

Připomínky k oznámení záměru EIA SOKP 519 Suchdol - Březiněves

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence,

Vršovická 65, 100 10 Praha 10

V Praze dne 29. 10. 2019

V souladu s ustanovením § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění se tímto vyjadřujeme k oznámení záměru EIA SOKP 519 Suchdol - Březiněves. Domníváme se, že dokumentace se adekvátně nevypořádává s níže uvedenými skutečnostmi. Vzhledem k níže uvedeným připomínkám se domníváme, že převažuje negativní vliv záměru, který dále zhoršuje místní podmínky nad míru přípustnou. Z uvedeného důvodu doporučujeme, aby k takto dokumentovanému záměru bylo vydáno **nesouhlasné stanovisko**.

Naše vyjádření k oznámení záměru EIA SOKP 519 je rozděleno na dvě části:

1. Nesouhlas s navrhovaným záměrem a podrobné odůvodnění.
2. Požadavky pro posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění

Nesouhlasíme s vymezením koridoru Silničního okruhu kolem Prahy v trase Ruzyně – Suchdol (518) a Suchdol – Březiněves (519) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče).

Odůvodnění:

1.1. Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T

Silniční okruh kolem Prahy (dále SOKP) 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 úrovnových 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 - Kobylisy. 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 v jižní variantě svou polohou a parametry neřeší efektivně městské tangenciální vazby. Je přece nelogické, aby lidé z Bohnic či Kobylis jezdili do Dejvic po dálnici přes přírodní park Drahaň – Troja. Propojení P6 - P8 je zapotřebí, ale blíž (ideálně od ul. K Pazderkám v Bohnicích) a v jiné podobě (např. plánovaná TT Podbaba - Bohnice - Kobylisy, nízký místní most či metro tangenta).

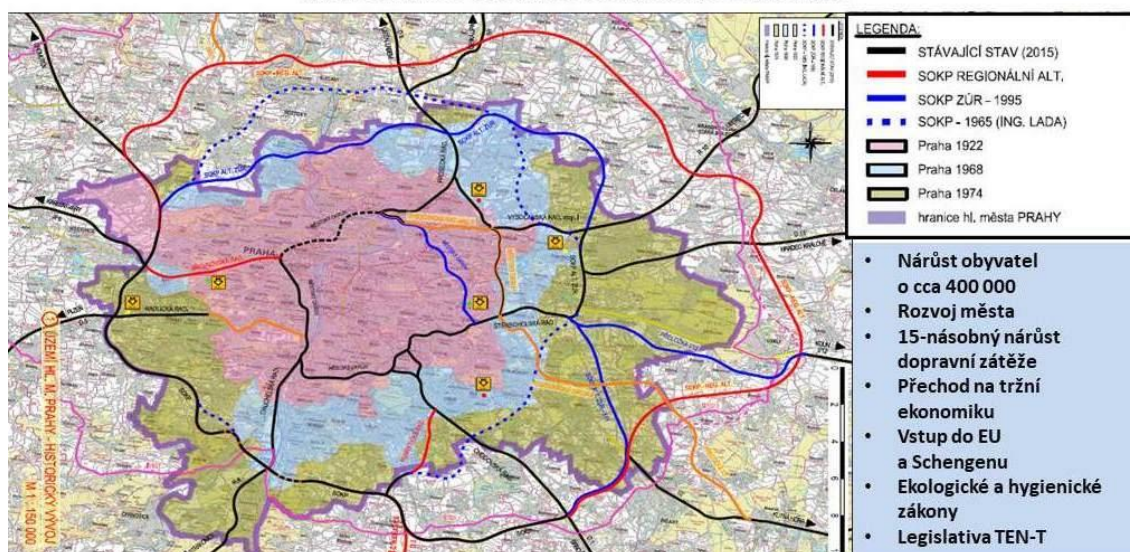
SOKP dle ZÚR je **v rozporu s evropskou legislativou TEN-T**:

- 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 cca 100 000 lidí na severu a východě 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.

1.2. Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji

Současný návrh SOKP dle ZÚR **vychází z koncepce 60. let minulého století**. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. **Nebere ohled na zásadní změny** a zavádí na území hl. m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu. Nutno upozornit, že dálnice se realizují na základě momentální situace s výhledem 20 let po uvedení do provozu.

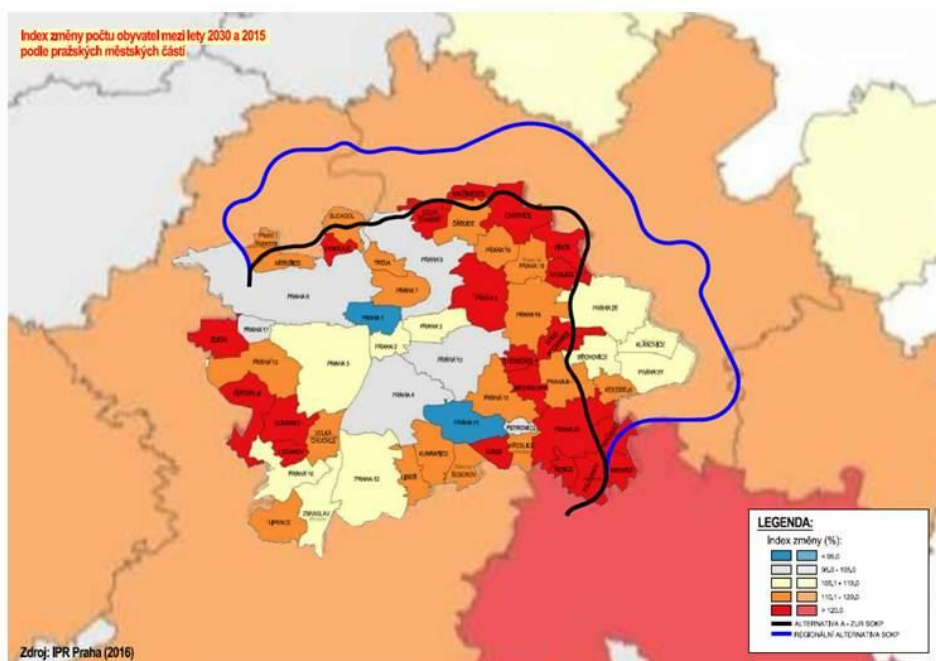
Pražský okruh vychází z koncepce 60. let minulého století, mezitím se situace radikálně změnila



