

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 65

100 10 Praha 10

Vaše č.j. MZP/2023/710/2860

Kód záměru: MZP520

*elektronicky do datové schránky ID: 9gsaax4***Podatelé:**

KORIDOR D8, z. s., se sídlem Zrzavého 1705/2a, Řepy, 163 00 Praha 6, IČO: 10941002

a

níže uvedené dotčené územní samosprávné celky

všichni zastoupeni na základě plné moci

Mgr. Beatou Sabolovou, advokátkou, ev. č. ČAK 18290, CHS LEGAL s.r.o., advokátní kancelář,
se sídlem Holešovice 1637, 170 00 Praha 7, Česká republika,**VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI ZÁMĚRU STAVBY „DO 518,519 RUZYNĚ-BŘEZINĚVES“****Zpracované podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Zákon EIA“)**

V Praze dne 4. října 2023

*PŘÍLOHA 1 – PLNÉ MOCI**PŘÍLOHA 2 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII*

1. REKAPITULACE ŘÍZENÍ

- 1.1. Dne 16. 9. 2019 obdrželo Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 6 odst. 4 Zákona EIA oznámení záměru dokumentaci ke zjišťovacímu řízení záměru stavby „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“ zpracované podle přílohy č. 3 k Zákonu EIA, a to v jediné variantě vedení trasy i technického řešení záměru (dále jen „**Oznámení**“).
- 1.2. Dne 25. 9. 2019 bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním Oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům dopisem pod č.j. MZP/2019/710/8208. Dne 1. 10. 2019 byla informace o oznámení záměru zveřejněna na úřední desce posledního z dotčených krajů.
- 1.3. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územně samosprávné celky se mohly k Oznámení záměru vyjádřit ve lhůtě do 31. 10. 2019. K oznámení záměru se ve lhůtě vyjádřilo celkem 10 dotčených územně samosprávných celků, 5 subjektů dotčených orgánů, 169 zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti a 11 zástupců ostatních subjektů.
- 1.4. Na základě informací uvedených v Oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených orgánů a dotčených územně samosprávných celků, veřejnosti, dotčené veřejnosti a provedeního zjišťovacího řízení vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 18. 12. 2019 závěr zjišťovacího řízení Č.j.: MZP/2019/710/10216 (dále jen „**Závěr zjišťovacího řízení**“), podle kterého dokumentaci EIA dle přílohy č. 4 k zákonu je **nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:**
- 1) Záměry „SOKP 518 Ruzyně – Suchdol“ a „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“ sloučit do jednoho záměru a k tomuto sloučenému záměru předložit jednu společnou dokumentaci EIA. Všechny následující požadavky budou tedy splněny nejen pro SOKP 519, ale přiměřeně i pro SOKP 518.
 - 2) Zpracovat hlukovou a rozptylovou studii se zohledněním relevantních požadavků v obdržení vyjádřeních.
 - 3) V rámci rozptylové a hlukové studie navrhnout technická a kompenzační opatření k zamezení zhoršení imisní a hlukové zátěže v území.
 - 4) Zpracovat posouzení vlivů na veřejné zdraví se zohledněním závěrů hlukové a rozptylové studie.
 - 5) Zpracovat dopravně inženýrské podklady se zohledněním relevantních požadavků v obdržení vyjádřeních.
 - 6) Opakovaně zpracovat a přiložit k dokumentaci EIA vyhodnocení vlivu předmětného záměru na soustavu Natura 2000 se zohledněním relevantních požadavků v obdržení vyjádřeních.

- 7) Zpracovat migrační studii dotčeného území a posouzení dostatečnosti migrační prostupnosti navrhované liniové stavby.
- 8) Aktualizovat a přiložit k dokumentaci EIA hodnocení podle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1192 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů bezprostředně dotčeného území, včetně návrhu záchranných či kompenzačních opatření se zohledněním relevantních požadavků v obdržených vyjádřeních.
- 9) Doplnit a ověřit informace v přílohách B.6, B.7 a B.10, které jsou součástí oznámení záměru dle požadavků v obdržených vyjádřeních.
- 10) Aktualizovat posouzení vlivu záměru na zemědělský půdní fond, zejména uvést bonitované půdní ekologické jednotky, skrývky kulturních vrstev půdy a hlouběji uložených zúrodnění schopných horizontů a informaci, jakým způsobem budou rekultivovány dočasně odňaté pozemky včetně zařízení stavenišť, a s hledem na tyto skutečnosti vyhodnotit vliv záměru na půdy.
- 11) Zpracovat studii vyhodnocení vlivu záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost předmětného záměru vůči klimatickým změnám, která bude obsahovat skutečné a konkrétní zhodnocení vlivů, jejich kvantifikaci a návrhy vhodných mitigačních a adaptačních opatření.
- 12) Zpracovat návrh opatření pro ochranu povrchových a podzemních vod se zohledněním relevantních požadavků v obdržených vyjádřeních.
- 13) Zpracovat inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum včetně předběžného hodnocení vlivu záměru na dotčené vodní útvary se zaměřením na:
 - a) způsob zadržení srážkové vody v místě předmětného záměru přírodně blízkými způsoby podle principů udržitelného hospodaření s dešťovými vodami,
 - b) lokalizaci míst možného ovlivnění režimu podzemních vod,
 - c) monitoring režimu spodní vody a posouzení vlivu stavby (především zářezů a tunelů) na vodní režim v území včetně vyhodnocení, zda nebude vodní režim ovlivněn, popř. do jaké míry.
- 14) V relevantních kapitolách dokumentace EIA podrobně popsat možné kumulativní a synergické vlivy předmětného záměru. V rámci posouzení vlivu na veřejné zdraví, které je přílohou dokumentace EIA, pak podrobně vyhodnotit tyto možné kumulativní a synergické vlivy předmětného záměru zejména se silniční a leteckou dopravou v dotčeném území dle relevantních požadavků obdržených ve vyjádřeních.

- 15) Dále je nutné v dokumentaci EIA i jejich přílohách zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky a připomínky, které jsou uvedeny v níže uvedených doručených vyjádřeních. V této souvislosti je vhodné na úvod dokumentace EIA předřadit kapitolu, kde bude popsáno, jakým způsobem byly jednotlivé připomínky zohledněny či vypořádány.

(požadavky ze Závěru zjišťovacího řízení souhrnně dále také jako „**Požadavky MŽP**“).

- 1.5. Dne 4. 9. 2023 obdrželo Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad dokumentaci vlivů záměru „**DO 518, 519 Ruzyně – Březiněves**“ na životní prostředí podle § 8 odst. 1 Zákona EIA (dále také jako „**Dokumentace Záměru**“ nebo „**Záměr**“). Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územně samosprávné celky se mohou k Oznámení záměru vyjádřit ve lhůtě do 4. 10. 2023.

2. NÁMITKY

- 2.1. Podatelé namítají, že Dokumentace Záměru je jako celek nepřezkoumatelná, jelikož:

- (i) nebyla zpracována v souladu s požadavky práva EU;
- (ii) nebyla zpracována v souladu s požadavky dle Zákona EIA;
- (iii) nebyla zpracována v souladu nadřazenou územně plánovací dokumentací; a
- (iv) nebyla zpracována odborně, komplexně a objektivně; a
- (v) nebyla zpracována v souladu s Požadavky MŽP ze Závěru zjišťovacího řízení, zejména nebyly respektovány požadavky a vyjádření dotčených územních samospráv.

Bližší odůvodnění námitek je uvedeno níže.

- 2.2. Podatelé proto navrhuje doplnění a přepracování Dokumentace Záměru, resp. její zamítnutí, pro nesplnění požadavků obecně závazných právních předpisů.

- 2.3. Podatelé si v této souvislosti dovoluji podotknout, že členské obce a města spolku KORIDOR D8, z. s., se v posledních letech vyjadřovaly k řadě předložených dokumentací posouzení životního prostředí ohledně záměrů navrhovaných v území členských obcí, blíže viz informace o činnosti spolku:

<https://www.KORIDORD8.cz/>

- 2.4. Vždy se jednalo o rozsáhlou a složitou dokumentaci čítající 1 000 a více stran naplněných odbornými vyjádřeními a studiemi, protkanými nesrozumitelnými zkratkami, vzájemnými odkazy a neuchopitelného a nekonzistentního textu, po jehož složitém a pracném prostudování často nelze dojít k závěru blížícímu se tomu, jak je vyjádřeno níže v odborném posudku Ing. Drahoty k hlukové studii (viz níže) – že se jedná o „blábol“. Na posouzení a vyjádření k dokumentaci záměru umístovaného v území členských obcí a měst, ovlivňující

životy tisíců obyvatel, jejíž samotné pořízení trvalo několik let a stálo několik desítek milionů, přitom dotčené samosprávy mají 30 dnů. Bez jakéhokoliv odpovídajícího personálního či finančního zajištění.

- 2.5.** Bohužel, v případě Dokumentace Záměru tomu není jinak. Po prostudování 2 800 stran těžko uchopitelného odborného textu, tabulek, grafů a znázornění, pod časovým tlakem a přímým či nepřímým politickým tlakem, se nelze ubránit velmi rozpačitému dojmu.
- 2.6.** Bez pomoci a podpory odborných vyjádření desítek odborníků, často vědců, kteří Dokumentaci Záměru studovali po nocích ve svém volném čase a nad rámec svých pracovních povinností, často zdarma nebo za zcela neodpovídající symbolickou finanční odměnu, by sepsání jakéhokoliv vyjádření či posouzení k tak vysoce odborné dokumentaci k vysoce komplexnímu infrastrukturnímu projektu možné nebylo. Podatelé přitom zdůrazňují, že jediným záměrem podatelů a jejich občanů a podporovatelů je podpořit projektování a budování smysluplné a efektivní infrastruktury umísťované do území s ohledem na životní prostředí místních obyvatel. Místní samosprávy budování veřejné infrastruktury podporují, jsou připraveni být partnerem, členskou obcí spolku KORIDOR D8, z. s. jsou v tomto aktivní, nabízejí řešení, jednají a vysvětlují jak občanům tak investorům těchto záměrů a samozřejmě státu, jehož součástí jsou, tvoří jeho základ.
- 2.7.** Podatelé se proto domnívají, že je minimálně „vhodné“, aby jejich vyjádření nebylo posouzeno stejnou formou jako byly vypořádány vyjádření dotčených samospráv ve Zjišťovacím řízení – tj. v pár větách shrnuto jejich komplexní podání a s odkazy na poznámky pod čarou, zamítnuto. To je zcela nepřijatelné. K tomuto posuzování záměru podle Zákona EIA skutečně sloužit nemá. Smyslem a účelem procesu vypořádání vyjádření dotčených samospráv, má být posouzení a zvážení jejich návrhu a hledání lepšího nebo alespoň kompromisního řešení. Opačný postup totiž nemůže vyvolat nic jiného než opakované podávání námitek, opakované podávání odvolání, opakované vedení soudních sporů, nesmyslné protahování projektu a exponenciální navyšování nákladů projektu, jako tomu je v tomto případě Záměru.
- 2.8.** Celá společnost a podatelé se shodují na tom, že dopravní situaci v Praze a okolí je potřeba řešit, zatěžuje nás všechny. Po posouzení předložené Dokumentace Záměru je ale otázkou, zda právě Záměr, s celou svojí historií, je dnes tím správným řešením. Vzhledem k tomu, že předkladatelem Dokumentace Záměru není soukromý investor, jedná se o státem financovaný projekt a nakládání s veřejnými prostředky, které podléhá veřejné kontrole, jsou tyto otázky ještě palčivější.

3. CHYBĚJÍCÍ POSOUZENÍ VARIANT ZÁMĚRU

Nesplnění Požadavků MŽP a Zákona EIA

- 3.1.** Podle bodu 15) Požadavků MŽP v Závěru zjišťovacího řízení, měly být v Dokumentaci Záměru **zohledněny a vypořádány všechny relevantní požadavky a připomínky v uvedených doručených vyjádřeních.**

- 3.2. Nejčastěji opakovaným požadavkem byl požadavek na zpracování variant Záměru.** Tento požadavek byl předložen především ze strany dotčených územně samosprávních celků, konkrétně: Obec Zdiby, Obec Horoměřice, MČ Praha – Dolní Chabry, MČ Praha – Ďáblice, MČ Praha Suchdol, MČ Praha Satalice, Obec Veleň, ale také ze strany dotčené veřejnosti: SPOLEK PRO ĎÁBLICE; Ing. Jaroslav Kytka; MDDr. Jan Patočka, MDDr. Dagmar Bahylová, PhDr. Pavla Honsová, Ph.D., M. Honsa, Společenství vlastníků Holubí 1238/7, Ing. Pavel Hesterini, Ing. arch Kateřina Barozzi Postupová, Ing. Josef Maun a Jan Šrajer. **Přesto byla Dokumentace Záměru znovu předložena v jediné aktivní variantě.**
- 3.3. Podle § 6 odst. 2 Zákona o EIA platí, že v oznámení ohledně záměru podle § 4 odst. 1 písm. a) Zákona o EIA „musí oznamovatel vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí.“** Vzhledem k tomu, že Záměr je transevropskou dálnicí I. třídy, mělo být posouzení variant a jejich vlivu na životní prostředí povinně předloženo již v oznamovacím zjišťovacím řízení. **Přesto, dokumentace Oznámení byla předložena jako invariantní. Na tuto vadu dokumentace Oznámení výše uvedené samosprávy upozornily již ve svém vyjádření K Záměru ve Zjišťovacím řízení.¹**
- 3.4.** Podle § 7 odst. 8 Zákona o EIA platí, že posouzení variant ohledně typů záměrů, kde varianty posouzeny povinně být měly, jako je tom v případě Záměru, má být povinně součástí závěru zjišťovacího řízení. Konkrétně: *„součástí závěru zjišťovacího řízení i výsledek vyhodnocení jednotlivých variant z hlediska vlivů na životní prostředí s uvedením jejich pořadí. Příslušný úřad může v odůvodněném písemném závěru navrhnout zpracování variant řešení záměru, které se zpravidla liší umístěním, kapacitou, použitou technologií či okamžikem provedení, jestliže je jejich provedení účelné a z technických hledisek možné.“* **Závěr Zjišťovacího řízení v rozporu se Zákonem EIA takové posouzení variant ze strany MŽP vůbec neobsahuje.**
- 3.5. Přesto, alespoň zprostředkovaně - prostřednictvím bodu 15) Požadavků MŽP a navazujícím požadavkem na zpracování variant ze strany dotčených územně samosprávních celků, uplatněných ve Zjišťovacím řízení, lze požadavek na předložení návrhu variant Záměru a posouzení jejich vlivů na životní prostředí dovést i z Požadavků MŽP.**
- 3.6.** V případě, že varianty záměru byly resp. měly být předloženy ohledně záměrů dle § 4 odst. 1 písm. a) Zákona o EIA a dle výsledku zjišťovacího řízení, jako tomu je (resp. mělo správně být) v případě tohoto Záměru, má být podle části E Přílohy č. 4 Zákona EIA součástí dokumentace záměru rovněž *„POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU“* a to tak, že *„Údaje podle částí B, C, D, F, G a H se uvádějí v přiměřeném rozsahu pro každou oznamovatelem předloženou variantu řešení záměru“*. Tj. varianty mají být posouzeny komplexně, dle jednotlivých částí: B – charakter záměru, C – stav životního prostředí v dotčeném území, D – hodnocení významných

