



Městská část Praha – Ďáblice

Úřad městské části Praha – Ďáblice

Osinalická 1104/13, 182 02 Praha Ďáblice; tel. 283 910 723-4

e-mail: starosta@dablice.cz

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 1442/65,

100 10 Praha 10

V Praze dne 4.10.2023

Naše č.j.: 2835/2023_MCPD

Vaše č. j. MZP/2023/710/2860

Vyjádření k dokumentaci záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ dle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

I. Úvod

Dne 4. 9. 2023 bylo na úřední desce kraje vyvěšeno oznámení Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2023/710/2860 o zveřejnění dokumentace k záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“. 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), se může veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky k dokumentaci vyjádřit u příslušného úřadu, a to písemně do 30 dnů od zveřejnění informace o dokumentaci.

Městská část Praha – Ďáblice (dále jen MČ) je připravovaným záměrem zásadně dotčena, a to zejména v souvislosti s negativními vlivy záměru, který by byl zdrojem významných imisí hluku a znečištění ovzduší. Záměr by tedy vedl ke zhoršení životních podmínek a veřejného zdraví, dále pak ke zhoršení kvality životního prostředí. S ohledem na tyto skutečnosti MČ předkládá následující vyjádření k dokumentaci EIA.

Předmětem záměru je realizace severozápadního a severního segmentu Pražského okruhu, stavba D0 518 v úseku Ruzyně – Suchdol a stavba D0 519 v úseku Suchdol – Březiněves. Jedná se o šestipruhovou, směrově rozdělenou dálnici kategorie D34/100. Celková délka posuzovaného úseku Ruzyně – Březiněves činí 15,11 km. Záměr je předložen v jedné aktivní variantě. Na západě navazuje předkládaná záměr na stavbu „D7 MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně, v úseku I/7 mezi MÚK Aviatická a MÚK Ruzyně“ a na východě se stavba napojuje přes MÚK Březiněves na plánovaný úsek Pražského okruhu D0 520 Březiněves – Satalice.

Dle § 1 odst. 3 zákona EIA je účelem posuzování vlivů na životní prostředí získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních

právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Tento podklad tedy musí vycházet z komplexního posouzení.

Podatel tímto podle § 8 odst. 3 zákona EIA v zákonem stanovené lhůtě 30 dnů, počítané ode dne zveřejnění informace o Dokumentaci na úřední desce kraje, tedy ode dne 4. 9. 2023, podává ke zveřejněné Dokumentaci následující včasné a odůvodněné

nesouhlasné vyjádření

II. Závazné podmínky MČ pro vydání EIA

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

Pokud by Ministerstvo životního prostředí přes všechny níže 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 MČ požaduje, aby v rámci závazného stanoviska EIA byly formulovány následující závazné podmínky pro navazující řízení. Podrobnější odůvodnění viz jednotlivé kapitoly tohoto vyjádření.

Projekt

- Vzhledem v nekonzistenci dat v předložených studiích (např. pro posuzování hluku pro úseky SOKP 519 a SOKP 520) **požadujeme v dokumentaci EIA zpracovat detailní dokumentace a odborné studie jako podklady posouzení záměru tak, aby nebylo možné od sebe negativní vlivy způsobené navrhovanými stavbami úseku SOKP 519 separovat od úseku SOKP 520 a naopak.**
- **Požadujeme doplnit do výkresové části dokumentace chybějící plánované stavby a významné prvky technické infrastruktury** (např. vysokorychlostní trať Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, vodovodní řad z Káraného do Prahy);
- **SOKP 518 a 519 nelze zprovoznit dříve než SOKP 520, včetně vybudování adekvátních protihlukových opatření na Cínovecké a podél celé nové SOKP nejen u Ďáblic.**
- **Požadujeme vedení trasy SOKP 519 řešit v zářezu nebo zakrytém hloubeném tunelu i v místě napojení na plánovanou trasu SOKP 520.**
- **Požadujeme výslovně v dokumentaci vypsát, jaké pozitivní dopady bude SOKP 518 a 519 na MČ mít, včetně dat a srozumitelně uvedených číselných údajů o dopravě, znečištění ovzduší, karcinogenních látek v ovzduší, prašnosti a spadu prachu v území, dopadů na skládku Ďáblice, opatření v zeleni a jiné.**

Doprava

- Považujeme za naprosto nezbytné při uvádění jednotlivých úseků SOKP do provozu a zprovoznění úseku SOKP 518–519 až po zprovoznění úseku SOKP 520 Březiněves – Satalice.
- Realizovat přímé napojení Březiněvsi na SOKP v obou směrech tak, aby nebylo nutné z Březiněvsi projíždět přes centrum Ďáblic.
- Realizovat přímé napojení Březiněvsi na Cínoveckou při výjezdu směrem na sever tak, aby nebylo nutné projíždět přes centrum Ďáblic.

