

Magistrát hlavního města Prahy
Odbor ochrany prostředí
Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí

Č. j.: MHMP 676325/2026

Sp. zn. S-MHMP 665035/2026

prostřednictvím datové schránky: –48ia97h–

naše Sp. zn.: SZ MCPCH 00756/2025

naše Č.j.: MCPCH 02378/2026

V Praze dne 3. srpna 2026

Podatel: městská část Praha – Dolní Chabry, se sídlem Hrušovanské nám.
253/5, 184 00 Praha 8, IČO: 00231274, zastoupená Mgr. Kateřinou
Šilhovou Šafránkovou, starostkou

NÁMITKY VE ZJIŠŤOVACÍM ŘÍZENÍ

„Stavba č. 46826 Obchvatová komunikace Dolní Chabry“

*podle § 6 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění
pozdějších předpisů (dále jen „Zákon EIA“) a podle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní
řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).*

Přílohy:

PŘÍLOHA 1 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K ROZPTYLOVÉ STUDII

PŘÍLOHA 2 – AKUSTICKÁ STUDIE MÚK ZDIBY

Mgr. Beata Sabolová LL.M.,
advokátka
ČAK 18209
ID DS jqfdz8

info@urbanium.legal
www.urbanium.legal

Uruguayská 416/11
120 00 Praha 2
IČO 07217021

PŘÍLOHA 3 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII

PŘÍLOHA 4 – ZÁVĚRY A POŽADAVKY

POUŽITÉ ZKRATKY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Pro lepší přehled v úvodu uvádíme zkratky právních předpisů a výkladových dokumentů používaných v námitkách:

- (i) zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, (dále „**stavební zákon**“);*
- (ii) zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále „**zákon o pozemních komunikacích**“);*
- (iii) zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále „**Zákon EIA**“);*
- (iv) zákon č. 500/2004 Sb., správní řád (dále „**správní řád**“);*
- (v) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a 9 soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice 2014/52/EU, v konsolidovaném znění (dále „**EU Směrnice EIA**“);¹*
- (vi) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí tzv. Environmental Noise Directive (dále „**EU Směrnice END**“).²*
- (vii) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 ze dne 23. října 2024 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (dále „**EU Směrnice o ovzduší**“).*

¹ [EUR-Lex – 02011L0092-20140515 - EN – EUR-Lex](#)

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex:32002L0049>



I. ÚVOD

- [1] Předkládáme námítky v řízení ohledně posouzení vlivů záměru „**Stavba č. 46826 Obchvatová komunikace Dolní Chabry**“, kód záměru **PHA1289**, na životní prostředí (dále „**Záměr**“), k dokumentaci oznámení Záměru zveřejněného pod č. j. MHMP 676325/2026, předložené oznamovatelem Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, Praha 1 – Staré Město, PSČ 110 01, IČO: 00064581 (dále „**Oznamovatel**“), v rámci řízení vedeném pod sp. zn. S-MHMP 665035/2026 (dále „**Dokumentace**“).
- [2] Dokumentace obsahuje řadu závažných vad a nedostatků. Nezohledňuje zásadní, nepřiměřené a neúnosné zatížení městské části Dolní Chabry (dále také „**MČ**“ nebo „**stěžovatel**“), které vyplývá z enormní kumulace záměrů nových dopravních staveb v hustě osídleném území severní části Prahy **s přibližně až 80 000 dotčenými obyvateli**.
- [3] Již samotný záměr rozšíření přístávací dráhy letiště Praha Ruzyně zásadně zvýší hlukovou zátěž a znečištění ovzduší na území MČ nad hranici snesitelnosti.
- [4] V kombinaci se záměrem **transevropské dálnice D0** (součást TEN-T Berlín–Istanbul), úsek 518 Ruzyně–Suchdol a D0 519 Suchdol–Březiněves (dále „**Dálnice D0**“ resp. „**severní část Dálnice D0**“), která má nově přivést do území až 100 000 vozidel denně (včetně významného podílu kamionové dopravy), povede kumulativní hluková a rozptylová zátěž k nadlimitnímu a pro obyvatele nepřijatelnému zatížení. To vše bez prokazatelného odlivu dopravní zátěže z Prahy, jak vyplývá z předložených dokumentací EIA.
- [5] Takový nesystémový způsob navrhování staveb v území je nepřijatelný. Nerespektuje princip **spravedlivé zátěže území** a je v rozporu s principy **přiměřenosti, udržitelného rozvoje území a vyvažování veřejných a soukromých zájmů** se zájmy ochrany obyvatelstva a životního prostředí.
- [6] Při umísťování velkých dopravních staveb je nezbytné vždy posoudit, zda nedochází k **nepřiměřené kumulaci zátěže** v jednom místě (hluk, emise, bezpečnostní rizika).



- [7] MČ proto trvá na řádném, komplexním a plnohodnotném posouzení Záměru v procesu EIA, přísně v souladu s příslušnými závaznými právními předpisy. Požadujeme zejména, aby byly řádně zjištěny, posouzeny a vyhodnoceny všechny kumulativní a synergické vlivy Záměru a aby byl jejich dopad na zdraví obyvatel a životní prostředí MČ transparentně vyhodnocen.
- [8] Při řádném provedení **hodnocení dopadů na zdraví** (HIA – health impact assessment) se totiž může prokázat, že ekonomický přínos plánovaných dopravních staveb, včetně Záměru, je nižší než jejich celkové náklady. Kromě enormních nákladů na jejich vybudování v hustě osídleném území je nutné zohlednit i **zvýšené náklady na zdravotní péči, sníženou produktivitu práce, s tím související zvýšené náklady na sociální dávky a předčasná úmrtí.**
- [9] Z těchto důvodů MČ trvá také **na řádném prověření a posouzení rozumných variant řešení** Záměru v rámci řízení EIA. Výběr rozumných variant musí být v Dokumentaci řádně zdůvodněn a následně tyto varianty musí být prověřeny z hledisek EIA, tj. za účasti veřejnosti. Pouze umožnění skutečného veřejného dohledu, tedy nezávislé odborné posouzení variant Záměru, může vést k přezkoumatelnému a podloženému rozhodnutí o výběru finálního řešení. Rozhodování o výběru varianty k realizaci na základě **interních technických studií** prováděných Oznamovatelem, tento účel neplní. Kromě toho, že takový přístup, **usnadňuje korupci** v rámci Oznamovatele, je to také **v rozporu se zásadou veřejnosti** posuzování vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí, která je součástí ústavně garantovaného práva na zdraví a zdravé životní prostředí ve smyslu Zákona EIA.
- [10] Náklady na výstavbu a údržbu dopravních staveb představují významnou část veřejných rozpočtů. Veřejný zájem na budování dopravní infrastruktury nesmí být prosazován za cenu nepřiměřených investičních nákladů a na úkor veřejného zdraví a udržitelného rozvoje. V rámci plánování a navrhování staveb je nutné vážit a poměřovat různé veřejné a soukromé zájmy a hledat přiměřené řešení.

- [11] Pouze na základě objektivního a přezkoumatelného posouzení variant lze prokázat, že neexistuje jiné řešení Záměru, které by naplnilo požadovaný účel při nižších investičních nákladech a současně zajistilo vyšší ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí.
- [12] Především se Oznamovatel nijak nevypořádal s kumulativními vlivy Záměru. Svědčí o tom mimo jiné skutečnost, že přehlíží kolizi Záměru se záměrem Dálnice D0, pro který je nyní navrhováno tunelové řešení MÚK Čimice, jež je zcela nekompatibilní s předloženým řešením Záměru (viz situační řešení D0 519, Přivaděč Čimice dle konceptu stav 06/2026 zpracované společností PRAGOPROJEKT, a.s., na základě zadání ŘSD). Za této situace nelze Záměr v předložené podobě fakticky realizovat.
- [13] Dokumentace Záměru dále obsahuje **zásadní odborná, metodická a právní pochybení**, a to v takové míře, že je zpochybněna důvěryhodnost předložených podkladů. Předložené odborné studie – zejména hluková a rozptylová – jsou zavádějící. Je proto nutné posoudit metodiku zpracování Dokumentace. I kdyby bylo možné Záměr technicky realizovat, takto zpracované podklady znemožňují objektivní posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

ZÁVĚR 1:

- [14] Požadujeme, aby Záměr nebyl dále připuštěn k dalšímu zpracování, resp. aby oznámení Záměru bylo podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. vráceno k přepracování tak, aby Dokumentace byla zpracována odbornými osobami s odpovídající autorizací a aby předložené studie byly důvěryhodné a přezkoumatelné.
- [15] Požadujeme předložení jednotlivých podkladových a navazujících odborných studií (hluk, ovzduší, veřejné zdraví, klima) v elektronické verzi k jejich nezávislému odbornému ověření.
- [16] Požadujeme, aby Záměr byl plnohodnotně posouzen v rámci řízení EIA, a to za následujících podmínek a požadavků:

