



Obec Sedlec

Praha – východ

Vyřizuje:
Mgr. Luboš Kuklík

Naše zn.:
OÚ-21-2024

Vaše zn.:
ZN/MZP/2021/500/447

Datum:
19. 9. 2024

Podatel:

Obec Sedlec

Sedlec 60

250 65 Sedlec

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence
Vršovická 65
100 10 Praha 10

K č. j.: MZP/2023/211/2031

Ke sp. zn.: ZN/MZP/2021/500/447

kód záměru MZP527

elektronicky do datové schránky ID: 9gsaax4

**VYJÁDŘENÍ DOTČENÉHO ÚZEMNĚ SAMOSPRÁVNÍHO CELKU K DOKUMENTACI ZÁMĚRU
STAVBY „D8 ZDIBY – NOVÁ VES, ZKAPACITNĚNÍ“**

Zpracované podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**Zákon EIA**“)

V Sedlec dne 19. září 2024

PŘÍLOHA 1 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII

PŘÍLOHA 2 – VODOHOSPODÁŘSKÉ POSOUZENÍ

1. REKAPITULACE ŘÍZENÍ

1.1. Dne 3. 9. 2021 bylo zahájeno zjišťovací řízení záměru „**D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění – zpracování TS**“ (dále jen „**Záměr**“) oznamovatele Ředitelství silnic a dálnic ČR (dál jen **ŘSD**) rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům dopisem pod č.j. MZP/2021/500/2043.

1.2. 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 21. 11. 2021 závěr zjišťovacího řízení č. j.: MZP/2021/500/2609 (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. Zpracovat hlukovou a rozptylovou studii se zohledněním relevantních požadavků v obdržných vyjádřeních (zejména pak s důrazem na požadavky dotčených orgánů ochrany veřejného zdraví a orgánů ochrany ovzduší, záměrem dotčených krajů a obcí).

2. Věnovat pozornost eventuálním vlivům záměru v období výstavby.

3. Navrhnout technická a kompenzační opatření k zamezení zhoršení imisní a hlukové zátěže v území, resp. k zajištění stavu, kdy nebude docházet k překračování imisních a hlukových limitů (protihlukové stěny, protihlukové valy, liniová zeleň, použití protihlukového povrchu atp.).

4. Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zpracovat dokumentaci se zaměřením na:

- a) posouzení prostupnosti krajiny pro zvěř
- b) vegetační úpravy a kácení dřevin
- c) výsadbu krajinotvorných prvků jako kompenzačních prvků k omezení emisí a hluku

5. Zahrnout ve zpracované dokumentaci posouzení vlivu stavby na povodňovou situaci (včetně kumulativního vlivu dálnice a mostu VRT Drážďany – Praha), vodní poměry v krajině a odtokové poměry v území se zohledněním relevantních požadavků v obdržných vyjádřeních (zejména s důrazem na požadavky dotčených orgánů ochrany veřejného zdraví a orgánů ochrany ovzduší, záměrem dotčených krajů a obcí).

6. Navrhnout vhodné a bezpečné prvky k prostupnosti pro pěší a cyklisty.

7. Dále je nutné 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**“).

- 1.3.** Dne 12. 10. 2023 zveřejnilo Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad dokumentaci vlivů záměru „**D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění**“ na životní prostředí podle § 8 odst. 2 Zákona EIA (dále také jako „**Dokumentace Záměru**“ nebo „**Záměr**“). Dokumentace Záměru byla zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje dne 18. 10. 2023. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územně samosprávné celky se mohou k Oznámení záměru vyjádřit ve lhůtě do 30 dnů, tj. lhůta končí dne **20. listopadu 2023**.
- 1.4.** Dne 28. 8. 2024 zveřejnilo Ministerstvo životního prostředí shodnou Dokumentaci znovu, pod stejným č.j. a sp. zn. ale pod novým kódem záměru: **MZP527**, s tím že veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územně samosprávné celky se mohou k Oznámení záměru (znovu) vyjádřit ve lhůtě do 30 dnů.

2. NÁMITKY

Podatel namítá, že Dokumentace Záměru je jako celek nepřezkoumatelná, jelikož:

- (i) nebyla zpracována v souladu s požadavky dle Zákona EIA;
- (ii) nebyla zpracována v souladu nadřazenou územně plánovací dokumentací;
- (iii) nebyla zpracována odborně, komplexně a objektivně; a
- (iv) nebyla zpracována v souladu s Požadavky MŽP ze Závěru zjišťovacího řízení.

Bližší odůvodnění námitek je uvedeno níže.

3. OBECNĚ K NEDOSTATKŮM

- 3.1.** S ohledem na předložené námitky, viz níže, podatel navrhuje doplnění a přepracování Dokumentace Záměru, resp. její zamítnutí, pro nesplnění požadavků obecně závazných právních předpisů.