Hydrogeologie

- Zahrnout řízení pro **Retenční nádrž jižně od MÚK Březiněves** do řízení k SOKP 519.
- Zajistit do začátku územního řízení k SOKP 519 **správu, provoz a údržbu vodních děl Bypass Blata** a souvisejících, jež byly vybudovány s Cínoveckou radiálou (dálnice D8) a dodnes nebyly vloženy do katastru nemovitostí a nebyl určen správce a provozovatel těchto vodních děl.
- **Dimenzovat retenční nádrž jižně od MÚK Březiněves na návalovou srážku s U 30 min = 50 mm** v souladu s Usnesením Rady MČ č. 126/23/RMČ ze dne 22. 3. 2023.
- **Integrovat provoz stávající DUN1 u Cínovecké ulice** (severně od Mratínského potoka) do nové Retenční nádrže jižně od MÚK Březiněves a tím převést odvodnění Cínovecké radiály severně od DUN do nové RN.
- **Upravit Bypass Blata** tak, aby původním korytem za Bypassem tekla voda i za minimálního stavu hladiny a část vody byla i nadále odváděna Bypassem.
- Realizovat **retenční nádrže RN A a RN B dle Generelu odvodnění Prahy Sever (GO 2007)** a realizovat další protipovodňová opatření v k. ú. Ďáblice pro U 30 min = 50 mm. Navrhovaná opatření musí předcházet zprovoznění SOKP 519 a 520.

Hluk

- **Vedení trasy SOKP 519 řešit v zářezu nebo zakrytém hloubeném tunelu i v místě napojení na plánovanou trasu SOKP 520.**
- Po obou stranách SOKP 519, včetně nájezdových ramp a všech součástí stavby, vybudovat **protihlukové valy min. výšky 6 m**. Valy osázet zelení, která bude efektivně plnit funkci prachové clony.
- **Doplnit protihlukové stěny (mobilní, stálé) nebo valy podél ulice Cínovecké mezi plánovanou MÚK Březiněves a MÚK Cínovecká/Kbelská, a podél stávajících nájezdových ramp.** Valy osázet zelení, která bude efektivně plnit funkci prachové clony.
- **Doplnění mostních objektů stávající MÚK Cínovecká/Kbelská protihlukovými stěnami, jak podél vnějších svodidel, tak i podél středního dělicího pásu.** Protihlukové stěny by měly splňovat příslušné požadavky na ochranu ptactva.
- U všech obytných objektů (převážně rodinných domů) v zónách, kde hladina hlukových imisí překračuje limitní hodnoty hluku šířícího se od provozu na komunikaci Cínovecká (v ulici Chřibská a Řepná) a Ďáblická, **provést výměnu nevyhovujících oken před**

zahájením stavebních prací za zvukotěsná okna (silnější skleněné tabule, speciální zvukotěsná fólie).

- Provést výměnu povrchu v **ulici Cínovecká a podél stávajících nájezdových ramp na ulice Kostelecká a Kbelská za speciální nízkohlučný asfalt**. Stejný, jako má být použit při stavbě SOKP 519.
- Provedení výměny povrchu v **ulicích Ďáblická, U Parkánu, Na Štamberku a Šenovská za speciální nízkohlučný asfalt**.

Zdraví

- Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno **zpracovat soubor protiprašných, protihlukových a protiemisních opatření pro dobu výstavby**.

Ovzduší

- Požadujeme navrhnout **kompenzační opatření ke snížení imisí znečišťujících látek do ovzduší. Zejména u benzo(a)pyrenu a suspendovaných částic**.

Zeleň

- Na celém katastrálním území Ďáblic navrhnout podél trasy Pražského okruhu na jižní straně **pás izolační zeleně**. Pás izolační zeleně doplnit i **podél Cínovecké ul.**
- Navržený **ekodukt Ďáblice – Zdiby rozšířit východně až k současné turistické trase**.
- Doplnit **ekodukt před stávající a nově navržená silniční tělesa** v úrovni navržené DUN a RN přes stávající Cínoveckou a Ďáblickou.