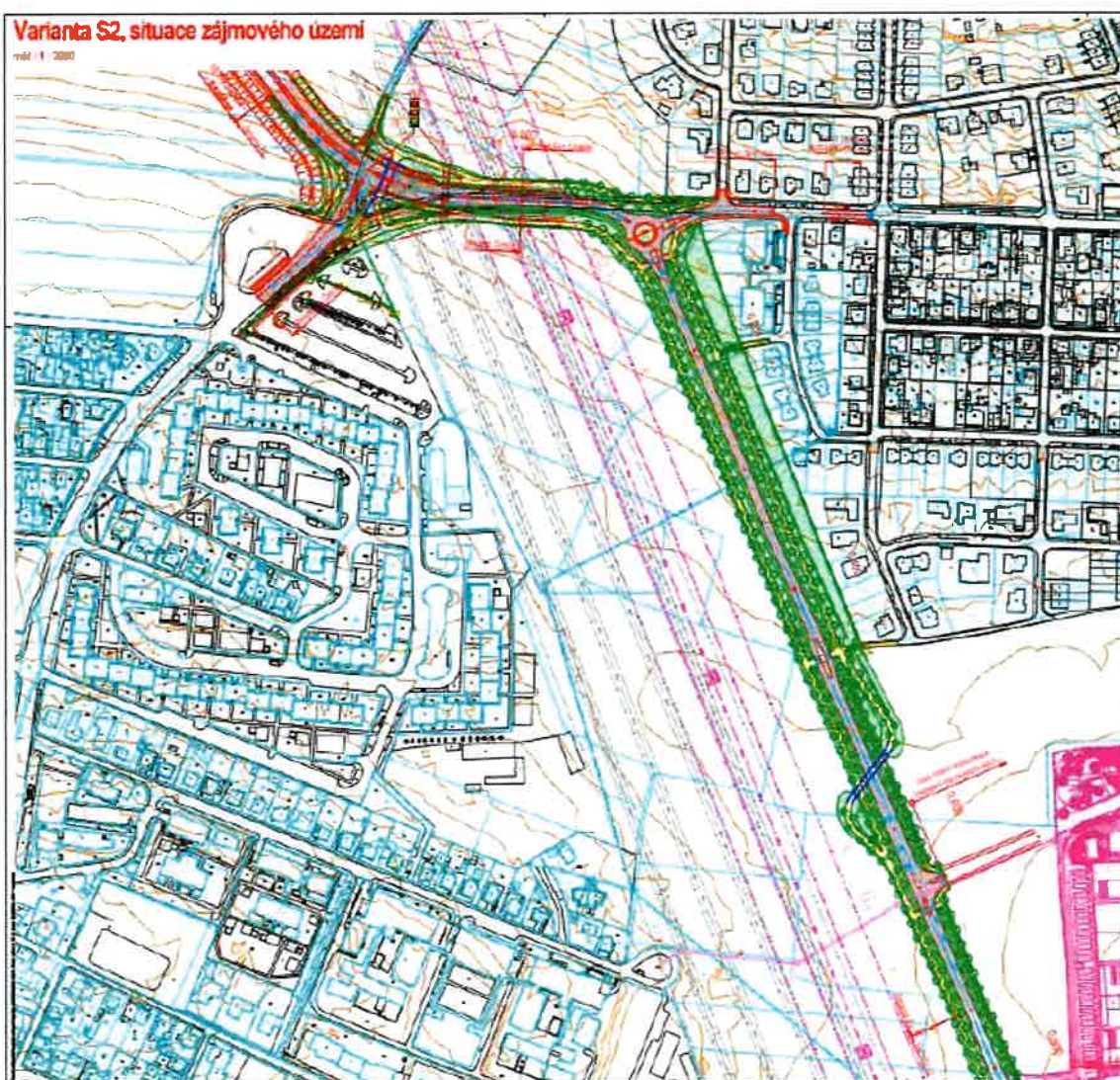


ODŮVODNĚNÍ:

II. KOLIZE S D0, NESPRÁVNÉ ZAŘAZENÍ A ÚČEL ZÁMĚRU

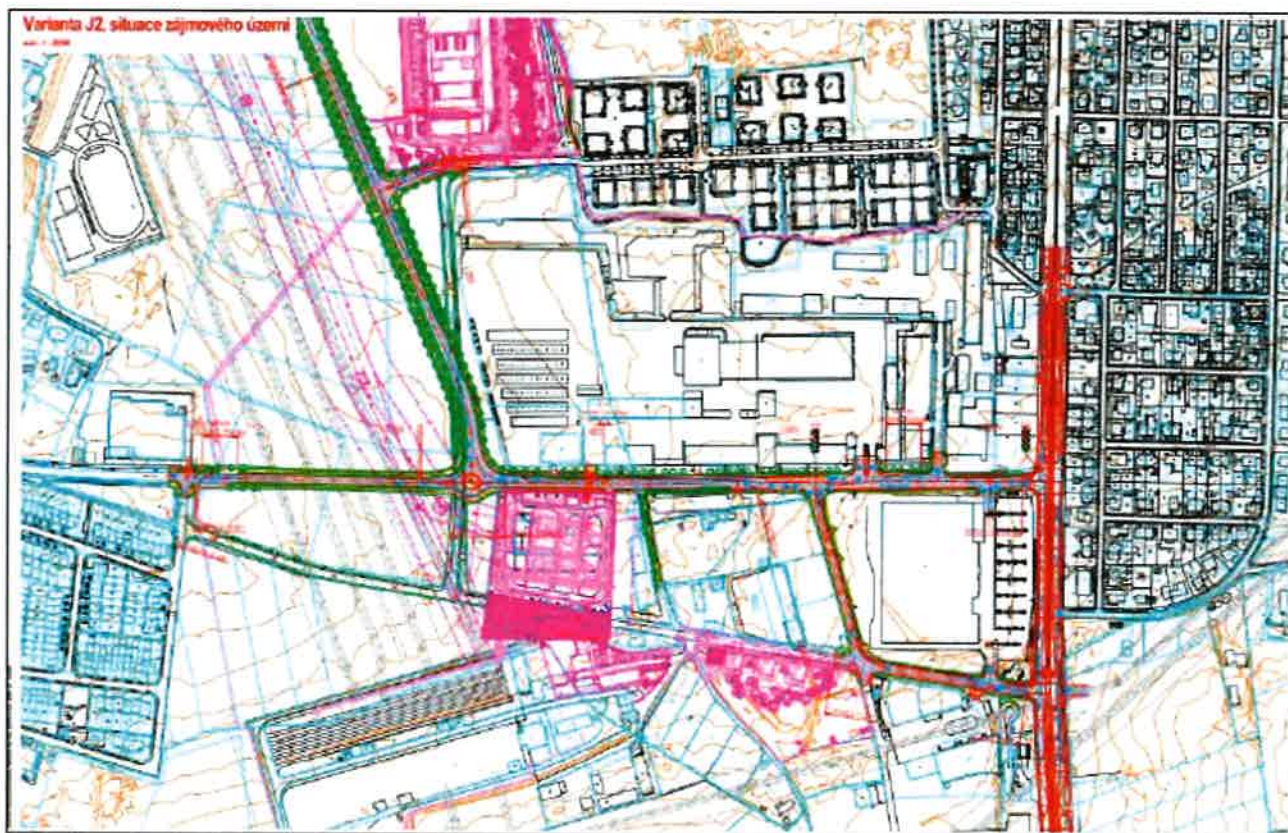
- [17] Záměr představuje novostavbu obchvatové komunikace Dolních Chaběr o délce cca 1,2 km, se 2 průběžnými jízdními pruhy, s odděleným chodníkem a cyklostezkou.

Obrázek 1: Umístění záměru (sever, jih)



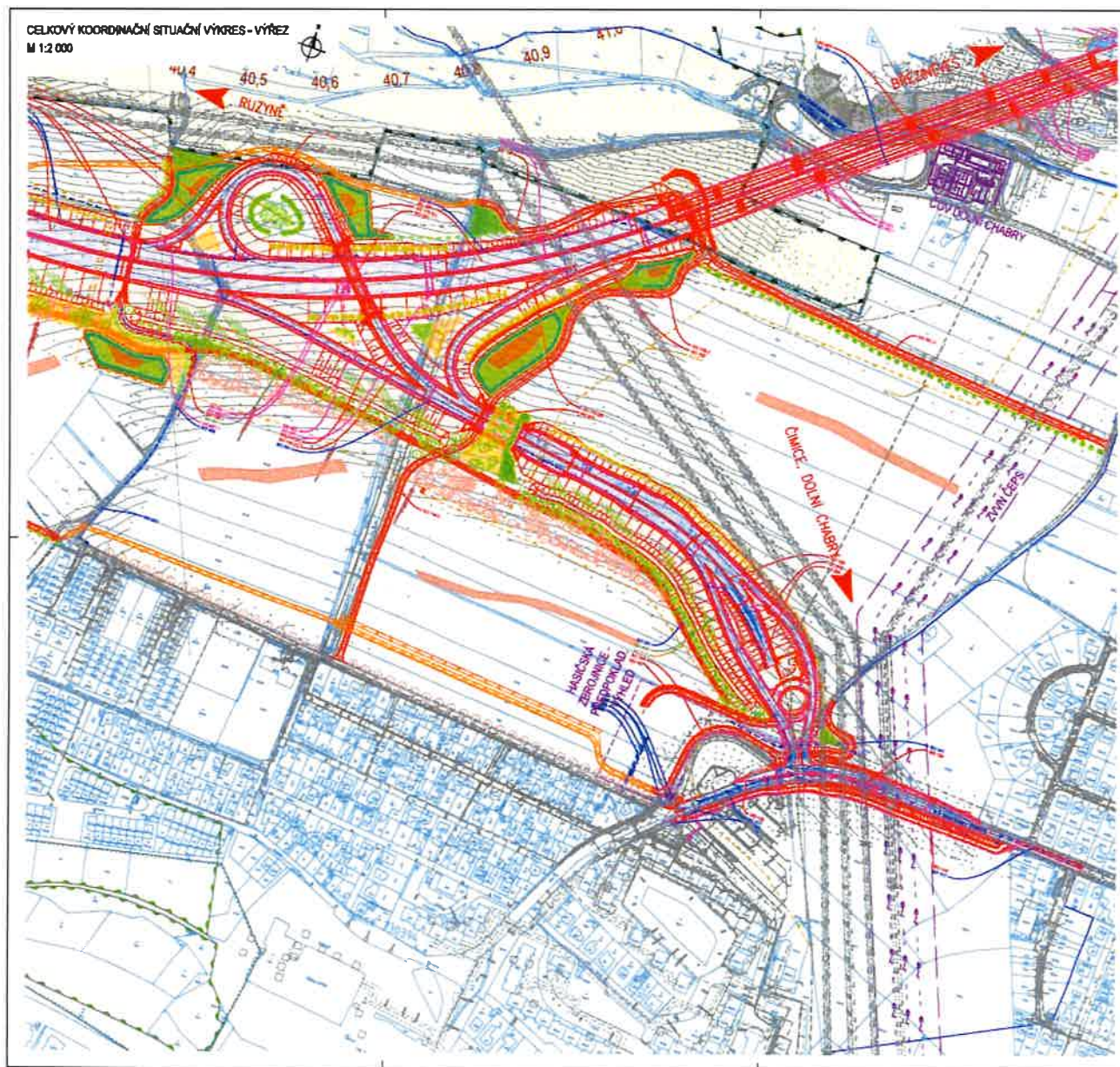
[18] Součástí Záměru je:

- Přestavba ul. Dopraváků (dl. cca 530 m), ul. K Ládví a komunikace za Bauhausem (dl. cca 360 m), se 2 průběžnými jízdními pruhy, s částečně odděleným chodníkem a cyklostezkou a řadícími pruhy v křižovatkách.
- Přeložka ul. K Ládví do nové stopy v prodloužení ul. Dopraváků (dl. cca 340 m se 2 průběžnými jízdními pruhy, s odděleným chodníkem a cyklostezkou.
- Úpravy a přeložky souvisejících komunikací (např. ul. K Beranovu) a vjezdů do areálů; odvodňovací systém a další vybavení a přeložky sítí.



