



# Městská část Praha-Ďáblice

## Rada městské části

42. jednání  
20.12.2023

### **USNESENÍ č. 373/23/RMČ**

**k Vyjádření MČ Praha-Ďáblice k dokumentaci záměru  
„D0 stavba 520 Březiněves-Satalice“**

**Rada po projednání**

**I. schvaluje**

Vyjádření MČ Praha-Ďáblice k dokumentaci záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ dle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., které je přílohou tohoto usnesení.

**II. pověřuje**

starostu odesláním Vyjádření dle odst. I. tohoto usnesení, na Ministerstvo životního prostředí, Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, v zákonem stanovené lhůtě.

Martina Postupová  
1.místostarostka

Martin Tumpach  
starosta



# 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 20.12.2023

*Naše sp. Zn.: 1608/\*\*\*\*\**

*Naše Č.j.: 1914/\*\*\*\*\**

*Vaše č.j. MZP/2020/710/4137*

**Vyjádření k dokumentaci záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ dle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.**

## I. Úvod

Dne 20. 11. 2023 bylo na úřední desce kraje vyvěšeno oznámení Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2020/710/4137 o zveřejnění dokumentace k záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“. 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 severovýchodního segmentu Pražského okruhu, stavba D0 520 v úseku Březiněves – Satalice. Jedná se o šestipruhovou, směrově rozdělenou dálnici kategorie D34/100. Celková délka posuzovaného úseku Březiněves – Satalice činí 13,643 km. Záměr propojuje plánovaný úsek Pražského okruhu, stavbu D0 519 Suchdol – Březiněves, s již provozovanou stavbou D0 510 Satalice – Běchovice. Záměr je předložen ve dvou aktivních variantách se stejnou stopou, ale rozdílně vedenou nivelitou.

Záměr má navazovat z jedné strany na připravovaný záměr SOKP 518, 519, který je též v procesu EIA a z druhé strany na již provozovaný úsek 510. Součástí záměru má být dostavba MÚK Satalice do finální podoby. MÚK Březiněves je pak součástí jako tohoto posuzovaného záměru, tak záměru SOKP 518, 519. Podle oznámení je záměr zpracován ve třech variantách, nicméně variantně je řešena pouze úroveň zahloubení záměru (povrchová var./ kombinovaná var. / s delšími tunelovými úseky).

Na základě četných negativních zkušeností dotčených obcí a městských částí hl. m. Prahy a jejich obyvatel s dosavadním provozem na SOKP a prosazováním záměru realizace dalších

úseků s předpokládanou vysokou intenzitou provozu požadujeme v souladu s ustanovením § 1 odst. 3 zákona EIA co nejpodrobnější informace a co nejdetailnější a komplexní posouzení předpokládaných vlivů tohoto záměru na životní prostředí.

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 20. 11. 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, pak **MČ požaduje, aby v rámci závazného stanoviska EIA byly formulovány následující závazné podmínky pro navazující řízení.** Podrobnější odůvodnění viz jednotlivé kapitoly tohoto vyjádření.

### 2.1 Projekt

- **Doplnění chybějících plánovaných staveb a významných prvků technické infrastruktury** (např. vysokorychlostní trať Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, vodovodní řad z Káraného do Prahy) do výkresové části dokumentace.
- Vedení trasy SOKP 520 řešit **v zářezu** nebo zakrytém hloubeném tunelu i v místě napojení na plánovanou trasu SOKP 519.
- **Posouzení plánované okružní křižovatky Kostelecká / napojení na Cínoveckou** směrem do Prahy, kde je plánován záměr obchodního centra X-PARK ĎÁBLICE. Zda navrhovaná křižovatka bude dostatečně kapacitní i po výstavbě SOKP.
- Na katastrálním území Ďáblic nedělat **zařízení staveniště a skládky** pro stavbu SOKP.
- Zapracování do posouzení dopady ze skládky Ďáblice včetně plánovaného zkapacitnění třídící stanice, které přinese nárůst dopravy na skládku.
- Zapracování do posouzení dopady z **vysokorychlostní železnice Praha – Ústí nad Labem – Drážďany.**
- Přidat k připomínkám poslední **hlukovou studii** a požadovat zapracování jejich výsledků.

### 2.2 Doprava

- **Realizovat přímé napojení Březiněvsí na SOKP v obou směrech tak, aby nebylo nutné z Březiněvsí projíždět přes centrum Ďáblic.**

- **Realizovat přímé napojení Březiněvsi na Cínoveckou při výjezdu směrem na sever tak, aby nebylo nutné z Březiněvsi projíždět přes centrum Ďáblic.**
- **Prodloužení připojovacích pruhů.**

### 2.3 Hydrogeologie

- Zajistit do začátku územního řízení k SOKP 519 **správu, provoz a údržbu vodních děl** při Mratínském potoce - 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.
- **Upravit Bypass Blata** na Mratínském potoce tak, aby původním korytem za Bypassem tekla voda i za minimálního stavu hladiny a část vody byla i nadále odváděna Bypassem.
- Zahrnout řízení pro Retenční nádrž jižně od MÚK Březiněves do řízení k SOKP 519
- 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.
- Realizovat úpravu stávajícího multifunkčního objektu na Mratínském potoce pod Cínoveckou ulicí, aby původním korytem **protékala za objektem voda i za minimálního stavu hladiny.**
- Provéřit navržené odvodnění, zda **voda nebude stékat do Ďáblic**, a především do lokality Na Blatech.
- **DUN a RN realizovat v předstihu** před výstavbou komunikace.

### 2.4 Hluk

- Po obou stranách SOKP 520, 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 za speciální nízkohlučný asfalt.** Stejný, jako má být použit při stavbě SOKP 519.
- Na celém katastrálním území Ďáblic navrhnout podél trasy Pražského okruhu na jižní straně **pás izolační zeleně.** Pás izolační zeleně doplnit i podél Cínovecké ul.

