



Obec Horoměřice

Velvarská 100, 252 62 Horoměřice

Váš dopis s čj.:

Ze dne:

Číslo jednací: OUHO/5099/2023/IP

Spisová značka:

Vyřizuje:

Ing. Ivana Petříková

Tel:

220 971 932

E-mail:

ivana.petrikova@horomerice.cz

Datová schránka:

m93bd5b

Datum:

04.10.2023

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 1442/65

100 10 Praha 10

Vyjádření obce Horoměřice

k dokumentaci záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“

Dne 4. 9. 2023 bylo na úřední desce kraje zveřejněno oznámení č. j. MZP/2023/710/2860 o zveřejnění dokumentace záměru s názvem „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ („Záměr“). 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), ve znění pozdějších předpisů („zákon o posuzování vlivů“) se může veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky vyjádřit k dokumentaci u příslušného úřadu, a to písemně do 30 dnů od zveřejnění informace o dokumentaci.

Obec Horoměřice („Obec“) jako dotčený územní samosprávný celek je připravovaným Záměrem zásadně dotčena, a to zejména v souvislosti s negativními vlivy Záměru, který by byl v kontextu dané lokality zdrojem významných imisí hluku a znečištění ovzduší. **Záměr by tedy vedl ke zhoršení kvality životního prostředí na území obce a života jejich občanů.**

Obec již v roce 2019 zaslala své písemné vyjádření k oznámení záměru s názvem „SOKP 518 Ruzyně-Suchdol“ v rámci kterého vysvětlila svůj nesouhlas s uvedeným záměrem a uvedla celou řadu požadavků pro posuzování záměru. Tento záměr byl na základě závěrů zjišťovacího řízení následně sloučen s „a „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“.

S ohledem na zpracování předložené dokumentace záměru a také vzhledem k ignorování předchozích požadavků obce tímto Obec předkládá své vyjádření k dokumentaci Záměru.

Vyjádření je rozděleno na tři části:

1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění.
2. Požadavky na alternativní řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů.
3. Závěr – návrh na vydání nesouhlasného závazného stanoviska k záměru.

1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění

Obec nesouhlasí se záměrem D0 518 a 519 (Ruzyně – Suchdol - Březiněves). Uvedený záměr je v rozporu se zákony, Politikou územního rozvoje (PÚR), strategickými dokumenty a klimatickými závazky hl. m. Prahy, ČR a EU. Předložená dokumentace EIA není objektivním odborným podkladem, který přispívá k udržitelnému rozvoji společnosti.

1. Tendenční, nedostatečná a nepřezkoumatelná dokumentace EIA

Předložená dokumentace včetně příloh je silně tendenční. I když připouští negativní vliv záměru na životní prostředí, zásadním způsobem bagatelizuje jeho závažné nedostatky, navrhuje neuspokojivá či dokonce obtížně realizovatelná kompenzační opatření a odkládá řešení problémů, v rozporu s podstatou a účelem zákona 100/2001 Sb., do další fáze řízení. Přílohy dokumentace jsou často neúplné a obsahují formální i věcné chyby. Velmi závažný nedostatek vykazuje dopravní model, který je postaven na fiktivních a velmi nepravděpodobných scénářích, neboť staví celé vyhodnocení vlivu předkládaného záměru na životní prostředí na předpokladu zprovoznění několika dopravních staveb, které je s ohledem na stupeň jejich příprav zcela nereálné. Takto špatná vstupní data se logicky propisují do špatných výstupních dat, kterými jsou výsledky posouzení vlivu záměru na životní prostředí předkládané v dokumentaci. S ohledem na aktuální harmonogram a připravenost, resp. spíše nepřipravenost uvedených staveb, zdlouhavé povolovací procesy, z veřejně dostupných informací problémy s přípravou do vyhodnocení zahrnutých staveb s jejich zprovozněním od r. 2030, jakož i s ohledem na nepředvídatelné události, nedostatek financí aj. lze téměř s jistotou konstatovat, že většina staveb nebude do provozu v roce 2030 uvedena a možná ani o několik let později. To znamená, že předložený scénář E2/3 pro rok 2030 s okruhem je „neoptimističtější“ variantou, která prokazatelně nenastane. Vzhledem k tomu, že se tato nesprávná vstupní data propisují do řady příloh dokumentace (rozptylová studie, hluková studie, vliv na veřejné zdraví, vliv na klima atd.), lze konstatovat, že dokumentace vychází z dopravních intenzit zcela nepravděpodobného, resp. nereálného scénáře, v návaznosti na to jsou veškeré navazující přílohy a posouzení vlivu záměru na životní prostředí nepřezkoumatelná, nerelevantní a nesprávná. Z tohoto důvodu požadujeme přepracování předložené dokumentace EIA.

Navzdory použití „nejpříznivějšího scénáře“ přínos záměru není prokázán. Naopak je naprosto evidentní, že jeho realizace by měla významné negativní dopady na dopravní situaci, životní prostředí a zdraví obyvatel v pražské aglomeraci.

2. Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR)

Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení Silničního okruhu kolem Prahy (dále

D0) 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. **Předkládaný Záměr ani jeden z těchto cílů PÚR nerespektuje a nenaplnuje.**

D0 518 a 519 vede skrz městskou část Praha – Suchdol, kde žije, studuje a pracuje téměř 30 000 lidí (včetně studentů České zemědělské univerzity) a také v těsné blízkosti rezidenční zástavby Horoměřic, Bohnic, Čimic, Dolních Chaběr, Zdib (více než 35 000 obyvatel). Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se počítá s další rezidenční zástavbou. **Záměr tedy v rozporu s PÚR vede tranzitní dopravu v intenzivně zastavěných částech města.**

D0 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.



Funkce Pražského okruhu **pro distribuci zdrojové a cílové dopravy po obvodu města je problematická**, protože usnadní dojíždění autem (i ze vzdálenějších lokalit). Za účelem ochrany životního prostředí a zlepšení dopravní situace ve městě je naopak žádoucí, aby lidé nemuseli dojíždět do Prahy vůbec, tj. aby mohli uspokojit své potřeby v místě bydliště a v případě dojíždění použili veřejnou hromadnou dopravu. Navíc v prosazované poloze blízko města realizace okruhu, který bude sloužit i jako příjezdová komunikace do Prahy a degraduje středočeské obce (bez dostatečné občanské vybavenosti a dopravní infrastruktury) na pouhé „noclehárny“. **Trasování D0 je z hlediska potřeby vyváženého a polycentrického rozvoje sídelní struktury (odst. 18 PÚR) a zvyšování soběstačnosti středočeských měst a obcí (za účelem omezení vynucené mobility) nežádoucí.** Nevhodnost polohy dálničního okruhu na území Prahy potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe:

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>

Trasa D0 518 a 519 navíc zabírá zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl. m.

Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby, způsobí fragmentaci krajiny a zábor ploch veřejné zeleně, **Výrazně sníží využití rekreačního potenciálu krajiny a negativně ovlivní přírodní a krajinné hodnoty území. To je zásadní rozpor s čl. 38 odst. b, f, g Politiky územního rozvoje.** Realizace záměru pravděpodobně povede k nežádoucí výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze.

Politika územního rozvoje stanovuje jako hlavní kritéria minimalizaci konfliktů s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami a respektování požadavků Evropské unie na transevropskou dopravní síť TEN-T (čl. 79 odst. b, c PÚR).

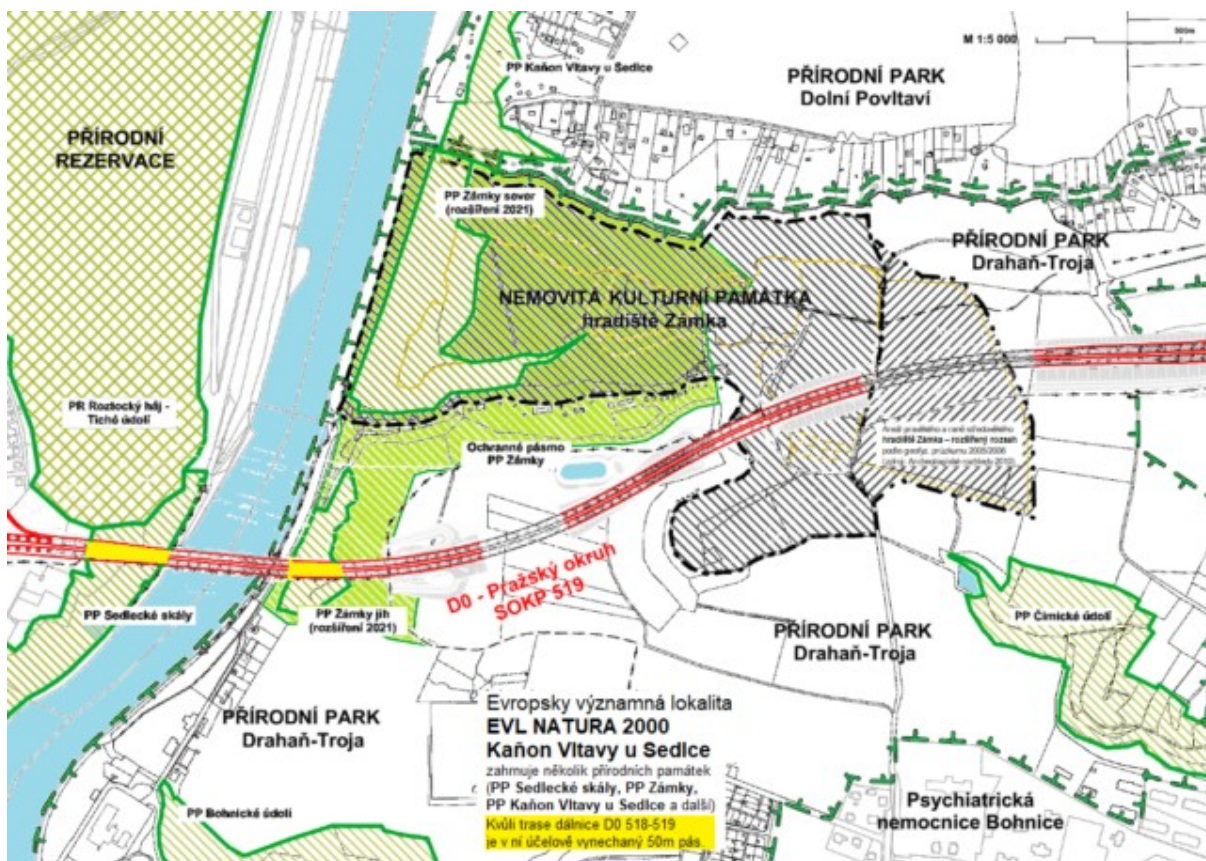
D0 518 a 519 má vést přes chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky, PP Sedlecké skály a přírodní park Drahaň – Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné. **Výstavba a provoz transevropské dálnice by představovaly zásadní konflikt s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami.** To je zásadní rozpor rovněž s odst. 20 PÚR: „Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, ... vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.“

Historická krajina versus dálnice, Ing. arch Lenka Hornychová

<https://rozumnadoprava.cz/historicka-krajina-versus-dalnice/>

Dálnice, nebo ochrana přírody a zdraví občanů? Zkuste si vybrat!

<https://rozumnadoprava.cz/dalnice-nebo-ochrana-prirody-a-zdravi-obcanu/>



<http://www.archeopraha.cz/bohnice-hradište-zámka>

http://portalzp.praha.eu/public/c4/6f/85/1727142_422100_letak_pp_drahan.pdf

3. Vyjádření k dopravně inženýrským podkladům

1. Tendenčnost dopravního modelu a jeho interpretace

Při prosazování dopravních staveb bývá obvykle snaha „nastavit“ dopravní modely tak, aby vyšly co nejlépe ve prospěch posuzovaných záměrů. Dopravně inženýrské podklady k D0 518 a 519 nejsou výjimkou, jak potvrzuje str. 103 dokumentace DIP, citujeme: „Výsledné intenzity dlouhodobého výhledu 2050 prezentované v grafických přílohách, a souběžně předaná podrobnější data, **mají prezentovat přínos daného záměru v dané posuzované oblasti.**“ Výstupy dopravního modelu mají prezentovat vliv záměru v posuzované oblasti, přičemž zpracovatel by měl usilovat o jejich objektivní a nestrannou interpretaci.

Existuje mnoho důvodů, proč je zapotřebí přistupovat k těmto modelům velmi obezřetně:

- Jejich kvalita je ovlivněna daty, s kterými pracují, přičemž data bývají často nepřesná a nedostatečná. Sběr a zpracování dat je výrazně ovlivněn jejich metodikou sčítání a tudíž na stejném silničním úseku mohou rozdílné metodiky vykazovat výrazně rozdílné výsledky např. denních intenzit individuální

automobilové dopravy (IAD) (odlišnost CSD ŘSD a ročenky TSK Praha)

- Jsou založeny na předpokladech, že matematické vztahy mezi proměnnými jsou konstantní (růstové). Socioekonomické a technologické změny a další faktory tyto předpoklady často změň. (předpoklad setrvalého nárůstu objemů dopravy je zpochybněn i TP225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, kde jsou nabízeny různé varianty růstu objemů dopravy viz <https://pjk.rsd.cz/technicke-podminky-tp/>)
- Mohou být zmanipulovány ve prospěch prosazovaného záměru. Například pracují s vybranými scénáři, přičemž jsou vypuštěny nepříznivé podmínky. Nebo naopak jsou podmíněny řadou dalších podmínek, které v budoucnu nemusí být splněny (např. dokončení výstavby dalších prvků dopravní infrastruktury).
- Vzhledem k tomu, že prognózy jsou zřídka podrobeny následnému hodnocení, jejich věrohodnost je velmi diskutabilní.

Flyvbjerg, Holm, and Buhl: Inaccuracy in traffic forecasts, In: Transport Reviews, Vol. 26, č. 1, 2006, s. 1-24. 2006):

„... recenzovaná studie velkého počtu dopravních prognóz zjistila, že tyto prognózy bývají vysoce nepřesné. U devíti z deseti železničních projektů studie zjistila, že předpovědi počtu cestujících jsou nadhodnocené; u poloviny všech silničních projektů, včetně mostů a tunelů, studie zjistila, že rozdíl mezi skutečným a předpokládaným provozem je více než 20 %, u 25% silničních projektů je rozdíl více než 40 %“.

Originál: „... a peer reviewed study of a large number of traffic forecasts found that such forecasts tend to be highly inaccurate (Flyvbjerg, Holm, and Buhl 2006) For nine out of ten railway projects the study found that passenger forecasts are overestimated; the average overestimate is 106%. For half of all road projects, including bridges and tunnels, the study found that the difference between actual and forecasted traffic is more than 20%; for 25% of road projects the difference is more than 40%“.

<https://transportgeography.org/contents/chapter9/transport-planning-governance/>

Citujeme z další odborné literatury: „Cílem dopravního modelování není správnost predikcí, nýbrž vytvořit věrohodný příběh, proč je zapotřebí a přínosné více stavět.“

Originál: „The goal of traffic modeling is not to be right; it is to create a plausible narrative as to why more construction is both needed and helpful.“

<https://www.strongtowns.org/journal/2021/9/7/all-traffic-models-are-wrong>

V této souvislosti si dovoluujeme připomenout tendenčnost dopravního modelu k tunelu Blanka, který měl rovněž za cíl prokázat přínos záměru v podobě výrazného poklesu dopravy v širším centru a pouze mírný nárůst na několika málo komunikacích (zejména radiály k městskému okruhu). Po zprovoznění došlo k mírnému poklesu např. v centru, na magistrále, Milady Horákové, ale následně začala doprava houstnout. Zatímco v ulicích V Holešovičkách, Patočkově a na severu Prahy došlo k výraznému zvýšení dopravních

výkonů. Celkový nárůst intenzity dopravy v Praze od podzimu 2014 do června 2016 mohl dosáhnout až milion vozokilometrů denně.

<https://auto-mat.cz/21158/vic-tunelu-vic-kolon-a-smrtici-koktejl-pro-verejnou-dopravu>

Dopravní model k D0 518 a 519 vykazuje na první pohled mírný pokles dopravy na řadě komunikací, avšak na okruhu, přivaděčích a několika komunikacích v ose sever - jih či v severovýchodní části Prahy dochází k významnému nárůstu dopravní zátěže. Lze však očekávat podobný průběh jako v případě zprovoznění jižní části okruhu či tunelu Blanka, kdy odlehčené komunikace se opět brzy zaplní (viz jev dopravní indukce).

Velmi tendenční jsou také závěry srovnání referenčního scénáře D a E2 se záměrem.

„Vlivem zprovoznění severozápadních úseků PO D0 518 a 519 v úseku Ruzyně – Suchdol – Březiněves lze očekávat významné snížení intenzit dopravy na severním okraji centra města, především ve směru západ – východ, jmenovitě v Evropské ulici, na Městském okruhu v Bubenečském tunelu, v ul. V Holešovičkách a Liberecké a dalších, v menší míře i na jižní trase přes Barrandov a Jižní spojku. Obecně se jedná o místa často zasažená kongescemi, takže i když očekávané snížení (z velké počáteční hodnoty) relativně není velké, může velmi přispět k plynulosti dopravy na těchto komunikacích...“

S výjimkou ulice Evropské se nejedná o žádné významné snížení intenzit dopravy, pouze pokles o cca 5 – 15% na několika málo komunikacích, který je však více než znehodnocen masivním nárůstem dopravní zátěže v oblastech dotčených dálnicí. V tunelu Blanka by sice ubylo cca 15 000 vozidel/den (cca 16%), zatímco mezi Suchdolem a Čimicemi přibude nově téměř 97 000 vozidel/den. K výraznému zvýšení denních intenzit dojde např. na ulici Kamýcké v oblasti přivaděče Rybářka (+35%), Čimické (+46%), Hornátecké (+26%) či na Trojském mostě (+18%). Obyvatelé Čimic a Chabern budou navíc obtěžováni hlukem a emisemi z nově vzniklého Čimického přivaděče (+26 100 vozidel/den). Je evidentní, že v důsledku dopravní indukce dojde časem k nárůstu IAD i na „odlehčených“ vnitroměstských komunikacích. Tzv. „černou díru“ dálničních investic, které po krátkodobé úlevě povedou k dalšímu nárůstu dopravy a (v řadě případů ještě horším kongescím) potvrzuje mnoho studií a zkušeností z praxe.

2. Nereálný scénář dopravního modelu

Dopravní model pracuje s několika scénáři, z nichž jsou relevantní především scénář B – stávající stav rok 2019, D – 2030 bez záměru a E (E2, E3) – 2030 se záměrem. Ve scénářích D a E mají být v provozu níže uvedené stavby pro veřejnou hromadnou dopravu.

„V horizontu po roce 2030 se v širších vztazích počítá s prvními úseky vysokorychlostních tratí (VRT), např. z Prahy do Světlé nad Sázavou (směr Brno) a do Lovosic / Litoměřic (směr Ústí n.L.). Přestavba vnitřní části železničního uzlu se v tomto horizontu ještě neuvažuje. V řešeném území se předpokládá modernizace železničního spojení na letiště a do Kladna, prodloužení tramvajových tratí (TT) Divoká Šárka – Dědina – Na Padesátíku, Malovanka – Strahov, Podbaba – Suchdol, Kobylisy – Bohnice (pouze po jižním okraji sídliště ulicí K Pazderkám), Kobylisy – Zdíby, Sídliště Ďáblice – Nádraží Čakovice a v neposlední řadě s výstavbou

Z významných silničních staveb v řešeném území budou v provozu také přeložky II/101 a II/240 mezi D7 a D8.

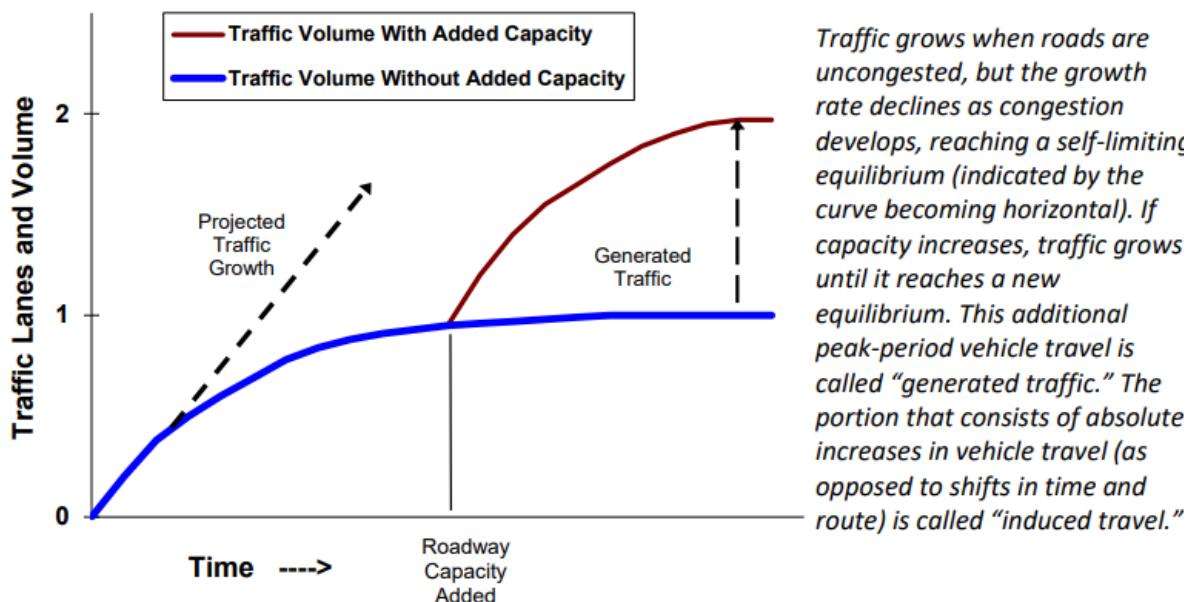
S ohledem na aktuální harmonogram uvedených staveb, zdlouhavé povolovací procesy, problémy s přípravou, nepředvídatelné události a nedostatek financí lze téměř s jistotou konstatovat, že většina staveb nebude uvedena do provozu v roce 2030 a možná ani o několik let později. To znamená, že předložený scénář E2/3 pro rok 2030 s okruhem je „neoptimističtější“ variantou, která prokazatelně nenastane. Dopravní intenzity na mnoha komunikacích včetně okruhu budou tedy vyšší než v posuzovaném scénáři, z kterého vychází i další přílohy dokumentace.

3. Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci

Podle dopravně-inženýrských podkladů z dokumentace EIA realizace D0 518 a 519 povede k výraznému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci. **Vlivem zprovoznění těchto staveb dojde k nárůstu dopravních výkonů o 931 tisíc vozokilometrů za den a cca 2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 mají být indukované.**

Citujeme: „Stejně jako v etapovém stavu je zprovoznění Pražského okruhu významnou změnou nejen v kvalitativní, ale i kvantitativní nabídce dopravního systému z pohledu automobilové dopravy. Tedy i z pohledu zátěží, a souvisejících dopravních výkonů, na dotčených úsecích je obdobný poměr výkonů z jízd existujících, volících výhodnější trasu, a jízd nových, plynoucích z nových příležitostí a propojení, a to 1:1 (v případě D0 518 – 519 je poměr blíže 1:2, v případě D0 520 pak 2:1).“

Jev dopravní indukce potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe. Nabídka nové silniční kapacity umožní podnikat častější, delší a zbytné cesty autem, znevýhodní alternativní (ekologické) druhy dopravy a prohloubí problém roztříštěné zástavby v satelitech za Prahou závislých na IAD.



Generated Traffic and Induced Travel

www.vtpi.org/gentraf.pdf

How highways make traffic worse

<https://www.youtube.com/watch?v=2z7o3sRxA5g>

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>

Dopravní prognóza, scénář E2 a E3 se záměrem, avšak počítá s dopravní indukci pouze na okruhu, nikoliv na stávajících „odlehčených“ komunikacích. Přitom ze zkušeností nejen ze zahraničí, ale i z Prahy víme, že tyto komunikace se opět zaplní. Výsledky matematického modelování, potvrzené zkušenostmi z praxe, jsou jednoznačné: výstavba městských silničních okruhů vede k růstu intenzity automobilové dopravy spojené s růstem spotřeby a energie a s růstem hluku i exhalací, tedy s poškozováním zdraví obyvatelstva:

- prodlužují se trajektorie jízd automobilů,
- roste zatížení návazných radiálních komunikací,
- uvolněné ulice zaplňuje další automobilová doprava,
- roste poptávka po dalších plochách pro parkování,
- v důsledku mezioborových externalit klesá atraktivita pěší a hromadné dopravy (auta je zdržují).

Právě blízkost okruhu (v jižní variantě), který přitáhne i vnitroměstskou a příměstskou dopravu, výrazně zesílí dopravní indukci.

Příklad z Prahy: V roce 2010 byla otevřena jižní část SOKP a očekával se výrazný pokles dopravy na Barrandovském mostě. Během pár let na tomto úseku MO však došlo k prudkému nárůstu dopravní zátěže a v roce 2018 byl Barrandovský most nejvytíženější komunikací v Praze (144 400 vozidel denně dle TSK 2018). Podobný scénář může nastat v TKB (Tunelový komplex Blanka) po zprovoznění severní části okruhu (518, 519).

4. Minimální podíl tranzitu a zvýšení atraktivity dojížděky autem do Prahy

Je zapotřebí zdůraznit, že podíl mimopražského tranzitu na území hl. města je zanedbatelný, neboť Praha je především cílovou destinací. Lidé sem denně dojíždí za prací, za školou, lékaři, nákupy, apod. Dle ročenky TSK z roku 2016 činil podíl tranzitních cest autem na celkovém objemu cest v Praze cca 5%.

