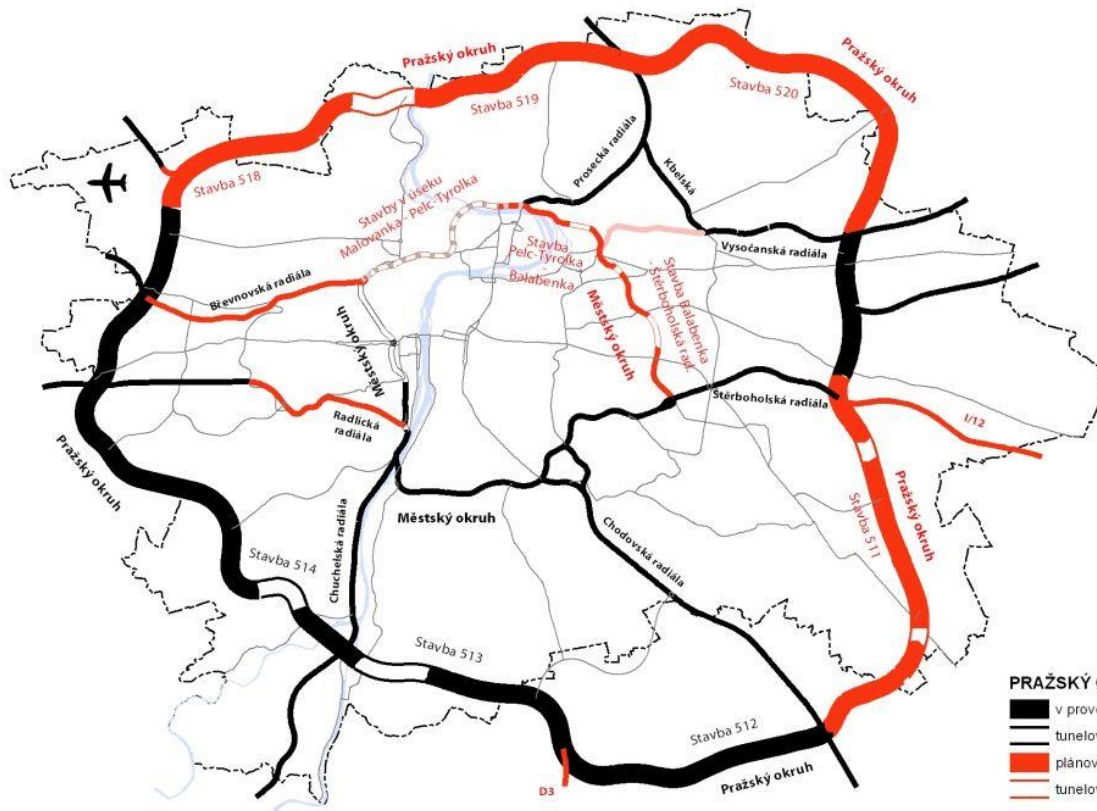


# Dopady SOKP na životní prostředí v pražské aglomeraci



# Pražský „okruh“ vede skrz Prahu



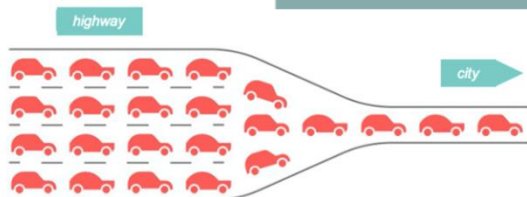
Nepovede k poklesu dopravy v Praze, neboť leží převážně na území Prahy. Dojde pouze k přesunu části dopravní zátěže do jiných lokalit.

# Podíl tranzitních cest na celkovém objemu cest automobilovou dopravou v Praze činí cca 5%

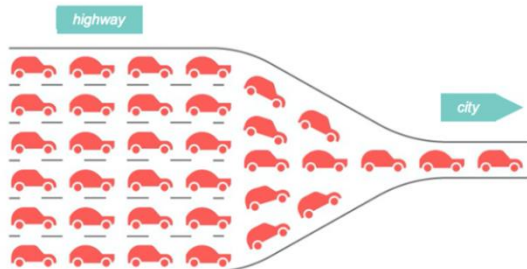
Bilance počtů cest osob na území města v běžném pracovním dnu				
Cesty	Vnitroměstské (po Praze)	Vnější (do/z Prahy)	Tranzitní (přes Prahu)	Celkem
Hromadnou dopravou	2 208 100	241 800	9 100	2 459 000
Automobilovou dopravou	954 300	614 700	77 400	1 646 400
Kombinací auta a hromadné dopravy	36 400	64 600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

## The Bottleneck

If this is your problem...



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



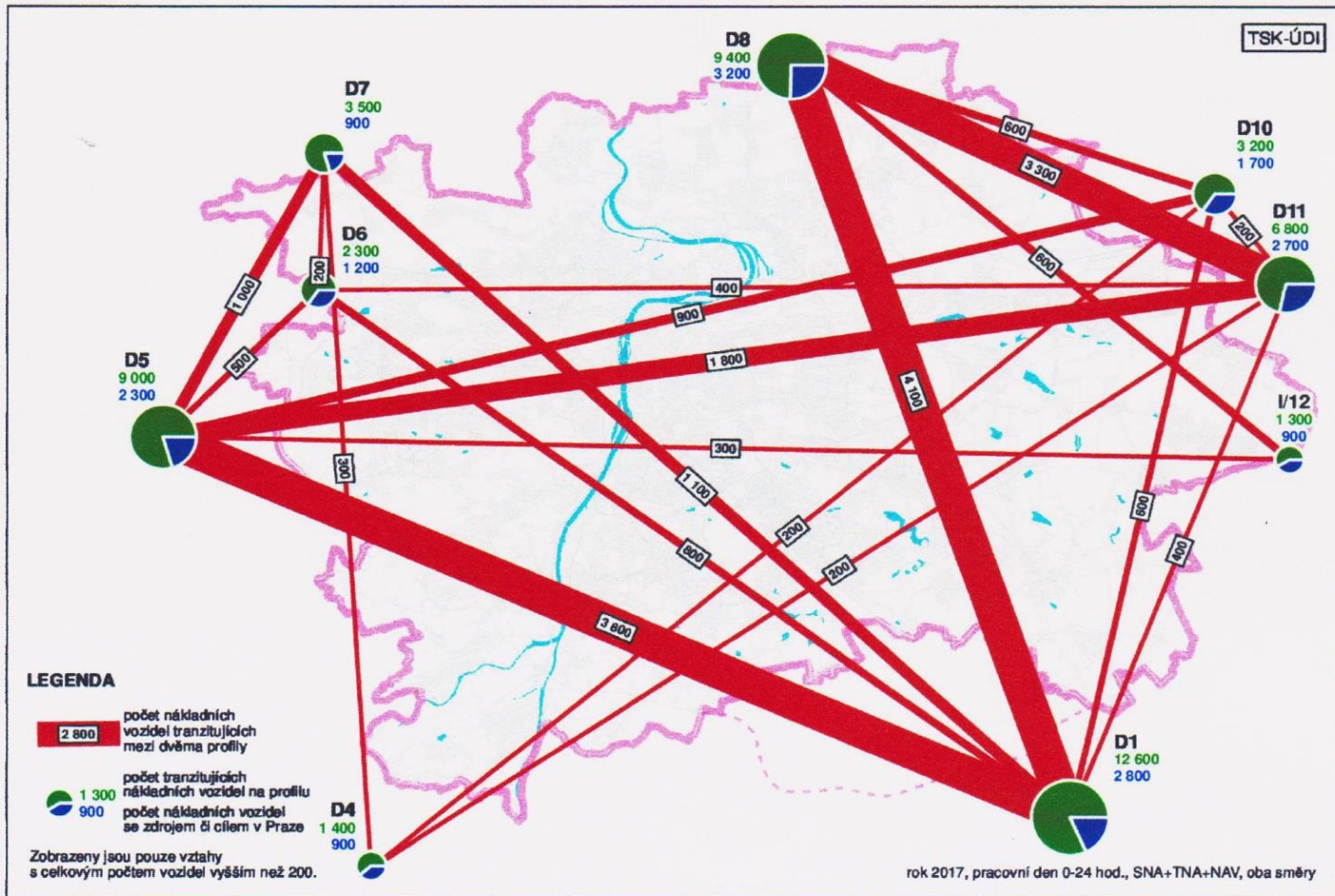
Zdroj: [www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf](http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf)