### 2.5 Životní prostředí

- Návrh a realizace výsadby **krajinné zeleně** dle plánovaného výhledu daným stávajícím územním plánem, tzn.:
  - jižně od trasy SOKP mezi SOKP a d'áblickou skládkou, (součást SOKP 519);

- v okolí plánované DUN a RN podél trasy odtoku z RN do Mratínského potoka;
- podél Třeboradického potoka.
- Doplnit **ekodukt** přes stávající a nově navržená silniční tělesa, v úrovni navržené DUN a RN přes stávající Cínoveckou a Ďáblickou.
- Doplnit další **ekodukt** přes SOKP cca severně od ulice Řepné (cca km 47,5).
- Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno **zpracovat soubor protiprašných, protihlukových a protiemisních opatření pro dobu výstavby.**

## 2.6 Ovzduší

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

## III. Procesní nedostatky

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí požaduje **zvýšení bezpečnosti**. Záměrem naopak dojde ke **snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti** nejen na okruhu, ale i na navazujících komunikacích v důsledku mísení městské a tranzitní kamionové dopravy. „Uvolněné“ komunikace uvnitř Prahy se zřejmě brzy zaplní v důsledku dopravní indukce.

Plán požaduje **zvýšení finanční udržitelnosti**. Záměr naopak přinese obrovské pořizovací náklady na výstavbu a náklady na provoz a údržbu (zejména tunelů a mostů) budou mít za následek **snížení finanční udržitelnosti**. Jedná se o extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti. Plán požaduje **zlepšení lidského zdraví**. Záměrem naopak bude znamenat přivedení tranzitní kamionové dopravy, dopravní indukce (i na stávajících komunikacích) a celkový nárůst dopravních výkonů na území Prahy zakonzervuje stávající špatné klima, zhorší hlukovou zátěž a tím povede ke **zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy**.

Vzhledem k připravovanému novému stavebnímu zákonu, který vstoupí v platnost 1.1.2024 s přechodným obdobím do 30.6.2024 se nejspíš jedná o poslední příležitost kdy se může městská část ve správním řízení vyjádřit ke vztahům a vlivům záměru na území, které spravuje. Stávající územní plán ani Zásady územního rozvoje nejsou zpracovány tak jak nový stavební zákon předpokládá. Územně plánovací dokumentace není garantem koordinovaného udržitelného rozvoje. Není tedy možné posuzovat vedení dálnice D0 bez toho, že by došlo ke koordinaci problémů v území, zobrazení rozvojových cílů a vyhodnocení jejich vlivu na udržitelný rozvoj. Zákon o hl. m. Praze vysloveně ukládá, naplňovat usnesení vlády, které vyjdou ve Věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí. **Od roku 2018 je to tedy 5 let, které měla hl. m. Praha využít pro zajištění koordinace strategického a územního plánování na všech úrovních veřejné správy tedy od kraje po MČ.** Nový stavební zákon s tímto počítá. **Po uplynutí přechodného období platí, že po projednání dokumentace EIA již nebude následovat žádné další vyjednávání o využití území. Bude možné rovnou v jednom kroku povolovat celý záměr.**

Naplňování cílů udržitelného rozvoje je dominantní veřejný zájem, kterému se podřizuje politika celé EU. Požadavek na udržitelný rozvoj je ekonomickou nutností s tím, že postup musí odpovídat nejlepšímu aktuálnímu vědeckému poznání. Nelze proto žádným způsobem tuto skutečnost formalizovat, pominout, nebo obejít, protože by se jednalo o porušení stavebního zákona a potažmo i Nařízení Evropského parlamentu a rady EU 2021/1119 ze dne 30. června 2021. Z výše uvedeného je zřejmé, že hl. m. Praha v současné době spoléhá na to, že hodnocení s cíli udržitelného rozvoje budou probíhat ad-hoc pro jednotlivé záměry v procesu územního řízení za pomoci Územně analytických podkladů. Tato praxe však od 30.6.2024 již nebude možná, protože žádné územní řízení nebude probíhat. Povoluje se jen záměr. Vše má být již

vypořádané na poli územního plánování. Z tohoto důvodu musí být ve veřejném zájmu ověřen vliv záměru na udržitelný rozvoj před tím, než bude dokončen probíhající proces EIA. Oblast vedení dálnice D0 musí projít nejprve hodnocením dle §40 nového stavebního zákona. **Musí být mimo pochybnost, že investované miliardy veřejných prostředků budou využity účelně a smysluplně ve prospěch občanů.**

**Aktuální Zásady územního rozvoje ani platný územní plán nejsou koordinované dokumenty. Nenaplnují úkoly Politiky územního rozvoje ani úkoly vymezené Strategickým rámcem ČR 2030. Závazná dokumentace se neřeší problémy a cíle, které definují Územně analytickými podklady. Je v rozporu s vlastními rozvojovými cíli hl. m. Prahy.**

Je nemyslitelné umisťovat mezinárodní dálnici do intravilánu města bez toho, aby v dotčeném spádovém území byla koordinována s konkrétními opatřeními strategie udržitelné mobility. Vedení dálnice D0 plní jak funkci pro mezinárodní kamionovou dopravu, tak je využívána pro dostřednou dopravu a místní transit. Tato kumulace je zákonitým zdrojem kongescí. Dálnice je vedena přes hl. m. Prahu, aniž by k tomuto vedení byla vytvářena alternativní konkurenceschopná městská doprava. Tento postup je příkrém rozporu se strategií udržitelné mobility, která je součástí Nařízení Evropského parlamentu a rady EU 2021/1119. Bez doložení souladu se strategií udržitelné mobility a souladu s principy rozvoje udržitelného města tak, jak to vyžaduje strategický rámec ČR 2030, ale i Politika územního rozvoje, nelze pro navržené řešení dálnice D0 prokázat soulad s požadavky na udržitelný rozvoj území.

