PrilohaI_CHMU2018.pdf.

² Srov. https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/19groc/gr19cz/14_priloha_I_v1.pdf.

³ Srov. https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/19groc/gr19cz/14_priloha_I_v1.pdf.

⁴ Srov. Dopis ČHMÚ ze dne 1. 10. 2021 č. j. CHMI/411/76/2021, který je odpovědí na dopis Městské části Praha – Dáblice ze dne 30. 7. 2021 č. j. 1863/2021_MCPD.

⁵ Srov. <https://www.jmk.cz/content/25025>.

⁶ Příkladem je jihomoravská lokalita Spešov (Rájec-Jestřebí), kde podle imisních map ČHMÚ pro roky 2017-2021 má průměrná roční koncentrace PM_{2,5} dosahovat hodnot kolem 14 µg/m³. V roce 2021 však byla ve Spešově v rámci měření pro mezinárodní síť měřicích stanic IQAir naměřená roční průměrná koncentrace PM_{2,5} ve výši 26,7 µg/m³, v roce 2022 byla situace podobná (25,4 µg/m³). Viz. <https://www.iqair.com/world-most-polluted->

pozadí v součtu s imisním příspěvkem Záměru povede na území Městské části k překročení imisního limitu $PM_{2,5}$.

Městská část na tomto místě připomíná, že posuzování vlivů záměru na životní prostředí je projevem **zásady předběžné opatrnosti**. Podle této zásady i když není jisté, zda hrozící nevratné nebo závažné poškození životního prostředí či lidského zdraví skutečně nastane, **není** to důvod pro odklad opatření, jež mu mají zabránit. V tomto ohledu je tak nutné aplikovat dostatečná doprovodná preventivní opatření.

Ze všech výše uvedených důvodů je pro zjištění reálného imisního pozadí BaP, $PM_{2,5}$ a dalších znečišťujících látek třeba **provést na území Městské části měření imisního zatížení**. Pro zjištění rozložení imisních koncentrací na území Městské části je možné použít screeningová měření,⁷ na vytipovaných zájmových lokalitách je poté nutné provést měření dlouhodobější. Z důvodu pokrytí časové variability imisních koncentrací je **žádoucí měření provádět po dobu několika let** (od současnosti do doby plánovaného zahájení výstavby Záměru), avšak minimálně po dobu jednoho celého roku.⁸ Při volbě míst k měření je třeba úzce spolupracovat se zástupci úřadu Městské části a veřejností.

Studii opatření ke snížení vlivů a dokumentaci záměru je tak nezbytné přepracovat, a to ve smyslu zahrnutí poznatků minimálně ze screeningových měření imisních koncentrací znečišťujících látek. Bude-li na území Městské části v součtu s imisním příspěvkem záměru indikováno možné překročení imisního limitu BaP, PM_{10} , $PM_{2,5}$ nebo NO_2 , je třeba již během procesu EIA pro tato území **navrhnout a ověřit minimalizační a kompenzační opatření**.

Na základě skutečností uvedených výše je třeba přepracovat obrázek 1.1 studie opatření ke snížení vlivů, který vymezuje území, jimiž se tato studie dále zabývá. Pro nutnost **rozšíření plochy území**, na níž budou aplikována minimalizační a kompenzační opatření, hovoří i skutečnost uvedená na str. 238 dokumentace záměru., tedy že „ze sledovaných znečišťujících látek je nutno v hodnocené zástavbě při zohlednění imisního pozadí (tj. tedy i v referenčních stavech bez záměru) očekávat zvýšené riziko z chronické expozice částicím PM_{10} , $PM_{2,5}$, oxidu dusičitému a benzo[a]pyrenu [...] Vlivem záměru lze očekávat zvýšení míry zdravotního rizika ve sledovaném území.“

Navíc ze způsobu vymezení území s překročením imisního limitu BaP na obrázku 1.1 studie opatření ke snížení vlivů plyne, že v některých lokalitách má být imisní limit **překračován** a v jiných v jejich těsné blízkosti již ne (jsou-li tyto lokality odděleny čarou). To v žádném případě **nemůže odpovídat reálné situaci**. Vhodnější by bylo např. zvolit ohraničení území s překračováním imisního limitu BaP pomocí přechodových (pufrových) zón, kde by

[cities?continent=59af92ac3e70001c1bd78e52&country=DpgXxrKfMPZHuaxf4&state=&sort=-rank&page=1&perPage=50&cities=](https://www.cities?continent=59af92ac3e70001c1bd78e52&country=DpgXxrKfMPZHuaxf4&state=&sort=-rank&page=1&perPage=50&cities=)

⁷ 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. V tomto režimu bylo provedeno např. měření v rámci studie „Šíření látek znečišťujících ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (Sládeček J. a kolektiv, technický dokument ČHMÚ, červen 2017), viz. <http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/reditel/SIS/nakladatelstvi/assets/119.pdf>.

⁸ Viz projekt monitoringu životního prostředí pro stavbu „D0 – úsek 511-Běchovice – D1“ (únor 2023, SUDOP Praha a.s.), v rámci něhož má být měření kvality ovzduší prováděno i stacionárními stanicemi s celoročním provozem.

minimalizační a kompenzační opatření měla být z důvodu předběžné opatrnosti aplikována rovněž.

Na str. 62 studie opatření ke snížení vlivů je diskutován vývoj problematiky imisního zatížení ovzduší v budoucnu. „V současné době je v pokročilém stádiu schvalovacího procesu revize směrnice EU o kvalitě vnějšího ovzduší, z níž jsou odvozeny i české imisní limity. Tato revize mj. přináší zásadní zpřísnění imisních limitů pro PM10, PM2,5 a NO2, a to u průměrných ročních koncentrací na polovinu.“ Z důvodu prověření **efektivity a proveditelnosti** minimalizačních a kompenzačních opatření by proto měla být do studie opatření ke snížení vlivů zahrnutá i Městská část, kde se imisní koncentrace např. PM2,5 (viz výše) pohybují **výrazně nad polovinou současného imisního limitu**. Cílem takového prověření je předcházení možným budoucím problémům s aplikací opatření, které se mohou objevit v souvislosti s potenciálně značným rozšířením ploch území s překračováním imisního limitu PM2,5 a dalších znečišťujících látek.

Městská část dále považuje za nepřijatelné kompenzovat vliv Záměru na ovzduší prostřednictvím obměny topných systémů v domácnostech, které studie opatření ke snížení vlivů zmiňuje. Na obr. č. 3.4 a 3.5 je zobrazeno prostorové rozložení počtu bytů k náhradě zdrojů vytápění. Takové opatření ovšem **není v žádné příčinné souvislosti** se Záměrem. Pochopitelně není jasné, jaký subjekt by měl nést finanční náklady tohoto opatření a jak by bylo možné takové „opatření“ v praxi vůbec vynutit, kdo by byl zodpovědný za obměnu topných systémů či jeho organizaci.

Takovéto opatření v žádném případě **není možné považovat za proveditelné či efektivní**. Městská část samozřejmě nedisponuje nástroji, za pomoci kterých, by bylo možné výměnu kotlů vynutit. Studie opatření ke snížení vlivů **proveditelnost** tohoto opatření žádným způsobem nedokládá ani se jí nevěnuje. S ohledem na to není možné tato opatření akceptovat a je třeba na místo nich uvést konkrétní rozsah náhradního kompenzačního opatření a prověřit praktickou proveditelnost určeného rozsahu tohoto opatření.

Dále je třeba upozornit, že z metodických důvodů **nelze souhlasit** s úvahou o vývoji imisních koncentrací BaP uvedenou na str. 62 studie opatření ke snížení vlivů. Podle tohoto tvrzení „úroveň průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu se (...) v hodnocené oblasti pohybuje (...) okolo hodnoty limitu – dle pětiletých průměrů koncentrací za roky 2017–2021 se vesměs jedná o hodnoty do 1,1 ng.m-3, pouze zcela okrajově do 1,2 ng.m-3, v naprosté většině modelové oblasti je již limit splněn (...) Imisní zátěž území benzo[a]pyrenem se soustavně snižuje – za období 2014–2017, tzn. pouze o 3 roky dříve, dosahovaly jeho roční koncentrace v modelové oblasti až 1,6 ng.m-3 a hodnoty nižší než 1 ng.m-3 se vyskytovaly jen v cca 10 % čtverců.“

Imisní mapy lze totiž pro srovnání vývoje imisní zátěže v čase aplikovat jen orientačně, přičemž je třeba vzít v úvahu nejistotu jednotlivých map. To však ve studii opatření ke snížení vlivů **nebylo provedeno**. Průměrná relativní nejistota jednotlivých map má

v jednotlivých letech různé prostorové rozložení. Je třeba upozornit, že imisní mapy **nejsou primárně konstruovány za účelem jejich meziročního srovnání**.⁹

Nevhodnost použití map pětiletých průměrů imisních koncentrací pro hodnocení vývoje imisního zatížení v čase lze demonstrovat právě na příkladu města Jesenice. V letech 2007-2011 zde dálnice D0 coby významný liniový zdroj znečištění ovzduší po většinu času ještě nebyla v provozu, naopak v letech 2014-2018 v provozu již byla. Podle hodnot imisních koncentrací ve čtvercích obsahujících těleso dálnice D0 zahrnujících Jesenici a Osnici mělo v letech 2014-2018 u ročních imisních koncentrací PM₁₀, PM_{2,5} a NO₂ navzdory novému provozu D0 dojít k někdy i **výraznému poklesu** (viz obrázek níže, čtverce se stavbou D0 jsou vyznačeny tučně).

Polutant	2007-2011				2014-2018			
PM ₁₀	25,2	24,4	24,5	24,6	22,2	22,3	22,3	22,4
	25,1	25,7	24,2	24,7	22,3	22,6	22,3	22,5
	24,1	24,2	24	23,9	22,5	22,8	22,7	22,5
PM _{2,5}	17,1	17	16,9	17	16,3	16,5	16,5	16,6
	17	17,3	16,9	17,2	16,4	16,6	16,5	16,6
	16,9	17	16,8	16,8	16,4	16,7	16,6	16,5
NO ₂	21,2	19,4	19,4	19,6	15,5	14,2	13,8	13,1
	15,9	19,1	19,3	21,2	14,7	17	14	14,9
	14,2	16,8	15,3	15	16,5	17,2	16,6	16,2

Na str. 4 studie opatření ke snížení vlivů je uvedeno, že „studie (...) **není návrhem kompenzačních opatření podle § 11 zákona [č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší], neboť záměr se v současnosti nenachází v tomu odpovídající fázi procesu projektové přípravy**.“ K problematice se dále na str. 61 studie opatření ke snížení vlivů uvádí, že se jedná „o modelovou studii, která prezentuje **možné řešení** předmětné problematiky. Studie v žádném

⁹ Způsob hodnocení vývoje imisní zátěže v čase se odvíjí od účelu takového hodnocení a velikosti hodnoceného území. Pro hodnocení vývoje imisní zátěže v jednotlivých lokalitách je samozřejmě ideální časová řada imisních měření v dané lokalitě. Není-li takové měření k dispozici, je třeba vyjít z dostupných dat, které k dispozici jsou a počítat s nejistotou, jež plyne z omezeného množství dat. Na základě dostupných dat je teoreticky možné nechat si spočítat „reanalýzu“ za příslušné období, a to na základě konzistentní metodiky, emisních vstupů a naměřených dat z konzistentního souboru stanic. Viz odpověď ČHMÚ ze dne 6. 11. 2020 č. j. CHMI/411/153/2020 na žádost o součinnost a poskytnutí informací města Jesenice.

případě **nepředkládá konečný či závazný výčet opatření** – to by ani nebylo možné vzhledem k jejímu postavení v rámci procesu projektové přípravy záměru, vývoji imisní situace v území a předpokládanému vývoji evropské a české legislativy. Její smysl a účel spočívá zejména v zodpovězení otázky, **zda je vůbec možné pomocí minimalizačních či kompenzačních opatření dosáhnout stanovených cílů kvality ovzduší (...)** Jeví se jako evidentní, že při důsledném přístupu je dosažení tohoto cíle **možné**, a tato skutečnost je v dané fázi přípravy podstatnější, než konkrétní technická řešení, která se bezpochyby budou v budoucím období vyvíjet.“ Studie opatření ke snížení vlivů se obdobně vyjadřuje na str. 4, 5, 6 či 62.

Citovaná tvrzení jsou vysoce problematická, neboť **odkládání** stanovení konkrétní a závazné podoby minimalizačních a kompenzačních opatření do dalších fází procesu projektové přípravy je **v rozporu s běžnou praxí**. Konkrétní podoba a rozsah v dokumentaci EIA stanovených opatření na kompenzaci emisí BaP bývá zahrnuta již do **závazných podmínek pro navazující řízení** (viz např. kompenzační opatření výsadby konkrétního počtu stromů pro záměr „*Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1*“¹⁰).

Výše Městská část vysvětlila, proč řada minimalizačních a kompenzačních opatření navržená ve studii opatření ke snížení vlivů **není v praxi realizovatelná** vůbec nebo jen se značnými obtížemi. Realizovatelnost kompenzačních opatření ze strany zpracovatele dokumentace EIA **není prakticky nikterak prokázána a doložena**, studie opatření ke snížení vlivů prezentuje jen teoretické výpočty.

Ve studii opatření ke snížení vlivů se dále vyskytují **nejasnosti**, které je třeba vysvětlit, případně doplnit chybějící informace. Tabulka č. 3.1 na str. 45 studie opatření ke snížení vlivů uvádí emisní faktory BaP podle typu kotle a použitého paliva. Je překvapivé, že emise ze spalování suchého dřeva mají být u většiny typů spalovacích zařízení vyšší než ze spalování dřeva vlhkého.

Pracovní postup je na str. 53 studie opatření ke snížení vlivů popsán špatně pochopitelným způsobem. Studie hovoří o různých „plochách“, „lokalitách“ a „čtvercích“, které je v textu vhodné konkrétněji popsat tak, aby bylo jasné, o jaké oblasti se jedná. Rovněž je možností v textu odkázat na příslušné sloupce v tabulce 3.3 obsahující konkrétní popis těchto „lokalit“. Obtížně pochopitelné jsou i další pasáže (např. „*příslušným plošným zdrojům [byla] postupně přidávána emise do doby dosažení imisního požadavku*“, „*souhrnné množství benzo[a]pyrenu, které je nutno naplnit realizací dalšího kompenzačního opatření*“).

Studie opatření ke snížení vlivů vůbec neuvádí informace k **výši nejistot** modelovaných imisních koncentrací, které se mohou pohybovat v řádu až několika desítek procent,¹¹ nejistotám jednotlivých kroků stanovení dostupného potenciálu obměny vytápění (str. 44 studie opatření ke snížení vlivů) a nejistotám parametrů vstupujících do modelu vyhodnocujícího spotřebu paliv a podíly uhelných paliv a biomasy a jednotlivých typů topenišť (str. 45 studie opatření ke snížení vlivů).

¹⁰ Dostupné na: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP472?lang=cs.

¹¹ Nejistota stanovení imisní koncentrace matematickým modelem může dosáhnout až 50 %. Srov. str. 52 rozptylové studie záměru s názvem „*Hi-tech zpracování plastů včetně povrchových úprav – lokalita Lešná*“, dostupná na: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV8224.

Ke koncepci studie opatření ke snížení vlivů a způsobu jejího zpracování je třeba uvést ještě poznámky obecného charakteru. Kapitola 3.3 se zabývá výsadbou sídelní zeleně coby opatření ke kompenzaci vlivů záměru na kvalitu ovzduší. V textu je třeba zřetelně uvést, že zeleň sice v kapitole popsanými mechanismy sníží zatížení ovzduší, **avšak znečišťující látky jsou transportovány do jiných složek životního prostředí (půda, vegetace)**. Nejedná se tedy o opatření, které by vedlo ke snížení zatížení životního prostředí jako celku, což je důležité si uvědomit.

Studie opatření ke snížení vlivů popisuje značně složité pracovní a výpočetní postupy, které osobám nespécializovaným na danou problematiku nemusí být rychle a snadno pochopitelné. Je třeba si uvědomit, že se jedná o podklad k řízení, jehož jsou účastny úřední osoby a široká veřejnost. Na vyjádření k celkově velmi rozsáhlým podkladům (dokumentace EIA a její přílohy) je poskytnuta lhůta pouhých 30 dnů. V tomto kontextu studie opatření ke snížení vlivů postrádá **jasné a přehledné uvedení zcela konkrétních závěrů**, které jsou pro zástupce municipalit a veřejnost klíčové. Takové informace nejsou v rozporu se zákonem o posuzování vlivů uvedeny ani v dokumentace Záměru.

Zejména se jedná o na první pohled pochopitelně a přehledně uvedený počet a typ kotlů, který by měl být nahrazen v konkrétních lokalitách označených místními názvy. Analogicky se rovněž jedná o uvedení počtu a typu stromů či keřů, které by měly být vysázené v konkrétních lokalitách opět označených místními názvy. Studii opatření je tak nutné doplnit ve smyslu uvedených připomínek.

V kapitole 5 rozptylové studie je pak řešen **vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší**. Kapitulu je třeba dopracovat ve smyslu následujících připomínek. Z důvodu dlouhé doby trvání výstavby (několik let) je nutné provést rozptylové výpočty nejen pro „*modelové hodnoty nárůstu průměrných denních koncentrací suspendovaných částic frakce PM₁₀ a maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého*“ (str. 82 rozptylové studie), ale i pro modelové hodnoty nárůstu **průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek s definovanými imisními limity**.

Provedený výpočet je nepřezkoumatelný, neboť nejsou uvedené důležité výpočtové parametry (např. objem odváženého a přiváženého materiálu vč. výkopové zeminy, není konkretizován rozsah demolic včetně trhacích prací apod.). Podle všeho také do výpočtu nebyly zahrnuté emise z mobilních dieselagregátů (v oblastech bez možnosti připojení na odběrná místa) a lodní dopravy. Do výpočtu je rovněž nutné zahrnout i výstavbou vyvolané změny v silniční a železniční dopravě (objízdné trasy, kyvadlový provoz, omezený provoz, případná náhradní autobusová doprava za vlaky) a zhodnotit efektivitu doprovodných ochranných opatření na snížení emisí ze stavební činnosti není konkretizována (vyčíslena).

V souvislosti s výše uvedenými připomínkami Městská část přikládá odborná vyjádření zpracovaná RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., ze dne 2. 10. 2023.

Městská část dále uvádí, že model ročních průměrů suspendovaných částic PM₁₀ ukazuje **rozsáhlý nárůst hodnot znečištění**. Řádový nárůst dopravy v oblasti Ruzyně na stávajícím úseku D0 a při převládajících západních větrech znamená nárůst zhoršení hodnot v celém obydleném území Ruzyně. Podle vyjádření pneumologa MUDr. Michala Šotoly, primáře I.

kliniky tuberkulózy a respiračních nemocí VFN a 1. LF UK, prachové částice jsou prokázány lidský karcinogen a způsobí odhadem asi 15 % karcinomů plic. Částice PM₁₀ mají prokazatelný vliv na kojeneckou úmrtnost, výskyt astmatu u dětí a dospělých.

Částice PM_{2,5} pronikají do plicních sklípků, mají vliv na vznik, tíži a exacerbace astmatu, bronchitidy, jsou spojeny se vznikem a zhoršením ICHS, srdečního selhání a vznikem zhoubných novotvarů. BaP - polycyklický aromatický uhlovodík (PAU) vzniká nedokonalým spalováním organického materiálu jde o prokázaný lidský karcinogen. Jeho expozice je spojována s nízkou porodní hmotností, intrauterinní růstovou retardací, snížením plodnosti, respirační nemocností dětí. Má vliv na neuropsychický vývoj dětí (poruchy pozornosti), kardiovaskulární onemocnění, cukrovku.

V oblasti vltavského kaňonu se jedná o inverzní oblast. V případě inverze je možný i **řádivý nárůst koncentrací**, který nezasáhne pouze Suchdol a Sedlec, ale zhorší životní podmínky i v celé oblasti Dejvic.

V rámci dokumentace EIA byla v dubnu 2023 společností ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., zpracována také rozptylová studie („**rozptylová studie**“). Dle rozptylové studie jsou pro všechny sledované látky relativní navýšení koncentrací vyvolané záměrem **o řád** (desetinásobně i více) **vyšší než maximální snížení koncentrací vyvolané záměrem**. Například k nejvyššímu nárůstu ročního průměru NO₂ dojde na Suchdole, o 11 µg/m³, zatímco pokles „bude činit do 1 µg/m³“ (str. 40 rozptylové studie). V případě BaP bude maximální nárůst o 0,43 µg/m³, zatímco pokles bude do 0,04 µg/m³.

Jak vyplývá z komentáře prof. Michala Vojtíška ze dne 28. 9. 2023, **tato navýšení emisí představují desítky procent současného imisního limitu** (např. pro roční průměr NO₂ je 11 µg/m³ nárůst 27,5 % limitu 40 µg/m³, pro roční průměrné koncentrace BaP je nárůst o 0,43 µg/m³ 43% limitu 1 µg/m³. Rozptylová studie pak **zcela ignoruje vývoj stavu poznání** v oblasti dopadů znečištění ovzduší na lidské zdraví. Například zcela ignoruje maximální koncentrace rizikových látek ve venkovním ovzduší doporučené Světovou zdravotnickou organizací (WHO) (roční průměry 5 µg/m³ pro PM_{2,5} a 10 µg/m³ pro NO₂ (srov. *WHO Air Quality Guidelines* ze dne 22. 9. 2021).

Dokumentace EIA rovněž ignoruje **navrhované nové**, o polovinu přísnější **imisní limity pro EU** (např. roční průměry 10 µg/m³ pro PM_{2,5} a 20 µg/m³ pro NO₂; (srov. COM/2022/542 ze dne 26. 10. 2022 dostupný na https://environment.ec.europa.eu/publications/revision-eu-air-quality-legislation_en).

Pouze samotný relativní příspěvek záměru k ročním koncentracím NO₂, 11 µg/m³, bez zohlednění jakýchkoli jiných stávajících zdrojů, je **vyšší, než je 10 µg/m³ doporučených jako maximální hodnota Světové zdravotnické organizace**.

Nárůst emisí vyplývajících ze záměru je v rozptylové studii značně podhodnocen. Například nejsou uvažovány fyzikální a chemické pochody v atmosféře, například tvorba oxidu dusičitého oxidací emitovaného oxidu dusnatého, tvorba přízemního (troposférického) ozonu fotolýzou oxidu dusnatého slunečním světlem, tvorba mikroskopických částic například dusičnanu amonného z emitovaných oxidů dusíku a amoniaku rovněž emitovaným vozidly a emitovaným též například zemědělskou činností. Není zohledněna **tvorba sekundárního**

aerosolu obecně. **Skutečný objem indukované dopravy zároveň bude vyšší, než je v rozptylové studii předpokládáno.**

K určitému nárůstu indukované dopravy dojde velmi brzy po zprovoznění záměru, nicméně k dalšímu nárůstu indukované dopravy dojde až **v průběhu dalších let** tím, že v přilehlých lokalitách dojde k masové výstavbě obytné a komerční zástavby. Příkladem toho budiž nekontrolovaná a z hlediska územního plánování nezvládnutá výstavba obřích logistických areálů, nákupních center a rezidenčních zón (není zřejmé, že lze hovořit o „obcích“ ve významově realistickém slova smyslu, neboť velmi často postrádají základní občanské vybavení, které je pro obec charakteristické) podél koridorů D1, D10, D11, a nově i D5, D8 a dalších.

