**Připomínky k oznámení záměru EIA SOKP 519 Suchdol – Březiněves**

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence,

Vršovická 65, 100 10 Praha 10

V Praze dne . 10. 2019

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

Vyjádření je rozděleno na dvě části:

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

# 1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění

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

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

Silniční okruh kolem Prahy (dále SOKP) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patří především zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení městských oblastí, oddělení městské a tranzitní dopravy.

**SOKP by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy**, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV Suchdol – Bohnice či Podbaba – Kobylisy. Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má. **Transevropská dálnice v jižní variantě svou polohou a parametry neřeší efektivně městské tangenciální vazby**. Je přece nelogické, aby lidé z Bohnic či Kobylis jezdili do Dejvic po dálnici přes přírodní park Drahaň – Troja.

SOKP dle ZÚR je **v rozporu s evropskou legislativou TEN-T**, neboť vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy a nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na cca 100 000 lidí na severu a východě Prahy.

* 1. **Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji**

Současný návrh SOKP dle ZÚR **vychází z koncepce 60. let minulého století**. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. SOKP **nebere ohled na zásadní změny** a zavádí na území hl. m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu.

* 1. **Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje**

**SOKP** **jako součást TEN-T s  kamionovým provozem je veden skrz pražské městské části a obce, kde se očekává největší nárůst počtu obyvatel:** Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje, Horoměřice, Ďáblice, Březiněves, Satalice, Vinoř, Čakovice atd. Navrhovat trasu dálnice přes sídelní útvary s tendencí dalšího růstu počtu obyvatel je naprosto nevhodné.

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

* 1. **Střety se životním prostředím**

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

Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (úseky 518 a 519) *„nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná, …“.*

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

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

* 1. **Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách**

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa SOKP, jsou již **v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou**, přičemž dochází k překračování hygienických limitů hluku. V případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Naopak je zapotřebí odvést tranzit mimo území hl. m. Prahy. Z dokumentace vyplývá *nadlimitní imisní i hluková zátěž – nepřípustné nadlimitní hodnoty karcinogenní látky benzo(a)pyrenu*, ale i hluku budou dále zhoršeny nad rámec zákonných předpisů vsazením dalšího zdroje znečištění. Provoz SOKP 519 vyvolá v daném prostředí dopravu nepřiměřenou svým druhem v této lokalitě a z ní plynoucí negativní dopady na zdraví občanů a zhoršení kvality prostředí nad rámec zákonných předpisů.

Jak vyplývá z tabulky na str. 20 přílohy Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví oblast Dolních Chaber má být vystavena 18násobnému nárůstu imisní zátěže a míry zdravotního rizika z expozice benzenu. Takové další zhoršování situace považuji za nepřijatelné.

* 1. **Neudržitelná dopravní situace**

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

Navíc je výrazně **podceněn jev dopravní indukce na stávajících komunikacích.**

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

Dopravní studie nehodnotí vliv dopravních nehod v kombinaci s uzavíráním provozu v tunelech na SOKP a MÚK, což vede k přelévání dopravy do sousedních komunikací a k nárůstu emisí jak na dálničním tělese, tak i na komunikacích v blízkosti zástavby. Bylo by vhodné provést porovnání na základě zkušeností z provozu na jižní části okruhu (Lochkovský a Komořanský tunel) a zároveň uvažovat s variantním vedením Ss, které nevyžaduje dlouhé tunelové úseky a kde lze předpokládat plynulejší provoz.

* 1. **Rozpor s klimatickým závazkem Prahy**

V červnu 2019 přijalo zastupitelstvo HLMP klimatický závazek s cílem snížit emise CO2 v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO2 nejpozději do roku 2050. Výstavba a provoz dálničního okruhu skrz Prahu v jižní variantě naopak povede k obrovskému nárůstu emisí skleníkových plynů. V dopravně inženýrských podkladech je potvrzen velký nárůst dopravních výkonů IAD a kamionů v souvislosti s nabídkou nové silniční kapacity, což bude mít negativní dopad na celkové klima.

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

Rada hl. m. Prahy schválila plán Příměstského parku Trojská kotlina. Na jeho základě vznikl spolek Příměstský park Trojská kotlina, z. s., který sdružuje městské části hlavního města Prahy a další právnické či fyzické osoby mající zájem na trvale udržitelném rozvoji území hlavního města Prahy vymezeném lokalitou Trojské kotliny při využití jejího environmentálního potenciálu.