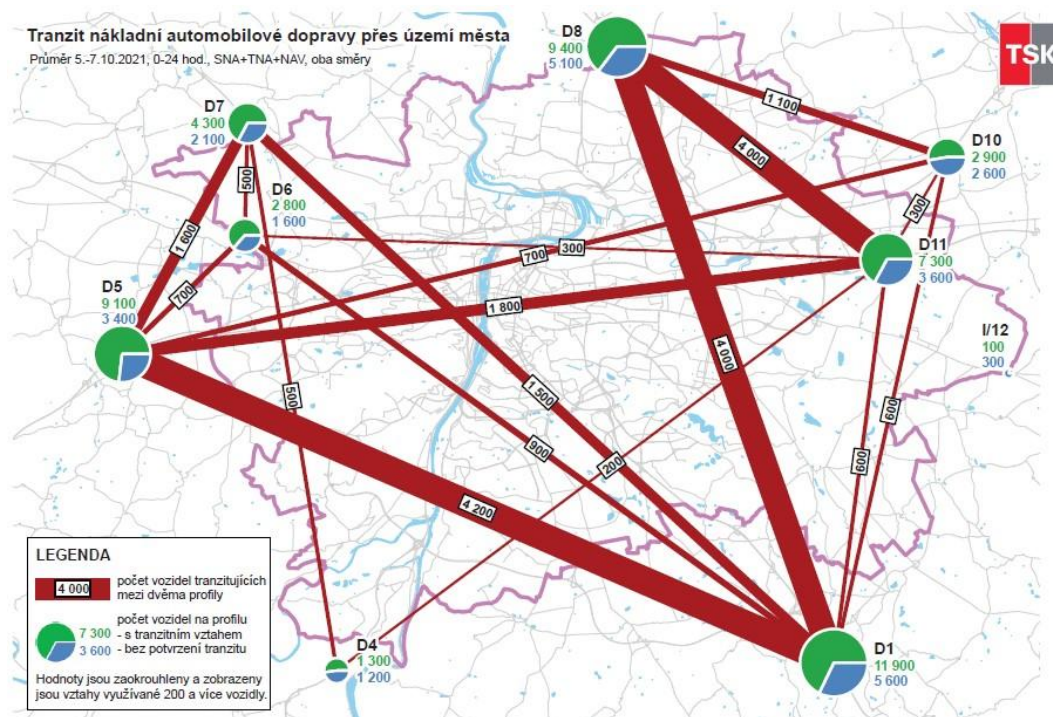
Bilance počtů cest osob na území města v běžném pracovním dnu

Cesty	Vnitroměstské (po Praze)	Vnější (do/z Prahy)	Tranzitní (přes Prahu)	Celkem
Hromadnou dopravou	2 208 100	241 800	9 100	2 459 000
Automobilovou dopravou	954 300	614 700	77 400	1 646 400
Kombinací auta a hromadné dopravy	36 400	64 600	-	101 000
Na kole	23 300	3 300	-	26 600
Pěšky	1 490 300	14 000	-	1 504 300
Celkem	4 712 400	938 400	86 500	5 737 300

Zdroj: www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf

Vzhledem k masivnímu rezidenčnímu rozvoji v Praze a zejména jejích suburbii a výstavbě nových kancelářských komplexů lze očekávat, že podíl vnitroměstské a příměstské dopravy nadále poroste.

Schéma tranzitní nákladní dopravy od TSK z roku 2021 rovněž potvrzuje, že nákladní tranzit na severozápadě je minimální.



V severozápadní relaci využívají totiž nákladní auta nově postavenou silnici 1. třídy I/16 Slaný – Velvary, která propojuje dálnice D7 a D8 mimo území hl. města.

Silnice I/16 mezi dálnicemi D7 a D8 nahrazuje severní část Pražského okruhu D0, jehož výstavba není v nejbližších letech reálná. Umožňuje především propojení ve směru sever-západ, tj. dálnice D8 a dálnice D5 mimo zastavěné území hlavního města Prahy.

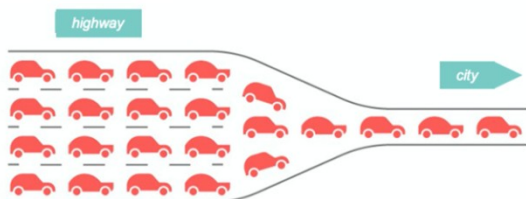


https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/172/infoletak_s16-slany-velvary.pdf

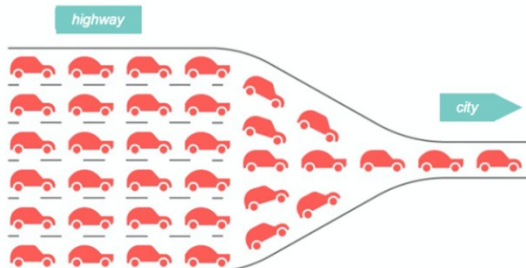
Je naprosto evidentní, že **šestiproudá dálnice pouhých 6 km od centra s několika sjezdy bude převážně sloužit jako příjezdová komunikace do hl. města a výrazně usnadní dojížděku autem**. To povede k dalšímu zatížení navazujících komunikací a zvýšenému záboru ploch pro parkování ve městě.

The Bottleneck

If this is your problem...



...then this **isn't** your solution



Bron: Cees van de Brink, De Kracht van Utrecht, bewerking door De Correspondent

Zdroj: Urban Cycling Institute

<https://twitter.com/fietsprofessor/status/1617900219538243584>

S ohledem na výše uvedené skutečnosti – minimální podíl tranzitní dopravy a výrazný nárůst dopravních výkonů v důsledku umístění okruhu ve městě a silného efektu dopravní indukce – je **tvrzení o nezbytnosti záměrů D0 518 a 519 pro fungování celoměstského dopravního systému NEPRAVDIVÉ**:

„Bez dokončení Pražského okruhu nemůže celoměstský dopravní systém (radiálně-okružní) fungovat. Absence chybějících úseků DO má za následek každodenní kongesce páteřních komunikací na území Hlavního města Prahy a při dopravní nehodě často i dopravní kolaps. Negativně se projevuje na zatížení komunikační sítě v silně urbanizovaných oblastech města, vzhledem k předkládanému záměru se jedná o přetížení významných úseků komunikací v městských částech Praha 6, Praha 7 a Praha 8.“ (str. 29 hlavní dokumentace EIA)

5. Přetížení komunikací Kamýcká, Roztocká, Podbabská

Vlivem zprovoznění úseků 518 a 519 s přivaděčem Rybářka dojde k výraznému nárůstu dopravy v oblasti Suchdola a Sedlce a na navazujících komunikacích směrem do centra. Díky zpřístupnění těchto komunikací z pravého břehu Vltavy a z dálnice D8 vznikne atraktivní spojení do Dejvic, do centra a k tunelu Blanka a nejkratší radiála mezi vnějším a vnitřním okruhem. Navíc v severozápadním segmentu pražské aglomerace se plánuje masivní rezidenční výstavba pro cca 25 000 obyvatel (např. v obcích Statenice, Lichoceves, Horoměřice a dalších viz dále), přičemž lze očekávat, že většina z nich bude dojíždět za prací, za školou a dalšími cíli na Prahu 6 a do širšího centra.

6. Podhodnocení významu přivaděče Rybářka pro pravý břeh Vltavy

Dopravní model naopak velmi podceňuje atraktivitu cílů na Praze 6, levého břehu centra a tunelu Blanka pro cestující z pravého břehu Vltavy a severovýchodního segmentu pražské aglomerace. Uváděný počet vozidel 14 600/den na přivaděči Rybářka je diskutabilní stejně tak jako nárůst vozidel o pouhých 1400/den na ulici Roztocké v úseku ulic Kamýcká – V Podbabě. Evidentně je zde snaha provést simulaci tak, že veškeré přírůstky dopravy budou na okruhu a přivaděcích z přilehlých lokalit, neboť dle propočtu většinu dopravy na přivaděči Rybářka mají tvořit vozidla jedoucí do/ze Suchdola a Roztok.

Další nesrovnalost se týká dopravních intenzit na přivaděči Rybářka ve vztahu k okruhu v úseku MÚK Rybářka – MÚK Čimice, kde má dojít postupně k nárůstu dopravy z 96 700/den (scénář E2 se záměrem 518 a 519) na 105 600 vozidel/den (scénář E3 se záměrem 520), přičemž na přivaděči Rybářka má dojít k poklesu z 14 600 na 14 300 vozidel denně. Je to nelogické, neboť zprovozněním severovýchodní části okruhu 520 bude tato část Prahy výrazně snadněji dostupná pro celý severovýchodní segment pražské aglomerace mezi dálnicemi D8 a D10.

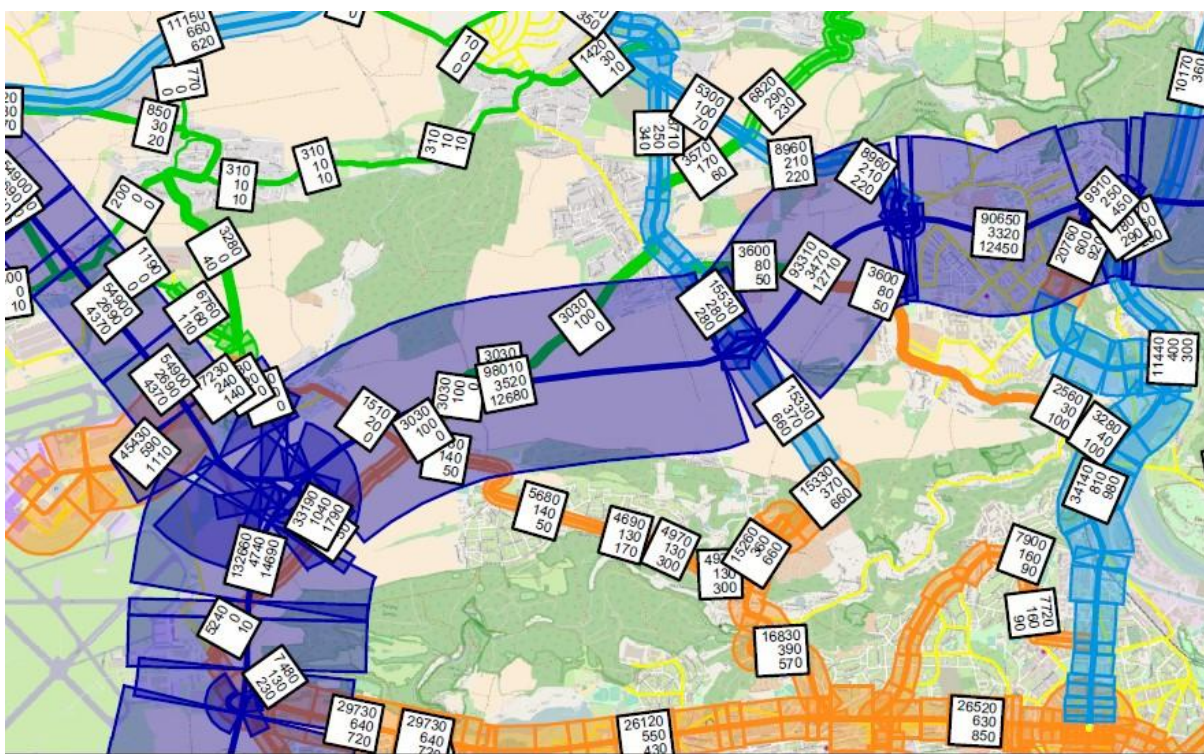
Je zapotřebí zdůraznit, že přivaděč Rybářka je součástí nejkratší spojnice mezi vnějším a vnitřním okruhem, nikoliv pouze obslužná komunikace pro Suchdol a Roztoky. Podobně jako v dopravních modelech k tunelu Blanka, kde byl významně podhodnocen nárůst dopravy na ulicích Svatovítské či Patočkově, je velmi pravděpodobné, že i prognóza k D0 518 a 519 bagatelizuje dopady záměru na navazující komunikace. Jiné dopravní modely, např. k rekonstrukci Vítězného náměstí či přeložce II/240 potvrzují výrazný nárůst dopravy směrem do Dejvic a k tunelu Blanka.

Počet vozidel za den na vybraných komunikacích v oblasti Vítězného náměstí				
Komunikace	2017	2021 + KES	2040 + SOKP	Rozdíl 2040 - 2017 v %
Jugoparty (Šolínova - VN)	16000	17200	20600	28,8
Svatovítská I (VN - Kafkova)	23100	22000	29900	29,4
Svatovítská II (KES - Blanka)	31400	48100	50200	59,9
Terronská (Zelená - Roosveltova)	8300	9500	10800	30,1
Studentská (Bechyňova - Technická)	5900	6300	5900	0,0
Evropská (Gymnasijní - Kolejní)	31400	38200	27700	-11,8
2040+: na Evropské se projeví pozitivně zprovoznění železnice Praha - Letiště - Kladno				

Zdroj: <http://www.iprpraha.cz/viteznenamesti> (zip soubor Soutěžní podklady), P17.1-3_Kartogramy intenzit IAD 2017_2021_2040+_traffic model ICT

7. Podhodnocení dopravního významu Horoměřické

Zprovoznění šestiproudé dálnice s MÚK Horoměřice a sjezdem do Šáreckého údolí může vést k dalšímu nárůstu dopravy na Horoměřické a v oblasti Bořislavky, kde se nachází řada atraktivních cílů cest i pro obyvatele ze severovýchodu Prahy: kancelářské komplexy, vzdělávací a zdravotnická zařízení včetně Ústřední vojenské nemocnice atd. Zatímco dopravní model TSK uvádí cca 7400 vozidel/den na úseku mezi hranicí města a Nebušicemi, jiné dopravní modely (např. EIA k přeložce II/240 či studie ČVUT) počítají s více než 15 000 vozidly denně. Kartogram níže zobrazuje zatížení silniční sítě s D0 518 a 519 a přeložkou II/240 v roce 2040 (všechna vozidla, lehká nákladní vozidla, ostatní nákladní vozidla).



II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 - D8

Zdroj: DIP k EIA přeložka II/240 a II/101

8. Přetížení Velvarské v centru Horoměřic

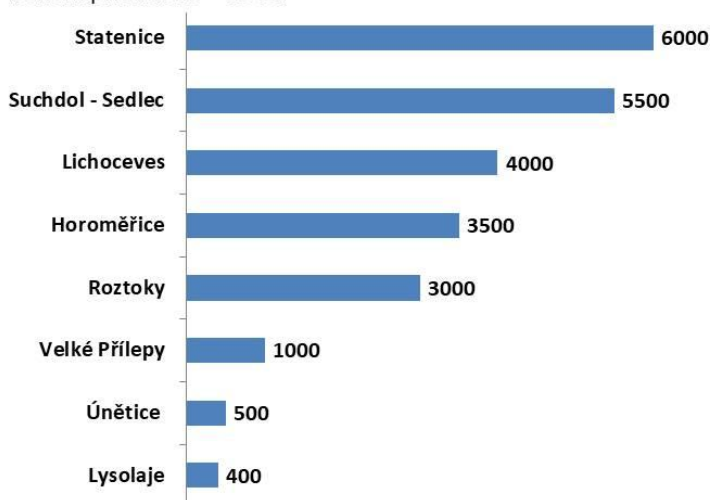
Realizace D0 a MÚK Horoměřice bude mít velmi negativní dopady na centrum obce Horoměřice. Ulice Velvarská se stane přivaděčem k dálnici a dojde zde k dvojnásobnému nárůstu dopravy (z 6400 na 12 800 vozidel denně). Podle dopravního modelu EIA k přeložce II/240 (viz kartogram výše) by denní intenzity stouply dokonce na 15 530 vozidel. Vzhledem k tomu, že na této ulici se nachází základní škola, obecní úřad, zámek, bytové domy a další objekty občanské vybavenosti považujeme takto obrovský nárůst dopravní zátěže za neúnosný.

9. Nedostatečné zohlednění rezidenčních projektů v severozápadní části pražské aglomerace

Navíc není dostatečně zohledněn plánovaný nárůst obyvatel na Suchdole, v Sedlci a v okolních obcích. Na komunikaci Suchdolská v Horoměřicích má dojít k nárůstu pouze o 2000 vozidel v obou směrech v roce 2030 se záměrem (oproti roku 2019) a prognóza pro rok 2050 vykazuje dokonce pokles o 1500 oproti roku 2030. To je vzhledem k nové výstavbě pro více než 20 000 obyvatel ve Statenicích, Lichocevsí, Horoměřicích, Velkých Přílepech a dalších obcích nepravdivý údaj, který výrazně zkresluje intenzity na navazujících komunikacích v Praze.

Na severozápadě Prahy přibude více než 20 000 obyvatel

Očekávaný nárůst počtu obyvatel dle platných územních plánů během příštích 15 – 20 let



Scénář E2 se záměrem a dokonce ani výhledový scénář F pro rok 2050 evidentně nezahrnuje plánovaný projekt Nového Sedlce (NS – jih a NS – sever) pro cca 5500 nových obyvatel, který má dle nedávno zveřejněné dopravní studie ETC generovat cca 5700 jízd/den v obou směrech. Vypuštění projektu Nového Sedlce z dopravního modelu potvrzuje mj. nepatrný nárůst dopravy na Kamýcké v úseku Suchdolská – Roztocká: pouze + 300 vozidel/den (scénář D - 2030 oproti roku 2019). Zatímco zveřejněná studie ETC uvádí nárůst cca 3400 vozidel/den na tomto úseku jen pro Nový Sedlec jih. Se zahrnutím projektu Nový Sedlec sever a terminál Výhledy činí nárůst cca 6000 vozidel denně na Kamýcké v úseku V Sedlci – Roztocká. Scénář F pro rok 2050 paradoxně uvádí další pokles dopravy na tomto úseku oproti roku 2030 (z 22700 na 21 400 vozidel denně), přestože v tu dobu už by dávno měly být dokončeny všechny zmíněné rezidenční projekty.

10. Zpochybnění přínosů investic do veřejné hromadné dopravy

Dopravní model, který usiluje o prokázání přínosů dálnice na území Prahy, zároveň zpochybňuje miliardové investice do veřejné hromadné dopravy. Při srovnání stavu v roce 2019 se scénářem D – 2030 bez záměru, kdy mají být zprovozněny klíčové dopravní stavby, lze konstatovat, že jejich vliv na přesun cestujících z aut do VHD je minimální. Navzdory zprovoznění železnice na letišti a do Kladna a tramvajové tratě (TT) Divoká Šárka – Dědina - Na Padesátníku intenzity IAD na Evropské nadále rostou (+2200). Je zapotřebí dodat, že se uvažuje přibližně stejný počet pasažérů na Letišti Václava Havla (cca 18 milionů) jako v roce 2019. Dokonce TT Podbaba – Suchdol s terminálem Výhledy nepovede dle modelu k významnějšímu přesunu cestujících do MHD. Denní intenzity na ul. Kamýcké v úseku hranice města – Internacionální se zvýší z 12 300 na 13 600. Ani realizace lanovky Podbaba - ZOO – Bohnice, která představuje alternativní spojení mezi Prahou 6 a Prahou 8 nemá evidentně pozitivní přínos z hlediska přesunu cestujících z IAD na VHD. Doprava v tunelu

Blanka nadále poroste (+3100 vozidel/den). Jediný záměr VHD s mírně pozitivním dopadem na přesun cestujících z IAD do VHD má TT Kobylisy - Zdiby: pokles DI na Ústecká (-2000 vozidel/den) a Hornátecká (vozidel -1800/den).

Pokud by byl dopravní model věrohodný, lze oprávněně pochybovat o socioekonomických přínosech výše uvedených investic do VHD, jejichž celkové náklady zřejmě přesáhnou 40 miliard. Domníváme se však, že hlavním účelem modelu bylo „zvýraznit“ následný pokles intenzit IAD v důsledku zprovoznění úseků D0 518 a 519 ve scénáři E2.

11. Vypuštění klíčového projektu TT Podbaba – Troja - Bohnice

Scénář E2 – 2030 se záměrem a dokonce ani výhledový scénář F nepočítá se zprovozněním klíčové stavby tramvajové tratě Podbaba – Troja – Bohnice, která je součástí tramvajového okruhu a severní tramvajové tangenty Podbaba – Bohnice – Kobylisy – Letňany. Nový tramvajový most mezi Prahou 6 a Prahou 8 má zároveň sloužit pro chodce, cyklisty a IZS. Jedním z hlavních důvodů přetížení tunelu Blanka je právě absence kapacitního kolejového spojení na severu Prahy, které může převzít část cestujících z aut zejména v relacích mezi Prahou 6 a Prahou 8.

12. Nedostatky DIP a požadavek na jejich přepracování

Dopravně inženýrské podklady vykazují vážné nedostatky, neboť

- jsou silně tendenční ve prospěch prosazovaného záměru,
- pracují s nereálnými scénáři, které počítají s předchozím zprovozněním několika dalších významných staveb
- 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,
- podceňují význam přivaděče Rybářka z hlediska atraktivity cílů na Praze 6, levého břehu centra a tunelu Blanka pro cestující z pravého břehu Vltavy a severovýchodního segmentu pražské aglomerace,
- podhodnocují dopravní význam ulice Horoměřické,
- nezohledňují dostatečně plánovaný nárůst obyvatel (o cca 25 000) v severozápadní části pražské aglomerace,
- zpochybňují přínosy miliardových investic do VHD,
- nepočítají s klíčovou tramvajovou tratí Podbaba – Troja – Bohnice, která nabídne konkurenceschopné spojení mezi Prahou 6 a 8,

Požadujeme přepracovat dopravně inženýrské podklady se zohledněním výše uvedených skutečností.

4. Nefunkční dopravní řešení, nesoulad s evropskou legislativou TEN-T a zákonem o pozemních komunikacích

Dálnice D0 je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patří především

- zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu,
- rychlé spojení velkých aglomerací,
- obcházení městských oblastí,
- oddělení městské a tranzitní dopravy.

Podle zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., § 4 odst. 1: „Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu *silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.*“ **SOKP by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy**, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV Suchdol – Bohnice či Podbaba - Kobylišy. SOKP jako součást infrastruktury globální sítě by měl plnit důležitou roli v dálkové nákladní a osobní dopravě (nařízení č. 1315/2013 čl. 17). Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má. Je zapotřebí zamezit mísení městské a tranzitní dopravy, zejména kamionové za účelem zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu.

Transevropská dálnice svou polohou a parametry neřeší efektivně městské tangenciální vazby. Je přece nelogické, aby lidé z Bohnic či Kobylišy jezdili do Dejvic po dálnici přes přírodní park Draháň – Troja. Propojení P6 - P8 je zapotřebí, ale blíž (ideálně od ul. K Pazderkám v Bohnicích) a v jiné podobě (např. městský most pro všechny druhy dopravy, který bude zároveň součástí plánované tramvajové tangenty Podbaba - Bohnice - Kobylišy).

D0 518 a 519 je **v rozporu s evropskou legislativou TEN-T:**

- Vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy
- Nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na desítky tisíc obyvatel na severu Prahy.
- Nezajistí bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu (nesoulad s čl. 30, d), neboť slučuje v jedné velkokapacitní komunikaci dálkovou, regionální a místní dopravu a způsobí nebezpečné mísení tranzitní (zejména nákladní) dopravy s dopravou městskou. Typickým příkladem jsou stávající úseky Pražského okruhu, které vedou na území Prahy (SOKP 510 mezi Černým Mostem a Běchovicemi a SOKP 515 Slivenec – D5), kde dochází k častým zácpám a nehodám včetně ohrožení plynulosti provozu na dalších městských komunikacích.

Nesoulad vedení SOKP s rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES nebo nařízením TEN-T byl opakovaně namítán v rámci jednotlivých návrhů na zrušení příslušné územně plánovací dokumentace (především Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy a Středočeského kraje). Správní soudy se k této námitce postavily různým způsobem.

Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 30. 10. 2008, č. j. 9 Ao 2/2008 - 62, ve věci SOKP Ruzyně-Březiněves a

letové dráhy Letiště Ruzyně, například uvedl, že „ze strany pořizovatele územního plánu je však nanejvýš vhodné vzít v úvahu, že rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě je určeno členskými státy a je tak závazné i pro Českou republiku ve všech jeho částech. Pokud by trasa silničního okruhu byla v rozporu s tímto rozhodnutím, dle jehož článku 9 odst. 1 transevropské dopravní komunikace mají hlavní sídelní útvary, tato skutečnost může být v některém z případných dalších řízení týkajících se této stavby úspěšně namítána.“

5. Vyjádření k hlukové studii

Městské části a obce na severu Prahy včetně Horoměřic, na jejichž území má vést trasa D0, jsou již **v současnosti zatíženy leteckou a silniční dopravou**. Hluková studie konstatuje, že dochází k překračování hygienických limitů hluku na vybraných místních komunikacích, ale zároveň bagatelizuje negativní dopady D0 jako nového zdroje hluku. Přitom intenzita dopravy (cca 100 000 vozidel/den) na dálnici, nezanedbatelný podíl (10 – 11 %) nákladní dopravy v kombinaci s vysokou rychlostí (100 až 130 km/h) povedou ke zhoršení hlukové situace v dotčených oblastech. Dokumentace uvádí, že pro kumulativní posouzení provozu z dopravy nejsou dle platné legislativy stanoveny hygienické limity hluku. Je však jisté, že kombinace hluku z dálnice, místních komunikací a letecké dopravy povede ke zvýšení celkové hlukové zátěže a zdravotních rizik. Z hlediska vlivu na veřejné zdraví považujeme realizaci záměru D0 za nepřijatelnou.

V následujících kapitolách sdílíme vyjádření akreditované laboratoře J*D*S. Celý posudek s akreditací a certifikací je přílohou vyjádření obce.

1. Popis připomínkové dokumentace

Název záměru: D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves, oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR, zpracovatel dokumentace: PRAGOPROJEKT, a.s., odpovědný řešitel: Ing. Plevová Ilona, datum zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce: 04. 09. 2023. Posuzovaným záměrem je severozápadní a severní segment Pražského okruhu, stavba D0 518 v úseku Ruzyně – Suchdol a stavba D0 519 v úseku Suchdol – Březiněves.

Pro období po zprovoznění uvedeného záměru (období provozu) je v uvedené dokumentaci na str. 283 uvedeno: „**Vlivy záměru se budou odvíjet od ovlivnění dopravního rozložení na stávající komunikační síti i v širším území, tj. ne pouze v území, kam bude záměr umístěn. V samotném zájmovém území záměru vznikne jeho provozem nový zdroj hluku.** Posouzení období provozu bylo v Hlukové studii (EKOLA group, spol. s r.o., 04/2023) v příl. B.2 dokumentace provedeno pro scénáře dle dopravní prognózy (viz příloha B.1 dokumentace), jejich stručný popis je uveden v kap. B.I.4 a v kap. B.II.6.“ Následuje: „*Poznámka: Intenzity dopravy v roce 2000 označované v DIP jako „Stav A“ nejsou v rámci předkládaného akustického posouzení na základě novely Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (platné od 1. 7. 2023) uvažovány.*“ Na dalších stranách této dokumentace jsou uvedena protihluková opatření (stěny, valy, výměna povrchu vozovky) a další doporučená protihluková opatření v souvislosti s provozem stavby.

Dále je uvedeno sumární hodnocení (převzaté z výsledků Hlukové studie (příloha dokumentace B.2.):

„D0 518 Výpočet prokázal, že v případě uvažování protihlukových valů a protihlukových stěn uvedených výše nedochází v žádném posuzovaném stavu ve výpočtových bodech vlivem provozu dopravy na D0 518 a komunikacích, které jsou součástí záměru, k překročení hygienického limitu hluku 60/50 dB (den/noc)“

A dále: „D0 519 Výpočet prokázal, že v případě uvažování protihlukových valů a protihlukových stěn uvedených výše nedochází v žádném posuzovaném scénáři ve výpočtových bodech vlivem provozu dopravy na D0 519 a komunikacích, které jsou součástí záměru, k překročení hygienického limitu hluku 60/50 dB (den/noc).“

Vzhledem k zadání tohoto posudku i s ohledem na výše uvedené citace vycházející z výsledků Hlukové studie, bylo nezbytné posoudit kvalitu zpracování této Hlukové studie, která je přílohou B.2 dokumentace. Toto posouzení je obsahem dalšího bodu tohoto posudku. K vlastní hlukové studii je přiložen i protokol o kontrolním měření hluku nazvaný: Protokol o zkoušce č. 2208107VP (EKOLA), který schválil Ing. Ondřej Čípera dne 31. 08. 2022.

