

Vliv na zdraví

Dopravní stavby mají krom průmyslové, stavební a důlní činnosti a vlivu lokálních topenišť významný dopad na znečištění ovzduší. V Evropě podíl dopravy na znečištění ovzduší kolísá od 17-70% a v případě prachových částic se jedná zhruba o 30%. Znečištění ovzduší dopravou není pouze z činnosti spalovacích motorů, ale podílí se na něm i abraze materiálu pneumatik, činnost a obrušování brzdových systémů, výstavba a údržba dopravních staveb, zvíření prachu na komunikacích.

Je důležité připomenout, že prachové částice jsou prokázaný lidský karcinogen a způsobí odhadem asi 15% karcinomů plic. Je možno je dle velikosti rozdělit do několika frakcí. PM 10 – částice $>10\mu\text{m}$ – vznikají spalováním tuhých paliv, zvířením prachu v okolí silnic a průmyslových areálů. Mají prokazatelný vliv na kojeneckou úmrtnost, výskyt astmatu u dětí a dospělých. 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. Velmi jemné prachové částice PM1 $<1\mu\text{m}$ vážou PAU a podílejí se na karcinogenezi. Zvýšené koncentrace prachových částic a oxidů síry vedou k vyšší míře hospitalizací pacientů s chronickými chorobami plic a kardiovaskulárního aparátu a zvyšují i úmrtí na tato onemocnění.

NO₂ vzniká oxidací oxidu dusnatého hlavním zdrojem je automobilová doprava, má vliv na dýchací cesty, plicní sklípky, oxidační stress, snížení odolnosti proti infekcím, výskyt astmatu a zánětů dýchacích cest

Benzen je produktem spalování a jeho koncentrace souvisí s nespáleným podílem paliva. Jde o prokázaný lidský karcinogen – dlouhodobá expozice má mutagenní účinky, vliv na krvetvorbu, riziko vzniku leukemie

Benzo [a] pyren - 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.

Znečištění ovzduší jako celek má vliv na tíži a úmrtnost na plicní hypertenzi a ovlivňuje i pacienty s poruchami dýchání ve spánku.

Evropský parlament schválil v roce 2016 nové limity pro vybrané emise a látky znečišťující ovzduší a došlo k stanovení závazků ke snížení některých emisí. Pro ČR jde o závazky k procentuálnímu snížení emisí např. PM2,5 oproti roku 2005 o 17 % (pro jakýkoliv rok od r. 2020 do r. 2029) a o 60 % (pro jakýkoliv rok od r. 2030).

Velmi důležitým negativním faktorem dopravních staveb na lidské zdraví představuje hluk

V současnosti je znám rozsáhlý dopad hlukové zátěže na 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)

V souvislosti s připravovanou stavbou dálnice D0 na Severu Prahy byl představen materiál pro posouzení stavby na životní prostředí EIA

Materiál je obsáhlý, obsahuje velké množství podkladových materiálů. Bohužel uvedené argumenty zejména v oblasti dopadu výstavby na život obyvatel (prašnost, hluková zátěž) a vliv na zvláště cenná chráněná území a přírodní parky jsou v příkrém rozporu se závěry zpracovatele. K materiálu je přiloženo **nesouhlasné** stanovisko Odboru ochrany životního prostředí MHMP v souvislosti s riziky pro EVL Kaňon Vltavy u Sedlece. Zvolené trasování vyžaduje stavebně složitá řešení, produkuje nadbytek zeminy, navíc v oblasti s nejkvalitnějším typem půdy. Stavbu je možno zásobovat velmi problematicky a dovoz materiálu nelze zajistit **jinak než přes hustě obydlená území za cenu překračování hlukových limitů a rizika zvýšené prašnosti**. Bez udělení výjimky ze zákona o ochraně veřejného zdraví není možné stavbu realizovat. Materiál neřeší souběh s plánovanou stavbou tramvajové tratě, což nelze akceptovat. 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. Podrobnosti jsou uvedeny v další části textu.

Ochrana ovzduší

V podkladech zpracovatele není zmíněno, že se ČR zavázala k snižování limitů škodlivin v ovzduší. Modelované emise nejsou s těmito závazky konfrontovány. Materiál se ani okrajově nezabývá myšlenkou, že v období do roku 2050 do nějž je zpracován výhled může dojít k zpřísnění platných limitů a nenabízí návrhy jak takovou situaci řešit.