Nárůst emisí CO₂ není možné nijak kompenzovat, protože všechna myslitelná opatření (např. snížení energetické náročnosti vozidel, náhrada ropných paliv biopalivy a syntetickými palivy, náhrada kapalných paliv elektrickými pohony, zlepšení stylu jízdy - ecodriving, náhrada automobilové dopravy veřejnou dopravou, nemotorizovanou dopravou, atd.) **již budou v maximální míře využita právě pro splnění klimatického závazku.** I tak je díky technologické realitě vysoce nepravděpodobné, že klimatického závazku bude dosaženo.

Rozptylová studie je provedena modelem ATEM, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. Rozptylová studie 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 („**metodický pokyn RS**“).¹² Tento pokyn v podrobné míře popisuje požadavky na náležitosti rozptylové studie, což v konečném důsledku zvyšuje její kvalitu a transparentnost.

Kapitola 3.1 rozptylové studie krátce popisuje umístění záměru, vzdálenost obytné zástavby od něj a tvar reliéfu v zájmovém území, dále odkazuje na obrázky č. 1 a 2. Výškové poměry v hodnocených lokalitách jsou však na těchto obrázcích velmi **špatně rozpoznatelné** (zejména v oblasti s obytnou zástavbou). Vzhledem k významnosti záměru a rozloze hodnocené oblasti je žádoucí k rozptylové studii přiložit detailní výkresy zaměřené na zobrazení výškových poměrů. Rovněž je dále v textu rozptylové studie třeba blíže vysvětlit způsob výpočtu rozptylu znečišťujících látek v lokalitách s vysoce komplikovaným terénem¹³ a uvést, nakolik výpočet odpovídá realitě (tj. nakolik je zatížený nejistotami). Příkladem je rozptyl emisí z plánovaného vysokého dálničního mostu nad kaňonem Vltavy směrem k významně níže položeným oblastem Troji a Prahy 6. Ve výsledných rozdílových mapách imisní zátěže v místech toku Vltavy **není zobrazen žádný imisní příspěvek, což nemůže odpovídat realitě.**

Stěžejní kapitola 3.2.1 rozptylové studie obsahuje údaje o automobilové dopravě coby zdroji emisí v oblasti záměru, které jsou ovšem **nedostačující**. Neuvedení těchto údajů způsobuje **nepřezkoumatelnost** celého výpočtu. Použité údaje o intenzitách automobilové dopravy jsou

¹² 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.

¹³ Na str. 6 RS se sice píše, že rozptylový model umožňuje „výpočet znečištění v relativně komplikovaném terénu.“ Není však jasné, zda rozptylový model realisticky reflektuje vysoce komplikovaný terén kaňonu Vltavy.

pro jednotlivé výpočetní stavy uvedené na výkresech č. 130 až 142 a 148 a 149. Intenzity automobilové dopravy jsou zde zobrazeny v počtech za 24 hodin průměrného pracovního dne. Metodický pokyn RS ale požaduje uvedení také **údajů o intenzitě dopravy v podobě maximálních hodinových počtů vozidel a pojezdů.**

Na výkresech č. 136-142 jsou uvedené kartogramy intenzit dopravy pro záměr v různých výpočtových stavech včetně MÚK. Rozlišení výkresů je však nedostatečné pro identifikaci dopravních intenzit na jednotlivých větvích MÚK. Proto je třeba doplnit kartogramy dopravních intenzit v detailu pro jednotlivé MÚK záměru.

V textu rozptylové studie nejsou uvedeny některé zvolené hodnoty vstupních parametrů modelu MEFA (např. vytíženost nákladních vozidel), které byly použité pro výpočet emisí z automobilové dopravy. Není jasné, jak byla řešena výška emisí nad terénem u ramp MÚK a mostních objektů a rozptyl emisí z částí záměru vedených v zářezích. Naprosto chybí popis výpočtu emisí z portálů tunelů. V tabulkách v kapitolách 3.2.1 a 3.2.2 rozptylové studie jsou uvedené pouze emisní bilance, avšak nikoli emisní koncentrace znečišťujících látek, jak vyžaduje metodický pokyn RS.

V poznámce pod tabulkou č. 1 na str. 11 rozptylové studie se uvádí, že „*produkce NO₂ představuje 7 – 15 % NO_x.*“ Není uvedeno, jaký konkrétní podíl NO₂ z uvedeného rozsahu je v rozptylové studii uvažován.

Podle rozptylové studie „*pro hodnocené úseky záměru byly uvažovány rychlosti 100 km.h⁻¹ pro povrchové a 80 km.h⁻¹ pro tunelové úseky a plynulost na stupni 1,5 až 2, pro nájezdové rampy pak rychlost 60 km.h⁻¹ a plynulost na stupni 2,25*“ (str. 10 rozptylové studie). Z těchto údajů plyne, že v rozptylovém výpočtu je uvažován **pouze ideální stav plynulého provozu** bez dopravních komplikací, což v žádném případě **nebude trvale odpovídat reálnému provozu.** Z důvodu maximálního přiblížení se realitě je třeba kriticky zhodnotit kapacitu záměru i souvisejících komunikací (přivaděčů) a na problematických místech zahrnout dopravní kongesci a sníženou plynulost do rozptylového výpočtu.

Mluvčí ŘSD Jan Rýdl ve svém vystoupení v Událostech ČT 1 dne 3. 10. 2023 uvedl, že po dohodě s ministerstvem dopravy budou „všechny české dálniční tunely převedeny na rychlost 100 km/hod počínaje rokem 2024“. Ředitel ŘSD Radek Mátl již dříve potvrdil, že rychlost 100 km/hod se bude týkat i „všech tunelů, které jsou součástí Pražského okruhu“. Rozptylová studie vychází z mylných předpokladů a vstupních dat, rychlosti 80 km/hod pro tunely, ač v době zpracování tato informace již jistě byla předkladateli dokumentace známa a měla být součástí vstupních dat pro zpracovatele rozptylové studie. **Rozptylová studie tak vykazuje zásadní vady a musí být přepracována.**

Více na <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1097181328-udalosti/223411000101003/> (43 minuta záznamu) a v článku <https://zdopravy.cz/rsd-zvedne-postupne-rychlost-v-dalnicnich-tunelech-na-100-km-h-178584/>.

Na str. 435 dokumentace záměru se uvádí, že „*pokud bude v navazující PD přistoupeno ke zřízení náhradních zdrojů energie pro osvětlení a větrání tunelů, budou tyto zahrnuty do akustického posouzení.*“ Jelikož zřízení takových zdrojů lze zcela reálně předpokládat, je nutné

již v rámci dokumentace EIA, a tedy i rozptylové studie, náhradní zdroje energie zahrnout do rozptylového výpočtu, a to včetně jejich pravidelných zkoušek.

Kapitola 3.2.2. rozptylové studie uvádí emise z automobilové dopravy na vybraných úsecích silničních komunikací širšího území, kde je dle dopravní prognózy predikováno významnější ovlivnění realizací záměru. Dle rozptylové studie „*vzhledem ke skutečnosti, že úseky jsou většinou vybrány v délce několika kilometrů, téměř na každém z hodnocených úseků je řada částí s odlišnými intenzitami dopravy. Pro přehlednost je v (...) tabelárním přehledu pro každý hodnocený úsek vybrána jedna typická hodnota intenzit automobilové dopravy*“ (str. 13 rozptylové studie).

Z tohoto popisu není zřejmé, zda i pro vlastní výpočet emisí z automobilové dopravy na těchto úsecích byla použita jen jedna „typická“ hodnota, nebo zda byly předmětné úseky pro účely výpočtu rozdělené na segmenty charakterizované intenzitami automobilové dopravy jim příslušejícími. Je třeba zdůraznit, že případný výpočet emisí z vybraných silničních komunikací v širším území provedený na základě jen jedné „typické“ hodnoty je velmi pravděpodobně zkreslující a navíc nepřezkoumatelný. Nepřezkoumatelné je i tvrzení, že „*je možné ve výhledu k roku 2030 očekávat vlivem uvedení záměru do provozu celkové snížení emisí všech sledovaných znečišťujících látek na vybraných profilech*“ (str. 23 rozptylové studie). „Typičnost“ vybrané hodnoty intenzity dopravy není nijak prokázána (např. uvedením deskriptivní statistiky hodnot intenzity dopravy na celém úseku). Je-li z nevysvětlených výpočetních technických důvodů potřeba zjistit emise z předmětných úseků pouze na základě jedné hodnoty intenzity dopravy pro celý úsek, pak je z důvodu vyhodnocení nejhoršího možného stavu potřeba výpočet výše emisí odvodit vždy z nejvyšší intenzity dopravy na tomto úseku.

Rozptylovou studii je dle Městské části třeba přepočítat ve smyslu připomínek vznesených k dopravně-inženýrským podkladům. Je velmi **nepravděpodobné**, že záměry veřejné hromadné dopravy (TT Podbaba-Suchdol, železnice Praha-Letiště-Kladno a další) a aglomerační okruh uvedený v DIP budou v roce 2030 v provozu.¹⁴ Z tohoto důvodu lze očekávat reálně vyšší dopravní intenzity na dotčených komunikacích stávající sítě, než jak je uváděno v DIP.

Scénář E2 a E3 se záměrem počítá s dopravní indukci pouze na trase záměru, nikoliv však na stávajících komunikacích, na nichž je tedy dopravní intenzita ve výhledu do budoucna podhodnocená.¹⁵

V kapitole 3.5 rozptylové studie se popisují referenční body „*kromě pravidelné sítě referenčních bodů byla dále vytvořena sada charakteristických bodů pro vyhodnocení imisní zátěže v prostoru obytné zástavby v okolí záměru*“ (str. 31 rozptylové studie). **Nejsou však zvoleny specifické výpočtové body tak, aby byly vyhodnoceny dopady zdroje na citlivé skupiny obyvatel** dle metodického pokynu RS (vzdělávací a zdravotnická zařízení apod.).

¹⁴ Vzhledem k zanedbatelné pokročilosti stupně jejich příprav lze rozumně a s vysokou mírou jistoty předpokládat, že tyto stavby k uvedenému období realizovány nebudou.

¹⁵ Z DIP vyplývá, že záměr povede k dočasnému mírnému poklesu na několika komunikacích na území hl. m. Prahy. S výjimkou Evropské se však jedná o zanedbatelný dopad a je vysoce pravděpodobné, že uvedené komunikace se opět brzy zaplní v důsledku dopravní indukce.

Na území Městské části se jedná o ZŠ Spořická, lesní mateřskou školu JAATA (ulice K Brnkám), MŠ Bílenská náměstí, MŠ Chabráček v Protilehlé ulici, MŠ Beranov, dále sportoviště Sokola Dolní Chabry a fotbalové hřiště SK Dolní Chabry. **Nejsou** však zvoleny specifické výpočtové body tak, aby byly **vyhodnoceny dopady zdroje na citlivé skupiny** obyvatel dle metodického pokynu RS.

Kapitola 3.6 rozptylové studie řeší znečišťující látky a jejich v současnosti platné imisní limity. Ovšem „v současné době je v pokročilém stádiu schvalovacího procesu revize směrnice EU o kvalitě vnějšího ovzduší, z níž jsou odvozeny i české imisní limity. Tato revize mj. přináší zásadní zpřísnění imisních limitů pro PM10, PM2,5 a NO2, a to u průměrných ročních koncentrací na polovinu“ (str. 62 studie opatření ke snížení vlivů). V kapitole 3.6 rozptylové studie proto musí být komentován reálně očekávatelný vývoj imisních limitů a s tím související možná změna (nárůst) rozlohy nadlimitně zatížených území, a to ve stavu bez záměru i s jeho vlivem. Chystanou legislativní úpravu je třeba vzhledem k délce realizace a provozu záměru předjímat a v rámci posuzování EIA vyhodnotit.

V kapitole 3.7 rozptylové studie je hodnocena současná úroveň znečištění ovzduší v zájmovém území na základě pětiletých průměrů imisních koncentrací znečišťujících látek pro roky 2017 až 2021 publikovaných ČHMÚ. Pro lepší pochopení a interpretaci hodnot imisního pozadí je však žádoucí uvést, jaká konkrétní podkladová data jsou pro pětileté průměry imisních koncentrací ČHMÚ pro oblast zájmového území záměru rozhodující.

Je známo, že 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.¹⁶ Je tedy důležité vědět, jaké konkrétní stanice imisního monitoringu jsou pro v kapitole 3.7 rozptylové studie v tabulkách č. 16 a 17 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.¹⁷ 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. Vztít v úvahu je potřeba rovněž skutečnosti ovlivňující nejistoty map pětiletých průměrů imisních koncentrací, které jsou rozvedeny v připomínkách ke studii opatření ke snížení vlivů Záměru na kvalitu ovzduší. Tímto způsobem je třeba kriticky zhodnotit, zda jsou opravdu v současnosti v realitě „ve výpočtové oblasti splněny imisní limity téměř všech sledovaných imisních veličin“ (str. 35 rozptylové studie).

V textu rozptylové studie nejsou uvedeny **nejistoty** a **limity použitého modelu**, což znemožňuje kritické posouzení výsledků. Je třeba uvést, že model ATEM nelze použít pro určování hodnot koncentrací za velmi nízkých rychlostí větru a za bezvětří.¹⁸ V rozptylové studii chybí diskuse, jak se toto omezení konkrétně projeví na jeho výsledcích pro období **nepříznivých rozptylových podmínek** a v hodnotách krátkodobých imisních koncentrací.

¹⁶ Odpověď ČHMÚ ze dne 6.11.2020 na žádost o součinnost od Městského úřadu Jesenice (č.j. CHMI/411/153/2020).

¹⁷ Odpověď ČHMÚ ze dne 6.11.2020 na žádost o součinnost od Městského úřadu Jesenice (č.j. CHMI/411/153/2020).

¹⁸ str. 3 uživatelské příručky modelu ATEM, http://www.atem.cz/soubory/ke_stazeni/UzivPrirucka.pdf.

Není rovněž 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. V neposlední řadě není ani uvedena nejistota modelovaných imisních hodnot, která se může pohybovat v řádu až několika desítek procent.¹⁹

V souvislosti s výše uvedenými připomínkami Městská část přikládá odborná vyjádření zpracovaná RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., ze dne 2. 10. 2023.

Pětileté průměry ročních koncentrací částic v zájmovém území PM₁₀ v zájmovém území činí (dle archivního materiálu zpracovatele k podkladům pro zjišťovací řízení EIA) 22,3 – 25,7 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u částic PM_{2,5} pak 16,1 – 18,0 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V celém výpočtovém území se již ve výchozím stavu pohybují koncentrace **nad hranicí směrné hodnoty WHO**, a to pro obě hodnocené frakce. Rozptylová studie v části D uvádí, že nejvyšší pětileté průměry denních koncentrací částic PM₁₀ se v zájmovém území pohybují v rozmezí 36-38 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Městská část uvádí, že významným negativním vlivem na zdraví obyvatel bude zvýšená **prašnost** spojená s výstavbou plánované dopravní stavby. Hlavními opatřeními proti zvýšené prašnosti během výstavby má být zachování technologické kázně a provádění kropení, umístování deponií do závětrných částí či provádění zakrývání materiálu s vysokou zrnitostí. Dále je zmíněn požadavek na zastavení prací generujících prach v případě že rychlost větru převyšující 10 m/s. Při potřebě vybudování obrovských deponií přebytečné zeminy ovšem **není ověřeno, zda budou navrhovaná opatření účinná** a není uveden žádný návrh postupu, pokud prašnost v okolí stavby významně vzroste.

V zájmovém území jsou již nyní překračovány limity pro BaP. Rozptylová studie přitom neuvádí veškerá dostupná data. V nejvíce exponované oblasti Horoměřic a Dolních Chaběr by mělo dle archivních materiálů zpracovatele vlivem zvýšení expozice BaP k nárůstu zdravotního rizika nad hranici přijatelného rizika.

Rozptylová studie dále vůbec nezmiňuje současný stav a vývoj koncentrací dalších významných nebezpečných polutantů. Jedním z nich je přízemní ozon. Jedná se o sekundární polutant vznikající fotochemickou cestou z primárních polutantů. Jeho koncentrace bývají nejvyšší v horkých, jasných a teplých dnech. Přízemní ozon má negativně nejen na lidské zdraví (bolesti hlavy, vliv na dýchací cesty, podráždění očí) i ekosystémy. Jeho vliv se s předpokládanou klimatickou změnou bude zvyšovat.

V souvislosti s výše uvedenými připomínkami Městská část přikládá odborné vyjádření k dokumentaci EIA zpracované MUDr. Michalem Šotolou, primářem I. kliniky tuberkulózy a respiračních nemocí VFN a I. LF.

¹⁹ 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).

4) Vlivy na klima

Co se týče hodnocení dopadů záměru na klima, dokumentace EIA neřeší vliv stavby na změnu mikroklimatu. S ohledem na ubývání a nedostatek srážek může být problematické zvýšení nepropustných ploch spojené se záměrem. Na základě něj dojde k dalšímu závažnému narušení přirozeného hydrologického cyklu, které ohrozí životní prostředí v dotčeném území.

V rámci dokumentace EIA byl společností ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., zpracována také rozptylová studie v květnu 2023 zpracován dokument s názvem „*Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám*“ („**studie vlivu na klima**“).

Studie vlivu na klima konstatuje, že „*výstavba nové komunikace bude znamenat nárůst zpevněných ploch v prostoru, který je dnes tvořený převážně nezpevněnými plochami (zejména zemědělskou půdou). Tato změna ve využití ploch ovlivní mikroklima v dané oblasti, změna se dotýká zejména teplotních charakteristik bezprostředního okolí komunikace a povrchového odtoku dešťových vod.*“

Podle údajů uvedených v rámci studie vlivu na klima přinese záměr nové zpevněné plochy **v rozsahu 744.475 m²**. Takto obrovské číslo je přitom spojeno se závažným vlivem na celkové mikroklima území. Rozsáhlé zpevněné plochy způsobí přehřívání povrchů, zvýšení teploty vzduchu, výparnosti, prašnosti a s tím spojený zrychlený odtok srážkových vod z území. Zvýšené teploty během letních měsíců a nedostatek vlhkosti pak přispěje k ohrožení zdraví obyvatel a nenávratnému poškození životního prostředí. Změna mikroklimatu bude mít rovněž vliv na dotaci podzemních vod a snižování jejich hladiny.

Podle studie vlivu na klima lze rovněž vlivem zpevnění ploch „*očekávat mírné zvýšení průměrné teploty i extrémních teplot v bezprostředním okolí záměru, které budou **mírněny vegetačními výsadbami**. Zásah do území je poměrně rozsáhlý, vliv záměru je proto v tomto ohledu hodnocen jako převážně mírně negativní. Stavba může mít vliv i na půdní erozi (v rámci svahů vybudovaných objektů), salinitu půdy (ve svazích zářezů) a množství vodních par v atmosféře, tyto vlivy budou mít zcela lokální charakter.*“

V rámci celé dokumentace EIA je tedy uvedeno pouze **jediné opatření**, které by mělo výše popsané negativní vlivy na mikroklima zmírňovat, totiž vegetační výsadba. Zmírnění následků změny mikroklimatu vlivem záměru je tak řešeno pouze omezeně. Listová plocha vysazené zeleně za provozu komunikace ovšem nemůže zmírnit ohřev vozovky ani o procenta.

Zároveň samotná studie vlivu na klima přiznává, že „*riziko spojené s dlouhodobým suchem se týká **vysazené vegetace** podél hodnocené komunikace. V důsledku dlouhodobého sucha **hrozí poškození vegetace, případně až v podobě úhynu vysazených dřevin**.*“ Pravděpodobnost výskytu dlouhodobého sucha byla vyhodnocena jako pravděpodobná a výsledné riziko je studií vlivu na klima vyhodnoceno jako **vysoké**.

Studie vlivu na klima tedy považuje **jediné** zmírňující opatření za rizikové, právě s ohledem na vlivy záměru. Podle názoru Městské části je nutné v takovém případě považovat zmírňující opatření za **zcela nedostatečná**. Dokumentace EIA nepočítá s tím, že by měl vzniknout

výraznější zelený pás, který by obsahoval všechna patra zeleně. Dokumentace EIA ani neřeší zavlažování této zeleně v okamžiku, kdy by v důsledku sucha mělo dojít k poškození vegetace.

Kompenzační opatření pro snížení nadlimitních koncentrací škodlivin v ovzduší budou neúčinná, resp. nepovedou ke snížení koncentrací velmi jemných uhlíkatých částic, které mají výrazně horší dopad na lidské zdraví než například anorganický prach z pole. Zatímco hrubé částice, například piliny při řezání dřeva, klesají k zemi poměrně rychle a lze je zamést, **menší částice klesají k zemi výrazněji pomaleji**. To je zřejmé například u cigaretového kouře, který na zem v praktické míře neklesá, a tudíž jej nelze z místnosti odstranit ani jejím zametáním, ani kropením podlahy.

Velmi malé částice nelze ani odstranit listnatou zelení. Navrhování „zelených bariér“ má obdobný účinek jako oddělení kuřácké a nekuřácké části restaurace rostlinami v květináčích. Nutno podotknout, že částice z motorů jsou ještě výrazněji menší než viditelné částice obsažené v kouři z cigaret. Výsledek je spíše akademický, dle studie federální vlády USA snížila zeleň v Chicagu koncentrace částic v ovzduší o desetiny procenta, a obdobné hodnoty jsou popsány i v další literatuře. Používaná „certifikovaná metodika“ má v tomto ohledu značné rezervy. **Zmírňující opatření tak jsou v dokumentaci EIA uvedena toliko pro formu a pouze na papíře.**

Městská část proto požaduje stanovit jako **podmínky pro dopracování dokumentace EIA zejména následující opatření:**

- důsledné dodržování zásad uvedených v aktualizovaných TP99 – Vysazování a péče o silniční vegetaci;
- využít stanovištně vhodné druhy stromů a keřů, které budou rovněž odolnější vůči riziku delšího sucha;
- zahrnout opatření pro zadržení a využití dešťové vody – instalace akumulčních nádrží (či řešení retenčních nádrží jako částečně akumulčních) v okolí záměru, zahrnutí problematiky zachytu a rozvodu vody (modrozelená infrastruktura) přímo do projektů terénních úprav, vegetačních výsadeb a vodo hospodářských stavebních objektů. U větších objektů by mělo být podmínkou předčištění dešťových vod z komunikace a dalších zpevněných ploch;
- zajistit dostatečný přísun organické hmoty do půdy v půdní vrstvě, která pak lépe zachytí dešťové srážky a následně může vodu uvolňovat;
- zajištění dostatečné zálivky v období prvních 3-5 let po výsadbě, případně využití zavlažovacích vaků nebo jiného vhodného technického řešení;
- propojit nové výsadby zeleně navazující na řešený záměr na stávající územní systém ekologické stability (ÚSES) a zajistit migrační propustnost území pro živočichy. Při nových výsadbách a terénních úpravách vhodně podpořit podmínky pro výskyt vzácnějších druhů živočichů a rostlin, např. entomofauny, plazů a obojživelníků apod.