Drtivá většina cest má zdroj a cíl ve městě, převážně v širším centru či ve velkých kancelářských a obchodních čtvrtích s dobrou dostupností MHD

Pražský okruh usnadní dojíždění autem do Prahy, což povede k zatížení navazujících komunikací a záboru ploch pro parkování ve městě

# Tranzitní nákladní doprava na severozápadě Prahy je zanedbatelná

Tranzitní doprava nákladních vozidel na území Prahy

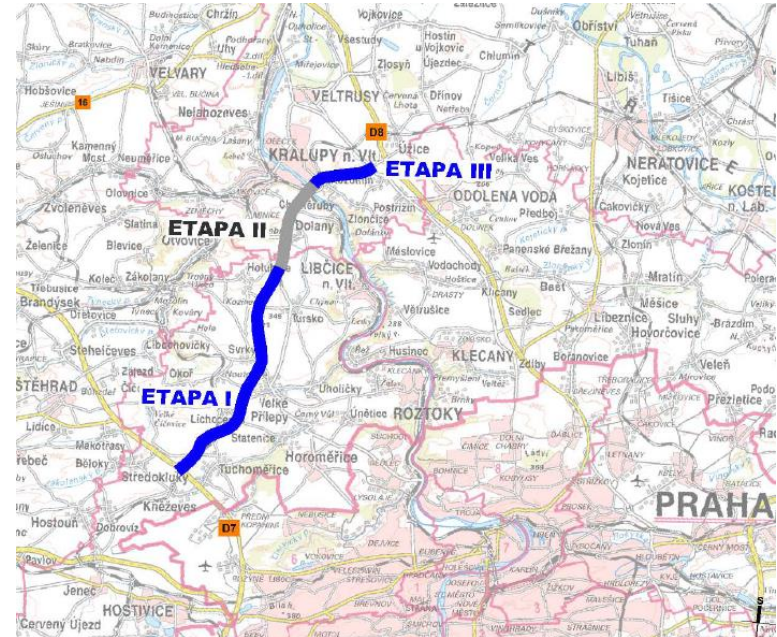


# Na severu jezdí tranzit po silnici I/16 nebo po II/240, kde se připravuje přeložka

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



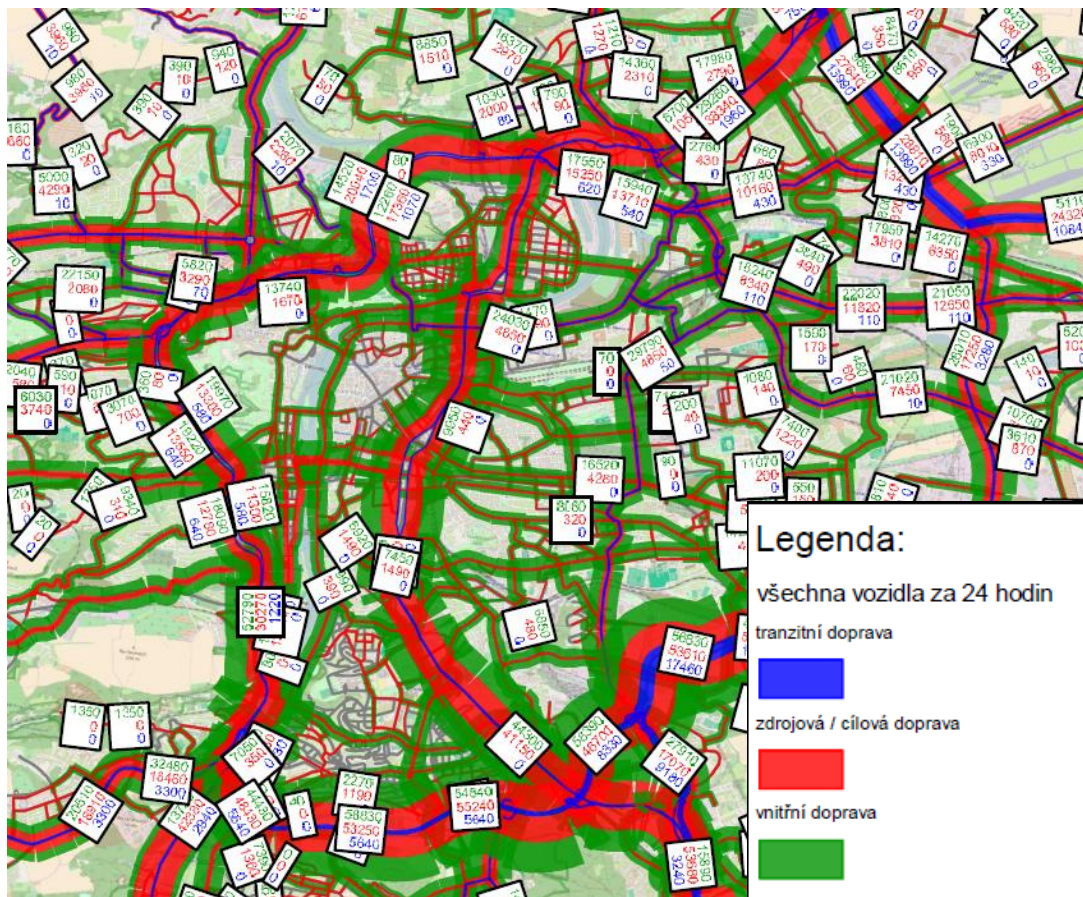
I/16 Slaný-Velvary (uvedení do provozu 09/2020)