#### **IV. 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 Kostelecká
- 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
  - v mapových podkladech k EIA D0 SOKP 520 je namalována **varianta, kterou již SŽ neuvažují pro další rozpracování.** Severní tunelový portál uvažované trasy je v současnosti předběžně uvažován do blízkosti ulice Řepná v Praze-Ďáblicích. Požadujeme prodloužení tunelu VRT severním směrem až za navrhovanou trasu DO SOKP 520.
- stavba SOKP 511,
- rozšíření letiště Václava Havla o paralelní dráhu

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. 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.

## V. Vliv záměru na hlukové zatížení, hluková studie

V předložených akustických výpočtech, například v tabulkách 49-52 a dalších, je poměrně značné množství výsledků výpočtů v chráněném venkovním prostoru stavby posuzovaného objektu k bydlení v noční době v intervalu 49-50 dB. Daný hygienický limit hluku je pro noční dobu 50 dB. **Z nepřesností matematického modelu (viz níže), které dosahují 2,0 dB odchylek od reality a 2,0 dB nejistoty dané výpočtovou metodou, je garantování splnění hygienického limitu hluku z dopravy na hodnotě 50 dB neprokazatelné.**

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. U kategorie vozidla nad 3,5 je uvažován podle názoru podatele **příliš nízký podíl nákladní dopravy v noční době** v rozporu se skutečným stavem. Stejně tak je uvažován příliš nízký podíl nákladní dopravy oproti zdrojové / cílové dopravě. Na komunikaci typu dálnice D0 dosahuje (nebo se obvykle uvažuje) **podíl nákladní dopravy v noční době v úrovni od 0,21 do 0,24**. Záměr vyvolá významný nárůst dopravy zejm. na silnicích III/2444, II/610 a II/243. Je třeba tyto vlivy v dokumentaci EIA **detailně posoudit a navrhnout opatření** ke zmírnění těchto vlivů, včetně přeložek těchto komunikací.

Do kumulativního hodnocení nejsou zahrnuté také dva záměry železniční dopravy (elektrifikace a zdvoukolejnění železniční trati č. 070 Praha – Turnov, vysokorychlostní trať Praha – Drážďany), ačkoli mohou mít vliv na emise hluku. Nutné je 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. Opatření je nutné navrhnout a realizovat na všech místech, kde realizace záměru způsobí nepřijatelné zvýšení současné akustické situace z dopravy. (Překračování hygienických limitů i na "přívodních" komunikacích záměru SOKP 520, respektive v blízkosti chráněných objektů i u těchto "přívodních" komunikací.). **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 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.

## 5.1 Místa měření

Ač je počet měřících míst pravděpodobně v pořádku, jejich umístění nebyla pro daný účel hlukové studie příliš vhodná. Daná místa by měla obecně reprezentativně popisovat situaci v dané části úseku komunikace tak, aby výsledný matematický model věrně popisoval rozsáhlé části řešeného území. Matematický model rozsáhlého území nemůže nikdy věrně popisovat malá část pozemku, například blízké a velmi členité okolí rodinného domu nebo nějaký konkrétní lokální prvek na pozemní komunikaci, který výrazně zvyšuje hluk. Z výše uvedeného, se jako **nevhodná pro použití jako referenční body jeví zejména místa měření M2, M4, M8, S1 a S2. Matematický model tak ve zhruba 67 % míst neodpovídá realitě.**

## VI. Dopravní zatížení území

Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení Silničního okruhu kolem Prahy – SOKP převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce dopravy v metropolitní oblasti a klade za úkol koordinovat rozvoj Prahy a Středočeského kraje. **Tranzitní silniční doprava je vedena intenzivně zastavěnými částmi města.** Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se počítá s další rezidenční zástavbou. Na východě Prahy SOKP protíná hustě obydlenou oblast sídliště Černý Most a Horní Počernice s více než 40 000 obyvateli.

SOKP zajišťuje distribuci zdrojové a cílové dopravy pouze v Praze a nejbližším okolí, **nikoliv však** v metropolitní oblasti, která zahrnuje několik okresů Středočeského kraje. Nejenže tedy **nezajistí efektivní dopravní obsluhu metropolitní oblasti**, ale ve svém důsledku **ani hl. města Prahy**, neboť zde bude docházet k nežádoucímu mísení tranzitní a městské dopravy s negativními dopady na plynulost a bezpečnost provozu.

**Nesouhlasíme s předloženým návrhem řešení MÚK Březiněves a s vyřazením současného přímého napojení komunikace II/243 ke komunikaci Cínovecká je pro MČ Praha – Ďáblice nepřijatelné.** Stávající stav umožňuje automobilům jedoucím po komunikaci II/243 (ulice Ďáblická, v k. ú. Březiněves ulice Hlavní) odbočení a napojení na stávající komunikaci Cínovecká v místě stávající MUK Cínovecká/Ďáblická všemi směry. Navrhovaný stav tuto možnost v předložené dokumentaci ruší jedinou možností automobilů jedoucích po plánovaném obchvatu Březiněvsi, po komunikaci II/423 bude vjezd do obydlených částí MČ Praha – Ďáblice na křižovatku Ďáblická/Kostelecká/U Parkánu a odtud směrem k MÚK Kostelecká na komunikaci Cínovecká. Tímto by došlo k několikanásobnému zatížení všech uvažovaných komunikací a dopravních křižovatek – s jednoznačně negativním dopadem na všechny oblasti posuzovaného životního prostředí včetně dopravního kolapsu v celé oblasti. V rámci stávajícího stavu je realizována i dopravní obslužnost areálu skládky Ďáblice/trídící stanice, pro níž je dlouhodobě vyžadován vjezd nákladních automobilů mimo obydlené části MČ přímo ke komunikaci Cínovecká na ulici Ďáblická.

Stávající i prognózovaná dopravní situace v MČ Ďáblice a okolí představuje značné dopady na životní prostředí a zdraví lidí. **Data, která popisují danou situaci vykazují inkonzistenci a měla by být ověřena dalším ověřením.** Pravděpodobný bude synergický efekt působení hluku z D0 520, ulice Cínovecké, vyšším počtem přeletů letadel nad danou oblastí a plánovanou vysokorychlostní tratí. **Lze předpokládat, že takto vysoké hodnoty denních intenzit silničních vozidel se synergickým efektem letecké a železniční dopravy budou mít negativní dopad na životní prostředí a zdraví lidí.**

### 6.1 Ulice Cínovecká s navazující dálnicí D8

Daný úsek komunikace s denními intenzitami v tabulce 1. ukazuje hodnoty ročního průměru denních intenzit (RPDI) dle ŘSD a průměrného pracovního dne (PPD) dle TSK Praha.



