**Vyjádření k záměru D0 518 a 519 Ruzyně – Suchdol – Březiněves**

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 65, 100 10 Praha 10

Dne 4. 9. 2023 bylo na úřední desce kraje vyvěšeno oznámení Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2023/710/2860 o zveřejnění dokumentace k záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“. Podle ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), se může veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky k dokumentaci vyjádřit u příslušného úřadu, a to písemně do 30 dnů od zveřejnění informace o dokumentaci.

Podatel je připravovaným záměrem zásadně dotčen, a to zejména v souvislosti s negativními vlivy záměru, který by byl zdrojem významných imisí hluku a znečištění ovzduší. Záměr by tedy vedl ke zhoršení životních podmínek a veřejného zdraví, dále pak ke zhoršení kvality životního prostředí. S ohledem na tyto skutečnosti podatel předkládá následující vyjádření k dokumentaci EIA.

Vyjádření je rozděleno na tři části:

Nesouhlas se záměrem a odůvodnění.

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

Závěr – návrh na vydání nesouhlasného závazného stanoviska k záměru.

# Nesouhlas se záměrem a odůvodnění

**Zásadně nesouhlasím s vymezením koridoru dálnice D0 v trase Ruzyně – Suchdol (518) a Suchdol – Březiněves (519) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče). Předložená dokumentace EIA není objektivním odborným podkladem, který přispívá k udržitelnému rozvoji společnosti. Uvedený záměr je v rozporu s cíli udržitelného rozvoje stěžejních strategických dokumentů.**

## Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci

Podle dopravně-inženýrských podkladů z dokumentace EIA realizace D0 518 a 519 povede k výraznému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci. Vlivem zprovoznění těchto staveb dojde k nárůstu dopravních výkonů o 931 tisíc vozokilometrů za den a cca 2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 mají být indukované. Dopravní model k D0 518 a 519 vykazuje na první pohled mírný pokles dopravy na řadě komunikací, avšak na okruhu, přivaděčích a několika komunikacích v ose sever – jih či v severovýchodní části Prahy dochází k významnému nárůstu dopravní zátěže. V důsledku dopravní indukce dojde časem k nárůstu IAD i na „odlehčených“ vnitroměstských komunikacích. Jev dopravní indukce potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe. Nabídka nové silniční kapacity umožní podnikat častější, delší a zbytné cesty autem, znevýhodní alternativní (ekologické) druhy dopravy a prohloubí problém roztříštěné zástavby v satelitech za Prahou závislých na IAD.

[www.vtpi.org/gentraf.pdf](http://www.vtpi.org/gentraf.pdf)



Je zapotřebí zdůraznit, že podíl mimopražského tranzitu na území hl. města je zanedbatelný, neboť Praha je především cílovou destinací. Lidé sem denně dojíždí za prací, za školou, lékaři, nákupy apod. Dle ročenky TSK z roku 2016 činil podíl tranzitních cest autem na celkovém objemu cest v Praze cca 5 %. Schéma tranzitní nákladní dopravy od TSK z roku 2021 rovněž potvrzuje, že nákladní tranzit na severozápadě je minimální. (<https://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2021-cz.pdf>)

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

## Přetížení centra obce Horoměřice a podhodnocení dopravního významu Horoměřické

Realizace D0 a MÚK Horoměřice bude mít velmi negativní dopady na centrum obce Horoměřice. Ulice Velvarská se stane přivaděčem k dálnici a dojde zde k dvojnásobnému nárůstu dopravy (z 6 400 na 12 800 vozidel denně). Podle dopravního modelu EIA k přeložce II/240 by denní intenzity stouply dokonce na 15 530 vozidel. Vzhledem k tomu, že na této ulici se nachází základní škola, obecní úřad, zámek, bytové domy a další objekty občanské vybavenosti, považujeme takto obrovský nárůst dopravní zátěže za neúnosný.

Záměr může vést k dalšímu nárůstu dopravy na Horoměřické a v oblasti Bořislavky, kde se nachází řada atraktivních cílů cest i pro obyvatele ze severovýchodu Prahy: kancelářské komplexy, vzdělávací a zdravotnická zařízení včetně Ústřední vojenské nemocnice atd. Zatímco dopravní model TSK uvádí cca 7400 vozidel/den na úseku mezi hranicí města a Nebušicemi, jiné dopravní modely (např. EIA k přeložce II/240 či studie ČVUT) počítají s více než 15 000 vozidly denně.