¹ Podatelé pro úplnost již zde rovnou dodávají, že dokumentace Oznámení obsahovala v části B.I.. tzv. „přehled“ posuzovaných variant, který je pouze velmi nepřesným a o ničem nevypovídajícím shrnutím selektivních dat z historie přípravy SOKP, které v žádném případě nelze považovat za posouzení vlivu jednotlivých variant na životní prostředí, tak jak jej požaduje Zákon EIA a EU Směrnice EIA.

vlivů záměru na životní prostředí, F a H – závěr a přílohy. **Tyto zákonné náležitosti srovnání variant však Dokumentace Záměru nespĺňuje.**

3.7. Zpracovatel Dokumentace Záměru se s požadavky na variantní posouzení „vypořádal“ tak, že uvedl:

V mezidobí od vydání ZZŘ byly zanalyzovány požadavky a připomínky doručené příslušnému úřadu v rámci zjišťovacích řízení. Na základě relevantních požadavků byla následně technickými studii prověřena variantní řešení záměru v rámci stabilizovaného koridoru ZÚR Hl. m. Prahy a ZÚR Středočeského kraje. Cílem těchto studií bylo nalézt optimalizované technické řešení minimalizující dopady záměru na své okolí. Na základě multikriteriální analýzy prověřovaných variant [5], která byla podrobena oponentuře externích expertů, následně oznamovatel vybral variantu pro další přípravu záměru a toto řešení je předloženo jako aktivní varianta záměru k posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

3.8. Tj. Požadavky dotčených samospráv na odborné zpracování variant a jejich předložení k posouzení v rámci Dokumentace Záměru, ve standardu požadovaném Zákonem EIA, zpracovatel Dokumentace Záměru „vyřídil“ jejich zamítnutím, a to tak, že odkázal v poznámkách pod čarou (!) na zpracované „TES“, které ale k posouzení v plném znění nepředložil.

3.9. Konkrétně, Dokumentace Záměru v Příloze B.15 – „Vypořádání požadavků a připomínek z vyjádření doručených příslušnému úřadu v rámci zjišťovacích řízení“, na str. 10 k námitce č. 6 – obec Zdiby – v bodě 2.1. v Příloze B.15, na str. 16 - k námitce č. 7 – obec Horoměřice – v bodě 2.1., a ve vypořádání všech ostatních požadavků na variantní posouzení, opakovaně odkazuje na „TES“ citované pod čarou v bodě [2][4][5][6] a „MKA“ citované pod čarou v bodě [7]. Tj. Dokumentace Záměru odkazuje na tento seznam podkladů:

REFERENČNÍ SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam podkladů, které byly využity při zpracování Dokumentace:

TECHNICKÉ PODKLADY A MATERIÁLY

- [1] PRAGOPROJEKT, a.s.: D0 Ruzyně – Suchdol, TES Konsolidovaného řešení, 05/2022
- [2] AFRY CZ s.r.o.: D0 519 Suchdol – Březiněves, konsolidovaná TES vč. koordinace se stavbou D0 518, 04/2022
- [3] Závěr zjišťovacího řízení „SOKP 518 Ruzyně – Suchdol“, MZP/2019/710/9626
- [4] Závěr zjišťovacího řízení „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“, MZP/2019/710/10216
- [5] PRAGOPROJEKT, a.s.: Konsolidovaný souhrn a multikriteriální analýza, 05/2022
- [6] PRAGOPROJEKT, a.s.: Dálnice D0 519 Suchdol-Březiněves a 518 Ruzyně-Suchdol, doplňující podklady pro proces EIA v rozsahu návrhu ZOV, 05/2022
- [7] PUDIS, a.s.: Koordinační vodohospodářská studie, severní segment SOKP, 05/2022

3.10. Žádné z těchto podkladů přitom nebyly ani zveřejněny, nebyly do Dokumentace záměru zahrnutý či přiloženy v plném znění, tj. nebyly předloženy veřejnosti a příslušnému úřadu k posouzení v rámci a v rozsahu a za podmínek dle Zákona EIA, resp. ve standardu dle EU Směrnice EIA.

3.11. Podatelé přitom upozorňují na to, že zpracování a posouzení alternativních variant Záměru již v minulosti bylo výslovně opakovaně požadováno v četných závazných stanoviscích MŽP v rámci řízení SEA a EIA - zejména:

- Stanovisko Ministerstva životního prostředí ČR k dokumentaci EIA na stavby 518, 519 SOKP z 30.4. 2002 č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02;

https://portal.cenia.cz/eiasea/download/U0VBX01aUDAwMlpfemF2ZXJTdGFub3Zpc2thXzEucGRm/MZP002Z_zaverStanoviska.pdf

- Stanovisko Ministerstva životního prostředí ČR k Politice územního rozvoje ČR 2008 – předání stanoviska SEA č.j. 4872/ENV/09 ze dne 23.1.2009;

https://portal.cenia.cz/eiasea/download/U0VBX01aUDAxNVpfemF2ZXJTdGFub3Zpc2thXzEucGRm/MZP015Z_zaverStanoviska.pdf

- Stanovisko Ministerstva životního prostředí ČR č.j. 73543/ENV/09 ze dne 20.10.2009 k návrhu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy – předání stanoviska SEA;

https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX09WNDEzMF9pbmZaamlzdG92YWNP RE9DXzY0Mzg5MzkyNDI2MTU4NTI1NDEucGRm/OV4130_infZjistovaci.pdf

- Stanovisko Ministerstva životního prostředí ČR č.j. 54485/ENV/13 ze dne 2. 8. 2013 k návrhu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy – aktualizace č. 1.

https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/zur/azur_dokumenty/priloha_oduvo dneni_c_4.pdf

Ve všech výše uvedených závazných stanoviscích MŽP, je přitom výslovně uvedeno, že varianta Záměru aktuálně znovu předkládaná k posouzení jako jediná varianta dle Dokumentace Záměru, není z pohledu vlivu na životní prostředí příznivá a její další rozpracovávání se nedoporučuje.

3.12. Tj. Požadavek na předložení objektivního a odborného posouzení variant s ohledem na jejich vliv na životní prostředí v souladu se Zákonem EIA **nebyl investorem Záměru, splněn již opakovaně.**

EU Směrnice EIA

3.13. Tento postup je přitom v rozporu nejen se Zákonem EIA, ale také v rozporu se závaznými ustanoveními evropských směrnic. Podle článku 5 odst. 1 písm. d) a podle písm. f) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a

soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice 2014/52/EU (dále jen „EU Směrnice EIA“), platí, že **oznamovatel v dokumentaci záměru poskytne informace, které musí zahrnovat ALESPON** „popis a posouzení **přiměřených variant** připravený oznamovatelem, které jsou relevantní pro záměr a jeho specifické vlastnosti, a uvedení hlavních důvodů pro zvolenou variantu s přihlédnutím k vlivům záměru na životní prostředí“.

3.14. Příloha IV bod 2 EU Směrnice EIA dále požaduje, minimálně následující posouzení variant:

„Popis přiměřených variant záměru (například z hlediska návrhu projektu, technologie, umístění, velikosti a měřítka) analyzovaných oznamovatele, které jsou relevantní pro navrhovaný záměr a jeho specifické vlastnosti, a uvedení hlavních důvodů pro výběr zvolené varianty, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.“

3.15. Přestože požadavky Zákona EIA se od EU Směrnice EIA trochu liší, podatelé upozorňují na to, že nad rámec Zákona EIA má být respektována i povinnost zpracovat variantní posouzení v dokumentaci záměru ve standardu EU Směrnice EIA, jelikož se jedná o závazné ustanovení této evropské směrnice.

Výklad Evropské komise k EU Směrnici EIA

3.16. Posouzení možných variant řešení je jedním ze základních požadavků při zpracování dokumentace EIA podle EU Směrnice EIA. Jak vyplývá z 5 odst. 1 písm. d) a f) EU Směrnice EIA, a Přílohy IV bod 2 této směrnice, identifikace alternativ k projektu **musí být vždy součástí dokumentace procesu EIA**. Podle závazného výkladu Evropské komise k uplatňování EU Směrnice EIA² (dále jen „**Výklad Evropské komise k EU Směrnice EIA**“) čl. 1.5.1. a násl., od kvality posouzení variant se odvíjí kvalita posouzení vlivu na životní prostředí jako takového.

3.17. Identifikace a posouzení alternativ je vhodnou příležitostí k případným úpravám projektu. Varianty mají vyhodnotit jednotlivé řešení tak, aby se minimalizovaly dopady záměru na životní prostředí. **Správná identifikace a zvážení alternativ hned od počátečních fází projektu přitom může omezit zbytečné průtahy v procesu vydávání stanoviska EIA, popř. v přijímání navazujících povolení ke stavbě a v realizaci projektu záměru jako celek.**

3.18. Stručně, podle EU Směrnice EIA zpracovatel musí poskytnout:

- popis rozumných studovaných alternativ; a
- uvedení hlavních důvodů pro výběr zvolené možnosti s ohledem na jejich dopady na životní prostředí.

3.19. EU Směrnice EIA neuvádí kolik alternativ k navrhovanému projektu by mělo být zpracováno. Musí se však jednat o přiměřené a rozumné alternativy, které musí být relevantní pro navrhovaný projekt a jeho specifické charakteristiky a zdroje. **Podle Výkladu Evropské komise**

² Environmental Assessment od Project, Guidance on the preparation of the EIA Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU), 2017

k Evropské směrnici EIA, přitom platí, že pokud je projekt potřebný a jeho nerealizace není obecně přijatelná (jako je tomu v tomto případě Dokumentace Záměru), je zcela nedostatečné jako variantní řešení předložit nulovou variantu.

- 3.20.** Příslušná alternativa by přitom podle výkladu Evropské komise a navazující judikatury Soudního dvora Evropské unie (SDEU) neměla být vyloučena jen z toho důvodu, že by to zpracovateli způsobilo nepříjemnosti nebo dodatečné náklady, přestože velmi drahé nebo technicky či jinak obtížně realizovatelné varianty nelze považovat za vhodnou alternativu. Alternativy musí uspokojivě plnit cíle projektu a měly by být rovněž proveditelné. Jak z technického, ekonomického, tak i z politického hlediska.
- 3.21.** Identifikace alternativ má být zveřejněna a projednána s veřejností formou veřejné konzultace. Předkladatel záměru má povinnost předložit a ověřit environmentální posouzení a socioekonomické analýzy, které mohou být relevantní. Veřejné konzultace mají pomoci určit rozumné a prosaditelné alternativy k záměru. Dotčená veřejnost a dotčené územně samosprávné celky mají místní znalosti a zkušenosti, které by měly být v projektu využity. Mohou totiž výslednou podobu záměru zkvalitnit a celkově projednávání záměru napomoci.
- 3.22.** Alternativy vždy musí identifikovat a posoudit jak předkladatel dokumentace záměru, tak kompetentní úřady státní správy. Tento proces nemá být považován za pouhou formalitu. Příloha IV EU Směrnice EIA uvádí některé příklady typů alternativ, které je obvykle potřeba předložit: (i) návrh a povaha projektu; (ii) technologie; (iii) umístění; (iv) velikost; (v) měřítko. Dále, lze zvážit např. časové rámce pro výstavbu nebo životnost projektu záměru; proces, kterým je projekt realizován či konstruován; zařízení používané buď při výstavbě nebo provozu Projektu; uspořádání místa (např. umístění budov, likvidace odpadu, příjezdové cesty); provozní podmínky (např. pracovní plán, načasování emisí); vzhled a design budov, včetně materiálů, které mají být použity; prostředky přístupu, včetně hlavního způsobu dopravy, který má být použit pro získání přístupu k projektu. **Rozsah posouzení alternativ by měl určit vždy především příslušný posuzující úřad.**
- 3.23.** EU Směrnice EIA vyžaduje, aby oznamovatel uvedl a blíže vyhodnotil hlavní důvody pro výběr jim zvolené možnosti. Metoda hodnocení alternativ bude záviset na typu předkládaných alternativ. **Jediný požadavek EU Směrnice EIA je předložit srovnání vlivů na životní prostředí (příloha IV EU Směrnice EIA).**
- 3.24.** Cílem srovnání je poskytnout transparentní a dobře odůvodněné srovnání. Projednání dokumentace EIA s veřejností zajišťuje transparentnost celého procesu v očích veřejnosti, ujištění, že byly zváženy alternativy a byly poskytnuty jasné důvody, proč byla zvolena právě konečná varianta jako nejvýhodnější.
- 3.25.** **Zajištění včasného projednání navrhovaných alternativ s veřejností je podle Výkladu Evropské komise k EU Směrnici EIA osvědčený postup, který šetří celkové náklady na přípravu a realizaci projektu, ale také objektivně zkracuje realizaci projektu v důsledku včasné eliminace navazujících stížností či soudních sporů se zástupci dotčených samospráv, dotčené veřejnosti, organizací či z důvodu požadavků dotčených odpovědných úřadů.**