2. Posouzení kvality zpracování Hlukové studie

S ohledem na skutečnost, že v území, kde má být realizován záměr D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves je dominantním zdrojem hlukové zátěže území hluk ze silničního a leteckého provozu bude v další části tohoto posouzení věnována pozornost právě těmto zdrojům hluku, jak jsou řešeny v Hlukové studii pro záměr: D0 518,519 RUZYŇĚ-BŘEZINĚVES – dále jen „St“.

Hluk ze silničního provozu

Na úvod pouze formální záležitost: jak je uvedeno výše Protokol o kontrolním měření hluku (Protokol o zkoušce č. 2208107VP) dále jen „Pr“ byl oficiálně vydán 31. 08. 2022. Vlastní měření, jehož výsledky jsou uvedeny v citovaném Pr, bylo však provedeno 22. 06. 2022 (viz údaj v Pr, str. 11. Otázkou je splnění legislativního požadavku: „Akustickým posouzením zdroje hluku podle věty první se rozumí takové posouzení, které je zpracováno na základě údajů o zdroji hluku ne starších 9 měsíců přede dnem podání žádosti uvedené ve větě první.“ – viz NV 272/2011 Sb., § 20 - ZPŮSOB MĚŘENÍ A HODNOCENÍ HLUKU A VIBRACÍ, odst. (6) poslední věta. Vlastní hluková studie - D0 518,519 RUZYŇĚ-BŘEZINĚVES (Příloha dokumentace B.2) – byla zpracována 04/2023.

Ve St. se objevuje odkaz na novelu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (platné od 1. 7. 2023, tedy až po zpracování připomínkované St), ačkoliv uvedená novela (změkčení hlukových limitů) byl napadena u Ústavního soudu. Více – viz závěr tohoto posudku.

Jak je uvedeno na str. 16 St., hluková situace je vypočtena a v mapách znázorněna pro výšku 4 m nad terénem. V poslední větě na této straně má být správně uvedeno „rastr“ nikoliv „rast“. Proč tedy kontrolní měření probíhalo v různých jiných výškách? Viz údaje Pr – výšky pro jednotlivé měřicí body nad terénem: 4,8 m, 2,2 m, 7,6 m, 3,6 m, 3 m, 3 m. Ve St. (str. 23 až str. 26) jsou však uvedeny jiné výšky mikrofonů než v Pr. – zde v tom má zpracovatel dokonalý zmatek. Nicméně, bylo by vhodné, aby kontrolní měření (mnohdy rovněž užívané jako kalibrační ve vztahu k výsledkům výpočtu) bylo provedeno pro stejnou výšku nad terénem, do jaké je proveden výpočet. Velice

nedůvěryhodně působí ve světle uvedených skutečností tabulka ze strany 29 St. v kap. 4.7 OVĚŘENÍ VÝPOČTOVÉHO MODELU, která nabízí až neskutečnou shodu mezi výpočtem a měřením (zvláště při uvážení podmínek, za kterých bylo měření provedeno – viz dále).

Rovněž na str. 18 St. v kapitole 3.1 PŘESNOST VÝSLEDKU VÝPOČTU uvedená přesností výsledku výpočtu $\pm 2,0$ dB se jeví jako nedůvěryhodná, uvážíme-li, že dle údaje z Pr. (str. 12) je „Celková rozšířená nejistota $UAB = \pm 2$ dB“ a touto nejistotou získané výsledky měřením byly porovnávány s výsledky výpočtu, které mají nejistotu stejné hodnoty, pak může nastat situace, že obě hodnoty nejistoty (kontrolního měření a vypočtených hodnot) se sečtou a výsledná nejistota bude mít hodnotu ± 4 dB, přičemž hodnota 3 dB znamená 100 % nárůst akustické energie (např. navýšení počtu průjezdů vozidel na dvojnásobek, při zachování stejného procentuálního podílu jednotlivých kategorií vozidel). To je pro většinu obyvatel v okolí komunikace hrozná představa.

Odlišný údaj uvádí St. pro provedení kontrolního měření (21. 06. 2022) zatímco v Pr. je uvedeno datum kontrolního měření 22. 06. 2022. Jde možná o překlep, ale záměna data může být také zcela zásadní – např. v rámci atmosférických podmínek během měření, které byly zaznamenány v uvedených dnech. Viz dále.

V Pr. na str. 19 až 37 jsou uvedeny výsledky dopravně inženýrského průzkum pro zvolené komunikace (profily). Přičemž datum, kdy bylo sčítání dopravy provedeno na jednotlivých komunikacích provedeno je uvedeno pouze v tabulce v Pr. na str. 39. v Pr. však chybí základní údaje o tom, kdo sčítání vozidel realizoval, jakou metodou a za jakých podmínek. Současně, zda je možné ověření výsledků (např. z kamerových záznamů). V každém případě informace o původu dat pro intenzitu dopravy je povinen zpracovatel protokolu uvádět. (Pozn. pokud informace o intenzitě dopravy dodal objednatel studie, musí tato skutečnost být v protokole výslovně uvedena, aby případně bylo možné posoudit možnost střetu zájmů – jedná se o povinnost vyplývající pro akreditované laboratoře z podmínek jejich akreditace). Následkem uvedených skutečností je znemožněna reprodukovatelnost výsledků protokolu o měření hluku.

Zásadním nedostatkem Pr. je skutečnost, že nerespektuje požadavky Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, (Věstník MZ ČR, částka 11/2017), ačkoliv se na tento dokument odvolává v části Metodika měření na str. 10, Pr. m.j.: zcela chybí popis umístění čidel pro měření rychlosti a směru větru a teploty - viz výše uvedený Metodický návod, PŘÍLOHA B „Minimální požadavky na obsah protokolu“, bod j). Tato skutečnost je podstatná, neboť v Pr. jsou uvedeny měřicí přístroje pro měření atmosférických podmínek, není však uvedeno místo a způsob měření těchto podmínek. Pr. na str. 11 je uvedeno, že rychlost větru byla do 2,5 m/s, tento údaj však neodpovídá skutečnosti, neboť dle databáze rychlost větru v některých hodinách v dané lokalitě nabývala hodnoty vyšší než 6 m/s (maximálně přípustná hodnota 5 m/s). Pro informaci je následně uveden výpis z oficiální databáze atmosférických podmínek zaznamenaných nedalekou měřicí stanicí HMÚ na letišti Václava Havla (Praha-Ruzyně):

SA 22/06/2022 17:00-> METAR LKPR 221700Z 06013KT CAVOK 25/10 Q1011 NOSIG=

SA 22/06/2022 16:30-> METAR LKPR 221630Z 07009KT CAVOK 25/10 Q1011 NOSIG=

SA 22/06/2022 16:00-> METAR LKPR 221600Z 08011KT CAVOK 26/10 Q1011 NOSIG=

SA 22/06/2022 15:30-> METAR LKPR 221530Z 08011KT CAVOK 26/10 Q1011 NOSIG=

V uvedeném výpisu jsou žlutě podbarveny údaje o směru a rychlosti větru. V prvním řádku má směr větru hodnotu 60°, a rychlost větru 13KT = 13 knotů (tj. 13 námořních mil za hodinu = 1 853 m / hod) Při přepočtu na m/s to znamená, že průměrná rychlost větru v dané půlhodině byla 6,7 m/s. Tato rychlost značně ovlivňuje výsledky měření hluku. Pro doplnění informace o výše uvedené tabulce je nezbytné uvést, že za druhou kolonkou, ve které je uvedeno datum následuje kolonka, ve které je uveden čas – tento čas je však uveden v GMT. Význam dalších kolonek, případně vysvětlení, co znamenají je nad rámec tohoto posudku.

Hluk z leteckého provozu

Na str. 33 St. a dalších je řešena letecká doprava počínaje kapitolou 5.4 LETECKÁ DOPRAVA V ZÁJMOMÉM ÚZEMÍ. Autor správně vyjmenovává letiště, jejichž provoz má vliv na hlukovou zátěž posuzovaného území. V této kapitole je uvedeno: „Výpočet akustické situace z leteckého provozu pro současný stav byl proveden na straně bezpečnosti s uvažováním posledního roku se standardním leteckým provozem, tj. roku 2019. Další roky již byly ovlivněny pandemickými opatřeními, na jejichž základě došlo k výraznému snížení provozu.“ Tento postup se může zdát správný, je však třeba vzít v potaz skutečnost, že intenzita letecké dopavy, jejíž hlavní podíl představuje provoz letiště Václava Havla, Praha – Ruzyně (LKPR), se výrazně snížila po r. 2008. Pro názornost: v r. 2008 bylo na LKPR 175 054 pohybů letadel, zatímco v loňském roce (2022) to bylo 96 873 pohybů. V posuzované studii zmiňovaném roce 2019 to bylo 151 341 pohybů – tedy stále ještě méně než v r. 2008. Bylo by tedy vhodnější vzít za základ počet pohybů z r. 2008, případně stanovit maximální počet pohybů pro danou (nebo výhledovou) vybavenost ZLT, systémem RWY, stojánek a kapacitou odbavovacího procesu. Následující tabulky, ve kterých jsou pro jednotlivé roky uvedeny počty pohybů vzletů (DEP) a přistání (ARR) pro jednotlivé RWY 24/06, nebo RWY 31/13, resp. 30/12 na letišti Václava Havla (Praha-Ruzyně) v členění po měsících, doplňují v předchozím textu uvedená tvrzení.

rok 2008	DEP 24	ARR 24	DEP 06	ARR 06	DEP 13	ARR 13	DEP 31	ARR 31
leden	5 156	5 590	452	503	348	307	606	142
únor	4 893	5 519	478	505	290	128	490	9
březen	5 789	5 976	202	224	540	543	269	57
duben	1 641	1 911	897	969	4 097	4 024	525	271
květen	3 598	4 070	3 216	3 628	211	130	789	0
červen	5 350	5 903	1 980	2 272	276	110	708	1
červenec	5 297	5 750	2 197	2 505	265	121	618	2
srpen	6 450	7 110	970	1 114	218	100	671	0
září	4 567	4 720	3 318	3 406	69	29	197	0
říjen	4 896	4 973	35	50	2 602	2 579	83	2
listopad	5 025	5 636	295	370	328	194	564	9
prosinec	3 748	4 160	1 369	1 606	282	236	640	85
součet:	56 410	61 318	15 409	17 152	9 526	8 501	6 160	578
							za rok:	175 054

rok 2019	DEP 24	ARR 24	DEP 06	ARR 06	DEP 12	ARR 12	DEP 30	ARR 30
leden	3798	3857	564	637	552	463	69	13
únor	3932	4124	271	311	295	148	105	13
březen	5220	5241	303	335	48	4	17	3
duben	1001	915	4944	5034	0	0	6	0
květen	3646	3698	1274	1321	1162	1091	474	443
červen	2864	2914	3798	4097	518	245	238	154
červenec	4998	5121	1610	1780	824	693	171	10
srpen	5204	5429	1942	2076	338	128	204	42
září	6040	6190	837	900	468	413	175	18
říjen	4988	4965	748	794	860	852	63	55
listopad	4083	4123	1452	1410	0	0	0	0
prosinec	4768	4877	640	661	126	42	57	6
součet:	50 542	51 454	18 383	19 356	5 191	4 079	1 579	757
							za rok:	151 341

rok 2022	DEP 24	ARR 24	DEP 06	ARR 06	DEP 12	ARR 12	DEP 30	ARR 30
leden	2133	2298	54	61	368	238	31	6
únor	2063	2156	151	193	347	218	20	2
březen	1101	994	1304	1525	392	278	467	453
duben	74	80	0	0	2997	3021	755	728
květen	6	1	0	1	3490	3463	789	826
červen	1	1	103	110	3493	3348	1358	1469
červenec	3976	3898	1165	1238	54	20	4	0
srpen	2485	2221	2643	2885	1	2	0	0
září	3997	3930	1036	1114	2	2	1	1
říjen	3820	3999	304	362	203	33	74	32
listopad	2624	2719	377	435	346	227	202	171
prosinec	2903	2959	532	633	183	29	37	27
součet:	25 183	25 256	7 669	8 557	11 876	10 879	3 738	3 715
							za rok:	96 873

Pozn.:

Vlivem posunutí magnetického severu země došlo ke změně označení RWY 13/31 na RWY 12/30 (směry vzletových a přistávacích drah jsou udávány v zaokrouhlení na desítky stupňů).

Rovněž věta této kapitoly: „[Další důležitá data pro výpočet – trajektorie letu apod. byla zjišťována z AIP jednotlivých letišť, či dle reálných podkladů od provozovatelů letišť.](#)“ je zavádějící, neboť existuje pouze jeden AIP ČR,

nikoliv tedy AIP jednotlivých letišť. V tomto AIP jsou však uvedeny všechna letiště ČR. Pro informaci: v AIP jsou letové tratě zakresleny pouze do slepých map, bez jakéhokoliv polohového upřesnění a případných sankcí za jejich nedodržení. (Pokud jsou za nedodržení letové tratě stanoveny nějaké sankce – např. na letišti ve Frankfurtu n. Mohanem – pak musí být tyto tratě přesně definovány včetně požadované přesnosti jejich dodržení. Pokud byl použit postup stanovení příletových a odletových tratí pro výpočet hlukové zátěže od leteckého provozu, je nutné uvést jakým způsobem a s jakým výsledkem. Je nutné stanovit rozptyl, resp. disperzní rozložení letadel na jednotlivých tratích (např. z radarových záznamů, pro jednotlivé destinace) a tento vstupní údaj uchovat pro případnou reprodukovatelnost výpočtu.

Zcela problémové je použití vstupů pro výpočet hlukové zátěže působené leteckým provozem, jak je uvedeno na str. 33 posuzovaného Pr. Zásadním problémem je použití software CadnaA, protože tento software pracuje s hlukově provozní databází odvozenou z certifikačních údajů jednotlivých typů a verzí letadel. Tyto údaje jsou pro velká letadla (nad 8 618 kg max. vzletové hmotnosti) udávané v akustických jednotkách EPNdB (efektivní vnímaná hladina hluku A), kterou nelze převádět na jednotku dB(A). Tato jednotka – dB(A) - je používána u nás i v dalších zemích EU. Pro stanovení hlukové zátěže uvedených letadel je nutno využít jiný software, jehož databáze provozně hlukových charakteristik obsahuje dB(A).

Ve St. na str. 34 se jedná o nepodstatnou chybu vzniklou autorovou neznalostí terminologie letectví, v kapitole „5.4.2.1 Počáteční akustická situace“, v podnadpise „Letové dráhy a jejich popis“ má být správně „Letové tratě ..“ Dráhami se v letectví rozumí např. RWY. Rovněž větu: „...následně statisticky stanoveny pro každou z RWY skutečné nominální letové tratě pro charakteristické typy a skupiny letadel.“ by měl autor vysvětlit, neboť není zcela zřejmé, co jsou „nominální letové tratě“ a „charakteristické typy a skupiny letadel“. To už se několik desítek let nedělá. Obecně – celý druhý odstavec je nesmyslný blábol (budoucí dispečery jsem učil u ŘLP ČR více než 15 let).

Zajímavá věta z hlediska hlukové zátěže, případně „kumulativních vlivů“ je uvedena na str. 35, St., kde je uvedeno: „Terén byl použit stejný jako pro výpočet hluku z pozemní dopravy.“ Mapy s uvedením hlukové zátěže od leteckého provozu jsem v posuzované dokumentaci nenalezl, proto nemohu posoudit, zda ve výpočtech byl uvažován vliv terénu na hlukovou zátěž.

3. Závěr – stanovisko

Pro informaci: při nedávné diskusi (15. 6. 2023) u „kulatého stolu“, konaného pod záštitou Místopředsedkyně Senátu ČR Jitky Seitlové ve věci „Změkčení hlukových limitů nařízením vlády – co bude tato změna znamenat v praxi?“ (jedná se o změnu NV 272/2011 Sb., na kterou se m.j. odvolává připomínkováná Hluková studie, a na kterou byla po tomto jednání podána senátory stížnost k Ústavnímu soudu) bylo řečeno, že ve velkém počtu případů je EIA pro podobné záměry, jako je tento, zpracována z hlediska hluku účelově. Po realizaci příslušného záměru to v praxi následně přináší veliké problémy, které jsou následně řešitelné jen obtížně, případně s vynaložením velkých prostředků. Příkladem budiž SOKP v oblasti Jesenice, nebo ulice 5. května v Praze 4.

Obecně je třeba zdůraznit, že problematika hluku je v ČR řadu let řešena MZ ČR, které je k tomu kompetentní, bez ohledu na občany. Výsledkem je situace, kdy se množí stížnosti na řešení problematiky hluku ze strany

odpovědných institucí, což dokumentuje i výše zmíněná akce. ČR zatím nevyužila ani možnost, kterou jí nabízí implementace SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2002/49/ES, podle které jsou od r. 2005 v 5ti letých intervalech zpracovávány Strategické hlukové mapy – SHM - (pro aglomerace, hlavní silnice, hlavní železniční tratě a hlavní letiště), na které rovněž v 5ti letých intervalech navazuje zpracování Akčních plánů – AP - (zlepšení hlukové situace na vybraných místech, kde je hluk nadlimitní). Pro tyto investice mohou jednotlivé členské země EU čerpat finanční prostředky ze Strukturálních fondů EU. Podmínkou je, aby zpracované SHM a následně AP prošly úspěšně oponenturou u EU. O kvalitě zpracování SHM, případně i AP v u nás svědčí to, že ČR dosud (od r. 2005) nečerpala žádné prostředky.

V rámci mého posouzení jsem dospěl k názoru, že 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.

Na základě skutečností uvedených v tomto posudku, doporučuji přepracovat část 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.

6. Vyjádření k rozptylové studii a studii opatření

V následující kapitole sdělíme vyjádření expertky RNDr. Alice Dvorské. Celý posudek je přílohou vyjádření obce.

1. Rozptylová studie

Rozptylová studie pro posuzovaný Záměr (dále RS) byla v květnu 2023 provedena modelem ATEM, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. Rozptylová studie pro proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí by měla být zpracována dle Metodického pokynu MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS). Tento pokyn v podrobné míře popisuje požadavky na náležitosti rozptylové studie, což v konečném důsledku zvyšuje její kvalitu a transparentnost. Konkrétní připomínky k RS i s ohledem na požadavky MP RS jsou tyto:

a) Kapitola 3.1 RS krátce popisuje umístění Záměru, vzdálenost obytné zástavby od něj a tvar reliéfu v zájmovém území, dále odkazuje na obrázky 1 a 2. Výškové poměry v hodnocených lokalitách jsou však na těchto obrázcích velmi špatně rozpoznatelné (zejména v oblasti s obytnou zástavbou). Vzhledem k významnosti Záměru a rozloze hodnocené oblasti je žádoucí k RS přiložit detailní výkresy zaměřené na

zobrazení výškových poměrů. Rovněž je dále v textu RS třeba blíže vysvětlit způsob výpočtu rozptylu znečišťujících látek v lokalitách s vysoce komplikovaným terénem a uvést, nakolik výpočet odpovídá realitě (tj. nakolik je zatížený nejistotami). Příkladem je rozptyl emisí z plánovaného vysokého dálničního mostu nad kaňonem Vltavy směrem k významně níže položeným oblastem Troji a Prahy 6. Ve výsledných rozdílových mapách imisní zátěže v místech toku Vltavy není zobrazen žádný imisní příspěvek, což nemůže odpovídat realitě.

b) Stěžejní kapitola 3.2.1 RS obsahuje údaje o automobilové dopravě coby zdroji emisí v oblasti Záměru, které jsou ovšem nedostačující. Neuvedení těchto údajů způsobuje nepřezkoumatelnost celého výpočtu.

- použité údaje o intenzitách automobilové dopravy jsou pro jednotlivé výpočetní stavy uvedené na výkresech 130 až 142 a 148 a 149. Intenzity automobilové dopravy jsou zde zobrazeny v počtech za 24 hodin průměrného pracovního dne. MP RS ale požaduje uvedení také údajů o intenzitě dopravy v podobě maximálních hodinových počtů vozidel a pojezdů.

- Na výkresech 136-142 jsou uvedené kartogramy intenzit dopravy pro Záměr v různých výpočtových stavech včetně MÚK. Rozlišení výkresů je však nedostatečné pro identifikaci dopravních intenzit na jednotlivých větvích MÚK. Proto je třeba doplnit kartogramy dopravních intenzit v detailu pro jednotlivé MÚK Záměru.

- V textu RS nejsou uvedeny některé zvolené hodnoty vstupních parametrů modelu MEFA (např. vytíženost nákladních vozidel), které byly použité pro výpočet emisí z automobilové dopravy.

- Není jasné, jak byla řešená výška emisí nad terénem u ramp MÚK a mostních objektů a rozptyl emisí z částí Záměru vedených v zářezech. Naprosto chybí popis výpočtu emisí z portálů tunelů.

- V tabulkách v kapitolách 3.2.1 a 3.2.2 RS jsou uvedené pouze emisní bilance, avšak nikoli emisní koncentrace znečišťujících látek, jak vyžaduje MP RS.

- V poznámce pod tabulkou č. 1 na str. 11 RS se uvádí, že „produkce NO₂ představuje 7 – 15 % NO_x.“ Není uvedeno, jaký konkrétní podíl NO₂ z uvedeného rozsahu je v RS uvažován.

1. „Pro hodnocené úseky záměru byly uvažovány rychlosti 100 km.h⁻¹ pro povrchové a 80 km.h⁻¹ pro tunelové úseky a plynulost na stupni 1,5 až 2, pro nájezdové rampy pak rychlost 60 km.h⁻¹ a plynulost na stupni 2,25“ (str. 10 RS). Z těchto údajů plyne, že v rozptylovém výpočtu je uvažován pouze ideální stav plynulého provozu bez dopravních komplikací, což v žádném případě nebude trvale odpovídat reálnému provozu. Z důvodu maximálního přiblížení se realitě je třeba kriticky zhodnotit kapacitu Záměru i souvisejících komunikací (přivaděčů) a na problematických místech zahrnout dopravní kongesce a sníženou plynulost do rozptylového výpočtu.
2. Na str. 435 Dokumentace se uvádí, že „pokud bude v navazující PD přistoupeno ke zřízení náhradních zdrojů energie pro osvětlení a větrání tunelů, budou tyto zahrnuty do akustického posouzení.“ Jelikož zřízení takových zdrojů lze zcela reálně předpokládat, je nutné již v rámci Dokumentace, a tedy i RS, náhradní zdroje energie zahrnout do rozptylového výpočtu, a to včetně jejich pravidelných zkoušek.
3. Kapitola 3.2.2. RS uvádí emise z automobilové dopravy na vybraných úsecích silničních komunikací širšího území, kde je dle dopravní prognózy predikováno významnější ovlivnění realizací Záměru.

„Vzhledem ke skutečnosti, že úseky jsou většinou vybrány v délce několika kilometrů, téměř na každém z hodnocených úseků je řada částí s odlišnými intenzitami dopravy. Pro přehlednost je v (...) tabelárním přehledu pro každý hodnocený úsek vybrána jedna typická hodnota intenzit automobilové dopravy“ (str. 13 RS). Z tohoto popisu není zřejmé, zda i pro vlastní výpočet emisí z automobilové dopravy na těchto úsecích byla použita jen jedna „typická“ hodnota, nebo zda byly předmětné úseky pro účely výpočtu rozdělené na segmenty charakterizované intenzitami automobilové dopravy jim příslušujícími. Je třeba zdůraznit, že případný výpočet emisí z vybraných silničních komunikací v širším území provedený na základě jen jedné „typické“ hodnoty je velmi pravděpodobně zkreslující a navíc nepřezkoumatelný. Nepřezkoumatelné je i tvrzení, že „je možné ve výhledu k roku 2030 očekávat vlivem uvedení záměru do provozu celkové snížení emisí všech sledovaných znečišťujících látek na vybraných profilech“ (str. 23 RS). „Typičnost“ vybrané hodnoty intenzity dopravy není nijak prokázána (např. uvedením deskriptivní statistiky hodnot intenzity dopravy na celém úseku). Je-li z nevysvětlených výpočetních technických důvodů potřeba zjistit emise z předmětných úseků pouze na základě jedné hodnoty intenzity dopravy pro celý úsek, pak je z důvodu vyhodnocení nejhoršího možného stavu potřeba výpočet výše emisí odvodit vždy z nejvyšší intenzity dopravy na tomto úseku.

4. RS je třeba přepočítat ve smyslu připomínek vznesených k dopravně-inženýrským podkladům:

- Je velmi nepravděpodobné, že záměry veřejné hromadné dopravy (TT Podbaba-Suchdol, železnice Praha-Letiště-Kladno a další) a aglomerační okruh uvedený v DIP budou v roce 2030 v provozu. Z tohoto důvodu lze očekávat reálně vyšší dopravní intenzity na dotčených komunikacích stávající sítě, než jak je uváděno v DIP.
- Scénář E2 a E3 se Záměrem počítá s dopravní indukci pouze na trase Záměru, nikoliv však na stávajících komunikacích, na nichž je tedy dopravní intenzita ve výhledu do budoucna podhodnocená.

V kapitole 3.5 RS se popisují referenční body: „Kromě pravidelné sítě referenčních bodů byla dále vytvořena sada charakteristických bodů pro vyhodnocení imisní zátěže v prostoru obytné zástavby v okolí záměru“ (str. 31 RS). Žádný z těchto charakteristických bodů však nezahrnuje obytnou zástavbu v obci Horoměřice. Je tedy třeba doplnit charakteristické referenční body pro obec Horoměřice, a to včetně vzdělávací a sportovní infrastruktury, např. ZŠ Horoměřice (Velvarská ul.), MŠ Horoměřice (Komenského ul.) a další.

5. Kapitola 3.6 RS řeší znečišťující látky a jejich v současnosti platné imisní limity. Ovšem „v současné době je v pokročilém stádiu schvalovacího procesu revize směrnice EU o kvalitě vnějšího ovzduší, z níž jsou odvozeny i české imisní limity. Tato revize mj. přináší zásadní zpřísnění imisních limitů pro PM10, PM2,5 a NO2, a to u průměrných ročních koncentrací na polovinu“ (str. 62 studie opatření ke snížení vlivů Záměru na kvalitu ovzduší). V kapitole 3.6 RS proto musí být komentován reálně očekávatelný vývoj imisních limitů a s tím související možná změna (nárůst) rozlohy nadlimitně zatížených území, a to ve stavu bez Záměru i s jeho vlivem. Chystanou legislativní úpravu je třeba vzhledem k délce realizace a provozu Záměru předjímat a v rámci posuzování EIA vyhodnotit.