III. Projekt

Dokumentace je nepřezkoumatelná, neboť počítá a je založena na projektech a záměrech, které nejsou nijak blíže specifikovány – jde např. o tramvajovou trať do Zdib, aglomerační okruh, stavbu komunikace č. 520, tramvajovou trať do Suchdola. Pro nepřezkoumatelnost je dokumentace nezákonná, neboť nemůže naplnit základní účel dle § 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., a to získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí.

Chybí specifikace zejména v těchto oblastech:

- jaký je stav připravenosti těchto projektů,
- doba dokončení a uvedení do provozu těchto projektů,
- uvedení časového rámce, kdy bude na tyto záměry vydáno alespoň územní rozhodnutí,
- chybí harmonogram zprovoznění těchto záměrů – kdy budou zprovozněny a jak po sobě budou následovat,
- chybí data, studie a analýzy, jak tyto záměry ovlivní dopady záměru SOKP 518 a 519,
- chybí předpokládané objemy cestujících v tram, tedy jak dojde k ulehčení dopravy v důsledku zprovoznění těchto záměrů,
- chybí data o zvýšení hlukové zátěže.

V dokumentaci chybí vstupní data pro uvedené záměry. Nelze tak odhadovat dopady, tedy věrohodně posoudit dokumentaci z pohledu EIA – dopad na životní prostředí. Bez dat nelze zhodnocení provést, resp. provést relevantně. **Požadujeme tedy doplnění dokumentace o reálná data, zdroje a výpočty, aby bylo vůbec možné posoudit dopady SOKP na životní prostředí**, viz § 8 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb.

Z dokumentace nevyplývá pro MČ žádný jednoznačně pozitivní efekt, nikde není přesně a výslovně uvedeno, co pozitivního SOKP 518 a 519 přinese Ďáblicím.

Z dokumentace vůbec neplyne, že SOKP přispěje k udržitelnému rozvoji ve smyslu § 1 odst. 3 a příloh zákona č. 100/2001 Sb., což znamená, že SOKP 518 a 519 je nezákonný pro rozpor s tímto ustanovením. Požadujeme přepracování záměru tak, aby byl dodržen zákon – zajištěn udržitelný rozvoj životního prostředí.

V dokumentaci není nijak popsána finanční náročnost a rozpočtové krytí záměru SOKP 518 a 519 ani jaké finanční nároky budou mít související záměry, a to včetně nároků na rozpočty městských částí.

V přehledné situaci 1:10 000 Nejsou popisy, kilometráž a technické údaje v daném měřítku čitelné. Popisy oblouků na výkrese B.1.1 stavby 518 jsou nečitelné i při větším zvětšení. Stejně tak některé složitější křižovatky jsou nečitelné snahou plošně zvýraznit detaily MÚK Rybářka a MÚK Březiněves. Mnohobarevná situace 519 je s chybami, např. dle barev je D8 komunikace pro pěší.

Nebyly předloženy a řádně posouzeny jiné varianty. Nebyl tak splněn bod 15 z listiny MŽP ČR – Závěru zjišťovacího řízení, kde MŽP ČR uložilo, vypořádat všechny relevantní připomínky z doručených vyjádření. Předkladatel dokumentace pouze v textu dokumentace odkazuje na Technické studie, které ale ani v dokumentaci nepředkládá ani nepodrobuje hodnocení vlivů na životní prostředí.

IV. Doprava

Kapacity komunikace Cínovecká, ale i komunikace Ďáblická, a zejména kapacity navazujícím úseku Prosecké radiály směrem do centra (MÚK Kbelská, Liberecká, V Holešovičkách), Kbelská a komunikace Ďáblická procházející centrální částí MČ, jsou již nyní za hranicí jejich praktické přepravní kapacity. V pracovních dnech dochází téměř každý den ke kolapsu dopravy na těchto komunikacích s přesahem do všech místních komunikací v Praze 8 a Praze 9.

Plánované navýšení dopravy po zprovoznění úseků SOKP 518 a 519 bez zprovoznění navazujícího úseku SOKP 520 by mělo tuto situaci ještě podstatně zhoršit – narůst počtu vozidel, narůst hlukových emisí apod.! Se všemi negativními dopady zvýšení emisí všech škodlivých látek do celé oblasti podstatné části severního okraje Prahy – Březiněvsí, Ďáblic, Čakovic, Letňan, Proseku, Stříškova, Kobylis, Libně, Troje a přilehlého okolí.