Tab. 1 Denní intenzity dopravy na ulici Cínovecká a navazující dálnici D8

	RPDI (pracovní den)	PPD (prům.prac.den)	
Rok	ŘSD - D8 (úsek 1-6300)	TSK - úsek 8052-8053*	real koef.
2010	42032	53700	0,783
2016	52381	64600	0,811
2020	63624	73400	0,867

Z uvedených hodnot je zřejmý výrazný a setrvalý nárůst počtu vozidel projíždějících na západ a v okolí MČ Dáblice. Současně data v Tab.1. ukazují výrazný rozdíl mezi hodnotami ŘSD a TSK. V předložené příloze B.1 je tento rozdíl vysvětlen použitou metodikou stanovení PPD s pomocí koeficientu, kdy by měla platit rovnost  $RPDI = PPD * (\text{koeficient} = 0,865)$ . Z předloženého (viz Tab.1) je zřejmé, že **hodnota reálného koeficientu se pouze v roce 2020 blíží k deklarované hodnotě. Pokud se daná data využívají pro dopravní prognózu, potom zřejmě prognóza může být nepřesná.** Prognózovaný stav denních intenzit pro tento úsek pro rok 2030 bude 101 300 a z toho 6 200 vozidel nad 3,5 tuny (stav E3, příloha 8.2 a také viz Obr.1.) a to za podmínky ukončené výstavby řady dalších navazujících komunikací, které podmiňují funkčnost prognostického modelu (viz Dokumentace kapitola 3.4.3). **Z těchto důvodů žádáme preciznější posouzení intenzit provozu na daném úseku komunikace a sofistikovanou prognózu dopravy beroucí v úvahu i možné nesplněné varianty výstavby navazující dopravní infrastruktury** (viz Dokumentace kapitola 3.4.3). Zároveň upozorníme na velice pravděpodobný synergický efekt působení hluku.

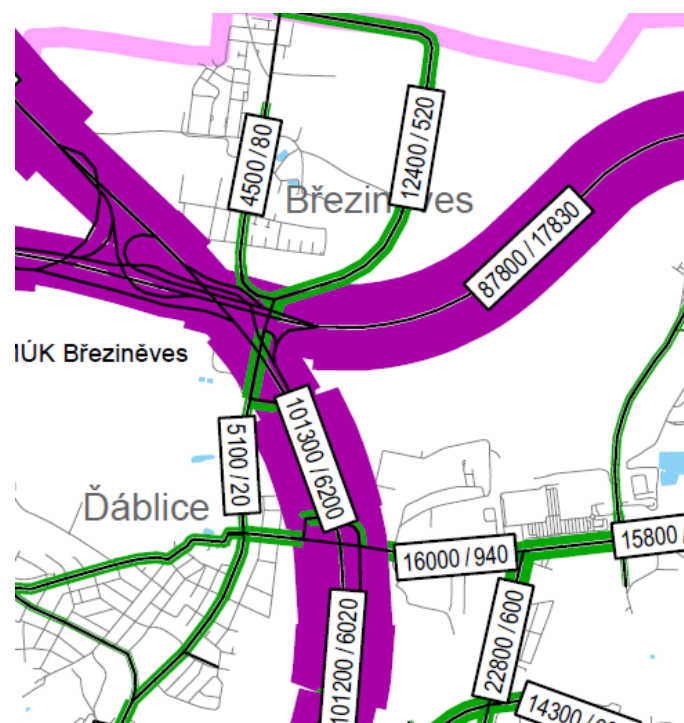
#### 6.2 Silnice II/243 a navazující úsek 8044–8052 (Březiněves)

Daný úsek komunikace s denními intenzitami v tabulce 2. ukazuje hodnoty ročního průměru denních intenzit (RPDI) dle ŘSD a průměrného pracovního dne (PPD) dle TSK Praha.

Tab. 2 Denní intenzity dopravy na ulici Dáblická – Březiněves, Na hlavní

	RPDI (pracovní den)	PPD (prům.prac.den)	
Rok	ŘSD - II/243 (1-0816)	TSK - úsek 8044-8052	real koef.
2010	16316	17079	0,955
2016	11321	17811	0,636
2020	13542	15912	0,851

Z uvedených hodnot je zřejmá **nekonzistence dat**. Odlišnost nasčítaných denních intenzit mezi dvěma subjekty (ŘSD a TSK) na stejném úseku je nejvíce zřejmá v roce 2016. Při setrvalém residenčním růstu suburbánních oblastí Prahy by zřejmě pokles denní intenzity (ŘSD, 11321/den vozidel) musel mít příčinu, kterou by zaznamenalo i sčítání TSK. Dané hodnoty zpochybňují věrohodnost dat a jejich další použití při modelování dopravy. Přičemž model viz (stav E3, příloha 8.2) předpokládá výstavbu obchvatu obce Březiněves s denními intenzitami viz Obr.1. Prognózované hodnoty ve srovnání s trendem a nekonzistencí dat by měl být řádně vysvětleny.