1.3. Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje

IPR (Institut plánování a rozvoje) vyhotovil v roce 2016 demografickou studii Prahy, ve které uvedl index změny počtu obyvatel mezi lety 2030 a 2015 podle pražských městských částí. **Trasa SOKP jako součást TEN-T s kamionovým provozem je však vymezena v lokalitách, kde se očekává největší nárůst počtu obyvatel** (Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje, Horoměřice, Ďáblice, Březiněves, Satalice, Vinoř, Čakovice atd.). Navrhovat trasu dálnice přes sídelní útvary s tendencí dalšího růstu počtu obyvatel je v rozporu se zásadami TEN-T a běžnými zvyklostmi (trasa minimálního odporu). Tuto skutečnost je nutno klasifikovat jako velmi nezodpovědnou a protispolečenskou.

Index změny počtu obyvatel Prahy 2015-2030



Trasa SOKP je vedena územím Prahy s nejvyššími přírůstky obyvatel dle predikce IPRu

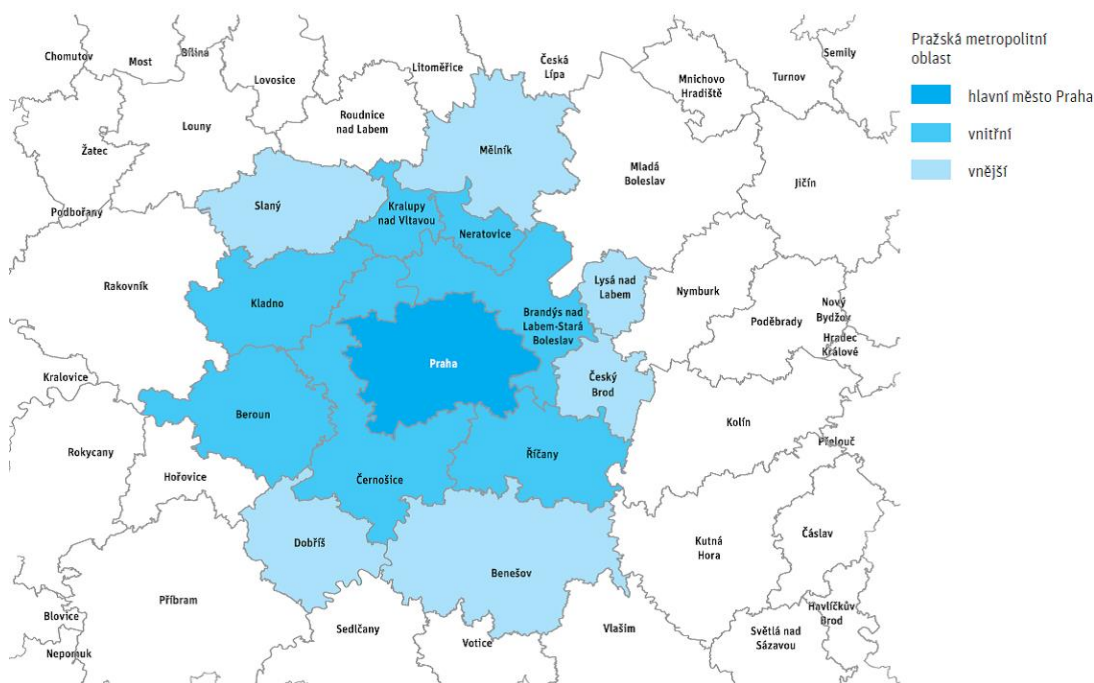
Trasa SOKP navíc zabírá cca 30,6 km² zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl. m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby. Realizace SOKP dle ZÚR pravděpodobně povede k (nežádoucí) výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze.

Dlouhodobým problémem hlavního města Prahy je absence vize jejího rozvoje, která by měla být zakotvena zejména v územně plánovací dokumentaci. Jakmile bude SOKP realizován, stane se v dotčeném území výraznou bariérou – hranicí růstu. V severní části Prahy je z tohoto pohledu jižní varianta SOKP značně limitující: zejména pro budoucí možnost posílit přírodní zázemí nebo pro rozvoj těchto městských částí. Zatímco ve Středočeském kraji dálnice ve volné krajině může být konkurenční výhodou a významnou úsporou času při přepravě lidí a zboží mezi městy a obcemi. Silnice jsou motorem ekonomiky do okamžiku, než začínají svou zátěží potenciální rozvoj blokovat, jak hrozí v Praze, kde je nedostatek volných parcel za dostupnou cenu.

1.4. Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR)

Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení Silničního okruhu kolem Prahy - SOKP převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce dopravy v metropolitní oblasti a klade za úkol koordinovat rozvoj Prahy a Středočeského kraje. **Tranzitní silniční doprava je vedena intenzivně zastavěnými částmi města:** Na severu je velmi problematické vedení 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, Čimic a Dolních Chaběr (více než 15 000 obyvatel). Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se počítá s další rezidenční zástavbou. Na východě Prahy SOKP protíná hustě obydlenou oblast sídliště Černý Most a Horní Počernice s více než 40 000 obyvateli.