- [19] Záměr je v přímé a neřešitelné kolizi s tunelovým řešením sjezdu MÚK Čimice záměru Severní části Dálnice D0, jehož investorem je Ředitelství silnic a dálnic ČR, s.p. (ŘSD).
- [20] Tunelové řešení sjezdu MÚK Čimice je neoddělitelnou součástí stavby Dálnice D0 ve smyslu § 10 stavebního zákona a dle § 12 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, který stanoví, že součástmi dálnice jsou tunely. Realizace Záměru je s tímto řešením zjevně nekompatibilní a tudíž nerealizovatelná.
- [21] **Je zjevné, že Oznamovatel si při přípravě Dokumentace nijak neprověřil konfliktní vztahy a vazby v území a svoji činnost nijak nesladil s ŘSD.**
- [22] Kolizní záměr ŘSD je přitom již ve vyšším stadiu rozpracovanosti než Záměr. Byl již projednán se stěžovatelem na jednání s ŘSD dne 20.11.2024, kde stěžovatel uplatnil své připomínky, které byly ze strany ŘSD částečně reflektovány v příslušném projektovém rozpracování kolizního záměru.
- [23] Aktuální verze konceptu rozpracovanosti kolizního záměru ŘSD, viz PD DPS ŘSD, D0 519 SUCHDOL – BŘEZINĚVES, AFRY CZ, s.r.o., č. zakázky 2125/24-400, datum 06/2026.





- [24] Stěžovatel požaduje, aby Záměr byl zpracován v koordinaci s tunelovou variantou MÚK Čimice, a na ni přímo navazoval, včetně hlubinného vedení Čimického sběrače a přivaděče, a to jako součást stavby Dálnice D0, aby se nenarušovala doprava a vazby v území.

- [25] Stěžovatel zároveň zdůrazňuje, že podmínkou realizace tunelového řešení MÚK Čimice je předchozí výstavba Dálnice D0, se kterou ale stěžovatel zásadně nesouhlasí. Pro případ, že by přesto k výstavbě D0 došlo, stěžovatel výslovně nesouhlasí s realizací MÚK Čimice a MÚK Ústecká, jak projevil v příslušném řízení EIA. Tyto totiž přivedou na území Dolních Chaběr až cca 37 000 vozidel denně do území, které je již nyní, i bez jejich realizace, prokazatelně dopravně nadlimitně přetížené.
- [26] Zejména v ranní dopravní špičce kolem 8. hodiny jsou úzké silnice Dolních Chaběr Čimic, které jsou původního, vesnického typu, výrazně přetížené. Externí dopravní zátěž z MÚK Čimice + Ústecká je zjevně nad jejich kapacitní možnosti, občanům zásadně ztíží využívání občanské vybavenosti a ohrozí jejich bezpečnost, využívání MHD a zejména bezpečnost dětí při docházce do školy a školky.
- [27] Podle Dokumentace má být účelem Záměru odvést dopravu z dálnice D0, z MÚK Čimice, mimo obytnou zástavbu Čimic a Dolních Chaběr. Bez realizace severní části Dálnice D0 + MÚK Čimice + Ústecká by však žádná doprava z Dálnice D0 na území stěžovatele neexistovala; nebylo by tudíž co z území odvádět. Přesto, varianta „bez Záměru“ není v Dokumentaci řádně vyhodnocena a posouzena. **Oddělená realizace samostatného Záměru – navíc tak, jak je předložena v Dokumentaci (tj. v kolizi se záměrem severní části Dálnice D0), nedává logický ani věcný smysl.**
- [28] Dále Dokumentace uvádí, že realizace Záměru je „nezbytnou podmínkou pro výhledové rozšíření transformační stanice Sever 400/110 kV (Nová rozvodna PSE – II. etapa)“ zrušením dotčeného úseku ulice K Ládví a převedením dopravy mezi Dolními Chabry a Čimicemi do stopy prodloužené ulice Dopraváků. I tento deklarovaný účel Záměru je neopodstatněný. Záměr není podmínkou rozšíření trafostanice Sever podle společného stavebního povolení vydaného Ministerstvem průmyslu a obchodu ani podle výsledku zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí.
- [29] Naproti tomu Podkladová technická studie neřeší **nezbytné napojení nové hasičské záchranné stanice uvažované v plochách VV dle platného ÚPSÚ hl. m. Prahy a MPP**

situovaných západně od Čimického přivaděče stavby D0 519. Stanice nebude moci být napojena na Čimický přivaděč (s ohledem na charakter komunikace), napojení proto nezbytně povede na ulici Čimickou a ovlivní dopravní režim a řešení světelně řízené křižovatky ulic Čimická/Spořická x Čimický sběrač, resp. obchvatová komunikace Dolní Chabry. MČ požaduje, aby tato skutečnost byla v Dokumentaci Záměru řádně zohledněna.

- [30] Řešení Záměru navíc MČ požaduje připravit tak, aby do budoucna nevyloučilo možnou návaznost Čimické (severní) radiály.

ZÁVĚR 2:

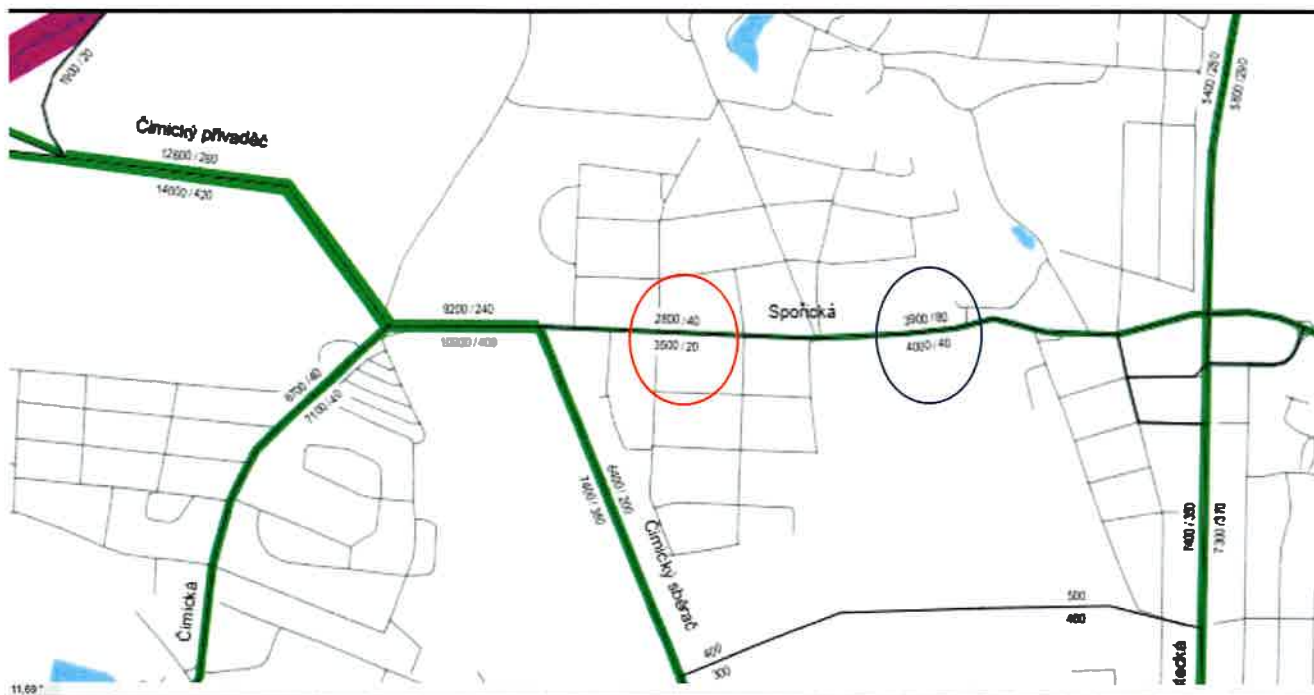
- [31] Požadujeme, aby bylo konstatováno, že Záměr je v přímé kolizi s tunelovým řešením MÚK Čimice jako neoddělitelnou součástí záměru Dálnice D0.
- [32] Požadujeme, aby byla řádně vyhodnocena nadlimitní dopravní zátěž území stěžovatele, zejména hrozící dopravní kolaps ulice Spořická jako hlavní tepny MČ Dolní Chabry s koncentrací klíčové občanské vybavenosti (úřad, škola, školka, pošta, zdravotní středisko, restaurace). Ulice Spořická nemá odpovídající parametry pro předpokládanou dopravní zátěž; dopravní přírůstek ze sjezdů z Dálnice D0 (MÚK Čimice a MÚK Ústecká) představuje pro MČ nepřijatelné bezpečnostní a zdravotní riziko, které zásadně ohrozí bezpečnou docházku dětí do školy a školky.
- [33] Požadujeme, aby samostatný Záměr (obchvat Dolních Chabry) nebyl dále připouštěn k realizaci a aby oznámení Záměru bylo vráceno k přepracování s tím, že:
- (i) bude komplexně posouzen vztah Záměru k záměru Dálnice D0 a zpracováno tunelové řešení MÚK Čimice včetně hlubinného vedení Čimického sběrače a přivaděče jako součást stavby Dálnice D0, ve spolupráci a koordinaci se stěžovatelem a ŘSD, a současně