„Agglomerační okruh (jehož součástí je přeložka II/240) je nejvýraznější komunikací nadregionálního významu, jenž by tangenciálně spojovala významná středočeská města a po úplném dobudování by měla výrazně ulehčit dopravě Praze.“

Obě komunikace slouží pro tranzitní dopravu mezi D7 a D8

# Podíl mimopražského tranzitu v širším centru je minimální



Studie ČVUT z roku 2016 (příloha 02-11\_dopravní intenzity, str. 7)

„Rozbor cest vozidel projíždějících po SJM kolem Muzea podle vztahu k území širšího centra ukazuje, že v období mezi roky 2004 a 2017 výrazně poklesl podíl cest, které se tohoto území vůbec netýkají. Z cest, které se tohoto území týkají, jsou necelé 2/3 cest mající na tomto území zdroj nebo cíl a téměř 1/3 cest má uvnitř této části města oba konce cesty; pouze 12,6 % cest širším centrem\* projíždí.“

\* Jedná se o úsek mezi Muzeem a Nuselským mostem

<http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2017-cz.pdf>

Pro Legerovu a Smíchov existují kapacitní objízdňé trasy na východě i na západě Prahy

# Do budoucna lze očekávat výrazný nárůst příměstské a vnitroměstské dopravy

V důsledku plánované výstavby nových rezidenčních, komerčních a administrativních čtvrtí v Praze a okolí

Bubny - Zátory: 25 000 obyvatel  
a 29 000 pracovních míst



Praha 6 - Sedlec: 5500 obyvatel



Westpoint, Ruzyně: 2200 bytů



Zdroj: [www.iprpraha.cz/finalniverzestudiebubny](http://www.iprpraha.cz/finalniverzestudiebubny)  
[www.central-group.cz/westpoint](http://www.central-group.cz/westpoint)

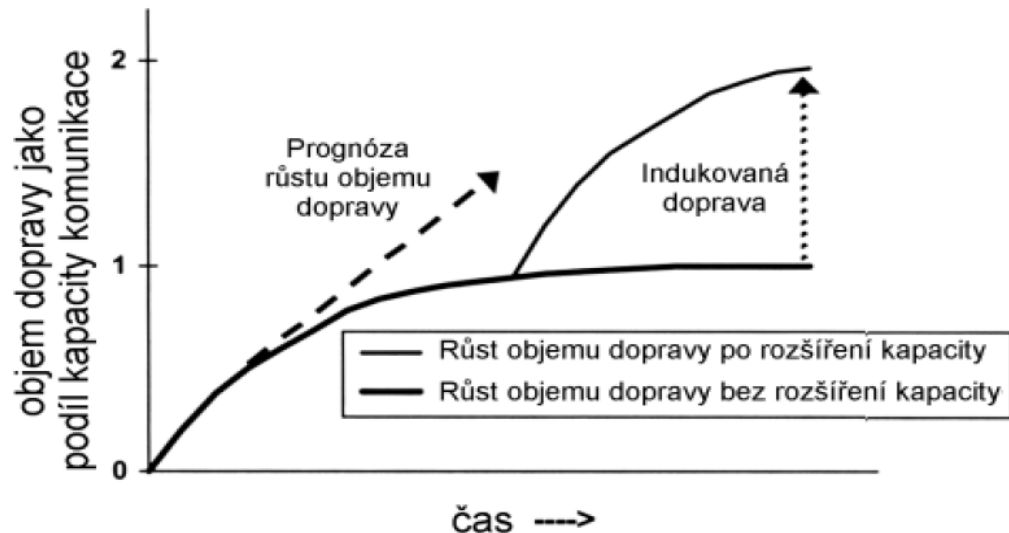
Pražský okruh však neřeší efektivně příměstskou a vnitroměstskou dopravu, která má zdroj a/nebo cíl ve městě

# Realizace SOKP 518 a 519 povede k nárůstu dopravy v pražské aglomeraci

„Zprovoznění severní části Pražského okruhu (úseků 518 a 519) představuje významnou změnu v nabídce dopravního systému, a to jak po stránce kvantitativní, tak po stránce kvalitativní. Vlivem zprovoznění tohoto úseku lze očekávat nárůst dopravního výkonu o cca 770 tis. vozokilometrů za den, což představuje nárůst o 1,9% na celém modelovém území Prahy a aglomeračního pásma. Z tohoto množství **přibližně 2/3 připadají na nové příležitosti a propojení...**“

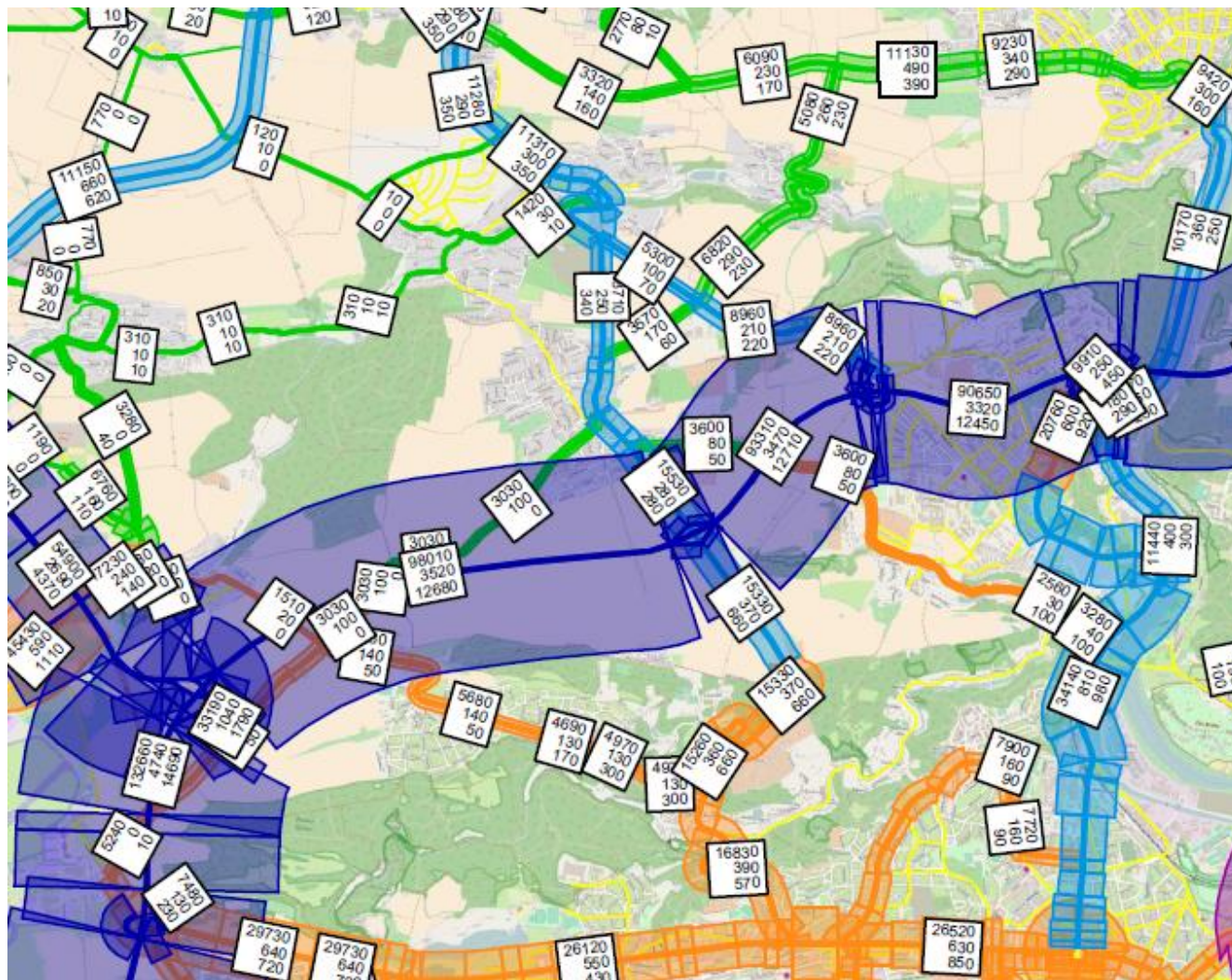
„Dosažené intenzity v dlouhodobém výhledu ukazují na fakt, že i po dostavbě nadřazeného komunikačního systému, či jeho zkapacitnění, dojde k jeho postupnému satureování.“