Navíc není dostatečně zohledněna plánovaná rezidenční výstavba pro cca 25 000 obyvatel v severozápadním segmentu pražské aglomerace.

## Významný negativní vliv na přírodu a krajinu

Dálnice D0 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, přírodní park Drahaň-Troja s údolím Čimického potoka a Drahanským údolím). Realizace záměru bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Podle stanoviska odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 14. 7. 2022, které je přílohou dokumentace EIA, nelze vyloučit, že záměr může mít významný vliv na předmět ochrany uvedené EVL.

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

V příloze B.9 Natura 2000 autorka opomíjí důležitý fakt, že budou poměrně silně ovlivněny vodní poměry v lokalitě a nikoliv jen na segmentu pod mostem na dálnici, ale i v okolí odvodňovacích šachet, případně v okolí mostovky a sjezdů. Nejsou hodnoceny ani obslužné komunikace a místa zařízení staveniště. Dále chybí posouzení změny vodních poměrů na stanovištích a možných havárií a extrémů po realizaci stavby. Navíc nejsou uvedena adekvátní a účinná kompenzační opatření. Vyhodnocení Natura 2000 je silně tendenční, neúplné a neodpovídá realitě.

Záměr bude představovat velmi silný zásah do krajiny s vysokými přírodními, kulturními a histo­rickými hodnotami. Autor krajinářského posudku však bagatelizuje negativní dopady umístění masivní betonové konstrukce v jedinečné lokalitě Vltavského kaňonu, Čimického a Drahanského údolí. Přitom SEA k Metropolitnímu plánu Prahy hodnotí zejména dálniční most přes Vltavu jako záměr s významným negativním vlivem.

## Zhoršení hlukové situace v již zatížených lokalitách

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

## Zhoršení ovzduší a negativní vliv na veřejné zdraví

Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha 2020 stanovil lokality, kde jsou překračovány imisní limity benzo(a)pyrenu. Mezi nejhůře postižené patří Praha-Suchdol, Praha-Lysolaje a Praha-Přední Kopanina, tedy městské části dotčené plánovanou dálnicí D0. Dlouhodobě jsou překračovány imisní limity i v obci Horoměřice. Realizace záměru D0 je v naprostém rozporu s cíli PZKO snižovat hodnoty B(a)P pod zákonné limity. Je důvodné se domnívat, že i některé další zdroje znečištění ovzduší nebyly při tvorbě map imisních koncentrací zohledněné, neboť jejich výši je velmi obtížné odhadnout. Jedná se např. o pálení biomasy na zahradách, které představuje významný epizodní zdroj znečištění ovzduší, dále vytápění chatek v zahrádkářských a chatových oblastech zcela nevhodnými palivy apod. Nelze vyloučit, že imisní pozadí v součtu s imisním příspěvkem záměru povede také k překročení imisního limitu PM2,5 v dotčených lokalitách. Navržená kompenzační opatření v podobě výměny kotlů na tuhá paliva a výsadby zeleně (soukromé pozemky v obytné zástavbě, rozpor s územním plánem apod.) jsou velmi problematická či nerealizovatelná. Záměr bude mít negativní vliv na veřejné zdraví z důvodu zvýšené expozice obyvatel škodlivým látkám, jejichž negativní účinky není možné dostatečně kompenzovat.

## Snížení životní pohody obyvatel

Záměr povede k výraznému snížení životní pohody obyvatel v dotčených lokalitách. Kromě zhoršení hlukové situace, kvality ovzduší a zvýšení zdravotních rizik místní obyvatelé mohou být vystaveni psychické zátěži v důsledku realizace záměru. Stavební práce probíhající v blízkosti obytné zástavby a objektů občanské vybavenosti budou obtěžovat hlukem, prachem, škodlivými látkami, vibracemi a navíc ohrozí bezpečnost obyvatel, zejména dětí a seniorů. Lidé přijdou o důležitá místa pro setkávání, rekreaci a procházky včetně cenných přírodních památek na obou březích Vltavy. Stres vyvolaný radikálním zásahem do života místních obyvatel může u citlivých jedinců vést k rozvoji řady nemocí, zejména kardiovaskulárního systému.