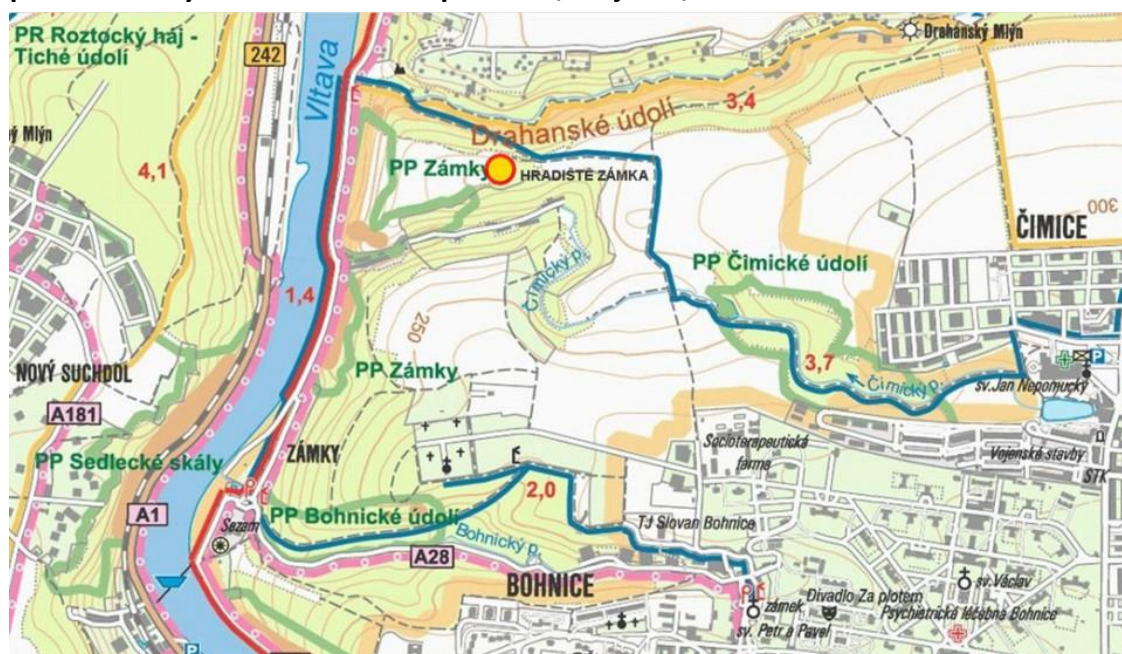
SOKP dle ZÚR zajišťuje distribuci zdrojové a cílové dopravy pouze v Praze a nejbližším okolí, NIKOLIV však v metropolitní oblasti, která zahrnuje několik okresů Středočeského kraje. Nejenže tedy **nezajistí efektivní dopravní obsluhu metropolitní oblasti**, ale ve svém důsledku **ani hl. města Prahy**,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



PÚR stanovuje jako hlavní kritérium zajištění vyšší kvality dopravy, minimalizaci konfliktů s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami a respektování požadavků Evropské unie na transevropskou dopravní síť TEN-T.

SOKP dle ZÚR má vést přes přírodní park Drahaň-Troja, kde je zároveň vymezena i specifická oblast celoměstského významu Drahaň-Troja-Bubeneč jako „Oblast osvětovou, vzdělávací a rekreačně společenskou, kde jsou plochy a zařízení určené pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu“. ZÚR přitom požadují „vyřešit dopravní obsluhu území při preferování hromadné a nemotorové dopravy a ověřit zde možnost rozvoje vysokoškolského areálu“. V oblasti se nachází chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky a Drahaň – Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie

sahá do doby kamenné. **Výstavba a provoz transevropské dálnice (SOKP 518 a 519) by představovaly zásadní konflikt s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami.**



<http://www.arheopraha.cz/bohnice-hradiste-zamka>

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

1.5. Střety se životním prostředím

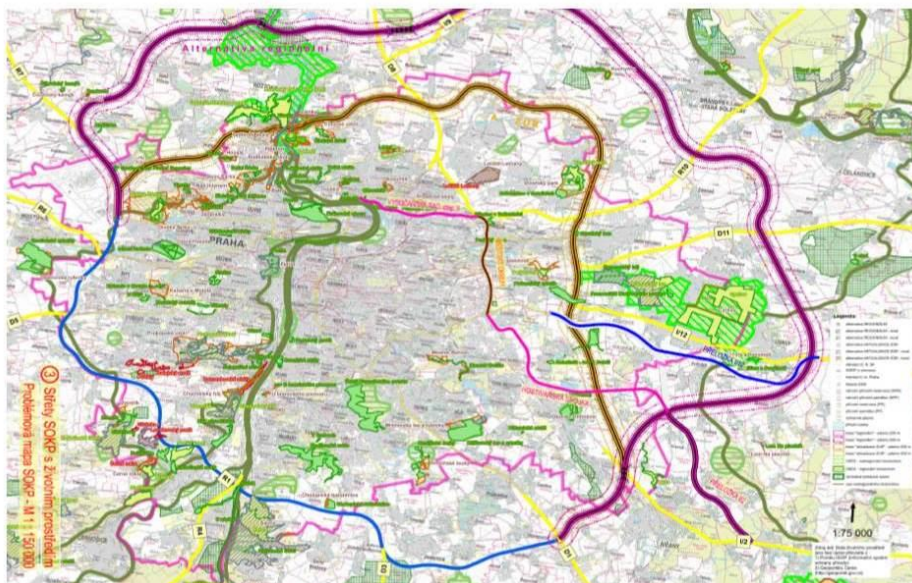
SOKP dle ZÚR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000 (Housle, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlečské skály, Kaňon Vltavy u Sedlce, Zámky, Drahaň-Troja atd.). Místa, kterými záměr prochází, jsou zařazena především do kategorií 2 (významná) a 3 (střední), v údolí Vltavy, v údolí Čimického potoka, v Drahanském údolí a v navazujících plochách se objevují i místa kategorie 1 (zásadní). Záměr prochází lokalitami, kde se předpokládá vyšší biodiverzita s přítomností chráněných druhů.

Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (úseky 518 a 519) „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,..."

Provoz na dálničním tělese D0 bude trvalým zdrojem nadměrného hluku, emisí a světelného znečištění, což je v přímém rozporu se zájmem chráněného stanoviště. **Celá trasa záměru bude osvětlena a bude tak představovat zdroj tzv. světelného znečištění především u okrajové zástavby nejbližších sídel (Horoměřice, Suchdol, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves),** toto ještě bude doplňovat svícení motorových vozidel.

Strana 152 oznámení konstatuje, že „Trasa vede silně antropogenně pozměněným územím“. S tímto hodnocením nelze souhlasit. V uvažované lokalitě se dá za silně antropogenně pozměněné území označit pouze skládka směsného odpadu v Dáblicích. Oblast hal u Zdib a průmyslová lokalita na jihu Dolních Chabíř jsou od uvažované dálniční trasy cca 2 km vzdálené. Jinak se jedná z větší části o přírodní území s lesy, loukami, poli rozdělenými mezemi, chatami, zahrádkářskými koloniemi a stájemí doplněné o obytnou zástavbu povětšinou se zahradami.

Střety SOKP se životním prostředím



1.6. Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa SOKP, jsou již **v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou**, přičemž dochází k překračování hygienických limitů hluku. V případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí odvést tranzit mimo území hl.m. Prahy.

Z dokumentace vyplývá **nadlimitní imisní i hluková zátěž** – nepřijatelné nadlimitní hodnoty karcinogenní látky benzo(a)pyrenu, ale i hluku budou dále zhoršeny nad rámec zákonných předpisů vsazením dalšího zdroje znečištění. Provoz SOKP 519 vyvolá v daném prostředí dopravu nepřiměřenou svým druhem v této lokalitě a z ní plynoucí negativní dopady na zdraví občanů a zhoršení kvality prostředí nad rámec zákonných předpisů.

1.7. Neudržitelná dopravní situace

Praha nebude schopna absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu z 9 dálnic napojených na Pražský okruh. Podle dostupných prognóz je zřejmé, že **několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovujících a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím**, což se může projevit negativně i na dalších komunikacích uvnitř Prahy. Podle kartogramů intenzit studie ČVUT (2016) má dojít k výraznému nárůstu dopravy a přetížení zejména severních radiál/přivaděčů (Horoměřická, Kamýcká, Čimická) a také na stávajícím úseku SOKP 517 (Řepy – Ruzyně), kde má jezdit výhledově cca 121 000 vozidel včetně cca 19 000 nákladních. Ve stávajícím šířkovém uspořádání (3 + 3 pruhy) bude kapacita této komunikace nedostatečná. Podle podkladů k řešení Vítězného náměstí a KES (Komunikace Evropská - Svatovítská) má dojít k výraznému nárůstu dopravy v ose sever – jih (Jugoslávských partyzánů, Vítězné náměstí a Svatovítská) právě v souvislosti se zprovozněním úseku SOKP 518 a 519 a přivaděčem Rybářka. Lze tedy konstatovat, že SOKP v jižní variantě nejenže této centrální části Prahy 6 nepomůže, ale situaci naopak zhorší.

Predikce intenzit dopravy - Vítězné náměstí

Ulice	2017	2021	2040
SZ kvadrant	21 500	19 470	23 380
SV kvadrant	23 410	21 440	22 800
JV kvadrant	18 730	15 960	21 100
JZ kvadrant	19 900	18 560	24 200
Evropská	23 360	15 320	14 080
Jugoslávských partyzánů	16 940	18 130	21 220
Čs.armády	18 230	14 930	16 540
Svatovítská 1	24 360	22 900	30 690
KES	0	22 940	18 190
Svatovítská 2	32 890	49 660	51 290

Poznámky

kvadranty jsou pouze části kruhového objezdu

Evropská mezi Šolínovou a Studentskou

Partyzánů mezi Šolínovou a Velflíkovou

Čs.armády mezi Národní obrany a nám.Svobody

Svatovítská 1 mezi Generála Píky a Kafkovou

Svatovítská 2 mezi KESem a křižovatkou Prašný most/Blanka

Zdroj: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1035

<http://www.iprpraha.cz/viteznenamesti> (zip soubor Soutěžní podklady)

Navíc je výrazně **podceněn jev dopravní indukce**, kdy nabídka nové silniční kapacity vyvolá nárůst poptávky po ní a zvýšení dopravního zatížení. To se projeví nejen na nových úsecích okruhu a přivaděčích, ale také **na stávajících komunikacích**. 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 městskou 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).