3.26. Toto potvrzuje i judikatura Soudní dvůr Evropské Unice (SDEU), např. případ SDEU sp. zn. C-461/17, **Holohan vs. Irsko**, v němž SDEU uvedl, že (pozn. volný překlad): „*Oznamovatel musí poskytnout alespoň „náčrt hlavních alternativ, které navrhovatel zkoumal, s uvedením hlavních důvodů pro jeho volbu, s přihlédnutím k vlivům na životní prostředí. Podle čl. 5 odst. 1 písm. d) EU Směrnice EIA je výslovně uvedeno, že oznamovatel je povinen předložit příslušným orgánům nástin hlavních alternativ, které zkoumal, a uvést hlavní důvody své volby s přihlédnutím k vlivům na životní prostředí. V tomto ohledu je třeba zaprvé uvést: Rozhodujícím faktorem pro určení těch alternativ, které by měly být považovány za „hlavní“ alternativy, je, zda tyto alternativy ovlivňují, či nikoli životní prostředí. V tomto ohledu není relevantní, zda byla konkrétní alternativa zamítnuta navrhovatelem. Dále, jelikož podle čl. 5 odst. 3 písm. d) Směrnice EIA, musí být předložen pouze nástin těchto alternativ, je třeba konstatovat, že toto ustanovení nevyžaduje, aby hlavní zkoumané alternativy podléhaly posouzení dopadu rovnocennému posouzení dopadu schváleného záměru. Toto ustanovení však vyžaduje, aby navrhovatel záměru uvedl důvody pro svou volbu, přičemž zohlední přinejmenším vlivy na životní prostředí. Jedním z cílů uložení povinnosti navrhovateli nastínit hlavní alternativy je uvést důvody pro jeho volbu. Tato povinnost oznamovatele zajišťuje, že poté je příslušný orgán schopen provést komplexní posuzování vlivů na životní prostředí, že vhodným způsobem může zaevidovat, popsat a vyhodnotit účinky schváleného projektu na životní prostředí. Je přitom třeba poznamenat, že návrh alternativ záměru musí být poskytnut s ohledem na všechny hlavní alternativy, které zkoumal navrhovatel, ať už byly původně plánovány jím nebo příslušným orgánem, nebo zda byly doporučeny některými zúčastněnými stranami.“*

Opakované opomíjení požadavků dotčených místních samospráv

3.27. Podatelé jsou vědomi, že Politika územního rozvoje, Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy a Zásady územního rozvoje Středočeského kraje byly několikrát napadeny u soudu ze strany dotčených městských částí, obcí a dotčené veřejnosti, mimo jiné i z důvodu chybějícího řádného posouzení variant umístění Záměru. **Přestože nedodržení standardu posouzení vlivu variant na životní prostředí bylo v těchto řízeních opakovaně namítáno, nebylo respektováno. Ani v jednom z těchto sporů však nebylo přezkoumáno porušení požadavků a zásad dle EU Směrnice EIA. To tak činí opětovné předložení invariantního Záměru rizikovým z pohledu budoucích možných soudních sporů.**

3.28. Přes všechny předchozí soudní spory a přes opakovaný požadavek na zpracování variantního posouzení vyjadřovaný v závazných stanoviscích MŽP, je Záměr znovu předkládán jako invariantní. Přestože je to v rozporu se standardy požadovanými evropskými předpisy, v rozporu se Zákonem EIA, v rozporu s Požadavky MŽP předložené v Závěru zjišťovacího řízení a v rozporu s požadavky dotčených územně samosprávných celků předložených ve Zjišťovacím řízení.

3.29. Podatelé takový přístup předkladatele Dokumentace Záměru považují za nepochopitelný, rizikový a ve výsledku také velmi nevhodný. Ignorováním výše uvedených požadavků se zpracovatel dokumentace vystavuje vysokému riziku opakovaného předkládání dokumentace, protahování správních řízení a soudních sporů, jak si je zjevně vědom i investor Záměru, který

to rovnou oznámil v tiskové správě nedlouho po předložení Záměru k posouzení.³ Otázkou však je, proč investor nepředložil odpovídající posouzení variant Záměru tak, měl.

- 3.30.** Podatelé přitom veřejně, opakovaně a aktivně upozorňují na to, že území členských obcí a měst spolku KORIDOR D8, z. s., severovýchodně od Prahy, včetně severních městských částí hlavního města Prahy, je již nyní neúměrně zatíženo hlukem, imisemi a neprostupností území. Tyto obce a města opakovaně požadují koncepční řešení, které by negativní vlivy z dopravy na místní obyvatele eliminovalo nebo alespoň kompenzovalo. Vše v území, kde jsou umístěné mnohé logistické areály a kromě Záměru jsou zde plánovány další významné liniové stavby jako je rozšíření dálnice D8 na 3+3 pruhy, výstavba paralelní letištní dráhy, různé MÚK a v neposlední řadě také VRT Podřipsko. Samosprávy si stěžují především, že toto území není koncepčně uchopeno jako krajina určená k životu, ignorují se reálné obtíže zde žijících statisíců obyvatel.
- 3.31.** Umístění dalšího záměru v územní bez jakéhokoliv odborného posouzení variant řešení je nekonceptní a z pohledu obyvatel této oblasti již nepřijatelné. Obce a města KORIDORu D8, z. s. proto – mimo jiné - požadují po příslušných odpovědných pořizovateli (Středočeský a Ústecký kraj) zpracování územní studie, např. formou krajinného plánu, která by navrhla koncepční plán pro rozvoj tohoto území, který by byl podkladem pro koordinaci územního rozvoje v oblasti. ZÚR tyto problémy v krajině neřeší. Z pohledu obcí ZÚR především autoritativně umísťují v krajině zátěže pro obce, bez zajištění odpovídajících kompenzací a zlepšení životního prostředí v území. Tento krajinný plán však také prozatím zpracován nebyl. Více o konceptu krajinného plánu, viz např:
- <https://www.KORIDORD8.cz/nase-temata/krajiny-plan/>
- 3.32.** Podatelé v tomto kontextu oceňují, že hlavní město Praha zadalo zpracování Územní studie pro oblast OB1 - vazby Prahy na koridor kolem dálnice D8 přes Zdiby až po Novou Ves.⁴ Hlavními tematickými okruhy územní studie jsou koordinace rozvoje dopravní infrastruktury, koordinace rozvoje technické infrastruktury a koordinace rozvoje zelené infrastruktury. Podatelé proto požadují, aby jimi navrhované zpracování krajinného plánu bylo s touto studií provázáno, resp. na ni navazovalo.
- 3.33.** **Podatelé jsou přesvědčeni, že obce mají mít nárok na odpovídající úpravy krajinářské, a kompenzace hlukové či infrastrukturální, tak aby se již nikdy neopakovala situace z výstavby dálnice D8, která podatele spojuje a jejíž zásadní negativa denně zažívají.**

³ Viz např. vyjádření tiskového mluvčího Záměru: <https://www.novinky.cz/clanek/domaci-dokonceni-prazskeho-okruhu-budou-provazet-zaloby-40443915>

⁴ <https://etendry.cz/detail/807219-uzemni-studie-prazskeho-metropolitniho-regionu-1.html>

Závěr 1

Podatelé požadují doplnění Dokumentace Záměru o předložení a řádné posouzení hlavních variant Záměru v souladu s námitkami uplatněnými ve zjišťovacím řízení, které měly být vypořádány již v Závěru zjišťovacího řízení a následně také podle bodu 15) Požadavků MŽP v Závěru zjišťovacího řízení, a to ve standardu požadovaném Zákonem EIA, Příloha č. 4, část E a v souladu se EU Směrnicí EIA; nebo Nestane-li se tak, podatelé požadují vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

- 3.34. S ohledem na opakované nerespektování závazných stanovisek příslušných orgánů a dotčených samosprávných územních celků a dotčené veřejnosti, jsou podatelé nuceni upozornit, že bude-li i nyní přes to všechno schválena Dokumentace Záměru přes nesplnění výše uvedených podmínek, nejenže se vystavuje investor Záměru riziku prodloužení řízení a vedení soudních sporů, ale také se Česká republika vystavuje riziku sankce pro nesplnění závazných požadavků práva EU. Také lze předpokládat, že financování Záměru nebude možné zajistit z EU fondů. Takový postup investora, kterým je státem vlastněné Ředitelství silnic a dálnic ČR, je podle podatelů v rozporu s péčí řádného hospodáře a měl by být prověřen ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu, jehož přezkum podatelé zároveň tímto požadují.

4. ROZPOR S EU NAŘÍZENÍM TEN-T A ZTRÁTA PŘÍLEŽITOSTI ZAJISTIT PROSTŘEDKY NA VYBUDOVÁNÍ ZÁMĚRU Z FONDŮ EU

- 4.1. Trasa SOKP je součástí transevropské silniční sítě TEN-T i na základě vymezení v bodě 99 Politiky územního rozvoje o Silničním okruhu kolem Prahy, která stanoví: „*Vymezení: Silniční okruh kolem Prahy (mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy). Důvody vymezení: Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města. Součást TEN-T.*“
- 4.2. Silnice, které jsou součástí transevropské, globální sítě TEN-T musí být postaveny na základě zásad stanovených přímo účinným Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 (dále jen „**EU Nařízení TEN-T**“) o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2021/1187 o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T)**.
- 4.3. Jen za splnění podmínek daných evropskými normami pak projekt lze financovat z fondů EU, a to právě na základě EU Nařízení TEN-T, kterým byl zřízen tzv. nástroj pro propojení Evropy. Předpokladem pro zajištění financování z evropských fondů je podle článku 4 písm. b) EU Nařízení TEN – T především např. zajištění efektivity dopravní infrastruktury tak, aby mýjely hlavní sídelní útvary a nevytvářely „úzká hrdla“. Podle článku 30 písm. e) nařízení má docházet ke zmírnění expozice městských oblastí negativním účinkům tranzitní dopravy, včetně výstavby obchvatů městských oblastí. Dalším požadavkem Nařízení TEN – T je např. zajištění budování multimodální dopravy (tj. přeprava cestujících nebo nákladu nebo obojího s využitím dvou nebo více druhů dopravy) a zajištění „interoperability“ (tj. schopnost infrastruktury v rámci některého druhu dopravy, včetně všech regulačních, technických a provozních podmínek, umožnit bezpečné a nerušené dopravní toky dosahující stanovených úrovní

výkonnosti pro danou infrastrukturu nebo druh dopravy). Tyto podmínky předložený Záměr nesplňuje.

- 4.4. Financování transevropské dálnice z fondů určených na její budování je přitom možné jen po zpracování „sociálně-ekonomické analýzy nákladů a přínosů“ kvantifikované ex-ante hodnocení přínosu projektu založené na uznané metodice, které zohledňuje všechny náležité přínosy a náklady z hlediska společnosti, hospodářství, klimatu a životního prostředí. Analýza nákladů a přínosů týkající se klimatu a životního prostředí přitom má vycházet právě z EU Směrnice EIA. Hlavní možnost financování transevropské dálnice z fondů EU Česká republika sice již asi propásla, vyskytne-li se však další možnost financování, lze předpokládat, že bez splnění podmínek EU Nařízení TEN-T to možné nebude ani v budoucnu. Blíže, viz možnosti financování:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/136/financing-the-trans-european-networks>

Závěr 2

- 4.5. Bude-li schválena Dokumentace Záměru přes nesplnění výše uvedených podmínek, vystavuje se ČR riziku sankce pro nesplnění závazných požadavků práva EU, resp. lze předpokládat, že financování Záměru nebude možné zajistit z EU fondů. Takový postup investora, kterým je státem vlastněné Ředitelství silnic a dálnic ČR, je podle podatelů v rozporu s péčí řádného hospodáře a měl by být prověřen ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu, jehož přezkum podatelé tímto požadují.

5. NEZOHLEDNĚNÍ NEGATIVNÍHO VLIVU ZÁMĚRU NA EVL A NATURA 2000

Negativní stanovisko Magistrátu hl. m. Praha

- 5.1. MŽP v Závěru zjišťovacího řízení – bod 6) požadovalo opakované zpracování vyhodnocení vlivu předmětného záměru na soustavu Natura 2000 se zohledněním relevantních požadavků v obdržných vyjádřeních dotčených orgánů, tak aby byl vyloučen negativní vliv. **Přesto, předkladatel nepředložil takovou verzi Dokumentace Záměru, která by tyto požadavky naplnila.**
- 5.2. Podle Dokumentace Záměru, Záměr **vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000**. Kromě jiných významných přírodních památek - viz např. kapitola C.2.7.3 EKOSYSTÉMY, je na str. 201 popsáno, že v zájmovém území je situovaná jedna evropsky významná lokalita vázaná na údolí Vltavy. Jedná se o **EVL Kaňon Vltavy u Sedlice, CZ 0110154** o celkové rozloze 34,7508 ha. **Tato nespojitá lokalita zahrnuje nejcennější skalnaté srazy kaňonu Vltavy (na levém břehu Baba, Podbabské skály, Sedlecké skály, na pravém břehu Podhoří a Zámky), které jsou předmětem ochrany EVL. Realizace Záměru tak bude mít podle Dokumentace Záměru nesporně negativní vliv na tato chráněná území.**

- 5.3. V příloze č. 4 Dokumentace záměru je doloženo negativní stanovisko Odboru ochrany prostředí, Oddělení ochrany přírody a krajiny Hlavního města Praha, magistrát hl. m. Prahy, které konstatuje, že Záměr může mít významný negativní vliv na EVL CZ 0110154:

4. Stanovisko Odboru ochrany přírody MHMP podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti), ze dne 14.07.2022



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor ochrany prostředí
Oddělení ochrany přírody a krajiny



MHMPXPJ4R1CJ

PRAGOPROJEKT, a.s.
IČO: 45272387
K Ryšánce 1668/16
14700 Praha 4

Váš dopis zn./ze dne:
ŽP-Plc-0008-2022
Č. j.:
MHMP 1285185/2022
Sp. zn.:
S-MHMP 1206898/2022

Vyřizuje/tel.:
Ing. Magdalena Stehlíková
236 004 217
Počet listů/příloh: -/
Datum:
14.07.2022

Stanovisko, kterým nebyly vyloučeny významné vlivy na lokality soustavy Natura 2000

Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí (dále jen „OCP MHMP“), jako orgán ochrany přírody, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) v návaznosti na žádost doručenou dne 29. 6. 2022, po posouzení návrhu vlivu záměru „**D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves**“ (dále jen záměr) žadatele společnosti PRAGOPROJEKT, a.s., IČO: 45272387, K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4, na lokality soustavy Natura 2000 vydává stanovisko podle § 45i odst. 1 zákona v tom smyslu, že záměr

může mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na evropsky významnou lokalitu EVL CZ0110154 - Kaňon Vltavy u Sedlce.