Graf 1: Dopravní indukce (Litman 1998)





# SOKP přivede na severozápad Prahy více než 90 000 vozidel denně



# Odborné studie a praxe potvrzují nárůst IAD v důsledku rozšiřování silniční kapacity

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

Posted on [May 19, 2020](#)

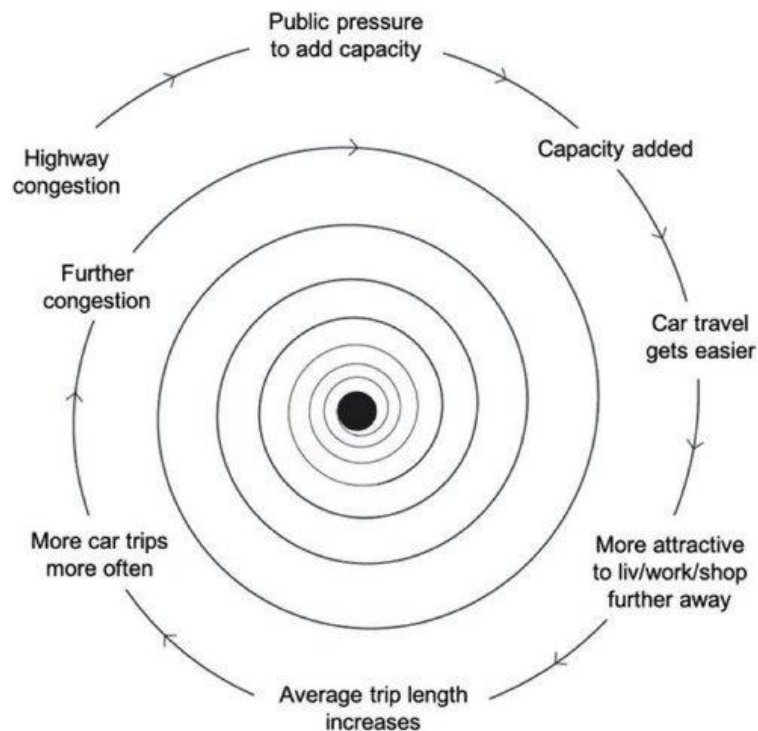


*„Fenomén tzv. dopravní indukce totiž způsobí, že jakékoliv rozšíření kapacit automobilové infrastruktury zvýší celkový objem dopravy. Automobilová doprava nefunguje jako voda, která potřebuje určitý průměr pro průtok, funguje spíše jako ideální plyn – dokonale vyplní veškerý prostor, který má k dispozici. Dopravní indukci nejlépe shrnul urbanista Lewis Mumford: bojovat proti dopravní zácpě rozšiřováním silnic je to samé jako bojovat proti obezitě širšími kalhotami. Čím víc se postaví silnic, obchvatů a parkování, tím více na nich bude aut.“*

Peter Bednár, architekt a urbanista

# Odborníci upozorňují na problém dopravní indukce, který je v ČR přehlížen

## The black hole of highway investment



Brent Toderian  
@BrentToderian

Is your city stuck in the black hole of highway spending (aka [#InducedDemand](#))? HT [@fietsprofessor](#).

What we know for sure about new freeways — they're staggeringly expensive, have massive carbon footprints, and induce more cars & driving with the same or worse traffic congestion.

Nepotřebujeme auta bez řidičů, ale města bez aut, říká dopravní expert Carlo van de Weijer



**„Jediné, co se stane, když zvýšíte kapacitu dopravního systému, je, že lidé začnou cestovat více a dál. A v tom není žádná přidaná hodnota,“** říká odborník na chytrou mobilitu a Smart Cities Carlo Van de Weijer. Řešení dopravní situace ve městech podle něj spočívá ve změně chování jejich obyvatel.

Bron: D.A. Plane, 'Urban transportation: policy alternatives'. In: Hanson & Giuliano (red.), *The Geography of Urban Transportation* (tweede editie), Guilford Press (1995), p. 439.

# Rozšiřování silniční kapacity vede k nárůstu emisí CO2 a zhoršení ovzduší

## WIDENING ROADS LEADS TO MORE GREENHOUSE GAS EMISSIONS

Adding lanes to a highway will increase road emissions and total global warming emissions over the long term -- even if it reduces congestion over the short term.