Rozptylová studie popisuje území zasažené připravovaným záměrem jako oblast s dobrou kvalitou ovzduší u většiny sledovaných polutantů. Zmiňuje, že nejsou překračovány limity pro prachové částice, oxidy dusíku. Norma pro roční průměrné koncentrace PM_{2,5} je v ČR od r.2020 20 µg.m⁻³

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 µg.m⁻³, u částic PM_{2,5} pak 16,1 – 18,0 µg.m⁻³. V celém výpočtovém území se již ve výchozím stavu pohybují koncentrace nad hranici směrné hodnoty WHO, a to pro obě hodnocené frakce. Materiál zpracovatele v části D uvádí, že nejvyšší pětileté průměry denních koncentrací částic PM₁₀ se v zájmovém území pohybují v rozmezí 36-38 µg.m⁻³.

Významným negativním vlivem na zdraví obyvatel bude zvýšená prašnost spojená s výstavbou plánované dopravní stavby

Hlavními opatřeními proti snížení prašnosti během výstavby má být zachování technologické kázně a provádění kropení, umístování deponií do závětrných částí, provádění zakrývání materiálu s vysokou zrnitostí. Dále je zmíněn požadavek na zastavení prací generujících prach v případě že rychlost větru převyšující 10m / s. Při potřebě vybudování obrovských deponií přebytečné zeminy **není ověřeno, zda budou opatření účinná a není uveden postup, jaký realizovat pokud prašnost v okolí stavby významně vzroste.** Posouzení vlivu výstavby na životní prostředí v okolí vychází z předem uvedených modelů. Způsob jak ověřit v materiálu uvedené výpočty není uveden. Navržená monitorovací opatření na hluk, emise, znečištění půdy a povrchových vod v průběhu výstavby jsou buď zmíněna jen vágně nebo nejsou uvedena vůbec. Postupy, které v případě zjištěných nedostatků budou realizovány nejsou dostatečně detailně zpracovány.

V souvislosti s výstavbou uvádí materiál, že nárůsty denních koncentrací v obytné zástavbě se budou pohybovat do 12 µg.m⁻³ a spekuluje, že nejspíše nedojde ke zvýšení počtu případů kašle a onemocnění dýchacích cest. **Což lze z odborného hlediska snadno zpochybnit. U konkrétních případů navíc zhotoviteli hrozí i žádosti poškozených o odškodné, což může znamenat zvýšení nákladů na realizaci stavby.**

V rozporu s archivními materiály zadavatele dostupnými v rámci zjišťovacího řízení pro EIA současný materiál modeluje a tvrdí, že k překročení limitů pro prachové částice v ovzduší v souvislosti s provozem dopravní stavby nedojde. Respektive ve výhledu do roku 2050 dojde spíše ke snížení emisí zátěže. Dosáhnout se toho má mimo jiné prostřednictvím opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, kde jde zejména o technická řešení výdechů z tunelových staveb a způsob jejich ventilace. Další příspěvek ke zmírnění zátěže mají přinést kompenzační opatření, kam materiál zahrnuje zejména obměnu topných systémů v domácnostech a výsadbu sídelní zeleně. **Zde se jedná o opatření, která nebudou realizována v plné míře investorem. Není uvedeno, kdo bude kompenzační opatření financovat, jak budou realizována a kdo a jakým způsobem bude hodnotit jejich efekt. Nehledě na to, že efekt výměny topných systémů a očištná činnost zeleně jsou z odborného hlediska u takovéto dopravní stavby velmi sporné. Daleko efektivnějším opatřením je vhodnější trasování stavby například v průchozí regionální variantě. Při vhodnějším trasování by nebylo nutné stavět velkou míru tunelových komplexů a zasažené území by mělo významně nižší hustotu obyvatel.**

Ve výpočtové oblasti jsou již nyní překračovány limity pro bez(o)a pyren. Aktuální materiál neuvádí data publikovaná v archivních materiálech zadavatele. V nejvíce exponované oblasti Horoměřic a Dolních Chaběr by mělo dle archivních materiálů zpracovatele vlivem zvýšení expozice benzo [a] pyrenu k nárůstu zdravotního rizika nad hranici přijatelného rizika. V případě Horoměřic by šlo o 1 případ zhoubného novotvaru na 57 tisíc obyvatel, v případě Dolních Chaběr o 1 případ na 77 tisíc obyvatel. Tyto údaje aktuální materiál neuvádí.

