

# **Připomínky k dokumentaci záměru „SOKP 518, 519 Ruzyně - Březiněves“ dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění**

## **Rozptylová studie (vč. výstavby Záměru) Připomínky pro MČ Praha - Dolní Chabry**

*Zpracovala RNDr. Alice Dvorská, Ph.D.*

### **I. Úvod**

Předmětem hodnocení vlivů podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, je záměr „SOKP 518, 519 Ruzyně - Březiněves“ (dále jen Záměr). Oznamovatelem Záměru je Ředitelství silnic a dálnic ČR (Na Pankráci 56, 140 00 Praha 4, IČ 65993390). Zhotoviteli dokumentace (dále jen Dokumentace) jsou PRAGOPROJEKT, a.s. (K Ryšance 1668/16, 147 54 Praha 4) a AFRY CZ s.r.o. (Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4). Přílohy Dokumentace tvoří technické výkresy, analytické mapy a expertní studie.

Záměr „SOKP 518, 519 Ruzyně - Březiněves“ je umístěný na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, k. ú. Přední Kopanina, Nebušice, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves, Ďáblice, Horoměřice a Zdiby. Zahájení stavby komunikace „SOKP 518, 519 Ruzyně - Březiněves“ o délce 15,11 km se předpokládá na rok 2027 a uvedení do provozu na rok 2030.

### **II. Rozptylová studie**

Rozptylová studie pro posuzovaný Záměr (dále RS) byla v květnu 2023 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 (dále MP RS).<sup>1</sup> Tento pokyn v podrobné míře popisuje požadavky na náležitosti rozptylové studie, což v konečném důsledku zvyšuje její kvalitu a transparentnost. Konkrétní připomínky k RS i s ohledem na požadavky MP RS jsou tyto:

- a) Kapitola 3.1 RS krátce popisuje umístění Záměru, vzdálenost obytné zástavby od něj a tvar reliéfu v zájmovém území, dále odkazuje na obrázky 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 RS přiložit detailní výkresy zaměřené na zobrazení výškových poměrů. Rovněž je dále v textu RS třeba blíže vysvětlit způsob výpočtu

<sup>1</sup> 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](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP471)

rozptylu znečišťujících látek v lokalitách s vysoce komplikovaným terénem<sup>2</sup> 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.

- b) Stěžejní kapitola 3.2.1 RS 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 pro jednotlivé výpočetní stavy uvedené na výkresech 130 až 142 a 148 a 149. Intenzity automobilové dopravy jsou zde zobrazeny v počtech za 24 hodin průměrného pracovního dne. MP RS ale požaduje uvedení také údajů o intenzitě dopravy v podobě maximálních hodinových počtů vozidel a pojezdů.
  - Na výkresech 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 RS nejsou uvedeny některé zvolené hodnoty vstupních parametrů modelu MEFA (např. vytiženost nákladních vozidel), které byly použité pro výpočet emisí z automobilové dopravy.
  - Není jasné, jak byla řešená výška emisí nad terénem u ramp MÚK a mostních objektů a rozptyl emisí z částí Záměru vedených v zářezech. Naprosto chybí popis výpočtu emisí z portálů tunelů.
  - V tabulkách v kapitolách 3.2.1 a 3.2.2 RS jsou uvedené pouze emisní bilance, avšak nikoli emisní koncentrace znečišťujících látek, jak vyžaduje MP RS.
  - V poznámce pod tabulkou č. 1 na str. 11 RS se uvádí, že „*produkce NO<sub>2</sub> představuje 7 – 15 % NO<sub>x</sub>.*“ Není uvedeno, jaký konkrétní podíl NO<sub>2</sub> z uvedeného rozsahu je v RS uvažován.
- c) „*Pro hodnocené úseky záměru byly uvažovány rychlosti 100 km.h<sup>-1</sup> pro povrchové a 80 km.h<sup>-1</sup> pro tunelové úseky a plynulost na stupni 1,5 až 2, pro nájezdové rampy pak rychlost 60 km.h<sup>-1</sup> a plynulost na stupni 2,25*“ (str. 10 RS). 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 kongesce a sníženou plynulost do rozptylového výpočtu.
- d) Na str. 435 Dokumentace 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, a tedy i RS, náhradní zdroje energie zahrnout do rozptylového výpočtu, a to včetně jejich pravidelných zkoušek.