MÚK Březiněves

Je největší MÚK v celé trase úseků D0 SOKP 518, 519 a 520 s vazbami a vlivem na široké území – zejména na sousední městské části Ďáblice a Březiněves. Vliv výstavby MÚK

Březiněves musí být posuzována v rámci dalších stupňů řízení EIA SOKP 518, 519 spolu s tímto celým úsekem. Dešťové vody z MÚK Březiněves včetně všech nájezdových větví a ramp, přílehlých úseků SOKP 519 (až k rozvodí u obce Zdiby) a Prosecké radiály (Cínovecká – od rozvodí na k.ú. Střížkov až k rozvodí na katastru obce Zdiby) jsou odvodněny do Mratínského potoka.

Dopravně – inženýrské podklady

K možnému posouzení dopadu Záměru na životní prostředí požadujeme dokumentaci doplnit o

- Kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast. U zátěžových kartogramů, které nejsou zveřejňovány pro cele území hl. m. Prahy a příslušné území pražské aglomerace, ale jen pro určitý výsek, se nedá ověřit jejich správnost. V severní části Prahy požadujeme použít aktuální hodnoty provedení sčítání dopravy;
- Uvažování vstupů pro modelové výpočty exhalací a hluku z kapacity navržených komunikací dle zařídění do kategorií dle ČSN 73 6101 (736 101)
 - SOKP 518-519 - šestipruhá, směrově dělená, kategorie D34/100 - úroveň kvality dopravy C;
 - D8 – Cínovecká – šestipruhá, směrově dělená, kategorie, úroveň kvality dopravy – N/A;
- U všech stavů a variant uvedení složení dopravy podle zdroje a cíle: tj. podíl tranzitní (mezinárodní i vnitrostátní), zdrojové a cílové (vnější) a vnitřní dopravy;
- Zohlednit podrobněji jev dopravní indukce nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích v dotčené oblasti pro jednotlivé výhledové varianty.

Dopravně inženýrské podklady vykazují vážné nedostatky, neboť

- jsou silně tendenční ve prospěch prosazovaného záměru,
- bagatelizují celkový nárůst dopravních výkonů IAD a přetížení dotčených oblastí dopravní zátěží,
- podhodnocují jev dopravní indukce na stávajících (odlehčených) komunikacích,
- prezentují D0 518 a 519 jako řešení kritické dopravní situace hl. města Prahy v rozporu s daty, odbornými studiemi, zkušenostmi z praxe velkých aglomerací a aktuálními poznatky v oblasti udržitelné městské mobility a dopravního chování,
- nezohledňují dostatečně plánovaný nárůst obyvatel (o cca 25 000) v severozápadní části pražské aglomerace,
- bagatelizují masivní nárůst dopravní zátěže v oblasti Ďáblic, Čimic, Chaber a Zdib,
- zpochybňují přínosy miliardových investic do VHD,
- neuvažují s regulací a vyšším zpoplatnění IAD, které může výrazně přispět k redukcí objemu IAD v poměrně krátkém časovém horizontu.

Zpracované dopravně-inženýrské projekty (dále jen „DIP“) byly připraveny v rozporu se směrnicí 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, neboť nebyly připraveny pro indikátory LDEN, Lnight ..., které jsou nezbytné pro řádné posouzení např. v hlukové studii dle směrnice 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Stavba D0 je součástí transevropské sítě TEN-T a jak vyplývá z hvězdicového systému dálnic,

kteří jsou svedeny od hranic na D0, dopravní zátěž na D0 je tedy tvořena z velké části transevropskou dopravou. Z předložených podkladů pro zpracování DIP není zřejmé, že do výpočtu byly tyto zdroje ze sousedních států zahrnuty, zpracování DIP je tak nepřezkoumatelné. Ze zpracování předmětných DIP není uvedena nejistota dopravních prognóz a není zřejmé, zda-li při zpracování DIP byl použit principu předběžné opatrnosti, který je pro posouzení vlivu na životní prostředí a zdraví nezbytný využít. Zpracování DIP je proto nepřezkoumatelné a nesplňuje požadavky na podklady pro další posouzení v rámci procesu EIA.

Požadujeme přepracovat dopravně inženýrské podklady se zohledněním výše uvedených skutečností.