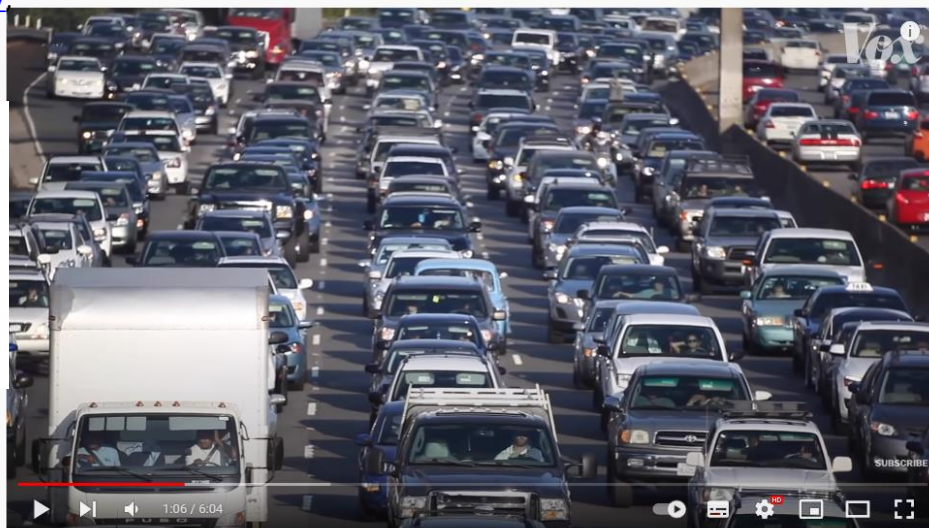
[www.sightline.org/research\\_item/climate-analysis-gge-new-lanes-10-07/](http://www.sightline.org/research_item/climate-analysis-gge-new-lanes-10-07/)

SILNICE • INFRASTRUKTURA

### Kvůli ochraně klimatu zastavil Wales přípravy nových silnic a dálnic

🕒 24 Čvn 2021 8:00

Zdroj: <https://zdopravy.cz/wales-stopnul-pripravy-novych-silnic-a-dalnic-kvuli-ochrane-klimatu-84908/>



How highways make traffic worse

Zdroj: [www.youtube.com/watch?v=2z7o3sRxA5g](https://www.youtube.com/watch?v=2z7o3sRxA5g)

### London, Ont. councillors suspend Wonderland Road widening in light of climate-focused review

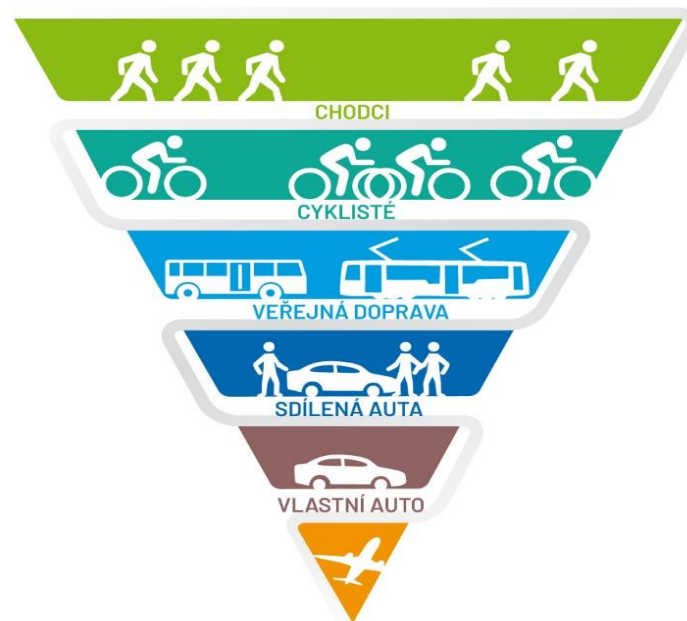


By **Andrew Graham** • 980 CFPL

Posted September 14, 2021 8:41 pm

<https://globalnews.ca/news/8190780/london-city-council-halts-wonderland-road-widening/>

# Řešení dopravy nabízí Koncepce městské a aktivní mobility



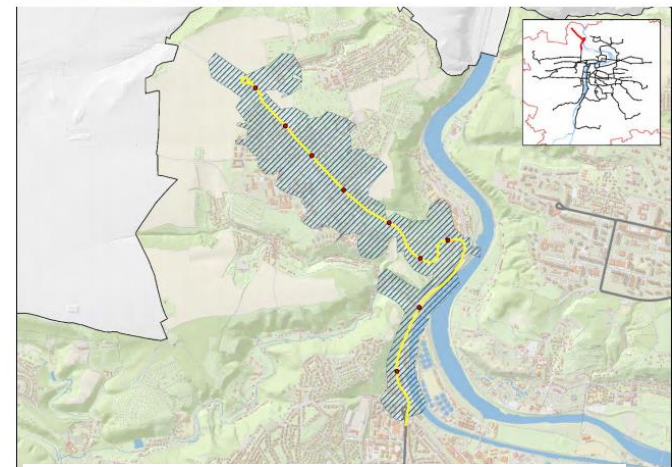
Město se nemůže přizpůsobovat dopravě, naopak **doprava se musí přizpůsobit městu**. Město bude upřednostňovat **šetrnou dopravu pěší a cyklistickou a dopravu veřejnou**...Doprava je integrálním projevem využívání území a její charakter a intenzita je mimo jiné podmíněna vystavěnou strukturou města. Proto bychom neměli tak jako doposud léčit symptomy, ale **správným uspořádáním města řešit problémy dopravy hned u jejich počátku**.