- (ii) **Záměr, jakožto stavba navazující na záměr Dálnice D0, včetně MÚK Čimice a MÚK Ústecká, bude znovu komplexně posouzen z hlediska kumulativní dopravní, bezpečnostní a zdravotní zátěže pro obyvatele Dolních Chaběr a zásadního nesouhlasu stěžovatele.**

III. NEDŮVĚRYHODNÉ STUDIE

- [34] Jednotlivá odborná posouzení v předložených studiích na sebe navzájem nenavazují. Data nejsou řádně metodologicky popsána, nejsou předloženy jejich zdroje. Pro přezkoumatelné posouzení je přitom zcela zásadní, aby byla zajištěna důvěryhodnost a vzájemná kompatibilita předložených dat.
- [35] DIP - dopravně-inženýrská studie je identifikována jako pouze obecně, jako TSK a.s., IPR Praha; 2024, bez bližší identifikace studie a bez popisu její metodiky. Studie samotná v Dokumentaci předložená není.
- [36] Studie je přitom zjevně nedůvěryhodná, když – podle předloženého snímku – **v rámci jedné komunikace Spořická, na úseku bez možnosti externích odbočení, dokládá úbytek vozidel v řádu až 2100 vozidel denně.** Pro takový úbytek neexistuje žádné racionální vysvětlení, Dokumentace ani žádné neuvádí, viz str. 22:

– rok 2030 se záměrem



- [37] Navíc, DIP vychází z dat o dopravní zátěži z roku 2023 (A – 2023 = současný stav), kdy ještě dozníval covid a platila některá opatření, což se projevilo na snížené dopravní zátěži.³ Není žádný důvod pro to, aby nebyla předložena data aktuální.
- [38] Dále, podle Dokumentace, mají být jednotlivé scénáře vyhodnoceny podle toho, zda bude nebo nebude vybudována „nadřazená pražská komunikační síť“, která není nijak identifikována. Takový parametr je zcela neurčitý a nepřezkoumatelný. Dokumentace navíc, nezohledňuje dostatečně varianty vývoje. Pro rok 2050 počítá pouze s variantou se Záměrem (a s kompletní dostavbou údajně „nadřazené pražské komunikační sítě“). To je

³ Podle [oficiální ročenky dopravy TSK Praha](#) přitom vzrostla intenzita dopravy na vnějším koridoru Prahy (hranice se Středočeským krajem) ze 691 000 vozidel v roce 2023 až na 716 000 vozidel za pracovní den v roce 2024.

nejen nedostatečné, a také se může ukázat jako nerealistické. Více nevýhodné varianty vývoje tak zůstaly neposouzeny.

- [39] **Jelikož DIP, resp. jejich výňatek v Dokumentaci, jsou zjevně podhodnocené, na ně navazující odborné studie jsou touto vadou poznamenány a jsou tudíž rovněž zjevně podhodnocené,**
- [40] **Dalším zásadním problémem Dokumentace je, že data z navazujících studií nejsou s předloženými DIP consistentní. Jde o zásadní metodologickou vadu Dokumentace (blíže viz námitky k uvedeným studiím). Navazující studie - hluková, rozptylová, zjevně nebyly zpracovány consistentně podle předložených DIP. Je proto nutné dovodit, že obecně studie předložené v Dokumentaci jako celek jsou nedůvěryhodné a nepřezkoumatelné.**
- [41] **Požadujeme řádné prošetření metodiky zpracování Dokumentace.**
- [42] Data jsou předložena v nepřezkoumatelné formě (PDF), což znemožňuje plnohodnotný nezávislý odborný audit.
- [43] Je nutné především předložit jasně doložitelná data DIP s výchozím rokem nejdříve od roku 2024, přepočítat je na jednotlivé varianty vývoje v r. 2030 a 2050, s jasně specifikovanými variantami vývoje a následně tyto data použít jako podklad pro zpracování hlukové a rozptylové studie (+všechny na ně navazující odborné studie) a dát k dispozici nezávislým odborníkům elektronické modely k veřejné kontrole.

ZÁVĚR 3:

- [44] **Požadujeme předložení modelů DIP a navazujících odborných studií (hluk, ovzduší, veřejné zdraví, klima) v elektronické verzi k jejich nezávislému odbornému ověření.**
- [45] **Požadujeme předložit jasně doložitelná data DIP s výchozím rokem nejdříve od roku 2024 a následné sjednocení vstupních modelových dat DIP napříč celou Dokumentací.**

- [46] Požadujeme, aby byly jasně definovány posuzované varianty vývoje – s přesnou definicí „nadřazené pražské komunikační sítě.“
- [47] Požadujeme zpracování varianty pro rok 2050 i bez D0 520 a bez nadřazené pražské komunikační sítě (s řádným vysvětlením).
- [48] Požadujeme opětovné zpracování akustické studie, rozptylové studie, posouzení vlivů na veřejné zdraví a klimatické studie na základě aktualizovaných, důvěryhodných a přezkoumatelných DIP.

IV. CHYBÍ POSOUZENÍ VARIANT

- [49] Záměr je navržen jako **invariantní**. Podle Dokumentace bylo v rámci technické studie označené jako „*Stavba č. 46826 Obchvatová komunikace Dolní Chabry*“ (PUDIS a.s., 2025) posuzováno několik variant. Způsob ani odůvodnění výběru zvolené varianty S2-J2 (sever S2, jih J2) však v Dokumentaci není nijak popsán, je pouze uvedeno, že „*hledisko ochrany životního prostředí nebylo stěžejní*“.
- [50] Výběr zjevně proběhl bez posouzení EIA. **Dotčená veřejnost tak nedostala možnost se s variantním řešením seznámit a výběr řešení Oznamovatelem posoudit a nezávisle odborně prověřit.** Dokumentace nijak nedokládá, proč má být předložená jediná varianta řešení vyhodnocena jako „rozumná“.
- [51] MČ se měla možnost vyjádřit ke jedné z podkladových studií předložené investorem. Rozhodnutím rady MČ ze dne 30.04.2026 číslo usnesení 721/25/RMČ, k zaslané technické studii – Stavba č. 46826 Obchvatová komunikace Dolní Chabry, technická I. Fáze od společnosti PUDIS a.s., se sídlem Podbabská 1014/20, Praha 6- Bubeneč, vyjádřila svůj požadavek realizovat obchvatovou komunikaci **jako nedílnou součást záměru stavby D0 519 Suchdol-Březiněves**, nesouhlasila s předloženou studií a požadovala její zásadní přepracování vedením zahloubeným tunelovým řešením.
- [52] To je však v rámci řízení EIA nedostatečné. Předložení jedné podkladové studie k vyjádření MČ nesplňuje zákonné požadavky na seznámení veřejnosti s rozumnými variantami a jejich odůvodnění, včetně posouzení variant Záměru v řízení EIA.

- [53] Stěžovatel především namítá, že nebyla nijak posouzena možnost celkového **zrušení sjezdů z Dálnice D0 – tj. MÚK Čimice a MÚK Ústecká, a s tím související varianta bez Záměru**. S ohledem na extrémní kumulativní zátěž hustě obydleného území v kombinaci s totálním ucpáním hlavní ulice Spořická, která ohrozí bezpečnost dětí při docházce do školy a školky a znemožní občanům Dolních Chaběr využívat základní občanskou infrastrukturu MČ, se přitom právě tato varianta jeví jako jediná „rozumná“.
- [54] Když navíc zohledníme, že Dokumentace zcela pomíjí, že (ani) jako „varianta“ nebyl nijak posouzen či zohledněn **předložený kolizní návrh ŘSD s tunelovým řešením MÚK Čimice, je zřejmé, že Dokumentace je zcela nedostatečná**.
- [55] Řádné posouzení variant v rámci EIA je nezbytné pro řádné posouzení Záměru podle § 6 a přílohy č. 3 Zákona EIA a podle čl. 5 a Přílohy IV., EU Směrnice EIA, která je pro ČR závazná a má aplikační přednost před Zákonem EIA. V řízení EIA proto **vždy musí být popsány a posouzeny „rozumné“ varianty řešení záměru** (např. z hlediska návrhu projektu, účelu, technologie, umístění, velikosti a měřítka), musí být uvedeny hlavní důvody pro výběr zvolené varianty a jejich posouzení a „srovnání vlivů na životní prostředí“.
- [56] Výklad Evropské komise (EK) a Soudního dvora EU (SDEÚ)⁴ k EU Směrnice EIA zdůrazňuje, že posouzení vlivu na životní prostředí u hlavních „rozumných variant“ je základním kamenem celého procesu EIA a od jeho kvality se odvíjí kvalita celého posouzení.
- [57] Interní nepřezkoumatelný a zjevně nedostatečný výběr variant Oznamovatelem, na základě veřejnosti nepředložené technické studie, zcela mimo proces EIA, je proto v rozporu se zákonem.

⁴ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a831d19b-6f99-11ed-9887-01aa75ed71a1/language-en>
16/35

ZÁVĚR 4:

- [58] Požadujeme zpracování, předložení a posouzení v EIA všech „rozumných variant“ Záměru s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na životní prostředí a veřejného zdraví.
- [59] Požadujeme především zpracování a porovnání následujících variant:
- (i) se zrušením Severní části Dálnice D0 (518, 519)
 - (ii) se zrušením MÚK Čimice a MÚK Ústecká;
 - (iii) s tunelovým řešením MÚK Čimice.