6. V kapitole 3.7 RS je hodnocena současná úroveň znečištění ovzduší v zájmovém území na základě pětiletých průměrů imisních koncentrací znečišťujících látek pro roky 2017 až 2021 publikovaných ČHMÚ. Pro lepší pochopení a interpretaci hodnot imisního pozadí je však žádoucí uvést, jaká konkrétní podkladová data jsou pro pětileté průměry imisních koncentrací ČHMÚ pro oblast

zájmového území Záměru rozhodující. Je známo, že při tvorbě těchto map jsou sloučena primární data naměřená na měřicích stanicích s výstupem z rozptylového modelu a případně dalšími doplňkovými parametry. Rozptylový model dodává důležitou plošnou informaci, ale pro odhad výše koncentrací je zásadní imisní měření. Je tedy důležité vědět, jaké konkrétní stanice imisního monitoringu jsou pro v kapitole 3.7 RS v tabulkách č. 16 a 17 uvedené hodnoty rozhodující a zda tyto stanice jsou svou vzdáleností a charakterem pro zájmové území Záměru relevantní a vypovídající. Navíc je známo, že emisní inventury používané pro konstrukce imisních map ČHMÚ v případě emisí z dopravy nezahrnují detailní prostorovou informaci. Nabízí se tedy např. otázka zda, případně nakolik je současný provoz na D8 v oblasti MÚK Březiněves v informacích o imisním pozadí od ČHMÚ promítnutý. Vzít v úvahu je potřeba rovněž skutečnosti ovlivňující nejistoty map pětiletých průměrů imisních koncentrací, které jsou rozvedeny v připomínkách ke studii opatření ke snížení vlivů Záměru na kvalitu ovzduší. Tímto způsobem je třeba kriticky zhodnotit, zda jsou opravdu v současnosti v realitě „ve výpočtové oblasti splněny imisní limity téměř všech sledovaných imisních veličin“ (str. 35 RS).

7. V textu RS nejsou uvedeny nejistoty a limity použitého modelu, což znemožňuje kritické posouzení výsledků. Je třeba uvést, že:

- Model ATEM nelze použít pro určování hodnot koncentrací za velmi nízkých rychlostí větru a za bezvětří. V RS chybí diskuse, jak se toto omezení konkrétně projeví na jeho výsledcích pro období nepříznivých rozptylových podmínek a v hodnotách krátkodobých imisních
- Není jasné, jak jsou denní dopravní špičky a možné kongesce zohledněny ve výpočtu krátkodobých maximálních imisních hodnot. Stejně tak není jasné, jak se tyto zhoršené, ale i běžné dopravní situace mohou promítnout do imisního příspěvku Záměru v situaci zhoršených rozptylových podmínek.
- Není uvedena nejistota modelovaných imisních hodnot, která se může pohybovat v řádu až několika desítek procent.

2. Opatření ke snížení vlivů Záměru na kvalitu ovzduší

Ve svých připomínkách k oznámení záměru SOKP 518 ze dne 14. 10. 2019 požadoval Magistrát hlavního města Prahy stanovit rozsah kompenzačních opatření pro eliminaci škodlivých emisí BaP, NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5} během provozu Záměru. Mělo se jednat o návrh vhodných opatření, která zajistí snížení stávající úrovně znečištění B(a)P v daném území či alespoň zachování ve stávající úrovni a eliminaci příspěvků všech výše uvedených látek. V připomínkách ze dne 23. 10. 2019 k oznámení záměru SOKP 519 Magistrát hlavního města Prahy uvedl, že hodnoty příspěvků průměrných ročních koncentrací sledovaných škodlivin pokládá za vysoké, přičemž příspěvky BaP, NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5} vzhledem ke svým hodnotám vyžadují uplatnění kompenzačních opatření. Přílohou Dokumentace nyní předkládaného Záměru je studie opatření ke snížení vlivů na kvalitu ovzduší, která byla v květnu 2023 zpracovaná firmou ATEM, s. r. o. (dále jen Studie opatření). K této studii je třeba vznést následující připomínky:

1. „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 a Středočeského kraje je však BaP měřený jen na několika málo stanicích imisního monitoringu, které jsou od území obce Horoměřice vzdálené 7 km a více. Přestože je k nejistotám imisních map nutno přihlížet při jejich interpretaci, nejsou tyto skutečnosti ve Studii opatření ani kapitolách D.V. a D.VI. Dokumentace uvedené ani diskutované. Celková střední nejistota imisní mapy BaP je více než 40 %, prostorové rozložení nejistoty ČHMÚ neuvádí. Na území obce Horoměřice se v její obytné části v okolí území s překročením imisního limitu BaP vyznačeném na obr. 1.1 Studie opatření podle imisní mapy ČHMÚ pro roky 2017 – 2021 pohybují imisní koncentrace BaP až do výše 0,8 ng/m³. To vzhledem k výše uvedené nejistotě nevylučuje překračování imisního limitu této látky (navíc v součtu s příspěvkem Záměru) i v těchto oblastech.

Na území obce Horoměřice se dále v její obytné části podle imisní mapy ČHMÚ pro roky 2017 – 2021 pohybují imisní koncentrace PM_{2,5} do výše 15,4 µg/m³. Tyto hodnoty se na první pohled zdají být se značnou rezervou pod (současným) legislativním imisním limitem PM_{2,5} (20 µg/m³). Nejistota těchto imisních map však z důvodu metodiky mapování není vyčíslena. Navíc je třeba si uvědomit, že při tvorbě map imisních koncentrací jsou kombinována data naměřená na měřicích stanicích imisního 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). Je důležité vědět, že víceemise z mimoúrovňových křižovatek nebyly do modelování zahrnuté, což může vést k mírnému podhodnocení imisních map. Je důvodné se domnívat, že i některé další zdroje znečištění ovzduší nebyly při tvorbě map imisních koncentrací zohledněné, neboť jejich výši je velmi obtížné odhadnout. Jedná se např. o pálení biomasy na zahradách, které představuje významný epizodní zdroj znečištění ovzduší, dále vytápění chatek v zahrádkářských a chatových oblastech zcela nevhodnými palivy apod. Na území obce Horoměřice se nachází rozsáhlá zahrádkářská kolonie a rekreační oblast Třešňovka, kde dochází od jara do podzimu k hojnému pálení rostlinných zbytků. Zde se nacházející objekty (chaty) nejsou připojeny k inženýrským sítím, ale jsou trvale obývány a v chladných měsících vytápěny zcela nevhodnými palivy. Další menší kolonie se nachází poblíž ulice V Roklích. Obecní úřad má velmi omezené možnosti, jak těmto aktivitám reálně zamezit. Hodnoty zjištěné měřením PM_{2,5} se ve srovnání s modelovanými imisními mapami ČHMÚ v některých lokalitách mohou navíc silně rozcházet. Ze všech těchto důvodů nelze vyloučit, že imisní pozadí v součtu s imisním příspěvkem Záměru povede v v obci Horoměřice k překročení imisního limitu PM_{2,5}.

Ze všech výše uvedených důvodů je pro zjištění reálného imisního pozadí BaP, PM_{2,5} a dalších znečišťujících látek třeba provést v rámci obce měření imisního zatížení. Pro zjištění rozložení imisních koncentrací na území obce je možné použít screeningová měření, na vytipovaných zájmových lokalitách je poté nutné provést měření dlouhodobější. Z důvodu pokrytí časové variability imisních koncentrací je žádoucí měření provádět po dobu několika let (od současnosti do doby plánovaného zahájení výstavby Záměru), avšak minimálně po dobu jednoho celého roku. Při volbě míst k měření je třeba úzce spolupracovat se zástupci municipality a veřejností.

Studii opatření ke snížení vlivů Záměru na kvalitu ovzduší a Dokumentaci je třeba přepracovat, a to ve smyslu zahrnutí poznatků minimálně ze screeningových měření imisních koncentrací

znečišťujících látek. Bude-li na území obce Horoměřice v součtu s imisním příspěvkem Záměru indikováno možné překročení imisního limitu PM10, PM2,5 nebo NO2 nebo bude-li zjištěna větší oblast s překročením imisního limitu BaP než je řešena ve Studii opatření, je třeba již během procesu EIA pro všechna tato území navrhnout a ověřit minimalizační a kompenzační opatření.

2. 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 zvýšení míry zdravotního rizika ve sledovaném území“ (str. 238 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 znečišťující látky pomocí přechodových (pufrových) zón, kde by minimalizační a kompenzační opatření měla být z důvodu předběžné opatrnosti aplikována rovněž.
3. Na str. 62 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 dostatečného rozsahu minimalizačních a kompenzačních opatření by proto měly být do Studie opatření zahrnuté i ty obytné oblasti v obci Horoměřice, 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.

Dále je třeba uvést, že z metodických důvodů nelze souhlasit s úvahou o vývoji imisních koncentrací BaP na str. 62 Studie opatření: „Úroveň průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu se (...) v hodnocené oblasti pohybuje (...) okolo hodnoty limitu – dle pětiletých průměrů koncentrací za roky 2017–2021 se vesměs jedná o hodnoty do 1,1 ng.m-3, pouze zcela okrajově do 1,2 ng.m-3, v naprosté většině modelové oblasti je již limit splněn (...) 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 1,6 ng.m-3 a hodnoty nižší než 1 ng.m-3 se vyskytovaly jen v cca 10 % 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 nutné upozornit, že imisní mapy nejsou primárně konstruovány za účelem jejich meziročního srovnání. Nevhodnost použití map pětiletých průměrů imisních koncentrací pro hodnocení vývoje imisního zatížení v čase i jejich omezenou použitelnost v konkrétních případech 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		

4. Jedním z opatření ke kompenzaci vlivů Záměru na ovzduší je obměna topných systémů v domácnostech. Pro obec Horoměřice je na obr. 3.4 a 3.5 Studie opatření zobrazeno prostorové rozložení počtu bytů k náhradě zdrojů vytápění. Opatření spočívající v náhradě kotlů na pevná paliva je vysoce problematické a prakticky nerealizovatelné z následujících důvodů:

- Není v žádné příčinné souvislosti se Záměrem a je tedy otázka, jaký subjekt by nesl finanční náklady tohoto opatření a kdo by byl zodpovědný za jeho organizaci a provedení
- Municipality nedisponují nástroji, díky nimž by bylo možné obyvatele k výměně kotlů přinutit a je vysoce diskutabilní, zda by taková výměna nad rámec zákonných požadavků měla být povinná.
- Oznamovatel Zám, ěru nemá titul k donucení majitelů rodinných domů k výměně kotlů a na tuhá paliva.
- Oznamovatel Záměru nedoložil proveditelnost tohoto opatření např. smlouvami s vlastníky

nemovitostí nebo jiným právním titulem, z něhož by bylo zřejmé, že toto kompenzační opatření je v praxi realizovatelné a naplnitelné.

- Pokud by Oznamovatel Záměru nutný počet výše uvedených smluv (právních titulů) doložit nemohl, je nutné za každý takový chybějící titul uvést konkrétní rozsah náhradního kompenzačního opatření (např. výsadby sídelní zeleně) a prověřit praktickou proveditelnost určeného rozsahu tohoto opatření. Nic takového v konkrétní podobě ovšem Studie opatření neobsahuje.

Z důvodu v bodech výše diskutované nedoložené reálné proveditelnosti kompenzačních opatření a pravděpodobně větší rozlohy území s obytnou zástavbou zatíženou nadlimitními imisními koncentracemi znečišťujících látek je nutné navrhnout další vhodná minimalizační opatření ke snížení příspěvků ze Záměru.

5. Na str. 4 Studie opatření se píše, že „studie (...) není návrhem kompenzačních opatření podle § 11 zákona [č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší], neboť záměr se v současnosti nenachází v tomu odpovídající fázi procesu projektové přípravy.“ K problematice se dále na str. 61 Studie opatření uvádí, že se jedná „o modelovou studii, která prezentuje možné řešení předmětné problematiky. Studie v žádném případě nepředkládá konečný či závazný výčet opatření – to by ani nebylo možné vzhledem k jejímu postavení v rámci procesu projektové přípravy záměru, vývoji imisní situace v území a předpokládanému vývoji evropské a české legislativy. Její smysl a účel spočívá zejména v zodpovězení otázky, zda je vůbec možné pomocí minimalizačních či kompenzačních opatření dosáhnout stanovených cílů kvality ovzduší (...) Jeví se jako evidentní, že při důsledném přístupu je dosažení tohoto cíle možné, a tato skutečnost je v dané fázi přípravy podstatnější, než konkrétní technická řešení, která se bezpochyby budou v budoucím období vyvíjet.“ Citovaná tvrzení jsou vysoce problematická, neboť:
 - Odkládání stanovení konkrétní a závazné podoby minimalizačních a kompenzačních opatření do dalších fází procesu projektové přípravy je v rozporu s běžnou praxí. Konkrétní podoba a rozsah v dokumentaci EIA stanovených opatření na kompenzaci emisí BaP bývá zahrnuta již do závazných podmínek pro navazující řízení (viz např. kompenzační opatření výsadby konkrétního počtu stromů pro záměr „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“).
 - Vývoj evropské a české legislativy lze v rozhodující míře předpokládat a je již znám, proto je možné a nutné proveditelnost minimalizačních a kompenzačních opatření prověřit již nyní (viz příslušné připomínky výše).
 - V připomínkách výše je detailně rozvedeno, proč řada minimalizačních a kompenzačních opatření navržená ve Studii opatření není v praxi realizovatelná vůbec nebo jen se značnými obtížemi. Realizovatelnost kompenzačních opatření není ze strany Oznamovatele Záměru nikterak prakticky prokázána a doložena.
6. Z důvodu ověřitelnosti pracovního postupu a posouzení realističnosti použitých podkladů je potřeba do Studie opatření doplnit nejméně tyto konkrétní informace:
 - Hodnoty parametrů vstupujících do modelu vyhodnocujícího spotřebu paliv a podíly uhelných paliv a biomasy a jednotlivých typů topenišť (str. 45 Studie opatření).
 - Údaje ze sestavy pro určení dostupného potenciálu obměny lokálního vytápění (str. 47 Studie

opatření).

7. Ve Studii opatření se vyskytují nejasnosti, které je třeba vysvětlit, příp. doplnit chybějící informace:

- Tabulka 3.1 na str. 45 uvádí emisní faktory BaP podle typu kotle a použitého paliva. Je překvapivé, že emise ze spalování suchého dřeva mají být u většiny typů spalovacích zařízení vyšší než ze spalování dřeva vlhkého.

Pracovní postup je na str. 53 Studie opatření popsán špatně pochopitelným způsobem. Píše se o různých „plochách“, „lokalitych“ a „čtvercích“, které je v textu vhodné konkrétněji popsat tak, aby bylo jasné, o jaké oblasti se jedná. Rovněž je možností v textu odkázat na příslušné sloupce v tabulce 3.3 obsahující konkrétní popis těchto „lokalitych“. Obtížně pochopitelné jsou i další pasáže („*příslušným plošným zdrojům [byla] postupně přidávána emise do doby dosažení imisního požadavku*“, „*souhrnné množství benzo[a]pyrenu, které je nutno naplnit realizací dalšího kompenzačního opatření*“).

- Studie opatření vůbec neuvádí informace k výši nejistot modelovaných imisních koncentrací, které se mohou pohybovat v řádu až několika desítek procent, nejistotám jednotlivých kroků stanovení dostupného potenciálu obměny vytápění (str. 44 Studie opatření) a nejistotám parametrů vstupujících do modelu vyhodnocujícího spotřebu paliv a podíly uhelných paliv a biomasy a jednotlivých typů topenišť (str. 45 Studie opatření).

8. Ke koncepci Studie opatření a způsobu jejího zpracování je třeba uvést ještě poznámky obecného charakteru:

- Kapitola 3.3 se zabývá výsadbou sídelní zeleně coby opatření ke kompenzaci vlivů Záměru na kvalitu ovzduší. V textu je třeba zřetelně uvést, že zeleň sice v kapitole popsanými mechanismy sníží zatížení ovzduší, avšak znečišťující látky jsou transportovány do jiných složek životního prostředí (půda, vegetace). Nejedná se tedy o opatření, které by vedlo ke snížení zatížení životního prostředí jako celku, což je důležité si uvědomit.
- Studie popisuje značně složité pracovní a výpočetní postupy, které osobám nespécializovaným na danou problematiku nemusí být rychle a snadno pochopitelné. Je třeba si uvědomit, že se jedná o podklad k řízení, jehož jsou účastny úřední osoby a široká veřejnost. Na vyjádření k celkově velmi rozsáhlým podkladům (Dokumentace a její přílohy) je poskytnuta lhůta pouhých 30 dnů. V tomto kontextu Studie opatření postrádá jasné a přehledné uvedení zcela konkrétních závěrů, které jsou pro zástupce municipalit a veřejnost klíčové. Zejména se jedná o (např. v závěrech) na první pohled pochopitelně a přehledně uvedený počet a typ kotlů, který by měl být nahrazen v konkrétních lokalitách označených místními názvy. Analogicky se rovněž jedná o uvedení počtu a typu stromů či keřů, které by měly být vysázené v konkrétních lokalitách opět označených místními názvy.

Studii opatření je nutné doplnit ve smyslu uvedených připomínek.

7. Vyjádření k rozptylové studii a vlivu na veřejné zdraví

Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha 2020 stanovil lokality, kde jsou překračovány imisní limity benzo(a)pyrenu. Mezi nejhůře postižené obce a městské části podél plánované dálnicí D0. Realizace

záměru D0 je v naprostém rozporu s cíli PZKO snižovat hodnoty B(a)P pod zákonné limity. Je důvodné se domnívat, že i některé další zdroje znečištění ovzduší nebyly při tvorbě map imisních koncentrací zohledněné, neboť jejich výši je velmi obtížné odhadnout. Jedná se např. o pálení biomasy na zahradách, které představuje významný epizodní zdroj znečištění ovzduší, dále vytápění chatek v zahrádkářských a chatových oblastech zcela nevhodnými palivy apod. Nelze vyloučit, že imisní pozadí v součtu s imisním příspěvkem záměru povede také k překročení imisního limitu PM_{2,5} v dotčených lokalitách. Navržená kompenzační opatření v podobě výměny kotlů na tuhá paliva a výsadby zeleně (soukromé pozemky v obytné zástavbě, rozpor s územním plánem apod.) jsou velmi problematická či nerealizovatelná. Záměr bude mít negativní vliv na veřejné zdraví z důvodu zvýšené expozice obyvatel škodlivým látkám, jejichž negativní účinky není možné dostatečně kompenzovat.

V následujícím textu sdílíme vyjádření Prof. Michala Vojtíška. Celý posudek je přílohou vyjádření obce.

Záměr povede k obecnému navýšení emisí zdravotně rizikových látek tím k obecnému zhoršení imisní situace v pražské aglomeraci. K nárůstu dojde prakticky u všech sledovaných kategorií (oxidy dusíku, částice, benzo[a]pyren) i legislativou výslovně nelimitovaných látek (amoniak, formaldehyd, ostatní reaktivní sloučeniny dusíku, ostatní polycyklické aromatické uhlovodíky, sekundární částice). Rozložení dopadů bude značně nerovnoměrné, v některých oblastech dojde ke zlepšení, jinde naopak ke zhoršení situace; v průměru však dojde ke zhoršení.

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.** Například k nejvyššímu nárůstu ročního průměru NO₂ dojde na Suchdole, o 11 ug/m³, zatímco pokles „bude činit do 1 ug/m³“ (Rozptylová studie, str. 40). V případě benzo[a]pyrenu (dale jen “BaP”) bude maximální nárůst o 0,43 ng/m³, zatímco pokles bude do 0,04 ng/m³.

Tyto víceemise představují desítky procent současného imisního limitu (např. pro roční průměr NO₂ je 11 ug/m³ nárůst 27,5 % limitu 40 ug/m³, pro roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu je nárůst o 0,43 ng/m³ 43% limitu 1 ng/m³).

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 (WHO) (roční průměry 5 ug/m³ pro PM_{2.5} a 10 ug/m³ pro NO₂; WHO Air Quality Guidelines, 22.9.2021 <https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/who-global-air-quality-guidelines>; <https://www.who.int/publications/i/item/9789240034228>). Dokumentace rovněž ignoruje **navrhované nové, o polovinu přísnější imisní limity pro EU** (např. roční průměry 10 ug/m³ pro PM_{2.5} a 20 ug/m³ pro NO₂; COM/2022/542 ze dne 26.10.2022; https://environment.ec.europa.eu/publications/revision-eu-ambient-air-quality-legislation_en)

Pouze samotný relativní příspěvek záměru k ročním koncentracím NO₂, 11 ug/m³, bez zohlednění jakýchkoli jiných stávajících zdrojů, je vyšší, než je 10 ug/m³ doporučovaných jako maximální hodnota Světové zdravotnické organizace.

Víceemise vyplývající ze záměru jsou v rozptylové studii značně podhodnoceny. Například nejsou uvažovány fyzikální a chemické pochody v atmosféře, například tvorba oxidu dusičitého oxidací emitovaného oxidu dusnatého, tvorba přízemního (troposférického) ozonu fotolýzou oxidu dusnatého slunečním světlem, tvorba mikroskopických částic například dusičnanu amonného z emitovaných oxidů dusíku a amoniaku rovněž emitovaným vozidly a emitovaným též například zemědělskou činností. Není zohledněna **tvorba sekundárního aerosolu** obecně.

Dále jsou víceemise vyplývající ze záměru podhodnoceny tím, že **skutečný objem indukované dopravy bude vyšší, než je v rozptylové studii předpokládáno.** K určitému nárůstu indukované dopravy dojde velmi brzy po zprovoznění záměru, nicméně k dalšímu nárůstu indukované dopravy dojde až v průběhu dalších let tím, že v přílehlých lokalitách dojde k masové výstavbě obytné a komerční zástavby. Příkladem toho budiž nekontrolovaná a z hlediska územního plánování nezvládnutá výstavba obřích logistických areálů, nákupních center a rezidenčních zón (není zřejmé, že lze hovořit o „obcích“ ve významově realistickém slova smyslu, neboť velmi často postrádají základní občanské vybavení, které je pro obec charakteristické) podél koridorů D1, D10, D11, a nově i D5, D8 a dalších.

Kompenzační opatření pro snížení nadlimitních koncentrací škodlivin v ovzduší budou neúčinná, resp. nepovedou ke snížení koncentrací velmi jemných uhlíkatých částic, které mají výrazně horší dopad na lidské zdraví než například anorganický prach z pole. Zatímco hrubé částice, například piliny při řezání dřeva, klesají k zemi poměrně rychle a lze je zamést, menší částice klesají k zemi výrazněji pomaleji. To je zřejmé například u cigaretového kouře, který na zem v praktické míře neklesá, a tudíž jej nelze z místnosti odstranit ani jejím zametáním, ani kropením podlahy. Velmi malé částice nelze ani odstranit listnatou zelení. Navrhování „zelených bariér“ má obdobný účinek jako oddělení kuřácké a nekuřácké části restaurace rostlinami v květináčích. Nutno podotknout, že částice z motorů jsou ještě výrazněji menší než viditelné částice obsažené v kouři z cigaret. Výsledek je spíše akademický – dle studie federální vlády USA snížila zeleň v Chicagu koncentrace částic v ovzduší o desetiny procenta, a obdobné hodnoty jsou popsány i v další literatuře. Používaná „certifikovaná metodika“ má značné rezervy. Kdyby byla zeleň tak účinná, šlo by vyřešit přeshraniční přenos částic včetně BaP z Polska do Moravskoslezského kraje vysazením zeleného pásu při hranicích. Pro názornou ukázkou doporučuji aplikovat metodiku na poměrně rozsáhlou stávající zeleň, například Ďáblický háj nebo Kunratický les, nebo i na kterýkoli z městských parků, a výsledky porovnat s naměřenými hodnotami.

Celkové snížení emisí BaP požadované v kompenzačních opatřeních je necelých 400 gramů ročně. To se zdá

jako malé množství, ale jedná se o velmi rizikovou látku, jejíž pomyslná kapka v olympijském bazénu stačí k závažným zdravotním následkům.

Poznámka: Objem olympijského bazénu 50 x 25 m, průměrná hloubka 3 m, je $50 \times 25 \times 3 = 3750 \text{ m}^3$, jedna kapka vody je cca $0,05 \text{ ml} = 0,05 \text{ mg} = 50\,000 \text{ ng}$, jedna kapka v bazénu tedy odpovídá koncentraci $50\,000 \text{ ng/m}^3$ děleno $3750 \text{ m}^3 = 13,3 \text{ ng/m}^3$, tedy 13,3x více než je roční imisní limit BaP 1 ng/m^3 , dle některé literatury je doporučený limit řádově desetiny ng/m^3 ($0,1\text{-}0,5 \text{ ng/m}^3$).

Celkové emise veškerého průmyslu v Praze byly v roce 2014 dle článku Hopan a kol., 2018 (<https://vytapeni.tzb-info.cz/vytapime-pevnymi-palivy/17074-porovnani-emisi-benzo-a-pyrenu-z-jednotlivych-kategorii-zdroju>), s odkazem na ČHMÚ, $0,3 \text{ kg}$ ročně. Jak úsek 518, tak úsek 519 vyprodukuje každý přibližně 3 kg BaP, tj. řádově, desetinásobně, více, než veškerý průmysl v Praze. Z toho vyplývá, že i kdybychom zavřeli veškerý průmysl produkující BaP v Praze, požadovaného snížení nedocílíme.

Jen pro představu, přibližně 6 kg BaP ročně z provozu záměru odpovídá v průměru $16,4 \text{ g}$, tj. $16\,400\,000\,000 \text{ ng}$ denně, což by hypoteticky stačilo kontaminovat limitní koncentrací 1 ng/m^3 veškerý vzduch nad Prahou (ta má rozlohu 496 km^2 neboli 496 milionů m^2) do výšky 33 m , nebo každou hodinu do výšky $1,4 \text{ m}$.

Snížení má být realizováno opatřeními v oblasti lokálních topenišť. Dle článku Hopan a kol., 2018, vyprodukovala v roce 2014 všechna lokální topeniště v Praze cca 60 kg BaP. (Poznámka 1: To je asi dvojnásobek součtu příspěvků emisí BaP pouze z vybraných úseků komunikací, deklarováných v Rozptylové studii v Tab. 5-11. Poznámka 2: To je v příkrém rozporu s tvrzením v Rozptylové studii, že doprava má menší než desetinový podíl na celkových emisích BaP v Praze. V tom případě by celkové emise z dopravy musely být $5\text{-}6 \text{ kg}$ BaP ročně, přičemž zlomek kg BaP ročně by připadal na vybrané komunikace, tabulky však uvádějí o dva řády, tj. řádově stonásobně, vyšší hodnoty, $27\text{-}38 \text{ kg}$ BaP ročně. Rozpor dvou i více řádů bohužel není v rozptylových studiích předkládaných v ČR výjimečný.) Postupným zákazem provozu starších typů a emisních tříd lokálních topenišť, zpřísnujícími se emisními limity pro nově prodávaná topeniště, dobrovolnou náhradou kotlů například v rámci „kotlíkových dotací“, přesvědčováním občanů, aby topili řádně, netopili odpadky, apod., a dalšími opatřeními budou emise z lokálních topenišť dále sníženy (což je již nyní součástí plánu pro zlepšování kvality ovzduší, takže opatření již nelze dále „vytěžit“ jako kompenzační, protože by proběhla i v nulové variantě), a pravděpodobně i v nulové variantě bude dosaženo jakéhosi optima, že občané, ochotni snížit, ať už jakýmkoli způsobem, svoje emise z lokálních topenišť, již tak učinili nebo nezávisle na realizaci záměru tak učiní, a další snížení nebude prakticky proveditelné a může se setkat s nepochopením a odporem občanů. Naopak je možné, že z oblastí nejvíce zamořených zplodinami citlivější občané odejdou a nahradí je jedinci z různých důvodů ke znečištění ovzduší více tolerantní, a tito budou náchylnější ke spalování levnějších a dostupnějších paliv (uhlí nízké kvality, použité mazací, fritovací a další oleje, nedostatečně vysušené dřevo, spalitelné odpadky), která jsou spojena s vyššími emisemi BaP a dalších

rizikových látek. Tím ovšem nejen že nebude kompenzační opatření naplněno, ale vznikne další, v rozptylové studii neuvedený, zdroj BaP.