Studie vlivu na klima zároveň na několika místech bagatelizuje vliv záměru na klima pouze jako vliv úzce lokální. „*Jak je patrné, celkový dopad všech identifikovaných vlivů je hodnocen jako nevýznamný, a to zejména s ohledem na prostorové měřítko dopadu. Vybudování nové komunikace bude sice představovat zásah do území s řadou lokálních vlivů, jejich prostorové*

*měřítka se však soustřeďuje do **bezprostřední blízkosti komunikace**. Ve vzdálenosti řádově jednotek až nižších desítek metrů od silničního tělesa již bude ovlivnění nerozpoznatelné.*“

Městská část ovšem na tomto místě připomíná, že záměr přímo prochází zastavěným a obydleným územím a také přírodními památkami. Již ve vzdálenosti jednotek metrů tedy má dojít k výše vymezeným negativním vlivům, jako je zvýšení teploty a snížení srážek. Zároveň **není možné** tyto vlivy kompenzovat vegetační výsadbou právě v místech, která jsou již zastavěna a kde se zdržují obyvatelé dotčených městských částí a obcí. Zde se tedy negativní vlivy spojené s realizací záměru ještě prohloubí a lokální mikroklima **podstatně zhorší**. Záměr rovněž nepočítá s překážkou výsadby zeleně v podobě terminálu a odstavného parkoviště pro novou tramvajovou trať a vedení vysokého napětí (viz. rozsáhlé kácení u stavby V 409/419 výše).

Jako další dopad záměru je v rámci studie vlivu na klima uvedeno pravděpodobné zvýšení výskytu extrémně vysokých teplot a výsledné riziko je dle metodiky určeno jako **vysoké**. Mezi rizika spojená s extrémně vysokými teplotami patří zejména vlivy na řidiče, kdy ve spojení s kongescemi (např. při dopravní nehodě, stavebním omezením apod.) může docházet ke zhoršení komfortu řidičů, v extrémním případě i se zdravotními důsledky. Současně je zde při vysokých teplotách riziko dílčího poškození vozovky či stavebních objektů v jejím okolí. S tímto konstatováním se Městská část ztotožňuje a je proto nezbytné na uvedené riziko vhodně reagovat nebo mu předcházet.

Z hlediska uhlíkové stopy záměru a dopadů provozu D0 na klimatický systém byly tyto dopady jako celek vyhodnoceny jako relativně mírné. Přesto bylo v rámci studie vlivu na klima konstatováno, že záměr má potenciál k naplnění cílů EU pro zmírnění změny klimatu.

Záměr je v rozporu s redukčními cíli Politiky ochrany klimatu v roce 2040 a 2050 a měl by být proto hodnocen jako negativní. Na str. 37 dokumentace záměru je uvedeno, že „*celková produkce emisí CO₂ ekvivalentu z automobilové dopravy se na komunikační síti zvýší cca o 44 – 83 kt/rok, což představuje nárůst emisí z dopravy cca o 1 – 1,8 % (dle výpočetního stavu)*.“ Tento údaj však nezahrnuje nepřímé emise, produkované v souvislosti se záměrem, zejména:

- emise spojené s materiálovými a energetickými nároky na vlastní realizaci stavby (vč. celého životního cyklu stavby jako takové);
- emise spojené se spotřebou elektrické energie při provozu komunikace (zejména systémy tunelů a osvětlení komunikace);
- emise spojené s údržbou komunikace – čištění, zimní údržba, péče o vysazenou vegetaci, opravy komunikace apod.;

- emise spojené s nakládáním s odpady a odpadními vodami.

Tab. 2.1. Politika ochrany klimatu v České republice – redukční cíle [6]

Hlavní a dlouhodobé redukční cíle	Hodnocení
Snížit emise skleníkových plynů v ČR do roku 2020 alespoň o 32 Mt CO ₂ ekv v porovnání s rokem 2005	0
Snížit emise skleníkových plynů v ČR do roku 2030 alespoň o 44 Mt CO ₂ ekv v porovnání s rokem 2005	0
Směřovat k indikativní úrovni 70 Mt CO ₂ ekv vypuštěných emisí v roce 2040	0/-
Směřovat k indikativní úrovni 39 Mt CO ₂ ekv vypuštěných emisí v roce 2050	0/-

Dále je zapotřebí zohlednit emise tzv. „well to tank“, které zahrnují proces těžby, zpracování a přepravy paliv. Umberto de Pretto, generální tajemník Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) uvedl, že „neobjektivní norma tank-to-wheel, která měří emise pouze u výfukového potrubí, tak místo přesného hodnocení, zahrnujícího těžbu surovin až po použití paliva, narušuje politické úsilí o snížení emisí CO₂ z komerční silniční dopravy“ (dostupné na: <https://truckfocus.cz/novinky/26325,emise-elektricky-nakladnich-vozidel-jsou-vyssi-nez-u-konvencnich-prekvapivy-vyzkum>).

Well to Tank (WTT), tedy analýza od zdroje do nádrže, posuzuje energetickou náročnost a produkci emisí skleníkových plynů v jednotlivých fázích výroby paliva, které předcházejí spálení paliva ve vozidle. U fosilních paliv se jedná zejména o těžbu suroviny (ropy, zemního plynu), dopravu do rafinérií, výrobu paliva a distribuci do čerpacích stanic. Dokumentace EIA se však zabývá pouze Tank to Wheels (TTW) analýzou, která posuzuje energetickou náročnost a produkci emisí skleníkových plynů při spálení paliva ve vozidle.

Při zahrnutí nepřímých emisí včetně „well-to-tank“ by celkový nárůst emisí v důsledku realizace D0 518 a 519 byl pravděpodobně výrazně vyšší. Nelze souhlasit s tvrzením na str. 37 dokumentace záměru, že „v kontextu jiných typů zdrojů emisí jej lze považovat za zcela akceptovatelný.“ Vzhledem k nezapočítaným nepřímým emisím budou celkové emise výrazně vyšší než 44 – 83 kt CO₂/rok a **násobně překročí míru určenou pro stanovení podrobné uhlíkové stopy** dle metodiky EIB (20 kt/rok). Vliv záměru na klima je v kontextu národních i mezinárodních klimatických závazků **signifikantní**.

Na tuto metodiku přitom odkazuje například sdělení Komise č. 2021/C 373/01, které stanoví „Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027“ (dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=OJ%3AC%3A2021%3A373%3AFULL>).

Záměr je v přímém rozporu se závazkem přesunout část přepravních výkonů nákladní dopravy na železnici, neboť **výrazně zvýší konkurenceschopnost silniční dopravy** oproti železniční a odsaje významné finanční prostředky z rozpočtu na dopravu, které by jinak mohly být využity na investice do zlepšování podmínek pro nákladní železniční dopravu.

Vztah k výkonovému zpoplatnění nákladní dopravy by bylo možné hodnotit kladně, pokud by došlo k jeho rozšíření na stávající komunikace (např. I. a II. třídy). U nových komunikacích

včetně D0, které však způsobí **nárůst emisí CO₂**, je vhodnější hodnotit vztah k opatření neutrálně.

Ve vztahu k **rozvoji šetrných druhů dopravy** by měl být záměr **hodnocen negativně**, a to ze dvou důvodů. Záměr v první řadě zvyšuje konkurenceschopnost IAD oproti šetrným druhům dopravy. Záměr zároveň odčerpá finanční prostředky, které by mohly být investovány do šetrných druhů dopravy. Navíc v dopravně inženýrských podkladech (příloha B. 1, str. 14) je uvedeno, že záměr způsobí **převedení 16 tisíc cest osob z VHD na IAD**, což odpovídá cca **25% nárůstu dopravních výkonů** vyvolaným záměrem. To je velmi **nežádoucí** nejen z hlediska potřeby snižovat emise CO₂. S ohledem na uvedené skutečnosti je tedy nutné považovat hodnocení uvedené v tabulce č. 2.2 týkající se opatření vyplývajících z Politiky ochrany klimatu za **nesprávné**.

Tab. 2.2. Politika ochrany klimatu v České republice

Opatření	Hodnocení
Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem v rámci Národního programu životního prostředí	0
Stimulace využití alternativních pohonů v silniční nákladní dopravě prostřednictvím úpravy režimů a sazeb silniční daně	0
Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem a podpora výstavby související infrastruktury díky podpoře příslušných Operačních programů	0
Přesun části přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici (do roku 2030 zajistit přesun minimálně 30 % podílu dálkové nákladní přepravy na železniční a lodní dopravu adekvátně podmínkám ČR)	0/-
Výkonové zpoplatnění nákladní dopravy – rozšíření stávajícího systému	0/+
Rozvoj šetrných způsobů dopravy. Zajistit realizaci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 až 2020. Připravit navazující strategii pro období do roku 2030	0

Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR 2021 – 2030 (dostupná na: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/\\$FILE/OE_OK_Narodni_adaptacni_strategie-aktualizace_20212610.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/$FILE/OE_OK_Narodni_adaptacni_strategie-aktualizace_20212610.pdf)) stanovuje 5 specifických cílů. Dokumentace EIA však sleduje vztah záměru pouze k cíli „je výrazně posílena resilience lidských sídel včetně jejich veřejné a zelené infrastruktury s důrazem na ochranu lidského zdraví“ a hodnotí jej jako **neutrální**. S výběrem jednoho cíle a tendenčním hodnocením však nelze souhlasit.

Zajištění ekologické stability a poskytování ekosystémových služeb v zemědělské krajině s důrazem na omezení degradace i záboru půdy a posílení přirozeného vodního režimu. Vzhledem k obrovskému záboru a degradaci půdy v důsledku výstavby a provozu šestiproudé dálnice je vztah záměru k uvedenému cíli **negativní**.

Zajištění ekologické stability a poskytování ekosystémových služeb lesů s důrazem na zabránění degradace půdy a posílení přirozeného vodního režimu. Vzhledem k záboru velké plochy lesů a znečištění lesů v blízkosti dálnice škodlivými emisemi v průběhu výstavby a provozu je vztah záměru k uvedenému cíli **negativní**.

Zajištění ekologické stability a poskytování ekosystémových služeb vodních a na vodu vázaných ekosystémů s důrazem na posílení přirozeného vodního režimu krajiny a s ohledem na zajištění potřeb lidské společnosti a udržitelné užívání vody. Vzhledem k negativnímu vlivu výstavby a provozu dálnice na podzemní i povrchové vody je vztah záměru k uvedenému cíli **negativní**.

Výrazné posílení resilience lidských sídel včetně jejich veřejné a zelené infrastruktury s důrazem na ochranu lidského zdraví. Výstavba a provoz šestiproudé dálnice oslabí odolnost lidských sídel z těchto důvodů: významné rozšíření nepropustných ploch, vznik nového tepelného ostrova, znehodnocení přírodních a rekreačních lokalit, snížení ochrany lidského zdraví (obyvatelé budou vystaveni hluku a exhalacím z dálnice). Vztah záměru k uvedenému cíli je **negativní**.

Dosažení vysoké efektivity systému včasného varování a odpovědné reakce obyvatel. U tohoto cíle **není přímá souvislost** se záměrem.

Klimatický závazek hl. města Prahy stanoví cíl snižovat emise skleníkových plynů minimálně o 45% do roku 2030 a dosáhnout nulových emisí CO₂ nejpozději do roku 2050. Vliv záměru je jednoznačně **negativní**. Městská část zde odkazuje na komentář u Politiky ochrany klimatu výše.

Strategie adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu stanoví vizi „*zvýšení dlouhodobé odolnosti a snížení zranitelnosti hlavního města Prahy vůči dopadům změny klimatu postupnou realizací vhodných adaptačních opatření (s přednostním využitím ekosystémově založených opatření v kombinaci se šedými (technickými) a měkkými opatřeními s cílem zabezpečit kvalitu života obyvatel města.*“

Záměr je v **rozporu s vizí strategie**, neboť **snižuje dlouhodobou odolnost** hl. města Prahy vůči dopadům změny klimatu. Vztah k adaptačním opatřením je hodnocen v několika případech tendenčně či dokonce nesprávně. Záměr má negativní vztah k těmto opatřením:

- A.1 Zlepšovat mikroklimatické podmínky města prostřednictvím víceúčelové zelené infrastruktury;
- A.3 Zakládat a revitalizovat vegetační prvky a plochy ve městě;
- A.5 Vytvářet podmínky pro rozvoj příměstského a městského zemědělství jako adaptačního opatření;
- A.6 Posilovat ekologickou stabilitu a regenerační schopnosti krajiny;
- B.3 Realizace opatření cílených na zpomalení povrchového odtoku vody z krajiny a protierozní ochranu;
- B.4 Zavádění a postupná změna zpevněných nepropustných ploch na plochy s propustným nebo polopropustným povrchem;
- B.7 Zlepšení prostupnosti krajiny a její využitelnosti pro rekreaci;
- E.1 Zajistit provázání udržitelné mobility s dalšími aspekty udržitelného města;
- E.2 Podpořit veřejnou hromadnou dopravu, kolejovou dopravu, elektromobilitu ve veřejné i individuální dopravě, pěší a cyklisty – záměr je v rozporu s cíli udržitelné mobility, neboť výrazně zvýší atraktivitu IAD na úkor ekologických druhů dopravy,

povede k přesunu části cestujících z VHD do aut a usnadní dojížděku autem do metropole i ze vzdálenějších lokalit.

Vzhledem ke Klimatickému plánu hl. města Prahy má záměr negativní vztah ke klíčovým prioritám v oblasti udržitelné mobility, a to:

- Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony veřejné hromadné dopravy – naopak dojde ke snížení konkurenceschopnosti IAD a přesunu části cestujících z VHD do aut;
- Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony nemotorové dopravy – chůze je nedílnou součástí cest VHD. Vzhledem k přesunu části cest na IAD a zvýšení atraktivity IAD díky novým propojením dojde zřejmě k snížení výkonů nemotorové dopravy;
- Snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze – záměr povede k nárůstu o cca 931 tisíc vozokilometrů denně v pražské aglomeraci, přičemž až 2/3 dopravy mají být indukované.

Mýtný systém lze zavést před dokončením okruhů, je to dokonce podmínkou zprovoznění městského okruhu. Příklady zahraničních metropolí (např. Stockholm) dokazují, že k zavedení mýta není zapotřebí mít dokončené okruhy.

Záměr má negativní vztah i k několika adaptačním opatřením:

- Revitalizace parků, zelených a zpevněných ploch, výsadba zeleně – vlivem výstavby a provozu dojde k poškození přírodního parku Drahaň- Troja;
- Postupná přeměna zpevněných nepropustných ploch na plochy s propustným nebo polopropustným povrchem;
- Vytváření a podpora zahrádkových a komunitních osad, eko-zemědělství a podpora udržitelného zemědělství – záměr povede k poškození či dokonce likvidaci zahrádkových osad a významnému záboru zemědělské půdy nejvyšší bonity

Další nedostatky studie vlivu na klima představuje tvrzení, že „*vlivy záměru na místní klimatické poměry budou mírné a projeví se pouze v bezprostředním okolí záměru, ve vzdálenosti jednotek či nižších desítek metrů od stavby.*“ Toto je nutné doložit nějakým výpočetním modelem. Pokud dojde (tak, jak hodnotitel uvádí v dokumentaci záměru na str. 22), ke snížení povrchového odtoku z krajiny, přeměně propustných povrchů na nepropustné, zhoršení prostupnosti krajiny a ekologické stability, může to mít jistě dalekosáhlé **důsledky v celém území**. Z analýzy expozice taktéž vyplývá, že pro území, v němž se záměr nachází, byla identifikována **střední úroveň expozice vůči dlouhodobému suchu, zvyšování teploty, přechodům teploty přes 0 °C, extrémně vysokým teplotám a požárům vegetace**. V případě požárů vegetace v blízkosti D0 bude ohroženo mnohem rozsáhlejší území.

Ve studii vlivu na klima autor charakterizuje podmínky a rozsah navržené stavby, současně také se dotýká členění stavby a lokálních klimatických podmínek. Větší část D0 nelze odvodnit zasakováním, protože tomu geologické podloží neodpovídá a nelze do něj zasakovat.

V rámci záměru jsou na úseku D0 518 navrženy pouze 3 retenční dešťové nádrže, do kterých je zaústěna středová dešťová kanalizace. Na úseku D0 519 jsou navrženy dvě retenční nádrže na odvod vody z tělesa komunikace během srážkových epizod. Všechny navržené retenční nádrže jsou podle výpočtu údajně navrženy i na přívalové srážky, a to i v okolí tunelu Suchdol.

U některých nádrží je instalován lapol, jímky u tunelů jsou instalovány jako bezodtoké a s dostatečnou kapacitou pro případné hašení v tunelech. Vše je bráno počítáno dle charakteristik oblasti T2 podle Quitta a nebo dle Atlasu klimatu z roku 2008, tomu odpovídají údajně i výpočty. Nebyl ovšem brán zřetel na některé **měnící se charakteristiky klimatu** a také na **změny ve srážkových průměrech**.

Studie vlivu na klima konstatuje, že většina srážkových vod z komunikace a zejména mostů má být svedena do Vltavy. Autor nenamodeloval žádnou situaci se srážkami vyššími, případně s přívalovými dešti, které dozajista v daném úseku alespoň komunikace D0 518 jsou zčásti zařazeny do půd ohrožených erozí a s erozí v reálném rozsahu není počítáno. Přitom půjde o každoroční jev. Výše uvedená rizika, včetně eroze svahů menších toků u Vltavy autorovi zcela unikla.

Tabulky 5.7 a 5.8 studie vlivu na klima hodnotí případná rizika zcela neadekvátním způsobem a výsledek nelze úplně nazvat jako analýzu zranitelnosti, mimo jiné proto, že v hodnoceních několikrát vyšlo jako riziko **dlouhodobé sucho**. Jaký to má význam pro komunikaci a mostní tělesa je opravdu nejasné, pokud by došlo k posouzení synergických jevů a projevů, tak může mít dlouhodobé sucho vlivy na okolní vegetaci nebo na výsadby provedené v rámci výstavby, to ale v textech nikde není uvedeno a interpretace je velmi strohá.

Analýza dopadů změny klimatu byla vyhodnocena jako významná u dvou faktorů, a i tam dopady změny klimatu jako malé. Extrémy vyskytující se běžně po celém území hlavního města Prahy tak zůstaly nevyhodnoceny vůbec.

Podle Městské části nebyl brán zřetel na některé měnící se charakteristiky klimatu a také na změny ve srážkových průměrech. Za chybu studie vlivu na klima lze považovat skutečnost, že studie byla vypracována na základě běžných vlivů na změny klimatu, a nikoliv s ohledem na **narůstající počet extrémů**. Studie vlivu na klima při predikci stavů nevyužívá dosud běžícího modelu ovzduší pro hlavní město s názvem *Libuše*, který modeluje klima Prahy a zároveň jej monitoruje. Podobně nejsou využity výstupy ze snímkování UHI na celé ploše hlavního města, které by naznačily parametry stávající i budoucí. Predikce použité ve studii vlivu na klima jsou tak staršího data a není je s čím srovnávat. Studie vlivu na klima je tak založena spíše na úvahách jejího autora než na skutečných datech. Městská část zároveň připomíná, že oteplení se nevyvíjí a nebude vyvíjet lineárně.

Podobně i predikční model srážkových situací je dostupný veřejně díky zpracování hydrologických predikcí FSV ČVUT, přičemž není studií vlivu na klima využít pro povodí dotčených malých toků a Vltavy. Tento systém přitom vyloženě modeluje dopady různých intenzit a typů srážek do terénu, podle umístění toku a průtoků.

Mezi vlivy vyvolanými změnou klimatu jednoznačně **chybí lokální jevy** vázané na území, a to jednak **mlhy**, které budou pravidelně každé jarní podzimní období v okolí mostů, dále pak **silný až bořivý vítr, námrazy a ledovka** (zejména na mostních tělesech), **snížená viditelnost** při sněhových bouřích a přívalových srážkách. Studie vlivu na klima přitom neuvažuje smogové situace, přestože záměr prochází územím v údolí Vltavy, kde je silná tvorba mlh a v zimě i námrazy. V mlze se přitom za nepříznivých situací mohou místně koncentrovat škodliviny vypuštěné do vzduchu v souvislosti s výstavbou a provozem záměru.

Jak konstatuje i studie vlivu na klima, většina srážkových vod z komunikace a zejména mostů má být svedena do Vltavy. Studie vlivu na klima ovšem nemodeluje žádnou situaci se srážkami vyššími, případně s přívalovými dešti, které dozajista v daném úseku záměru nastane.

Ze studie vlivu na klima není zřejmé, jak jsou svody vody uvažovány a jakou kapacitu mají ve vztahu k reálné přívalové srážce pro typické pro dotčené území.

Pozoruhodné jsou z hlediska studie vlivu na klima tabulky 5.4 - Analýza citlivosti a 5.5 - Analýza expozice, které se v dokumentaci objevily jaksí mimo kontext předchozích textů. Je v nich určováno, bez bližších odůvodnění a souvislostí co a jak by měla navrhované stavba ovlivnit nebo tím být ovlivněna (není jasné, proč nebyly vytvořeny dvě tabulky) a zároveň ve druhé tabulce je uvedena jakási expozice z hlediska budoucnosti.

Tabulky navenek vypadají komplexně, ale není jasné, jaký segment problému postihují a jak jsou sestaveny. K tvorbě těchto tabulek se využívá metoda DELPHI II., kterou ale autor **neaplikoval**, a tak ani výsledek **není jasný a čitelný**. Jde pouze o **nepodloženou** vícekriteriální hodnotící tabulku a vyhodnocení dle subjektivních možností posuzovatele. Tabulka neposuzuje odděleně vlivy klimatu a jejich působení na navrženou stavbu ani vlivy způsobené vlivem stavby. Tabulka dokonce neposuzuje ani to nejpodstatnější, a to je soulad více jevů v daném segmentu terénu na trase Ruzyně-Březiněves D 0518 a D0 519. Jako zásadní problém lze tedy vidět zejména **nedostatek ve výčtu podložených rizik** v souvislosti se stavbou a fungováním záměru. Obdobím výstavby se příloha prakticky nezabývá.

V další hodnotící tabulce 5.6 - Analýza zranitelnosti jsou vyhodnoceny jednotlivá rizika z hlediska potenciálu a výstupní hodnocení je ve vztahu ke stavbě velmi příznivé. To je však pouze z důvodu, že hodnocení **nepostihlo více aspektů** přístupu a také, že **nebyly hodnoceny extrémy**, které autorovi v oblasti kaňonu Vltavy zcela unikly. Tabulka tak reprezentuje „*příznivou*“ vizi provozu za **snesitelných** rizik, a nikoliv očekávatelnou realitu.