V. CHYBÍ POSOUZENÍ KUMULATIVNÍCH VLVŮ

- [60] Dokumentace uvádí limitovaný výčet záměrů, které jsou v dotčeném území Záměru známy. Záměr s nejvíc negativním vlivem na území - **rozšíření přístávací dráhy Letiště Václava Havla**, je zcela opomenut. Chybí rovněž posouzení vlivu rozšíření dálnice D8 a připravovaného MÚK Kostecká, Zdiby.
- [61] Dokumentace kumulativní vlivy navíc hodnotí jen velmi omezeně: rozdílem imisních příspěvků a hlukových hladin mezi „stavem bez“ a „se Záměrem“ v roce 2030.
- [62] **Přestože stav bez Záměru je z pohledu stěžovatele a Záměrem dotčených obyvatel řádově příznivější, Dokumentace z toho nevyvozuje odpovídající závěry.**
- [63] V území stěžovatele přitom bude vybudován **souvislý koridor liniových staveb** mezi Dolními Chabry, Čimicemi a Zdiby, kombinovaný se závažnými negativními vlivy (rozšířené) přístávací dráhy Letiště Václava Havla, **což zjevně povede k totální devastaci území**. Záměr, v kombinaci se Severní částí Dálnice D0 **zdevastuje cenné přírodní a historické lokality a zmaří rekreační potenciál oblasti**.



- [64] Při řádném kumulativním vyhodnocení lze již nyní **objektivně předpokládat překračování hygienických limitů** znečištění ovzduší, hluku, významný negativní dopad na odtokové poměry v krajině a krajinný ráz (když zohledníme, že předložené odborné studie jsou hraniční, když jsou zjevně řádově podhodnocené a kumulativní vlivy nejsou posouzeny).
- [65] Přesto, navíc, Dokumentace nenavrhuje žádné adaptační, kompenzační ani krajinářské opatření, jenž tyto negativní vlivy Záměru a souvisejících staveb alespoň zmírní. To je nepřijatelné.
- [66] Z výše uvedených důvodů je Dokumentace v rozporu s čl. 3 a 5 a Přílohou IV EU Směrnicí EIA a § 2 a § 6 Zákona EIA a jeho eurokonformního výkladu, když tyto požadují dostatečné posouzení kumulativních a synergických vlivů Záměru v přímém souběhu či vzájemném ovlivnění.
- [67] Jak potvrzuje judikatura NSS, viz např. NSS č.j. 6 As 186/2023 – 104 ze dne 19.09.2025, vyhodnocení kumulativního vlivu všech souvisejících staveb na životní prostředí je povinné. Izolované posuzování je zavádějící a nezákonné.

ZÁVĚR 5:

- [68] **Požadujeme odpovídající posouzení kumulativních a synergických vlivů všech existujících a připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, jejichž umístění vymezují zaevidované dokumentace EIA a platné územně plánovací dokumentace nebo jejich změny.**
- [69] **Požadujeme odpovídající návrh adaptačních, kompenzačních a krajinářských opatření ke zmírnění negativních vlivů Záměru a souvisejících staveb (zejm. odpovídající valy, výstavbu náhradní rekreační zóny a rekreačních zařízení pro obyvatele, ekoduktů, realizaci náhradní výsadby a vybudování stezek pro pěší v krajině pro zajištění prostupnosti).**



VI. OVZDUŠÍ

- [70] Předkládáme **odborné hodnocení autorizovaného znalce**, které poukazuje na zásadní odborné nedostatky studie – viz PŘÍLOHA 1 – ODBORNÉ VYJÁDRĚNÍ K ROZPTYLOVÉ STUDII, na něž tímto **plně odkazujeme**.
- [71] **I s ohledem na podceněné a nedůvěryhodné DIP, je předložená rozptylová studie zjevně podceněná a nedůvěryhodná.**
- [72] Studie zcela rezignovala na **preventivní a kompenzační opatření**, přestože vlivem Záměru prokazatelně dojde k násobnému navýšení imisní zátěže jak v obydleném území, tak v dosud nezastavěném pásu mezi obytnými zónami Dolních Chaběr a Čimic. Odkaz na údajně dostatečnou ochrannou funkci protihlukového valu nebyl nijak prokázán. Jde o zcela nepodložené tvrzení.
- [73] Navíc, Dokumentace nijak nezohledňuje platnou EU Směrnici o ovzduší – směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 ze dne 23.10.2024 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, která s účinností od 01.01.2030 zásadně zpřísňuje limity.⁵
- [74] EU Směrnice o ovzduší požaduje splnění následujících limitů nejpozději k 1. 1. 2030:
- pro PM10
 - roční průměr 20µg/m³
 - překročení 45µg/m³ max 18 dní ročně
 - pro PM2.5
 - roční průměr 10µg/m³

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:32024L2881>

- překročení 25µg/m³ max 18 dní roce

- [75] **Přestože Dokumentace pracuje s předpokladem imisní zátěže na rok 2030 a 2050, nové limity, dle již platné a účinné EU směrnice o ovzduší, nejsou nijak zohledněny.**
- [76] Stěžovateli je přitom známo, že z verifikovaných měření z projektu CleanAir D8 (měření PM 10, PM 2.5 a PM 1) in-situ vyhodnocené VŠB TU Ostrava v okolí stěžovatele (např. ve Zdibech) vyplývá, že nové limity dle EU Směrnice o ovzduší **jsou obtížně splnitelné již nyní – tj. i bez Záměru** (a bez Severní části Dálnice D0).
- [77] Současná kvalita ovzduší je již na hranici tohoto limitu pro PM 10 a nově zaváděného pro PM 2.5. Při uvedení Záměru do provozu, dojde k dalšímu zvýšení emisí a pravděpodobnost splnění přísnějších limitů v roce 2030 je tak nereálná, a to jak u PM10, tak zejména pro PM2.5, kde je limit přísnější a je již nyní zjevné, že jej nebude možné dodržet, a to i bez Záměru.
- [78] Nedodržení limitů je nově pod sankcí soukromoprávních žalob ze strany postižených obyvatel.⁶ Oznamovateli, resp. státu, tak hrozí riziko žalob na náhradu škody ze strany dotčených obyvatel.

ZÁVĚR 6:

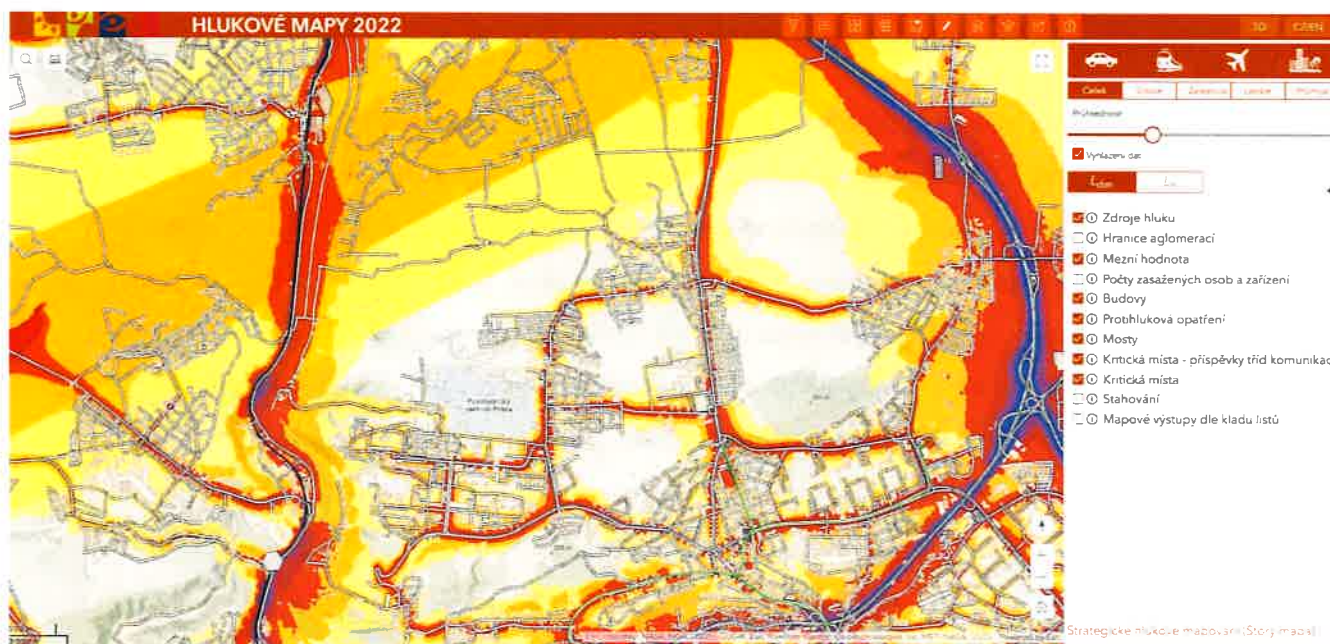
- [79] **Požadujeme zohlednění vyjádření autorizovaného znalce uvedené jako PŘÍLOHA 1 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K ROZPTYLOVÉ STUDII.**
- [80] **Požadujeme přepracování rozptylové studie založené na reálných DIP a na základě skutečných měření v území a se zohledněním EU Směrnice o ovzduší – směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 pro tuhé částice frakce PM10 a PM2.5 a benzo(a)pyren od roku 2030.**

⁶ <https://advokatnidenik.cz/2025/04/02/nova-eu-smernice-prinasi-revolucni-zmeny-do-odpovednosti-za-zivotni-prostredi/>

- [81] Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM₁₀ a PM_{2.5} a rovněž pro benz(o)apyren, a to formou prokazatelně účinných opatření.
- [82] Požadujeme, aby dodržování limitů podléhalo pravidelné verifikaci i po zprovoznění Záměru, s povinností doplnit příslušná eliminační a kompenzační opatření.