Záměr je v přímém rozporu s klimatickým závazkem hl. m. Prahy. Dle dostupných dat, propočtů a odhadů o intenzitě dopravy dojde na území pražské aglomerace k nárůstu intenzity silniční automobilové dopravy, a to především vlivem dopravní indukce, kdy nově vzniklá kapacita generuje novou dopravu tím, že nabízí příznivé podmínky pro cestu automobilem tam, kde tato doposud byla zdlouhavá vlivem chybějící infrastruktury nebo vlivem přetížení stávající infrastruktury.

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**, a i tak je, díky technologické realitě, vysoce nepravděpodobné, že klimatického závazku bude dosaženo.

Další předpokládané negativní vlivy, jejichž rozbor je nad rámec tohoto textu, jsou tvorba **tepelných ostrovů, snížení schopnosti krajiny zadržet vodu, fragmentace krajiny, a vznik a rozvoj vyloučených lokalit podél trasy záměru.** Lze též očekávat, tak jako u všech předchozích úseků dálnic Praze a okolí, že indukovaná doprava logicky povede k nárůstu intenzity i na vzdálenějších místech a nutně povede k přetížení dopravní sítě, se všemi dopady na plynulost provozu a kvalitu ovzduší, jinde.

Za hlavní přínos záměru lze označit pouze to, že záměr povede ke zlepšení obslužnosti severního a severozápadního okraje Prahy automobilovou dopravou. Všechny ostatní dopady budou spíše negativní, a to poměrně výrazně. Objem indukované dopravy vysoce převyší poměrně malý objem dopravy vymístěné z centra města. Dojde tak k celkovému nárůstu, a to velmi značnému, intenzity dopravy. Ten bude spojen s výrazným zhoršením kvality ovzduší, výrazným navýšením hluku, a dalšími negativními dopady v lokalitách. Záměr je předkládán v době, kdy se většina Evropy snaží nahradit individuální automobilovou dopravu jinými druhy dopravy, a to právě z důvodu značných a mnohočetných negativních vlivů na ovzduší, klima, tepelné ostrovy, fragmentaci krajiny, vznik vyloučených lokalit podél dálnic, ale i například národní bezpečnost (většina ropy a ropných paliv je do EU dovážena, a to převážně z politicky problematických zemí a regionů).

Celkový dopad záměru tak bude negativní, a to zejména v místech, kde má být záměr lokalizován.

Z uvedeného je zřejmé, že se zde střetávají dva navzájem neslučitelné zájmy, na jedné straně zájem o lepší vzájemné propojení zejména Prahy a přilehlých regionů automobilovou dopravou, a na druhé straně zájem občanů, a to zejména obyvatel nejvíce dotčených obcí, jako je Suchdol, Zdiby, a další, o nenavyšování znečištění ovzduší, hluku a dalších nežádoucích dopadů automobilové dopravy. Lze to podat i tak, že **v tomto řízení se bude rozhodovat o střetu práva či privilegia cestovat automobilem a práva či privilegia na**

ochranu života, zdraví a životního prostředí. Práva na život, ochranu zdraví a příznivé životní prostředí jsou zakotvena v ústavním pořádku, a na jejich základě jsou ustanoveny například emisní a imisní limity, a požadovány a vypracovávány studie o vlivu dopadů na životní prostředí a zdraví, a tyto veřejně projednávány, s cílem zajistit, aby byly povoleny jen ty záměry, u kterých jsou negativní dopady vyhodnoceny jako „přijatelné“. Provozovat a využívat motorová vozidla je nutné brát jako privilegium, vázané na řadu podmínek, a zjevně nikoli nadřazené právům zakotvených v ústavním pořádku. V tomto případě, alespoň z hlediska obcí dotčených záměrem, ale pravděpodobně i daleko širšího okruhu veřejnosti, jsou negativní dopady zjevně příliš vysoké, ač historicky mohly být vnímány jako přijatelné, stejně jako například v historické době kouření v budovách, používání azbestu nebo DDT, či jízda bez přilby nebo bez bezpečnostních pásů, za současné situace jsou tyto dopady nepřijatelné.

8. Snížení životní pohody obyvatel

Záměr povede k výraznému snížení životní pohody obyvatel v obci Horoměřice. Kromě zhoršení hlukové situace, kvality ovzduší a zvýšení zdravotních rizik místní obyvatelé mohou být vystaveni psychické zátěži v důsledku realizace záměru. Stavební práce probíhající v blízkosti obytné zástavby na jihu obce budou obtěžovat hlukem, prachem, škodlivými látkami, vibracemi. Lidé přijdou o důležitá místa rekreaci a procházky směrem do Prahy a budou odříznuti od přírodního parku Šárka - Lysolaje a PP Housle. Stres vyvolaný radikálním zásahem do života místních obyvatel může u citlivých jedinců vést k rozvoji řady nemocí, zejména kardiovaskulárního systému.

Polní cesty a aleje mezi Suchdolem a Horoměřicemi, které jsou vyhledávaným místem pro vycházky a trávení volného času, budou v případě realizace záměru znehodnoceny (v důsledku vysokých koncentrací hluku a škodlivin) či dokonce poškozeny.



9. Významný negativní vliv na přírodu a krajinu

Záměr D0 518 a 519 vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000 (PP Housle, PR Roztocký háj - Tiché údolí, PP Sedlecké skály, EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, PP Zámky, přírodní park Drahaň-Troja s údolím Čimického potoka a Drahanským údolím, PP Čimické údolí, PP Bohnické údolí). Jeho realizace bude mít evidentně významný negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Podle stanoviska odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 14. 7. 2022, které je přílohou dokumentace EIA nelze vyloučit, že záměr může mít významný vliv na předmět ochrany uvedené EVL.

Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (jižní) „nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná,..."

SEA k Metropolitnímu plánu, str. 310:

„Zásadním problematickým územím, kde se spojuje tunelové vedení s přemostěním, je překonání vltavského kaňonu trasou SOKP (610/-/2 a 610/-/3) v oblasti Sedlce na severním okraji Prahy. Zde dochází k zásahu do území dvou ZCHÚ – PP Zámky na pravém břehu Vltavy a PP Sedlecké skály na jejím levém břehu. Ovlivnění zde nastává nejen přímo navrhovanou stavbou, ale též nepřímými vlivy jako je zastínění, zvýšení úrovně eutrofizace v důsledku znečištění ovzduší apod. Chráněnými přírodními fenomény jsou zde přitom citlivá extrémní stanoviště, takže riziko jejich degradace je vysoké. Zároveň stavba několikrát zasahuje do segmentů ÚSES, přičemž tyto vlivy jsou hodnoceny jako významné především na prvním břehu Vltavy a návazně v údolí Drahanského potoka.“

Vyhodnocení vlivů Územního plánu hl. města Prahy na životní prostředí
- návrh k projednání dle § 52 stavebního zákona

Tabulka 75
Přehled nejvýznamnějších vlivů ploch a koridorů dopravní infrastruktury
na zvláštní a obecnou ochranu přírody

NAZEV	KOD	POPIS	VLIV
Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol)	610/-/2	Trasa obchvatu ve V části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních rokli s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2
Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves)	610/-/3	Trasa obchvatu v Z části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních rokli s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2

10. Vyjádření k hodnocení Natura 2000

Ve studii autorka charakterizuje podmínky a rozsah navržené stavby, současně také se dotýká členění stavby a lokálních klimatických a biotických podmínek a hodnotí stavbu i prostředí. Konstatuje, že podstatným je vliv na údolí Vltavy a jeho okolí, kde se nacházejí lokality Natura 2000.

Autorka logicky vychází z toho, že zásadní zásah vzniká stavbou mostního tělesa na EVL kaňon Vltavy u Sedlce a šetří umístění mostu a nájezdů na něj a okolí infrastruktury ve vztahu k Natura 2000.

Předmětem ochrany v území EVL je zejména květena údolního fenoménu a tedy teplomilná rostlinná společenstva. Podle obecného požadavku na zpracování studie je zejména testována u záměru celistvost lokality a míra dotčení u předmětu ochrany, kde předmět ochrany je navrženou stavbou mostu skutečně a rozsáhle dotčený, jak vyplývá z průzkumů.

Posouzení v terénu bylo provedeno ve vybraných vhodných obdobích a současně poměrně exaktně, s popisem společenstev na místech stavby mostu. Celou práci ale hrubě dehonestují snímky z NPP Barrandovské skály, které jsou uvedeny na straně 40 a 41 a nemají v této zřejmě vážně míněné dokumentaci co dělat. Autorka si zřejmě neuvědomila, že práce s bloky má svá úskalí a série fotografií z Barrandova snižuje hodnotu předložené dokumentace. Tento fakt neovlivní ani sdělení o srovnání s Barrandovskými skalami, protože jde o nesrovnatelné poměry. Jednak jde o zcela jinou horninu (vápenec) a jednak je Barrandovská skála ve zcela jiné pozici, v daleko širším a nižším údolí a také lépe odvětrávána, díky převažujícímu jižnímu a jihozápadnímu větru na okraji Prahy. Říční údolní ekofenomén se v Sedleci vyvinul právě pro jeho specifickou polohu.

V kapitole 11 – Ovlivnění EVL unikl autorce poměrně důležitý fakt, že budou poměrně silně ovlivněny vodní poměry v lokalitě a nikoliv jen na segmentu pod mostem, ale i v okolí odvodňovacích šachet, případně v okolí mostovky a sjezdů z dálnice. Nejsou hodnoceny ani obslužné komunikace a zařízení staveniště místa. To vzbuzuje obavu, zda autorka byla seznámena s technologií stavby mostu, kterou má také posoudit. Text naznačuje, že nebyla a tím je posouzení neúplné.

Tabulka 5 je opět nevalidní, protože se nezabývá změnou vodních poměrů na stanovištích a ani možnými haváriemi a extrémy po realizaci stavby. Hodnocení je tedy neúplné. Je nepochopitelné, jak tato stránka problému autorce unikla, když stále zmiňuje insolaci.

Na straně 58 – 60 je popsáno a modelováno zastínění podmostí a není zde ani slovo o staveništi a hlavně o nově vzniklém srážkovém stínu pod mostem a i v okolí. Autorka si zřetelně neuvědomuje, že 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.

Tvrzení o srovnání mostu Barrandovského nebo Lipeneckého s mostem v Sedlci je zcela zavádějící a neobstojí, protože jde o zcela jiný případ a podmostí bylo zbaveno vegetace při stavbě. Pod zmíněným Radotínským mostem byl proveden rozsáhlý transfer ohrožených rostlin jinam a i tak bylo podmostí silně degradováno a devastováno a porosty se neobnovily dodnes.

Na str. 63 je uvedeno, že posuzovaný záměr nebude mít zásadní vliv na EVL údolí Vltavy u Sedlece, což je při nedodělaném a neúplném hodnocení lokality N 2000 notně předčasný závěr, který neodpovídá realitě.

Prevence proti poškození EVL je neúplná a autorka nevyhodnotila vodní poměry na lokalitě, ani extrémy jako nadměrné srážky a splachy a další faktory, což je hrubé opominutí.

Kladné stanovisko k realizaci záměru je neodpovídající, protože autorka neprovedla adekvátní hodnocení vlivů, dokumentace neobsahuje vyhodnocení řady faktorů a z tohoto pohledu je prakticky i teoreticky neúplná. Proto autorka nebyla oprávněna konstatovat, že záměr nebude mít významný vliv na soustavu Natura 2000 a navíc nejsou uvedena adekvátní a účinná kompenzační opatření. **Dokumentaci průzkumu a hodnocení je nutno nepřijmout a vrátit k rozsáhlejšímu dopracování.**

11. Vyjádření k vlivu na krajinný ráz a archeologii

Dálnice D0 je hodnocena jako záměr s významným negativním vlivem v SEA k Metropolitnímu plánu hl. města Prahy z roku 2022, str. 320:

*„Součástí Pražského okruhu je také přivaděč Rybářka vedený převážně v tunelové trase oblastí Suchdola a Sedlece mezi západním předmostím Suchdolského mostu a komunikací Kamýckou. Koryto Vltavy přechází Pražský okruh mostem. V tomto úseku je Silniční okruh kolem Prahy z **hlediska vlivu na krajinu hodnocen jako záměr s potenciálně významným negativním vlivem**. Důvodem tohoto hodnocení je narušení kvality krajinného prostředí zaříznutého údolí Vltavy a ovlivnění kvality krajinného prostředí přírodního parku Drahaň – Troja.“*

V následujícím textu sdílíme vyjádření Ing. arch. Lenky Hornychové a Ing. arch. Petra Chaloupka, s kterým se obec ztotožňuje.

1. Bagatelizace části úseku s vysokou hodnotou krajiny (při zprůměrování její hodnoty)

„Koridor, ve kterém je navrženo vedení trasy D0 518 a 519, je z největší části veden zemědělskou krajinou s převahou orné půdy, kde nejsou prakticky žádné vlivy na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu ZOPK.“

Způsobem hodnocení celého úseku jako průměru mezi delším úsekem s nižší hodnotou krajiny a mezi kratším, významným úsekem s historickou, přírodní a krajinnou hodnotou, je velmi zavádějící. Zpracovatel dokumentace nebere v úvahu kvality a stávající ochranu území s ekologicky významnými strukturami krajiny,

se zvláště chráněnými druhy rostlin a živočichů a s významnou archeologickou lokalitou.

2. Rozpor v hodnocení významu Parku Drahaň – Troja v dokumentaci EIA pro lanovku a pro Pražský okruh

Současně s dokumentací EIA pro D0 518 a 519, je v EIA posuzována stavba lanové dráhy z Podbaby do Bohnic. Přestože se nepochybně jedná o zásah do chráněného krajinného rázu, jsou důsledky realizace stavby lanovky nesrovnatelně menší, než je stavba šestiproudé dálnice. Navíc zásah není nevratný, podstatu chráněné krajiny je možné obnovit.

V dokumentaci pro posouzení lanové dráhy je vliv zkoumán a posuzován mnohem podrobněji a z širších aspektů.“ K vymezení potenciálně dotčeného krajinného prostoru (PDoKP) vzhledem k charakteru navrhovaného záměru budou sloužit zejména vizuální hranice v krajině (horizonty, hranice zástavby). PDoKP je tedy vymezen na základě terénních průzkumů, analýzy území a diagramu viditelnosti stožárů lanové dráhy vytvořenému na digitálním modelu povrchu (DMP1G) dle nástroje „Analýzy výškopisu – pole viditelnosti“, přičemž obvod byl limitován okruhem.“

Analýza viditelného zásahu dálnice do krajiny chybí. Umístění stavby na temeni vrcholové plošiny způsobí její dálkovou exponovanost, reálnou viditelnost, zejména vysoký most přes Vltavu, násypy, zaústění tunelů i kratší mosty v úseku 519. Krajina se v souladu s tokem Vltavy sklání k severozápadu a dohlednost v krajině je mnohakilometrová (viditelnost Českého Středohoří a Krušných Hor).

„Přitom právě průmět hodnoceného záměru do vzhledu městské krajiny je klíčovou otázkou vlivu záměru na krajinný ráz dle §12 ZOPK. Pro posuzované území se stanovují referenční body vnímání krajinného prostoru, tedy míst, která jsou veřejně přístupná, frekventovaná a ze kterých se naskýtají významné celkové pohledy.“

Tato analýza v dokumentaci EIA pro D0 518 a 519 úplně chybí.

Hodnocení významu Přírodního parku Drahaň – Troja se v obou posuzovaných případech dokumentací EIA výrazně liší, ačkoli je vypracovali stejní autoři. Zatímco v případě lanovky jsou hodnoty parku vysoce ceněny a její vliv je “nejlépe na hranici přijatelnosti”, v případě vedení dálnice je vliv na krajinu posuzován jako “únosný”.

„Přírodní park Drahaň – Troja byl vyhlášen na pravém břehu vltavského údolí na ploše 578,80 ha v roce 1990 jako oblast klidu (Vyhláška hlavního města Prahy č. 8/1990 Sb. NVP, o zřízení oblastí klidu v hlavním městě Praze a vyhlášení stavební uzávěry pro tyto oblasti). Posláním oblastí klidu v Praze bylo zachovat a trvale chránit vymezené části území pro jejich přírodovědné, krajinné a estetické hodnoty, umožnit jejich využití k rekreaci i poučení občanů a celkově přispět ke zlepšení životního prostředí města (Čl. 2). Zákonem 114/1992 Sb. pak byla dle §90 odst. 11 změněna oblast klidu na přírodní park, který byl (znovu) vyhlášen

Nařízením Rady HMP č. 10/2014, o zřízení přírodních parků na území hlavního města Prahy. V uvedeném nařízení je význam přírodního parku Drahaň – Troja popsán takto: Význam území spočívá v harmonicky utvářené krajině pravobřežních zelených svahů Vltavy s výraznou morfologií a v pozůstatcích historického hospodaření v krajině. Specifickým fenoménem přírodního parku jsou pozůstatky vinic a sadů včetně několika vřesovišť s vysokou přírodně-estetickou hodnotou. Výjimečně dobře dochovaný krajinný ráz zahrnuje bulžnickové skalnaté svahy vltavského kaňonu v místech, kde řeka opouští hlavní město, a několik přilehlých roklí (Bohnické, Čimické a Drahaňské údolí).“

„Krajinný prostor vyniká rysy jedinečnosti krajinné scény a vysoké estetické atraktivnosti. Tyto rysy jsou tvořeny znaky dramatického terénního reliéfu kaňonu Vltavy, skalnatých srázů a porostů skalních stepí spolu s jasným vymezením prostoru. Z hlediska rázovitosti prostor vyniká nejenom estetickou atraktivností, ale také harmonickými prostorovými vztahy. Význam svahů ve vizuálně vnímaných prostorových vztazích je patrný na schématu kompozice krajiny.“

„Podél toku Vltavy a přítoků je soustředěna řada významných přírodních a estetických hodnot, které jsou zároveň důležitými a často nezaměnitelnými rysy krajinného rázu. Soulad krajinných forem a historicky se vyvíjející urbánní struktura a její kulturní identita spoluvytvářejí krajinnou scénu, vyznačující se v mnoha partiích jedinečností, harmonií a nezaměnitelností prostorových vztahů, charakteristickým měřítkem a estetickými hodnotami. Objevují se zde i znaky vizuální scény, které je možno považovat za emblematické hodnoty.“ (Tento legislativní rámec a hodnocení krajinného rázu je citovaný v dokumentaci pro lanovku)

Na území přírodních parků se podle legislativy připouští pouze některá stavební činnost „a to za podmínky, že nenaruší charakter lokality a bude plně respektovat jak její architektonicko-urbanistické hodnoty a kulturní identitu, osobité krajinné a přírodní znaky včetně zachovaných pohledových horizontů.“

„Krajinný ráz celého území přírodního parku je chráněn před činnostmi snižujícími jeho estetickou a přírodní kvalitu, harmonické měřítko a vztahy v rámci krajiny.“

„Stavba nebo záměr se bude muset v cenné krajině více přizpůsobovat zachování znaků a hodnot KR nebo ji v daném rozsahu, objemu a architektonickém řešení nebude možné realizovat vůbec.“

Proč toto hledisko platí pro stejný park pro lanovku a neplatí pro fatální zásah do krajinného rázu v případě šestiproudé dálnice D0 518 a 519?

Stavba dálnice bude mít nezpochybnitelně za následek změnu krajinného rázu. Dojde ke změně celkového vzhledu krajiny, ke snížení (degradaci) významu a čitelnosti dominantních, nebo příznačných, charakteristických nebo jedinečných znaků krajiny, nebo dokonce k jejich odstranění. Změna měřítko a geomorfologického kontextu hradiště Zámka, způsobená stavbou dálnice, zcela zničí chráněnou podstatu zapsané archeologické památky. Zanikne kulturní dominanta celého území, jejíž součástí jsou prudké svahy

údolí Dynamitky s údolním meandrem Čimického potoka, které jsou neoddělitelnou součástí uceleného obrazu zaniklého hradiště s vazbou na nejstarší dějiny Čech a dávají představu o jeho situování a významu v území.

3. Nedocení kulturní a historické hodnoty neporušené krajiny v rozporu se závazky ČR i EU

Prostor vltavského kaňonu byl souvisle osídlen a zemědělsky obhospodařován již ve starší době kamenné a i v době historické patřil ke kontinuálně osídlené oblasti spjaté s raně středověkým přemyslovským státem (hradiště Zámka, hradiště Na Farkách). Strategicky významné místo Zámka nad řekou Vltavou chráněné příkrými svahy ze tří světových stran bylo prakticky nepřetržitě souvisle osídleno od 4. tisíciletí př. Kr. až do 9. století. Ostrohy vltavského údolí a rovněž stráně a výšiny při údolích potoků Bohnického, Čimického a Drahaňského ústí do Vltavy vykazují stopy pravěkého života. Krajina tvarovaná roklemi, které jsou napojeny na prostor Vltavského kaňonu tvoří jedinečnou scenérii osídlení, které je považováno za jedno z nejstarších v Čechách.

Ochrana kulturního a archeologického dědictví je veřejným zájmem. Kulturně historická hodnota území archeologických nálezů (ÚAN) spočívá ve schopnosti nést historickou informaci důležitou pro zachování krajinné paměti a od ní se odvíjejícího kulturního povědomí. **Do archeologického dědictví jsou zahrnuty stavby, konstrukce, skupiny budov, zastavěná území, movité objekty, památky dalšího druhu a také jejich související prostředí nacházející se jak na souši, tak pod vodou** (dle čl. 1, • Úmluva o ochraně archeolog. dědictví Evropy). Právní předpisy, upravující ochranu archeologických památek: • Úmluva o ochraně archeologického dědictví Evropy (č. 99/2000 Sbírky mezinárodních úmluv). • Úmluva o ochraně archeologického dědictví Evropy, Maltská konvence (revidovaná) je úmluvou členských států Rady Evropy a ostatních států – smluvních stran Evropské kulturní úmluvy. • Úmluva byla přijata dne 16. ledna 1992 ve Vallettě. Jménem České republiky byla podepsána ve Štrasburku dne 17. prosince 1998. S úmluvou vyslovil souhlas Parlament ČR a prezident republiky ji ratifikoval. Ratifikační listina ČR byla uložena u generálního tajemníka Rady Evropy, dne 22. března 2000. Dokument vstoupil v platnost na základě svého článku 14 odst. 3 dne 25. května 1995. Pro ČR je závazný podle odst. 5 téhož článku od 23. září 2000. • Úmluva o ochraně architektonického dědictví Evropy (č. 73/2000 Sbírky mezinárodních smluv). • Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. • Vyhláška č. 187/2007 Sb., která stanoví obsah a náležitosti plánu území s archeologickými nálezy. • Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

Tento legislativní rámec uvedený v příloze B.10 **stanoví hodnotu zapsané kulturní památky Hradiště Zámka a krajiny nejstarších památek české státnosti.**

Projekt dálnice terénním zářezem a shora hloubeným tunelem zasahuje přímo do nemovité kulturní

památky hradiště. Její neoddělitelnou součástí je i krajinný profil meandru údolí Čimického potoka, který je narušen mostní konstrukcí s protihlukovými stěnami.

Kritéria hodnocení, která si stanovil zpracovatel dokumentace EIA, jsou podřízena snaze vyhodnotit vliv plánované dálnice na zákonem chráněné přírodní, krajinné a kulturní hodnoty jako zanedbatelný, případně kompenzovatelný. Při zachování zákonných postupů by ovšem bylo třeba upuštění od legislativní ochrany. Tento krok není vůbec zmíněn, je patrně automaticky předpokládán jako samozřejmý a nezohledňuje se tak ani časová náročnost tohoto kroku. Součástí dokumentace není stanovisko orgánu státní památkové péče, které bychom u takto problematického záměru očekávali již v této fázi záměru, protože u archeologické lokality tohoto typu je situace a krajinný ráz důležitou součástí chráněné podstaty památky.

Zachování nedotčené krajiny Vltavského kaňonu a kulturního dědictví lze hodnotit jako nezpochybnitelný veřejný zájem, jako základní kámen identity národního uvědomění, místo pro obnovování pocitu domova a sounáležitosti s národní minulostí a nadějí pro budoucnost.

4. Ignorování obecných principů a zásad z A-ZÚR pro navrhování změn v územích s ohledem na krajinný ráz a hodnoty území

Krajinný ráz: „V každém případě je jisté, že

1. se jedná o území, kde je nutné v plné šíři uplatňovat §12 a že
2. stavba takových dimenzí nutně do krajinného rázu zasáhne, a to bezesporu výrazně. Zákon však neříká, že zásahy (a to ani silné) do KR nejsou možné, nýbrž musí být brán ohled na zachování hodnot a kritérií ochrany, jsou-li přítomné. Cílem této studie je tedy především vyhodnocení míry zásahu do cenných a jedinečných hodnot. „(B.11 příloha EIA)

„Přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti tvoří krajinný ráz a je chráněna před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. „Zásahy do krajinného rázu, zejména umístování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonického měřítka a vztahů v krajině.“ (B.11 příloha EIA)

Orgán ochrany přírody zřídil podle zákona obecně závazným předpisem přírodní park Draháň -Troja a stanovil tak omezení využití tohoto území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto parku. Každou krajinu je možno popsat pomocí přírodní, kulturní a historické charakteristiky. Jednotlivé charakteristiky krajinného rázu jsou v dotčeném území dobře zřetelné a spoluvytvářejí jedinečnost a nezaměnitelnost krajinné scény – vizuálně vnímaného obrazu krajiny.

Pro trasování dálnice D0 v úseku 518 a 519 je jedním z výchozích dokumentů ZÚR (Praha, Středočeský

kraj). Přestože tento dokument obsahuje přesně formulované zásady ochrany krajinného rázu, přírodních a historických hodnot, stanovuje zároveň koridor dálnice, kterým jsou tyto hodnoty zpochybňovány a likvidovány.