Studie vlivu na klima tak pracuje spíše s tím, co by si projektant záměru a autor studie přáli, než co lze reálně očekávat. Synergické jevy jako např. vedení VVN a s tím předpokládaný negativní vliv elektromagnetického pole a další pak nejsou zmíněny vůbec. Studie tak **nepostihuje** v samotném důsledku to, co by měla, tedy všechna významná rizika spojená se změnou klimatu.

Městská část dále zpochybňuje informace o uvolnění CO₂ do ovzduší ze stavby záměru. Studie vlivu na klima mechanicky počítá pouze emise z provozu spalovacích motorů, ale již neuvažuje výpočet dopravy stavebních hmot ani výroby cementu. V rámci studie není započtena elektrická energie. Výpočet uvolněného CO₂ je tedy **neúplný** v rámci posouzení EIA, jelikož v něm nejsou započteny významné externality.

V obecné rovině studie vlivu na klima předložila řadu výpočtů, návrhů na opatření, různých vyhodnocení, ale **zcela pominula synergická opatření** ve vztahu ke klimatu, opatření aktivní a i do budoucna platná. Městská část v tomto ohledu podotýká, že výsadba zeleně je dobrá praxe dopravního stavebnictví, a nikoliv aktivní opatření na ochranu klimatu, jak je dezinterpretováno ve studii. V rámci studie vlivu na klima **nejsou sečteny úniky CO₂** a dalších skleníkových plynů z realizace stavby a **nejsou** vůbec ani uvažovány ani externí emise ze stavby a stavebních činností (např. tuhnutí malty a betonů, stavební činnost v polích, neby vyhodnocena doprava

stavebních hmot a ani není převedena spotřeba vody a elektřiny na CO₂. U záměru nebylo využito potenciálu záboru půdy pro výrobu energie pro provoz fotovoltaickou instalací (např. na osvětlení tunelů, nebo čerpání odpadních a srážkových vod z tunelů a mostů, osvětlení v mlze nebo ohřívání mostní vozovky v případě námrazy).

5) Vlivy na hlukovou situaci

Městská část na úvod připomíná, že je její území již v současnosti silně zatíženo silniční a leteckou dopravou a s tím souvisejícím **hlukem a znečištěním ovzduší**. V důsledku toho dochází k překračování hygienických limitů. Podle dostupných obecných údajů o stávajícím zatížení území imisemi a hlukem je již v tuto chvíli vliv na lidské zdraví a životní prostředí značný. V případě realizace Záměru by se situace nadále zhoršila. **Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další hygienickou zátěž.**

V rámci dokumentace EIA byl mimo jiné předložen dokument „*Hluková studie*“ zpracovaný společností EKOLA group, spol. s.r.o. v dubnu 2023 („**hluková studie**“).

Městská část v první řadě uvádí, že hluková studie je zpracována v rozporu s ustanovením 20 odst. 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, podle kterého *akustickým posouzením zdroje hluku podle věty první se rozumí takové posouzení, které je zpracováno na základě údajů o zdroji hluku ne starších 9 měsíců přede dnem podání žádosti uvedené ve větě první*. Hluková studie přitom uvádí, že měření hluku bylo provedeno dne 21. 6. 2022 a je tedy starší než právním předpisem požadovaných 9 měsíců.

Součástí hlukové studie je rovněž protokol o zkoušce č. 2208107VP („**protokol**“). Zásadním nedostatkem protokolu je skutečnost, že nerespektuje požadavky Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí (Věstník MZd ČR, částka 11/2017), ačkoliv se na tento dokument odvolává v části Metodika měření na str. 10. V protokolu tak **zcela chybí popis umístění čidel** pro měření rychlosti a směru větru a teploty (viz. výše uvedený Metodický návod, PŘÍLOHA B „*Minimální požadavky na obsah protokolu*“, bod j).

Tato skutečnost je podstatná, neboť v protokolu jsou uvedeny měřicí přístroje pro měření atmosférických podmínek, **není však uvedeno místo a způsob měření těchto podmínek**. Protokol na str. 11 uvádí, že rychlost větru byla do 2,5 m/s, tento údaj však **neodpovídá skutečnosti**, neboť dle databáze rychlost větru v některých hodinách v dané lokalitě nabývala hodnoty **vyšší než 6 m/s** (maximálně přípustná hodnota je přitom 5 m/s).

Podle výpisu z oficiální databáze atmosférických podmínek zaznamenaných nedalekou měřicí stanicí HMÚ na letišti Václava Havla (Praha-Ruzyně) byla v 17:00 rychlost větru **6,7 m/s**, což se zcela rozchází s údaji v protokolu.

V hlukové studii je zároveň uvedeno, že hluková situace je vypočtena a v mapách znázorněna pro výšku 4 m nad terénem. Přitom podle protokolu probíhala jednotlivá měření ve výškách 4,8 m, 2,2 m, 7,6 m, 3,6 m a 3 m nad terénem. Tyto výšky pak neodpovídají hlukové studii, ve které jsou výšky uvedeny **rozdílně**. Tyto skutečnosti nasvědčují buď o tom, že měření bylo provedeno zcela nesprávně nebo bylo účelově manipulováno. V každém případě však **výsledné hodnoty nesplňují legislativní požadavky a neodpovídají skutečnosti**.

Za problematický považuje Městská část přístup hlukové studie k výpočtu intenzity letecké dopravy v zájmovém území. Hluková studie pracuje s údaji z roku 2019, ve kterém se uskutečnilo na letišti Václava Havla **celkem 151.341** pohybů letadel. Pro srovnání v roce 2008 bylo zaznamenáno celkem 175.054 pohybů letadel, tedy zhruba o šestinu pohybů více než v roce 2019. Městská část nemá v úmyslu spekulovat nad vývojem letecké dopravy do budoucna.

Posouzení vlivů na životní prostředí by ovšem mělo vycházet ze zásad **prevence a předběžné opatrnosti**. V tomto ohledu tak podle názoru Městské části je nutné uvažovat nikoliv letecký provoz podle „posledního standardního roku“, ale podle **kapacity samotného letiště**.

V souvislosti s výše uvedenými připomínkami Městská část přikládá posudek zpracovaný společností J*D*S Životní prostředí – sekce hluku a Ing. Josefem Drahotou ze dne 6. 9. 2023, jehož předmětem je právě vyhodnocení kvality zpracování problematiky hluku ve výše uvedené hlukové studii. Tento posudek ve svém závěru konstatuje, že „*vzhledem k tomu, že podkladová data pro zpracování hlukové problematiky výše uvedeného záměru, která jsou publikována v posuzovaném textu, vykazují zcela zásadní nedostatky, není možné předpokládat, že dalším postupem stanovené hlukové zatížení dotčených lokalit a obyvatel je odpovídající danému záměru.*“

Městská část zároveň odkazuje na Akustický posudek zpracovaný společností KVINTING spol. s.r.o., č. 380-230925 ze dne 13. 9. 2023, který se vyjadřuje ke zpracované hlukové studii. Podle tohoto posudku obsahuje hluková studie celou řadu chyb a nesrovnalostí. V hlukové studii například není popsáno detailně předpokládané složení dopravy pro roky 2030 a 2050. Rozdělení na vozidla osobní a vozidla nad 3,5 t je značně zavádějící, jelikož například elektro dodávky pro řídičské oprávnění skupiny B budou mít hmotnostní limit 4,25 t.

Naměřená data zároveň nebyla korigována ročním průměrem denních intenzit (RPDI), což by mělo vliv také na rozdíl mezi vypočtenými a naměřenými daty. V tomto ohledu vyvstává otázka, zda je možné data bez uvedení příslušných korekcí vůbec srovnávat. Dle posudku

Některé chyby v akustickém posouzení jsou zcela zásadní. Pokud autor matematického modelu připustí, že rozdíl mezi naměřenou a vypočtenou hodnotou hluku je již pro dobře zdokumentovaný počáteční stav na úrovni 1,9 dB bez započtení korekce RPDI, pak je již tento počáteční stav za hranou akceptovatelné chyby. Pro následné predikce pro roky 2030 resp. pro 2050, kde do odhadů vstupuje v současné době nevyzpytatelná změna složení dopravy, zejména u vozidel nad 3,5t, bude výsledná chyba výpočtu výrazně vyšší.

Bez uvedení podrobných informací o parametrech výpočtů je dané akustické posouzení z hlediska vypočtených hladin hluku v řešeném území nekontrolovatelné a není možné ani v budoucnu ověřit dané výpočty. Jednoduše může být oponováno, že něco bylo korigováno nebo něco bylo metodicky zanedbáno.

Městská část dále odkazuje na měření hluku z provozu stávajících stacionárních zdrojů hluku v území provedená společností KVINTING spol. s.r.o., která jsou uvedena v rámci akustického posudku č. 438-221110 ze dne 18. 11. 2022. Z výsledků tohoto měření je patrné, že **vliv již existujících stacionárních zdrojů přesahuje hygienické limity hluku**.

Záměr by tedy do území přinesl nadměrnou hlučnost. Stacionární zdroje Záměru by zejména v noční době vedly k dalšímu navýšení již nyní překračovaných hygienických limitů hluku.

Městská část zároveň již v předchozím vyjádření k oznámení záměru žádala kvalitní posouzení **kompletní situace se všemi stacionárními zdroji hluku** působícími najednou, jelikož hygienické limity jsou stanoveny pro působení všech zdrojů hluku **dohromady**. Hluková studie ani dokument „*Vyhodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví*“ zpracovaný společností EKOLA group, spol. s r.o. v dubnu 2023 („**vyhodnocení hluku na veřejné zdraví**“) přesto nepřihlédly k již existujícím stacionárním zdrojům hluku v území, které již dnes mohou překračovat hygienické limity.

Městská část v tomto ohledu tedy považuje za nezbytné, aby bylo dodržování hygienických limitů v území řádně ověřeno a vyhodnoceno. Pokud má být záměr schválen v rámci procesu EIA, je nutné bezpečně prokázat, že jeho vlivem **nedojde k překročení hygienických limitů hluku, které chrání lidské zdraví**. V případě jejich překročení je nutné přijmout potřebná a efektivní opatření, která by negativní vliv záměru na lidské zdraví vyloučila.

Podle rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 12. 5. 2011, č. j. 10 Ca 62/2009-122, není možné umístit stavbu generující hluk do území **již nadlimitně hlukově zatíženého**. V případě zjištění takových vlivů musí být naopak koncipována přiměřená kompenzační opatření (bod č. 112 rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526). Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí a lidské zdraví má být ostatně také nezbytnou náležitostí vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Za další vadu hlukové studie Městská část považuje skutečnost, že hluková studie nebyla pro fázi provozu záměru provedena pro specifické výpočetní body (nejbližší konkrétní zástavba) tak, jak je u podobných záměrů běžné.²⁰

Výpočty hodnocení hlukové zátěže a navazující hodnocení zdravotních rizik využívá na maximální možnou míru změnu legislativy, která umožňuje u stávajících komunikací **zvyšovat hlukovou zátěž až za hranu zdravotního rizika**. Od 1.1. 2023 vešlo v platnost nařízení vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací s nabytím účinnosti k 1.7. 2023. Toto nařízení připouští u stávajících komunikací pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích hlukový limit 68 dB přes den a 58 dB v noci.

Městská část přitom poukazuje na skutečnost, že dle zjištěných poznatků WHO i Evropské komise je maximální limit, který lze ještě považovat za bezpečný z hlediska ochrany proti vážným zdravotním následkům, na úrovni 65 dB přes den a 55 dB v noci. Navýšení hlukových limitů provedené novelou **nepředstavuje marginální rozdíl**. Naopak každé zvýšení o 3 dB fakticky odpovídá **zdvojnásobení hlukové zátěže**. Z tohoto důvodu byla citovaná novela napadena u Ústavního soudu.

Podle vyjádření pneumologa MUDr. Michala Šotoly, primáře I. kliniky tuberkulózy a respiračních nemocí VFN a 1. LF UK je v současnosti znám rozsáhlý dopad hlukové zátěže na

²⁰ Viz např. akustická studie oznámení záměru „Klánovická spojka“ dostupný na: (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2221).

zdraví obyvatel a nová data přibývají rychlým tempem. Hluk má vliv na rozvoj a průběh ICHS, poruchy spánku, dopady na kognitivní funkce a pozornost dětí, tinnitus. Hluková zátěž představuje v Evropských zemích 1,0 - 1,6 milionu DALYs (*Disability adjusted life years*).

Podle MUDr. Šotoly „*uvedené materiály o provozu stavby (znečištění ovzduší, překračování hlukových limitů) ukazují, že dopady stavby jsou daleko většího rozsahu a negativa jednoznačně převyšují nad pozitivy. Nelze se vyhnout dojmu, že některé modely a studie byly vytvořeny tak, aby za každou cenu potvrdili realizovatelnost záměru. Minimálně hluková studie vyžaduje nezávislý oponentní posudek. Materiál je nutno z výše uvedených důvodů v této podobě odmítnout.*“

Měření hlukové zátěže provedené v rámci dopravně inženýrského průzkumu prokázalo již nyní překračování limitů hlukové zátěže v následujících místech: Dejvice_160, Ruzyně_2335, v Přední Kopanině v ulici k Tuchoměřicům, v Horoměřicích v ulicích Revolučním Velvarská, Suchdolská, v Suchdole v bodech Sedlec_51, Sedlec_34 a Suchdol_126, v Čimicích v bodech Čimice_130 a Čimice_29, v Dolních Chabrech ve výpočtovém bodě Dolní Chabry 917 v ulici Spořické, ve Zdíbech v bodech Zdiby_43, Zdiby_9, Zdiby_83 Zdiby_24_P, Zdiby_113 a Zdiby_24_JK, v Březiněvsi bodě Březiněves_12, v Ďáblicích v bodech Ďáblice_736 a Ďáblice_37.

Podle vyhodnocení hluku na veřejné zdraví v období výstavby není hluk z výstavby z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se jedná o **krátkodobou expozici hluku**. I přes tuto skutečnost lze očekávat dočasné zvýšení obtěžování obyvatel přilehlých domů v průběhu výstavby záměru. Vyhodnocení hluku na veřejné zdraví na str. 39 uvádí, že

Hluk z výstavby není z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se jedná o krátkodobou expozici hluku. I přes tuto skutečnost lze očekávat dočasné zvýšení obtěžování obyvatel přilehlých domů v průběhu výstavby záměru. Je proto nutné věnovat zvýšenou pozornost zpracování harmonogramu stavby a jeho následnému dodržování, zajistit kontrolu dodržování opatření ke snížení negativních vlivů stavby a zajistit komunikaci mezi dodavatelem stavby a obyvateli nejbližších domů.

Tento přístup však dle MUDr. Šotoly znamená rezignaci na ochranu zdraví obyvatel. Doba výstavby je dle vyhodnocení hluku na veřejné zdraví plánována na období 2027-2030 a lze očekávat i významné prodloužení doby výstavby v souvislosti s nepředvídatelnými vlivy v jejich průběhu. S ohledem na předpokládanou pracovní dobu na staveništi, tedy 10 h, **nelze hlukovou zátěž označit za krátkodobou**. Fakticky totiž má dojít k vystavení zvýšené hlukové zátěži minimálně po dobu 3 let v rozsahu minimálně 50 h týdně. Nelze akceptovat, že vyhodnocení hluku na veřejné zdraví do detailů nezpracovává konkrétní monitorovací a protihluková opatření v období výstavby.

V souvislosti s výše uvedenými připomínkami Městská část přikládá odborné vyjádření k dokumentaci EIA zpracované MUDr. Michalem Šotolou, primářem I. kliniky tuberkulózy a respiračních nemocí VFN a 1. LF.

6) Vlivy na povrchové a podzemní vody

Městská část v souvislosti s vlivem na povrchové a podzemní vody uvádí, že obdobně jako ve zjišťovacím řízení, je v rámci dokumentace záměru na str. 158 chybně uveden stav vodního útvaru HSL_3060 Mratínský potok od pramene po ústí do Labe. Celkový stav tohoto útvaru povrchových vod je hodnocen jako „nedosažení dobrého stavu.“ Ve skutečnosti je celkový stav tohoto útvaru povrchových vod k datu zpracování dokumentace záměru (07/2023) hodnocen jako **nevyhovující**.

Cíle ochrany vod jako složky životního prostředí jsou upraveny v ustanovení § 23a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů („vodní zákon“), včetně skutečnosti, že *zhoršení stavu nebo ekologického potenciálu útvaru povrchové vody nebo stavu útvaru podzemní vody či znemožnění dosažení dobrého stavu nebo dobrého ekologického potenciálu útvaru povrchové vody nebo dobrého stavu útvaru podzemní vody je možné pouze na základě výjimky splňující zákonná kritéria*. Ustanovení § 104 odst. 3 vodního zákona pak vodoprávnímu úřadu ukládá v závazném stanovisku posoudit možnost zhoršení stavu nebo ekologického potenciálu útvaru povrchové vody nebo stavu útvaru podzemní vody **či nemožnost dosažení dobrého stavu nebo dobrého ekologického potenciálu**. Obdobně Městská část odkazuje na čl. 4 odst. 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. 10. 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky stanoví („**rámcová směrnice o vodách**“).

Stav povrchových a podzemních vod by se tak nejen **neměl zhoršovat**, ale **měl by se i stále zlepšovat k dosažení dobrého stavu**. Jedním z nástrojů je i posuzování vlivů jednotlivých projektů na stav vod, v rámci kterého se nejdříve identifikuje, zda určitý záměr může stav vod zhoršit či omezit zlepšení jeho stavu. Pokud takový záměr tyto vlivy má, rozhoduje se, zda je pro něj **možné udělit výjimku** ve smyslu čl. 4 odst. 7 rámcové směrnice o vodách.

Způsob posouzení je pak upraven Příloze V. rámcové směrnice o vodách, v rámci dokumentu *Guidance Document No. 36 Exemptions to the Environmental Objectives according to Article 4(7)*²¹ a v Metodickém pokynu Sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství a Sekce technické ochrany životního prostředí Ministerstva životního prostředí k posouzení možnosti vlivu záměru na stav dotčených vodních, č. 2/2018/1 Věstníku MŽP („**metodický pokyn**“).

Dokument „*Posouzení vlivu záměru na stav vodních útvarů*“ zpracovaného společností AFRY CZ s.r.o. v listopadu 2022 („**posouzení vlivu na vodní útvary**“) sice popisuje jednotlivé vodní útvary a jednotlivé stavební objekty, ale již zcela **opomíjí kvalifikovat a kvantifikovat přímé a nepřímé vlivy těchto stavebních objektů**.

Metodický pokyn předpokládá posouzení kumulativních a synergických vlivů ostatních záměrů. V tomto ohledu metodický pokyn požaduje posouzení „*dalších záměrů, aby mohly být zohledněny synergické vlivy záměrů (provazba na podklady pro posouzení kumulativního vlivu záměru)*.“ Posouzení vlivu na vodní útvary ovšem posouzení kumulativních a synergických vlivů **vůbec neobsahuje**.

²¹ Dostupné na: https://circabc.europa.eu/sd/a/e0352ec3-9f3b-4d91-bdbb-939185be3e89/CIS_Guidance_Article_4_7_FINAL.PDF.

Metodický pokyn uvádí, že při hodnocení se vychází z „*cílů uvedených v platných plánech povodí, vodohospodářské bilance současného stavu a výhledového stavu (ustanovení § 22 vodního zákona)*“. Posouzení vlivu na vodní útvary ovšem tyto informace **vůbec neobsahuje**, ale především je nezohledňuje ani v souvislosti se stavbou záměru. Posouzení vlivu na vodní útvary tak zcela opomíjí jednu z částí povinného posouzení, tj. zda záměr neznemožní dosažení lepšího stavu podzemních a povrchových vod.

Podle metodického pokynu jsou při hodnocení posuzovány i možné nepřímé vlivy záměru (krok 3), tj. „*i z pohledu jejich nepřímého vlivu na změnu chemického stavu a změny ostatních složek ekologického stavu/potenciálu všech dotčených útvarů povrchových vod a na změnu chemického i kvantitativního stavu dotčeného útvaru podzemních vod*“. Posouzení vlivu na vodní útvary **opomíjí nepřímé vlivy** záměru, tj. intenzivní a dlouhodobé užívání osobní i nákladní dopravou. Silniční doprava je přitom pravděpodobně rozhodujícím zdrojem oxidů dusíku ve městech.²² Jak bylo uvedeno výše, například vodní útvar HSL_3060 Mratínský potok má přitom **nevyhovující stav**. Posouzení vlivu na vodní útvary pak možný nepřímý vliv záměru nepopisuje ani nijak nehodnotí.

Posouzení vlivu na vodní útvary zároveň nevztahuje své hodnocení k jednotlivým ukazatelům stavu vod. Z Posouzení vlivu na vodní útvary tak není zřejmé, zda je dodržen výklad „zhoršení stavu“ ve smyslu rozsudku Soudního dvora Evropské unie ve věci C 461/13. Podle něj musí být pojem „zhoršení stavu“ útvaru povrchové vody, který je uveden v ustanovení § 23a odst. 1 písm. a) bod 1 vodního zákona, vykládán v tom smyslu, že o zhoršení se jedná tehdy, jakmile se stav **alespoň jedné z kvalitativních složek zhorší o jednu třídu**, i když toto zhoršení nevede k celkově horšímu zařazení útvaru povrchové vody. Pokud se však dotyčná kvalitativní složka již nachází v nejnižší třídě, **jakékoli zhoršení této složky představuje „zhoršení stavu“** útvaru povrchové vody ve smyslu tohoto ustanovení.

Posouzení vlivu na vodní útvary ovšem nedokládá, že nebude docházet k nezhoršování stavu povrchových a podzemních vod, ani k jeho zlepšování. Je přitom zjevné, že záměr bude mít vliv na povrchové a podzemní vody. Posouzení vlivu na vodní útvary přitom ignoruje řadu hodnocení, které by mělo podle metodických podkladů provést.

Městská část v této souvislosti přikládá odborné posouzení hydrogeologických částí dokumentace EIA zpracované společností GEOtest, a.s., dne 27. 9. 2023. Podle tohoto dokumentu v posouzení vlivu na vodní útvary existuje řada **chybějících údajů**, navržený monitoring je **nedostatečný** a chybí v něm celá řada základních **monitorovacích objektů**.

Podle společnosti GEOtest, a.s. zároveň není možné souhlasit s tvrzením, že při „*přijetí navržených opatření je vliv stavby (SOKP 518 a 519) přijatelný, bez významných negativních vlivů. Dle názoru zpracovatele není možno v tuto chvíli předjímat účinnost opatření, když tato opatření ještě nebyla provedena. A to proto, že některými z těchto opatření jsou průzkumné práce, které ještě nebyly provedeny. Především jde o podrobný HG průzkum a na něj navazující prostorový HG model*“. Kvalifikované a komplexní hodnocení dopadů stavby na

²² Jak dokládá například dokument Českého hydrometeorologického ústavu s názvem „*Identifikace zdrojů znečištění ovzduší*“, str. 22, dostupný na: https://www.chmi.cz/files/portal/docs/reditel/SIS/nakladatelstvi/assets/td_149.pdf.

hydrogeologické poměry je možné zhodnotit pouze po provedení doporučených hydrogeologických průzkumných prací.