Obr. 1 Výřez přílohy č. 8.2.(stav E.3.a, rok 2030, stav se záměrem s kompletním PO, D0 520 var. zahloubená, výřez východ)

### 6.3 Ulice Ďáblická, úsek 8043-8052

Daný úsek je místní komunikací od křižovatky ulic Ďáblická – Kostelecká – U Parkánu až po ulici Cínoveckou s umožněním nájezdu na ni mimoúrovňovou křižovatkou. Denní intenzity pro roky použité v připomínce nejsou kompletní z důvodu nedosažitelnosti dat TSK Praha. Příčina nesčítání uzlu 8043 není uvedena ve výsledcích sčítání roku 2016 případně Ročence TSK Praha 2016. Denní intenzita v r. 2010 byla 7 179, v r. 2021 byla 6 612. Zde je důvodná pochybnost, zda tento pokles je dán pouze metodikou sčítání TSK nebo zda existuje objektivní příčina, která popírá výše zmíněný residenční nárůst suburbánní oblasti. Přičemž model viz (stav E3, příloha 8.2) předpokládá v roce 2030 denní intenzitu 5 100 (z toho 20 vozidel nad 3,5 tuny). Model viz (stav E2, příloha 7.7. a viz Obr.2.) pro rok 2030 stanovuje denní intenzitu 5 400/60. Tyto prognózy jsou zřejmě podmíněny předpokladem, že velký podíl vozidel ze Silnice II/243 a navazujícího úseku 8044–8052 (Březiněves) změní trasu jízdy směrem na DO 520 případně ulici Cínoveckou/resp. D8. Tento předpoklad není s největší pravděpodobností realistický.

### 6.4 Ulice Kostelecká, úsek 8043-9095

Daný úsek je místní komunikací od křižovatky ulic Ďáblická – Kostelecká – U Parkánu až po ulici Cínoveckou (mimoúrovňová křižovatka) a dále směr Letňany. Příčina nesčítání uzlu 8043 není uvedena ve výsledcích sčítání roku 2016 případně v Ročence TSK Praha 2016. Denní intenzita v r. 2010 byla 10 561, v r. 2021 byla 10 914. Zde je důvodná pochybnost, zda tento pokles je dán pouze metodikou sčítání TSK nebo zda existuje objektivní příčina, která popírá výše zmíněný residenční nárůst suburbánní oblasti. Přičemž model viz (stav E2, příloha 7.7.) pro daný úsek uvádí pro rok 2030 hodnoty předpokládaných denních intenzit 17 200/870. Na daném výkresu Příloha 7.7. (stav E.2, rok 2030, stav se záměrem DO 520 var. zahloubená, detail MÚK Březiněves) není zakreslen DO 519



Obr. 2. Výřez přílohy – stav E.2, rok 2030, stav se záměrem D0 520 var. zahloubená, detail MÚK Březiněves (bez DO 518-519)

## VII. Vliv záměru na znečištění ovzduší

Studie opatření ke snížení vlivů na kvalitu ovzduší byla v červnu 2023 zpracovaná firmou ATEM, s. r. o. (dále jen Studie opatření). K této studii je vznášíme následující připomínky:

- a) „Předkládaná studie (...) prioritně sleduje dodržení limitů, stanovených jako součet imisního příspěvku záměru a pětiletých průměrů koncentrací za roky 2017–2021“ (str. 5 Studie opatření). Nejistoty map pětiletých průměrů imisních koncentrací však mohou být dosti vysoké a jsou závislé na řadě faktorů, mj. na rovnoměrnosti pokrytí území měřicími stanicemi. Mapy mají nejmenší nejistotu v blízkosti měřicích stanic. Na území hl. m. Prahy je však BaP měřený jen na několika málo stanicích imisního monitoringu, které jsou od území MČ Praha – Ďáblice vzdálené 6 km a více. Přestože je k nejistotám imisních map nutno přihlížet při jejich interpretaci<sup>1</sup>, nejsou tyto skutečnosti ve Studii opatření uvedené ani diskutované. Celková střední nejistota imisní mapy BaP je více než 40 %, prostorové rozložení nejistoty ČHMÚ neuvádí.<sup>2</sup> Na území MČ Praha – Ďáblice se v její obytné části podle imisní mapy ČHMÚ pro roky 2017–2021 pohybují

<sup>1</sup> [https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18en/Priloha\\_CHMU2018.pdf](https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18en/Priloha_CHMU2018.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/19groc/gr19cz/14\\_priloha\\_I\\_v1.pdf](https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/19groc/gr19cz/14_priloha_I_v1.pdf)

imisní koncentrace BaP až do výše 0,9 ng/m<sup>3</sup>, což vzhledem k výše uvedené nejistotě v žádném případě **nevylučuje překračování emisního limitu této látky.**

Na území MČ Praha – Ďáblice se dále v její obytné části podle emisní mapy ČHMÚ pro roky 2017–2021 pohybují emisní koncentrace PM<sub>2,5</sub> do výše 15,2 µg/m<sup>3</sup>. Tyto hodnoty se na první pohled zdají být se značnou rezervou pod (současným) legislativním emisním limitem PM<sub>2,5</sub> (20 µg/m<sup>3</sup>). **Nejistota těchto emisních map však z důvodu metodiky mapování není vyčíslena.**<sup>3</sup> Navíc je třeba si uvědomit, že při tvorbě map emisních koncentrací jsou kombinována data naměřená na měřicích stanicích emisního monitoringu s výstupem z rozptylového modelu. Podhodnocení nenastane, pokud rozptylový model zohledňuje všechny podstatné emisní zdroje (což ovšem nevylučuje náhodné podhodnocení či nadhodnocení dané nejistotou mapy). Víceemise z mimoúrovňových křižovatek nebyly do modelování zahrnuté, což může vést k mírnému podhodnocení emisních map.<sup>4</sup> Takových křižovatek je na území MČ Praha – Ďáblice několik. Máme tak důvodnou obavu, že **i některé další zdroje znečištění ovzduší nebyly při tvorbě map emisních koncentrací zohledněné**, neboť jejich výši je velmi obtížné odhadnout (např. pálení biomasy na zahradách, které představuje významný epizodní zdroj znečištění ovzduší<sup>5</sup>, dále vytápění chatek v zahrádkářských a chatových oblastech zcela nevhodnými palivy apod.). Hodnoty zjištěné měřením PM<sub>2,5</sub> se ve srovnání s modelovanými emisními mapami ČHMÚ v některých lokalitách mohou navíc silně rozcházet.<sup>6</sup> Ze všech těchto důvodů nelze vyloučit, že emisní pozadí v součtu s emisním příspěvkem Záměru povede v MČ Praha – Ďáblice k překročení emisního limitu PM<sub>2,5</sub>.