V. Vliv na zvěř

Mezi MÚK Ústecká a MÚK Březiněves jsou navrženy dva přechody pro zvěř (ekodukty). První je v prostoru Ďáblice – Zdiby a druhý v místě polní cesty Zdiby – Březiněves. Je třeba doplnit, zda je to z hlediska migrace dostatečné vybavení nebo ne. Pokud ne, je třeba navrhnout další ekodukty. Takové návrhy však studie Kostkan (2023) ani Vojar (2022) neobsahují.

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.

VI. Vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000

Vyhodnocení vychází z mylné koncepce směrnice o stanovištích. Unijní úprava žádnou podkategorii „mírně negativní vliv“ nezná. Čl. 6 odst. 3 směrnice o stanovištích požaduje dodržování dvou fází. První fáze vyžaduje, aby členské státy provedly odpovídající posouzení důsledků plánu nebo projektu pro chráněnou lokalitu, pokud existuje pravděpodobnost, že tento plán nebo projekt bude mít na tuto lokalitu významný vliv. Druhá fáze, která nastupuje po zmíněném posouzení, podmiňuje schválení takového plánu nebo projektu tím, že nebude mít nepříznivý účinek na celistvost příslušné lokality, tj. nehledě jeho intenzity.

Tabulka 5 dokumentace je nevalidní, protože se nezabývá změnou vodních poměrů na stanovištích a ani možnými haváriemi a extrémami po realizaci stavby. Hodnocení je tedy neúplné. Na straně 58–60 dokumentace je popsáno a modelováno zastínění podmostí, chybí podstatná zmínka o staveništi, a hlavně o nově vzniklém srážkovém stínu pod mostem, a jeho nejbližším okolí. Zastínění a eutrofizace nejsou jediným nebezpečím pro místní společenstva, ale společenstva jsou ohrožena nedostatkem srážek, jak je z modelů zjevné a nedostatek vláhy může ovlivnit výskyt určitých společenstev.

V záměru nejsou uvedena adekvátní a účinná kompenzační opatření. Dokumentaci průzkumu a hodnocení je nutno podrobněji dopracovat.

VII. Vliv na klimatický systém

Bez konkrétně naprojektovaných a ukotvených opatření nelze vyloučit významnější dopad na odolnost a zranitelnost projektu než jen nyní v dokumentaci identifikován. Z tohoto důvodu **požadujeme, aby byla příloha č. B.12 - Vlivy záměru na klimatický systém**

a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám doplněna a přepracována včetně vyhodnocení navrhovaných opatření na základě výstupů navazujících stupňů projektové dokumentace v rámci řízení EIA. Pro zhodnocení doporučujeme využít dostupných klimatických a meteorologických dat, včetně družicových snímků prokazujících možný dopad z pohledu tepelného ostrova, vlivu zeleně a vlivu hydrologických poměrů.

Zpracované posouzení „Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám“ k záměru DO 518, 519 Ruzyně-Březiněves zpracované v rámci Dokumentace EIA – kód záměru MZP520 je zpracováno v míře odpovídající podrobnosti stupni projektové dokumentace, tj. Technické ekonomické studie (TES). Řada konkrétních prvků týkajících se navrhovaných opatření je doporučována v obecné rovině a není doposud jednoznačně naprojektována a zakotvena v projektové dokumentaci. Bez konkrétně naprojektovaných a ukotvených opatření nelze vyloučit významnější dopad na odolnost a zranitelnost projektu, než jen nyní v dokumentaci identifikován. Z tohoto důvodu požadujeme, aby byla příloha č B.12 - Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám doplněna a přepracována včetně vyhodnocení navrhovaných opatření na základě výstupů navazujících stupňů projektové dokumentace v rámci řízení EIA. Pro zhodnocení doporučujeme využít dostupných klimatických a meteorologických dat, včetně družicových snímků prokazujících možný dopad z pohledu tepelného ostrova, vlivu zeleně a vlivu hydrologických poměrů.

Studie předkládá řadu výpočtů, návrhů na opatření, různých vyhodnocení, ale zcela pomíjí synergická opatření ve vztahu ke klimatu, opatření aktivní, a i do budoucna platná (výsadba zeleně je dobrá praxe dopravního stavebnictví, a nikoliv aktivní opatření na ochranu klimatu jak dezinterpretuje autor výsadbu podle komunikací. Není sečtena produkce CO₂ a dalších skleníkových plynů z realizace stavby a nejsou vůbec ani uvažovány ani externí emise ze stavby a stavebních činností (tuhnutí malty a betonů, stavební činnost v polích, není vyhodnocena doprava stavebních hmot a ani není převedena spotřeba vody a elektřiny na CO₂. U stavby 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.