V tuto chvíli je tedy nutné vycházet ze zásady předběžné opatrnosti a nepresumovat automaticky účinnost navržených opatření, jelikož jejich účinnost nebyla ničím potvrzena. Tím spíše v okamžiku, kdy posouzení vlivu na vodní útvary neobsahuje všechny podstatné údaje. Společnost GEOTest, a.s. zároveň konstatuje, že

Všechny tyto doporučené hydrogeologické průzkumné práce a případná navazující opatření by měly být provedeny již v rámci řízení EIA, např. v rámci jeho dopracování.

Městská část zároveň považuje za problematické zhodnocení dostatečné kapacity Mratínského potoka pro odvádění dešťových odpadních vod v navržené výši. Kapacitu je nutné posoudit komplexně z hlediska celého odvodňovaného území.

Dokumentace EIA se nevěnuje skutečnosti, že Záměr by ve svém důsledku mohl způsobit **zaplavování** oblasti středočeských obcí Mírovce, Veleň, Sluhy a Mratín. Záměr, zejména část D0 519, tak bez dalšího **není možné odvodnit** do vodotečí Třeboradického a Mratínského potoka, a to **ani v minimální míře**. Tuto skutečnost opakovaně zdůrazňuje také Povodí Labe a.s.

Masívní bytová výstavba v okrajových částech Prahy (Letňany, Ďáblice a Čakovice) od 70. let min. století způsobila významnou změnu odtoku srážkových vod do recipientu. Tato výstavba však nebyla doprovázena podmiňujícími úpravami na korytě Mratínského potoka nebo retenčními opatřeními v povodí.

K enormnímu zhoršení situace přispělo i odvodnění nových dopravních staveb, především dálnice D8, kde byla realizována nedostatečná retenční opatření. Lokální srážky tak v současné době **opakovaně způsobují vybřežení** z koryta toku a zaplavení okolní zástavby, která prakticky všude zasahuje až na břehovou hranu koryta toku. Již nyní jsou středočeské obce Mírovce, Veleň, Sluhy a Mratín při každém dešti pod vodou přívaly vod z pražských městských částí. V důsledku masívní zastavěnosti polí, která dříve dešťové vody absorbovala, jsou obydlené části těchto obcí **zaplavovány**. Ve Veleni často ani neprší a voda v potocích se zvedne až o 2 m v důsledku bouřky na území Prahy. Zápavy jsou navíc doprovázeny hygienickými závadami z nesených splavenin.

Dešťová voda z oblasti Bohnic, Čimic, Zdib, Ďáblic a Březiněvsí bude přitom ze D0 519 odvedena do Mratínského a Třeboradického potoka. Dokumentace Záměru ovšem tyto skutečnosti zcela opomíjí.

Na základě studií zpracovaných po roce 2009 byla doporučena k realizaci nádrží Mírovce na Mratínském potoce a nádrží Třeboradice na Třeboradickém potoce. Na obě nádrže byly zpracovány dokumentace k územnímu řízení a byly projednány s dotčenými obcemi, které nádrže zařadily do svých územních plánů. Vzhledem k nadmístnímu významu navrhovaných protipovodňových opatření, byly nádrže zařazeny do ZÚR Středočeského kraje a jsou součástí Aktualizace č. 5 ZÚR hlavního města Prahy.

Navržené odvodnění řešeného úseku D0 519 do Mratínského potoka v množství **87 l/s** splňovalo ve fázi zjišťovacího řízení podmínky uplatňované pro realizaci staveb v oblastech s

vysokou mírou ohrožení povodněmi, tj. v souladu s normou TNV 75 9011 „Hospodaření se srážkovými vodami“, tj. retenční objem bude dimenzován na **pětiletý déšť** o maximálním objemu (výpočet z dob trvání a intenzit návrhových dešťů) a odtokem v max. množství **3 l/(s.ha)**.

V rámci Posouzení vlivu na vodní útvary je ovšem uvažováno s odtokem z RN a DUN Ďáblice do Mratínského potoka v **množství 200 l/s**. Toto více jak **dvojnásobné navýšení** odváděných dešťových vod není v Posouzení vlivu na vodní útvary žádným způsobem odůvodněno.

V této souvislosti je třeba upozornit, že navržený retenční objem je dimenzován na deště s pětiletou dobou opakování a vypadnutí víceleté srážky způsobí v kriticky ohroženém území podél Mratínského potoka **další zhoršení protipovodňové ochrany**, nehledě na to, že i u dalšího úseku D0 520 bude zřejmě nutné zaústit odvodnění do povodí Mratínského potoka.

Posouzení vlivu na vodní útvary v tomto ohledu také neřeší kumulativní efekt s navazujícím úsekem D0 520 a další plánovanou výstavbou v povodí Mratínského potoka. I přes dodržení limitů dle normy TNV 75 9011 pak může dojít ke **zhoršení povodňových situací** na Mratínském potoce a v jeho povodí.

Podle Městské části je tedy nezbytné, aby výstavbě záměru předcházela výstavba navrhovaných poldrů na Mratínském a Třeboradickém potoce a v případě, že poldry nebudou realizovány před stavbou obchvatu, aby se tyto staly vyvolanou investicí.

V souvislosti s výše uvedenými připomínkami Městská část přikládá vyjádření Povodí Labe, s.p., č. j. PLa/2023/038913 ze dne 26. 9. 2023.

7) Vlivy na půdu a přírodní zdroje

V zájmovém území pro výstavbu záměru se nachází cenná orná půda na pozemcích chráněných jako zemědělský půdní fond („ZPF“). Dotčené pozemky představují ornou půdu o celkové rozloze 284,148 ha. Samotný záměr má přitom být umístěn na ploše spadající **převážně do I. třídy ochrany ZPF**.

Zemědělský půdní fond je přitom chráněn zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů („zákon o ochraně ZPF“). Podle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně ZPF lze odejmout zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany pouze v případech, kdy **jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu**. Toto ustanovení bylo zakotveno novelou č. 41/2015 Sb.

Důvodová zpráva k této novele uvádí, že „*pouze při prokázání výrazně převažujícího veřejného zájmu bude možno (a při splnění ostatních podmínek daných v § 4) nejkvalitnější půdu odejmout ze zemědělského půdního fondu.*“ Lze tedy jednoznačně dovodit, že zákonodárce měl v úmyslu umožnit zábor nejkvalitnější zemědělské půdy pouze ve zcela výjimečných případech. Realizace záměru by tedy neměla být na pozemcích I. a II. třídy ochrany ZPF možná, neboť v takovém případě neexistuje převažující veřejný zájem nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Obdobně se k věci staví také Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 30. 1. 2020 č. j. 2 As 187/2017–327.

Vzhledem k těmto skutečnostem se tak Městská část domnívá, že umístění záměru by znamenalo odejmutí zásadního množství nejkvalitnější zemědělské půdy. Jedná se přitom o nenahraditelnou přírodní hodnotu a zdroj, který není možné **žádným způsobem obnovit**. Umístění záměru by tedy mělo přímý vliv na úbytek cenné zemědělské půdy.

Městská část tedy v tomto ohledu požaduje variantní posouzení záměru a jeho návrh v takové variantě, která zasáhne do nejkvalitnější zemědělské půdy co možní nejméně.

Části záměru jsou rovněž zařazeny do půd ohrožených erozí. V rámci dokumentace EIA ovšem není s erozí v reálném rozsahu počítáno, přitom půjde o každoroční jev.

Dokumentace záměru uvádí, že „koridor, ve kterém je navrženo vedení trasy severního obchvatu Prahy ve stavbách D0, SOKP 518 a 519, je z největší části veden zemědělskou krajinou s převahou orné půdy, kde nejsou prakticky žádné vlivy na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu ZOPK.“ Způsobem hodnocení celého úseku jako průměru mezi delším úsekem s nižší hodnotou krajiny a mezi menším, významným úsekem s historickou, přírodní a krajinnou hodnotou, je velmi zavádějící. Zpracovatel dokumentace nebere v úvahu kvalitu a stávající ochranu území s ekologicky významnými strukturami krajiny, se zvláště chráněnými druhy rostlin a živočichů a s významnou archeologickou lokalitou.

8) Vlivy na krajinu

Záměr vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000. Realizace záměru tak bude mít evidentně negativní vliv na tato chráněná území. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (úseky 518 a 519) „nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná, [...]“ Městská část podotýká, že tato situace se od roku 2001 žádným způsobem nezměnila a posuzovaná varianta záměru dodnes představuje zásadní negativní dopad pro životní prostředí.

Dokumentace záměru k tomu na str. 404 uvádí, že vlivy záměru dopadající na přírodní charakteristiky lze shrnout následovně.

Jedná se o několik silných zásahů do význačných hodnot krajinného rázu či středně silný zásah do jedinečného znaku. V ostatních úsecích s ohledem na charakter území, kde převažují antropogenně pozměněné agrární a urbanizované plochy, není vliv na znaky a hodnoty přírodní charakteristiky velký, či zasahuje jen znaky dle cennosti běžné, ač je i v těchto místech vliv záměru významný. Vzhledem k přítomnosti přírodního parku, zvláště chráněných území, evropsky významné lokality a dalších institutů obecné ochrany přírody a krajiny (VKP, ÚSES) na straně jedné a dimenzím navrhovaného záměru a jeho technického řešení na straně druhé, je zásah do znaků a hodnot přírodní charakteristiky klasifikován jako **středně silný**.

Silným zásahem do krajinného rázu je dle dokumentace záměru „přechod komunikace mosty přes Čimické údolí a přes Dražanské údolí (v jeho široce rozevřené východní části).“ Dokumentace záměru dále uvádí, že některé ze znaků krajinného rázu mají **jedinečný význam**. „Záměr může nepříznivě zasahovat do některých znaků jedinečného a neopakovatelného

významu, a to zejména při přechodu Vltavského kaňonu, kde jsou tyto znaky a hodnoty nejvíce soustředěny.“

Jiná situace nastává v prostoru koridoru Vltavy mezi Sedleckými skalami a Zámky, jehož scéna je výrazná, dynamická, uzavřená a esteticky atraktivní. Přivaděč Rybářka s tunelem a MÚK bude v urbanizovaném prostředí z hlediska krajinného rázu zřetelným zásahem, který bude tkvět především v poloze MÚK Rybářka nad levobřežní hranou údolí. Míra zásahů do kvalit prostoru koridoru Vltavy je však snížena antropogenními prvky (vzdušné vedení VVN, silnice a železnice, okraj zástavby Suchdola), mezi kterými může silniční most (úsek D0 519) představovat novou estetickou kvalitu. **Snížení významu scenérií skalních partií v krajinné scéně údolí Vltavy je však nutno považovat za silný zásah.**

Vymezení PDoKP je v rámci obrázků č. 2.9 a 2.10 provedeno bez jasného vysvětlení, jakým způsobem k tomuto vymezení došlo. Nebyla provedena řádná analýza viditelnosti na digitálním modelu terénu, z níž by bylo jasně vyhodnoceno, které skutečné části reálného krajinného prostoru budou záměrem zasaženy. Bez této analýzy je vymezení PDoKP jen teoretické a neodpovídá skutečnému dotčenému prostoru daného záměru, který bude patrně mnohem rozsáhlejší, než je uvedeno na uvedených mapkách. Hodnocení tak postrádá objektivizaci a je pouze **subjektivním vyhodnocením** vlivu.

Dle Městské části bude například PDoKP E/519 zcela jistě dosahovat až ke kótě, která se nachází severně od vymezené hranice PDoKP. Tato kóta se nachází na návrší tvořeném ornou půdou bez vizuálních bariér a je tak zřejmé, že ovlivněná část krajiny bude zcela jistě dosahovat až k této kótě. Podobné odchylky od reálného průběhu terénu lze očekávat i od ostatních ploch PDoKP.

Vymezení PDoKP je za uvedené metodiky zcela klíčové a má **zásadní vliv na výsledky celého hodnocení**. Z uvedeného důvodu se Městská část domnívá, že výsledky hodnocení jsou nedostatečným a subjektivním vymezením PDoKP, jsou zcela nerelevantní a neodrážejí reálný dopad záměru ve skutečné krajině. Výsledky celého hodnocení tak neodpovídají parametrům záměru.

Podle ustanovení § 12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny („ZOPK“), je krajinným rázem zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Krajinný ráz je **chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu**. Z judikatury správních soudů pak vyplývá, že při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, **pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou** (ať z hlediska přírodního, historického, architektonického, či jiného), a stav, jak bude vypadat například po umístění stavby.

Souhlas k zásahu do krajinného rázu **nelze** zdůvodnit pouze tím, že se v dané lokalitě umístí množství jiných nových staveb, a pominout tak po staletí vytvářenou charakteristiku místa (srov. rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 11. 4. 2008, č. j. 7 Ca 219/2007-58, 2108/2010 Sb. NSS).

Dle Nejvyššího správního soudu je krajinný ráz dynamický a podléhá změnám ve využití území.

Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 9. 2009 č. j. 7 As 52/2009-227 vyplývá, že zásah do krajinného rázu je akceptovatelný, pokud by záměr vytvořil sám určitou hodnotu a začlenil se do krajiny. Dle výše uvedených závěrů ovšem zásah do krajinného rázu je v mnoha ohledech silný a dojde k zásahu do jedinečného a neopakovatelného významu. Dokumentace záměru ani dokument s názvem „*Studie vlivu na krajinný ráz dle §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění*“ zpracovaný společnostmi PRAGOPROJEKT, a.s. a AFRY CZ, s.r.o v červenci 2022 ovšem neuvádí žádné skutečnosti svědčící o tom, že by se záměr urbanisticky vhodně začlenil do krajiny a stal se její harmonickou součástí, dominantou či významným krajinným prvkem. O takový případ se tedy **nejedná**.

Druhou možností dle citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu je situace, kdy záměr krajinný ráz znehodnotí, ale pouze v míře, která v porovnání s jinými důležitými zájmy je únosná a povaze věci odpovídající. Ani tuto skutečnost či považování jednotlivých zájmů však dokumentace EIA **neřeší**.

Podle názoru Městské části je tedy nutné dojít k závěru, že silný zásah záměru do krajinného rázu je s ohledem na výše uvedené **nepřípustný**.

Podle studie vlivu na krajinný ráz zpracované Ing. arch. Jiřím Kupkou v červenci 2022 je vliv záměru na významné krajinné prvky a zvláště chráněná území hodnocen jako středně silný. Městská část zde odkazuje na odborné posouzení zaměřené na krajinný ráz, které je zpracované stejnou autorizovanou osobou k záměru lanové dráhy Podbaba – Troja – Bohnice z července 2023.

Ačkoliv se jedná o **nesrovnatelné záměry**, co se týče jejich dimenze, vizuální exponovanosti i rozsahu dotčeného krajinného prostoru, nyní posuzovaný záměr vychází z posouzení **nepochopitelně lépe** než záměr lanové dráhy. U stavby lanové dráhy je její vliv hodnocen jako nezanedbatelná změna a snížení krajinného rázu Trojské kotliny, naproti u záměru dochází k tomu, že bude mít středně silné až silné vlivy.

Městská část v tomto ohledu cituje z posouzení záměru lanové dráhy, ve kterém je uvedeno, že „*na jednu stranu je zřejmé, že hledisko veřejného zájmu, účelnosti a funkčnosti záměru, jeho jedinečnosti / unikátnosti (neopakovatelnosti) i architektonické kvality (nová hodnota, atraktivní prvek) v území s výraznými rekreačními funkcemi může chápání míry rušivého vlivu na přírodní a estetické hodnoty krajiny snižovat. Na druhou stranu se jedná o území přírodního parku, kde je hledisko ochrany krajinného rázu prioritní a požadavek zachování stávajících hodnot území cílem ochrany.*“

Vliv lanové dráhy, která je záměrem poměrně nenápadným ve vztahu krajinnému rázu, je tedy vyhodnocen na samé hraně přijatelnosti. Naproti tomu vliv záměru, který by znamenal zcela zásadní proměnu podoby údolí přes Vltavu, je považován pouze za středně silný. Takovéto závěry jsou **zcela nepřezkoumatelné**. Městská část na tomto místě rovněž konstatuje, že v případě záměru lanové dráhy se již otevřeně hovoří o jeho opuštění, jelikož tento záměr nemá politickou podporu. Posuzovaný záměr D0 518 a 519 přitom je politicky podporován velmi široce. **I v tomto světle se tak jeví závěry obou posouzení (zpracované totožnou autorizovanou osobou) jako účelové, tendenční a zpracované spíše na objednávku co do jejich výsledku.**



Vizualizace lanové dráhy Podbaba – Troja – Bohnice



Vizualizace záměru

V dokumentaci pro posouzení lanové dráhy je vliv zkoumán a posuzován mnohem podrobněji a z širších aspektů. K vymezení potenciálně dotčeného krajinného prostoru (PDoKP) vzhledem k charakteru navrhovaného záměru budou sloužit zejména **vizuální hranice v krajině** (horizonty, hranice zástavby). PDoKP je tedy vymezen na základě terénních průzkumů, analýzy území a diagramu viditelnosti stožárů lanové dráhy vytvořenému na digitálním modelu povrchu (DMP1G) dle nástroje „Analýzy výškopisu – pole viditelnosti“, přičemž obvod byl limitován okruhem.“

Podle odborného posouzení zpracovaného Ing. arch. Lenkou Hornychovou a Ing. arch. Petrem Chaloupkem však „analýza viditelného zásahu dálnice do krajiny chybí. Umístění stavby na temeni vrcholové plošiny způsobí její dálkovou exponovanost, reálnou viditelnost, zejména vysoký most přes Vltavu, násypy, zaústění tunelů i kratší mosty v úseku 519. Krajina se v souladu s tokem Vltavy sklání k severozápadu a dohlednost v krajině je mnohakilometrová (viditelnost Českého Středohoří a Krušných Hor). Přitom právě průmět hodnoceného záměru do vzhledu městské krajiny je klíčovou otázkou vlivu záměru na krajinný ráz dle §12 ZOPK. Pro posuzované území se stanovují referenční body vnímání krajinného prostoru, tedy míst, která jsou veřejně přístupná, frekventovaná a ze kterých se naskýtají významné celkové pohledy.“ Tato analýza v rámci hodnocení záměru **úplně chybí**.

Rovněž odborného posouzení uvádí, že „hodnocení významu Přírodního parku Drahaň – Troja se v obou posuzovaných případech dokumentací EIA **výrazně liší**, ačkoli je vypracovali stejní autoři. Zatímco v případě lanovky jsou **hodnoty parku vysoce ceněny** a její vliv je „nejlépe na hranici přijatelnosti“, v případě vedení dálnice je vliv na krajinu posuzován jako **“únosný”**“.

Na území přírodních parků se podle legislativy připouští pouze některá stavební činnost, a to za podmínky, že nenaruší charakter lokality a bude plně respektovat jak její architektonicko-urbanistické hodnoty a kulturní identitu, osobitě krajinné a přírodní znaky včetně zachovaných pohledových horizontů.

Podle citovaného odborného posouzení dále „stavba dálnice bude mít **nezpochybnitelně za následek změnu krajinného rázu**. Dojde ke změně celkového vzhledu krajiny, ke **snížení (degradaci) významu a čitelnosti dominantních, nebo příznačných, charakteristických nebo jedinečných znaků krajiny, nebo dokonce k jejich odstranění**. Změna měřítka a geomorfologického kontextu hradiště Zámka, způsobená stavbou dálnice, **zcela zničí chráněnou podstatu zapsané archeologické památky. Zanikne kulturní dominanta celého území, jejíž součástí jsou prudké svahy údolí Dynamitky s údolním meandrem Čimického potoka, které jsou neoddělitelnou součástí uceleného obrazu zaniklého hradiště s vazbou na nejstarší dějiny Čech a dávají představu o jeho situování a významu v území**“.

Ochrana kulturního a archeologického dědictví je **veřejným zájmem**. Kulturně historická hodnota území archeologických nálezů (ÚAN) spočívá ve schopnosti nést historickou informaci důležitou pro zachování krajinné paměti a od ní se odvíjejícího kulturního povědomí. Do archeologického dědictví jsou zahrnuty stavby, konstrukce, skupiny budov, zastavěná území, movité objekty, památky dalšího druhu a také **jejich související prostředí** nacházející se jak na souši, tak pod vodou.

Odborné posouzení pak uzavírá, že „projekt dálnice terénním zářezem a shora hloubeným tunelem **zasahuje přímo do nemovité kulturní památky hradiště**. Její **neoddělitelnou součástí je i krajinný profil meandru údolí Čimického potoka, který je narušen zářezem, tunelovými portály a do údolí vloženou mostní konstrukcí s protihlukovými stěnami**. **Kritéria hodnocení, která si stanovil zpracovatel dokumentace EIA, jsou podřízena snaze vyhodnotit vliv plánované dálnice na zákonem chráněné přírodní, krajinné a kulturní hodnoty jako zanedbatelný, případně kompenzovatelný. Při zachování zákonných postupů by ovšem bylo třeba upuštění od legislativní ochrany. Tento krok není vůbec zmíněn, je patrně automaticky předpokládán jako samozřejmý a nezohledňuje se tak ani časová náročnost tohoto kroku**“.

Městská část dále nerozumí závěru dokumentace záměru vyjádřenému na str. 407 a v následující tabulce č. 118. Zpracovatel dokumentace záměru zde uvádí, že „*následující tabulka shrnuje posouzenou závažnost vlivů na zákonná kritéria, která závěrem konstatuje, že se bude jednat o únosný zásah do krajinného rázu.*“ Městská část připomíná, že vyhodnocení zásahu do krajinného je ovšem **otázkou právní**. To vyplývá například z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 11. 2008, č. j. 1 As 59/2008-77, podle kterého „*znalecký posudek je určen toliko ke zkoumání otázek skutkových. Znalec proto nemůže hodnotit, zda by určité stavební úpravy mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, neboť tato otázka je otázkou právní.*“

Jak potvrzuje rovněž komentář k zákonu o ochraně přírody a krajiny, „*znalecké posudky měly toliko zhodnotit krajinný ráz a jeho složky jako významné krajinné prvky, zvláště chráněná území, kulturní dominanty v krajině a harmonické měřítko a vztahy v krajině*“ (VOMÁČKA, V., HANÁK, J., DIENSTBIER, F., PRŮCHOVÁ, I. *Zákon o ochraně přírody a krajiny*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, s. 135, marg. č. 16). **Naopak k otázce únosnosti zásahu do krajinného rázu se znalec vyjadřovat nemá.**

Dokumentace záměru tak v tomto ohledu obsahuje řadu provedených hodnocení vlivu záměru na některé složky krajinného rázu, následně pak ovšem dokumentace záměru činí závěry, které ji nepřísluší. Takový postup je dle názoru Městské části jednak vadou dokumentace EIA, zároveň ovšem svědčí o jisté podjatosti zpracovatelů dokumentace.