Odůvodnění

Záměrem je výstavba další části silničního okruhu kolem Prahy. Jedná se o doplnění severozápadního a severního segmentu Pražského okruhu, stavba D0 518 Ruzyně-Suchdol a stavba D0 519 Suchdol-Březiněves. Celková délka obou úseků je cca 15km. Součástí záměru jsou i navazující stavby, např. mimoúrovňové křižovatky (MÚK Přední Kopanina, Březiněves), dále přivaděče Rybářka a Čimický přivaděč, v rámci záměru je navrženo také celkem sedm mimoúrovňových křižovatek. Část trasy záměru přes městskou část Praha-Suchdol je vedena tunelem, s následným přemostěním přes Vltavu.

- 5.4. Oznamovatel tak zjevně předložil Dokumentaci Záměru přes negativní stanovisko dotčeného orgánu, Odboru ochrany prostředí, Oddělení ochrany přírody a krajiny Hlavního města Praha, magistrát hl. m. Prahy.

Požadavek předložení variant podle Zákona EIA

- 5.5. Podle § 6 odst. 4 Zákona o EIA platí že: „*U záměrů, které podle stanoviska orgánu ochrany přírody vydaného podle zákona o ochraně přírody a krajiny mohou samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo*

ptačí oblasti, je oznamovatel povinen opatřit posouzení zpracované osobou, která je držitelem zvláštní autorizace, zohlednit závěry tohoto posouzení v oznámení a toto posouzení k oznámení přiložit; **oznámení se předkládá ve variantách**, pokud z požadavků § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny vyplývá nezbytnost jejich zpracování.“

- 5.6. Podle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**Zákon o ochraně přírody a krajiny**“) platí: „*Jestliže orgán ochrany přírody svým stanoviskem podle odstavce 1 významný vliv podle § 45h odst. 1 nevyloučí, musí být daná koncepce nebo záměr předmětem posouzení podle tohoto odstavce postupem podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí^{3b)}. **Nevyloučí-li výsledek posouzení podle tohoto odstavce významný negativní vliv koncepce nebo záměru na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, musí předkladatel zpracovat varianty řešení, jejichž cílem je významný negativní vliv vyloučit, nebo v případě, že vyloučení není možné, alespoň zmírnit; tyto varianty musí být také předmětem posouzení podle tohoto odstavce postupem podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.** Politika územního rozvoje a územně plánovací dokumentace se posuzují podle zvláštního právního předpisu.“*
- 5.7. Podle § 7 odst. 8 Zákona EIA platí, že posouzení variant ohledně typů záměrů, kde varianty posouzeny být měly, jako je tom v případě Záměru, má být povinně „*součástí závěru zjišťovacího řízení i výsledek vyhodnocení jednotlivých variant z hlediska vlivů na životní prostředí s uvedením jejich pořadí. Příslušný úřad může v odůvodněném písemném závěru navrhnout zpracování variant řešení záměru, které se zpravidla liší umístěním, kapacitou, použitou technologií či okamžikem provedení, jestliže je jejich provedení účelné a z technických hledisek možné.*“
- 5.8. **Závěr Zjišťovacího řízení v rozporu se Zákonem EIA takové posouzení variant Záměru vůbec neobsahuje. Přesto, alespoň zprostředkovaně - prostřednictvím bodu 15) Požadavků MŽP a navazujícím požadavkem na zpracování variant ze strany dotčených územně samosprávných celků, uplatněných ve Zjišťovacím řízení, lze požadavek na předložení návrhu variant Záměru a posouzení jejich vlivů na životní prostředí dovodit.**
- 5.9. Rovněž, jelikož varianty měly být předloženy podle § 7 odst. 8 Zákona EIA, má být součástí Dokumentace Záměru podle části E Přílohy č. 4 Zákona EIA „**POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU**“ a to tak, že „*Údaje podle částí B, C, D, F, G a H se uvádějí v přiměřeném rozsahu pro každou oznamovatelem předloženou variantu řešení záměru*“. **Tyto zákonné náležitosti však Dokumentace Záměru nesplňuje.**

Požadavek předložení variant podle EU Směrnice o EVL

- 5.10. S ohledem na požadavek čl. 6 odst. 3 Směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (dále jen „**EU Směrnice o EVL**“), **platí, že:** „*Jakýkoli plán nebo projekt, který s určitou lokalitou přímo nesouvisí nebo není pro péči o ni nezbytný, avšak bude mít pravděpodobně na tuto lokalitu významný vliv, a to buď samostatně, nebo v kombinaci s jinými plány nebo projekty, podléhá odpovídajícímu posouzení jeho důsledků pro lokalitu z hlediska cílů její ochrany. S přihlédnutím k výsledkům uvedeného*

*hodnocení důsledků pro lokalitu a s výhradou odstavce 4 schválí příslušné orgány příslušného státu tento plán nebo projekt **teprve poté, co se ujistí, že nebude mít nepříznivý účinek na celistvost příslušné lokality, a co si v případě potřeby opatří stanovisko široké veřejnosti.***“ S ohledem na to je zjevné, že podmínky dle článku 6 odst. 3 EU Směrnice o EVL splněny nebyly. Navíc, stanovisko příslušného státního orgánu je negativní. Stejně tak negativní je stanovisko příslušných dotčených územně samosprávních celků a dotčené veřejnosti, kteří se opakovaně vyjadřovali negativně k Záměru či jeho plánu v již proběhlých řízeních k posouzení v rámci předchozích řízení SEA, EIA, ZÚR, kde byl Záměr již předmětem posouzení i z pohledu negativního vlivu na EVL. **Záměr tak nelze schválit ani podle čl. 6 odst. 3 EU Směrnice o EVL.**

- 5.11.** Záměr by tak bylo možné schválit jen případně za splnění podmínek uvedených v článku 6 odst. 4 EU Směrnice o EVL, podle kterého platí, 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**, zajistí členský stát veškerá kompenzační opatření nezbytná pro zajištění ochrany celkové soudržnosti sítě NATURA 2000. O přijatých kompenzačních opatřeních uvědomí Komisi. Jestliže se na dotyčné lokalitě vyskytují prioritní typy přírodních stanovišť a/nebo prioritní druhy, pak mohou být uplatněny pouze důvody související s ochranou lidského zdraví a veřejné bezpečnosti s nesporně příznivými důsledky mimořádného významu pro životní prostředí nebo jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu podle stanoviska Komise.“* Vyjádření Evropské komise však k posouzení v rámci Dokumentace záměru předloženo nebylo. Podatelé však upozorňují, že stanovisko může být vydáno pouze pokud předkladatel prokáže, že k dispozici není „žádné alternativní řešení“. **Toto však v rámci Dokumentace Záměru rovněž splněno nebylo (viz bod 3 „CHYBĚJÍCÍ POSOUZENÍ VARIANT ZÁMĚRU“ výše).**
- 5.12.** Výklad čl. 6 odst. 3 a 4 EU Směrnice o EVL byl již opakovaně proveden Soudním dvůr Evropské unie (dále také „SDEU“). Podatelé odkazují např. na případ Orleans a další SDEU sp. zn. C-387/15, v němž SDEU uvedl, mimo jiné, (pozn. volný překlad) *„Nezbytným předpokladem pro použití čl. 6 odst. 4 EU Směrnice o EVL je posouzení existence méně škodlivých alternativ k záměru a naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu. Bez tohoto posouzení nelze přesně identifikovat rozsah poškození způsobených dotčené chráněné lokalitě uvažovaným plánem nebo projektem a na to navazující stanovení případných kompenzačních opatření vyžaduje zvážení.“* Účelem ochranných opatření stanovených v článku 6 EU Směrnice o EVL je totiž zabránit situaci, kdy příslušné vnitrostátní orgány povolí takzvaná „zmírňující“ opatření, která jsou ve skutečnosti až následnými, tj. kompenzačními opatření — s cílem obejít zvláštní postupy stanovené v čl. 6 odst. 3 směrnice a povolit projekty, které nepříznivě ovlivňují integritu dotčené lokality bez odpovídajícího zvážení možných alternativ.
- 5.13.** Podobně SDEU rozhodl *Commission v Poland (Białowieża Forest)*, sp. zn. C-441/17, kde bylo – mimo jiné - konstatováno porušení čl. 6 odst. 3 EU Směrnice o EVL ze strany Polska, k němuž došlo tím, že nebylo provedeno vyhodnoceno variantního řešení zásahu do EVL. K tomu SDU uvedl: *„V projednávaném případě se však Polská republika vzhledem k neexistenci odpovídajícího posouzení vlivů předmětných aktivních lesnických zásahů na celistvost lokality Natura 2000 Puszcza Białowieska na základě čl. 6 odst. 3 první věty směrnice o stanovištích*

a vzhledem k neexistenci jakéhokoli přezkumu stran proveditelnosti alternativních řešení k provádění těchto činností nemůže dovolávat odchylných ustanovení čl. 6 odst. 4 této směrnice, a to tím spíše, že nestanovila žádné kompenzační opatření.“

- 5.14. Podatelé rovněž upozorňují na to, že kromě závažných nevratných dopadů, které by realizace Záměru měla na EVL, se nesplněním podmínek dle EU Směrnice o EVL připravuje ČR a potažmo investor o možnost zajištění financování projektu Záměru v souladu s programem „EU Biodiversity Strategy for 2030“, viz dále možnosti financování:

https://ec.europa.eu/environment/nature/biodiversity/financing_en.htm

Závěr 3

- 5.15. Podatelé proto požadují doplnění Dokumentace Záměru o předložení a řádné posouzení takové varianty řešení SOKP, které bude v souladu s článkem 6 odst. 4 EU Směrnice o EVL, v souladu s článkem § 45i odst. 2 Zákona o ochraně přírody a krajiny a v souladu s Požadavkem MŽP, bod 6), v Závěru zjišťovacího řízení a dotčených územně samosprávných celků, tj. bez negativního vlivu na EVL a soustavy Natura 2000; a nestane-li se tak, tak zamítnutí Záměru pro nezákonnost; nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.
- 5.16. Bude-li schválena Dokumentace Záměru přes nesplnění výše uvedených podmínek, vystavuje se ČR riziku sankce pro nesplnění závazných požadavků práva EU. Také lze předpokládat, že financování Záměru nebude možné zajistit z EU fondů. Takový postup investora, kterým je státem vlastněné Ředitelství silnic a dálnic ČR, je podle podatelů v rozporu s péčí řádného hospodáře a měl by být prověřen ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu, jehož přezkum podatelé tímto požadují.

6. NEPŘEZKOUMATELNOST PŘEDLOŽENÝCH DAT O DOPRAVNÍCH INTENZITÁCH A DOBĚ VÝSTAVBY ZÁMĚRU A S TÍM SOUVISEJÍCÍ NEPŘEZKOUMATELNOST POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ JAKO CELEK

Dopravní stavby předpokládané Záměrem

- 6.1. Celkové vyhodnocení dopravy a vlivu Záměru na životní prostředí je postaveno na zcela nereálném předpokladu, že v roce 2030 budou dokončeny všechny následující dopravní stavby:
- (i) přestavba D7 v úseku Ruzyně – MÚK Aviatická, včetně MÚK Aviatická,
 - (ii) kompletní přestavba MÚK Zdiby,
 - (iii) zkapacitnění Prosecké radiály (úsek Březiněves, včetně Zdiby),
 - (iv) přestavba silnice I/9 MÚK Zdiby – Líbeznice na střídavý pruh,
 - (v) přeložka ul. K Ládví – Dopraváků,

- (vi) obchvat Březiněvsi,
- (vii) zkapacitnění dálnice D10 do Radonic a dálnice D11 do Jiren, vč. MÚK Beranka a spojek Hornopočernické, Klánovické a do ul. ve Žlíbku,
- (viii) dálnice D3 (v úseku od PO na hranici Středočeského kraje s napojením na stávající jihočeské úseky),
- (ix) přeložka I/16 obchvat Slaného,
- (x) přeložky II/101 a II/240 mezi D7 a D8, II/101 obchvat Záp a Brandýsa nad Labem,
- (xi) přeložka II/101 Říčany – Úvaly, II/611 obchvat Nehvizd, II/101 obchvat Jesenice,
- (xii) přeložka II/116 Jinočany – Lety,
- (xiii) komunikační propojení Ocelkova – Budovatelská, Budovatelská – Mladoboleslavská, Toužimská – Veselská,
- (xiv) Hostivařská spojka (úsek Průmyslová ul. v Hostivaři – obchvat Dolních Měcholup – severní obchvat Uhříněvsi),
- (xv) obchvat Písnice, komunikace Nová Komořanská, Vestecká spojka,
- (xvi) první úseky vysokorychlostních tratí (VRT), např. z Prahy do Světlé nad Sázavou (směr Brno) a do Lovosic / Litoměřic (směr Ústí n. L.),
- (xvii) prodloužení tramvajové trati (TT) Divoká Šárka – Dědina – Na Padesátníku,
- (xviii) prodloužení tramvajové trati (TT) Malovanka – Strahov,
- (xix) prodloužení tramvajové trati (TT) Kobylisy – Bohnice (pouze po jižním okraji sídliště ulic K Pazderkám),
- (xx) prodloužení tramvajové trati (TT) Kobylisy – Zdiby,
- (xxi) prodloužení tramvajové trati (TT) Sídliště Ďáblice – Nádraží Čakovice,
- (xxii) lanovka Podbaba-ZOO-Bohnice,
- (xxiii) tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol, včetně terminálu Výhledy s P+R, B+R.