Základním účelem a cílem spolku je naplňování společného zájmu, **kterým je péče, rozvoj a ochrana přírody a krajiny v lokalitě Trojské kotliny v hlavním městě Praze a jejím blízkém okolí, které odpovídají rekreačnímu a přírodnímu významu a potenciálu lokality, včetně podpory biodiverzity a rozvoje ekosystémových služeb dané lokality budování identity lokality Trojské kotliny; podpora kulturně historického dědictví dané lokality a jejich propagace;** trvale udržitelný a ekologicky a urbanisticky citlivý rozvoj lokality Trojské kotliny a vytvoření udržitelné koncepce rozvoje lokality Trojské kotliny jako příměstského parku a podpora implementace opatření, strategií a politik ochrany přírodního rázu krajiny při jejím využití u lokality Trojské kotliny jako příměstského parku pro obyvatele a návštěvníky hlavního města Prahy.

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

# 2. Požadavky pro posuzování záměru

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

* 1. **Posouzení variant SOKP v severozápadním segmentu pražské aglomerace**

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

V letech 2001 – 2002 bylo v rámci procesu EIA posuzováno 5 variant. **Mnoho veřejných institucí** (např. Česká inspekce životního prostředí, odbor ochrany ovzduší MŽP, odbor životního prostředí magistrátu HMP, Ministerstvo zemědělství (odbor lesů), Středočeský kraj, zpracovatel posudku atd.) **doporučilo jako vhodnější variantu Ss**. Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku z 30. 4. 2002 doporučilo jako vhodnější variantu Ss, zatímco J byla připuštěna jen jako krajní řešení. Nutno poznamenat, že J by zřejmě vůbec neprošla nebýt obrovského tlaku na její realizaci ze strany tehdejší politické reprezentace.

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

**Neposouzení variant by bylo v rozporu se zákonem.** Ustanovení § 6 odst. 4 zákona o posuzování vlivů stanoví, že „pokud se jedná o záměr podle § 4 odst. 1 písm. a), musí oznamovatel vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí.“ Dokumentace EIA by měla obsahovat nástin variant záměru a stěžejní důvody pro volbu výsledné varianty vzhledem k vlivu na životní prostředí.

* 1. **Posouzení vlivů výstavby na životní prostředí a veřejné zdraví**

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

* 1. **Dopravně – inženýrské podklady**
* **Zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast**.
* **Zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP** (regionální) **a přivaděčů** (bez MÚK Čimice a bez Čimického přivaděče).
* **Vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací**.
* U všech stavů a variant uvést **složení dopravy podle zdroje a cíle**: tj. podíl tranzitní, zdrojové a cílové (vnější) a vnitřní dopravy.
* **Zohlednit dopravní indukci** nejen na nových, ale i **na stávajících komunikacích:** dle dopravně inženýrských podkladů SOKP 518 a 519 bude indukovat cca 2/3 nové dopravy. Ve zveřejněných kartogramech však zřejmě nebyla zohledněna dopravní indukce na stávajících komunikacích. Přitom matematické modely a zkušenosti z praxe potvrzují, že „uvolněné“ komunikace se zase brzy zaplní (např. Barrandovský most po zprovoznění jižní části vnějšího okruhu).
* **Zahrnout do dopravně-inženýrských podkladů i propojení Prahy 6 a Prahy 8** v těchto alternativách: 1) TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy 2) městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD.
  1. **Sloučit do jednoho posouzení EIA stavby 518, 519 a 520**

Připravit společnou dokumentaci EIA pro stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 a posuzovat je společně v rámci jednoho řízení. Stavby jsou funkčně provázané a jejich provoz bude mít vliv na dopravu na přilehlých úsecích a životní prostředí v okolí těchto úseků.

* 1. **Posouzení kumulativních vlivů**

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

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

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

* 1. **Posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a 519 na klimatické změny**

V říjnu 2018 mezinárodní panel OSN pro změnu klimatu zveřejnil zprávu, kde vědci varují před katastrofálními následky globálního oteplování. Realizace šestiproudé dálnice by vedla k obrovskému nárůstu skleníkových plynů jak v rámci výstavby, tak provozu, mj. v důsledku výrazného nárůstu dopravních výkonů v pražské aglomeraci. V době, kdy Česká republika čelí stále delším obdobím sucha, úbytku lesů a ztrátě biodiverzity, se takto radikální zásah do krajiny a přírody jeví jako naprosto nežádoucí. Požaduji důkladné posouzení vlivů záměru z hlediska emisí skleníkových plynů, na povrchové a podzemní vody, půdu, lesy a biologickou rozmanitost.

-------------------------------------------

Jméno a příjmení

Adresa trvalého bydliště