Dopravní studie nehodnotí vliv dopravních nehod v kombinaci s uzavíráním provozu v tunelech na SOKP a MÚK, což vede k přelévání dopravy do sousedních komunikací a k nárůstu emisí jak na dálničním tělese, tak i na komunikacích v blízkosti zástavby. Bylo by vhodné provést

porovnání na základě zkušeností z provozu na jižní části okruhu (Lochkovský a Komořanský tunel) a zároveň uvažovat s variantním vedením Ss, které nevyžaduje dlouhé tunelové úseky a kde lze předpokládat plynulejší provoz.

1.8. SOKP dle ZÚR je v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí:

1.8.1. 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
- přivedení tranzitní kamionové dopravy 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

1.8.2. Zvýšení bezpečnosti

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

1.8.3. Zvýšení finanční udržitelnosti

Naopak obrovské pořizovací náklady na výstavbu a náklady na provoz a údržbu (zejména tunelů a mostů) budou mít za následek **snížení finanční udržitelnosti**. Extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti.

1.8.4. Zlepšení lidského zdraví

Přivedení tranzitní kamionové dopravy, dopravní indukce (i na stávajících komunikacích) a celkový nárůst dopravních výkonů na území Prahy zakonzervuje stávající špatné klima, zhorší hlukovou zátěž a tím povede ke **zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy**.

1.9. Rozpor s klimatickým závazkem Prahy

Doprava je významným producentem skleníkových plynů a přispívá tak 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%!

Z tiskové zprávy MHMP 17.6.2019:

Rada hl. m. Prahy si uvědomuje, že se naše planeta nachází ve stavu klimatické nouze, a tedy i potřebu co nejrychleji zavádět opatření, která povedou ke stabilizaci množství skleníkových plynů v atmosféře. Proto dnes městská rada schválila klimatický závazek Prahy snížit emise CO₂ v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO₂ nejpozději do roku 2050. Zároveň schválila základní okruhy opatření nutných k naplnění tohoto cíle. Potvrdila tak, že ochrana klimatu je její politickou prioritou.

http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/mestska_ra_da_dnes_vyhlasila_klimaticky.html

Realizace dálničního okruhu skrz Prahu v jižní variantě naopak povede k obrovskému nárůstu emisí skleníkových plynů. Jen samotná výstavba šestiproudé dálnice s technicky náročnými tunely, mosty a mimoúrovňovými křižovatkami bude produkovat velké množství skleníkových plynů. Největší klimatickou zátěž však bude představovat nárůst automobilové dopravy v souvislosti se zprovozněním nových úseků okruhu a přivaděčů. Z dostupných prognóz vyplývá, že dojde k významnému nárůstu dopravních výkonů na území celé Prahy a v okolí. Vlivem dopravní indukce se brzy zaplní nejen nové úseky okruhu, ale i stávající „odlehčené“ komunikace. Díky nabídce nové silniční kapacity bude individuální doprava atraktivnější a ohrozí konkurenceschopnost alternativních a ekologičtějších druhů dopravy.

1.10. Rozpor s účelem a cílem Příměstského parku Trojská kotlina, z. s.

Rada hl. m. Prahy schválila plán Příměstského parku Trojská kotlina. Na jeho základě vznikl spolek Příměstský park Trojská kotlina, z. s., který sdružuje městské části hlavního města Prahy a další právnické či fyzické osoby mající zájem na trvale udržitelném rozvoji území hlavního města Prahy vymezeném lokalitou Trojské kotliny při využití jejího environmentálního potenciálu. Základním účelem a cílem spolku je naplňování společného zájmu, **kterým je péče, rozvoj a ochrana přírody a krajiny v lokalitě Trojské kotliny v hlavním městě Praze a jejím blízkém okolí, které odpovídají rekreačnímu a přírodnímu významu a potenciálu lokality, včetně podpory biodiverzity a rozvoje ekosystémových služeb dané lokality budování identity lokality Trojské kotliny. Podpora kulturně historického dědictví dané lokality a jejich propagace.** Trvale udržitelný a ekologicky a urbanisticky citlivý rozvoj lokality Trojské kotliny a vytvoření udržitelné koncepce rozvoje lokality Trojské kotliny jako příměstského parku a podpora implementace opatření, strategií a politik ochrany přírodního rázu krajiny při jejím využití u lokality Trojské kotliny jako příměstského parku pro obyvatele a návštěvníky hlavního města Prahy.

Výstavba mostu přes Vltavu s předpokládanou intenzitou automobilové dopravy **100 200 vozidel denně** včetně 11 700 kamionů, je v příkrém rozporu se závazky spolku, neboť most, který je součástí dálniční sítě, celou oblast naopak silně narušuje.

2. Požadavky pro posuzování záměru

Požadujeme, aby záměr byl posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů a byla vypracována dokumentace dle § 8 citovaného zákona, a to variantně.

2.1 Posouzení variant SOKP v severozápadním segmentu pražské aglomerace

Požadujeme posouzení **více variant SOKP v severozápadním segmentu včetně varianty regionální (tzv. severní).**

Oznámení EIA obsahuje 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 nebyť 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.** Příklad: V roce 2010 byla otevřena jižní část SOKP a očekával se výrazný pokles dopravy na Barrandovském mostě. Během pár let na tomto úseku MO došlo však 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 (na vnitřním okruhu) po zprovoznění severní části vnějšího okruhu (SOKP 518, 519). Navíc při převažujících severozápadních větrech by emise z dálnice umístěné pouhých 5 km od Pražského hradu zhoršily ovzduší i v dalších částech Prahy.