Rozptylová studie 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.

Hluková zátěž

Hluková studie zpracovaná společností EKOLA group s.r.o je pravděpodobně manipulována, výhledy modelu počítají s těsným splněním hlukových limitů, přitom přiložený odhad na dopady stavby na již zprovozněné části DO na jihu Praha (MÚK, případně na Jižní a Štěřboholské spojce ukazují významné překračování limitů. 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 Zdibech 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.

Materiál zpracovatele uvádí, že 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. V materiálu je uvedeno, že 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*“ **Výše uvedená tvrzení a návrhy lze označit za naprostou rezignaci na ochranu zdraví obyvatel.** Doba výstavby je dle materiálu 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 10h nelze hlukovou zátěž označit za krátkodobou. **Nelze akceptovat, že materiál do detailů nezpracovává konkrétní monitorovací a protihluková opatření v období výstavby**

Popis demografické situace v souvislosti se zátěží obyvatel hlukem řeší pouze stávající počty a modelované počty obyvatel v pásmech 220, 420 a 1020m, hluková zátěž ve větší vzdálenosti od osy stavby není detailněji řešena, **přesto že se k charakteru trasování – mostní konstrukce přes rozsáhlá údolí a různá výšková úroveň okolní zástavby mohou významněji projevit.**

Materiál zpracovatele zabývající se hlukovou zátěží v období po zprovoznění stavby počítá se zvýšením počtu obyvatel vysoce rušených hlukem v k. ú. Bohnic, Čimic, Dolních Chaber, Horoměřic, a Suchdola ovšem uvádí, že půjde o navýšení v řádu max. desítek obyvatel a zmiňuje konkrétní objekty a relativně vágně navrhuje konkrétní protihluková opatření. **Stávající překročení hlukových limitů na konkrétních místech analýza uznává, aditivní vlivy automobilové, letecké a železniční dopravy považuje za málo významné.** Ve výhledu počítá s plánovaným demografickým vývojem a počítá celkově spíše se snížením hlukové zátěže. **Jen průběžná a dlouhodobá měření hlukové zátěže mohou potvrdit předpoklady předložené analýzy.**

Tato měření jsou zmíněna v záměru, kde je uvedena potřeba zpracovat projekt Monitorování akustické situace v území. Tento ale není podrobněji v materiálu zpracován. Je pouze uvedeno: že : „*Jeho rozsah a místa monitoringu bude projednán a schválen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Monitoring bude zpracován jako třífázový: (i) výchozí stav - lx před zahájením stavebních prací; (ii) během stavby 2x, zejména v době zemních prací a založení betonových stavebních konstrukcí; (iii) po uvedení stavby do provozu - 1. rok po zprovoznění, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření. Jednorázový monitoring bude následně učiněn po dalších pěti letech* „

Není upřesněn mechanismus jakým budou realizována protihluková opatření, pokud se výpočty předpokládané hlukové zátěže ukážou jako chybné. Rovněž nejsou určeny termíny do kdy má k realizaci protihlukových opatření dojít ai způsoby ověření jejich efektivity.

Co analýza nezmiňuje je **indukovaná dopravní zátěž a předpokládaná výstavba logistických, průmyslových parků v okolí** nově budované dopravní trasy. A předpoklad zvýšení hlukové zátěže i mimo hlavní trasu dopravní stavby. I toto je nezbytné do hodnocení EIA dopracovat.