VII. HLUK

- [83] Záměr je umísťován do území, které je již dnes (bez všech zvažovaných dopravních záměrů) s prokazatelně hlukově zatíženo, viz Strategické hlukové mapy 2022 - Ldvn – den, večer, noc, všechny druhy dopravy.
- [84] Aktuálně rizikové oblasti (bez Dálnice D0 a bez rozšířené letištní dráhy) nad „referenčními prahy“ (reporting thresholds), tj. nad 55 dB Lden, 50 dB Lnight, jsou vyznačeny barevně (vše od žluté barvy nahoru).



Legenda

Silnice L_{dvn}

Silnice L_{dvn}

	50 55 dB
	55 60 dB
	60 65 dB
	65 70 dB
	70 75 dB
	> 75 dB

- [85] Důvodem je zásadní negativní vliv hluku na lidské zdraví, který je podle vědeckého konsenzu doložitelný od hlukové zátěže území přibližně **nad 50 dB, L_{dvn}**. Referenční prahy dle EU směrnice END **tudíž jsou** objektivním relevantním měřítkem pro posuzování **hlukové zátěže území** na veřejné zdraví obyvatel.
- [86] Podle závazné Příručky Evropské komise pro posouzení EIA pro zjišťovací řízení⁷ se při vyhodnocení vlivu Záměru na hluk vyžaduje (mimo jiné) **posouzení hlukové zátěže na základě strategických hlukových map podle EU Směrnice END (2002/49/EU). Toto posouzení v Dokumentaci zcela chybí.**
- [87] Dokumentace navíc dezinterpretuje konstrukci Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (NV 272/2011) ve znění novely č. 433/2022 Sb. (NV 433/2022), tak, že dochází k závěru, že v rámci jednoho Záměru lze rozlišovat mezi jednotlivými úseky podle data „umístění a povolení“ původní komunikace – a aplikovat na dané části Záměru řádově rozdílné hlukové limity. Podle Dokumentace se na úseky povolené **před 01.01.2001** uplatní korekce č. 3 – tj. vyšší limity **68/58 dB**, a na úseky povolené **po 31.12.2000** korekce č. 2 – nižší limity **60/50 dB**. **To je v rámci jednoho Záměru zcela nepřijatelné.**

⁷ <https://circabc.europa.eu/ui/group/3b48eff1-b955-423f-9086-0d85ad1c5879/library/a9f8a19a-fba5-440f-abf2-29d3f9ed7a63/details?download=true>

- [88] Selektivní přístup k interpretaci hlukových limitů je **v rozporu se smyslem a účelem NV 272/2011**, jímž je ochrana zdraví před nepříznivými účinky hluku. Dokumentace je proto zpracována **v rozporu se zásadou předběžné opatrnosti**, která se uplatňuje v procesu EIA a vyžaduje volbu varianty více chránící zdraví a životní prostředí.
- [89] Posuzování vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí musí být prováděno tak, aby poskytovalo **co nejvyšší reálnou ochranu základním právům**. Z více možných výkladů musí být zvolen ten, který lépe chrání dotčená práva. Pouhé formální konstatování „splnění limitů“ proto nemůže obstát tam, kde je hluková zátěž **materiálně nepřijatelná a ohrožuje zdraví obyvatel**.
- [90] Aplikace právního předpisu, která přiznává nižší úroveň ochrany zdraví části Záměrem zasažených obyvatel jen proto, že část Záměru, bude rekonstrukcí komunikace, která byla historicky povolena dříve, je **diskriminační a nepřijatelná**.
- [91] Dokumentace rovněž nijak nezohledňuje vliv Záměru v kumulaci s aktuálním + předpokládaným navýšeným letištním provozem po vybudování nové letištní dráhy. Dokumentace sice upozorňuje, že dojde ke zhoršení kumulativní hlukové zátěže, ale údajně s tím, že to nelze řešit, jelikož prý neexistuje metodika hodnocení kumulativního hluku z různých zdrojů (silnice, letecká doprava). To je nepravdivé a zavádějící. Příslušné metodika pro výpočet kumulativní hlukové zátěže je adaptována právě ve Strategických hlukových mapách. Je nutné ji pouze adaptovat na všechny kumulativní vlivy zvažovaných záměrů, včetně Záměru. I pokud by však závazná metodika skutečně chyběla, to nijak neopravňuje v Dokumentaci kumulativní hlukovou zátěž na obyvatele z letecké a silniční dopravy vůbec nevypočítat a nezohlednit.
- [92] Nad rámec výše uvedeného, MČ namítá, že **hluková studie je zásadně nedostatečná a jako celek zavádějící**.
- [93] Kromě toho, že vychází z podhodnocených a nedůvěryhodných DIP (vycházejících z dat covidového roku 2023), tyto podkladové data dále podhodnocuje a rozvolňuje, když ji „kalibruje“ na měření z terénu z plně covidového roku 2022, navíc ze dne

22.06.2022, před prázdninami, tj. na zcela nerealistický a zásadně podhodnocený, téměř neexistující dopravní provoz. Viz citace Hlukové studie zde:

Ke kalibraci výpočtového modelu bylo využito měření ze záměru D8 MÚK Zdiby, který zahrnoval záměr SOKP, na který navazuje řešená stavba. Pro ověření modelu bylo provedeno ve dne 22. 6. 2022 24 h měření hluku (místa M1, M2, M3 a M4). Dále bylo provedeno kontinuální měření hluku ze silniční dopravy po dobu jedné hodiny na místech S1 a S2 (10:00 až 11:00). Podklad k ověření výpočtovému modelu je zde [21] a [22].

- [94] Navíc, tato „kalibrace“ se týká zcela jiného záměru (MÚK Zdiby) a měřících bodů, které jsou zcela mimo Záměrem dotčeného území. Viz PŘÍLOHA 2 – AKUSTICKÁ STUDIE MÚK ZDIBY.
- [95] Konkrétně jde o body M3 na Průběžné 43, Zdiby a M4 Na Hlavní 34, Březiněves. Ty se Záměrem posuzovaným v Dokumentaci nijak nesouvisí.
- [96] Body M1 a M2 navíc v Akustické studii MÚK Zdiby vůbec neexistují (!!!). Studie MÚK Zdiby je zmiňuje jako „místa“, které pouze zahrnují výše uvedené body M3 a M4 ve Zdibech a Březiněvsi.
- [97] Body M1 a M2 jsou v Dokumentaci Záměru uvedeny nově, mají se údajně nacházet na ul. Větrná v Čimicích a na ul. Obslužná v Chabrech. To je však zcela nedůvěryhodné, tyto body nijak nesouvisí v MÚK Zdiby a v hlukové studii MÚK Zdiby nejsou zahrnuty. Provedení skutečného měření na těchto místech ani Dokumentace Záměru ani Akustická studie MÚK Zdiby nijak nedokládá! Lze se domnívat, že jsou zcela vykonstruované.
- [98] To vše je ještě dále rozvolněno další kalibrací na údajné „kontinuální“ měření - po dobu pouhé 1 hodiny (!), které probíhalo na dálnici D8 (body S1 a S2), tj. znovu zcela mimo Záměr a za mizivého provozu.
- [99] Údajná „kalibrace“ na zcela nesouvisející měření (jestli vůbec byla provedena tak, jak je prezentována v Dokumentaci), je proto zcela zavádějící.

Obr. 6.7: Orientační mapa lokality se zákresem míst měření M3, M4, S1 a S2



Zdroj: podklad [24] a [25]

- [100] Model hlukové studie Dokumentace navíc zohledňuje neexistující halu severně od areálu AAA Auto (pozemek parc. č. 1373/9, vedený v KN jako orná půda) jako stavbu, která údajně snižuje hlukovou zátěž (rovněž ještě nerealizovaných) bytových domů v části Dolních Chabíř bez toho, aby zohlednil potenciální hlukovou zátěž z této stavby (!). Má jít přitom o výstavbu 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. **Takový selektivní přístup k hodnocení hlukové zátěže je zcela nepřijatelný.**
- [101] **Hluková studie je tak zcela nedůvěryhodná, ne-li zmanipulovaná, až podvodná.**
- [102] Další, zcela zásadní metodologické námitky v odborném vyjádření autorizovaného znalce k hlukové studii předkládáme jako PŘÍLOHU 3 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII, na něž se tímto odkazujeme a které tvoří nedílnou součást těchto námitek.
- [103] **Modelové výpočty Hlukové studie Dokumentace (viz tab. Modelových bodů 7.1. + modelové výsledky hlukové hladiny v těchto bodech v tabulce 11.1), jsou proto zcela**

nedůvěryhodné. Lze dovodit, že nebylo důvěryhodně doloženo, že by byly dodrženy hlukové limity.