Nízká kvalita předkládaných dokumentací

- 3.2.** Podatel v této souvislosti upozorňuje, že je členem spolku měst a obcí KORIDOR D8, z. s., v rámci kterého se samosprávy v posledních letech vyjadřovaly k řadě předložených dokumentací posouzení životního prostředí ohledně záměrů navrhovaných v území členských samospráv, blíže viz informace o činnosti spolku:

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

- 3.3.** Podobně jako je tomu i v tomto případě Dokumentace Záměru, vždy se jedná o rozsáhlé a složité dokumentace čítající více než 1 000 stran nekonzistentního a často zcela zbytného textu (obecné proklamace o ochraně životního prostředí), který je přehlcen nesrozumitelnými zkratkami a vzájemnými odkazy na odkazy.

- 3.4. Po složitém a pracném prostudování dokumentace, ve velmi krátké lhůtě 30 dnů (kdy dokumentace je často připravovaná několik let a investor do ní investoval několik desítek milionů Kč), často nelze dojít k jinému závěru než, že dokumentace nejenže nebyla zpracována věcně a srozumitelně v souladu se zákonem, ale především, že nebyla zpracována odborně a řádně.
- 3.5. Podatel se proto domnívá, že se jedná o zcela obvyklou praxi a vyzývá Ministerstvo životního prostředí, aby zpřísnilo, resp. zahájilo řádnou dozorovou činnost ohledně kvality a odbornosti předkládaných dokumentací a začalo sankcionovat předkladatele těchto dokumentací, včetně odebrání příslušných autorizací a licencí.
- 3.6. Pokud totiž bude takto pokračovat posuzování vlivů záměrů na životní prostředí, může ČR na ochranu životního prostředí zcela rezignovat. V takovém případě není potřeba „hrát hru na posuzování“ jako je tomu v tomto případě (viz námitky dále), je možné zcela zbytný krok posuzování záměrů vypustit a ušetřit státu i investorům miliony Kč za zbytečný a neefektivní proces.

Absentující reálné vypořádání vyjádření

- 3.7. Podatel přitom zdůrazňuje, v zastoupení svých občanů, že jediným jeho cílem, je podpořit projektování a budování smysluplné a efektivní infrastruktury umísťované do území s ohledem na životní prostředí a s ohledem na život a zdraví místních obyvatel. Podatel budování veřejné infrastruktury z principu podporuje, sám ji na území obce buduje a je detailně obeznámen se všemi těžkostmi, s kterými se investor veřejné infrastruktury musí vyrovnat a je připraven být aktivním a konstruktivním partnerem.
- 3.8. Spolu s ostatními členy spolku KORIDOR D8, z. s. je podatel aktivní, nabízí řešení, jedná a vysvětluje, jak občanům tak investorům záměrů v jeho dotčeném území a samozřejmě především státu a dotčeným orgánům, jehož základní součástí podatel je, tvoří jeho základ.
- 3.9. Podatel se proto domnívá, že není akceptovatelné, aby toto vyjádření bylo „vypořádáno“ stejnou formou, jak to činí Dokumentace Záměru s vyjádření ve Zjišťovacím řízení – tj. v pár větách zamítnuto komplexní podání nebo sděleno, že bylo „akceptováno“, ale bez jakéhokoli faktického provedení připomínky v Dokumentaci Záměru. To je zcela nepřijatelné. K tomuto posuzování záměru podle Zákona EIA skutečně sloužit nemá.
- 3.10. Smyslem a účelem procesu vypořádání vyjádření dotčených orgánů a dotčených samospráv, má být posouzení a zvážení jejich návrhu a hledání konkrétního praktického řešení, ideálně lepšího nebo alespoň kompromisního. Opačný postup totiž nemůže vyvolat nic jiného než opakované podávání námitek, opakované podávání odvolání, opakované vedení soudních sporů, nesmyslné protahování projektu a exponenciální navýšování nákladů projektu.

Rozpor Dokumentace Záměru s Dopravní politikou ČR a Politikou územního rozvoje

- 3.11. Celá společnost se shoduje na tom, že dopravní situaci v Praze a okolí (metropolitní rozvojová oblast OB1) je potřeba řešit, zatěžuje nás všechny. Po posouzení předložené Dokumentace

Záměru je podatel přesvědčen, že Záměr dopravní situaci nijak konstruktivně neřeší. Přitom, vzhledem k tomu, že předkladatelem Dokumentace Záměru je ŘSD, státem financovaný subjekt v gesci Ministerstva dopravy ČR, který nakládá s veřejnými prostředky, je zarážející, že Záměr nebyl zpracován v souladu s Usnesením Vlády ČR ze dne 8. 3. 2021 č. 259 o Dopravní politice České republiky pro období 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050 (dále jen „**Dopravní politika ČR**“)¹, připraveným Ministerstvem dopravy.