Materiál v některých částech uvažuje v produkci odpadu, spotřebě energie i provoz obslužných zařízení jakými jsou čerpací stanice nebo odstavné plochy. Uvedené trasování, ale umístění čerpacích stanic ani odstavných parkovišť nezmiňuje. **Nelze akceptovat přípravu velmi nákladné stavby bez konkretizace umístění čerpacích stanic a odstavných parkovišť a opodčívek. Protože i jejich výstavba a provoz může mít nezanedbatelný vliv na životní prostředí.**

Přístup staveništní techniky do prostoru výstavby úseku 519

Materiál zadavatele opakovaně zmiňuje, že dojde k významným přebytkům zeminy, že výstavba mostních objektů bude zdlouhavá a odvoz přebytečné zeminy bude možný až v době, kdy bude dopravní trasu možno využívat pro odvoz materiálu. V materiálu je rovněž na několika zmíněno, že oblast od plánovaného mostu přes Vltavu až po přemostění Draháňského údolí je obtížně dopravně dostupná. Materiál počítá prakticky s jedinou přístupovou cestou – vybudování provizorní staveništní komunikace v ose plánovaného Čimického přivaděče pro nákladní automobily (NA)

V materiálu je na straně 58 v části B 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).“ Na jiných částech materiálu je uvedeno že: „Příjezd je možný prakticky pouze po ulicích Spořická nebo Čimická, a to od severu z exitu 1 dálnice D8 po ulici Ústecká (silnice 11/608), do ulice Spořická (která je však napojena okružní křižovatkou o poměrně malém poloměru) nebo do ulice K Ládví a Čimická. Alternativně (dle umístění výroben materiálu) lze uvažovat i s přístupem od jihu od Městského okruhu ulicí Zenklovou“

Je důležité zdůraznit, že Spořická ulice vede přímo centrem MČ Dolní Chabry a prochází přímo kolem ZŠ Spořická. Na přechodu u ZŠ se i při stávajících intenzitách dopravy událo již několik závažných dopravních nehod. Dále je za důležitý považovat fakt (jak je v materiálu uvedeno) že v roce 2019 byl v úseku Spořická – Zdiby zaznamenán průjezd 21400 vozidel za den a v úseku Spořická – K Ládví 21300 vozidel za den. Stejně důležitá je skutečnost, **že průjezd NA Spořickou ulicí je t.č.zakázán.**

S výše uvedenými fakty je v jasném rozporu dokument Zásady organizace výstavby (ZOV) uvedený v materiálu na straně 303 část D. Konkrétně je uvedeno:

V rámci projektu ZOV a harmonogramu prací zohlednit návrh opatření pro zajištění plnění hygienických limitů v rámci hluku z provozu staveništní dopravy na okolní komunikační síti dle Hlukové studie v příloze B.2 dokumentace, případně dle závěrů aktualizované Hlukové studie pro navazující PD. Jedná se o stanovení maximální intenzity staveništní dopravy na příjezdových trasách.

- *Trasa K Ládví a Čimická pro převoz staveb, materiálu max. 11 NA/den v jednom směru*
- *Trasa Spořická pro převoz stavebního materiálu - max. 7 NA/den v jednom směru*
- *Průjezd obcí Zdiby jako možná doplňková trasa pro převoz stavebního materiálu - max. 10 NA/den v jednom směru*

Materiál dále pokračuje:

Případné další navýšení intenzit staveništní dopravy na komunikacích 11/608 (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 (10/7/11 NA/den), způsobí navýšení hodnot při současném překročení hygienického limitu.

Uvedená fakta ukazují, že zadavatel si je vědom naprosto zásadního problému s přístupností pozemků, na nichž je plánována výstavba. Přístup stavební techniky a dopravu materiálu na staveniště není možno realizovat bez překročení limitů hlukové zátěže a doprava materiálu a tedy i doba výstavby a náklady s ní spojené u takovéto klíčové dopravní stavby bude záviset na rozhodnutí orgánu ochrany veřejného zdraví.

Světelný smog

Materiál zmiňuje, že celá stavba bude vybavena veřejným osvětlením. Jeho charakteristiky jsou blíže specifikovány včetně potřeby použití takových světelných zdrojů, kde se minimalizuje osvit do stran a kde se minimalizuje emise modrého světla. Je uvažováno osvětlení jen těch úseků, kde je to nezbytné, protihlukové stěny na mostech jsou navrhovány jako neprůhledné, aby se minimalizoval osvit od projíždějících vozidel. Potřeba redukce světelného smogu je zmíněna i ve fázi výstavby. Detailněji je řešeno osvětlení v oblasti navazující na Letiště Václava Havla. **Materiál postrádá pravidla pro monitoring stavu osvětlení po uvedení stavby do provozu a mechanismy případných nápravných opatření.**

Zpracoval

MUDr. Michal Šotola
Internista, pneumolog
Dvořákova 913/7
184 00