V ZÚR jsou charakterizovány pražské krajiny zaříznutých údolí, které jsou chráněny formou přírodních parků a maloplošných ZCHÚ. Je zde také uveden požadavek:

- Chránit dochovaný charakter prostoru scény města, především vltavského údolí a pohledově exponovaných svahů a hran náhorních plošin včetně krajinných a historických dominant, kompozičních os, dálkových průhledů, měřítka zástavby atd.
- Respektovat hodnoty chráněných území, tj. památkových rezervací a zón, areálů kulturních památek (národních kulturních památek), archeologických lokalit, přírodních památek apod.
- Respektovat a rozvíjet hodnoty ucelených architektonických souborů a vymezených částí městských čtvrtí, které nejsou památkově chráněné, ale jsou charakteristické pro dané území a pro dobu svého vzniku.
- Zachovat a chránit zelené svahy vltavské nivy a navazujících údolí, které mají zásadní vliv na prostorové utváření města.
- Respektovat přírodní hodnoty městské krajiny, zejména dochované kompozice uměle založených částí krajiny.
- Rozvíjet systém zeleně, který je významným atributem krajinného rázu, základem zdravého městského prostředí a kvalitní příměstské krajiny poskytující městu rekreační zázemí.
- Zachovat prostupnost krajiny, zejména pro pěší a cyklistickou dopravu.
- Zachovat stávající krajinnou strukturu střídající lesní plochy s plochami bez lesa, zachovat a chránit zelené klíny, zajistit propojení významných zelených ploch zelenými osami, zachovat dosud nezastavěné přírodní horizonty zohlednit význam krajinných dominant a dálkových pohledů.
- Rozvíjet v přiměřené míře a modernizovat dopravu, zejména hromadnou.
- Rozvíjet technickou infrastrukturu, která patří k civilizačním hodnotám města, v souladu s trendy udržitelného rozvoje.

Pro následné rozhodování o změnách v území Drahaň-Troja-Bubeneč platná ZÚR dokonce stanovuje respektování krátkodobé rekreace obyvatel jako prioritní. Dále respektování fenoménu Vltavy a její nivy jako významného krajinného a přírodního prvku, určeného především pro rekreační funkci a zajištění vyloučení významného negativního vlivu Pražského okruhu na lokalitu Natura 2000 „Kaňon Vltavy u Sedlce“.

Dokumentace představuje „optimalizaci prostorového řešení okruhu s cílem omezit negativní vlivy stavby“ na stávající zástavbu a charakter území prostřednictvím založení pásů zeleně podél trasy severně od Dolních Chaber, jižně od Drahaňské rokle a západně od Suchdola.

Pod termínem optimalizace prostorového řešení okruhu (tělesa šestiproudé dálnice) a nově založených pásů zeleně (v KÚOS doporučené nepůvodní druhy z důvodu větší šance přežití), si lze jasně přestavit zásadní negativní změnu krajinného rázu v reliéfu terénu i druhu lesního porostu. Navrhovaná nepůvodní doprovodná zeleň nerespektuje původní ekosystémy a bude mít negativní vliv na biodiverzitu území. Lokální klimatická změna v okolí dálnice bude ovlivňovat schopnost dlouhodobého přežití původních druhů stromů a keřů v těchto územích. **Dojde k faktické likvidaci podstaty krajinného rázu i dnes chráněné přírodní podstaty.**

5. Rozpor s PÚR, s deklarovanými prioritami ochrany krajiny a strategie udržitelného rozvoje

Dokument Ministerstva pro místní rozvoj, POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE (PÚR) České republiky (Úplné znění závazné od 1. 9. 2023), který je také závazným podkladem pro projektování severní části Pražského okruhu, obsahuje republikové priority plánování a strategie rozvoje.

„Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivita. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty“.

Trasování D0 518 a 519 tato ustanovení nerespektuje.

6. Zatížení krajiny i obyvatel vlastní realizací

Tvrzení obsažená v dokumentaci jsou v některých oblastech založena na prognózách - hluková studie, vývoj automobilismu, znečištění ovzduší. Na základě uvedených hraničních modelových dat, blížících se statistické chybě, je vysloven předpoklad, že se trasa dálnice významně negativně neprojeví. V případě nepřesnosti nebo omylu v předpokladech není již realizovaná trasa dálnice v tomto území kompenzovatelná a dojde ke zničení nenahraditelných hodnot.

Pro ochranu přírodních a kulturních hodnot bude rozhodující také vliv provádění staveb. Krátký termín dokončení si vyžádá masivní nasazení stavební techniky i lidí, přitom počty nejsou ani přibližně uvedeny. Dopad velkého množství stavebních dělníků na život v přilehlých obcích nebude zanedbatelný (ubytování, stravování, nakupování potravin, doprava). Zařízení staveniště a mezideponie zemin, které jsou uvažovány v lokalitě znamenají široký zábor území a tím likvidaci všech chráněných rostlin a živočichů, které už nelze obnovit, zničí se tak podstata ochrany těchto chráněných území.

Velké množství vykopané zeminy, jejíž odvoz je z tohoto prostoru problematický má být vyřešen přemodelací terénu a tím dojde ke zničení původně chráněného krajinného rázu.

Opatření navržená ke snížení nebo eliminaci vlivu záměru, jsou rozpracována po stránce obecné a jsou uvedena i některá konkrétní opatření v nejbližším okolí. Lze se ovšem důvodně domnívat, že žádné z těchto opatření devastaci krajiny nezabrání.

7. Závěrečné stanovisko ke studii vlivu na krajinný ráz

Studie vlivu na krajinný ráz (Ing.arch.Jiří Kupka, příloha B.11) v přímém srovnání s podobnou studií sousední části přírodního parku Draháň-Troja (lanovka), zpracovanou průběhu jednoho roku (7/2022 a 7/2023), stejným autorem, vykazuje známky účelového, nevěrohodného posouzení zhotoveného ve prospěch navrhovaného záměru realizace severní části Pražského okruhu.

Pokud je třeba s největší přísností chránit krajinu, ve které jsou přítomné mimořádné a jedinečné hodnoty přírodní, kulturní a historické či estetické, potom část trasy v přírodním parku Draháň-Troja s nezaměnitelným krajinným rázem a přírodními a kulturními památkami, je právě tímto případem.

Nelze v hodnocení provést jakési metodické zprůměrování, kdy větší bezproblémová část území vylepší celkový obraz, který pak v posuzovaném celku vyhoví, přesto že menší část území s mimořádnou kvalitou bude záměrem zničena.

Hlavní negativní zásahy navrhované stavby:

- terénní zářezy a násypy tělesa dálnice
- portály dálničních tunelů
- uměle vytvořené terénní valy a protihlukové stěny
- přemodelovaný terén z vykopaného a vytěženého materiálu, v souladu s požadavkem jeho využití v území
- devastující dělící účinek na celistvost prostorově a územně ohraničené lokality
- zničení současného přírodního charakteru chráněných lokalit, včetně jejich ochranného pásma
- poškození horní části Drahaňského údolí příčně umístěným vysokým mostním tělesem
- prostorové oddělení obce Dolní Chabry, historického sídla založeného na horním konci Drahaňské rokle
- mostní těleso nad Čimickým údolím a meandrem Čimického potoka
- zničení východní části archeologické lokality hradišti Zámka (nemovitě kulturní památka) i s ohledem na morfologii terénu přilehlého údolí, která je součástí podstaty památky
- zničení geofyzikálním měřením zmapovaného předpolí hradiště realizací východního tunelu Zámka
- vizuální a estetický vliv technické stavby mostu přes Vltavu na přírodní charakter území kaňonu Vltavy
- budoucí světelný smog

- zásadní změna estetických hodnot krajiny přírodního charakteru na území s technicky užitkovou funkcí

Trasování a předložené technické řešení dálnice D0 SOKP 518, 519, zvláště v severní části přírodního parku Draháň-Troja představuje významný (až likvidační) zásah do krajinného rázu a archeologické lokality nemovité kulturní památky hradiště Zámka.

K trasování severní části okruhu, který je veden po území města Prahy, byl ještě zpracován koncept severnější varianty. Byl hodnocen jako levnější, bez vysoké náročnosti na tunely a mosty. Severní varianta obchází nejcennější přírodní a archeologické lokality a zachovává vysoce hodnocený krajinný ráz historického středu Čech a přitom plní požadovanou dopravní funkci. Zpracovaná dokumentace EIA ukazuje na velké množství problémů vedení koridoru okruhu a z jejich závěrů vyplývají další pro projektování a realizaci stavby. Důsledky provozu dálnice ovlivní kvalitu života obyvatel v přilehlých sídlištích a obcích, jejich zdravotní stav a možnosti rekreace v blízkosti domova. Proto je třeba přehodnotit vedení koridoru D0 při dodržení zásad uvedených v platné ZÚR i v PÚR a předejít tak nekvalitní investici a možným žalobám.

12. Vyjádření k vlivu na klima

1. Tendence studie vlivu na klima

Doprava je významným producentem skleníkových plynů a přispívá ke změnám klimatu. Nejvyšší podíl na emisích z dopravy (cca 93 %) má silniční doprava. Od roku 1993 rostly emise skleníkových plynů z dopravy v ČR téměř nejrychleji z celé EU – o 80%!

<https://zpravy.aktualne.cz/domaci/emise-z-dopravy-v-cesku-rostou-temer-nejrychleji-z-cele-eu/r~83f15c24975011e9b7740cc47ab5f122/>

https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2019/06/02_Zmena_klimatu.pdf

Automobilová doprava přispívá ke změně klimatu nejen vlastním provozem, ale i nároky na obrovské zábory pozemků, což vede ke snížení retenční schopnosti, způsobuje její fragmentaci a ohrožuje přírodně hodnotné lokality včetně jejich ekosystémů.

Citujeme z Koncepce SEA k Dopravní politice ČR:

„Zejména v případě rozvoje silniční a dálniční sítě je nutné zohlednit skutečnost, že efektivita těchto staveb nemůže být posuzována jen z pohledu ekonomického, ale rovněž z pohledu, podle kterého nadměrné zábory pozemků vedou ke snižování retenční schopnosti krajiny

s negativními dopady na zásobování obyvatel vodou, s dopadem na půdní vlhkost v zemědělství a lesnictví a v neposlední řadě se zvyšováním rizik povodňových událostí.

Zároveň může docházet také k záboru přírodně hodnotných ploch. Na silniční a dálniční síti je zatím stále nedostatečný rozvoj technologií ITS a C-ITS, které umožňují rovněž optimalizovat kapacitu, a proto bývá často snaha upřednostňovat výstavbu dalších kapacit, ať už nových paralelních komunikací, nebo rozšiřovat stávající, obojí s dopadem na další zábor pozemků.“

Dálnice D0 518 a 519 o délce cca 15 km vede po pozemcích ZPF s nejvyšší ochranou a skrz zvláště chráněná území v bezprostřední blízkosti rezidenčních lokalit hlavního města ČR. Jedná se o šestiproudou dálnici kategorie D34/100 se 7 mimoúrovňovými křižovatkami, 6 mostními objekty na hlavní trase, tunelovými úseky o délce 4650 m a dvěma přivaděči. Dle prognózy se očekává denní provoz cca 92 000 až 105 000 vozidel včetně 10 000 nákladních. Záměr bude mít bezpochyby významný dopad nejen na nejbližší okolí, ale na celou pražskou aglomeraci.

Studie vlivu na klima však dopady záměru evidentně bagatelizuje, tendenčně a v řadě případů nesprávně vyhodnocuje jeho vztah k cílům relevantních strategických dokumentů. Zároveň se nekvalifikovaně vyjadřuje k dopravní problematice, což svědčí o nedostatečných znalostech zpracovatelů dávno známého jevu dopravní indukce, aktuálních trendů a poznatků v oblasti udržitelné městské mobility a dopravního chování obyvatel.

2. Vztah k cílům uvedených v relevantních strategiích

Dokumentace posuzuje vztah k cílům uvedených v národních a regionálních strategiích.

Politika ochrany klimatu v ČR

Záměr je v rozporu s redukčními cíli Politiky ochrany klimatu v roce 2040 a 2050 a měl by být hodnocen jako negativní (-).

Tab. 2.1. Politika ochrany klimatu v České republice – redukční cíle [6]

Hlavní a dlouhodobé redukční cíle	Hodnocení
Snížit emise skleníkových plynů v ČR do roku 2020 alespoň o 32 Mt CO ₂ ekv v porovnání s rokem 2005	0
Snížit emise skleníkových plynů v ČR do roku 2030 alespoň o 44 Mt CO ₂ ekv v porovnání s rokem 2005	0
Směřovat k indikativní úrovni 70 Mt CO ₂ ekv vypuštěných emisí v roce 2040	0/-
Směřovat k indikativní úrovni 39 Mt CO ₂ ekv vypuštěných emisí v roce 2050	0/-

Na str. 37 dokumentace je uvedeno: „celková produkce emisí CO₂ ekvivalentu z automobilové dopravy se na

komunikační síti zvýší cca o 44 – 83 kt/rok, což představuje nárůst emisí z dopravy cca o 1 – 1,8 % (dle výpočetního stavu).“

Tento údaj však nezahrnuje nepřímé emise, produkované v souvislosti se záměrem, zejména:

- emise spojené s materiálovými a energetickými nároky na vlastní realizaci stavby (vč. celého životního cyklu stavby jako takové)
- emise spojené se spotřebou elektrické energie při provozu komunikace (zejména systémy tunelů a osvětlení komunikace)
- emise spojené s údržbou komunikace – čištění, zimní údržba, péče o vysazenou vegetaci, opravy komunikace apod.
- emise spojené s nakládáním s odpady a odpadními vodami.

Dále je zapotřebí zohlednit emise tzv. „well to tank“, které zahrnují proces těžby, zpracování a přepravy paliv.

Umberto de Pretto, generální tajemník IRU: *„Neobjektivní norma tank-to-wheel, která měří emise pouze u výfukového potrubí, tak místo přesného hodnocení, zahrnujícího těžbu surovin až po použití paliva, narušuje politické úsilí o snížení emisí CO₂ z komerční silniční dopravy.“*

<https://truckfocus.cz/novinky/26325,emise-elektrickych-nakladnich-vozidel-jsou-vyssi-nez-u-konvencnich-prekvapivy-vyzkum>

Well to Tank (WTT) analýza od zdroje do nádrže posuzuje energetickou náročnost a produkci emisí [skleníkových plynů](#) v jednotlivých fázích výroby paliva, které předcházejí spálení paliva ve vozidle. U [fosilních paliv](#) se jedná zejména o těžbu suroviny (ropy, zemního plynu), dopravu do rafinérií, výrobu paliva a distribuci do čerpacích stanic.

Dokumentace se však zabývá pouze Tank to Wheels (TTW) analýzou, která posuzuje energetickou náročnost a produkci emisí [skleníkových plynů](#) při spálení paliva ve vozidle.

<https://biom.cz/cz/odborne-clanky/hodnoceni-zivotniho-cyklu-fosilnich-paliv-a-bioetanolu>

Při zahrnutí nepřímých emisí včetně „well-to-tank“ by celkový nárůst emisí v důsledku realizace D0 518 a 519 byl pravděpodobně výrazně vyšší.

Nelze souhlasit s tvrzením v dokumentaci (str. 37), že „v kontextu jiných typů zdrojů emisí jej lze považovat za zcela akceptovatelný“. Vzhledem k nezapočítaným nepřímým emisím budou celkové emise výrazně vyšší než 44 – 83 kt CO₂e/rok a násobně překročí míru určenou pro stanovení podrobné uhlíkové stopy dle metodiky EIB (20 kt/rok). Vliv na klima je signifikantní v kontextu národních i mezinárodních klimatických závazků.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=OJ%3AC%3A2021%3A373%3AFULL>

Vztah k vybraným opatřením v tabulce níže je hodnocen chybně.

Tab. 2.2. Politika ochrany klimatu v České republice

Opatření	Hodnocení
Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem v rámci Národního programu životního prostředí	0
Stimulace využití alternativních pohonů v silniční nákladní dopravě prostřednictvím úpravy režimů a sazeb silniční daně	0
Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem a podpora výstavby související infrastruktury díky podpoře příslušných Operačních programů	0
Přesun části přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici (do roku 2030 zajistit přesun minimálně 30 % podílu dálkové nákladní přepravy na železniční a lodní dopravu adekvátně podmínkám ČR)	0/-
Výkonové zpoplatnění nákladní dopravy – rozšíření stávajícího systému	0/+
Rozvoj šetrných způsobů dopravy. Zajistit realizaci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 až 2020. Připravit navazující strategii pro období do roku 2030	0

Záměr je v přímém rozporu se závazkem přesunout část přepravních výkonů nákladní dopravy na železnici, neboť výrazně zvýší konkurenceschopnost silniční dopravy oproti železniční a odsaje významné finanční prostředky z rozpočtu na dopravu, které by jinak mohly být využity na investice do zlepšování podmínek pro nákladní železniční dopravu.

Hodnocení: negativní (-)

Vztah k výkonovému zpoplatnění nákladní dopravy by bylo možné hodnotit kladně, pokud by došlo k jeho rozšíření na stávající komunikace (např. I. a II. třídy). U nových komunikacích včetně D0, které však způsobí nárůst emisí CO₂, je vhodnější hodnotit vztah k opatření **neutrálně**.

Ve vztahu k **rozvoji šetrných druhů dopravy** by měl být záměr **hodnocen negativně** a to ze dvou důvodů: 1) zvyšuje konkurenceschopnost IAD oproti šetrným druhům dopravy 2) odčerpá finanční prostředky, které by mohly být investovány do šetrných druhů dopravy. Navíc v dopravně inženýrských podkladech (příloha B. 1, str. 14) je uvedeno, že záměr způsobí převedení 16 tisíc cest osob z VHD na IAD, což odpovídá cca 25% nárůstu dopravních výkonů vyvolaným záměrem. To je velmi nežádoucí nejen z hlediska potřeby snižovat emise CO₂.

Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR 2021 – 2030

[https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/\\$FILE/OEOK_Narodni_adaptacni_strategie-aktualizace_20212610.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/$FILE/OEOK_Narodni_adaptacni_strategie-aktualizace_20212610.pdf)

Adaptační strategie stanovuje 5 specifických cílů. Dokumentace však sleduje vztah záměru pouze k cíli „Je výrazně posílena resilience lidských sídel včetně jejich veřejné a zelené infrastruktury s důrazem na ochranu lidského zdraví“ a hodnotí jej jako neutrální. S výběrem jednoho cíle a tendenčním hodnocením však nelze

souhlasit.

- Je zajištěna ekologická stabilita a poskytování ekosystémových služeb v zemědělské krajině s důrazem na omezení degradace i záboru půdy a posílení přirozeného vodního režimu. **Vzhledem k obrovskému záboru a degradaci půdy v důsledku výstavby a provozu šestiproudé dálnice je vztah záměru k uvedenému cíli negativní.**
- Je zajištěna ekologická stabilita a poskytování ekosystémových služeb lesů s důrazem na zabránění degradace půdy a posílení přirozeného vodního režimu. **Vzhledem k záboru velké plochy lesů a znečištění lesů v blízkosti dálnice škodlivými emisemi v průběhu výstavby a provozu je vztah záměru k uvedenému cíli negativní.**
- Je zajištěna ekologická stabilita a poskytování ekosystémových služeb vodních a na vodu vázaných ekosystémů s důrazem na posílení přirozeného vodního režimu krajiny a s ohledem na zajištění potřeb lidské společnosti a udržitelné užívání vody. **Vzhledem k negativnímu vlivu výstavby a provozu dálnice na podzemní i povrchové vody je vztah záměru k uvedenému cíli negativní.**
- Je výrazně posílena resilience lidských sídel včetně jejich veřejné a zelené infrastruktury s důrazem na ochranu lidského zdraví. Výstavba a provoz šestiproudé dálnice oslabí odolnost lidských sídel z těchto důvodů: významné rozšíření nepropustných ploch, vznik nového tepelného ostrova, znehodnocení přírodních a rekreačních lokalit, snížení ochrany lidského zdraví (obyvatelé budou vystaveni hluku a exhalacím z dálnice). **Vztah záměru k uvedenému cíli je negativní.**
- Je dosaženo vysoké efektivity systému včasného varování a odpovědné reakce obyvatel. U tohoto cíle není přímá souvislost se záměrem.

Klimatický závazek hl. města Prahy

Vztah k cíli snižovat emise skleníkových plynů minimálně o 45% do roku 2030 a dosáhnout nulových emisí CO₂ nejpozději do roku 2050 je jednoznačně negativní. Viz komentář u Politiky ochrany klimatu.

Strategie adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu

https://adaptacepraha.cz/wp-content/uploads/2023/02/strategie_adaptace_cs_website.pdf

„Vize: Zvýšení dlouhodobé odolnosti a snížení zranitelnosti hlavního města Prahy vůči dopadům změny klimatu postupnou realizací vhodných adaptačních opatření (s přednostním využitím ekosystémově založených opatření v kombinaci se šedými (technickými) a měkkými opatřeními s cílem zabezpečit kvalitu života obyvatel města.“

Záměr je v rozporu s vizí strategie, neboť snižuje dlouhodobou odolnost a zranitelnost hl. města Prahy vůči dopadům změny klimatu.

Vztah k adaptačním opatřením je hodnocen v několika případech tendenčně či dokonce nesprávně. Záměr má negativní vztah k těmto opatřením:

- A.1 Zlepšovat mikroklimatické podmínky města prostřednictvím víceúčelové zelené infrastruktury
- A.3 Zakládat a revitalizovat vegetační prvky a plochy ve městě
- A.5 Vytvářet podmínky pro rozvoj příměstského a městského zemědělství jako adaptačního opatření
- A.6 Posilovat ekologickou stabilitu a regenerační schopnosti krajiny
- B.3 Realizace opatření cílených na zpomalení povrchového odtoku vody z krajiny a protierozní ochranu
- B.4 Zavádění a postupná změna zpevněných nepropustných ploch na plochy s propustným nebo polopropustným povrchem
- B.7 Zlepšení prostupnosti krajiny a její využitelnosti pro rekreaci
- E.1 Zajistit provázání udržitelné mobility s dalšími aspekty udržitelného města.
- E.2 Podpořit veřejnou hromadnou dopravu, kolejovou dopravu, elektromobilitu ve veřejné i individuální dopravě, pěší a cyklisty – záměr je v rozporu s cíli udržitelné mobility, neboť výrazně zvýší atraktivitu IAD na úkor ekologických druhů dopravy, povede k přesunu části cestujících z VHD do aut a usnadní dojížďku autem do metropole i ze vzdálenějších lokalit.

Klimatický plán hl. města Prahy

Záměr má negativní vztah ke klíčovým prioritám v oblasti udržitelné mobility:

- Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony veřejné hromadné dopravy – naopak dojde ke snížení konkurenceschopnosti IAD a přesunu části cestujících z VHD do aut
- Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony nemotorové dopravy – chůze je nedílnou součástí cest VHD. Vzhledem k přesunu části cest na IAD a zvýšení atraktivity IAD díky novým propojením dojde zřejmě k snížení výkonů nemotorové dopravy.
- Snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze – záměr povede k nárůstu o cca 931 tisíc vozokilometrů denně v pražské aglomeraci, přičemž až 2/3 dopravy mají být indukované.

Mýtný systém lze zavést před dokončením okruhů, je to dokonce podmínkou zprovoznění městského okruhu. Příklady zahraničních metropolí (např. Stockholm) dokazují, že k zavedení mýta není zapotřebí mít dokončené okruhy.

Záměr má negativní vztah i k několika adaptačním opatřením:

- Revitalizace parků, zelených a zpevněných ploch, výsadba zeleně – vlivem výstavby a provozu dojde k poškození přírodního parku Drahaň- Troja
- Postupná přeměna zpevněných nepropustných ploch na plochy s propustným nebo polopropustným povrchem
- Vytváření a podpora zahrádkových a komunitních osad, eko-zemědělství a podpora udržitelného zemědělství – záměr povede k poškození či dokonce likvidaci zahrádkových osad a významnému záboru zemědělské půdy nejvyšší bonity

3. Další nedostatky studie vlivu na klima

Neztotožňujeme se s tvrzením, že „vlivy záměru na místní klimatické poměry budou mírné a projeví se pouze v bezprostředním okolí záměru, ve vzdálenosti jednotek či nižších desítek metrů od stavby.“ Toto je nutné doložit nějakým výpočetním modelem. Pokud dojde (tak, jak hodnotitel uvádí str. 22), ke snížení povrchového odtoku z krajiny, přeměně propustných povrchů na nepropustné, zhoršení prostupnosti krajiny a ekologické stability, může to mít jistě dalekosáhlé důsledky v celém území. Z analýzy expozice taktéž vyplývá, že pro území, v němž se záměr D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves nachází, byla identifikována střední úroveň expozice vůči dlouhodobému suchu, zvyšování teploty, přechodům teploty přes 0 °C, extrémně vysokým teplotám a požárům vegetace. V případě požárů vegetace v blízkosti D0 bude ohroženo mnohem rozsáhlejší území.

Ve studii autor charakterizuje podmínky a rozsah navržené stavby, současně také se dotýká členění stavby a lokálních klimatických podmínek.

Větší část dálnice D0 nelze odvodnit zasakováním, protože tomu geologické podloží neodpovídá a nelze do něj zasakovat.

V souladu se stavbou jsou na úseku D0 518 pouze 3 retenční dešťové nádrže, do kterých je zaústěna středová dešťová kanalizace.

V úseku D0 519 jsou navrženy dvě retenční nádrže na odvod vody z tělesa komunikace během srážkových epizod, všechny navržené retenční nádrže jsou podle výpočtu údajně navrženy i na přívalové srážky a to i v okolí tunelu Suchdol. U některých nádrží je instalován lapol, jímky u tunelů jsou instalovány jako bezodtoké a s dostatečnou kapacitou pro případné hašení v tunelech.

Vše je bráno počítáno dle charakteristik oblasti T2 podle Quitta a nebo dle Atlasu klimatu z roku 2008, tomu odpovídají údajně i výpočty, škoda je, že nebyl brán zřetel na některé měnící se charakteristiky klimatu a také na změny ve srážkových průměrech.

Za chybu lze považovat, že do citace dokumentů se propsaly běžné vlivy změny klimatu a nikoliv narůstající

počet extrémů, který jde ruku v ruce s nimi.

Mezi vlivy vyvolanými změnou klimatu jednoznačně chybí lokální jevy vázané na území a to je jednak mlhy, které budou pravidelně každé jarní podzimní období v okolí mostů, dále pak silný až bořivý vítr, námrazy a ledovka (zejména na mostních tělesech), snížená viditelnost při sněhových bouřích a přívalových srážkách.

Za celkově sporné lze považovat tvrzení, že kompenzace zpevněných povrchů silnice a ohřátí vzduchu bude zčásti kompenzováno výsadbou zeleně v okolí. Listová plocha za provozu komunikace nezmírní ohřev vozovky ani o procenta a krytí zelení v okolí stavby je iluzorní.

Jak konstatuje i studie, tak většina srážkových vod z komunikace a zejména mostů má být svedena do Vltavy. Autor nenamodeloval žádnou situaci se srážkami vyššími, případně s přívalovými dešti, které dojisty v daném úseku alespoň komunikace D0 518 jsou zčásti zařazeny do půd ohrožených erozí a s erozí v reálném rozsahu není počítáno. Přitom půjde o každoroční jev (autor uvádí v textu mapu erozního ohrožení půd Prahy, ale dále s ní nepracuje)... Tak při nepoužití žádného dostupného predikčního systému vlastně

1. Nevíme, jak autor a projektant svody vody uvažovali a jakou kapacitu mají svody ve vztahu k reálné přívalové srážce pro území typické
2. není jasné, proč autor uvažoval, že nedojde k smogovým situacím, protože komunikace procházejí územím v údolí Vltavy, kde je silná tvorba mlh a v zimě i námrazy. V mlze se za nepříznivých situací mohou škodliviny místně koncentrovat.

Výše uvedená rizika, včetně eroze svahů menších toků u Vltavy autorovi zcela unikla.