Podle § 14 odst. 2 písm. f) ZOPK patří mezi zvláště chráněná území také **přírodní památky**. Přírodní památka je dle § 36 odst. 1 ZOPK přírodní útvar menší rozlohy, zejména geologický či geomorfologický útvar, naleziště vzácných nerostů nebo ohrožených druhů ve fragmentech ekosystémů, s regionálním ekologickým, vědeckým či estetickým významem, a to i takový, který vedle přírody formoval svou činností člověk, který orgán ochrany přírody vyhlásil za přírodní památku. Podle **§ 36 odst. 2 ZOPK** jsou změna nebo poškozování přírodní památky nebo její hospodářské využívání vedoucí k jejímu poškození **zakázány**.

Městská část dále připomíná, že pražské krajiny zaříznutých údolí do kaňonu Vltavy jsou charakterizovány rovněž v ZÚR hlavního města Prahy. ZÚR rovněž požaduje **ochranu dochovaného charakteru prostoru scény města, především vltavského údolí a pohledově exponovaných svahů a hran náhorních plošin včetně krajinných a historických dominant, kompozičních os, dálkových pruhledů, měřítko zástavby atd.**

Pro následné rozhodování o změnách v území Draháň-Troja-Bubeneč ZÚR dokonce požaduje respektování fenoménu Vltavy a její nivy jako významného krajinného a přírodního prvku, určeného především pro rekreační funkci a zajištění vyloučení významného negativního vlivu Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) na lokalitu Natura 2000 „Kaňon Vltavy u Sedlce“.

Podle § 43 odst. 1 ZOPK může orgán ochrany přírody povolit **výjimku ze zákazů ve zvláště chráněných územích podle § 36 odst. 2** v případě, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody anebo tehdy, pokud povolovaná činnost významně neovlivní zachování stavu předmětu ochrany zvláště chráněného území.

Je tedy zřejmé, že ŘSD bude muset získat **výjimku ze zákazu činností** dle § 43 odst. 1 ZOPK. Dokumentace EIA ovšem v této souvislosti žádné výjimky **nezmiňuje**, ani se k této poměrně zásadní otázce **nevyjadřuje**.

9) NATURA 2000

Podle Městské části by provedení záměru nevyhnutelně vedlo k porušení ustanovení § 45i odst. 2 a 8 ZOPK. Městská část zde odkazuje především na stanoviska Magistrátu hlavního města Prahy, Odboru ochrany prostředí, ze dne 14. 7. 2022 č. j. MHMP 1285185/2022 a ze dne 30. 1. 2019 č. j. MHMP 210954/2019 a č. j. MHMP 209391/2019 („**stanoviska OCP**“). Dotčený orgán zde došel k jasnému závěru, že záměr **může mít významný negativní vliv na EVL Kaňon u Sedlce**.

Součástí dokumentace EIA je mimo jiné dokument „*Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění*“ zpracovaný společností EXprojekt s.r.o. v březnu 2023 („**posouzení NATURA**“). Posouzení NATURA dochází k závěru o údajném mírném vlivu záměru na dotčené EVL. Posouzení NATURA ovšem nedokáže uvedený významný negativní vliv vyloučit, jak požaduje § 45i odst. 8 ZOPK.

Stanoviska OCP dochází k jasnému závěru, že je téměř jisté, že během fáze provozu záměru dojde k **vytlačení** předmětu ochrany (původních porostů) z důvodu ukládání dusíkatých látek do půdy na základě znečištění z dopravy vozidel, které přispěje k rozšíření silnějších druhů. Posouzení NATURA pak v části č. 14 uvádí návrh některých opatření ke zmírnění uvedeného vlivu. Ve zkratce se jedná o monitoring a biologický dozor, a dále pak o odstraňování invazivních druhů po dobu 5 let od dokončení stavby.

Takováto opatření ovšem zcela objektivně nelze považovat za dostatečná, ani zmírňující vlivy záměru. Tato opatření **nejsou způsobilá minimalizovat, či dokonce vyloučit nepříznivé účinky** ve smyslu Sdělení Evropské komise s názvem „*Posouzení plánů a projektů ve vztahu k lokalitám sítě Natura 2000 – Metodické pokyny k ustanovením čl. 6 odst. 3 a 4 směrnice o stanovištích 92/43/EHS*.“ Tato opatření se dokonce k závěrům stanovisek OCP ohledně vytlačení původních porostů vlivem dusíkatých látek v půdě ve fázi realizaci záměru **nijak nevztahují**.

Posouzení NATURA zároveň **neobsahuje** „*úplné, přesné a konečné zjištění a závěry umožňující rozptýlit jakoukoli důvodnou vědeckou pochybnost o účincích prací plánovaných v dané chráněné lokalitě*“, jak vyžaduje ustálená judikatura Soudního dvora EU (srov. rozsudek ve věci C 164/17 *Grace*, bod č. 39). Posouzení NATURA tak **nijak nevyvrací** závěry stanovisek OCP.

Posouzení NATURA se zároveň poměrně účelově pokouší označit negativní vlivy na dotčenou EVL jako *mírné*. Tím posouzení NATURA zneužívá zákonnou podmínku stanovenou v ustanovení § 45i odst. 1, 2 a 8 ZOPK, dle které lze záměr schválit, pokud nebude mít **významný** negativní vliv na chráněné území. Takový závěr je však zcela **v rozporu** se samotným smyslem a cílem ochrany stanovený směrnicí Rady Evropské unie č. 92/43/EHS ze dne 21. 5. 1992, o

ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin („**směrnice o stanovištích**“).

Směrnice o stanovištích sice zná pojem „významný vliv na chráněné území“, ten se ovšem využívá **výlučně** v rámci prvotní fáze předchozího šetření (srov. citovaný rozsudek Soudního dvora EU ve věci *Grace*, bod č. 38). V následné fázi provedení navazujícího posouzení však čl. 6 odst. 3 směrnice o stanovištích vychází pouze ze **zjištění nepříznivého účinku** na chráněné území, tj. z **jakéhokoliv negativního vlivu na životní prostředí neohledě jeho intenzitu**.

V situaci, kdy stanoviska OCP dochází k závěru o významném negativním vlivu, který nedokáže Posouzení NATURA řešit, nemůže se ani MŽP opřít o institut „mírného“ negativního vlivu, neboť se jedná o institut, který směrnice o stanovištích **nezná**. V opačném případě by česká právní úprava umožňovala obejít základní cíle směrnice o stanovištích, tedy účinnou ochranu stanovišť. Vnitrostátní právní úprava by v takovém případě vykazovala systematickou neslučitelnost s právem EU.

Tyto připomínky přitom zazněly již v rámci vyjádření některých subjektů k oznámení záměru a navazujícího požadavku MŽP se s těmito připomínkami vypořádat. Dokumentace EIA ovšem v této souvislosti pouze uvádí obecné informace o postupu vypracování předmětného posouzení.

Městská část na tomto místě připomíná, že **existují rozumné alternativní varianty záměru, které by výše popsany vliv na EVL neměly**. Na základě toho je třeba vydat negativní závazné stanoviska k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Dle čl. 6 odst. 4 směrnice o stanovištích pak platí, že *pokud navzdory negativnímu výsledku posouzení důsledků pro lokalitu musí být určitý plán nebo projekt z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, včetně důvodů sociálního a ekonomického charakteru, přesto uskutečněn a není-li k dispozici žádná alternativní řešení, zajistí členský stát veškerá kompenzační opatření nezbytná pro zajištění ochrany celkové soudržnosti sítě NATURA 2000* (srov. ustanovení § 45i odst. 9 ZOPK).

V případě záměru ovšem alternativní varianty **existují**. Záměr ve variantě posuzované dokumentací EIA tak fakticky **nelze** s ohledem na citované ustanovení realizovat. Jen pro doplnění pak Městská část uvádí, že ani zmiňovaná zmírňující opatření **nesplňují standard** nastavený směrnicí o stanovištích, tedy nejedná se o opatření zajišťující ochranu celkové soudržnosti sítě NATURA 2000.

10) Neposouzení variant záměru

Městská část dále považuje neposouzení variant v rámci posouzení EIA za rozporné s ustanovením § 8 odst. 1 zákona o posuzování vlivů ve spojení s přílohou č. 4 tohoto zákona. Zpracovatel má povinnost uvést zdůvodnění umístění záměru a **popis zvažovaných variant** s uvedením **hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení**, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.

Na str. 17 a 18 dokumentace záměru je uvedeno, že „při výběru variant [...] nevychází oznamovatel ze závěrů předchozího procesu posouzení EIA, nýbrž z komplexních dlouhodobých výsledků hledání optimální trasy.“ Bohužel není zřejmé, jaké výsledky hledání má zpracovatel na mysli. Dokumentace záměru je tak v tomto ohledu nejasná a nepřezkoumatelná, nemůže tedy dostát výše uvedeným zákonným požadavkům.

V rámci dokumentace záměru je následně na str. 32 uvedeno, že varianty záměru, zejména pak regionální varianta, byly posuzovány v rámci aktualizací č. 1 a 2 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy. Dle dokumentace záměru

Z hlediska novodobé přípravy záměru lze konstatovat, že **oznamovatel kontinuálně navazuje na dříve proběhlé, legislativou nadřazené procesy, respektuje jejich závěry** a další přípravu záměru řeší ve stabilizovaných koridorech dle ZÚR. Nedochozí tak již k vyhledávání nového variantního trasování mimo koridor ZÚR a je respektováno koncepční řešení dopravy stanovené platnými Zásadami územního rozvoje dotčených celků.

Zpracovatel zde tedy fakticky odkazuje na doporučení konkrétní varianty vedení záměru s odkazem na porovnání obou variant v rámci Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území („VVURÚ“) zpracovaného pro Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy v říjnu 2013. VVURÚ ovšem popis zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení **neobsahuje**, stejně jako tento požadavek **nesplňuje dokumentace EIA**.

Samotné VVURÚ, na str. 170 konstatuje, že oproti variantě záměru, která byla či je posuzována dle zákona o posuzování vlivů, vedení tzv. regionální varianty D0 „*nebylo prověřováno žádnými odbornými studii*.“ Je tedy zřejmé, že posouzení regionální varianty není možné označit za komplexní. V případě dokumentu s názvem „*Komplexní posouzení alternativního návrhu Silničního okruhu kolem Prahy*“, na který VVURÚ odkazuje, se tak jedná pouze o subjektivní hodnocení některých rizik regionální varianty, bez jakýchkoliv odborných podkladů. VVURÚ tak v tomto ohledu neobsahuje žádné hodnocení vlivu hluku, vlivu na ovzduší či hodnocení zdravotních rizik. VVURÚ pouze prezentuje odhady zpracovatele a v podstatě **odkazuje z hlediska posouzení variant na prováděné posuzování vlivů záměru. Není tedy možné, aby dokumentace EIA odkazovala v tuto chvíli zpět na VVURÚ.**

Tzv. komplexní posouzení není objektivním posouzením obou variant z hlediska dopadů na životní prostředí, nýbrž rizikovou analýzou varianty regionální. Nedošlo tedy k žádnému porovnání v relevantních ukazatelích s posuzovaným záměrem, nýbrž **pouze hodnocení rizik regionální varianty** týmem 13 akademiků a zástupců firem. Bodové hodnocení bylo evidentně povrchní (nebylo doloženo daty a odbornými studii) a subjektivní (svědčí o tom mj. velké bodové rozdíly u vybraných kritérií ze strany jednotlivých hodnotitelů). Této rizikové analýze zároveň nebyla vůbec podrobena výsledná varianta záměru přijatá v AZÚR. Ta se dotýká většího počtu obyvatel, kteří jsou vystaveni větší dopravní zátěži, a to v menší vzdálenosti od obytné zástavby.²³

²³ Nedostatky uvedené studie blíže popisuje „*Stručné stanovisko k dokumentaci Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP/ dostupné na: https://www.rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2018/03/Stru%C4%8Dn%C3%A9-stanovisko-ke-studii-%C4%8CVUT_2017.pdf*“.

Bližší informace k regionální variantě záměru z roku 2020 jsou k dispozici na: <https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020>. Městská část přitom připomíná také další rozumnou variantu vedení záměru, a to tunelový úsek Suchdol – Březiněves (podrobnosti dostupné na: https://www.dchabry.cz/sites/default/files/dokumenty/1_prehledna_situace.pdf).

V rozsudku Soudního dvora EU ve věci C-461/17 *Holohan* (body č. 60-69) dochází Soudní dvůr EU k závěru, že „*čl. 5 odst. 3 písm. d) směrnice o EIA musí být vykládán v tom smyslu, že oznamovatel musí poskytnout informace o vlivech na životní prostředí u zvoleného řešení i 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.*“

Dle Městské části zároveň VVURÚ proběhlo již v roce 2013, tedy ještě před novelizací směrnice EIA. V tomto ohledu tak není možné pouze odkázat na předchozí dokumenty, ale vyvstává zde povinnost nového posouzení variant.

Řada variant tak sice byla zmíněna v předchozím posouzení EIA k záměrům D0 518 a D0 519. Předchozí právní úprava ovšem v rozporu se směrnicí EIA nezaručovala právo dotčené veřejnosti domáhat se soudního přezkumu předchozích posouzení EIA. Dotčená veřejnost tedy neměla v rámci předchozího posouzení možnost účinně napadnout „posouzení“ variant, které ovšem ani řádně neproběhlo.

V rámci dokumentace EIA tedy mělo dojít k posouzení variant ve smyslu požadavků přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů. Přitom **nestačí** varianty pouze vyjmenovat, jak činí zpracovatel v dokumentaci záměru, a odkázat na případné studie. Popisem zvažovaných variant pak není ani popis scénářů záměru, který je uveden na str. 30 a násl. dokumentace záměru. V tomto případě se totiž jedná stále jen o scénáře záměru, nikoliv srovnatelné varianty. **Přitom z výše uvedeného vyjádření Městské části vyplývají závažné vady posuzované varianty záměru, a to zejména s ohledem na jeho vliv na krajinný ráz a zásah do území NATURA 2000.**

Oproti oznámení záměru, v němž byly alternativní varianty trasy záměru alespoň popsány (ačkoliv nebyly vyhodnoceny), tak dokumentace EIA na popis alternativních variant **zcela rezignuje.**

Důvodem pro výběr varianty dle zákona o posuzování vlivů nemůže být ani skutečnost, že určitý záměr je vymezen v územně plánovací dokumentaci v určité variantě. Zákon o posuzování vlivů naopak předpokládá odůvodnění výběru varianty právě vzhledem k vlivu na životní prostředí.

Podle Městské části tedy dokumentace EIA nesplňuje legislativní požadavky, jelikož výběr výsledné varianty **nebyl dostatečně odůvodněn vzhledem k vlivům na životní prostředí. V rámci dokumentace EIA tedy nedošlo k posouzení variant ve smyslu výše citovaných právních předpisů. Na základě tohoto porušení právních povinností nemůže MŽP vydat v předmětné věci kladné stanovisko.**

Městská část závěrem jen krátce rekapituluje vývoj výběru varianty záměru. V letech 2001 – 2002 bylo v rámci procesu EIA posuzováno 5 variant. Řada veřejných institucí (např. Česká inspekce životního prostředí, MŽP - odbor ochrany ovzduší, MHMP - odbor životního

prostředí, Ministerstvo zemědělství - odbor lesů, Středočeský kraj, zpracovatel posudku, atd.) **doporučila jako vhodnější variantu regionální.**

Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku z 30. 4. 2002 uvedlo následující.

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

S ohledem na tyto skutečnosti je nepochopitelné, na základě čeho dokumentace EIA tvrdí, že v rámci aktualizace Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy či Středočeského kraje došlo ke zdůvodnění umístění záměru a popisu zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.

Městská část již v rámci svého vyjádření ve zjišťovacím řízení požadovala předložení a posouzení více variant záměru, obdobně jako řada dalších subjektů. Ministerstvo v rámci podmínky č. 15 závěru zjišťovacího řízení č. j. MZP/2019/710/10216 ze dne 18. 12. 2019 konstatovalo, že je „*nutné v dokumentaci EIA i jejich přílohách zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky a připomínky*“, které ministerstvo obdrželo.

V mezidobí od vydání ZZŘ byly zanalyzovány požadavky a připomínky doručené příslušnému úřadu v rámci zjišťovacích řízení. Na základě relevantních požadavků byla následně technickými studii prověřena variantní řešení záměru v rámci stabilizovaného koridoru ZÚR Hl. m. Prahy a ZÚR Středočeského kraje. Cílem těchto studií bylo nalézt optimalizované technické řešení minimalizující dopady záměru na své okolí. Na základě multikriteriální analýzy prověřovaných variant [5], která byla podrobena oponentuře externích expertů, následně oznamovatel vybral variantu pro další přípravu záměru a toto řešení je předloženo jako aktivní varianta záměru k posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Relevanci připomínek Městské části potvrzuje i sám zpracovatel dokumentace EIA, který hovoří o „*relevantních požadavcích na variantní řešení*“, ale také o jejich prověření. Zpracovatel Dokumentace EIA se s požadavky na variantní posouzení tedy vypořádal tak, že odkázal v tomto ohledu na Technické studie (TES), které ale nejsou k dokumentaci EIA přiloženy (viz. referenční seznam použitých zdrojů na str. 3 Přílohy B.15 dokumentace EIA).

Technické studie tak nemohou být předmětem veřejné diskuse, řádného posouzení vlivů ani jakékoliv veřejné kontroly. Výše uvedený postup je v přímém rozporu nejen s požadavkem ministerstva učiněným v závěru zjišťovacího řízení, ale také se směrnicí EIA. Podle čl. 5 odst. 3 písm. d) a f) směrnice EIA platí, že oznamovatel musí v dokumentaci záměru poskytnout informace, které musí zahrnovat alespoň *popis a posouzení přiměřených alternativ připravený oznamovatelem, které jsou relevantní pro záměr a jeho specifické vlastnosti, a uvedení hlavních důvodů pro zvolenou variantu s přihlédnutím k vlivům záměru na životní prostředí*. Posouzení možných variant řešení je přitom jedním ze základních požadavků při zpracování dokumentace EIA.

REFERENČNÍ SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam podkladů, které byly využity při zpracování Dokumentace:

TECHNICKÉ PODKLADY A MATERIÁLY

- [1] PRAGOPROJEKT, a.s.: D0 Ruzyně – Suchdol, TES Konsolidovaného řešení, 05/2022
- [2] AFRY CZ s.r.o.: D0 519 Suchdol – Březiněves, konsolidovaná TES vč. koordinace se stavbou D0 518, 04/2022
- [3] Závěr zjišťovacího řízení „SOKP 518 Ruzyně – Suchdol“, MZP/2019/710/9626
- [4] Závěr zjišťovacího řízení „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“, MZP/2019/710/10216
- [5] PRAGOPROJEKT, a.s.: Konsolidovaný souhrn a multikriteriální analýza, 05/2022
- [6] PRAGOPROJEKT, a.s.: Dálnice D0 519 Suchdol-Březiněves a 518 Ruzyně-Suchdol, doplňující podklady pro proces EIA v rozsahu návrhu ZOV, 05/2022
- [7] PUDIS, a.s.: Koordinační vodohospodářská studie, severní segment SOKP, 05/2022

V daném případě je nezpracování a neposuzování variant řešení tím zásadnější, že jediná posuzovaná a předkládaná varianta záměru byla v minulosti předmětem významně negativních stanovisek ministerstva (např. stanovisko k dokumentaci EIA na stavby 518, 519 SOKP č. j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 ze dne 30. 4. 2002, stanovisko k Politice územního rozvoje ČR 2008 č. j. 4872/ENV/09 ze dne 23. 1. 2009, stanovisko k návrhu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy č. j. 73543/ENV/09 ze dne 20. 10. 2009 či stanoviska k návrhu aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy č. j. 54485/ENV/13 ze dne 2. 8. 2013).

Městská část uzavírá, že k řádnému posouzení variant nestačí vypořádání pouhým odkazem pod čarou na nepředloženou studii, jako je tomu v případě dokumentace EIA. Popis zvažovaných variant, uvedení hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení a srovnání vlivů na životní prostředí musí být zahrnuty do dokumentace EIA.

Na nevhodnost zvolené trasy upozorňuje i Ing. Pavel Hustoles, odborník se zahraniční zkušeností se stavbou mostů, ve svém odborném vyjádření z 2. 10. 2023

„Předložené řešení ukazuje, že se nejedná o okruh kolem Prahy ale o šestipruhovou rychlostní komunikaci procházející zastavěnou oblastí. Kvůli zamezení nadměrného hluku předložené řešení předpokládá velké množství tunelů, jak na stavbě 518 tunel Horoměřice 500 m, tunel Suchdol 2200 m, tak na stavbě 519 tunely Zámky západ 150 m, Zámky východ 300 m, tunel Dolní Chabry-Zdiby 750 m, ale i na stavbě 520 tunel Třeboradice 1350 m, tunel Veleň 470 m

a tunel Vinoř 2080 m tj. 7.8 km tunelů na 30 km dálničního okruhu. Dálnice překračuje hluboká údolí, a z toho vyplývá velké množství mostních objektů. “

11) Dopravně-inženýrské podklady

Městská část uvádí, že dopravně inženýrské podklady k záměru („DIP“) str. 103 uvádí, že *„výsledné intenzity dlouhodobého výhledu 2050 prezentované v grafických přílohách, a souběžně předaná podrobnější data, mají prezentovat přínos daného záměru v dané posuzované oblasti. “* Podle názoru je však tento výchozí náhled DIP zcela chybný, jelikož DIP v rámci dokumentace EIA má **prezentovat hodnověrný vliv záměru v posuzované oblasti**, přičemž zpracovatel by měl usilovat o jejich objektivní a nestrannou interpretaci.

Podle článku (FLYVBJERG, HOLM a BUHL. Inaccuracy in traffic forecasts, In: Transport Reviews, Vol. 26, č. 1, 2006, s. 1-24. 2006), *„recenzovaná studie velkého počtu dopravních prognóz zjistila, že tyto prognózy bývají vysoce nepřesné. U devíti z deseti železničních projektů studie zjistila, že předpovědi počtu cestujících jsou nadhodnocené; u poloviny všech silničních projektů, včetně mostů a tunelů, studie zjistila, že rozdíl mezi skutečným a předpokládaným provozem je více než 20 %, u 25% silničních projektů je rozdíl více než 40 %. “*

Městská část pak považuje za tendenční především závěry srovnání referenčního scénáře D a E2 se záměrem. Podle nich *„vlivem zprovoznění severozápadních úseků PO D0 518 a 519 v úseku Ruzyně – Suchdol – Březiněves lze očekávat významné snížení intenzit dopravy na severním okraji centra města, především ve směru západ – východ, jmenovitě v Evropské ulici, na Městském okruhu v Bubenečském tunelu, v ul. V Holešovičkách a Liberecké a dalších, v menší míře i na jižní trase přes Barrandov a Jižní spojku. Obecně se jedná o místa často zasažená kongescemi, takže i když očekávané snížení (z velké počáteční hodnoty) relativně není velké, může velmi přispět k plynulosti dopravy na těchto komunikacích. “*

S výjimkou ulice Evropské se ovšem **nejedná** o žádné významné snížení intenzit dopravy, pouze pokles o cca 5-15 % na několika málo komunikacích. Tento pokles je ovšem doprovázen masivním nárůstem dopravní zátěže v oblastech dotčených dálnicí. V tunelu Blanka by sice ubylo cca 15.000 vozidel/den (cca 16%), zatímco mezi Suchdolem a Čimicemi přibude nově téměř 97.000 vozidel/den. K výraznému zvýšení denních intenzit dojde např. na ulici Kamýcká v oblasti přivaděče Rybářka (+35%), Čimické (+46%), Hornátecké (+26%) či na Trojském mostě (+18%). Obyvatelé Čimic a Dolních Chaběr budou navíc obtěžováni hlukem a emisemi z nově vzniklého Čimického přivaděče (+26.100 vozidel/den). Je evidentní, že v důsledku dopravní indukce dojde časem k **nárůstu IAD** i na „odlehčených“ vnitroměstských komunikacích.