Studii vlivů na klima a vlivů klimatu na navrženou stavbou lze považovat za neúplnou, nedokončenou a je nutno ji skutečně a precizně dopracovat.

VIII. Hydrogeologie

Navržený systém odvodnění dešťových vod předpokládá jejich odvedení do Mratínského potoka. Přívalové srážkové události posledních let opakovaně způsobují zaplavení horní části Mratínského potoka v k. ú. Ďáblice. K těmto záplavám přispívá zejména svedení přívalových srážek z:

- cca 11 ha velkého a 5 km dlouhého úseku Cínovecké radiály (od ul. Ke Zdibům po Mratínský potok a od Mratínského potoka po Střížkov);
- cca 66 ha komunikací, zpevněných ploch a zástavby MČ do Mratínského potoka. Problémové jsou všechny srážkové události s úhrnem srážek za 30 minut U 30 min větším než 20 mm, což bývá v Ďáblicích dvakrát do roka až jednou za dva roky (viz

Ďáblický zpravodaj ĎZ 3/2022, s. 9-10). V pořadí druhý přívalový déšť roku 2020, dne 14. 8. 2020 dosáhl hodnotu $U_{30 \text{ min}} = 50 \text{ mm}$.

Je nezbytné, aby výstavbě D0 519 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 D0 519.

Jako značně problematické vidíme zhodnocení dostatečné kapacity Mratínského potoka pro odvádění dešťových odpadních vod v navržené výši. Kapacitu je nutné posoudit komplexně z hlediska celého odvodňovaného území.

Základní způsob řešení protipovodňových opatření, která by měla kompenzovat zvýšené odtoky z horní části povodí, se na základě stanovisek ministerstev, vodohospodářského orgánu a dotčených obcí několikrát měnil. Nakonec bylo realizováno pouze kompromisní řešení, které však nesplňuje všechny požadavky kladené na tuto stavbu na počátku přípravy a na toku tak přetrvávají problémy s nedostatečnou kapacitou koryta v zastavěných územích, především v obcích Veleň a Sluhy.

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 současné Dokumentaci je 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 Dokumentaci 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. Dokumentace 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. Z výše uvedeného vyplývá, že předkládaná Dokumentace je nedostatečná. Studie by měla obsahovat varianty řešení s nádržemi Třeboradice a Mírovce a řešení bez těchto nádrží a jejich vzájemné porovnání.

Zásadně nesouhlasíme s tvrzením, uvedeným v závěru HG části dokumentace EIA, že při přijetí navržených opatření je vliv stavby (SOKP 518 a 519) přijatelný, bez významných negativních vlivů. V tuto chvíli není možné 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.

Hydrogeologické průzkumy z roku 2018 zmíněné v HG posouzení nejsou aktuální. Aktuální průzkum (Mikolanda, 2022) naznačuje zhoršující se situaci v okolí skládky Ďáblice. Mezi roky 2020–2022 došlo k výrazném skokovému zhoršení jakosti vod.

IX. Hluk

Oblast, kam je situován záměr, je hlukově velmi exponovaná, a to především vinou silniční a letecké dopravy. Zmiňovaný úsek dálnice vede v bezprostřední blízkosti vysoce obydlené oblasti. Hluková studie včetně její přílohy (Protokolu o kontrolním měření hluku) vykazují zásadní nedostatky, pro které není možné posuzovaný dokument akceptovat. 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 – nelze na základě nesprávných vstupních dat následně dojít k správnému výsledku.

Nejvhodnější variantou se tak jeví přepracování části dokumentace, která se týká hlukového zatížení, které bude působeno po realizaci záměru v jeho okolí. Na základě tohoto přepracování je možné předpokládat, že bude nutné přepracovat i některá řešení v posuzovaném záměru.

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 a způsoby ověření jejich efektivity.