Ze všech výše uvedených důvodů je pro zjištění reálného emisního pozadí BaP, PM<sub>2,5</sub> a dalších znečišťujících látek třeba provést v rámci městské části měření emisního zatížení. Pro zjištění rozložení emisních koncentrací na území městské části je možné použít screeningová měření<sup>7</sup>, na vytipovaných zájmových lokalitách je poté nutné provést měření dlouhodobější. Z důvodu pokrytí časové variability emisních koncentrací je žádoucí měření provádět po dobu několika let (od současnosti do doby plánovaného zahájení výstavby Záměru), avšak minimálně po dobu jednoho celého roku.<sup>8</sup> Při volbě míst k měření je nezbytná spolupráce s MČ.

**Studii opatření ke snížení vlivů Záměru na kvalitu ovzduší a Dokumentaci je třeba zpracovat, a to ve smyslu zahrnutí poznatků minimálně ze screeningových**

<sup>3</sup> [https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/19groc/gr19cz/14\\_priloha\\_I\\_v1.pdf](https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/19groc/gr19cz/14_priloha_I_v1.pdf)

<sup>4</sup> Dopis ČHMÚ ze dne 1. 10. 2021 (č. j. CHMI/411/76/2021), který je odpovědí na dopis MČ Praha – Ďáblice ze dne 30. 7. 2021 (č. j. 1863/2021\_MCPD).

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

<sup>6</sup> Příkladem je jihomoravská lokalita Spešov (Rájec-Jestřebí), kde podle emisních map ČHMÚ pro roky 2017-2021 má průměrná roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> dosahovat hodnot kolem 14 µg/m<sup>3</sup>. V roce 2021 však byla ve Spešově v rámci měření pro mezinárodní síť měřicích stanic IQAir naměřená roční průměrná koncentrace PM<sub>2,5</sub> ve výši 26,7 µg/m<sup>3</sup>, v roce 2022 byla situace podobná (25,4 µg/m<sup>3</sup>) (<https://www.iqair.com/world-most-polluted-cities?continent=59af92ac3e70001c1bd78e52&country=DpgXxrKfMPZHuaxf4&state=&sort=-rank&page=1&perPage=50&cities=>).

<sup>7</sup> Vzhledem ke konstrukci většiny emisních limitů jako roční průměry je absolutním minimem měření po dobu 2 týdnů, a to alespoň 4x v různých ročních obdobích. V tomto režimu bylo provedeno např. měření v rámci studie „Šíření látek znečišťujících ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (Sládeček J. a kolektiv, technický dokument ČHMÚ, červen 2017) <http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/reditel/SIS/nakladatelstvi/assets/119.pdf>).

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

**měření imisních koncentrací znečišťujících látek. Bude-li na území MČ Praha – Ďáblice v součtu s imisním příspěvkem Záměru indikováno možné překročení imisního limitu BaP, PM10, PM2,5 nebo NO2, je třeba již během procesu EIA pro tato území navrhnout a ověřit minimalizační a kompenzační opatření.**

- b) Na základě skutečností uvedených výše je třeba přepracovat obrázek 1.1 Studie opatření, který vymezuje území, jimiž se tato studie dále zabývá. Pro nutnost rozšíření plochy území, na níž budou aplikována minimalizační a kompenzační opatření, hovoří i skutečnost, že „ze sledovaných znečišťujících látek je nutno v hodnocené zástavbě při zohlednění imisního pozadí (tj. tedy i v referenčních stavech bez záměru) očekávat zvýšené riziko z chronické expozice částicím PM10, PM2,5, oxidu dusičitému a benzo[a]pyrenu (...) Vlivem záměru lze očekávat převažující zvýšení míry zdravotního rizika ve sledovaném území“ (str. 200-201 Dokumentace). Navíc ze způsobu vymezení území s překročením imisního limitu BaP na obrázku 1.1 Studie opatření plyne, že v některých lokalitách má být imisní limit překračován a v jiných v jejich těsné blízkosti již ne (jsou-li tyto lokality odděleny čarou). To v žádném případě nemůže odpovídat reálné situaci. Vhodnější by bylo např. zvolit ohraničení území s překračováním imisního limitu BaP pomocí přechodových (pufrových) zón, kde by minimalizační a kompenzační opatření měla být z důvodu předběžné opatrnosti aplikována rovněž.
- c) Na str. 37 Studie opatření je diskutován vývoj problematiky imisního zatížení ovzduší v budoucnu: „V současné době je v pokročilém stádiu schvalovacího procesu revize směrnice EU o kvalitě vnějšího ovzduší, z níž jsou odvozeny i české imisní limity. Tato revize mj. přináší zásadní zpřísnění imisních limitů pro PM10, PM2,5 a NO2, a to u průměrných ročních koncentrací na polovinu.“ Z důvodu prověření efektivity a proveditelnosti minimalizačních a kompenzačních opatření by proto měla být do Studie opatření zahrnutá i MČ Praha – Ďáblice, kde se imisní koncentrace např. PM2,5 (viz výše) pohybují výrazně nad polovinou současného imisního limitu. Cílem takového prověření je předcházení možným budoucím problémům s aplikací opatření, které se mohou objevit v souvislosti s potenciálně značným rozšířením ploch území s překračováním imisního limitu PM2,5 a dalších znečišťujících látek.
- d) Dále upozorňujeme, že z metodických důvodů nelze souhlasit s úvahou o vývoji imisních koncentrací BaP na str. 37 Studie opatření: „Úroveň průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu (...) v hodnocené oblasti dosahuje právě hodnoty limitu  $1 \text{ ng.m}^{-3}$ , přičemž v naprosté většině modelové oblasti je již limit splněn. Přitom platí, že imisní zátěž území benzo[a]pyrenem se soustavně snižuje – za období 2014–2017, tzn. pouze o 3 roky dříve, dosahovaly jeho roční koncentrace v modelové oblasti až  $1,5 \text{ ng.m}^{-3}$  a hodnoty nižší než  $1 \text{ ng.m}^{-3}$  se vyskytovaly jen v cca 16 % čtverců.“ Imisní mapy lze totiž pro srovnání vývoje imisní zátěže v čase aplikovat jen orientačně, přičemž je třeba vzít v úvahu nejistotu jednotlivých map. To však ve Studii opatření nebylo provedeno. Průměrná relativní nejistota jednotlivých map má v jednotlivých letech různé prostorové rozložení. Je třeba upozornit, že imisní mapy nejsou primárně konstruovány za účelem jejich meziročního srovnání.<sup>9</sup> Nevhodnost použití map