6.2. Nelze racionálně předpokládat, a Dokumentace Záměru to ani nijak nedokládá, že **veškerých 23 složitých a finančně náročných dopravních staveb je možné dokončit a zkolaudovat do roku 2030, kdy se předpokládá dokončení Záměru.** Předkladatel Záměru budování těchto dopravních staveb ani nemůže nijak ovlivnit, není investorem většiny z výše uvedených staveb. Projektová příprava většiny z výše uvedených staveb doposud nebyla ani zahájena,

není jisté, zda k jejich vybudování bude mít předkladatel Záměru a příslušní investoři dostatek finančních prostředků. **Jejich vybudování přitom ani není uvedeno jako podmínka, která by musela být splněna před povolením či zahájením stavby Záměru. Výpočty a modely předložené k posouzení v rámci Dokumentace Záměru předpokládající existenci těchto staveb jsou tak zcela nereálné.**

- 6.3.** Přesto, právě na tomto zcela zjevně nepodloženém předpokladu, Dokumentace Záměru zakládá výpočet dopravních intenzit v Praze i okolí. Na tomto předpokladu je také založeno navazující další posouzení vlivu na životní prostředí – zejména hluk a imise. Přitom právě vybudování všech výše uvedených dopravních staveb, významně ovlivní výši reálných (i modelovaných) dopravních intenzit, a tudíž i skutečnou hladinu hluku a imisí ze Záměru. Bez jejich dokončení před nebo zároveň se Záměrem lze předpokládat výskyt výrazně větších dopravních kongescí a intenzit v některých sledovaných místech a tudíž výrazně větší negativní dopad na lidské zdraví a životní prostředí.
- 6.4.** Co je ale zjevné je to, že za situace, kdy lze předpokládat, že většina z výše uvedených předpokládaných dopravních staveb nebude ani zahájena, natož vybudována, bude dopravní zátěž v dotčeném území významně zhoršená a dojde i ke **zhoršení hlukových a imisních podmínek, které budou vést k nepřijatelnému navyšování již tak nadlimitní imisní zátěže v mnoha místech Záměru a jeho okolí.**

Podhodnocená doba výstavby Záměru

- 6.5.** **Další závažnou skutečností je významné podhodnocení vlivu Záměru na životní prostředí po dobu výstavby Záměru.**
- 6.6.** Podle Dokumentace Záměru se počítá s dobou výstavby Záměru 3 roky – od r. 2027 do r. 2030. Na základě tohoto předpokladu jsou pak předloženy studie vlivu na životní prostředí po dobu stavby Záměru. Takový předpoklad je však zjevně podhodnocený. I běžnému laikovi je zřejmé, že výstavba tak rozsáhlého s konstrukčně komplikované dopravní stavby nelze v podmínkách ČR do 3 let stihnout. Výstavba všech dopravních staveb v ČR se protahuje, trvá roky ne-li desetiletí. Předkladatel Dokumentace přitom v rozporu s požadavkem Přílohy 4, část D bod 5. Zákona o EIA ani neodhalil metodiku na základě které, k této době výstavby došel. Přesto je zřejmé, že je významně podhodnocená. Studie vlivu Záměru na životní prostředí po dobu výstavby Záměru jsou tak rovněž zcela nepřezkoumatelné.

Závěr 4

- 6.7.** **Podatelé proto požadují doplnění Dokumentace Záměru o reálné posouzení dopravních intenzit s ohledem na jejich skutečné budování a návrh funkčních a prokazatelně realizovatelných kompenzačních opáření, které zajistí eliminaci negativních dopadů na výši platných hlukových a imisních limitů a podmínění výstavby Záměru předchozím vybudováním 23 dopravních záměrů předpokládaných v Dokumentaci záměru; nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.**

7. NESOULAD DOKUMENTACE ZÁMĚRU SE ZÁSADAMI ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE (ZÚR SK) – PŘEKROČENÍ IMISNÍCH LIMITŮ O VÍCE NEŽ 1 %

Požadavky ZÚR

- 7.1. ZÚR SK, úplné znění po vydání aktualizací č. 1, 2, 7 a 6, stanoví pro Záměr – tj. pro „Silniční okruh kolem Prahy (dále též „SOKP“) v chybějících segmentech sever (D7 – D8 – D10) v úsecích mimo území hl. m. Prahy“ pro část dotčenou územím členských obcí KORIDORu D8, z. s., tj. pro část Ruzyně-Březiněves, v části dotčené členské obce Zdiby, následující podmínky:

*Zásady územního rozvoje Středočeského kraje –
Úplné znění po vydání aktualizací č. 1, 2, 7 a 6*

- úkoly pro územní plánování:
 - o v úsecích, ve kterých by vlivem umístění pozemní komunikace (s ohledem na § 11 odst. 1, písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů) došlo v oblasti jejich vlivů na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k uvedenému zákonu, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření v takovém rozsahu, která zajistí na území obcí Horoměřice a Zdiby, že imisní příspěvky PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ a B(a)P v okrajové obytné zástavbě nepřesáhnou 1% ročního imisního limitu,
 - o v prostoru jižního okraje přilehlé chráněné zástavby Horoměřic vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření s rezervou 3 dB,
 - o v ÚP Zdiby upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní remíz jižně od cesty Zdiby – Březiněves, v jihovýchodní části správního území obce,

- 7.2. Dokumentace Záměru vyhodnocení této konkrétní podmínky dle ZÚR SK výslovně nezpracovává. Nicméně, z předložených podkladů, lze vyvodit, že splněna nebyla.

Nepřezkoumatelnost rozptylové studie

- 7.3. Podatelé však především v této souvislosti upozorňují na to, že data rozptylové studie vychází z nepřezkoumatelných dat o dopravních intenzitách, jako celek je proto také nepřezkoumatelná – viz bod 6 „NEPŘEZKOUMATELNOST PŘEDLOŽENÝCH DAT O DOPRAVNÍCH INTENZITÁCH A DOBĚ VÝSTAVBY ZÁMĚRU A S TÍM SOUVISEJÍCÍ NEPŘEZKOUMATELNOST POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ JAKO CELEK“ výše.

Překročení limitů

- 7.4. I pokud bychom však vycházeli z předpokladu, že data dopravních intenzit a použité metody výpočtu imisní zátěže, jsou správná, výsledky zvýšení emisí s nimi navržená opatření na jejich eliminaci či kompenzaci předložené v Rozptylové studii v Příloze B.3 Dokumentace Záměru prokazují, že překročení imisních limitů nad hranici povolenou ZÚR SK lze téměř s jistotou předpokládat.

7.5. Podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích č. 330/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů platí následující limity ZÚR SK sledovaných imisních látek:

1. Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení

Znečišťující látka	Doba průměrování	Mez pro posuzování [µg m ⁻³]		Imisní limit [µg m ⁻³]
		Dolní	Horní	
SO ₂	1 hodina	—	—	350 max. 24x za rok
	24 hodin	50 max. 3x za rok	75 max. 3x za rok	125 max. 3x za rok
NO ₂	1 hodina	150 max. 15x za rok	140 max. 15x za rok	200 max. 15x za rok
	kalendářní rok	26	32	40
PM ₁₀	24 hodin	25 max. 35x za rok	35 max. 35x za rok	50 max. 35x za rok
	kalendářní rok	20	28	40
PM _{2,5}	kalendářní rok	12	17	20 (od roku 2020)*
Pb	kalendářní rok	0,25	0,35	0,5
CO	maximální denní 8hod klouzavý průměr	5 000	7 000	10 000
Benzen	kalendářní rok	2	3,5	5

3. Imisní limity pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM₁₀ vyhlášené pro ochranu zdraví lidí

Znečišťující látka	Doba průměrování	Mez pro posuzování [ng m ⁻³]		Imisní limit [ng m ⁻³]
		Dolní	Horní	
As	kalendářní rok	2,4	3,6	6
Cd	kalendářní rok	2	3	5
Ni	kalendářní rok	10	14	20
Benzo[a]pyren	kalendářní rok	0,4	0,6	1

7.6. Podle Přílohy B.3 „Rozptylová studie včetně Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší“ (dále jen „Rozptylová studie“), str. 113 se předpokládá, že vlivem Záměru ve stavu E.1 (2030, uvedení všech staveb do provozu) dojde k následujícímu navýšení imisí:

Vlivem záměru ve stavu E.1 byl vypočten nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací na úrovni:

- oxid dusičitý – v celé výpočtové oblasti 33 µg.m⁻³, ve stávající zástavbě 9,0 µg.m⁻³, v nejvíce ovlivněné části rozvojových ploch 12,5 µg.m⁻³
- benzen – v celé výpočtové oblasti 0,40 µg.m⁻³, ve stávající zástavbě 0,11 µg.m⁻³, v nejvíce ovlivněné části rozvojových ploch 0,16 µg.m⁻³
- částice PM₁₀ – v celé výpočtové oblasti 37 µg.m⁻³, ve stávající zástavbě 10,7 µg.m⁻³, v nejvíce ovlivněné části rozvojových ploch 15 µg.m⁻³
- částice PM_{2,5} – v celé výpočtové oblasti 11 µg.m⁻³, ve stávající zástavbě 3,2 µg.m⁻³, v nejvíce ovlivněné části rozvojových ploch 4,5 µg.m⁻³
- benzo[a]pyren – v celé výpočtové oblasti 1,2 ng.m⁻³, ve stávající zástavbě 0,31 ng.m⁻³, v nejvíce ovlivněné části rozvojových ploch 0,43 ng.m⁻³

7.7. Naproti tomu pro výhledový rok 2050 je v Rozptylové studii, str. 115 konstatováno:

V roce 2050 (stav F) bylo zaznamenáno plnění imisního limitu pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého a benzenu v celé výpočtové oblasti. V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} bylo překročení imisního limitu zaznamenáno pouze v nejbližším okolí portálů tunelu Suchdol, mimo obytnou zástavbu. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu bude překročen v zástavbě Suchdola a dále zejména v Hostivicích, Tuchoměřicích, Horoměřicích, Stanicích, Úněticích, Roztokách, Klecanech, Zdíbech.

Neúčelný návrh kompenzačních opatření

- 7.8. Pro eliminaci těchto negativních dopadů jsou v Dokumentaci Záměru v Příloze B.3 „Rozptylová studie včetně Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší“ navržena kompenzační opatření. **Podatelé nicméně upozorňují na to, že tato studie v rozporu se zákonným požadavkem dle Příloha 4, psím. D bod 4 Zákona EIA uvádí, že studie není návrhem kompenzačních opatření, konkrétně:**

Předkládaná studie není návrhem kompenzačních opatření podle § 11 zákona, neboť záměr se v současnosti nenachází ve fázi územního řízení (může ovšem sloužit jako podklad k takovému návrhu v budoucnu). Uplatňuje však obdobný přístup v tom, že prioritně sleduje dodržení limitů, stanovených jako součet imisního příspěvku záměru a pětiletých průměrů koncentrací za roky 2017–2021, a to v lokalitách, kde imisní příspěvek záměru přesahuje 1 % imisního limitu. Snížení imisních příspěvků záměru tam, kde nedochází k překračování limitů, je sledováno jako související benefit, avšak není pro návrh opatření určující.

- 7.9. S výše uvedeným „disclaimerem“, které celý návrh zpochybňuje, je navrženo kompenzační opatření formou výměny topných systémů, konkrétně takto (prostorově označeno na obr. 3.4 a 3.5 Studie opatření k Rozptylové studii):

- varianta 1 – přednostní nahrazování kotlů na uhlí
- varianta 2 – přednostní nahrazování kotlů na biomasu

Z pohledu předkládané studie jsou obě varianty srovnatelné, neboť dosažené snížení emisí je shodné, liší se pouze počty bytů, jejichž kotle by bylo nutno nahradit. Výsledek výpočtu shrnuje následující tabulka:

Tabulka 3.2: Počet bytů k náhradě topných systémů při realizaci opatření

	Uhlí	Biomasa	Celkem
Varianta 1	94	11	105
Varianta 2	15	43	58

- 7.10.** Reálná možnost splnění podmínek pro realizaci tohoto opatření však nebyla nijak prokázána. Především nebyl předložen průzkum dokládající, že se v oblasti nachází výše uvedený počet kotlů, které je možno vyměnit za nové. Dále, nebyly předloženy smlouvy s vlastníky dotčených nemovitostí zajišťující výměnu kotlů, nebylo odhadnuta finanční částka k provedení takového kompenzačního opatření, nebylo stanoveno, kdo opatření má provést a sankce za jeho nesplnění. Přitom vymahatelnost takového opatření bude minimální. S ohledem na výše uvedený „disclaimer“ návrhu (viz bod 7.8 výše) lze konstatovat, že se jedná o čistě teoretický výpočet, ne skutečný návrh. Ve skutečnosti jde se totiž většinou o plochy staveb pro rodinnou rekreaci (chat), u nichž nelze předpokládat technickou připravenost nebo ochotu vlastníků instalovat moderních kotlů. Také, není zohledněna skutečnost, že se v dané oblasti také nacházejí i novostavby, u nichž lze již v současné době předpokládat využívání moderních bezemisních či nízkoemisních způsobů vytápění, tudíž nebude co vyměnit a kvalita ovzduší se proto nezlepší.
- 7.11.** Jako **alternativní** opatření k výměně kotlů je ke kompenzaci vlivů Záměru na kvalitu ovzduší pak navržena výsadba dřevin. Nebudou-li teda vyměněny kotle, podle Dokumentace by zvýšenou imisní zátěž měla kompenzovat výsadba následujících dřevin, resp. růží:

Tabulka 3.4: Vybrané reprezentativní druhy dřevin

Český název	Latinský název	Zkratka	Průměr koruny
Borovice lesní	Pinus Sylvestris	PIN_SYL	4
Javor klen	Acer Pseudoplatanus	ACR_PSD	4
Bříza bělokorá	Betula Pendula	BTL_PND	3
Topol černý	Populus Nigra	POP_NIG	5
Růže	Rosa	ROSA	–

S tím, že je v jednotlivých očíslovaných oblastech dekodovaných prostřednictvím jiné tabulky na jiném místě Dokumentace Záměru, navržena výsadba následujícího počtu ks jednotlivých dřevin, resp. m² růží:

Tabulka 3.6: Rozsah výsadeb k zachycení stanoveného množství benzo[a]pyrenu

Oblast	POP_NIG (ks)	PIN_SYL (ks)	ACR_PSD (ks)	BTL_PND (ks)	ROSA (m ²)
1	178	111	123	333	1 751
2	862	538	596	1 615	8 483
3	341	213	236	639	3 356
4	508	318	352	953	5 005
5	2	1	1	3	18
6	2 624	1 640	1 817	4 921	25 674
7	501	315	350	919	5 165
8	593	373	414	1 087	6 110
9	1 477	926	1 034	2 696	14 489
10	948	600	669	1 773	9 418
11	2 251	1 423	1 587	4 209	22 355
12	45	28	31	94	435
13	137	86	95	257	1 343
Celkem	10 467	6 572	7 304	19 500	103 601

Poznámka: jedná se o rozsah při pokrytí požadovaných výsadeb v rámci daného druhu – hodnoty za jednotlivé druhy se nesčítají

- 7.12.** Např. v oblasti č. 13 – tj. Zdiby, sledované podmínkami ZÚR SK, je navrhováno vysadit buď 137 topolů **nebo** 86 borovic **nebo** 95 javorů **nebo** 257 bříz **nebo** 1.343 m² růží (!!!) - to vše samozřejmě jen jako alternativa k výměně kotlů).
- 7.13.** Studie však zcela opomíjí – např. v oblasti Zdiby, že tato „výsadba“ by měla proběhnout v neprostupném již zalesněném prudkém svahu nad řekou Vltavou, kde žádnou novou výsadbu realizovat nelze (!!!).
- 7.14.** I pokud by však tato výsadba realizovatelná byla, stejně jako v případě kotlů nejsou stanoveny vůbec žádné podmínky prokazující reálnou vymahatelnost takového opatření.
- 7.15.** Obecně, odhlédnouc od vykonstruovaného popisu „kompenzačních opatření“ v Dokumentaci prostřednictvím mnohočetných odkazů na odkazy a na zkratky zkratek, které je samo o sobě absurdní, nelze než uzavřít, že tento návrh tzv. „kompenzačních opatření“ za zhoršení kvality ovzduší, včetně kompenzace nebezpečných rakovinotvorných látek v ovzduší, je výsměchem a pohrdáním dotčenými obyvateli. Takový návrh nejde racionálně komunikovat s veřejností, což činí Záměr reálně neprosaditelným.

Koncept kompenzačních opatření podle EU Směrnice EIA

- 7.16.** Podatelé přitom upozorňují, že koncept „kompenzačních opatření“, který se vyskytuje v Dokumentaci Záměru (podobně jako tomu bylo v jiných dokumentacích EIA) se zcela míjí systematické a hlavnímu smyslu těchto opatření. Tato „kompenzační opatření“ totiž pole systematicky dle Výkladu Evropské Komise EUS Směrnice EIA vůbec patří mezi opatření směřující ke zmírnění negativních vlivů. Kompenzační opatření mají za účel kompenzovat

neodvratitelné zhoršení životního prostředí, není-li jiná varianta řešení, a to např. formou uzavření dohody o narovnání s postiženými obyvateli či samosprávami nebo prostřednictvím finanční kompenzace, blíže, viz systematiku zde:

Box 34: Types of Mitigation Measures	
Type of measure	How it works
Measures to prevent	<p>Impact avoidance by:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Changing means or techniques, not undertaking certain Projects or components that could result in adverse impacts. ■ Changing the site, avoiding areas that are environmentally sensitive. ■ Putting in place preventative measures to stop adverse effects from occurring.
Measures to reduce	<p>Impact minimisation by:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Scaling down or relocating the Project. ■ Redesign elements of the Project. ■ Using a different technology. ■ Taking supplementary measures to reduce the impacts either at the source or at the receptor (such as noise barriers, waste gas treatment, type of road surface).
Measures to offset	<p>Offset or compensate for residual adverse impacts that cannot be avoided or further reduced in one area with improvements elsewhere with:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Site remediation / rehabilitation / restoration. ■ Resettlement. ■ Monetary compensation.

7.17. Z výše uvedeného je zjevné, že návrh „kompenzačních opatření“ je čistě formální, mechanický, v praxi nerealizovatelný a nefunkční. Opatření nebude mít na kompenzaci nadlimitních imisních látek, především na karcinogenní benzo(a)pyren, vůbec žádný vliv. Podmínka dle ZÚR SK tak naplněna nebude.

7.18. Navíc, hodnocení pomíjí negativní vliv výstavby Záměru na ovzduší, kde podle Rozptylové studie dojde k mnohonásobnému překročení sledovaných imisních limitů po dobu několika let a kompenzační opatření tam navržená překračují limit 1 % ročního nárůstu dle ZÚR SK.

Závěr 5

7.19. Podatelé proto požadují doplnění Dokumentace Záměru o řádné a komplexní posouzení splnění podmínek ZÚR SK a návrh funkčních a prokazatelně realizovatelných kompenzačních opatření, které splnění této podmínky zajistí; nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

8. SELEKTIVNÍ VYHODNOCENÍ IMISNÍ ZÁTĚŽE

Nepřezkoumatelnost rozptylové studie

- 8.1. Kromě výše uvedených vad posouzení imisního zatížení a navržených „kompenzačních opatření (viz bod 7.2 „*NESOULAD DOKUMENTACE ZÁMĚRU SE ZÁSADAMI ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE (ZÚR SK) – PŘEKROČENÍ IMISNÍCH LIMITŮ O VÍCE NEŽ 1 %*“ výše) podatelé namítají, že posouzení provedené v rozptylové studii je velmi selektivní a proto zavádějící.

Selektivní výběr dat k vyhodnocení

- 8.2. V úvodu Rozptylové studie je uveden přehled emisí znečišťujících látek z automobilové dopravy pro jednotlivé výpočtové stavy: v Tab. 1 v zájmovém území a v Tab. 12 pro širší vztahy. V obou případech se jedná o velmi selektivní posouzení jednotlivých vybraných úseků z celé sítě komunikací zájmového území hl. m. Prahy, resp. pro širší vztahy.
- 8.3. Konkrétně, v Tab.1 má být kromě dálnice D0 Záměru vyhodnoceno 23 „ostatních komunikací“ v celkové délce 369,8 km (pro stavy C, D, E.1-E.2) a 374,9 km (pro stav E.3). Konkrétně je hodnocen stav jen na 23 vybraných komunikacích. **Pokud však srovnání bylo provedeno komplexně, pro celou komunikační síť hlavního města Prahy a v širších vztazích, lze předpokládat, že vlivem uvedení Záměru do provozu dojde ve všech scénářích Záměru k r. 2030 k celkovému zvýšení produkce emisí u všech sledovaných znečišťujících látek.**
- 8.4. Jelikož však porovnání nebylo provedeno na celém území, ale jen na vybraných úsecích, není závěr Rozptylové studie reálný a podložený. Z rozdílových kartogramů intenzit pro jednotlivé stavy v DIP (viz např. Příloha 7.6 / 22-2135-H05a nebo Příloha 8.6 / 22-2135-H05a) je zcela zřejmé, v kterých úsecích dojde dle predikcí k poklesu nebo nárůstu intenzity dopravy.
- 8.5. Vzhledem k celkové délce hodnocených úseků – jen 96,4 km – lze předpokládat, že úseky se **zvýšenou intenzitou dopravy tvořily jen necelých 25 % z celkové sítě komunikací. Závěr rozptylové studie**, podle které: „z uvedených výsledků, 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) **je tak zjevně zavádějící.**
- 8.6. Navíc, Dokumentace Záměru, toto zavádějící posouzení z Rozptylové studie ještě posouvá dál, tím že tento závěr přebírá (str. 239, str. 266) ale již bez vymezení pojmu „širší vztah“ nebo „širší území“ aby došla k ještě více zavádějícímu závěru: „Z hlediska širších vztahů dojde k převažujícímu snížení produkce emisí u všech sledovaných znečišťujících látek“ (str. 239) a „Zároveň lze vlivem celkového snížení produkce emisí na hodnocených kapacitních komunikacích v širším území v souvislosti s uvedením záměru do provozu očekávat pokles koncentrací jednotlivých znečišťujících látek a s tím spojený pokles míry výskytu jednotlivých zdravotních účinků“, které se promítá i do celkového závěru: “Z hlediska širších vztahů bude celkové vyznění záměru **pozitivní.**” (obě citace ze strany 266). Data předložená v Rozptylové studii, však o toto tvrzení nijak nedokládají.

- 8.7. Z výše uvedeného vyplývá, že nebyly splněny body 2), 3) a 4) Požadavků MŽP ze Závěru zjišťovacího řízení.

Závěr 6

- 8.8. Podatelé proto požadují doplnění Dokumentace Záměru o řádné a komplexní posouzení imisní zátěže v celém zájmovém území a v neselektivně definovaných širších vztazích s objektivním vyhodnocením; nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

9. SELEKTIVNÍ VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍ ZÁTĚŽE

Nepřezkoumatelnost dat o dopravních intenzitách

- 9.1. Kromě námitky ohledně nepřezkoumatelnosti dat o dopravních intenzitách, viz bod 6 „*NEPŘEZKOUMATELNOST PŘEDLOŽENÝCH DAT O DOPRAVNÍCH INTENZITÁCH A DOBĚ VÝSTAVBY ZÁMĚRU A S TÍM SOUVISEJÍCÍ NEPŘEZKOUMATELNOST POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ JAKO CELEK*“ výše, podatelé namítají také jejich velmi selektivní vyhodnocení. Podobně jako je tomu v Rozptylové studii (viz bod 8 „*SELEKTIVNÍ VYHODNOCENÍ IMISNÍ ZÁTĚŽE*“) je selektivní rovněž vyhodnocení předložených dat o dopravní zátěži.

Selektivní vyhodnocení dat

- 9.2. I když Dokumentace záměru uvádí pokles dopravních intenzit v některých částech Prahy, například v tunelu Blanka, nebo na Evropské, tento pokles je zanedbatelný v rozmezí 5-15 %. Naproti tomu, podle předložených dopravně-analytických podkladů, bude řada klíčových tras zjevně postižena nárůstem dopravy nebo na nich nebude žádný pokles, což se dotkne velké části hustě osídlených oblastí hlavního města Prahy a okolí. Komplexní vyhodnocení počtu celkem dotčených obyvatel však chybí.
- 9.3. Např. u pražské magistrály v úseku od Holešovic k Nuselskému mostu se počítá s nárůstem o 2600 aut denně, u Strahovského tunelu o 2700 vozidel denně. Na Malé Straně či Smetanově nábřeží nebude mít vybudování Záměru vlivu žádný, dopravní zátěž se nemění.
- 9.4. Nejvíce dotčenou lokalitou z hlediska nárůstu dopravní zátěže budou Čimice (14,5 násobek oproti současnému stavu). Zatímco v roce 2019 byla jedinou páteřní komunikací Čimická s provozem cca 9400 vozidel denně, po dostavbě záměru budou obyvatelé Čimic vystaveni hluku a škodlivým emisím z cca 97 000 vozidel na dálnici a 26 100 vozidel na Čimickém přivaděči. Navíc dojde i k významnému nárůstu dopravy na Čimické (+46 %). Vyhodnocení počtu takto dotčených obyvatel chybí.
- 9.5. V Dolních Chabrech má jezdit na páteřních komunikacích (Spořická, Ústecká) v roce 2030 bez záměru cca 29 000 vozidel. Po dostavbě D0 518 a 519 s Čimickým přivaděčem a sběračem sice dojde k poklesu (cca 20 %) na uvedených stávajících komunikacích, avšak celková dopravní zátěž na území Chaber stoupne o téměř pětínásobek: 77 000 na dálnici, 26 100 na přivaděči a 13 600 na sběrači. Navíc se zvýší dopravní zátěž na ulici Horňátecká směr Kobylisy o cca 26 %, což může způsobit kolony jak na Ústecké tak na ulici K Ládví, odkud se auta z Čimického

sběrače napojí zpět na Ústeckou. V případě nehod, kolon a uzavírek tunelů na okruhu budou místní komunikace sloužit jako objízdné trasy. K výraznému zvýšení denních intenzit dojde rovněž např. na ulici Kamýcké v oblasti přivaděče Rybářka (+35 %), Horňátecké (+26 %) či na Trojském mostě (+18 %). I zde, vyhodnocení počtu takto dotčených obyvatel chybí.

- 9.6.** Zdiby jsou již v současnosti vystaveny dopravní zátěži z páteřních komunikací Pražská, Průběžná a dálnice D8. V roce 2030 bez záměru se očekává pokles na Pražské díky zprovoznění TT do Kobylis, avšak další nárůst dopravy na Průběžné a D8 v úseku Zdiby – Březiněves. Dostavba D0 povede k nárůstu na Průběžné (+15 %), na Pražské směrem do Prahy (+10 %), na D8 (+8 %) a nově bude jezdit na okruhu v blízkosti Zdib cca 77 000 vozidel včetně 9070 nákladních. Obyvatelé Zdib budou vystaveni hluku a škodlivým látkám z cca 214 000 vozidel na uvedených komunikacích, což představuje téměř 65% nárůst oproti scénáři bez záměru.
- 9.7.** Je přitom evidentní, že v důsledku dopravní indukce dojde časem k nárůstu individuální automobilové dopravy i na „odlehčených“ vnitroměstských komunikacích. Celkově má podle dopravně-inženýrských podkladů Dokumentace Záměru v hlavním městě Praze dojít k výraznému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy a **to až o 931 tisíc vozokilometrů za den. Komplexní vyhodnocení počtu a zátěže tímto dotčených obyvatel chybí.**

Širší souvislosti

- 9.8.** Je zřejmé, že **šestiproudá dálnice pouhých 5 km od centra Prahy 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. Podobně jako tomu bylo v případě uvedení do provozu jižní části SOKP v roce 2010, kdy se očekával výrazný pokles dopravy na Barrandovském mostě. Během pár let na tomto úseku však došlo k prudkému nárůstu dopravní zátěže a v roce 2018 byl Barrandovský most nejvytíženější komunikací v Praze (144 400 vozidel denně). Lze tak předpokládat, že podobný scénář může nastat i v tunelu Blanka po zprovoznění Záměru.
- 9.9.** S ohledem na výše uvedené je **tvrzení o nezbytnosti výstavby Záměrů ve variantě předložené v Dokumentaci Záměru silně zavádějící. Současná kritická dopravní situace v Praze a okolí je důsledkem nekoncepčního dopravního a územního plánování v posledních 30 letech,** které nezohledňovalo nutnost preferovat hromadnou dopravu proti individuální a potřebu alternativních (ekologických) druhů dopravy a vedlo tak ke zvýhodnění životního stylu závislého na autech podpořeného masivním rozvojem rezidenčních satelitů za Prahou, výstavbu obřích logistických hal a obchodních a zábavních center s desítkami tisíc parkovacích míst a masivní koncentraci ekonomických aktivit v Praze namísto polycentrického rozvoje napříč regiony. Je naprosto evidentní, že řešením nemůže být realizace šestiproudé dálnice protínající hlavní město, který tento problém nevyřeší ale naopak prohloubí.
- 9.10.** Naproti tomu odborné studie, výstupy mezinárodních projektů a doporučení odborných institucí potvrzují, že se v posledních letech úspěšně uplatňuje systém tzv. „Avoid – Shift – Improve“, který je založen na snižování poptávky po dopravě jako takové (město krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace, polycentrický rozvoj lokálních center s občanskou vybaveností) a vede ke zvýhodňování udržitelných druhů dopravy (veřejná hromadná

doprava, cyklo, pěší, sdílená mobilita) s požadavkem na přechod na ekologická a prostorově efektivnější vozidla.