<sup>2</sup> 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.

- e) Kapitola 3.2.2. RS uvádí emise z automobilové dopravy na vybraných úsecích silničních komunikací širšího území, kde je dle dopravní prognózy predikováno významnější ovlivnění realizací Záměru. „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 RS). 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 RS). „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.
- f) RS je 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<sup>3</sup>. 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.<sup>4</sup>
- g) V kapitole 3.5 RS 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 RS). Nejsou však zvoleny specifické výpočtové body tak, aby byly vyhodnoceny dopady zdroje na citlivé skupiny obyvatel dle MP RS (vzdělávací a zdravotnická zařízení apod.). V MČ Praha – Dolní Chabry se jedná o ZŠ Spořická, lesní mateřskou školu JAATA (ulice K Brnkám), MŠ Bílenecké nám., MŠ Chabráček v Protilehlé ul., MŠ Beranov, dále sportoviště Sokola Dolní Chabry a fotbalové hřiště SK Dolní Chabry.
- h) Kapitola 3.6 RS 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

<sup>3</sup> Vzhledem k zanedbatelné pokročilosti stupně jejich příprav lze rozumně a s vysokou mírou jistoty předpokládat, že tyto stavby k uvedenému období realizovány nebudou.

<sup>4</sup> 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.

*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 Záměru na kvalitu ovzduší). V kapitole 3.6 RS 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.*

- i) V kapitole 3.7 RS 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.<sup>5</sup> Je tedy důležité vědět, jaké konkrétní stanice imisního monitoringu jsou pro v kapitole 3.7 RS 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.<sup>6</sup> 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. Vzít 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 RS).
- j) V textu RS 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.<sup>7</sup> V RS chybí diskuse, jak se toto omezení konkrétně projeví na jeho výsledcích pro období nepříznivých rozptylových podmínek a v hodnotách krátkodobých imisních koncentrací.
  - Není jasné, jak jsou denní dopravní špičky a možné kongesce zohledněny ve výpočtu krátkodobých maximálních imisních hodnot. Stejně tak není jasné, jak se tyto zhoršené, ale i běžné dopravní situace mohou promítnout do imisního příspěvku Záměru v situaci zhoršených rozptylových podmínek.
  - Není uvedena nejistota modelovaných imisních hodnot, která se může pohybovat v řádu až několika desítek procent.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> Odpověď ČHMÚ ze dne 6.11.2020 na žádost o součinnost od Městského úřadu Jesenice (č.j. CHMI/411/153/2020)

<sup>6</sup> Odpověď ČHMÚ ze dne 6.11.2020 na žádost o součinnost od Městského úřadu Jesenice (č.j. CHMI/411/153/2020)

<sup>7</sup> str. 3 uživatelské příručky modelu ATEM, [http://www.atem.cz/soubory/ke\\_stazeni/UzivPrirucka.pdf](http://www.atem.cz/soubory/ke_stazeni/UzivPrirucka.pdf)

<sup>8</sup> 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](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV8224))

k) V kapitole 5 RS je řešen vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší. Kapitulu je třeba dopracovat ve smyslu těchto 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 RS), ale i pro modelové hodnoty nárůstu průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek s definovanými imisními limity.
- 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.)
- Zdá se, že do výpočtu nebyly zahrnuté emise z mobilních dieselagregátů (v oblastech bez možnosti připojení na odběrná místa) a lodní dopravy
- Do výpočtu je nutné zahrnout i výstavbou vyvolané změny v silniční a železniční dopravě (objízdné trasy, kyvadlový provoz, omezený provoz, případná náhradní autobusová doprava za vlaky)
- Efektivita doprovodných ochranných opatření na snížení emisí ze stavební činnosti není konkretizována (vyčíslena)

Ve Spešově, 2.10.2023



RNDr. Alice Dvorská, Ph.D.

nezávislá expertka v oblasti znečištění životního prostředí

Spešov 210, 679 02

Tel.: 605 855 786

Email: [alice.d@volny.cz](mailto:alice.d@volny.cz)

IČ: 06521304