## Rozpor s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů

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

**Plán udržitelné mobility Prahy a okolí:** zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení bezpečnosti, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví.

**D0**: snížení prostorové efektivity dopravy, zvýšení uhlíkové stopy, snížení bezpečnosti (v důsledku mísení městské a tranzitní dopravy a vyšší rychlosti jízdy na okruhu a přivaděčích), snížení finanční udržitelnosti (extrémně vysoké investiční a provozní náklady), zhoršení lidského zdraví (v důsledku nárůstu IAD, zavedení kamionů do obydlených lokalit, snížení atraktivity zdraví prospěšných druhů dopravy).

**Strategický plán hl. města Prahy**: město krátkých vzdáleností, podpora šetrné dopravy, rozvoj příměstské krajiny.

**D0**: dálnice nenaplňuje koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu na severu Prahy.

**Strategický rámec ČR:** omezení tempa suburbanizace, snižování dojížďky autem, snížení emisí CO2.

**D0:** prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížďku autem, povede ke zvýšení emisí CO2.

**Koncepce městské a aktivní mobility**: snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu.

**D0**: zvyšuje mobilitu pro cesty autem a nemotivuje lidi k využívání ekologických druhů dopravy.

**Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu**: snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy.

**D0**: zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy.

## Rozpor s klimatickými závazky

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. Studie vlivu na klima potvrzuje, že výstavba a provoz šestiproudé dálnice povede k významnému nárůstu emisí skleníkových plynů. Záměr je rovněž v rozporu s prioritami Klimatického plánu v oblasti udržitelné mobility a výrazně ztěžuje naplňování opatření Strategie adaptace hl. města na změnu klimatu: D0 povede ke zhoršení mikroklimatických podmínek, rozšíření nepropustných ploch, poškození zeleně a přírodních lokalit, likvidace zahrádkářských kolonií a záboru bonitní zemědělské půdy.

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

* Zrušení navrhovaného koridoru pro D0 518 a 519 a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče) v územně plánovacích dokumentacích.
* Komplexní posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu v Pražské metropolitní oblasti s ohledem na dopravní, ekologické, ekonomické parametry a polycentrický rozvoj regionu[[1]](#footnote-1)
* Komplexní návrh řešení městské a příměstské dopravy[[2]](#footnote-2) v pražské aglomeraci v souladu s Klimatickým závazkem hl. města Prahy (snížení emisí CO2 o 45 % do roku 2030 a uhlíková neutralita do roku 2050) a stěžejními strategickými dokumenty ČR a EU[[3]](#footnote-3).
* Implementaci opatření na základě Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030[[4]](#footnote-4), jejímž cílem je zlepšit dělbu přepravní práce ve prospěch udržitelných druhů dopravy:
1. Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města.
2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu.
3. Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě.
4. Dopravní funkce ve veřejném prostranství (humanizace veřejného prostoru).

# Závěr

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

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

V Praze dne …

Jméno a příjmení

Adresa trvalého bydliště (případně adresa nemovitosti v dotčené lokalitě)

Datum narození

Podpis

1. Do posouzení zahrnout tzv. regionální variantu, aglomerační okruh, I/16 a také stávající a plánované železniční tratě včetně VRT (jako alternativa pro silniční dopravu). [↑](#footnote-ref-1)
2. Do návrhu zahrnout [městské propojení mezi Sedlcem a Bohnicemi](https://sarudoli.axiohm.cz/result-pdfs/1.Draft%20-%20koncept/3.%20N%C3%A1vrh%20%20/5.%20Dopravn%C3%AD%20infrastruktura/5.3.%20MHD%20kolejov%C3%A1%20doprava%20a%20leti%C5%A1t%C4%9B/5.3.6%20TT%20Sedlec_Bohnice.pdf) se severní tramvajovou tangentou (Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany) a stezkou pro chodce a cyklisty. [↑](#footnote-ref-2)
3. Strategické dokumenty a klimatické závazky ČR a EU v oblasti dopravy <https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2021/08/Rozpory_SOKP_dle_ZUR.pdf> [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202> [↑](#footnote-ref-4)