Dopravní model pracuje s několika scénáři, z nichž jsou relevantní především scénář B – stávající stav rok 2019, D – 2030 bez záměru a E (E2, E3) – 2030 se záměrem. Ve scénářích D a E mají být v provozu níže citované stavby pro veřejnou hromadnou dopravu. DIP uvádí, že *„v horizontu po roce 2030 se v širších vztazích počítá s prvními úseky vysokorychlostních tratí (VRT), např. z Prahy do Světlé nad Sázavou (směr Brno) a do Lovosic / Litoměřic (směr Ústí n.L.). Přestavba vnitřní části železničního uzlu se v tomto horizontu ještě neuvažuje. V řešeném území se předpokládá modernizace železničního spojení na letiště a do Kladna, prodloužení*

tramvajových tratí (TT) Divoká Šárka – Dědina – Na Padesátníku, Malovanka – Strahov, Podbaba – Suchdol, Kobylisy – Bohnice (pouze po jižním okraji sídliště ulicí K Pazderkám), Kobylisy – Zdiby, Sídlíště Ďáblice – Nádraží Čakovice a v neposlední řadě s výstavbou lanovky Podbaba – ZOO – Bohnice“ (str. 13 DIP). Z významných silničních staveb v řešeném území budou v provozu také přeložky II/101 a II/240 mezi D7 a D8.

Jak však již bylo uvedeno výše, s ohledem na aktuální harmonogram uvedených staveb, zdlouhavé povolovací procesy, nepředvídatelné události a nedostatek financí lze téměř s jistotou konstatovat, že **většina staveb nebude uvedena do provozu v roce 2030** a možná ani o několik let později. To znamená, že předložený scénář E2/3 pro rok 2030 s okruhem je „neoptimističtější“ variantou, která **prokazatelně nenastane**. Dopravní intenzity na mnoha komunikacích včetně okruhu **budou tedy vyšší než v posuzovaném scénáři**, z kterého vychází i další přílohy dokumentace.

Podle DIP povede realizace záměru k výraznému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci. **Vlivem zprovoznění těchto staveb dojde k nárůstu dopravních výkonů o 931 tisíc vozokilometrů za den a cca 2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 mají být indukované.**

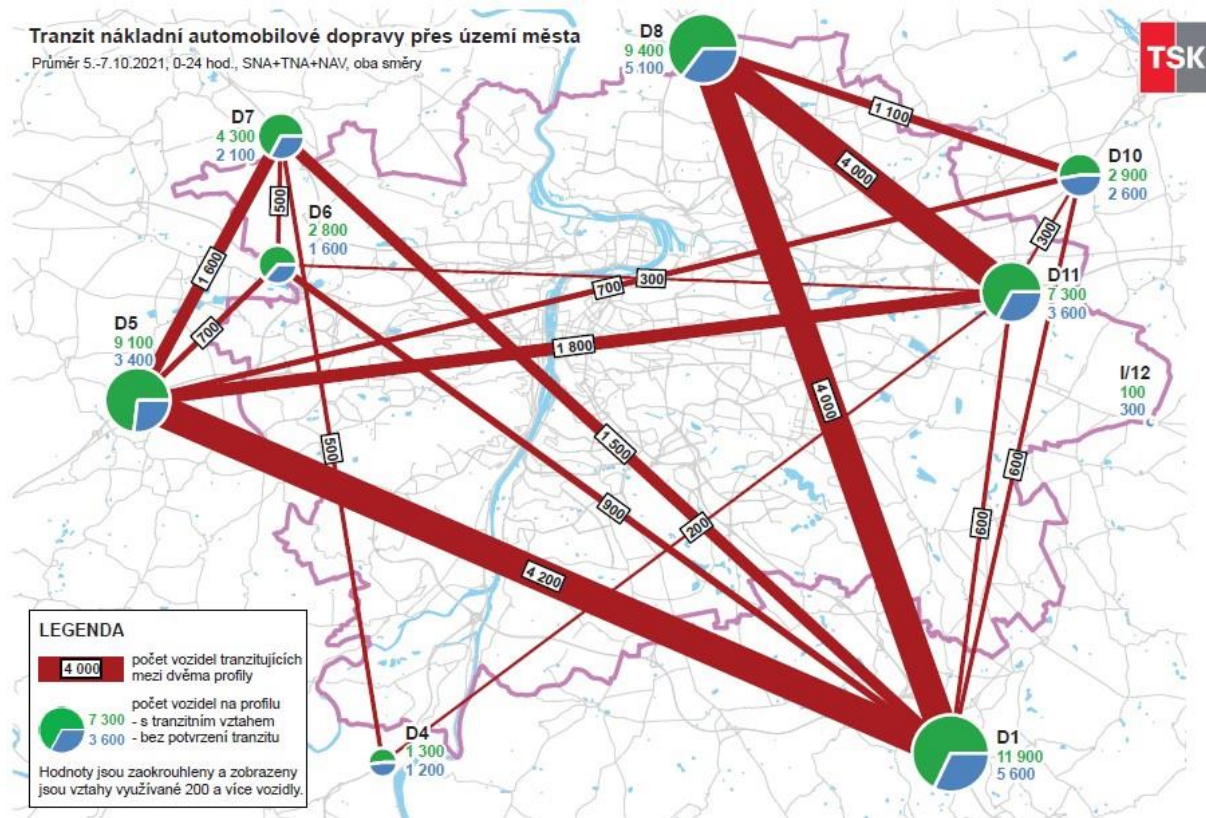
Dopravní prognóza, scénář E2 a E3 se záměrem, avšak počítá s dopravní indukci pouze na okruhu, **nikoliv na stávajících „odlehčených“ komunikacích**. Přitom ze zkušeností nejen ze zahraničí, ale i z Prahy víme, že tyto komunikace se opět zaplní. Výsledky matematického modelování, potvrzené zkušenostmi 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. Právě blízkost D0 přitáhne i vnitroměstskou a příměstskou dopravu, výrazně zesílí dopravní indukci.**

Městská část připomíná, že podíl mimopražského tranzitu na území hlavního města je zanedbatelný, neboť Praha je především cílovou destinací. Lidé sem denně dojíždí za prací, za školou, lékaři, nákupy, apod. Dle ročenky TSK z roku 2016 činil podíl tranzitních cest autem na celkovém objemu cest v Praze cca 5%.

Bilance počtů cest osob na území města v běžném pracovním dnu				
Cesty	Vnitroměstské (po Praze)	Vnější (do/z Prahy)	Tranzitní (přes Prahu)	Celkem
Hromadnou dopravou	2 208 100	241 800	9 100	2 459 000
Automobilovou dopravou	954 300	614 700	77 400	1 646 400
Kombinací auta a hromadné dopravy	36 400	64 600	-	101 000
Na kole	23 300	3 300	-	26 600
Pěšky	1 490 300	14 000	-	1 504 300
Celkem	4 712 400	938 400	86 500	5 737 300

Zdroj: www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf

Vzhledem k masivnímu rezidenčnímu rozvoji v Praze a zejména jejích předměstí a výstavbě nových kancelářských komplexů lze očekávat, že podíl vnitroměstské a příměstské dopravy nadále poroste. To potvrzuje rovněž schéma tranzitní nákladní dopravy od TSK z roku 2021, podle kterého nákladní tranzit na severozápadě je minimální. Nákladní automobily totiž využívají především silnici I/16 Slaný – Velvary, která propojuje dálnice D7 a D8 mimo území Prahy.



Podle Městské části je tedy evidentní, že šestiproudá dálnice vzdálená pouhých 6 km od centra s několika sjezdy bude převážně sloužit jako **příjezdová komunikace** do hlavního města a výrazně usnadní dojížděku autem. To povede k dalšímu zatížení navazujících komunikací a zvýšenému záboru ploch pro parkování ve městě.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti, tedy minimální podíl tranzitní dopravy, výrazný nárůst dopravních výkonů v důsledku umístění D0 ve městě a silného efektu dopravní indukce je **tvrzení o nezbytnosti záměrů D0 518 a 519** uvedené na str. 29 dokumentace záměru **pro fungování celoměstského dopravního systému nepravdivé**.

Vlivem zprovoznění záměru s přivaděčem Rybářka by zároveň došlo k výraznému nárůstu dopravy v oblasti Suchdola a Sedlce a na navazujících komunikacích směrem do centra. Díky zpřístupnění těchto komunikací z pravého břehu Vltavy a z dálnice D8 by vzniklo atraktivní spojení do Dejvic, do centra a k tunelu Blanka a **nejkratší radiála mezi vnějším a vnitřním okruhem**. Navíc v severozápadním segmentu pražské aglomerace se plánuje masivní rezidenční výstavba pro cca 25.000 obyvatel (např. v obcích Statenice, Lichoceves, Horoměřice

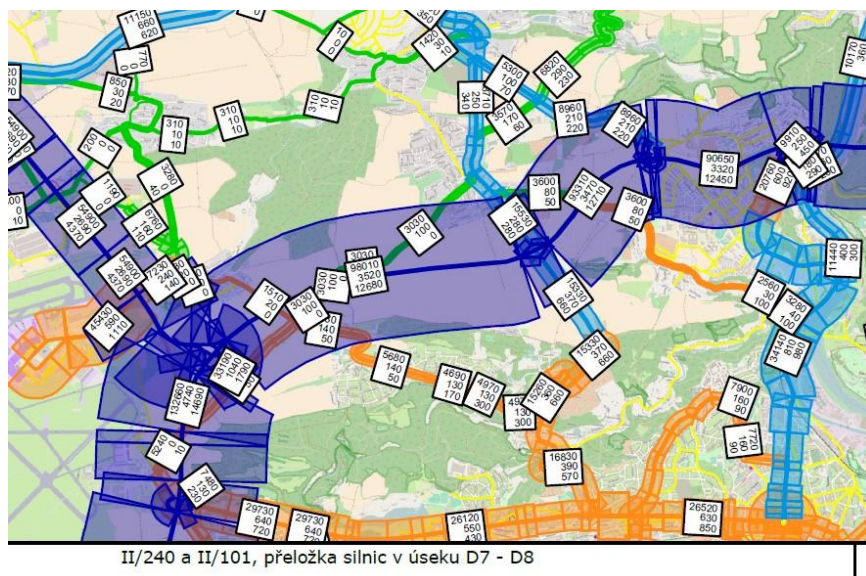
a dalších viz dále), přičemž lze očekávat, že většina z nových obyvatel bude dojíždět za prací, školou a dalšími cíli na Prahu 6 a do širšího centra.

DIP naopak **podceňují atraktivitu cílů** na Praze 6, levého břehu centra a tunelu Blanka pro cestující z pravého břehu Vltavy a severovýchodního segmentu pražské aglomerace. Uváděný počet vozidel 14.600/den na přivaděči Rybářka je diskutabilní stejně tak jako nárůst vozidel o pouhých 1.400/den na ulici Roztocké v úseku ulic Kamýcká – V Podbabě.

Další nesrovnalost se týká dopravních intenzit na přivaděči Rybářka ve vztahu k okruhu v úseku MÚK Rybářka – MÚK Čimice, kde má dojít postupně k nárůstu dopravy z 96.700/den (scénář E2 se záměrem) na 105.600 vozidel/den (scénář E3 se záměrem D0 520). Na přivaděči Rybářka má dojít k poklesu ze 14.600 na 14.300 vozidel denně. To je ovšem nelogické, neboť zprovozněním severovýchodní části (D0 520) bude tato část Prahy výrazně **snadněji dostupná** pro celý severovýchodní segment pražské aglomerace mezi dálnicemi D8 a D10.

Na území Městské části má pak jezdit na páteřních komunikacích (Spořická, Ústecká) v roce 2030 bez záměru cca 29.000 vozidel. Po dostavbě D0 518 a 519 s Čimickým přivaděčem a sběračem sice dojde k poklesu (cca 20 %) na uvedených stávajících komunikacích, avšak celková dopravní zátěž na území Městské části **stoupne o téměř pětinasobek, 77.000 vozidel na dálnici, 26.100 na přivaděči a 13.600 na sběrači**. Navíc se zvýší dopravní zátěž na ulici Hornátecká směr Kobylisy o cca 26 %, což může **způsobit kolony** jak na Ústecké, tak na ulici K Ládví, odkud se auta z Čimického sběrače napojí zpět na Ústeckou. **V případě nehod, kolon a uzavírek tunelů na okruhu budou místní komunikace sloužit jako objízdné trasy.**

Zprovoznění šestiproudé D0 s MÚK Horoměřice a sjezdem do Šáreckého údolí může vést k **dalšímu nárůstu dopravy** na Horoměřické a v oblasti Bořislavky, kde se nachází řada atraktivních cílů cest i pro obyvatele ze severovýchodu Prahy (kancelářské komplexy, vzdělávací a zdravotnická zařízení včetně Ústřední vojenské nemocnice atd). Zatímco dopravní model TSK uvádí cca 7.400 vozidel/den na úseku mezi hranicí města a Nebušicemi, jiné dopravní modely (např. EIA k přeložce II/240 či studie ČVUT) počítají s **více než 15.000 vozidly denně**. Kartogram níže zobrazuje zatížení silniční sítě s D0 518 a 519 a přeložkou II/240 v roce 2040 (všechna vozidla, lehká nákladní vozidla, ostatní nákladní vozidla).



Zdroj: DIP k posouzení vlivů záměry přeložky II/240 a II/101

Realizace D0 a MÚK Horoměřice bude mít velmi negativní dopady na centrum obce Horoměřice. Ulice Velvarská se stane přivaděčem k dálnici a dojde zde ke **dvojnásobnému nárůstu dopravy** (z 6.400 na 12.800 vozidel denně). Podle dopravního modelu EIA k přeložce II/240 (viz kartogram výše) by denní intenzity stouply dokonce **na 15.530 vozidel**. Vzhledem k tomu, že na této ulici se nachází základní škola, obecní úřad, zámek, bytové domy a další objekty občanské vybavenosti považuje Městská část takto obrovský nárůst dopravní zátěže za neúnosný.

Dále není dostatečně zohledněn plánovaný nárůst obyvatel na Suchdole, v Sedlci a v okolních obcích. Na komunikaci Suchdolská v Horoměřicích má dojít k nárůstu pouze o 2.000 vozidel v obou směrech v roce 2030 se záměrem (oproti roku 2019) a prognóza pro rok 2050 vykazuje dokonce pokles o 1.500 oproti roku 2030. To je vzhledem k nové **výstavbě pro více než 20.000 obyvatel** ve Stanicích, Lichocevsí, Horoměřicích, Velkých Přílepech a dalších obcích zjevně zavádějící údaj, který výrazně zkresluje intenzity na navazujících komunikacích v Praze.

Scénář E2 se záměrem, a dokonce ani výhledový scénář F pro rok 2050 evidentně **nezahrnuje plánovaný projekt Nového Sedlce** pro cca 5.500 nových obyvatel, který má dle nedávno zveřejněné dopravní studie ETC **generovat cca 5.700 jízdy/den v obou směrech**. Vypuštění projektu Nového Sedlce z dopravního modelu potvrzuje mj. nepatrný nárůst dopravy na Kamýcké v úseku Suchdolská – Roztocká, tedy pouze +300 vozidel/den (scénář D - 2030 oproti roku 2019).

Zatímco zveřejněná studie ETC uvádí **nárůst cca 3.400 vozidel/den** na tomto úseku jen pro Nový Sedlec jih. Se zahrnutím projektu Nový Sedlec sever a terminál Výhledy činí nárůst cca **6.000 vozidel denně** na Kamýcké v úseku V Sedlci – Roztocká. Scénář F pro rok 2050 paradoxně uvádí další pokles dopravy na tomto úseku oproti roku 2030 (z 22.700 na 21.400 vozidel denně), přestože v tu dobu už by dávno měly být dokončeny všechny zmíněné rezidenční projekty.

Nejvíce dotčenou lokalitou z hlediska nárůstu dopravní zátěže budou Čimice (14,5 násobek oproti současnému stavu). Zatímco v roce 2019 byla jedinou páteří komunikací Čimická s provozem cca 9.400 vozidel denně, po dostavbě záměru budou obyvatelé Čimic vystaveni hluku a škodlivým emisím z cca 97.000 vozidel na dálnici a 26.100 vozidel na Čimickém přivaděči. Navíc dojde i k významnému nárůstu dopravy na Čimické (+46 %).

Zdiby jsou již v současnosti vystaveny dopravní zátěži z páteřních komunikací Pražská, Průběžná a dálnice D8. V roce 2030 bez záměru se očekává pokles na Pražské díky zprovoznění tramvajové trati do Kobylis, avšak další nárůst dopravy na Průběžné a D8 v úseku Zdiby – Březiněves. Dostavba D0 povede k nárůstu na Průběžné (+15 %), na Pražské směrem do Prahy (+10 %), na D8 (+8 %) a nově bude jezdit na okruhu v blízkosti Zdib cca 77.000 vozidel včetně 9.070 nákladních. Obyvatelé Zdib budou vystaveni hluku a škodlivým látkám z cca 214.000 vozidel na uvedených komunikacích, což představuje téměř 65 % nárůst oproti scénáři bez záměru.

Kromě toho Městská část konstatuje, že DIP zpochybňují miliardové investice do veřejné hromadné dopravy. Při srovnání stavu v roce 2019 se scénářem D – 2030 bez záměru, kdy mají být zprovozněny klíčové dopravní stavby, lze konstatovat, že jejich vliv na přesun cestujících z aut do VHD je minimální. Navzdory zprovoznění železnice na letiště a do Kladna a tramvajové tratě Divoká Šárka – Dědina - Na Padesátníku intenzity IAD na Evropské nadále rostou (+2.200). Je zapotřebí dodat, že se uvažuje přibližně stejný počet pasažérů na Letišti Václava Havla (cca 18 milionů) jako v roce 2019. Dokonce tramvajová trať Podbaba – Suchdol s terminálem Výhledy nepovede dle modelu k významnějšímu přesunu cestujících do MHD.

Denní intenzity na ulici Kamýcká v úseku hranice města – Internacionální se zvýší z 12.300 na 13.600. Ani realizace lanovky Podbaba - ZOO – Bohnice, která představuje alternativní spojení mezi Prahou 6 a Prahou 8 nemá evidentně pozitivní přínos z hlediska přesunu cestujících z IAD na VHD. Doprava v tunelu Blanka nadále poroste (+3.100 vozidel/den). Jediný záměr VHD s mírně pozitivním dopadem na přesun cestujících z IAD do VHD má tramvajová trať Kobylisy – Zdiby s poklesem dopravních intenzit na Ústecké (-2.000 vozidel/den) a Hornátecké (-1.800 vozidel/den).

Scénář E2 – 2030 se záměrem a dokonce ani výhledový scénář F **nepočítá** se zprovozněním klíčové stavby tramvajové tratě Podbaba – Troja – Bohnice, která je součástí tramvajového okruhu a severní tramvajové tangenty Podbaba – Bohnice – Kobylisy – Letňany. Nový tramvajový most mezi Prahou 6 a Prahou 8 má zároveň sloužit pro chodce, cyklisty a IZS. Jedním z hlavních důvodů přetížení tunelu Blanka je právě absence kapacitního kolejového spojení na severu Prahy, které může převzít část cestujících z aut zejména v relacích mezi Prahou 6 a Prahou 8.

Městská část dále poukazuje na **nesprávný a nedostatečný časový horizont**, ke kterému DIP predikují intenzity dopravy. Jedná se přitom o klíčový parametr pro dopravní modelování, jehož volba by zároveň měla být odůvodněna. Stanovení příliš krátkého predikčního horizontu by vedlo k **významnému podhodnocení vlivů**, jejichž posouzení se v daném případě provádí. Stanovení predikčního horizontu by tak mělo odpovídat povaze posuzovaná stavby. Z odborného dopravně plánovacího hlediska považují dokumenty Ministerstva dopravy pro

silnice a dálnice za dostatečnou dobu „20 let po uvedení silnice nebo dálnice do provozu.“²⁴ Identický požadavek je stanoven také v bodě 6.2.1 České technické normy ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic.“

Podle technických podmínek Ministerstva dopravy TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy“ („TP 225“)²⁵ které jsou základním normativním dokumentem Ministerstva dopravy pro provádění predikcí intenzit dopravy, jsou stanoveny koeficienty prognózy intenzit dopravy pro časové horizonty **do roku 2055**. TP 225 přitom vychází z vývoje dopravy ověřeného celostátními sčítáními dopravy a obsahuje koeficienty prognózy pro jednotlivé skupiny vozidel (osobní, lehká nákladní, těžká), a to nejen pro jednotlivá území ČR.

Predikce na dobu 20 let po uvedení do provozu reflektuje s ohledem na případné nejistoty princip předběžné opatrnosti vyjádřený např. v rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012. Nejvyšší správní soud zde uvádí, že „za použití základní zásady práva životního prostředí – zásady předběžné opatrnosti (§ 13 zákona o životním prostředí) – je přitom třeba vycházet z nejhorsí možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá.“ Je tedy nutné vyjít z posouzení **nejhorší možné varianty**. Jak dokládají koeficienty prognózy intenzit dopravy, pro tyto časové horizonty se úroveň dopravy blíží tzv. saturaci dopravy,²⁶ tedy nejvyššímu očekávanému stavu z hlediska intenzit dopravy, a tím i nejvyšší hodnotě základního parametru pro vyhodnocení vlivů hluchnosti a znečištění ovzduší z dopravy.

Podle informací Ministerstva dopravy se předpokládá uvedení záměru do provozu v roce 2027.²⁷ Horizont pro dopravní predikce záměru je tak normativními dokumenty Ministerstva dopravy dán jako **horizont okolo roku 2050**. Dopravní modelování použité v DIP tak **použilo nesprávný časový horizont pro predikci intenzit dopravy**. Zároveň volbu tohoto horizontu žádným způsobem neodůvodnilo. Na tyto nesrovnalosti přitom neupozornilo Ministerstvo dopravy ani jiný dotčený orgán.