[104] I na základě zmanipulovaných dat totiž Hluková studie dokládá, že dojde k překračování hlukových limitů 60/50 dB na níže uvedených modelových bodech – vyznačeno červeně:

VB	Obec	Ulice, č.p.	Výška [m]	Funkce dle KN	2030 E.2bz Den [dB]	2030 E.2bz Noc [dB]	2030 E.2 Den [dB]	2030 E.2 Noc [dB]	2050 F.3 Den [dB]	2050 F.3 Noc [dB]	Limit Den [dB]	Limit Noc [dB]
1	Praha-Dolní Chabry	Dvořákova 884/9	7	rodinný dům	51,2	43,6	50,9	43,2	49,8	42,3	68,0	58,0
2	Praha-Dolní Chabry	Dvořákova 914/1	7	rodinný dům	64,0	56,4	59,1	51,4	57,9	50,3	68,0	58,0
3	Praha-Dolní Chabry	Dvořákova 940/2	7	rodinný dům	64,3	56,7	60,2	52,5	59,1	51,5	68,0	58,0
4	Praha-Dolní Chabry	Zaječická 886/13	5	bytový dům	65,2	57,6	61,4	53,8	60,4	52,8	68,0	58,0
5	Praha-Dolní Chabry	Zaječická 864/11	12	bytový dům	51,4	43,8	57,6	49,9	56,5	48,8	60,0	50,0
6	Praha-Dolní Chabry	Zaječická 834/5	7	rodinný dům	48,0	40,5	55,0	48,2	54,9	47,2	60,0	50,0
7	Praha-Dolní Chabry	Zaječická 832/1	7	rodinný dům	47,2	39,6	56,1	48,4	55,0	47,4	60,0	50,0
8	Praha-Dolní Chabry	Nad úvozem 985/4	7	rodinný dům	46,5	38,9	56,9	49,1	55,8	48,1	60,0	50,0
9	Praha-Dolní Chabry	Josefa Vašíčka 1150/4	7	rodinný dům	45,5	37,9	55,2	47,4	54,1	46,4	60,0	50,0
10	Praha-Dolní Chabry	Josefa Vašíčka 1158/6	4	rodinný dům	44,9	37,3	54,1	46,3	53,0	45,3	60,0	50,0
11	Praha-Dolní Chabry	Josefa Vašíčka 1159/8	4	rodinný dům	44,5	36,9	55,3	47,6	54,2	46,6	60,0	50,0
12	Praha-Dolní Chabry	Josefa Vašíčka 1184/12	9	rodinný dům	44,4	36,8	56,2	48,4	55,1	47,4	60,0	50,0
13	Praha 8 - Čimice	Křivenická 428/46	12	bytový dům	46,5	39,0	47,9	40,2	47,0	38,3	60,0	50,0
14	Praha 8 - Čimice	Křivenická 426/42	12	bytový dům	44,5	36,9	46,6	39,0	46,0	38,3	60,0	50,0
15	Praha 8 - Čimice	Libčická 923/45b	7	rodinný dům	42,6	34,9	45,5	37,7	44,8	37,2	60,0	50,0
16	Praha 8 - Čimice	Libčická 811/45	9	rodinný dům	42,7	35,0	45,7	38,0	45,1	37,5	60,0	50,0
17	Praha 8 - Čimice	Libčická 830/49	5	rodinný dům	41,3	33,6	45,0	37,3	44,4	36,7	60,0	50,0
18	Praha-Dolní Chabry	K Beranovu 1192/23	17	bytový dům	46,9	38,8	46,1	38,6	45,8	38,2	60,0	50,0
19	Praha 8 - Čimice	Na průhonu 872/46	7	rodinný dům	45,4	37,6	45,8	38,2	46,0	38,4	60,0	50,0
20	Praha 8 - Kobylisy	K Ládví 817/10	9	bytový dům	52,0	44,0	60,4	52,9	60,1	52,6	68,0	58,0
21	Praha 8 - Čimice	Budoucí zástavba	17	bytový dům	60,6	52,9	54,5	46,9	52,4	46,4	68,0	58,0
22	Praha 8 - Čimice	Libčická 393/1	7	rodinný dům	63,5	55,8	62,3	54,7	62,4	54,7	68,0	58,0
23	Praha-Dolní Chabry	Spořická 447/21	5	rodinný dům	65,2	57,5	63,5	55,8	62,9	55,3	68,0	58,0
24	Praha-Dolní Chabry	Ústecká 73	6	rodinný dům	64,8	57,1	63,1	55,3	63,4	55,5	68,0	58,0
25	Praha-Dolní Chabry	Lečická 615	7	rodinný dům	61,0	53,2	62,2	54,4	60,8	53,3	68,0	58,0
26	Praha 8 - Čimice	Přivorská 475/5	6	rodinný dům	57,6	49,8	58,3	50,5	58,9	51,1	68,0	58,0

[105] Zvýšené limity 68/58 dB – vyznačeno šedou barvou - nelze z důvodu diskriminace obyvatel aplikovat (viz argumentace výše). Stěžovatel přitom znovu upozorňuje, že negativní účinky hluku na zdraví obyvatel se projevují již od hlukové zátěže nad 50 dB. Navíc, aplikace těchto zvýšených limitů (de facto pro starou hlukovou zátěž) přenáší náklady na investice do protihlukových opatření z investora Záměru na investory staveb s chráněnými místnostmi (byty, školy, školky, zdravotnické zařízení) a místní obyvatele, kteří si odpovídající protihlukovou ochranu budou muset zajistit na vlastní náklady.

[106] Celkový počet zasažených obyvatel je nutné vyhodnotit pro celé území podle metodiky strategického hlukového mapování – jde zjevně o několik tisíc lidí hlukem závažně zasažených obyvatel Dolních Chabíř a Čimic.

- [107] Jak vyplývá z mezinárodního práva, práva EU i vnitrostátní závazné judikatury, viz např. NSS č.j. 6 As 186/2023 – 104 ze dne 19.09.2025, stát má **pozitivní závazek chránit základní právo na respektování soukromého života a obydlí (čl. 8 Úmluvy) efektivním vynucováním hlukových limitů, včetně hluku kumulativního. Dokumentace takové vyhodnocení vůbec neobsahuje.**

ZÁVĚR 7:

- [108] **Požadujeme plně zohlednit PŘÍLOHU 3 – ODBORNÉ VYJÁDRĚNÍ K HLUKOVÉ STUDII a doplnit Dokumentaci o následující podklady a posouzení novou autorizovanou hlukovou studií vypracovanou na základě odpovídajících a důvěryhodných DIP, při zohlednění kumulativní dopravní zátěže z leteckého provozu:**
- (i) součtové hodnocení všech relevantních zdrojů hluku (silnice + doprava);
 - (ii) aplikaci jednotných hlukových limitů (60/50 dB) na celé území Záměru;
 - (iii) využití 3D digitálního modelu terénu s vrstevnicemi a zapracování dlouhodobých meteorologických statistik pro kalibraci modelu;
 - (iv) validaci modelu skutečně prokazatelným měřením in-situ v MÍSTĚ ZÁMĚRU v souladu se závaznou metodikou;
 - (v) provedení odborného odhadu nadměrným hlukem zasažených obyvatel.
- [109] **Požadujeme, aby v závěru zjišťovacího řízení bylo výslovně uloženo posouzení hlukové zátěže kumulativním hlukem nad „referenčními prahy“ (reporting thresholds), tj. 55 dB Lden, 50 dB Lnight dle EU směrnice END (2002/49/ES), jak**



vyžaduje závazná Příručky Evropské komise pro posouzení EIA pro zjišťovací řízení, včetně předložení odborného odhadu hlukem zasažených obyvatel.⁸

- [110] Zajištění hlukového posouzení má být provedeno společným výpočtovým modelem pro silniční a železniční stavby (např. CNOSSOS-EU).
- [111] Požadujeme provést odbornou kvantifikaci zdravotní zátěže hluku na obyvatele a řádně zohlednit synergické účinky hluku s ostatními environmentálními stresory (zejm. ovzduší).
- [112] Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních opatření ke snížení hlukové zátěže Zájmového území, a to zejména vybudováním protihlukových valů se vzrostlým souvislým porostem.
- [113] Požadujeme, aby dodržování limitů podléhalo pravidelné verifikaci i po zprovoznění Záměru, s povinností doplnit příslušná eliminační a kompenzační opatření.

VIII. BEZPEČNOST PROVOZU

- [114] Podle článku 3 EU směrnice EIA má Dokumentace zohlednit vlivy Záměru včetně vlivu na nehodovost. Příloha IV (Information to be provided by the developer) požaduje, aby Dokumentace obsahovala informace o rizicích havárií a katastrof (např. v souvislosti s hromadnými haváriemi a přepravou nebezpečných látek), včetně opatření ke zmírnění těchto rizik. Dopravně-bezpečnostní aspekty (počet a charakter křížení, změny intenzit dopravy, typické konfliktní situace, riziko nehod s následkem pro zdraví, riziko havárií s únikem nebezpečných látek) jsou tudíž obligátní součástí posouzení EIA.

⁸ <https://circabc.europa.eu/ui/group/3b48eff1-b955-423f-9086-0d85ad1c5879/library/a9f8a19a-fba5-440f-abf2-29d3f9ed7a63/details?download=true>

- [115] Vyhodnocení bezpečnosti provozu Záměru v Dokumentaci zcela chybí. To je – i s ohledem na extrémní dopravní zátěž ulice Spořická, a hrozící kolize s dětmi (škola, školka) zcela neakceptovatelné.
- [116] Dokumentace Záměru by tudíž měla minimálně:
- popsat **stávající bezpečnostní situaci** (typy a četnost nehod, problémová místa, konflikty s pěšími a cyklisty, škola, školka);
 - vyhodnotit, jak Záměr změní **dopravní toky a bezpečnostní rizika** (např. vyšší rychlost vs. odstranění kolizních křižovatek, nové mimoúrovňové křížení, zrušení/zřízení sjezdů);
 - posoudit **riziko havárií** s možnými závažnými dopady (např. únik nebezpečných látek v blízkosti sídel, vodních zdrojů, v záplavových územích);
 - uvést **navržená bezpečnostní opatření** (úpravy křižovatek, PHS z hlediska nehod s pěšími/cyklisty, svodidla, ekodukty, řízení dopravy) a vysvětlit, jak tato opatření rizika snižují.

ZÁVĚR 8:

- [117] Požadujeme zpracování podrobné dopravně-bezpečnostní analýzy s vyhodnocením snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu oproti stávajícímu stavu, tak aby Záměr prokazatelně vedl ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ke snížení rizika dopravních nehod.
- [118] Požadujeme:
- (i) zpracovat dopravně-bezpečnostní audit stávajícího a navrhovaného stavu Záměru (včetně napojení dotčených obcí, křižovatek, sjezdů, přechodů a mimoúrovňových křížení) a kvantifikovat očekávanou změnu nehodovosti; výsledky promítnout do finálního návrhu stavby;

- (ii) na základě této analýzy optimalizovat uspořádání křižovatek, napojení místních a polních komunikací a přímých sjezdů tak, aby došlo k minimalizaci kolizních bodů, k vyloučení nebezpečných bodů;
- (iii) zajistit bezpečné vedení pěší a cyklistické dopravy v dotčeném úseku včetně návrhu souvislých, od provozu oddělených tras nejen vedle Záměru ale i v místech, kde vlivem Záměru nově bude docházet k přetížení dopravy a kolizím;
- (iv) navrhnout a realizovat opatření pro řízení rychlosti a zajištění rozhledových poměrů (kategorie komunikace, směrové a výškové vedení, dopravní značení, svodidla, osvětlení) tak, aby odpovídala předpokládaným intenzitám dopravy a minimalizovala riziko závažných nehod;
- (v) zajistit pravidelné vyhodnocování nehodovosti po zprovoznění Záměru (minimálně v pětiletém intervalu) a v případě zjištění zvýšené četnosti nebo závažnosti nehod přijmout dodatečná organizační nebo stavební bezpečnostní opatření.