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

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

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

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

Za nezbytné považujeme i podrobné posouzení celkové akustické situace z automobilové dopravy (součet vlivu stávající dopravy jak na hlavních, tak na vedlejších i místních komunikacích a nového záměru v předmětném území – včetně porovnání jednotlivých stavů a variant). Nelze provádět výpočet hluku pouze z jednoho zdroje hluku. (tj. pouze z jedné

komunikace a ostatní komunikace – příspěvek jejich hlučnosti do výpočtu nezahrnout). Limit hluku ze silniční dopravy je dán jako celek a jako celek musí být na chráněném objektu dodržen.

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

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

Požadujeme proto navrhnout kompenzační protihluková opatření variantně. V případě realizace protihlukových stěn (PHS) požadujeme, že budou pohltivé (a to oboustranně), nikoliv odrazivé.

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

Vlastní napojení mimoúrovňových křižovatek požadujeme taktéž detailně posoudit z hlediska šíření hluku do okolí. Preferujeme co nejjednodušší tvar a uspořádání křižovatky s nejmenší velikostí vlastní křižovatky při co nejmenší výšce nad terénem z důvodu šíření hluku (mostní závěry, volné šíření hluku do okolí, špatná realizace protihlukových opatření na mostech).

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

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

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

X. Vliv na zdraví

Materiál postrádá pravidla pro monitoring stavu osvětlení po uvedení stavby do provozu a mechanismy případných nápravných opatření. Dále nelze akceptovat přípravu velmi nákladné stavby bez konkretizace umístění čerpacích stanic a odstavných parkovišť a odpočívadel. Protože i jejich výstavba a provoz může mít nezanedbatelný vliv na životní prostředí. Záměr nezmiňuje indukovanou dopravní zátěž a předpokládanou výstavbu 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.

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. 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 10 m/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 ug.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.

XI. Vliv na ovzduší

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. Významné je toto např. u MÚK Březiněves vzhledem k rozsahu a komplikované konstrukci této křižovatky a bezprostřední blízkosti k dalšímu významnému zdroji prašnosti (skládka Ďáblice) a obytné zástavbě.

V kapitole 3.5 RS je popis referenčních bodů: „*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 se jedná např. o sportovní areál Kokořinská a ZŠ a MŠ U Parkánu.

Záměr povede k obecnému navýšení emisí zdravotně rizikových látek a tím k obecnému zhoršení imisní situace v pražské aglomeraci. Dle rozptylové studie, která je součástí oznámení záměru, jsou pro všechny sledované látky relativní navýšení koncentrací vyvolané záměrem o řád (desetinásobně i více) vyšší než maximální snížení koncentrací vyvolané záměrem. Dokumentace 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. Víceemise vyplývající ze záměru jsou v rozptylové studii značně podhodnoceny a není zohledněna tvorba sekundárního aerosolu obecně.

Nárůst emisí CO₂ není možné nijak kompenzovat, protože všechna myslitelná opatření – 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 hl. m. Prahy, a i tak je, díky technologické realitě, vysoce nepravděpodobné, že klimatického závazku bude dosaženo.

MČ 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. 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. MČ nedisponuje nástroji, za pomoci kterých by bylo možné výměnu kotlů vymáhat. 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.

XII. Kumulativní a synergické efekty s jinými záměry

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

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

- SOKP 518 a 519,
- D0 v úseku MÚK Satalice – MÚK Chlumecká,
- D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály,
- Komunikační propojení Ďáblická – MÚK Kostecká,
- D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh,
- Pražský okruh, stavba SOKP 510 „Satalice – Běchovice“, rozšíření na 3 + 3 pruhy,

- uvažovaná trasa VRT Praha-Drážďany,
- Prosecká radiála (rozšíření na 3+3),
- MUK Kbelská,
- projekt doplnění kapacity (navýšení skládky) a projekt navýšení kapacity překládací stanice odpadu FCC v Praze – Ďáblicích, zejména s ohledem na navržené řešení MUK Březiněves, která zcela mění schválené dopravní trasy pro příjezd/odjezd nákladních automobilů do areálu skládky,
- stavba SOKP 511,
- rozšíření letiště Václava Havla o paralelní dráhu,
- dvojkolejná trať Praha-Turnov,
- záměr realizace letiště Vodochody,
- projekt obchodního areálu X-Park Ďáblice,
- MUK Odolena Voda atd.

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

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

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

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

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

XIII. 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. MČ 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. MŽP/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 MČ. Pokud ministerstvo nebude postupovat uvedeným způsobem, navrhuje MČ vydání nesouhlasného závazného stanoviska EIA.

Ing. Mgr. Martin Tumpach, DiS.
starosta