V rámci popisu možných rizik mostních těles nikde není uvedeno zabezpečení mostních těles proti námrazám a ledu, které by bylo v daném úseku velmi vhodné udělat, a to alespoň ohříváním povrchu mostní komunikace.

Podobně rizikové v zimním období může být i opadávání ledu z vedené VVN, které je vedeno okolím a není jasné, jak je vedení zajištěno poblíže komunikace proti ledu a námrazám případně padajícím i na komunikaci.

Autor bohužel při predikci stavů nevyužil dosud běžícího modelu ovzduší pro hl.m. Prahu s názvem Libuše, který modeluje klima Prahy a zároveň jej monitoruje. Podobně nejsou využity výstupy ze snímkování UHI na celé ploše hl. města, které by naznačily parametry stávající i budoucí. Není tak s čím uvedené predikce staršího data srovnávat, úvahy autora mohou být zavádějící, protože oteplení se nevyvíjí a nebude vyvíjet v Praze lineárně.

Podobně i predikční model srážkových situací je dostupný veřejně díky zpracování hydrologických predikcí FSv ČVUT a není v práci využit pro povodí dotčených malých toků a Vltavy. Přitom systém vyloženě modeluje dopady různých intenzit a typů srážek do terénu, podle umístění toku a průtoků.

Pozoruhodné jsou z hlediska studie tabulky 5.4 Analýza citlivosti a 5.5 Analýza expozice, které se v dokumentaci objevily jaksí mimo kontext předchozích textů. Je v nich určováno, bez bližších odůvodnění a souvislostí, co a jak by měla navrhovaná stavba ovlivnit nebo tím být ovlivněna (není jasné, proč nebyly vytvořeny dvě tabulky) a zároveň v druhé tabulce je uvedena jakási expozice z hlediska budoucnosti. Tabulky navenek vypadají komplexně, ale není jasné, jaký segment problému postihují a jak jsou sestaveny. K tvorbě těchto tabulek se využívá metoda DELPHI II., kterou ale autor neaplikoval a tak ani výsledek není jasný a čitelný. Jde pouze o nepodloženou vícekriteriální hodnotící tabulku, dle subjektivních možností posuzovatele. Tabulka neposuzuje odděleně vlivy klimatu a jejich působení na navrženou stavbu, vlivy způsobené vlivem stavby a neposuzuje hlavně to podstatné a to je soulad více jevů v daném segmentu terénu na trase D0 518 a 519. Jako zásadní problém lze tedy vidět zejména nedostatek ve výčtu podložených rizik v souvislosti se stavbou a fungováním dálnice. Obdobím výstavby a rizik se příloha prakticky nezabývá.

V další hodnotící tabulce 5.6 Analýza zranitelnosti jsou vyhodnoceny jednotlivá rizika z hlediska potenciálu a výstupní hodnocení je ve vztahu ke stavbě velmi příznivé, právě proto, že nepostihlo více aspektů přístupu a také, že nebyly hodnoceny extrémní, které autorovi zcela v oblasti kaňonu Vltavy unikly. Tabulka tak reprezentuje „příznivou“ vizi provozu za snesitelných rizik a nikoliv jakousi realitu, ale to co by si projektant a autor studie přáli. Proto tam není zmíněna, jak již bylo uvedeno, námraza, mlhy a mrznoucí mlhy, namrzání vozovky, přívalové deště jsou zmíněny jen okrajově a synergické jevy např. vedení VVN a další nejsou zmíněny vůbec. Studie tak nepostihuje v samotném důsledku to, co by měla, tedy všechna významná rizika spojená se změnou klimatu.

Tabulky 5.7 a 5.8 hodnotí dále případná rizika, ale zcela neadekvátním způsobem a výsledek nelze úplně nazvat jako analýzu zranitelnosti, mimo jiné proto, že v hodnoceních několikrát vyšlo jako riziko dlouhodobé sucho. Jaký to má význam pro komunikaci a mostní tělesa je opravdu nejasné, pokud by došlo k posouzení synergických jevů a projevů, tak může mít dlouhodobé sucho vlivy na okolní vegetaci nebo na výsadby provedené v rámci výstavby, to ale v textech nikde není uvedeno a interpretace je velmi strohá.

Analýza dopadů změny klimatu byla vyhodnocena jako významná u dvou faktorů a i tam dopady změny klimatu jako malé. Extrémy vyskytující se běžně po celém území hlavního města Prahy tak zůstaly nevyhodnoceny vůbec.

Opatření na snížení vlivu rizik na komunikaci jsou velmi omezená, neúčinná a vůbec nepostihují podstatu věci, např. dostatek vody na zálivku výsadby je věc smlouvy a zajištění péče a nikoliv opatření na ochranu proti vlivům klimatu.

Poměrně zajímavá je informace o uvolnění CO₂ do ovzduší ze stavby, kde jsou mechanicky spočítány pouze emise z provozu spalovacích motorů, ale není zde proveden zejména výpočet dopravy stavebních hmot, výroba cementu není započtena a není započtena a přepočtena na CO₂ ani elektrická energie. Takový

výpočet uvolněného CO2 je potom neúplný, v rámci posouzení v rámci EIA k ničemu, protože v něm nejsou započteny významné externality.

Opatření uváděná před závěrem studie jsou neúčinná, jdou mimo a jsou doslova paliativní ve vztahu k vlivům změny klimatu.

V obecné rovině studie předložila řadu výpočtů, návrhů na opatření, různých vyhodnocení, ale zcela pominula 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 dezintepretuje autor výsadbu podle komunikací). Nejsou sečteny úniky CO2 a dalších skleníkových plynů z realizace stavby a nejsou vůbec uvažovány ani externí emise ze stavby a stavebních činností (tuhnutí malty a betonů, stavební činnost v polích, nebo 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 lze považovat za neúplnou, nedokončenou a je nutno ji skutečně a precizně dopracovat.

13. Rozpor s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů

Dle §1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. *účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti.* D0 518 a 519 je v rozporu s cíli a principy důležitých strategických dokumentů hl. města Prahy, České republiky a Evropské unie. Vydání **nesouhlasného rozhodnutí** k uvedenému záměru umožní naplnit účel tohoto zákona.

1. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Snížení uhlíkové stopy

Naopak dojde k **výraznému zvýšení uhlíkové stopy**, a to z následujících důvodů:

- několikaletá výstavba šestiproudé dálnice včetně mimoúrovňových křižovatek, tunelů, mostů a přivaděčů v těsné blízkosti rezidenční zástavby a přírodních památek na území Prahy
- celkový nárůst dopravních výkonů na území Prahy
- nárůst dopravních výkonů na stávajících komunikacích uvnitř Prahy v důsledku dopravní indukce
- větší nabídka silniční kapacity a tedy atraktivnější podmínky pro automobilovou dopravu (s výrazně vyšší uhlíkovou stopou) v neprospěch alternativních druhů dopravy
- nákladný a energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků

Zvýšení bezpečnosti

Naopak dojde ke **snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti** mj. v důsledku mísení tranzitní nákladní a městské dopravy, výrazně vyšší rychlosti na okruhu a přivaděčích. Je prokázáno, že snížení bezpečnosti může být nejefektivněji docíleno snížením rychlosti na 30 km/h (v některých lokalitách i méně), vhodnými stavebními úpravami, které vedou ke zklidnění dopravy ve prospěch chodců a cyklistů a také náhradou velkých těžkých aut (SUV) za malá, prostorově úsporná vozidla.

Zvýšení finanční udržitelnosti

Naopak dojde k **výraznému zhoršení finanční udržitelnosti** jak z hlediska investičních, tak provozních nákladů (tunely, mosty). Jedná se zřejmě o dosud nejdražší dálniční stavbu v historii ČR, která povede k obrovskému zadlužení státu a odsaje veřejné zdroje pro mnohem potřebnější a užitečnější investice (např. železnice, infrastruktura ve strukturálně postižených regionech, školství, věda a výzkum apod.). DO 518 a 519 je extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti.

Zlepšení lidského zdraví

Přivedení tranzitní kamionové dopravy a celkový nárůst dopravních výkonů na území Prahy (mj. v důsledku dopravní indukce) zakonzervuje stávající špatné klima, zhorší hlukovou zátěž a tím povede ke **zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy**. Při proudění větrů ze severu a severozápadu zamoří zplodiny z dálnice vedené pouhých 6 km od centra pražskou kotlinu a centrální části Prahy. Nárůst atraktivity a větší využívání IAD povede ke snížení pohybových aktivit (chůze, jízda na kole), což bude mít rovněž negativní vliv na zdraví obyvatel.

Zvýšení prostorové efektivity dopravy

DO 518 a 519 podporuje rozvoj a zvyšuje atraktivitu prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy a ohrožuje konkurenceschopnost prostorově efektivních a udržitelných druhů dopravy (MHD, cyklo, pěší či jejich kombinace).

2. Rozpor se Strategickým rámcem ČR 2030

Mezi důležité priority Strategického rámce patří omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO₂. Naopak DO ve své poloze skrz Prahu prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO₂. Přímoú souvislost mezi rozšiřováním silniční kapacity a suburbanizací potvrzují mnohé studie včetně reportu OECD.

Report OECD

<https://www.oecd.org/environment/tools-evaluation/Policy-Highlights-Rethinking-Urban-Sprawl.pdf>

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>

3. Rozpor se Státní politikou životního prostředí

Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050: přechod ke klimatické neutralitě: rozvoj

nízkoemisní hromadné a nemotorové dopravy, rozvoj vozidel s alternativním pohonem, udržitelné územní plánování, postupný přesun nákladní dopravy ze silniční na železniční; adaptace sídel na změnu klimatu: potřeba zachování či obnovy funkčního propojení přírodních a urbánních struktur v širších krajinných souvislostech

D0: zvyšování emisí CO₂, zvyšování konkurenceschopnosti energeticky a prostorově nejnáročnější formy dopravy oproti nízkoemisní hromadné a nemotorové dopravě, neudržitelné územní plánování podporující suburbanizaci a mono (resp. prago-) centrický rozvoj, zvýšení konkurenceschopnosti silniční nákladní dopravy oproti železniční; vážné narušení funkčního propojení přírodních a urbánních struktur v pražské aglomeraci

4. Rozpor s Konceptí městské a aktivní mobility ČR 2021-2030

Základní vizí je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030, a to dle jednotlivých kategorií měst. U Prahy to znamená snížení podílu automobilové dopravy z dnešních cca 30 % na 15 – 20 %. To však nelze docílit realizací D0 a dalších velkých silničních staveb na území Prahy, které jsou v rozporu s klíčovými pilíři Koncepte.

Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města:

Dálnice D0 skrz Prahu zvyšuje mobilitu prostorově a energeticky nejnáročnějšího druhu dopravy a ve střednědobém horizontu zvýší i potřebu po mobilitě, resp. závislost na autech mj. v důsledku pokračující suburbanizace a dojížděky ze vzdálenějších lokalit. Přímou souvislost mezi rozšiřováním silniční kapacity a suburbanizací potvrzují mnohé studie včetně reportu OECD.

Report OECD

<https://www.oecd.org/environment/tools-evaluation/Policy-Highlights-Rethinking-Urban-Sprawl.pdf>

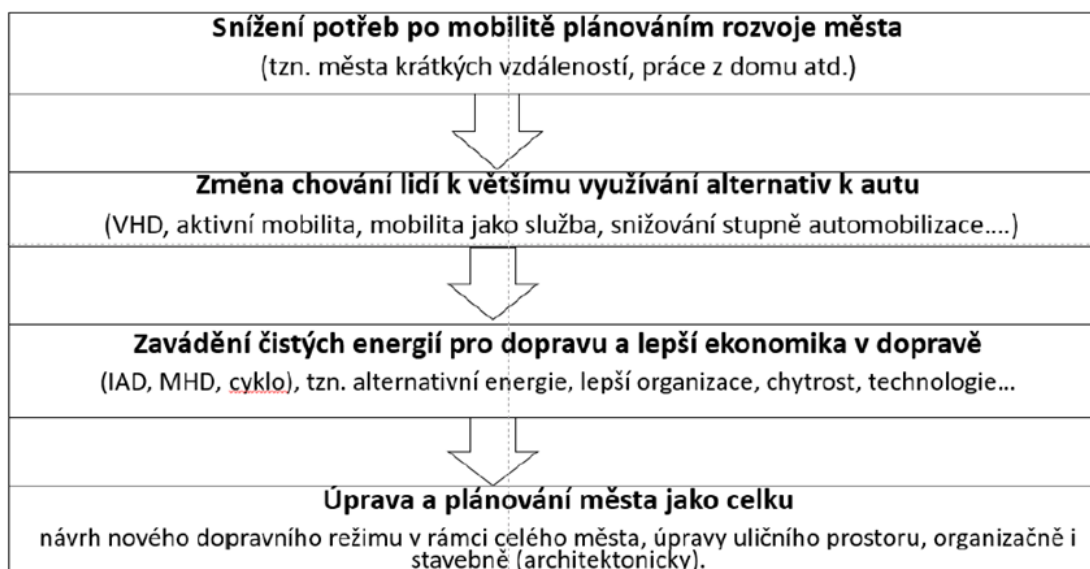
Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>

D0 518 a 519 je v přímém rozporu s principem města krátkých vzdáleností, kde obyvatelé mohou uskutečnit většinu svých potřeb v docházkové vzdálenosti od místa bydliště.

Změna chování lidí k většímu využívání alternativ autu:

Je naprosto evidentní, že D0 vedená skrz Prahu s mnoha sjezdy do města bude naopak motivovat lidi k většímu využívání osobního auta a přispívat k dalšímu nárůstu automobilizace obyvatel.



5. Rozpor s Dopravní politikou ČR

„Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Bude proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce).“

D0 518 a 519 vizi a strategické cíle Dopravní politiky ČR naopak popírá.

udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele - povede k dalšímu prohloubení nerovností mezi Prahou a regiony, neboť posílí pragocentrický charakter dálniční sítě a odčerpá obrovské finanční prostředky, které by mohly být smysluplně investovány v regionech (do dopravní infrastruktury, občanské vybavenosti, pracovních příležitostí, atd.).

splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace) – naopak výstavba a provoz D0 způsobí další nárůst emisí skleníkových plynů, neboť podporuje rozvoj energeticky nejnáročnějšího druhů dopravy a energeticky

nejnáročnější infrastruktury (tunely); výrazně zhorší možnosti adaptace na klimatickou změnu zejména v lokalitách na severu Prahy. Přírodní park Drahaň-Troja, který slouží jako přírodní a rekreační území pro desítky tisíc obyvatel, bude pro tyto účely naprosto znehodnocen.

bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví - naopak způsobí zhoršení lidského zdraví v důsledku celkového nárůstu osobní a nákladní dopravy v pražské aglomeraci. Při proudění větrů ze severu a severozápadu zamoří zplodiny z dálnice vedené pouhých 6 km od centra pražskou kotlinu a centrální části Prahy. Nárůst atraktivity a větší využívání IAD povede ke snížení pohybových aktivit (chůze, jízda na kole), což bude mít rovněž negativní vliv na zdraví obyvatel.

bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu - negativní vliv D0 na biodiverzitu, přírodu a krajinu bude významný, jak vyplývá mj. ze stanovisek dotčených orgánů v předchozích procesech a v jiných částech tohoto vyjádření k záměru

bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím – automobilová doprava využívá především fosilní paliva a má významný podíl na konečné spotřebě energie a emisí CO₂ v ČR; i při postupném přechodu na elektromobilitu lze očekávat, že významná část elektřiny používané v automobilové dopravě bude vyráběna z uhlí

rozvoj dopravy v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě – naopak realizace D0 518 a 519 povede k rozvoji dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejškodlivější podobě

D0 518 a 519 je rovněž v rozporu se strategickými cíli Dopravní politiky:

1. Udržitelná mobilita, resp. předcházení potřebám po mobilitě
2. Co největší využívání alternativních druhů dopravy oproti dopravě silniční

Podobně jako u Koncepce městské a aktivní mobility D0 naopak zvýší atraktivitu a následně i potřebu cestovat autem – častěji a na delší vzdálenosti – a zároveň bude motivovat lidi k většímu využívání aut právě díky svému umístění na území nejlidnatějšího a ekonomicky nejvyspělejšího města ČR.

6. Rozpor se Zelenou dohodou pro Evropu

Prioritou Zelené dohody pro Evropu jsou opatření na podporu veřejné hromadné dopravy a aktivní mobility s cílem snížit emise CO₂ z dopravy o 90 % do roku 2050. Dálnice D0 nejenže oslabuje konkurenceschopnost udržitelných druhů dopravy, ale ohrožuje i realizaci potřebných investic zejména do veřejné dopravy, neboť odčerpává významné finanční prostředky. I když jsou některé železniční stavby financovány z EU fondů, je nutná finanční spoluúčast státu. Výstavba a provoz D0 v navrhované trase a podobě povede k výraznému nárůstu emisí CO₂ v rozporu s cíli Zelené dohody.

7. Rozpor s evropskou Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu zavazuje členské státy k plnění cílů v oblasti snižování závislosti na fosilních palivech a přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy. Z toho plynou konkrétní opatření, které zahrnují především přesun části nákladní dopravy na železnici, investice do veřejné hromadné dopravy a zlepšování podmínek pro aktivní mobilitu a postupný přechod na elektromobilitu, NIKOLIV však výstavba dálničních komunikací ve městech či jejich bezprostřední blízkosti.

14. Nerealizovatelnost záměru a porušení zákona a směrnice EIA

1. Záměr je z hlediska směrnice o stanovištích (92/43) neuskutečnitelný a nelze jej na základě § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 schválit.

Zaprvé, záměr nelze ze strany MŽP na základě § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny schválit odůvodněním, že záměr nemá *kvalifikovaný* negativní vliv (na dotčenou EVL), jak požaduje uvedené ustanovení na základě jim použitého výrazu „významný“.

Pokud by tak MŽP učinilo, tak by to znamenalo, že je v § 45i daného zákona zakotvena **systematická neslučitelnost** s režimem stanoveným čl. 6 odst. 3 směrnice o stanovištích, která by vyžadovala legislativní změnu zejména jeho odst. 2 a 8.

Uvedené ustanovení směrnice sice používá rovněž pojem „významný vliv“, ale to výlučně v rámci prvotní fáze předchozí kontroly. V následné fázi provedení odpovídajícího posouzení čl. 6 odst. 3 směrnice však požaduje, aby byl záměr „*schválen pouze tehdy, když nebude mít nepříznivý účinek na celistvost lokality*“ (rozsudek SDEU ve věci C-164/17, *Grace*, bod 38).

Unijní judikatura tak oproti § 45i odst. 2 a 8 zákona č. 114/1992 Sb., které provádí čl. 6 odst. 3 směrnice, nijak nekvantifikuje intenzitu vlivu záměru na dané EVL, tj. vychází z jakéhokoliv negativního vlivu (účinku) na celistvost daného EVL.

To očividně zahrnuje i nějaký (údajně) mírný negativní vliv na EVL, což je závěr, ke kterému dochází samotné posouzení dle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1995 v předmětné věci vůči EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, a kterým je Vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000 uvedené v dokumentaci jako příloha č. B.7 (dále jen „vyhodnocení vlivu“).

V souladu s povinností eurokonformního výkladu v případě možného rozporu mezi vnitrostátní a unijní úpravou je tak třeba pojem „významný“ negativní vliv uvedený v § 45i odst. 2 a 8 zákona č. 114/1992 Sb. nutně vykládat tak, že se jedná o „jakýkoliv negativní vliv“ na chráněné území s nepříznivým účinkem na jeho celistvost.

Na základě uvedené potenciální systematické neslučitelnosti české právní úpravy se směrnicí o stanovištích nelze rovněž v rámci posouzení ze strany MŽP dle § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb. jakkoliv zohlednit rozlišování a kategorizaci významného versus mírného negativního vlivu, jak je např. uvedeno v tabulce č. 4 na s. 43 vyhodnocení vlivu, která uvádí numerická hodnocení pro vliv významný/mírný, resp. pozitivní/negativní, a která oproti zdání, které se snaží zpracovatel vyhodnocení vlivu vyvolat, vůbec neodpovídají metodice Evropské komise uvedené v jejím „*Posouzení plánů a projektů ve vztahu k lokalitám sítě Natura 2000 – Metodické pokyny k ustanovením čl. 6 odst. 3 a 4 směrnice o stanovištích 92/43/EHS*“ (dále jen „Sdělení Komise (2021/C 437/01“).

Zadruhé, záměr nelze ze strany MŽP na základě § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb. schválit, neboť **nepříznivý účinek na celistvost lokality potvrzuje nejen OPC MHMP** svým stanoviskem ve smyslu § 45i odst. 1 a 2 daného zákona, **ale i nechtěně samotné** vyhodnocení vlivu, tj. **posouzení** dle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992.

Jednak toto posouzení dochází na s. 52 ve vztahu k srovnávané lokalitě v okolí Barrandovských skal k zcela patrnému závěru, že „*Při bližším ohledání je patrné, že eutrofizace, resp. ruderalizace území je patrná od výstavby podél ulice Barrandovská (...)*“. Tím samotné posouzení potvrzuje stanovisko OCP MHMP, že v dotčeném EVL pravděpodobně dojde k ruderalizaci, tj. konkrétně k **vytlačení** předmětu ochrany (původních porostů) z důvodu ukládání dusíkatých látek do půdy vlivem znečištění z automobilové dopravy, které kauzálně povede k rozšíření silnějších nepůvodních druhů.

Dále dané posouzení na s. 52 uvádí, že „*je patrné, i přes dlouhodobé zátěže jsou zde se vyskytující společenstva schopná se dlouhodobě udržet*“. Nehledě toho, že toto srovnání vychází z „*aktualizace mapování biotopů*“, tj. vůbec nedokáže posoudit negativní vliv od počátku zvýšení silniční dopravy v okolí Barrandovských skal, tak je založeno na zcela mylném *právním předpokladu*, dle kterého pouze extrémní negativní vliv na chráněné druhy v podobě jejich přímé ztráty (zničení všech chráněných druhů v dané lokalitě) je hodné být kvalifikováno jako (významný) negativní vliv na chráněné území. Přitom dle bodu 3.2.2 Sdělení Komise (2021/C 437/01) i vyrušování, které „*může mít mimo jiné za následek vytlačení jedinců druhů*“, k čemuž dochází v případě ruderalizace, je třeba považovat za mající negativní vliv na celistvost dané lokality.

Na základě toho je třeba dospět k závěru, že záměr bude mít nepříznivý účinek na celistvost lokality, a tudíž negativní vliv ve smyslu čl. 6 odst. 3 směrnice o stanovištích, resp. významný negativní vliv ve smyslu § 45i odst. 8 smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

Zatřetí, záměr nelze ze strany MŽP na základě § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb. schválit, neboť údajná zmírňující opatření uvedená v bodě 14 na s. 64 vyhodnocení vlivu vůbec **nemíří na meritum obav** stanoviska OCP MHMP ohledně uvedeného **vytlačení** (ruderalizaci) původních porostů **v dané lokalitě**.

Konkrétně se navrhuje pro *období* výstavby stanovit odborně způsobilou osobu/biologický dozor a dále

monitorovat nástup invazních druhů rostlin, ale to *pouze na místech, kde došlo k narušení povrchu půdy, a/nebo byly realizovány dílčí stavební objekty (tj. nikoliv na celé lokalitě), a to navíc pouze pro omezenou dobu 5 let.*

Posouzení dle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 tak zdaleka nepřináší „úplné, přesné a konečné zjištění a závěry umožňující rozptýlit jakoukoli důvodnou vědeckou pochybnost o účincích prací plánovaných v dané chráněné lokalitě“, jak vyžaduje unijní judikatura (srov. rozsudek SDEU ve věci C-164/17, *Grace*, bod 39). Naopak s ohledem na výše uvedený pravděpodobný vědecký scénář ohledně ruderalizace vlivem znečištění z automobilové dopravy, přichází v úvahu jako jediné takové zmírňující opatření, které by dokázalo zcela eliminovat negativní dopad znečišťujících látek z automobilové dopravy na celé území daného EVL, a to konkrétně fyzickým oddělením dopravy nějakou nepropustnou zábranou, např. v podobě tunelu.

Vzhledem k tomu, že vyhodnocení vlivu jakožto posouzení ve smyslu § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 neobnáší žádné zmírňující opatření, která by byla způsobilá eliminovat či skutečně minimalizovat (významný) negativní vliv na danou lokalitu, nejsou dány zákonné podmínky, na základě kterých by MŽP mohlo daný záměr na základě § 45i odst. 8 uvedeného zákona schválit.

2. Dokumentace EIA porušuje zákon EIA a směrnici EIA, neboť vůbec neuvádí možné alternativní varianty vedení trasy zamýšlené dopravní stavby, natož aby je z hledisek environmentálních nějak posuzovalo. Na základě toho je nutně třeba vydat negativní závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí dle § 9a zákona EIA.

Zaprvé, posouzení EIA porušuje § 8 ve spojení s přílohou IV zákona EIA a čl. 5 odst. 1 písm. d) směrnice EIA (2011/92 v konsolidovaném znění), a navíc se zcela nedostatečně vypořádalo s požadavkem MŽP na zpracování dokumentace EIA.

Oproti zjišťovacímu řízení, v jehož rámci byly alternativní varianty trasy alespoň popsány, když už ne hodnoceny, tak současné posouzení EIA na popis alternativních variant zcela rezignuje, natož aby je řádně posuzovalo z hlediska dopadů na životní prostředí. Jedná se např. o alternativní varianty, jako je např. varianta Ss, kterou označilo samo MŽP ve svém stanovisku ze dne 30. 4. 2002 jako vhodnější variantu z hlediska dopadů na životní prostředí. Stejně tak se posouzení EIA z hlediska dopadů na životní prostředí nevypořádává s dalšími variantami uvedenými v rámci zjišťovacího řízení, jako je např. tzv. regionální varianta nebo aglomerační okruh s místním mostem mezi Prahou 6 a Prahou 8.

Tento postup tak zcela ignoruje požadavky judikatury Soudního dvora EU ve věci C-461/17 *Holohan*, dle kterých je oznamovatel povinen „poskytnout informace o vlivech na životní prostředí u [...] každého z hlavních alternativních řešení, které zkoumal, jakož i důvody svého rozhodnutí přinejmenším z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, a to i v případě, že takové alternativní řešení bylo odmítnuto již v počáteční fázi“.

Místo toho posouzení na s. 32 dokumentace si dovoluje mlhavě tvrdit, že „nedochází (...) k vyhledávání

nového variantního trasování mimo koridor ZÚR“ z důvodu nějakého údajného respektování nějakých nespecifikovaných dřívějších závěrů vyplývajících z blíže neurčených legislativou nadřazených procesů (sic!). Dále místo toho, aby se posouzení vypořádalo s obdobnou připomínkou vznesenou v rámci zjišťovacího řízení a navazujícím požadavkem MŽP se s touto připomínkou vypořádat, se v příloze B.15 na s. 17 a 18 pouze uvádí, že „při výběru variant (...) nevychází oznamovatel ze závěrů předchozího procesu posouzení EIA, nýbrž z (pozn.: nějakých neurčitých) komplexních dlouhodobých výsledků hledání (pozn.: údajné) optimální trasy“.