[119] Požadujeme zpracovat a udržovat plán pro zvládání havárií v provozu (včetně nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky), koordinovaný s havarijními plány HZS a ORP, a zajistit vybavení a organizační opatření umožňující rychlý zásah v případě události s dopadem na obyvatelstvo nebo složky životního prostředí.

IX. VLIVY NA VODNÍ REŽIM A GEOLOGICKÉ PROSTŘEDÍ

[120] Vodohospodářská část Dokumentace je zpracována pouze v obecné rovině a postrádá klíčové technické podklady.

[121] Je zde prokazatelné riziko zhoršení geologického podloží v souvislosti se Záměrem. Přesto, chybí jakékoliv hydrotechnické výpočty, a především komplexní výpočtový model.

- [122] Teprve po doplnění výše uvedených hydrotechnických výpočtů a 2D modelu bude možné spolehlivě prokázat, zda-li záměr nepovede k lokálnímu zhoršení odtokových poměrů a že kapacita mostních/propustkových objektů bude vyhovující.

ZÁVĚR 9:

- [123] **Požadujeme vypracovat komplexní matematický (2D) modelu pro Záměr, který by současně zohlednil kumulativní a synergické vlivy existujících i plánovaných opatření a staveb, včetně Dálnice D0.**

X. VLIVY NA KLIMA

- [124] Dokumentace sice identifikuje hlavní klimatické projevy a rizika (růst teplot, vlny veder, extrémní srážky, sucho, eroze, mrazy atd.), neprovádí však ani jejich základní hodnocení. Hodnocení vlivu Záměru na klima je přitom jedním ze základních požadavků Zákona EIA - § 2 odst. 1 písm. a) + Příloha 3 Zákona EIA.
- [125] Nejsou vyhodnocena prakticky žádná rizika, není uvedeno zdůvodnění a odborné podklady, chybí hodnocení zranitelnosti konkrétních částí stavby (vozovky, odvodnění, vegetace), klimatické scénáře nejsou promítnuty do návrhových parametrů, sucho je podceněno.
- [126] Dále absentuje posouzení kumulativních dopadů s dalšími tlaky v území a závěr o absenci rizik je příliš kategorický vzhledem k dlouhé životnosti infrastruktury a existujícím nejistotám.

ZÁVĚR 10:

- [127] **Požadujeme doplnit Dokumentace o následující posouzení:**
- (i) **Zdůvodnit hodnoty v matici rizik – doplnit podrobné odborné zdůvodnění přiřazení velmi nízkých hodnot pravděpodobnosti a závažnosti jednotlivým klimatickým rizikům (zejména růst teplot, extrémní srážky, sucho, cykly**

mrznutí a tání), včetně odkazu na konkrétní podklady a technické parametry navrhovaného řešení.

- (ii) Posoudit zranitelnost konkrétních částí stavby – provést detailní analýzu odolnosti jednotlivých prvků (vozovkové konstrukce, odvodňovací systémy, mostní objekty a propustky, vegetační úpravy) vůči budoucím klimatickým podmínkám.
- (iii) Promítnout klimatické scénáře do návrhu stavby – doložit, jak byly projekční hodnoty (odvodnění, mostní objekty, vozovky, vegetace) upraveny s ohledem na očekávaný vývoj klimatu.
- (iv) Ověřit povodňová rizika v kontextu klimatické změny – překontrolovat návrhové parametry mostních objektů (Q100) s ohledem na očekávané zvýšení extrémních srážek a hydrologických extrémů, nikoliv pouze podle současných norem.
- (v) Doplnit řešení rizika sucha – zhodnotit dopady dlouhodobého sucha na vegetační úpravy a krajinnou zeleň a navrhnout adaptační opatření (např. hospodaření se srážkovou vodou).
- (vi) Posoudit kumulativní dopady – zhodnotit spolupůsobení klimatických rizik s dalšími tlaky v území (další dopravní stavby, urbanizace, fragmentace krajiny, úbytek zemědělské půdy).
- (vii) Přeformulovat závěr klimatického hodnocení – zmírnit kategorické konstatování o absenci významných rizik a reflektovat existující nejistoty spojené s dlouhodobou životností stavby.



XI. KRAJINNÝ RÁZ, PŘÍRODA A UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

- [128] Projekt zcela pomíjí vyhodnocení vlivu na krajinný ráz s tím, že konstatuje, že se území „nevyniká specifickými přírodními, krajinnými, kulturně-historickými či estetickými hodnotami“.
- [129] Ve skutečnosti však Záměr, v kombinaci se Severní částí Dálnice D0 **zdevastuje cenné přírodní a historické lokality a zmaří rekreační potenciál oblasti.**
- [130] Sám Záměr zcela naruší prostupnost území pro chodce a pěší a oddělí Dolní Chabry od nyní propojených Čimic a Zdib. MČ se tak ocitne plně v sevření dopravních staveb – kromě těch silničních navíc i dopravou leteckou.
- [131] Přesto, Dokumentace nenavrhuje žádné adaptační, kompenzační ani krajinářské opatření, jenž tyto negativní vlivy Záměru a souvisejících staveb alespoň zmírní. To je zcela nepřijatelné.
- [132] Plánované dopravní záměry (včetně Záměru) je nezbytné navrhovat takovým způsobem a s takovými doprovodnými opatřeními, aby pro dotčené území představovaly příležitost k nápravě a zlepšení celkového stavu území, ne jen další hrozbu a exploataci.
- [133] Dokumentace kromě nezbytných mitigačních opatření, **nenavrhuje žádná skutečná kompenzační či adaptační opatření.**
- [134] Vůbec nejsou navržena kompenzační opatření v silniční síti – ať už z hlediska staveništní dopravy, objízdných tras či přerušení vazeb v průběhu výstavby.
- [135] Plánované dopravní stavby (včetně Záměru) představují záměry s výraznými prostorovými nároky. Jejich realizace, při zachování potřebných technických kvalit, však může být provedena různými způsoby, které budou mít na území diametrálně jiný dopad.



- [136] Cílem pořízení EIA má být uložení takových podmínek, které umožní ohleduplnou realizaci záměru dopravních staveb, podmíněnou zajištěním stabilizace a posílení adaptace krajiny dotčeného území, zajištěním kvality života místních obyvatel, zajištěním udržitelnosti a dlouhodobé perspektivy celého území.
- [137] Aby byly tyto záměry pro území únosné, je nezbytné spolu s nimi přinést do území také příležitost ke zlepšení současného stavu. Potřebná opatření nesmí mít pouze lineární charakter, je potřebné je řešit v jejich komplexnosti, v širších souvislostech a vazbách.

ZÁVĚR 11:

- [138] **Požadujeme doplnit Dokumentaci o následující podklady a opatření na celé území, včetně:**
- (i) **posouzení intenzit na všech souvisejících komunikacích;**
 - (ii) **dopadů na kapacitu a bezpečnost komunikací a křižovatek;**
 - (iii) **odpovídající zajištění MHD;**
 - (iv) **řešení souvislé cyklistické koncepce.**
- [139] **Požadujeme kompenzační opatření v silniční síti, zahrnující:**
- (i) **návrh úprav komunikací pro zajištění objízdných tras během výstavby,**
 - (ii) **opatření k minimalizaci staveništní dopravy a zachování vazeb mezi MČ a okolím.**
- [140] **Požadujeme navržení a realizace kompenzačních a adaptačních opatření v krajině, a to včetně realizace ochranných valů, zajištění prostupnosti pro pěší a cyklisty a migraci živočichů.**



XII. ZÁVĚREČNÝ NÁVRH

- [141] S ohledem na výše uvedené zásadní právní, procesní, věcné a odborné vady, které znemožňují objektivní posouzení vlivů Záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, je předložená Dokumentace v této fázi **řízení neprojednatelná.**
- [142] Je zřejmé, že Dokumentace je **nedostatečná, neúplná a v klíčových oblastech postrádá důvěryhodné odborné podklady** nezbytné pro posouzení vlivů Záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ve zjišťovacím řízení dle Zákona EIA a EU Směrnice EIA (2014/52/EU).
- [143] Zjišťovací řízení nemůže být na základě Dokumentace zahájeno, jelikož neposkytuje úplný, důvěryhodný a objektivní podklad k vydání závěru zjišťovacího řízení.
- [144] **Jelikož nebyly splněny požadavky Zákona EIA k tomu, aby byl Záměr posouzen ve zjišťovacím řízení ve smyslu § 7 Zákona EIA, požadujeme, aby byla Dokumentace Oznámení dle § 6 odst. 5 Zákona EIA vrácena Oznamovateli k přepracování.**
- [145] Požadujeme, aby přepracovaná a doplněná Dokumentace plně reflektovala a vypořádala veškeré požadavky a námitky uvedené v **ZÁVĚRECH 1 – 11 tohoto podání, které uvádíme jako samostatnou PŘÍLOHU 4 – ZÁVĚRY A POŽADAVKY.**
- [146] Teprve po předložení kompletní, odborně bezvadné a zákonným požadavkům vyhovující dokumentace bude možné v procesu posuzování vlivů na životní prostředí řádně pokračovat.

S úctou,



městská část Praha –Dolní Chabry

Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková, starostka