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. V zahraničí dávno pochopili,

že rozšiřování silniční kapacity na území města nevede k řešení dopravních problémů, spíš naopak. Používají moderní přístup tzv. řízení poptávky po dopravě (Transport Demand Management).

https://transportgeography.org/?page_id=6284

<https://mobilitylab.org/about-us/what-is-tdm/>

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 připojujeme ještě několik příloh:

- **Stručné stanovisko ke studii ČVUT**, jejíž závěry jsou dle našeho názoru účelové a zavádějící.
- **Předběžné multikriteriální hodnocení dokončení SOKP** od Ing. Milana Strnada z 15.6. 2017, kde ve většině parametrů vyšla lépe regionální varianta.

2.2 Neposouzení variant = nesoulad s českou legislativou a legislativou EU

2.2.1 Nedostatečné posouzení variant

Neposouzení variant v rámci předmětného posouzení EIA je v rozporu s § 8 ve spojení s přílohou IV zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, stanovující povinnost oznamovatele uvést zdůvodnění umístění záměru a popis zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.

Pokud se oznamovatel omezuje na straně 23 až 26 oznámení na výčet zvažovaných variant v minulosti, tak tím zcela ignoruje, že nutnost předmětného posouzení EIA vyvstala z obecně známého právního důvodu (viz web MŽP), že stará česká právní úprava v rozporu se směrnicí EIA dostatečně nezajišťovala požadavek na účast a účinnou soudní ochranu veřejnosti, kvůli čemuž Evropská komise i nadále vede řízení o porušení práva povinností proti ČR.

V takové situaci je zřejmé, že nemohla-li veřejnost dostatečně napadnout důvody pro odmítnutí variant v rámci předchozího posouzení EIA z důvodu, že vnitrostátní právní úprava v rozporu se směrnicí EIA nezajistila účinnou soudní ochranu veřejnosti, nemůže oznamovatel v rámci nynějšího posouzení EIA jednoduše odkázat na odmítnuté varianty v minulosti, a tak znemožnit, aby důvody pro odmítnutí variant byly veřejností v rámci nynějšího posouzení EIA rozporovány a napadeny před soudy. **Jsou-li totiž předchozí posouzení EIA protiprávní**

z důvodu jejich rozporu se směrnicí EIA, **vztahuje se tato protiprávnost na ně jako celek**, tj. i na jejich části jako je posouzení variant, a nic neodůvodňuje, aby některá část těchto posouzení byla považována, jak se mylně domnívá oznamovatel, za platnou z hlediska právního řádu. Naopak oznamovatel musí v takové situaci *znovu* varianty posoudit, aby mohl dostát své povinnosti uvést důvody, které jej vedly k volbě vybrané varianty při zohlednění vlivů záměru na životní prostředí. V takové situaci ovšem nestačí, jak činí oznamovatel v oznámení, varianty pouze vyjmenovat.

Vše ostatní by se rovnalo tomu znemožnit právo veřejnosti na účinnou soudní ochranu nejen v rámci předchozích, ale rovněž i v rámci současného posouzení. Předmětné posouzení tak nepředstavuje nic jiného než pojednání oznamovatele o preferované a již v minulosti prosazované variantě.

Uvedené lze podpořit závěry recentního rozsudku Soudního dvora 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“.

Pokud Soudní dvůr ve věci *Holohan* stanovuje povinnost nastínit a posoudit i ta alternativní řešení, která byla odmítnuta v počáteční fázi, je do této fáze třeba zahrnout všechna dosavadní posouzení SOKP 519, kterým nelze z důvodu rozporu starého zákona se směrnicí EIA přiznat jakoukoliv relevantnost (platnost) z hlediska posouzení EIA.

Vzhledem k tomu, že oznamovatel dosud neposoudil a nehodlá posoudit varianty řešení záměru v rámci řízení EIA, jež by dostatečně garantovalo účast a přístup veřejnosti k právní ochraně, porušuje dále § 6 odst. 6 zákona EIA (viz níže). Na základě tohoto porušení právních povinností ze strany oznamovatele nemůže MŽP vydat v předmětné věci kladné stanovisko.

Nutno dodat, že neposouzení variant v rámci předmětného posouzení EIA, se jeví jako účelné s ohledem na povinnosti pro oznamovatele vyplývající ze směrnice o stanovištích. Oproti mylným závěrům přiloženého „Vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000“ (dále jen „vyhodnocení“) má posuzovaný záměr nepříznivý účinek na celistvost příslušné lokality, jak bude doloženo podrobněji dále. **V takové situaci je zřejmé, že oznamovatel má bytostný zájem nerozvádět (ignorovat) skutečnost, že existují další varianty, neboť samotná existence byť jedné jediné další varianty ipso iure brání v souladu s § 45i odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“) tomu, aby oznamovatelem preferovaná varianta byla jakýmkoliv způsobem realizovaná (např. nějakými preventivními nebo zmírňujícími opatřeními – viz dále).**

2.2.2 K vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000

Vyhodnocení vychází z mylné koncepce směrnice o stanovištích, když dochází na straně jedné k závěru, že „posuzovaný záměr nebude mít významný negativní vliv na příznivý stav předmětů ochrany a celistvost soustavy Natura 2000“ a vzápětí uvádí, že „mírně negativní vliv bude mít záměr na výskyt některých předmětů ochrany“.

Unijní úprava totiž žádnou podkategorii „mírně negativní vliv“ nezná. Čl. 6 odst. 3 směrnice o stanovištích požaduje dodržování dvou fází. První fáze vyžaduje, aby členské státy provedly odpovídající posouzení důsledků plánu nebo projektu pro chráněnou lokalitu, pokud existuje pravděpodobnost, že tento plán nebo projekt bude mít na tuto lokalitu významný vliv. Druhá fáze, která nastupuje po zmíněném posouzení, podmiňuje schválení takového plánu nebo

projektu tím, že nebude mít nepříznivý účinek na celistvost příslušné lokality, tj. nehledě jeho intenzity.