<sup>9</sup> Způsob hodnocení vývoje imisní zátěže v čase se odvíjí od účelu takového hodnocení a velikosti hodnoceného území. Pro hodnocení vývoje imisní zátěže v jednotlivých lokalitách je samozřejmě ideální časová řada imisních měření v dané lokalitě. Není-li takové měření k dispozici, je třeba vyjít z dostupných dat, které k dispozici jsou

pětiletých průměrů imisních koncentrací pro hodnocení vývoje imisního zatížení v čase lze demonstrovat na příkladu města Jesenice. V letech 2007-2011 zde dálnice D0 coby významný liniový zdroj znečištění ovzduší po většinu času ještě nebyla v provozu, naopak v letech 2014-2018 v provozu již byla. Podle hodnot imisních koncentrací ve čtvercích obsahujících těleso dálnice D0 zahrnujících Jesenici a Osnici mělo v letech 2014-2018 u ročních imisních koncentrací PM10, PM2,5 a NO2 navzdory novému provozu D0 dojít k někdy i výraznému poklesu (viz obrázek níže, čtverce se stavbou D0 jsou vyznačeny tučně).

Polutant	2007-2011	2014-2018
PM10		
PM2,5		
NO2		

Tento dálniční úsek je navíc využíván jako hlavní trasa pro dálkovou nákladní dopravu, což považujeme za nepříjemné. Pravidla pro síť TEN-T, do níž by měl být Pražský okruh zařazen, požadují, aby **dálková nákladní doprava byla vedena v co nejméně obydleném území**. Pražský okruh však v tomto úseku vede naopak velmi výrazně obydleným územím.

**Požadujeme navrhnout kompenzační opatření ke snížení imisí znečišťujících látek do ovzduší. Zejména u BaP, který je překročen. Do dokumentace Záměru je dále nutné doplnit seznam všech známých developerských projektů a dalších plánovaných projektů výstavby a tyto zařadit do kumulativního hodnocení.**

**Požadujeme, aby do dokumentace EIA bylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno stanovit sadu kompenzačních opatření a termíny jejich realizace pro oblast vymezenou**

---

a počítat s nejistotou, jež plyne z omezeného množství dat. Na základě dostupných dat je teoreticky možné nechat si spočítat „reanalýzu“ za příslušné období, a to na základě konzistentní metodiky, emisních vstupů a naměřených dat z konzistentního souboru stanic. Viz odpověď ČHMÚ ze dne 6.11.2020 (č. j. CHMI/411/153/2020) na žádost o součinnost a poskytnutí informací města Jesenice

**zdroji MÚK Březiněves + Okruh + Prosecká radiála + MÚK Kbelská, v rámci těchto kompenzačních opatření dále samostatně sestavit opatření zaměřená na kompenzace vlivu znečištěného ovzduší pro senzitivní populaci a populaci nejvíce exponovanou.**

## **VIII. Vlivy záměru na přírodu a krajinu**

Všechny mostní objekty liniové dopravní infrastruktury přes vodní toky by měly být řešeny tak, aby zároveň mohly plnit funkci podchodů pod dopravní stavbou pro volně žijící živočichy, zejména pro velké savce. Podmínkou by vždy mělo být pod mostním objektem zachování suchých břehů po obou stranách vodních toků, umožňujících průchod zvěře.

Pro zajištění podmínek migrační prostupnosti volné krajiny je nutné věnovat zvýšenou pozornost při předcházení dalšímu zvyšování fragmentace volné krajiny dalším rozvojem zástavby, zhoršujícím podmínky migrační prostupnosti, konkrétně je stanoveno ve vymezených plochách:

- důsledně regulovat další plošný rozvoj zástavby, který by dále zužoval již dnes kriticky podměrečný pás volné krajiny;
- vyloučit oplocování zbytkových enkláv volné krajiny;
- zvyšovat v maximální možné míře podíl přírodních a přírodě blízkých ploch umožňujících úkryt zvěře a poskytujících zdroj potravy.

## **IX. Vlivy záměru na podzemní a povrchové vody**

**Vodní režim krajiny je vážně narušen, hydrologický potenciál krajiny je prakticky vyčerpán, a to zejména v důsledku:**

- vysoké míry urbanizace, a tedy v důsledku vysokého podílu zástavby a zpevněných ploch, bez schopnosti vsakovat vodu a zpomalit povrchový odtok srážkové vody;
- vysoké míry přetvoření vodních toků a jejich niv, zvláště pak zatrubnění, regulace a napřímení koryt vodních toků;
- deficitu ploch s vyšší retenční schopností v intenzivně zemědělsky využívaných částech krajiny s vysokou mírou zornění a zhutnění půdy;
- srážkového stínu a přehřívání krajiny v okolí tepleného ostrova hlavního města Prahy a navazující intenzivně urbanizované suburbánní zóny.

**Další zhoršování stavu může mít pro předmětné území tyto následky:**

- v území nebude voda pro přírodu ani pro lidi, vodu bude do území nutné uměle přivést;
- krajina se vysuší a získá stepní až polopouštní charakter, obyvatelé si budou muset zvyknout na novou estetiku krajiny, na proměnu jejího rázu;
- krajina bude stále teplejší a více přehřátá, v letním období se stane nehostinným místem k životu, v krajním případě pak zcela neobyvatelnou.