# Příklady opatření k řešení dopravy na severozápadě Prahy

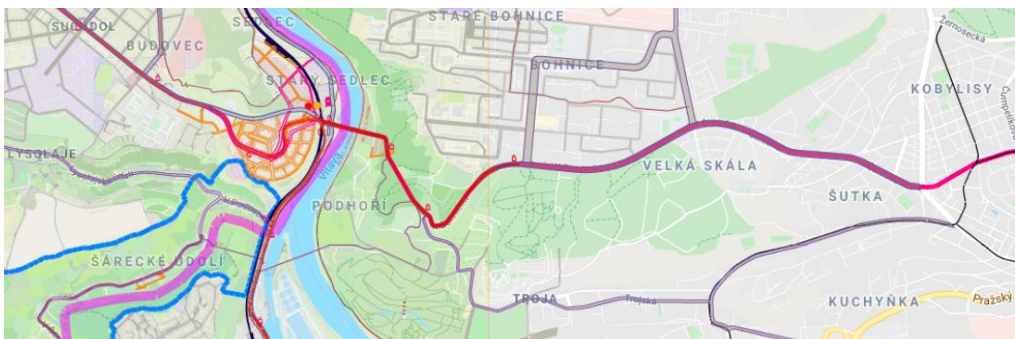
## Železnice Praha – Letiště - Kladno



## Tramvajová trať Podbaba - Suchdol



## Městský most pro všechny druhy dopravy: Suchdol – Bohnice - Kobylisy



## Terminál Výhledy

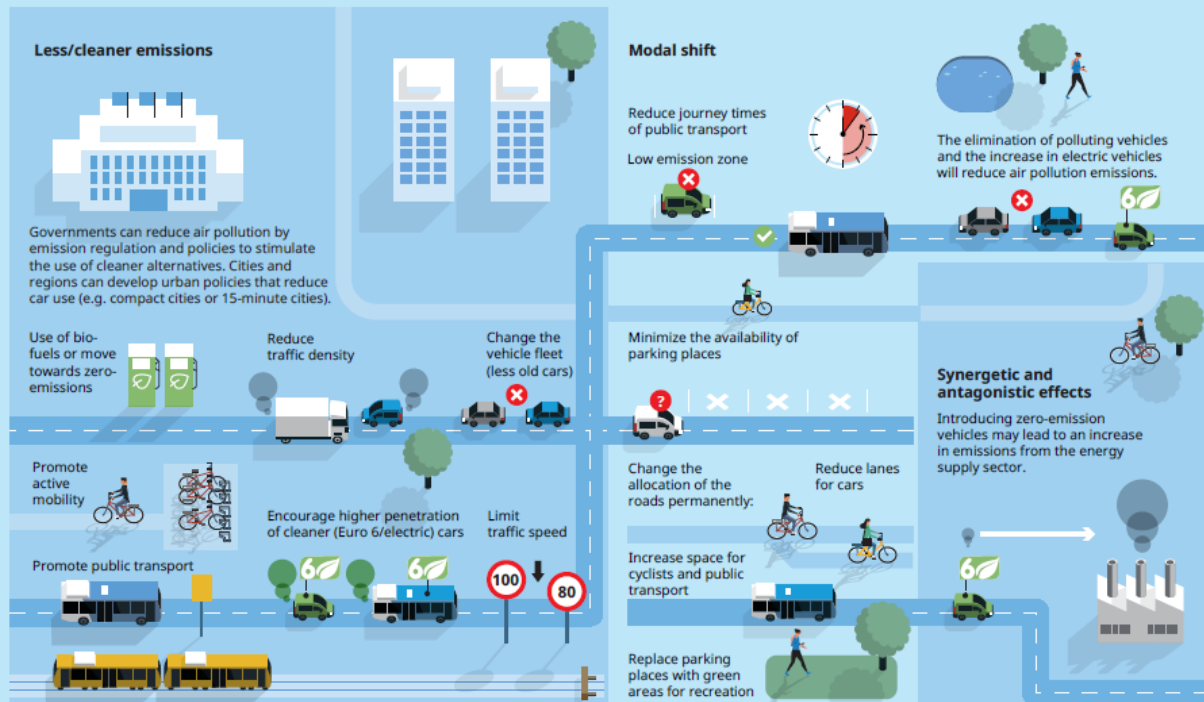


# Opatření ke zlepšení kvality ovzduší podle Transport, Health and Environment programu

Introduction | Exploration | Transport | [Air pollution](#) • Greenhouse gas emissions • Traffic noise • Physical (in)activity • Road safety | Context | Summary

## Perspective on solutions

A combined effort in urban planning, technical measures, regulation and changes in behaviour is urgently needed to reduce air pollution.



Source: Adapted from EEA (12).

◀ 21 ▶



- Územní plánování (15 minutové město)
- Čistá mobilita
- Elektrická vozidla
- Podpora a rozvoj VHD
- Podpora a rozvoj aktivní mobility
- Snížení rychlosti
- Nízkoemisní zóny
- Rušení parkovacích míst
- Méně pruhů pro auta

# Opatření ke snížení emisí podle evropských institucí

## Climate Change Mitigation in Transport Planning



*I. Avoiding unnecessary traffic /Reduce need for long-distance travel (sustainable development, spatial planning, alternatives)*

**Economic planning, social measures** (transport as derived demand and vice-versa contributing to it)

**Integrated land use and transport planning**

*II. Shifting traffic to more environmentally friendly modes - PT / 0-emission modes (Modal shift)*

**Transport planning and Project identification/definition**

**I & II** - result of choices done at the planning stage - holistic analysis of mobility and land structure

*Maximum results when transport planning is undertaken in parallel and synergy with land-use/spatial planning and organization of economic activities*

*III. Improving the remaining traffic – electrification of individual traffic, time savings, etc.*

**Project's detailed technical aspects** → unlock the achievement of the full CC potential enhanced by the Plan





# PZKO a opatření dostavby SOKP

V Praze „k překročení ročního imisního limitu (...) NO<sub>2</sub> dochází opakovaně na dopravních stanicích Praha 2-Legerova h. s. a na stanici Praha 5-Smíchov“ (str. 130 PZKO).



Podle PZKO je tedy „třeba pro dosažení imisních limitů zajistit dostavbu Pražského okruhu a realizaci podpůrných opatření pro zatraktivnění ostatních módů dopravy“ (str. 143 PZKO).

Konkrétní **vyčíslení efektu** je provedeno pouze **pro opatření kompletní dostavby SOKP**:



**Vyčíslení efektu opatření**

Pokles emisí NO<sub>x</sub> z dopravy v lokalitách Praha 2-Legerova (hot spot), resp. Praha 5-Smíchov o 25 %, resp. 10 %<sup>67</sup>

# PZKO a opatření dostavby SOKP

Podkladovým materiálem pro vyčíslení efektu opatření kompletní dostavby SOKP je **studie ČHMÚ, která vychází z dopravních dat IPR:**

Tab. 3 Údaje o dopravě poskytnuté IPR.

Údaj		TSK 2000	TSK 2017	SOKP 2050
Vozidla (počet za 24 h)	Všechna	x	x	x
	Osobní	x	x	x*
	Pomalá	x	x	x**
	Střední	---	---	x
	Těžká	---	---	x
	Bus bez PID	---	---	x
Rychlost dopravního proudu	x*			
Typ komunikace	x			
Podíl intenzit noc/den	x**			

\* včetně lehkých užitkových

\*\* dopočteno jako součet středních, těžkých a bus

+ modelové rychlosti pro osobní a pomalá vozidla ve formě shapefile a měřené rychlosti pro všechna vozidla v r. 2017 v dokument pdf

\*\* podíl počtu vozidel v noci a ve dne pro osobní a pomalá vozidla v dokumentu pdf

Odhad vlivu dostavby SOKP na koncentrace NO<sub>2</sub> na vybraných stanicích v Praze pro účely aktualizace PZKO

Mgr. Ondřej Višek, OME, ČHMÚ Praha-Komofany

Ústředí kvality ovzduší  
ČHMÚ Praha-Komofany

Český  
hydrometeorologický  
ústav

Výhledový stav je v tabulce označen jako „SOKP 2050“, tj. stav dopravní sítě po dostavbě SOKP v roce 2050. **Není uvedeno, se kterými dalšími stavbami dopravní model v roce 2050 případně pracuje** (metro D, tramvajové tratě, nová železniční spojení, městský okruh (Pelc Tyrolka - Balabenka - Štěrboholská radiála)).