Samo posouzení EIA tak přiznává, že existují alternativní varianty vedení trasy, s kterými se však v rozporu s požadavky uvedené judikatury Holohan zjevně nijak nezabývalo, natož aby se s nimi vypořádalo z hlediska vlivu na životní prostředí.

Zadruhé, řada variant byla přitom uvedena v předchozím posouzení EIA mj. k D0 518 a 519, které je však zapotřebí zopakovat z důvodu, že dřívější právní úprava v rozporu se směrnicí EIA nezaručovala právo dotčené veřejnosti domáhat se soudního přezkumu daného posouzení EIA. Pokud tak dotčená veřejnost neměla v rámci předchozího posouzení možnost účinně napadnout posouzení varianty, musí toto oprávněně mít v rámci nynějšího posouzení. Předpokladem ovšem je, že posouzení EIA aspoň alternativní řešení vedení trasy zvažované v minulosti uvede a provede jejich environmentální posouzení. V předmětné situaci, kdy posouzení EIA žádné takové varianty neuvádí a žádné takové posouzení neprovádí, je dotčené veřejnosti tak zjevně znemožněno, aby bylo soudně přezkoumáno *meritum* výběru varianty trasy dotčené dopravní stavby. Vzhledem k tomu, že záměr nefiguruje mezi prioritním dopravními záměry ve smyslu § 23a zákona EIA, představuje postup zvolený v posouzení EIA nejen porušení, ale očividné pohrdání práva dotčené veřejnosti na soudní přezkum předmětného posouzení EIA a možných variant vedení trasy ve smyslu čl. 11 směrnice EIA.

Posouzení EIA dále zjevně porušuje závazky přijaté ČR vůči Evropské komisi, dle kterých budou (s výjimkou prioritních dopravních staveb ve smyslu § 23a zákona EIA) dosud nezrealizované záměry, které byly posouzeny na základě předchozí právní úpravy neslučitelné se směrnicí EU, znova řádně posouzeny od samého začátku, tj. včetně posouzení variant, jejichž výběr by byl soudně přezkoumatelný ze strany dotčené veřejnosti. Uvedené se mimochodem týká i dalších úseků okruhu.

Zatřetí, posouzení EIA je dále nepřezkoumatelné, neboť z něj nevyplývá, jaké jsou vůbec alternativní varianty, přičemž z tvrzení, jako je výše uvedené mlhavé tvrzení uvedené na s. 32 dokumentace, rovněž nevyplývá, na základě jakého zákonného oprávnění si zpracovatelé posouzení EIA dovolili alternativní varianty vedení trasy vůbec neuvádět, natož aby je z hlediska environmentálního neposoudili.

Začtvrté, posouzení EIA pouze odkazuje na údajné výsledky posouzení tzv. regionální varianty, ale nijak neprovádí samotné posouzení navrhované varianty s touto regionální variantou z hlediska dopadů na životní prostředí. Posouzení EIA v daném ohledu trpí stejnými výše uvedenými právními vadami z hlediska zákona EIA a směrnice EIA.

Zapáté, posouzení EIA se zabývá pouze posouzením dílčích alternativ v rámci vybrané varianty. Je zřejmé, že takový postup nedokáže zakrýt, natož zhojit porušení povinností stanovené zákonem EIA a směrnicí EIA, tj. posoudit alternativní varianty vedení trasy dopravní stavby z hlediska dopadů na životní prostředí, a to způsobem, který by dotčené veřejnosti umožnil plnohodnotný soudní přezkum.

2. Požadavky na alternativní řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů Prahy, ČR a EU.

Požadujeme, aby Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo dopravy, hlavní město Praha a Středočeský kraj podpořily alternativní řešení dopravy, která jsou v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů Prahy, ČR a EU.

1. Řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů

Odborné studie, výstupy mezinárodních projektů a doporučení odborných institucí potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity vede ke zhoršení kongescí, zvýšení emisí CO₂ a dalším negativním externalitám. **Je nejvyšší čas opustit tento zastaralý přístup plánování dopravy a hledat nová řešení.** V posledních letech se úspěšně uplatňuje tzv. „Avoid – Shift – Improve“:

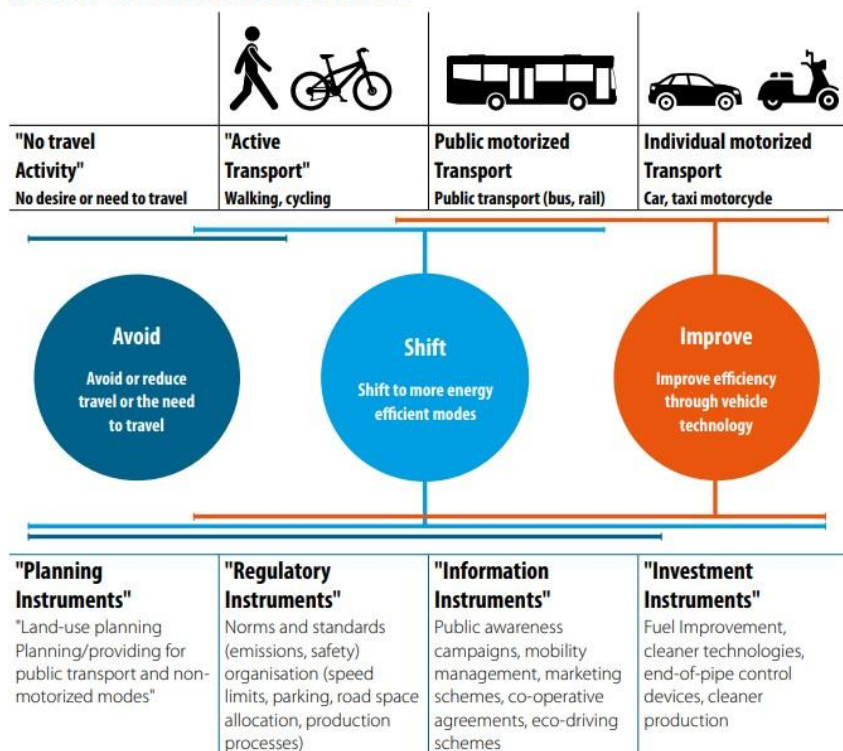
- Snižování poptávky po dopravě (město krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace, polycentrický rozvoj lokálních center s občanskou vybaveností)
- Přesun k udržitelným druhům dopravy (VHD, cyklo, pěší, sdílená mobilita)
- Zlepšení zbývající dopravy (přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla)

<https://projects2014-2020.interregeurope.eu/innotrans/news/news-article/6151/sustainable-transport-avoid-shift-improve/>

Přístup „Avoid-Shift-Improve“ popisuje ve své odborné publikaci THE PEP Transport, Health and Environment (společný projekt Evropské hospodářské komise OSN a Světové zdravotnické organizace.

https://unece.org/sites/default/files/2021-05/2101940_E_PDF_WEB.pdf

FIGURE VIII AVOID-SHIFT-IMPROVE INSTRUMENTS



Zároveň je na něm postaven Rakouský plán mobility 2030 (Austria's 2030 Mobility Master Plan) <https://www.bmk.gv.at/en/topics/mobility/mobilitymasterplan2030.html>

I při nárůstu počtu obyvatel lze ustálit či dokonce snížit objem automobilové dopravy použitím následujících strategií:

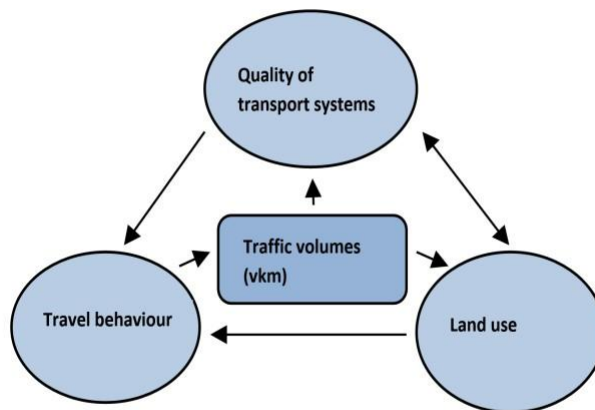
- Územní plánování založené na zahušťování a transformaci namísto sídelní kaše („urban sprawl“);
- Zlepšování podmínek pro aktivní mobilitu (chůze a jízda na kole);
- Zlepšování služeb veřejné dopravy;
- Omezení vjezdu soukromých vozidel;
- Ekonomické nástroje regulace IAD (parkování, mýto, apod.).

Viz prezentace expertky z Norwegian Centre for Transport Research

www.mobilita-ieep.cz/media/hzpcecij/5_tenn%C3%B8y_future-of-urban-mobility.pdf

Strategies for achieving zero-growth or reduction

- Land use development as central densification and transformation rather than sprawl
- Improving conditions for walking and bicycling
- Improving public transport services
- Restrictions on accessibility by private car
- Road tolling - as a restrictive measure and for funding



Page 9

toi Institute of Transport Economics
Norwegian Centre for Transport Research

2. Řešení dopravy v severozápadní části pražské aglomerace

V letech 2019 – 2022 se obec Horoměřice ve spolupráci s městskou částí Praha-Suchdol zapojila do aktivit evropského projektu SMACKER se zaměřením na rozvoj služeb veřejné hromadné dopravy a mobility v severozápadní části pražské aglomeraci. Jedním z hlavních cílů projektu bylo přispět ke zlepšení dopravy a životního prostředí v severozápadní části pražské aglomerace. Ve spolupráci s evropskými partnery, zástupci místních samospráv a odbornými institucemi jsme identifikovali problémy související s dopravou a výstavbou, a hledali efektivní a udržitelná dopravní řešení, která by měla být

- v souladu se stěžejními strategickými dokumenty (Strategický rámec ČR 2030, Koncepce městské a aktivní mobility ČR, Strategický plán hl. města Prahy, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, Klimatický plán HMP)
- postavena na třech základních pilířích:
 1. Snižování poptávky po dopravě (město krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace, polycentrický rozvoj lokálních center s občanskou vybaveností)
 2. Podpora udržitelných druhů dopravy (VHD, cyklo, pěší, sdílená mobilita)
 3. Zlepšení zbývající dopravy (přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla)

Je zároveň zapotřebí využívat ekonomické a daňové nástroje pro regulaci dopravy (parkovací poplatky, parkovací minima, mýto apod.).

Aplikaci výše uvedených principů doporučují rovněž mezinárodní organizace a odborníci – viz předchozí kapitola.

Transformative Urban Mobility Initiative

https://www.transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2023/03/ASI_TUMI_SUTP_iNUA_No-9_April-2019-Mykme0.pdf

Město krátkých vzdáleností nebo tzv. 20-minutové území

Boom rezidenčních satelitů za Prahou zvýšil nároky na dojíždění do Prahy kvůli nedostatečné veřejné vybavenosti (školy, školy, zdravotnická a sociální zařízení, obchody, služby, apod.) a chybějícím pracovním příležitostem. Je zapotřebí doplnit vybavenost a podmínit tím i další nárůst sídel v okolí Prahy. Za účelem efektivnější koordinace a naplňování vize města krátkých vzdáleností městské části a obce na severozápadě Prahy podepsaly Memorandum o spolupráci na tvorbě spádového území.

<https://praha-suchdol.cz/wp-content/uploads/2022/01/Memorandum-o-spolupraci-na-tvorbe-spadoveho-uzemi.pdf>

Regionální plán pro řešení dopravy

Jedním z klíčových výstupů projektu SMACKER je Regionální akční plán pro řešení dopravy na severozápadě Prahy. Tento dokument vychází z diskusí se zástupci samospráv, odborníky a občany, a stanovuje cíle a priority pro udržitelný rozvoj v severozápadní části pražské aglomerace.

→ **Rozvoj a zkvalitnění služeb veřejné hromadné dopravy (VHD):** Nedostatečná nabídka služeb VHD má za následek větší používání auta pro dojíždění do hl. města s negativními dopady na dopravní situaci a životní prostředí.

→ **Zvýšení atraktivity multimodální dopravy:** Stále více evropských velkoměst dává důraz na multimodalitu, tedy kombinaci více druhů dopravy: VHD, kolo, auto, chůze, sdílené prostředky. Pro zlepšení dopravní dostupnosti je žádoucí zkvalitnit přestupní uzly a zlepšit návaznost spojů.

→ **Snižování potřeby cestovat za prací, školou a službami vhodným územním plánováním:** Boom rezidenčních satelitů za Prahou zvýšil nároky na dojíždění do Prahy kvůli nedostatečné veřejné vybavenosti (školy, školky, zdravotnická a sociální zařízení, obchody, služby, apod.) a chybějícím pracovním příležitostem. Je zapotřebí doplnit vybavenost a podmínit tím i další nárůst sídel v okolí Prahy.

→ **Optimalizace nákladů:** Linková veřejná doprava není ekonomicky efektivní zejména ve večerních hodinách, o víkendech či ve vzdálenějších lokalitách s nízkou hustotou obyvatel. V těchto případech je výhodnější provozovat tzv. dopravu na zavolání (DRT, z anglického Demand Responsive Transport) nebo podpořit využití multimodální dopravy (kombinace VHD, kola, chůze, sdílených dopravních prostředků či auta).

→ **Zvyšování povědomí o přínosech udržitelné mobility:** Je zapotřebí lépe informovat obyvatele Prahy a okolí o celospolečenských přínosech udržitelné mobility, která bude znamenat menší dopravní zácpy, kvalitnější veřejný prostor, zdravější lidi a životní prostředí a nižší ekonomické náklady.

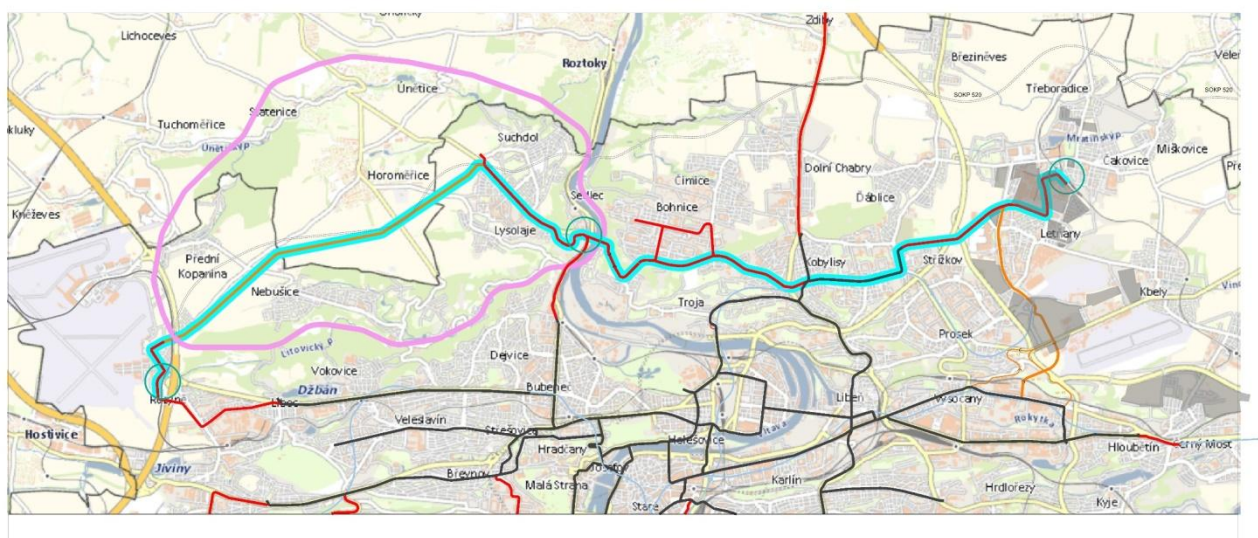
→ **Zlepšení veřejného prostoru a životního prostředí:** Vysoká zátěž automobilovou dopravou způsobuje znečištění ovzduší, zvyšuje emise CO₂, vytváří hluk. Zároveň snižuje kvalitu veřejného prostoru. Proto je zapotřebí nabídnout lidem atraktivní a komfortní alternativy udržitelné dopravy a plánovat město tak, aby nemuseli často jezdit autem.

<https://praha-suchdol.citychangers.cz/regionalni-akcni-plan>

V rámci projektu SMACKER byly diskutovány **konkrétní záměry a opatření na podporu udržitelné mobility v severozápadní části pražské aglomerace:**

- Multimodální terminál Výhledy s P+R, B+R, pravidelnými autobusovými linkami a dalšími službami (e-carsharing, sdílení kol, poptávková doprava)
- Tramvajová trať Podbaba-Suchdol
- Posílení stávajících autobusových linek (356) a zavedení nové linky na Suchdol (409)
- Severní tramvajová tangenta s městským bulvárem Ruzyně – Nebušice – Horoměřice – Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany, která umožní napojení na TT z Dědiny a železnici na letiště
- Výstavba nových stezek pro chodce a cyklisty mezi obcemi a v návaznosti na kolejovou dopravu (zastávky železnice a tramvaje)
- Železnice Praha – Letiště - Kladno
- Přeložka silnice II/240, která odvede nákladní tranzit z obcí a přispěje k plynulejšímu provozu autobusových linek PID po stávající komunikaci II/240

Severní tramvajová tangenta



Zdroj: <https://sarudoli.axiohm.cz/vue-pdf-viewer/> (1. Draft 2.2 Širší vztahy doprava)

Expertní debaty a [studie](#) zároveň potvrdily, že záměr D0 518 a 519 narůstající dopravu nevyřeší, ale naopak zhorší. Tato stavba je navíc v rozporu se strategickými dokumenty ČR a EU, kterými se řídil projekt SMACKER.

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>

The self-defeating nature of urban road capacity policy

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X96000303>

Transport Planning and Governance

<https://transportgeography.org/contents/chapter9/transport-planning-governance/>

3. Posouzení variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace

Požadujeme posouzení **více variant pro tranzitní a regionální dopravu v severozápadním segmentu včetně varianty regionální (tzv. severní)**.

Oznámení EIA (2019) obsahovalo seznam dokumentací k porovnání variant v severozápadním segmentu. Porovnání zpracovaná před rokem 1999 jsou zastaralá a nelze je považovat za relevantní. V letech 2001 – 2002 bylo v rámci procesu EIA posuzováno 5 variant. **Mnoho veřejných institucí** (např. Česká inspekce životního prostředí, odbor ochrany ovzduší MŽP, odbor životního prostředí magistrátu HMP, Ministerstvo zemědělství (odbor lesů), Středočeský kraj, zpracovatel posudku atd.) **doporučilo jako vhodnější variantu Ss**. Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku z 30. 4. 2002 doporučilo jako vhodnější variantu Ss – viz citaci níže, zatímco J byla připuštěna jen jako krajní řešení. Nutno poznamenat, že J by zřejmě vůbec neprošla nebýt obrovského tlaku na její realizaci ze strany tehdejší politické reprezentace.

Doporučená varianta:

Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.

V roce 2007 studie Mott MacDonald doporučila variantu Ss. V roce 2008 FAST VUT Brno vypracovala oponentní posudek a potvrdila věrohodnost studie Mott MacDonald. Na základě politické objednávky byly následně zpracovány další studie, které preferovaly variantu jižní. Tato **další porovnání vycházela převážně ze zavádějícího předpokladu, že vzdálenější varianta by znamenala větší zatížení komunikací uvnitř Prahy**. Ve skutečnosti celková dopravní zátěž na území hl. města Prahy mj. kvůli přivedení tranzitní kamionové dopravy do městských částí by byla výrazně vyšší v případě jižní varianty. „Odlehčené“ komunikace by se brzy zaplnily v důsledku dopravní indukce, podobně jako severní radiály a přivaděče. **Čím menší vzdálenost dálničního okruhu od města, tím silnější bude efekt dopravní indukce a tím větší nárůst dopravních výkonů IAD na území hl. Prahy – viz vyjádření k dopravně inženýrským podkladům.**

Výhodou vzdálenější varianty je odvedení nákladní tranzitu z území města, zatímco automobilovou

dopravu na stávajících komunikacích lze omezit jinými způsoby: investice do MHD a příměstských železnic, P+R, zavedení mýta, podpora cyklistiky a chůze, omezování možností parkování zejména v širším centru, sdílená mobilita atd. Viz předchozí dvě kapitoly.

Jedním z dalších argumentů proti regionální variantě, který zdůvodňuje invariantní posouzení, je údajný nesoulad regionální varianty s územními plány obcí. Nehledě skutečnosti, že **případný nesoulad nějaké z variant s územními plány obcí není pro posouzení EIA a priori nijak relevantní**, neboť jakýkoliv územní plán lze vždy změnit, lze dodat, že **pro vymezení záměrů nadmístního významu je navíc určující pouze územně plánovací dokumentace kraje** (tj. Zásady územního rozvoje). Ustanovení § 54 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), uvádí následující: „Část územního plánu, která v území znemožňuje realizaci záměru obsaženého v politice územního rozvoje nebo zásadách územního rozvoje, se při rozhodování nepoužije.“ Pro realizaci varianty je tak z hlediska územního plánování směrodatný pouze její soulad se zásadami územního rozvoje, soulad s územními plány pro povolení nadmístního záměru tedy není nijak rozhodující, přičemž změna ZÚR je pouze otázkou politické vůle Prahy a Středočeského kraje. Nutno dodat, že varianty posuzované v rámci procesu EIA 2001-2002, rovněž nebyly v souladu s územními plány krajské ani obecní úrovně. **Nesoulad s územně plánovacími dokumentacemi není důvodem pro invariantní posuzování vlivů záměru na životní prostředí.**

K tomuto bodu přikládáme ještě následující podklady:

- **Stručné stanovisko ke studii ČVUT**, jejíž závěry jsou dle našeho názoru účelové a zavádějící.
https://www.rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2018/03/Stručné-stanovisko-ke-studii-ČVUT_2017.pdf
- **Předběžné multikriteriální hodnocení dokončení SOKP** od Ing. Milana Strnada z 15.6. 2017, kde ve většině parametrů vyšla lépe regionální varianta.
<https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2023/10/Predbezne-multikriterialni-hodnoceni-dokonceni-SOKP-A.pdf>
https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2023/10/Predbezne-multikriterialni-hodnoceni-dokonceni-SOKP-B_komentar.pdf

Do posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu požadujeme zahrnout také varianty s aglomeračním okruhem (přeložka II/240 a II/101), silnicí I/16 a vysokorychlostními tratěmi, které umožní převod části dálkové osobní dopravy na železnici a rovněž uvolní hlavní koridory pro nákladní železniční dopravu.

4. Ostatní požadavky

Se záměrem D0 518 a 519 zásadně nesouhlasíme. V případě, že by byl politicky protlačen bez ohledu na jeho závažné nedostatky uvedené v našem vyjádření a v rozporu se zákonnými předpisy na ochranu zdraví, životního prostředí a naplňování cílů udržitelného rozvoje, požadujeme následující:

- Implementace **všech** zmírňujících a kompenzačních opatření uvedených v přílohách dokumentace EIA

- Realizace **všech** úprav a opatření zahrnutých v Krajinářsko-urbanistické a architektonické studii (JK ARCHITEKTI, s. r. o., 07/2022),
- vedení trasy D0 v tunelu v celém úseku katastrálních území Horoměřice, Lysolaje a Suchdol s čištěním odtahovaných zplodin
- zrušení MÚK Horoměřice,
- zrušení MÚK a přivaděče Rybářka a jeho nahrazení tunelem Kamýcká,
- Stavební povolení pro záměr D0 518 a 519 nesmí mít vydáno před zprovozněním
 - tramvajové trati Podbaba – Suchdol a terminálu Výhledy,
 - tramvajové trati Podbaba – Troja – Bohnice – Kobylisy,
 - tramvajové trati Kobylisy – Zdiby,
 - aglomeračního okruhu, tj. přeložky II/240 a I/101 mezi dálnicemi D7 a D8 jako objízdné trasy v případě uzavírek tunelů či kongescí na okruhu,
 - železnice na letiště a do Kladna,
 - VRT Praha – Lovosice /Litoměřice
 - nových zpevněných stezek pro chodce a cyklisty v dotčených lokalitách
- současná realizace městského bulváru s pokračováním tramvajové tratě ze Suchdola směr Horoměřice, Nebušice, Dlouhá Míle, kde se napojí na TT z Dědiny a železnici na letiště,
- 1 miliardu Kč pro obec Horoměřice jako kompenzaci za radikální snížení kvality života místních obyvatel, která bude použita na rozvoj infrastruktury obce jako je, životní prostředí, sportoviště, vzdělávání.

Vybudování jižního okruhu kolem obce, spojnici ulic Suchdolská, Únětická, K Rybníku, K Ovčínu, Revoluční, Velvarská, Do Oříšků a Hrdinů, tak jak je v návrhu územního plánu.

Odhlučnění tunelových portálů

Zkapacitnění silnice č. v úseku Statenice – Suchdol, vybudování mostu přes údolí Horoměřického potoka a kapacitního nájezdu na okruh. Jako upřednostňovaného nájezdu na okruh pro tranzit. Tranzit zde bude vedený mimo zastavěné území obce.

Zachování pěší cesty Horoměřice – Kozí Hřbety, například podchod, přemostění apod.

Zachování staré polní cesty Horoměřice Nebušice

Zachování cyklostezky Nebušice - Juliana

Zachování pěší cesty Horoměřice - Suchdol

Zachování pěší stezky a cyklotrasy Horoměřice - Lysolaje

Výstavbu kolejového spojení Suchdola a Na Padesátníku přes katastr Horoměřic.

3. Závěr – návrh na vydání nesouhlasného stanoviska k záměru

Předložená dokumentace EIA je silně tendenční, vykazuje mnoho nedostatků a neprokazuje přínos záměru pro udržitelný rozvoj společnosti. Negativní dopady D0 518 a 519 na životní prostředí, dopravní situaci a zdraví obyvatel výrazně převáží nad diskutabilními přínosy spočívajícími ve zlepšení dostupnosti severního okraje Prahy automobilovou dopravou. Přitom existují mnohem šetrnější a efektivnější řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje.

Na základě skutečností uvedených v tomto vyjádření obec Horoměřice navrhuje, aby Ministerstvo životního prostředí vydalo **nesouhlasné** závazné stanovisko EIA k posuzovanému záměru.

(Nebo: Vzhledem k tomu, co bylo uvedeno výše v tomto vyjádření, požadujeme podkladové dokumenty k dokumentaci EIA vrátit k doplnění, odstranění a objasnění závažných rozporů, a celkově tedy přepracovat ve smyslu vyjádření Městské části. Pokud ministerstvo nebude postupovat uvedeným způsobem, navrhuje Městská část vydání nesouhlasného závazného stanoviska EIA.)

Obec Horoměřice

Ing. Luboš Langer

starosta

Přílohy:

- *Odborné vyjádření zpracované RNDr. Alicí Dvorskou, Ph.D., ze dne 24. 9. 2023*
- *Odborné vyjádření zpracované Prof. Michalem Vojtíškem, ze dne 30. 9. 2023*
- *Posudek zpracovaný společností J*D*S Životní prostředí – sekce hluku a Ing. Josefem Drahotou, ze dne 6. 9. 2023*