V částech území, kde je již dnes situace alarmující, může jakýmkoli dalšími negativními zásahy (například dalším plošným rozvojem staveb, včetně liniové stavby záměru) nejen dále zhoršit stav v postiženém území samotném, ale přispívá k rozšíření problému do větší plochy mimo území, kde problém vzniká. Rozsah území, kde je situace alarmující, se tak zvětší. Totéž platí i o zhoršování stavu těch částí území, kde situace zatím kritická není. Jakékoli zhoršení stavu v dnes relativně vyvážených územích, rovněž přispěje k eskalaci problému v území navazujících.

V souvislosti s odváděním srážkových vod z tělesa dálnice bude docházet ke změnám průtokových poměrů v dotčených vodních tocích a vnosu znečišťujících látek do povrchových

vod, z nichž je další pozornost věnována chloridům ze zimní údržby, které prakticky není možné z těchto vod před zaústěním do recipientu odstranit.

Úsek č.0 (km 46,276-46,880) kromě odvodnění této části stavby 520 zahrnuje i odvodnění navazující stavby 519 (od MÚK Ústecká po MÚK Březiněves – km 43,2-45,1), MÚK Březiněves a části D8 (od MÚK Zdiby po MÚK Březiněves). Zatímco EIA dokumentace k záměru D0 stavby 518 a 519 počítá s retenční kapacitou retenční nádrže Ďáblice 30.400 m<sup>3</sup>, v EIA dokumentaci k záměru D0 stavby 520 rezervní retenční kapacita 22.000 m<sup>3</sup> uvedena není. S ohledem na opakující se záplavy dolní části Ďáblic v době příválových dešťů Rada MČ Praha – Ďáblice svým usnesením č.126/2023/RMČ ze dne 22. 3. 2023 schválila přísnější podmínku pro regulované odvádění srážkových vod (3 l.s<sup>-1</sup>.ha<sup>-1</sup> při 30minutovém dešti s úhrnem U 30 min = 50 mm) do vyřešení odvodnění Ďáblic. **Retenční nádrž s kapacitou 8.400 m<sup>3</sup> tuto podmínku nespĺňuje.** Jen z redukované odvodňované plochy záměru D0 stavby 519 od MÚK Ústecká po MÚK Březiněves (letní provoz) rovně 29,41 ha by po necelých 18 minutách z této RN přepadávalo více než 8 m<sup>3</sup>.s<sup>-1</sup> dešťových vod. V dokumentaci ke stavbě 520 není zřejmé, kam bude tento přepad směřován, jaká je celková/redukovaná odvodňovaná plocha retenovaná přes RN 1, RN 2, jaký je podíl druhu plochy a jednotlivých staveb (D8, D0 519, MÚK Březiněves a D0 520) na těchto plochách.

## 9.1 Zhloubená varianta

### 9.1.1 Riziko ovlivnění hydrogeologických poměrů v zájmovém území

- zářez Z1, – v rámci výstavby zářezu Z1 není popisováno riziko ovlivnění podzemní vody,
- násyp N1– v rámci výstavby násypu N1 není popisováno riziko ovlivnění podzemní vody

V rámci doplňkového geotechnického průzkumu nebyly v předmětných úsecích Z1 a N1 realizovány žádné průzkumné vrty.

Zároveň je však v odborném vyjádření uvedeno, že Technická opatření navrhnutá v Technické studii pro zhloubenou variantu nejsou specifikována. Odborné posouzení neřeší kvalitativní ovlivnění podzemních vod.

### 9.1.2 Vsakování odváděných srážkových vod z prostoru stavby

Množství podzemní vody, které by bylo nutné prostřednictvím vsaku odvádět není uvedeno, technická specifikace RN č. 1 a RN č. 2 není blíže definována. **Možnost odvádění srážkových vod z plochy stavby a jejich množství a ovlivnění dotčených povrchových toků tak není v hydrogeologickém posouzení prakticky blíže řešeno.**

### 9.1.3 Riziko ovlivnění povrchových toků

Problematika ovlivnění povrchových toků není v hydrogeologické studii (Sklenářová, 2022) podrobně řešena.

## 9.2 Tunelová varianta

Projektovaná stavba D0 SOPK 520 Březiněves – Satalice prochází katastrálním územím Městské části Praha – Ďáblice ve staničení cca km 46,4107-48,000 a to jak v zhloubené, tak tunelové variantě. Na základě této skutečnosti je tak dopad vedení D0 SOPK 520 Březiněves – Satalice ve variantě zhloubení i v tunelové variantě na katastrální území městské části Praha – Ďáblice totožný.

Se závěry EIA „Dílčí závěr kapitoly D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody“ lze souhlasit jen částečně. **Realizace záměru přinese v obou variantách negativní dopady na vody. Jako**



**nezbytné vidíme přijetí navržených opatření k zamezení, snížení a kompenzaci vlivů na životní prostředí.**

Na základě v EIA uvedených navrhovaných opatření (část D.I.4.4) je zřejmé, že zejména koncepce odvodnění je spíše „hrubým návrhem“, než samotným řešením a není zde tedy možno předjímat ani účinnost opatření, když tato opatření ještě nebyla provedena. Zároveň z dokumentace vyplývá, že **zpracovatelé problematiky odvodnění stavby D0 SOPK 520 nejsou obeznámeni s již stávající kritickou situací spočívající v odvodnění MČ Praha – Ďáblice, kdy při jejím řešení je tedy nezbytná vzájemná součinnost zainteresovaných stran.** Teprve až po provedení výše doporučených prací bude možno zpřesňovat a kvalifikovaně a komplexně hodnotit dopady stavby na povrchové vody a odvodnění území. Potřeba realizace některých opatření, dosud nezmíněných, také může vyplynout až ze závěrů budoucích, dosud neprovedených prací či opatření, které doporučuje samotná dokumentace EIA.

## **X. Závěr**

Jak již bylo uvedeno výše, podkladové dokumenty je nutné 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 nereflexuje 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