# Výsledky studie ČHMÚ

	Název lokality	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Průměr 2011–2016		
Průměrná roční koncentrace NO <sub>2</sub> [μg.m <sup>-3</sup> ]	Praha 2-Riegrovy sady	30,3	28,2	25,9	28,0	25,6	25,5	27,2		
	Praha 2-Legerova (hot spot)	69,5	57,8	53,6	51,1	47,1	53,6	55,5		
	Praha 5-Smíchov	46,0	42,3	39,7	41,3	41,6	43,5	42,4		
	Praha 9-Vysočany	40,9	39,3	38,6	37,6	36	35,5	38		
Nárůst průměrné roční koncentrace NO <sub>2</sub> oproti požadované stanici Riegrovy sady [%]*	Praha 2-Legerova (hot spot)	130	105	107	83	84	111	103	odhadovaný pokles průměrné roční koncentrace NO <sub>2</sub> [%]	předpokládaný pokles emisí z blízké dopravy [%]
	Praha 5-Smíchov	52	50	53	48	63	71	56		
	Praha 9-Vysočany	35	30	40	34	41	30	40		
Odhad průměrné roční koncentrace NO <sub>2</sub> varianta SOKP (17) [μg.m <sup>-3</sup> ]**	Praha 2-Legerova (hot spot)	59,7	50,4	46,7	45,3	41,7	46,6	48,4	15	25
	Praha 5-Smíchov	44,4	40,9	38,3	40,0	40,0	41,7	40,9	4	10
	Praha 9-Vysočany	40,4	38,7	38,0	37,1	35,5	35,0	37,4	1	5
Odhad průměrné roční koncentrace NO <sub>2</sub> varianta SOKP (40) [μg.m <sup>-3</sup> ]**	Praha 2-Legerova (hot spot)	49,9	43,0	39,8	39,5	36,3	39,5	41,3	34	50
	Praha 5-Smíchov	38,1	35,3	32,8	34,6	33,6	34,5	34,8	22	50
	Praha 9-Vysočany	35,6	33,8	32,3	32,8	30,8	30,5	32,0	16	50

Pozn.: Červená barva signalizuje překročení příslušného imisního limitu dle přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

\* Odhad počítaný podle rovnice (1)

\*\* Odhad počítaný podle rovnice (3)

***"Nebude-li pokles emisí NO<sub>x</sub> výraznější, než odpovídá optimistické variantě SOKP (40), bude patrně i nadále docházet k překračování ročního imisního limitu NO<sub>2</sub> na dopravním hot-spotu Praha 2-Legerova a jeho překračování není vyloučeno ani na stanici Praha 5-Smíchov" (str. 9 studie ČHMÚ).***

**!! Při skladbě vozového parku odpovídající roku 2017 je situace ještě méně příznivá !!**

# PZKO a opatření dostavby SOKP

Jako hlavní opatření ke snížení emisí z dopravy uvádí PZKO kompletní dostavbu SOKP, která „*prokazatelně umožní snížení imisních koncentrací na požadovanou úroveň v místech, kde jsou v současné době překračovány imisní limity.*“\*

## ALE

- ! Není jasná koncepce dopravního modelu použitého ve studii ČHMÚ – studie neprokazuje „samostatný“ vliv SOKP
- ! Na stanicích Legerova a Smíchov nedominuje tranzitní doprava
- ! Studií ČHMÚ zjištěný pokles koncentrací NO<sub>2</sub> v modelovém roce 2050 je pro bezpečné dosažení ročního imisního limitu na stanicích Legerova a Smíchov nedostatečný, a to dokonce i po započtení nesouvisejícího efektu modernizace vozového parku
- ! Na stanici Smíchov bylo v březnu 2021 přerušeno/ukončeno měření\*\*

## PROTO

**Deklarovaný efekt kompletní dostavby SOKP uvedený v aktuálním PZKO coby hlavní opatření pro snížení emisí znečišťujících látek z dopravy je nedostatečně prokázán.**

\*Str. 7 vypořádání vyjádření obdržených v rámci zjišťovacího řízení ke koncepci "PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ AGLOMERACE PRAHA - CZ01: AKTUALIZACE 2020" dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (Odbor ochrany ovzduší, MŽP, Praha, 5.1.2021

\*\*[https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web\\_generator/locality/pollution\\_locality/loc\\_ASMI\\_CZ.html](https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_ASMI_CZ.html)

# Problematika izolační zeleně

Ke snížení imisní zátěže ovzduší z nových úseků SOKP v oblasti blízkých sídel má přispět výsadba zeleně.\*

## ALE

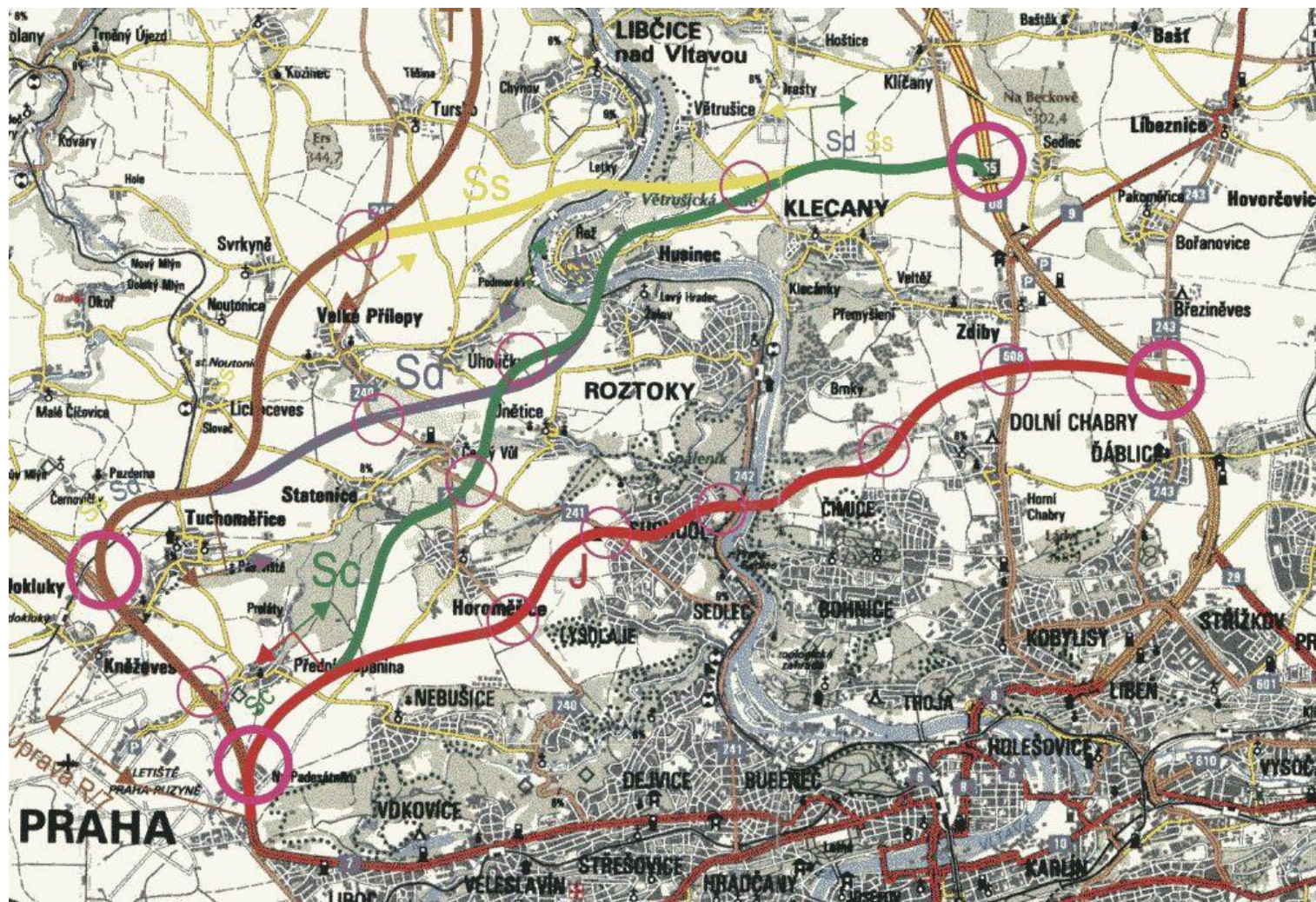
! Pro úsek 511 (fáze DÚR) byl objem zeleně kvantifikován podle zastaralé metodiky