- 9.11. S ohledem na výše uvedené, je zjevné, že objektivní vyhodnocení dopadu Záměru na dopravní zátěž neproběhlo. Studie pouze selektivně vyjmenovává některé komunikace, kde dochází ke snížení dopravní zátěže bez komplexního vyhodnocení dopadů na obyvatele Prahy a okolních oblastí jako celek. Takové vyhodnocení dopravně analytických podkladů chybí. Proto nepřekvapí, že závěr dopravně analytických podkladů velmi rozporuplně a nepřezkoumatelně. Je spíše výrazem objednávky „prezentovat přínos daného záměru“ než objektivním posouzením.

5 ZÁVĚR

Výsledné intenzity dlouhodobého výhledu 2050 prezentované v grafických přílohách, a souběžně předaná podrobnější data, mají prezentovat přínos daného záměru v dané posuzované oblasti. Jsou v kontextu, kontinuální, logické v porovnání s předanými intenzitami současnými a krátko (středně)dobými. Dochází k odlehčení stávajících sídel, případné přetížení nebo utlumení odlehčení, pak je způsobeno rozvojem v dané lokalitě nebo je dáno dopravním významem dané komunikace.

- 9.12. Z výše uvedeného vyplývá, že nebyly splněny bod 5) Požadavků MŽP ze Závěru zjišťovacího řízení.

Závěr 7

- 9.13. Podatelé proto požadují doplnění Dokumentace Záměru o řádné a komplexní posouzení dopravní zátěže v celém zájmovém území a v neselektivně definovaných širších vztazích s objektivním vyhodnocením; nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

10. **NEPŘEZKOUMATELNOST POSOUZENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE ZÁMĚRU A NEZOHLEDNĚNÍ VLIVU ZÁMĚRU NA CHRÁNĚNÉ VNITŘNÍ PROSTORY STAVEB**

Nepřezkoumatelnost dat o dopravních intenzitách

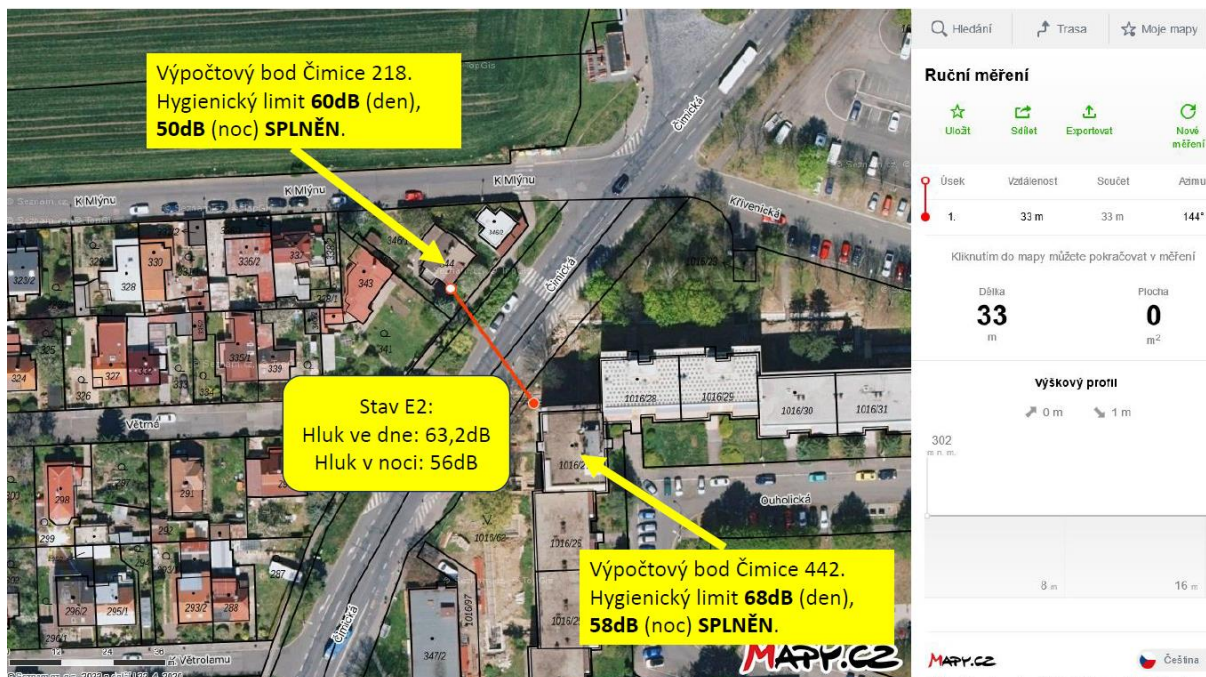
- 10.1. Podatelé především upozorňují na to, že data hlukové studie vychází z nepřezkoumatelných dat o dopravních intenzitách, jako celek je proto také nepřezkoumatelná – viz bod 6 „*NEPŘEZKOUMATELNOST PŘEDLOŽENÝCH DAT O DOPRAVNÍCH INTENZITÁCH A DOBĚ VÝSTAVBY ZÁMĚRU A S TÍM SOUVISEJÍCÍ NEPŘEZKOUMATELNOST POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ JAKO CELEK*“ výše.

Vliv Nařízení 433/2022 na posouzení

- 10.2. Podatelé rovněž upozorňují na to, že Hluková studie uvedená jako Příloha B.2. Dokumentace vychází z nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění novelizace provedené nařízením vlády č. 433/2022 s účinností od 1. 7. 2023, kterým došlo k zásadnímu navýšení hlukových limitů. Tato novela nařízení vlády byla napadena návrhem 23 senátorů na jeho zrušení u Ústavního soudu. Ústavní soud

ve věci ještě nerozhodl, řízení probíhá. Nicméně, pokud by nařízení vlády č. 433/2022 podle návrhu senátorů zrušil, byla by předložená studie zcela bezpředmětná.

- 10.3.** Kromě jiných důvodů, senátoři v návrhu na zrušení nařízení vlády č. 433/2022 namítají, že navýšením vnějších limitů hluku novela principiálně narušila princip ochrany v těch nejcitlivějších místech – v chráněných vnitřních prostorech staveb s obytnými místnostmi, v bytových místnostech ve stavbách pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytných místnostech ve všech stavbách a zdravotnických zařízeních.
- 10.4.** Podle § 30 odst. 1 Zákona o veřejném zdraví totiž platí: „*Splnění povinnosti k ochraně před hlukem z provozu na pozemních komunikacích nebo dráhách v chráněném venkovním prostoru stavby se považuje i za splnění této povinnosti v chráněném vnitřním prostoru stavby.*“ Vzhledem k tomu, že např. dle normy ČSN 730532 lze vnitřní limity staveb dodržet pouze do vnější hlučnosti 60/50 dB, tj. podle limitu hluku před touto novelou, nelze podle příslušného nařízení vlády již zajistit dodržení ve výše uvedených chráněných vnitřních prostorech staveb. U limitů tuto hranici překračujících dodržení vnitřních limitů nelze zajistit bez provedení dodatečných ochranných a kompenzačních opatření.
- 10.5.** Hluková studie ani Dokumentace Záměru jako celek problém zajištění faktického dodržování příslušných hlukových limitů v chráněných vnitřních prostorech staveb v souvislosti s navýšením vnější hlukových limitů (a tomu odpovídající povolené hlukové zátěži) nijak neřeší, ani se tímto problémem nijak, ani krajově, nezabývá. To je však v rozporu s cílem a smyslem posouzení vlivu na životní prostředí. Do území se tak umísťuje nový významný zdroj hluku, jehož vliv na chráněné vnitřní prostory staveb nebyl nijak zohledněn.
- 10.6.** Dopad navýšení hlukových limitů je přitom enormní, zejména tam, kde se nová dopravní zátěž z Dálnice D0 Záměru „přeleje“ na původní, již existující komunikace, kde došlo k radikálnímu, až 20x navýšení povolené hlučnosti. Jako konkrétní příklad lze uvést měření v Čimicích, kde vlivem Záměru dojde k nárůstu dopravy na Čimické až o +46 %. Jelikož se jedná o již vybudovanou silnici, uplatní se na ni „nový limit“ dle novely Nařízení vlády č. 433/2022, 68 dB (den)/ 58 dB (noc). Samozřejmě bez provedení jakýchkoliv opatření ke zmírnění hluku či kompenzačních opatření, blíže viz zakres:



Nerealizace protihlukových opatření a dopady na zdraví obyvatelstva

- 10.7.** Obecně, podatelé v této souvislosti musí konstatovat, že mají velmi negativní zkušenosti s realizací protihlukových opatření ze strany ŘSD jako investora Záměru, i tam, kde protihlukové opatření nařízeny byly. Přes četné protesty obyvatel, petice, a jednání s ŘSD se členským obcím několik let až desetiletí nepovedlo prosadit výstavbu protihlukových stěn, požadovaných v souvislosti s umístěním dálnice D8. Konkrétně, doposud nebyly realizovány rozšíření protihlukových stěn v následujících členských obcích KORIDOR D8, z. s.: Panenské Břežany, Klíčany, Ledčice, Vepřek, Nová Ves. V obcích Mnětěš a Vražkov k vybudování protihlukových stěn nedošlo vůbec, ačkoliv tato podmínka existuje ve stále platném kolaudačním rozhodnutí.
- 10.8.** Novelizací provedenou nařízením vlády č. 433/2022 se ochrana obyvatel těchto obcí dále komplikuje a ztěžuje. Namísto konstruktivního a komplexního řešení ochrany obyvatel před hlukovou zátěží předkladatel Záměru žádá o souhlas dotčených samospráv s umístěním dalšího extrémně zátěžového prvku do území členských obcí. Jak přitom vyplývá z tohoto vyjádření, znovu se tak děje zcela nekonceptně, bez předložení důvěryhodné odborné analýzy posouzení vlivů na životní prostředí a bez předložení variant řešení Záměru.
- 10.9.** Dále, podatelé namítají, že předložená hluková studie není podložena reálnými daty a dle odborného vyjádření Ing. Drahoty, je zavádějící a byla zpracována účelově, některé vyjádření dokonce lze považovat za „bláboly“. Odborné vyjádření Ing. Drahoty k hlukové studii Dokumentace Záměru je přiloženo jako PŘÍLOHA 2 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII.
- 10.10.** Takový „lehkovážný“ přístup ke zpracování hlukové studie je alarmující, vzhledem k tomu jaké má dlouhodobá zvýšená hluková zátěž účinky na lidské zdraví. **Podle soudobých**

vědeckých poznatků a doporučení Světové zdravotnické organizace („WHO“) formulované především ve „*Směrnici pro hlukové limity pro region Evropy*“ WHO z r. 2018⁵ („**Doporučení WHO 2018**“), se má za prokázané, že nadměrný hluk ve venkovním prostředí **má zjevné negativní vliv na zdraví a psychickou pohodu obyvatel**. Překračování limitů WHO doporučené hlukové zátěže způsobuje především:

- **kardiovaskulární a metabolické poruchy organismu;**
- **podrážděnost;**
- **poruchy spánku;**
- **kognitivní poruchy vnímání;**
- **poškození sluchu a tinnitus; a**
- **má nepříznivé dopady na porodnost na kvalitu života, duševní zdraví a pohodu obyvatel.**

10.11. Konkrétně, Doporučení WHO 2018 proto požaduje, aby v regionu Evropa byly sníženo nadměrné hlukové zatížení a to až pod následující hlukové hladiny:

	Noise during day, evening and night (L _{den}) ¹³	Noise during the night (L _{night}) ¹³
Road	53	45
Railway	54	44
Aircraft	45	40

10.12. Dodržování těchto doporučení WHO přitom požadují i příslušné Evropské směrnice a nařízení. Jedním z legislativních nástrojů pro ochranu zdraví lidí a pohody před nadměrným hlukem způsobeným silniční, železniční a letištní dopravou a velkými průmyslovými zařízeními směrnice č. 2002/49/ES o řízení a snižování hluku v životním prostředí, Environmental Noise Directive („**Směrnice END**“),⁶ která si klade za cíl vytvořit „*společný přístup EU k zamezení, prevenci nebo snížení škodlivých účinků expozice environmentálnímu hluku.*“

10.13. Směrnice END sice nestanoví konkrétní cíl snížení hluku v členských státech ani vymahatelné jednotné hlukové limity, ale stanoví povinnost zpracování strategických hlukových map a akčních plánů ke snižování hluku (periodicita 5 let). Akční plány přitom mají být zpracovávány pro **oblasti, kde byly překročeny specifické indikátory o hladinách hluku nad 55 dB přes den a nad 50 dB přes noc.**⁷ Tyto sledované hladiny hluku v EU jsou definovány v **7. Akčním programu pro životní prostředí Evropské komise.**

⁵ <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32002L0049>

⁷ Tyto hodnoty jsou vyšší než maximální hladiny hluku Doporučené WHO, přestože z nich vychází.