Pokud tedy zpracovatel dochází na straně jedné k závěru, že „*posuzovaný záměr nebude mít významný negativní vliv na příznivý stav předmětů ochrany a celistvost soustavy Natura 2000*“ a zároveň uvádí, že „*mírně negativní vliv bude mít záměr na výskyt některých předmětů ochrany*“, tak tím sám naopak dokládá, že **záměr bude mít - byť údajně menší, nicméně dostatečně vědecky zjištěný - nepříznivý účinek na celistvost příslušné lokality ve smyslu směrnice o stanovištích.**

Závěr hodnocení se tak jeví být tendenčně a protiprávně šitý na potřebu oznamovatele za účelem ignorovat možné varianty řešení záměru (viz výše k EIA a níže) a umožnit mu prosazování realizace záměru v jím preferované variantě. Proto je třeba považovat vyhodnocení za nedostačující z hlediska § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. a požadovat opakování tohoto posouzení nebo jeho předělání v tom smyslu, že závěr bude znít tak, že „posuzovaný záměr má nepříznivý účinek na celistvost příslušné lokality“, resp. není-li to možné, je třeba požadovat, aby příslušné orgány v rámci dalšího procesu v předmětné věci z takto znějícího závěru vycházely, a tudíž v souladu s čl. 6 odst. 4 směrnice záměr neschválily s ohledem na existující varianty, jejich neuvedením v rámci posouzení EIA oznamovatel porušil povinnosti vyplývajících ze zákona a směrnice EIA (viz výše k EIA a další připomínku).

2.2.3 K právní nemožnosti záměr realizovat pomoci preventivních nebo zmírňujících opatření

Zpracovatel v bodě 10 vyhodnocení uvádí nějaká (nepříliš sofistikovaná) preventivní nebo zmírňující opatření k odstranění nepříznivého vlivu na EVL. Čl. 6 odst. 4 směrnice o stanovištích zcela jasně uvádí, že „*pokud navzdory negativnímu výsledku posouzení důsledků pro lokalitu musí být určitý plán nebo projekt z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, včetně důvodů sociálního a ekonomického charakteru, přesto uskutečněn a není-li k dispozici žádné alternativní řešení, [pozn.: až POTÉ] zajistí členský stát veškerá kompenzační opatření nezbytná pro zajištění ochrany celkové soudržnosti sítě NATURA 2000*“ (zdůraznění dodáno). Je tak nad rámec vši pochybnosti zřejmé, že o možnosti zavést preventivní nebo zmírňující opatření lze uvažovat až tehdy, pokud neexistují alternativní řešení (tj. varianty mimo území daného EVL), což potvrzuje i § 45i odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, který transponuje čl. 6 odst. 4 směrnice o stanovištích. Vzhledem k tomu, že v předmětné věci existují – navzdory snahy oznamovatele o jejich marginalizaci či kamufláž - další varianty řešení (viz podobněji výše) je zřejmé, že variantu prosazovanou oznamovatelem nelze ipso iure realizovat, a to ani těmi nejsofistikovanějšími preventivními nebo zmírňujícími opatřeními, aniž by takový postup byl v rozporu s § 45i odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a čl. 6 odst. 4 směrnice o stanovištích.

2.3 Požadavky na technické řešení úseku SOKP 519

- **Vedení trasy SOKP 519 v tunelu v celém úseku od mostu přes Vltavu k MÚK Březiněves:** dle posouzení vlivů na veřejné zdraví budou překračovány hygienické limity hluku a znečištění v přilehlé zástavbě Čimic a Dolních Chaběr. Navíc jsou již nyní tyto městské části vystaveny nepříznivým účinkům letecké dopravy s tendencí dalšího růstu. Povrchová varianta by měla negativní dopady na chráněné přírodní památky a znehodnotila by rekreační charakter celé lokality.

- **Zrušit MÚK Čimice a Čimický přivaděč**
- **Ražený tunel od mostu přes Vltavu minimálně k MÚK Ústecká** za účelem ochrany přírodních památek a rekreačních a rezidenčních oblastí v průběhu výstavby
- Výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic
- Posouzení východního obchvatu Dolních Chabrech v profilu 1 + 1 pruh

2.4 Posouzení vlivů výstavby na životní prostředí a veřejné zdraví

Stavební práce budou probíhat několik let a budou mít evidentně negativní dopady na okolní přírodu a zástavbu. Některé rezidenční objekty včetně lesní mateřské školy JAATA v Dolních Chabrech se nachází v bezprostřední blízkosti plánované stavby. Požadujeme **důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu.**

2.5 Dopravně – inženýrské podklady

- **Zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast.** U zátěžových kartogramů, které nejsou zveřejňovány pro celé území HLMP a příslušné území pražské aglomerace, ale jen pro určitý výsek, se nedá ověřit jejich správnost.
- **Zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů** (bez Čimického přivaděče, s východním obchvatem Dolních Chabrech)
- **Vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací** dle zatřídění do kategorií dle ČSN 73 6101
 - SOKP 519 - šestipruhov, směrově dělený, kategorie D34/100 - úroveň kvality dopravy C
 - Čimický přivaděč - kategorie MS4dk 18,50/60
Pozn. vliv továrny na okolí se prověřuje dle kapacity technologie a ne dle aktuálních nebo očekávaných objednávek.
- U všech stavů a variant uvést **složení dopravy podle zdroje a cíle:** tj. podíl tranzitní, zdrojové a cílové (vnější) a vnitřní dopravy
- **Zohlednit dopravní indukci** nejen na nových, ale i **na stávajících komunikacích:** dle dopravně inženýrských podkladů SOKP 518 a 519 bude indukovat cca 2/3 nové dopravy. Ve zveřejněných kartogramech však zřejmě nebyla zohledněna dopravní indukce na stávajících komunikacích. Přitom matematické modely a zkušenosti z praxe potvrzují, že „uvolněné“ komunikace se zase brzy zaplní (např. Barrandovský most po zprovoznění jižní části vnějšího okruhu).
- **Zahrnout do dopravně-inženýrských podkladů i propojení Prahy 6 a Prahy 8** v těchto alternativách:
 - 1) TT Podbaba - Bohnice - Kobylisy
 - 2) městská komunikace (nízký most) s napojením na ulici K Pazderkám pro IAD a MHD.