! Pro úseky 518, 519 a 520 (fáze oznámení EIA) zatím nebyl proveden výpočet žádný

*„K problematice účinku vegetačních výsadeb z hlediska snížení koncentrací suspendovaných částic bylo dosud zpracováno mnoho dílčích studií zaměřených na různé aspekty, **avšak výsledný vliv bariéry je stále pouze odhadován s tím, že se obecně předpokládá pozitivní efekt, ale bez bližšího upřesnění.** Pokud je její účinnost stanovována výpočtem, tak vesměs **na základě značně zastaralých a zjevně nepřesných podkladů, určených původně k jinému účelu (...)** dochází k tomu, že nevhodně provedené výsadby ve skutečnosti **nepřinesou požadované efekty.** V některých případech se dokonce může dostavit **opačný efekt, kdy dojde ke kumulaci znečištění a nárůstu koncentrací.**“*

Metodika pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic, ATEM/MŽP, červen 2016

# V rámci procesu EIA v letech 2001- 2002 bylo posuzováno 5 variant



# MŽP doporučilo realizaci varianty Ss, varianta J je krajní řešení

## MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 30. dubna 2002

Č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.

### **STANOVISKO O HODNOCENÍ VLIVŮ**

podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,  
ve znění zákona č. 132/2000 Sb.

#### ***Doporučená varianta:***

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

# Odbor ochrany ovzduší MŽP doporučuje alternativní trasy Ss a T

Navíc předpoklad odvedení městské dopravní zátěže na vnější okruh je hypotetický, neboť praxe dokazuje, že nové trasy spíše indukují novou dopravní zátěž a snížení původní zátěže závisí více na dopravních omezeních v centrálních částech Prahy....

Dokumentace prověřuje pět variant dopravního řešení silničního okruhu, označených písmeny J, Sc, Sd, Ss a T. Po prostudování všech podkladů stavebního záměru zjišťujeme, že z hlediska ochrany ovzduší je nejvhodnější varianta Ss, eventuálně varianta T, podél jejichž tras se projevuje celkově nejnižší produkce emisí z automobilové dopravy a tedy i nejnižší koncentrace škodlivin. Toto hodnocení vychází z výsledků modelového hodnocení kvality ovzduší, posuzující změny emisní a imisní situaci okolí tras silničního okruhu po realizaci jednotlivých variant. Naše stanovisko vychází i z výsledků hodnocení zdravotních rizik celkové expozice obyvatel oxidům dusíku, podle něhož budou nejmenšímu riziku vystaveni obyvatelé posuzovaných obcí při realizaci pouze těchto dvou uvažovaných variant. Jako nejméně vhodné z hlediska ochrany ovzduší hodnotíme tunelově řešené varianty J, Sc a Sd.

Závěrem poznamenáváme, že z hlediska všech vlivů plánovaného záměru na životní prostředí je nejšetrnějším způsobem řešení severního obchvatu Prahy tranzitní varianta T, již je současně řešena i otázka budoucího propojení mezinárodního severojižního dopravního koridoru. Dokumentaci k variantě T by však z tohoto pohledu bylo třeba doplnit o studii reálnosti dopravních vztahů v horizontu r. 2010 v relevantních územích této trasy včetně možnosti využití a úprav již existujících dopravních propojení, a z hlediska životního prostředí přijatelné možnosti místního propojení břehů Vltavy pro lokální dopravní funkce. Doporučujeme tuto možnost ověřit i vzhledem k aglomerační trase navrhované v rámci územního plánu velkého územního celku pražského regionu.



# Magistrát, odbor ŽP hodnotí lépe variantu Ss

## Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Z hlediska ochrany ZPF je pořadí variant následující: Sc-J-Ss-T-Sd. Navržená opatření k prevenci, eliminaci, minimalizaci eventuálně kompenzaci účinků považujeme za přijatelná.

## Z hlediska lesů a lesního hospodářství

Z bodového hodnocení vyplývá pořadí variant: T-Ss-Sd-Sc-J. V případě varianty J je nutné zdůraznit, že tato uvažovaná trasa zabírá jak lesy ochranné, tak lesy zvláštního určení....Navíc toto vedení trasy se nepřímo dotýká větší výměry lesních porostů než v případě jiných variant.

## Z hlediska vlivů na povrchové vody

Pořadí variant z hlediska povrchových vod, s vyloučením vod podzemních (nehodnotí se) určujeme následovně:

T-Sc-Sd-Ss-J

## Z hlediska ochrany ovzduší

Na základě vyhodnocení vlivů posuzovaných variant na kvalitu ovzduší považujeme z tohoto pohledu za jednoznačně nejvhodnější variantu Ss....Za nevhodnou z hlediska ochrany ovzduší naopak pokládáme variantu J, která prochází přímo středem městské části Suchdol.

# Česká inspekce životního prostředí označuje variantu J jako jednoznačně nejhorší

Souhrnný závěr zpracovatele vyznívá ve prospěch varianty J. Tato varianta vedení trasy silničního okruhu však nekoresponduje s výsledky biologických hodnocení, neboť 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, její negativní vliv dokládá mimo jiné "přebytek" výkopového materiálu v množství čtyř a půl miliónů metrů krychlových. A tento materiál se má uložit na skládku! Lze proto jednoznačně hovořit o tom, že preferovaná varianta je z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí nepřijatelná a její prosazování je v příkrém rozporu s požadavky citovaného zákona č. 114/1992 Sb. Tvrzení na straně 320, že "všechny navržené varianty jsou z hlediska ochrany flóry a fauny a ekosystémů přijatelné s výhradami při přijetí odpovídajících opatření" je nepravdivá a neodpovídá skutečností, zjištěným v předchozích kapitolách.

Souhrnně lze říci, že posouzení vlivu stavby jednotlivými zpracovateli je provedeno v souladu s požadavky zákona č. 244/1992 Sb. avšak závěry učiněné z těchto zjištění jsou s nimi v naprostém rozporu. Varianta označená jako J je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.