Možné dopady na čerpání fondů EU

- 10.14.** Česká republika sice formálně strategické hlukové mapy a akční plány ke snižování hluku zpracovává, ty však nejsou nijak závazné ani vymahatelné. Nepropisují se do závazných územně-plánovacích podkladů. Jak upozorňuje Ing. Drahotka v odborném vyjádření uvedeném jako PŘÍLOHA 2 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII, tento přístup je pravděpodobně důvodem proč ČR není oprávněna čerpat finanční prostředky z fondů EU určené na realizaci protihlukových opatření:

SORKF v obřasu Jesenice, nebo ulice 3. května v Ptáče 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. **Oproti tomu sousední Slovensko čerpalo v rámci SHM a AP na kompenzační a protihluková opatření finanční prostředky ve výši 650 mil. EUR.**

- 10.15.** Podle Zprávy komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění směrnice o hluku ve venkovním prostředí v souladu s článkem 11 směrnice 2002/49/ES ze dne 20. 3. 2023 („**Zpráva Komise 2023**“)⁸ je přitom hluk **druhým nejvýznamnějším faktorem environmentálních onemocnění v EU (po znečištění ovzduší).**
- 10.16.** Také podle Zprávy Komise 2023 dlouhodobá expozice vysokým úrovním hlukového zatížení, tj. vnějšímu hluku z dopravy nad 55 dB přes den a nad 50 dB přes noc, může mít závažný dopad na zdraví (včetně vysokého krevního tlaku, kardiovaskulárních onemocnění a předčasné úmrtnosti) a může významně ovlivňovat fyzické a duševní zdraví a životní pohodu (včetně chronického rušení, jako je vysoká míra rušení spánku, stresu a/nebo obtěžování hlukem), viz např. str. 4 Zprávy komise 2023. Hlukové zařízení obyvatel je proto potřeba snižovat. Tyto požadavky však Dokumentace Záměru nesplňuje.
- 10.17.** **Z výše uvedeného vyplývá, že nebyly splněny body 2), 3), 4) a 14) Požadavků MŽP ze Závěru zjišťovacího řízení.**

Závěr 8

- 10.18.** **Podatelé proto požadují doplnění Dokumentace Záměru o řádné posouzení vlivu Záměru na dodržení platných hlukových limitů v chráněných vnitřních prostorech staveb splnění podmínek ZÚR SK a návrh funkčních a prokazatelně realizovatelných kompenzačních**

⁸ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:3b081741-c715-11ed-a05c-01aa75ed71a1.0013.02/DOC_1&format=PDF

opáření, které splnění této podmínky zajistí; nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

11. NEPŘEZKOUMATELNÉ POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA KRAJINNÝ RÁZ

11.1. Podatelé konstatují, že některé závěry uvedené v Studii vlivu na krajinný ráz, Příloha dokumentace B.11 Dokumentace Záměru pokládají minimálně za „překvapivé“ ne-li přímo zavádějící. Viz např. uváděnou „novou estetickou kvalitu“, Záměru, který je popsán „jen“ jako „silniční most“, kterou má do území na chráněnou lokalitu EVL Natura 2000 vnést Záměr (pozn. k problematice EVL blíže viz bod 5 „NEZOHLEDNĚNÍ NEGATIVNÍHO VLIVU ZÁMĚRU NA EVL A NATURA 2000“ výše):

(4.1.6.4) Shrnutí vlivů navrhovaného záměru (NZ) na vizuální charakteristiku krajiny. V převážné délce navržené trasy NZ, která je vedena v zářezech a úsekově v tunelech velkoplošnou otevřenou krajinou severního okraje Prahy, nemůže výrazněji snižovat vizuální stránku hodnot krajinného rázu, neboť takové hodnoty jsou v dotčené krajině přítomny pouze velmi omezeně. Velké dimenze krajiny a velké otevřené prostory jsou předpokladem únosnosti záměrů většího měřítka. Vzhledem k tomu, že středně silný nebo silný vliv na indikátory estetických hodnot se objevuje pouze v koridoru Vltavy a částečně na pravém břehu Vltavy a jinde není vliv žádný, mohl by celkový souhrn vlivů hodnocení být slabý. Míra zásahů do kvalit prostoru koridoru Vltavy je navíc snížena antropogenními prvky (vzdušné vedení VVN, silnice a železnice, okraj zástavby Suchdola), **mezi kterými může silniční most představovat novou estetickou kvalitu.** Vzhledem k cennosti scenérii koridoru Vltavy (přírodní park), je však hodnocen jako **středně silný.**

11.2. Jako „důkaz“ pro údajné „slabý“ až „středně silný“ vliv Záměru na krajinný ráz jsou předloženy vizualizace, které v terénu působí až překvapivě subtilně. Viz např. tato vizualizace, podle které vypadá Záměr – tj. most transevropské dálnice I. třídy, 3+3 pruhy, určený pro dopravu 100 000 automobilů denně - téměř stejně jako pár drátů elektrického vedení, které se v daném místě nachází dnes. Podle předložené vizualizace se zdají být tyto dráty, které jsou ve skutečnosti téměř nepozorovatelné, v jistém ohledu dokonce masivnější než vizualizace Záměru:



Obr. 4.1: Přechod NZ přes údolí Vltavy patří z hlediska KR k nejproblématictějším místům. Zdejší krajina, i přes značná narušení novodobými zásahy (vedení VVN, železnice, silnice, zástavba), pro která má spíše příměstský než přírodní charakter, vykazuje krajinářské hodnoty. NZ sem vnese novou dominantu, výraznou technickou stavbu. Konstrukce mostu odpovídá velkým dimenzím prostoru a přes silný zásah do KR v ní lze spatřovat působivý kontrastní prvek, který do prostoru vnáší novou kvalitu, aniž narušuje základní charakter vltavského údolí, neboť mosty přes Vltavu neodmyslitelně patří k charakteru pražské krajiny (nejde o stavbu, která by byla v prostředí Prahy cizorodá). Přesto je vliv na některé znaky a hodnoty KR nutné vnímat jako silný. (Poskytnuto objednatelem)

11.3. Takové posouzení vlivu na krajinný ráz s finálním závěrem, že se má jednat o údajně slabý vliv na harmonické měřítko v krajině a harmonické vztahy v krajině, resp. celkový závěr posouzení vlivu na krajinný ráz jako „únosný zásah do krajinného rázu“ pokládají podatelé za zcela nedůvěryhodné. Konečný výsledek tohoto „posouzení“ vlivu na krajinný ráz lze spíše pokládat za vysloveně klamavý:

Tabulka vlivu na zákonná kritéria KR (viz §)	vliv NZ
Estetické hodnoty	středně silný
Harmonické měřítko krajiny	slabý
Harmonické vztahy v krajině	slabý

11.4. Závěry předložené ve Studii krajinného rázu v Dokumentaci Záměru jsou o to „překvapivější“, že stejný autor studie, prof. Ing. arch. ThLic. Jiří Kupka, Ph.D., zpracoval studii krajinného rázu také v případě záměru kód PHA 1102, název záměru: „Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-

Troja-Bohnice“, jehož posouzení v rámci řízení EIA probíhá paralelně s tímto Záměrem (datum odevzdání připomínek je stejný: 4. 10. 2023).

- 11.5.** V případě tohoto paralelního řízení EIA, kde se jedná o stavbu v mnoha ohledech méně dominantní a mnohem šetrnější ke krajině, však stejný autor došel k radikálně jiným výsledkům posouzení vlivu na krajinný ráz. A to vše přes to, že i záměr lanovky je umístován ve stejném přírodním parku – Drahaň – Troja, jen cca 2 km od Záměru. Podatelé přitom upozorňují, že v horní vizualizaci s přístavištěm Podhoří by pravděpodobně měl již být do vizualizace zahrnut právě Záměr D0, který bude již tohoto místa již zjevně viditelný a jehož vliv na krajinný ráz oblasti bude zcela jistě mnohem závažnější než v tomto paralelním řízení posuzovaná lanovka, která je v předkádáných vizualizacích téměř nepostřehnutelná, viz zde:

4.1.6.3 Stanice Troja

Stanice Troja je umístěna na pravém břehu Vltavy na jižním okraji dnešního areálu ČZU v Podhoří. Architektonický záměr je uveden v kapitole popisu NZ. Z hlediska struktury krajiny zde vzniká nová hmota, která svým půdorysným tvarem dojemně „obtáčí“ ostroh skalnatého hřbetu zoologické zahrady a „vznáší se“ nad tokem řeky. Objekt stanice se promítá do krajinných scénérií a leží v přírodním parku Drahaň – Troja.



Obr. 30: Stanice Troja (Architektonický návrh 2022 – dokumentace/sešit, poskytnuto objednatelem)

- 11.6.** Stejný autor zde došel k úplně jinému závěru než tomu je v případě Záměru. Oproti masivní stavbě Záměru, zda autor uvádí, že záměr výstavby lanovky bude mít údajně významný vliv na krajinný ráz a představuje „nezanedbatelnou změnu a snížení krajinného rázu Trojské kotliny“:

(4.2.3) Souhrn. Jak bylo předchozími analýzami prokázáno, záměr představuje významný zásah do znaků a hodnot krajinného rázu Trojské kotliny. Je to dáno dimenzemi stavby, vizuální exponovaností na jižních svazích i poměrně velkým potenciálně dotčeným krajinným prostorem. Středně silné až silné vlivy byly klasifikovány zejména u zásahů do harmonického měřítka a harmonických vztahů v krajině, což je u technické stavby daných dimenzí pochopitelné. Problematickou částí hodnocení jsou i zásahy do kulturní krajiny pravého břehu Vltavy s historickými usedlostmi (drobná kulturní dominanta Sklenářka) a cennými stepními a lesostepními porosty (nejvýraznější zásah představuje umístění stožáru v třešňovém sadu na Palírce).

V úhrnu lze konstatovat, že záměr Lanové dráhy Podbaba – Troja – Bohnice představuje nezanedbatelnou změnu a snížení krajinného rázu Trojské kotliny.

Na jednu stranu je zřejmé, že hledisko veřejného zájmu, účelnosti a funkčnosti záměru, jeho jedinečnosti / unikátnosti (neopakovatelnosti) i architektonické kvality (nová hodnota, atraktivní prvek) v území s výraznými rekreačními funkcemi může chápání míry rušivého vlivu na přírodní a estetické hodnoty krajiny snižovat. Na druhou stranu se jedná o území přírodního parku, kde je hledisko ochrany krajinného rázu prioritní a požadavek zachování stávajících hodnot území cílem ochrany.

Z hodnocení zásahů do zákonných kritérií ochrany krajinného rázu, přírodních a estetických hodnot a rysů přírodní, kulturní a historické charakteristiky je zřejmé, že záměr je nejlépe na hranici přijatelnosti.

- 11.7.** Srovnání těchto 2 studií posuzovaných stejným autorem vedle sebe, ve stejném čase a dokonce ve stejném území, avšak se zcela protichůdnými výsledky posouzení vlivu na krajinný ráz, pokládají podatelé za nevysvětlitelné. To vše v souhrnu činí Dokumentaci Záměru zavádějící, nedůvěryhodnou a nepřezkoumatelnou z pohledu posouzení vlivu na krajinný ráz.

Závěr 9

- 11.8.** Podatelé proto požadují doplnění Dokumentace Záměru o řádné a důvěryhodné posouzení vlivu Záměru na krajinný ráz; nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

12. ZÁVĚR

12.1. S ohledem na výše uvedené závěry 1 – 9 podatelé požadují:

- (i) Doplnění Dokumentace Záměru o řádné, odborné a důvěryhodné posouzení vlivu Záměru na životní prostředí; nebo**
- (ii) Vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.**

12.2. Rovněž, s ohledem výše uvedené, žádáme o přezkum postupu investora při opakovaném postupu předkládání dokumentace stejného ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu.

S úctou,

Mgr. Beata Sabolová, LL.M, advokátka

CHS LEGAL s.r.o., advokátní kancelář

V zastoupení dle plné moci:

- 1) KORIDOR D8, z. s., se sídlem Zrzavého 1705/2a, Řepy, 163 00 Praha 6, IČO: 10941002

Je dotčenou veřejností ve smyslu § 3 písm. i) Zákona EIA, neboť je osoba soukromého práva, jejímž předmětem činnosti je podle zakladatelského právního jednání ochrana životního prostředí, jejíž členské obce jsou dotčenými místními samosprávami, které v řízení zastupuje;

- 2) Členské města a obce:

- (i)** Bášť,
- (ii)** Bohušovice nad Ohří,
- (iii)** Černouček,
- (iv)** Brňany,
- (v)** Dřínov,
- (vi)** Dušníky,
- (vii)** Hrobce,
- (viii)** Husinec,
- (ix)** Kleneč,

- (x)** Klíčany,
- (xi)** Ledčice,
- (xii)** Loucká,
- (xiii)** Máslovice,
- (xiv)** Mnetěš,
- (xv)** Nelahozeves
- (xvi)** Nová Ves,
- (xvii)** Odolena Voda,
- (xviii)** Panenské Břežany,
- (xix)** Postřižín,
- (xx)** Předboj,
- (xxi)** Přestavlky,
- (xxii)** Račiněves,
- (xxiii)** Straškov-Vodochody,
- (xxiv)** Úžice,
- (xxv)** Veliká Ves,
- (xxvi)** Veltrusy,
- (xxvii)** Vraňany,
- (xxviii)** Vražkov
- (xxix)** Zlosyň,
- (xxx)** Židovice.

Jsou dotčeným samosprávným celkem ve smyslu § 3 písm. d) Zákona EIA, neboť tvoří společně souvislý celek, jehož správní obvod tvoří dotčené území, jelikož se je dotýká dopravní dostupnost hlavního města, která má přímý vliv na dopravní zátěž na území jejich samospráv a okolí. Jak prokazují dopravně analytické podklady předložené v Dokumentaci Záměru, změny dopravních proudů a intenzit se propíší do celého okolí, tj. i do členských měst a obcí.