Zpracované DIP dále nedodržují postupy dle normativních technických předpisů Ministerstva dopravy TP 219 „Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí“²⁸ („TP 2019“), podle kterých „při použití hodnot uvedených v těchto TP je nutné mít na zřeteli, že se jedná o hodnoty, které vznikly analýzou a zprůměrováním souboru výsledků dopravních průzkumů. Jsou zatíženy chybou, danou počtem měření a rozptylem získaných dat. Pro stanovení intenzity dopravy se přesnost odhadne postupem uvedeným v TP 189“. **Žádný odhad přesnosti však DIP neprovedly.**

TP 2019 zároveň uvádějí, že z dopravně inženýrských dat mají přímou vazbu jako **vstupy pro výpočty hluku dopravy** na pozemních komunikacích dva údaje, a to **intenzita dopravy**,

²⁴ Základní normativní dokument Ministerstva dopravy s názvem „Technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, kap 2.2.1.1 „Požadavky na návrh silnic a dálnic.“ Dostupné na: <http://www.pjpk.cz/technicke-kvalitativni-podminky-pro-dokumentaci/>.

²⁵ Dostupné na: <http://www.pjpk.cz/technicke-podminky-tp/>.

²⁶ Srov. BARTOŠ, RICHTER. Aktualizace prognózy vývoje automobilové dopravy v ČR metodou jednotného součinitele růstu. Silniční obzor, leden 2013, str. 19 - 23 a únor 2013, str. 42 – 46.

²⁷ Dostupné na: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Klicova-cast-Prazskeho-okruhu-je-o-krok-bliz-stavb>.

²⁸ Dostupné na: <http://www.pjpk.cz/>.

včetně podílu intenzity dopravy v jednotlivých denních obdobích a rozložení intenzit dopravy do jízdnic pruhů na vícepruhových komunikacích, a dále rychlost **dopravního proudu**, včetně změny v jednotlivých denních obdobích a rozložení rychlostí na vícepruhových komunikacích. TP 2019 zároveň uvádějí, že denní (24 h) intenzity dopravy se skládají z intenzit v **jednotlivých obdobích**, tedy den (6:00 - 18:00), večer (18:00-22:00) a noc (22:00 - 6:00).

Z TP 2019 je tedy patrné, že aby mohly DIP řádně sloužit pro výpočet hlukové zátěže, musí obsahovat výše uvedené údaje. DIP však podle názoru Městské části nepracují s rozložením intenzit dopravy do jízdnic pruhů na vícepruhových komunikacích, ani nezohledňují rychlost dopravního proudu a její změny. Co se týče posuzovaných období, DIP pracují pouze s obdobím den a noc, v rozporu s požadavky TP 2019 však samostatně nezohledňují večerní období (18:00-22:00), což vede ke **zkreslení výsledků**.

Předložené DIP dále reflektují pouze dopravu městskou a republikovou. Jak však bylo uvedeno výše, záměr má být součástí TEN-T a bude tedy klíčový pro **dopravu transevropskou**. Předložené DIP přitom tuto skutečnost nezohlednily. Je přitom nepochybné, že záměr a celý D0 budou **hrát roli pro dopravní spojení s Německem** (Saskem na severu a Bavorskem směrem na jihozápad). Pro napojení na Německo jsou přitom **koeficienty významně odlišné** jak podle skupin vozidel (osobní, lehká nákladní, těžká), tak podle relevantního časového horizontu.

Pro rok 2050 uvádí TP 225 koeficienty pro Bavorsko 1,17 pro osobní vozidla, 1,48 pro lehká nákladní vozidla a 1,51 pro těžká vozidla. Podobně pro Sasko jsou tyto koeficienty 1,24, 1,51 a 1,50. **Tyto koeficienty ovšem nebyly žádným způsobem zohledněny v rámci DIP.**

12) Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

V rámci dendrologického průzkumu zpracovaného společností AFRY CZ s.r.o. v srpnu 2022 („**dendrologický průzkum**“) je uvedeno, že „na základě konečného návrhu kácení dřevin zpracovat projekt náhradních výsadeb dle požadavku orgánu ochrany životního prostředí, bude-li takovýto požadavek vznesen.“ Tento požadavek je ovšem legislativní povinností vyplývající ze ZOPK a vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení. Nejedná se tedy o možnost, o níž lze uvažovat pouze v momentě, kdy bude takový požadavek vznesen. V rámci posouzení vlivů záměru na životní prostředí by přitom již **měla být uvažována konkrétní náhradní výsadba**.

Zcela v kolizi s biologickými podmínkami v zájmovém území je pak požadavek dendrologického průzkumu, podle kterého „*kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu, a to včetně prořezu koruny, v období od 1.11. – 31.3.*“ Hnízdění ptactva v zájmovém území probíhá již koncem února a kácet ještě celý měsíc březen je **zcela nepřipustné** a v rozporu s podmínkami obecné ochrany ptáků dle ZOPK.

V rámci Přílohy č. 2 dendrologického průzkumu jsou **chybně kategorizovány** položky č. 40 a 41 v k. ú. Dolní Chabry. Fakticky se jedná o stromořadí, hodnota dřevin by tedy měla být navýšena a jejich kácení by mělo vyžadovat povolení. Inventarizační tabulka dále **neobsahuje**

informaci o katastrálním území a parcelních číslech. Jedná se přitom o povinné položky dendrologického průzkumu dle citované vyhlášky č. 189/2013 Sb.

Dendrologický průzkum zároveň **neobsahuje vyčíslení hodnoty dřevin**, které je vyžadováno v rámci metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny k oceňování dřevin rostoucích mimo les. Jedná se přitom o zásadní informaci, která má vést ke zjištění plánované výše náhradních výsadeb. Dle Metodické instrukce odboru adaptace krajiny na klimatickou změnu a odboru legislativního MŽP k aplikaci § 8 a § 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, upravující povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les a ukládání náhradní výsadby (Věstník MŽP č. j. MZP/2022/050/271) je třeba ke **každé** mimolesní dřevině určené ke kácení, včetně zapojených porostů **uvést hodnotu dřeviny** a rovněž i **příslušné katastrální území**, aby bylo zřejmé, kam je možné umístit náhradní výsadby a jaké obci bude kompenzováno. **Absence uvedených informací by tedy vedla k vyhnutí se povinnosti kompenzovat kácení výsadbami jednotlivým dotčeným obcím.**

Dokumentace EIA zároveň nedodrží některá doporučení migrační studie zpracované doc. Ing. Jiřím Vojarem, Ph.D. dne 17. 10. 2022 („**migrační studie**“). Na str. 58 migrační studie je uvedeno, že „*pro zajištění prostupnosti krajiny pro živočichy v souvislosti s výstavbou a provozem liniové stavby je nutné migrační objekty kombinovat s dalšími opatřeními, zejména naváděcími prvky v podobě oplocení a trvalých bariér. V rámci Kap. 3.3 jsou řešeny zejména (i) návrhy úprav velkých mostních objektů (kap. 3.3.1); (ii) obecné návrhy pro realizaci propustků (kap. 3.3.2); (iii) návrhy oplocení a trvalých bariér (kap. 3.3.3) a (iv) návrhy vegetačních úprav (kap. 3.3.4).*“

Dokumentace EIA ovšem tato doporučení opomíjí. Parametry navržených propustků zcela **ignorují** doporučení zpracovatele migrační studie a **nerespektují** nároky aktuálně se vyskytujících živočichů, včetně zvláště chráněných obojživelníků. Taková řešení jsou vzhledem k prostupnosti krajiny i zvláštní druhové ochraně podle ZOPK zcela **nepřípustná**.

V dokumentu „*Posouzení některých podkladů pro vyhodnocení vlivů stavby a provozu (EIA) dálnice D0 518*“ zpracovaného RNDr. Mojmírem Vlašínem, soudním znalcem v oboru ochrana přírody, specializace zoologie, z roku 2023 („**posouzení obratlovců**“), je zpracováno posouzení příslušných částí dokumentace EIA s ohledem na vlivy na obratlovce. Posouzení obratlovců uvádí, že „*hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu (záměru) na „chráněné zájmy“ (tj ZCHDŽ) neobsahuje všechny náležitosti podle vyhlášky č. 142/2018 a je nutno ji přepracovat a doplnit.*“

Podle posouzení obratlovců příslušné části dokumentace EIA obsahují řadu formálních chyb a také nedostatky v interpretaci dat. Dle posouzení obratlovců „*v závěru práce Kostkan (2023), která integruje (nebo by měla integrovat) všechny předchozí průzkumy se paradoxně píše: „Koridor, ve kterém je navrženo vedení trasy severního obchvatu Prahy ve stavbách D0 - 518 a D0 – 519, je z největší části veden zemědělskou krajinou s převahou orné půdy, kde nejsou prakticky žádné vlivy na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu ZOPK. Avšak v další větě (která má zřejmě neúmyslně špatnou větnou stavbu) se pak praví: „Jako každá liniová stavba ovšem nelze vyloučit křížení stavby s ekologicky významnějšími strukturami krajiny, které nesou vyšší biodiverzitu.“ Pokud tedy takové křížení nelze vyloučit, pak je ovšem zásadní chybou, že studie (Kostkan 2023) tato křížení neodhalila, nepopsala a nenavrhl řešení. Právě*

hlavní smysl dokumentace EIA a především biologického hodnocení je taková „křížení“ objevit a nebo vyloučit.“

Posouzení obratlovců pak přináší řadu požadavků na doplnění dokumentace EIA tak, aby bylo možné považovat biologické posouzení a migrační studii za řádně zpracované. K těmto požadavkům se Městská část připojuje.

Dokument „Přírodovědné průzkumy a hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v pl. znění, v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb.“ zpracovaný společností NATURA SERVIS s.r.o. v říjnu 2021 („přírodovědné průzkumy“) připomíná biologické hodnocení zpracované dle stavu před novelizací ZOPK v roce 2018. Přírodovědné průzkumy tak **opomíjí detailní vyhodnocení** především na obecně chráněné zájmy ochrany přírody a krajiny podle části druhé ZOPK. Přírodovědné průzkumy tedy nemají formát biologického hodnocení a jsou neúplná.

Přírodovědné průzkumy **odporují metodice pro hodnocení**, uvedené ve vyhlášce č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny. Tato vyhláška jasně definuje, že je třeba **vyjmenovat a taxativně popsat** všechny chráněné zájmy podle části druhé, třetí a páté ZOPK.

Konkrétně v hodnocení **zcela absentují** povinné kapitoly, které se týkají obecné ochrany ptáků, obecné ochrany rostlin a živočichů, ochrany jeskyní a ochrany nerostů. Jedná se přitom o **povinné součásti hodnocení**, i přesto, že se v lokalitě záměru nemusejí nacházet. Zpracování je tak v rozporu s legislativními požadavky citované vyhlášky. Přírodovědné průzkumy tak nevyhodnocují vlivy na část druhou ZOPK, která je v zájmovém území zastoupena nejvíce a vyhodnocení vlivů na ni zcela chybí.

Obecné části ochrany přírody jsou obsaženy v kapitolách č. 2.1.10 a 2.1.11. Na území Městské části se přitom nachází několik významných krajinných prvků ze zákona. Jedná se o vodní toky, nivy vodního toku či lesy, u nichž je **možné očekávat nepřímé vlivy**. Přírodovědné průzkumy rovněž zcela opomíjí registrovaný VKP Skalní výchoz v Dolních Chabrech s výskytem křivatec českého, jež se nachází v nepřímě ovlivnitelném okolí záměru.

Celá část popisů a textů v rámci přírodovědných průzkumů je značně **nepřehledná**, výzkumy v území na sebe **nenavazují**, a to zejména v sledovaných lokalitách. Nenavazují často ani v **období sledování** nebo **metodikou a vymezením ploch**. Botanický průzkum je sice proveden na adekvátních lokalitách, alespoň rámcově, ale je odlišný od průzkumů ostatních v rozmístění zkoumaných lokalit. U botanického a zoologického průzkumu se vychází z různých podkladů a opatření **nelze jednoznačně lokalizovat** tak, aby byla opravdu účinná.

V rámci botanického průzkumu není jasné, jak do hloubky bylo studováno ovlivnění vodního režimu v lokalitě, který je silně ovlivněn záměrem a samozřejmě souvisí s podložím a kvalitou prostředí v okolí stavby nejvíce. Matoucí u tohoto průzkumu je, že u některých segmentů jsou vymezeny plochy a popsány druhy a současně u některých je jen povšechný popis a vymezení lokalit chybí. Pozoruhodné, že **nikde není popsán** výskyt Pajasanu žláznatého, který se vyskytuje prakticky na všech lokalitách v Praze a jejím okolí. Je prakticky neuvěřitelné, že by

právě v mapované trase jeho výskyt nebyl zaznamenán, když například v k. ú. Zdiby se vyskytuje na řadě míst.

Výskyt zvláště chráněných rostlin je uveden na malé a nepřehledné mapě, mimo kontext průzkumu. Metodika výzkumu je oddělená. Negativně lze vnímat, že průzkumy v území nejsou stejnověké, ale liší se mezi lety 2020 až 2023. Sladění průzkumů dle lokalit nebylo prakticky provedeno, a tak je jejich posouzení značně problematické.

U malakologického průzkumu není jasné, jak zasáhne trasa do výskytu měkkýšů. V rámci průzkumu hmyzu nejsou vyhodnoceny dopady na jednotlivé druhy hmyzu. Navíc na místě s množstvím suchomilných trávníků chybí průzkum blanokřídlých, který mohl přinést zajímavé poznatky, protože na lokalitách je právě tohoto hmyzu řada druhů (sarančata, aj.). V kartách průzkumu potoků k výskytu raků v potociích – přítocích Vltavy, jsou místo raků uvedeny zejména jiné druhy, a to mihule a jejich larvální stadia. Pozoruhodný podklad zejména proto, že v Praze se mihule **vůbec nevyskytují**, takže uvedený průzkum je zcela zavádějící.

U průzkumu plazů a obojživelníků chybí bližší popis ovlivnění druhů, podobně i u ryb, které např. ve Vltavě **nebyly z nějakého důvodu sledovány**. Provedený průzkum kontroloval jen potoky v trase. Postup je chybný, protože rybí populace pod budoucím mostem jsou velmi bohaté a ovlivněné.

V průzkumu hlodavců není uveden křeček polní, který by se logicky v okolí trasy měl silně vyskytovat, podobně jako v dalších mapovacích čtvrcích. V rámci průzkumu netopýrů nebylo vytvořeno doporučení pro jejich ochranu, např. kde prověřit kácené stromy a kde vytvořit náhradní úkryty pro podporu populace netopýrů.

Co se týká průzkumu savců, v hodnocení negativních jevů **zcela chybí hlučnost**, která je zejména u obratlovců a v noci poměrně zásadním faktorem. Na ohrožené ZCHD by musela být **vydána výjimka**.

Městská část vyžaduje vyhodnocení vlivu záměru na všechna VKP a prvky ÚSES a další obecné chráněné části přírody a krajiny podle ZOPK, tak jak zpracovateli dokumentace EIA ukládá platná právní úprava. Dále pak Městská část požaduje zapracování péče o tyto prvky formou kompenzačních opatření.

Dále chybí vyhodnocení vlivu na krajinný ráz a mimolesní dřeviny. Přírodovědné průzkumy zcela opomíjí tyto odborné studie a jejich závěry a nezohledňují je ani v rámci kompenzačních opatření. Kapitulu navržených zmírňujících a kompenzačních opatření tak považuje Městská část za zcela **nedostatečnou** a neodpovídající výstupům z biologických dat a z jednotlivých studií.

Městská část požaduje vypracovat samostatnou studii kompenzačních opatření která v sobě zahrne náhradní výsadby za kácené mimolesní dřeviny dle jejich metodicky správného ocenění, náhradu za ztrátu potravního biotopu zvláště i obecně chráněných živočichů, především ptáků, letounů a bezobratlých, náhradu za nepřímé vlivy na VKP a ÚSES.

13) Podmínky stanoviska EIA

Vzhledem k nedostatkům záměru i celého projektu D0, a vzhledem k uvedeným nedostatkům a nesrovnalostem v dokumentaci EIA nemá Městská část jinou možnost než se záměrem nesouhlasit. Městská část v tomto ohledu důsledně plní své zákonné povinnosti, tedy **pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů**, Městská část zároveň při plnění svých úkolů **chrání též veřejný zájem**.

Pokud by ministerstvo přes všechny výše uvedené vady vydalo kladné závazné stanovisko EIA (ač by byl takový postup ministerstva nezákonný s ohledem na právní předpisy na ochranu zdraví, životního prostředí a dokumenty k naplňování cílů udržitelného rozvoje), pak Městská část požaduje, aby v rámci závazného stanoviska EIA byly (kromě podmínek uvedených již v textu tohoto vyjádření) formulovány následující závazné podmínky pro navazující řízení.

- 1. Všechna zmírňující a kompenzační opatření uvedená v přílohách dokumentace EIA budou implementována do výsledné podoby záměru.**
- 2. Ze záměru budou vypuštěny MÚK Čimice a MÚK Ústecká.**
- 3. Vedení trasy D0 v celém úseku katastrálního území Čimic, Dolních Chaber a Zdib bude řešeno tunelovou variantou.**
- 4. Výstavba záměru nesmí být zahájena před zprovozněním následujících záměrů**
 - a. tramvajové trati Podbaba – Suchdol a terminálu Výhledy;**
 - b. tramvajové trati Podbaba – Troja – Bohnice – Kobylisy;**
 - c. tramvajové trati Kobylisy – Zdiby;**
 - d. aglomeračního okruhu, tj. přeložky II/240 a I/101 mezi dálnicemi D7 a D8 jako objízdné trasy v případě uzavírek tunelů či kongescí na okruhu;**
 - e. železnice na letiště a do Kladna;**
 - f. VRT Praha – Lovosice /Litoměřice;**
 - g. nových zpevněných stezek pro chodce a cyklisty v dotčených lokalitách.**
- 5. Požadujeme koordinaci záměrů dálnice D0 a stavby V 409/419 z důvodu co nejmenšího vlivu obou záměrů na občany Městské části, realizovat vedení vysokého napětí podzemním vedením.**
- 6. V rámci nedostačující nebo chybějící infrastruktury realizovat zkapacitnění a celkovou rekonstrukci splaškové a dešťové kanalizační sítě, rekonstrukci komunikací ve správě TSK a Městské části na území Městské části.**
- 7. Provést podrobný hydrogeologický pasport studní a zdrojů vody v nemovitostech, na pozemcích v Drahanském údolí, v obci Brnky a v severní části Městské části a zahájit předstihový hydrogeologický monitoring na stávajících vodních zdrojích, vodotečích a hydrogeologických vrtech. Případnou ztrátu vody v nemovitostech kompenzovat napojením na vodovodní řád.**

8. Dojde k realizaci všech úprav a opatření zahrnutých v Krajinářsko-urbanistické a architektonické studii (JK ARCHITEKTI, s. r. o., 07/2022).
9. Dojde ke zklidnění ulic Kamýcká, Roztocká a Podbabská a jejich proměnu na městskou třídu s cyklostezkou a pěší promenádou podél Vltavy.
10. Dojde ke zklidnění komunikací Spořická, Čimická, Ústecká (např. prostřednictvím stavebních úprav křižovatek, snížení rychlosti apod.).

III. ZÁVĚR

Jak již bylo uvedeno výše, podkladové dokumenty a studie jsou zpracovány v rozporu s právními předpisy a je nutné je případně **doplnit a přepracovat ve smyslu vyjádření Městské části**. Městská část požaduje, aby jednotlivé podkladové dokumenty byly zpracovány v souladu s relevantními metodickými pokyny MŽP a dalších orgánů.

Dokumentace EIA je založena na nedostatečných a nepřesných vstupních datech a východiscích, což má zcela logický důsledek v tom, že odborná posouzení vycházející z těchto dat trpí stejnou vadou. Dokumentace EIA vychází například z předpokladu, že v roce 2030 budou uvedeny do provozu předpokládané dopravní stavby (viz jejich výčet v části *Kumulativní a synergické vlivy*), které ovlivní dopravní proudy a intenzity, a které budou mít vliv na celkové rozložení dopravy. Skutečnost, že veškerá odborná posouzení počítají s provozem předpokládaných dopravních staveb v roce 2030, znamená prakticky nepoužitelnost těchto posouzení.

Dokumentace EIA je v rozporu se zákonem o posuzování vlivů, jelikož neuvádí popis zvažovaných variant záměru s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí záměru a zvažovaných variant. Dokumentace EIA je proto také v rozporu s podmínkou č. 15 závěru zjišťovacího řízení č. j. MZP/2019/710/10216 ze dne 18. 12. 2019. Kromě toho, že se jedná o nesplnění zákonného požadavku a požadavku MŽP, v rámci předchozích vyjádření takový požadavek vznesla celá řada obcí, městských částí, spolků i fyzických osob.

Dokumentace EIA kromě toho nereflektuje požadavky právních předpisů Evropské unie či strategických dokumentů a koncepcí přijatých ČR. Dokumentace EIA tak zejména nevyhovuje podmínkám nařízení TEN-T a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, je v rozporu se směrnicí EIA či nereaguje na možnosti vyplývající ze směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2002/49/ES. Dokumentace EIA je v rozporu s cíli definovanými v Plánu udržitelné mobility, Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR 2021 – 2030, Klimatickém závazku hlavního města Prahy či Strategii adaptace hlavního města Prahy na změnu klimatu.

Vzhledem k tomu, co bylo uvedeno výše v tomto vyjádření, je nutné podkladové dokumenty k dokumentaci EIA vrátit k doplnění, odstranění a objasnění závažných

rozporů, a celkově tedy přepracovat ve smyslu vyjádření Městské části. Pokud ministerstvo nebude postupovat uvedeným způsobem, navrhuje Městská část vydání nesouhlasného závazného stanoviska EIA.

Městská část Praha – Dolní Chabry
Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková,
starostka

Přílohy:

1. Připomínky k dokumentaci záměru „SOKP 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ dle zákona č. 100/2001 Sv. v platném znění Rozptylová studie zpracovaná RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., ze dne 2. 10. 2023
2. Připomínky k dokumentaci záměru „SOKP 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ dle zákona č. 100/2001 Sv. v platném znění Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší zpracované RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., ze dne 2. 10. 2023
3. Odborné vyjádření zpracované MUDr. Michalem Šotolou
4. Posudek zpracovaný společností J*D*S Životní prostředí – sekce hluku a Ing. Josefem Drahotou ze dne 6. 9. 2023
5. Akustický posudek společnosti KVINTING spol. s.r.o., č. 380-230925 ze dne 13. 9. 2023
6. Vyjádření Povodí Labe, s.p., č. j. PLa/2023/038913 ze dne 26. 9. 2023
7. Odborné posouzení zpracované společností GEOtest, a.s., ze dne 27. 9. 2023
8. Odborné posouzení zpracované RNDr. Mojmírem Vlašínem, z roku 2023
9. Odborné posouzení zpracované Ing. Pavlem Hustolesem
10. Odborné vyjádření zpracované prof. Michalem Vojtíškem ze dne 4. 10. 2023
11. Odborné posouzení zpracované Ing. arch. Lenkou Hornychovou a Ing. arch. Petrem Chaloupkem