2.6 Sloučit do jednoho posouzení EIA stavby 518, 519 a 520

Připravit společnou dokumentaci EIA pro stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 a posuzovat je společně v rámci jednoho řízení. Stavby jsou funkčně provázané a jejich provoz bude mít vliv na dopravu na přilehlých úsecích a životní prostředí v okolí těchto úseků. Např. zprovoznění SOKP 519 a SOKP 520 bude mít vliv na povodňovou situaci v lokalitách podél Mratínského potoka (zejména obcí podél SOKP 520), kam budou odváděny srážkové vody z retenčních nádrží a DUN Ďáblice.

2.7 Posouzení kumulativních a synergických vlivů

Městské části a obce podél SOKP 518 a SOKP 519 jsou již nyní vystaveny negativním účinkům neustále rostoucí letecké dopravy. Realizace velkokapacitní komunikace na jejich území by představovala další obrovskou zátěž pro místní obyvatele. V plánu je projekt paralelní dráhy, konkrétně společnost Letiště Praha a.s. má v současné době platné stanovisko EIA a podala žádost u stavebního úřadu MÚ v Černošicích o vydání územního rozhodnutí na paralelní dráhu. Se zahájením realizace stavby počítá v roce 2025, s dokončením stavby v roce 2028. Hlukovou zátěž z letecké dopravy v okolí záměru nelze zanedbávat, neb okolí záměru je tímto hlukem značně zatíženo. Přesto EIA pro stavbu SOKP 519 **neuvádí paralelní dráhu**. Je nutné zpracování synergického jevu z letecké dopravy v případě realizace paralelní dráhy do hlukové studie k SOKP 519. V případě, že není dostupná metodika kombinující takové zdroje, domníváme se, že je nezbytné postupovat metodou nejhoršího možného scénáře, tedy že hluková studie bude předpokládat významné synergické efekty.

Posouzení EIA pro stavbu „SOKP 519, Suchdol – Březiněves“ **nezahrnuje Čimickou radiálu**, pro kterou byla zpracována studie proveditelnosti (smlouva TSK hl. m. Prahy „Severní Čimická radiála – aktualizace ověřovací studie, Praha 7, 8 a Dolní Chabry, č. akce: 1000026“). Studie EIA by měla buď vyloučit zřízení uvažované radiály nebo plně zhodnotit její vliv na dopravu a životní prostředí. V tomto případě neplatí věta „do výpočtů intenzit nebyly zahrnuty připravované dopravní stavby a komunikace, které podle předpokladů nebudou v dané době ještě realizovány a k dispozici pro dopravu“, protože se jedná o záměr přímo související s touto stavbou a ovlivňující podobu MÚK Čimice a realizaci Čimického přivaděče. Požadujeme zrušit MÚK Čimice a Čimický přivaděč.

V hlukové studii není zohledněn vliv Dražanského údolí pro šíření hluku během různých atmosférických podmínek. Přitom nyní je v Dolních Chabrech za určitých okolností slyšet vlakový provoz na 3 km vzdáleném železničním koridoru u Vltavy. Škodlivým může být synergický vliv ozvěn i spolupůsobení hluku ze silničního a leteckého provozu.

2.8 Posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a 519 na klimatické změny

V říjnu 2018 Mezinárodní panel OSN pro změnu klimatu zveřejnil zprávu, kde vědci varují před katastrofálními následky globálního oteplování. "Omezit globální oteplování na 1,5 stupně vyžaduje rychlé, dalekosáhlé a bezprecedentní změny ve všech oblastech společnosti," uvádí zpráva. Aby se podařilo omezit oteplování na 1,5 stupně, musely by se do roku 2030 snížit emise oxidu uhličitého způsobené člověkem o 45 procent. Do roku 2050 by pak bylo nutné dosáhnout v čistém nulových emisí.

<https://zpravy.aktualne.cz/zahranici/musime-omezit-globalni-oteplovani-jinak-prijde-katastrofa-va/r~61e99b30cad411e8b5b20cc47ab5f122/>

Realizace šestiproudé dálnice by vedla k obrovskému nárůstu skleníkových plynů jak v rámci výstavby tak provozu mj. v důsledku výraznému nárůstu dopravních výkonů v pražské

aglomeraci. V době, kdy Česká republika čelí stále delším obdobím sucha, úbytku lesů a ztrátě biodiverzity, se takto radikální zásah do krajiny a přírody jeví jako naprosto nežádoucí. Požadujeme důkladné posouzení vlivů záměru z hlediska emisí skleníkových plynů, na povrchové a podzemní vody, půdu, lesy a biologickou rozmanitost.

Ing. Gabriela Lněničková, MBA
členka rady spolku
Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.
Klimentská 1208/12
110 00 Praha 1 – Nové Město
IČO: 06378684
Datová schránka: jx24sqv