- 3.12.** Pokud by ale Záměr měl reflektovat Dopravní politiku ČR, mělo by v něm být navrženo to, co požaduje, tj. **nerozvíjet dopravu v její současné extenzivní podobě se silnou závislosti na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě. I Záměr by měl reflektovat, že společenským zadáním je zvýšit energetickou účinnost dopravy.**
- 3.13.** V souladu s Dopravní politikou ČR by se Dokumentace Záměru měla výslovně vypořádat s následujícími požadavky Dopravní politiky ČR (zestručněná citace):
- (i) Hledat takové opatření, které umožní dopravou osob i věci šetřit tak, aby přepravní potřeby vznikaly co nejméně, aniž by to ovlivnilo hospodářský rozvoj (optimalizace přepravních potřeb).
 - (ii) K tomu mají být zaváděny výsledky aplikovaného výzkumu do praxe a využity moderní technologie, **má dojít ke zlepšení územního plánování zejména ve městech a má být podpořena restrukturalizace ekonomiky směrem k tvorbě vyšší přidané hodnoty.**
 - (iii) Dopravní systém splňující výše uvedenou vizi musí být založen na **multimodálním přístupu, tj. ve využití různých druhů dopravy.**
 - (iv) V případě koncentrovaných (silných a pravidelných) přepravních proudů je nezbytné **více využívat energeticky efektivnější druhy dopravy podporované k tomuto účelu vybudovanou kvalitní dopravní infrastrukturou, a to včetně energetické a informační nadstavby,** neboť právě ty dosahují nejnižší energetickou náročnost (kWh/oskm, kWh/tkm) a rovněž i nejnižší produkci oxidu uhličitého (kg/oskm, kg/tkm).
 - (v) Jednotlivé druhy dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, s ohledem na přepravní potřeby **a s ohledem na snížení vlivů na životní prostředí.**
 - (vi) Předpokladem je kvalitní a moderními technologiemi vybavená dopravní infrastruktura i dopravní prostředky ke sdílení informací a dat o přepravě. **Musí být splněny podmínky pro energetickou efektivitu a minimalizaci emisí v rámci jednotlivých druhů dopravy.**

¹ Plné znění dostupné na: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled?returl=/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI>

- (vii) Je nutné úzce provázat dopravní systém se systémem energetickým, energetiku v dopravě je nutné posuzovat jako celek, využívání fosilních paliv je nutné minimalizovat, a to jak z důvodu ochrany klimatu, tak i z důvodu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva.

3.14. Stejně tak by se Dokumentace Záměru měla vypořádat s požadavky **Politiky územního rozvoje**, ve znění účinném od 1. 9. 2023² (dále jen „**Politika územního rozvoje**“). Zejména **ŘSD, jako veřejný investor** by měl dopravní infrastrukturu navrhovat tak, aby tato politika byla naplňována, včetně toho, že by měl navrhovat a podílet se na změnách příslušných územně plánovacích dokumentací (zejména zásad územního rozvoje). Konkrétně, v Dokumentaci Záměru chybí implementace následujících požadavků:

- (24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

² Dostupné na: https://mmr.gov.cz/getmedia/d69ce8f3-a7b8-4256-98691c894154423d/Brozura_APUR_CZ_2023_final_2.pdf.aspx?ext=.pdf

- (24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.
- (29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

3.15. Jak však prokazují námitky níže, podmínky Dopravní politiky ČR a Politiky územního rozvoje ČR Záměr nesplňuje.

3.16. Tyto politiky totiž reflektují skutečnost, že Hlavní město Praha, Česká republika i Evropská unie se zavázaly **k radikálnímu snížení emisí skleníkových plynů, výhledově až k nulovým hodnotám v roce 2050**. Snížit emise skleníkových plynů se daří ve všech sektorech kromě dopravy, zejména silniční dopravy, která je i nadále téměř výhradně závislá na kapalných ropných palivech. Náhrada ve formě biopaliv je dostupná ve velmi omezené míře, a náhrady ve formě syntetických paliv, elektrických pohonů s ukládáním elektrické energie v akumulátorech, elektrických pohonů s ukládáním energie ve formě vodíku, a dalších technologií se potýkají s ekonomickou nevýhodností, technologickými problémy, a omezenou mírou jejich přijímání širší veřejností.

- 3.17.** Dalším zcela zásadním důvodem pro nahrazení kapalných ropných paliv je energetická bezpečnost a surovinová nezávislost Evropské unie. Převážná část ropy a ropných paliv je dovážena z regionů, o jejichž politické stabilitě, předvídatelnosti, a riziku pro naši kulturu a právní stát lze důvodně pochybovat. Je proto žádoucí postupně vytvářet alternativy pro zajištění alespoň základní dopravní obslužnosti, a to kombinací postupného přechodu na druhy dopravy a pohony využívající alternativní zdroje a připravenosti takový přechod v případě aktuální potřeby skokově provést.
- 3.18.** Je tedy zřejmé, že má-li dojít k významnému snížení emisí skleníkových plynů z dopravy a k posílení energetické soběstačnosti a bezpečnosti ČR, nelze spoléhat pouze na náhradu paliva nebo pohonu. Je potřeba celkovou změnu přístupu k dopravě, v souladu s výše uvedenými politikami. Tj. je potřeba pracovat na **omezení potřeby dopravy (podpora místní ekonomiky, vytváření místních pracovních příležitostí, práce na dálku), náhradu individuální automobilové dopravy kombinací atraktivní a přístupné formy veřejné dopravy a krátkých cest malými nízkorychlostními vozidly (kola, elektrokola, vozítka), či pěšky (tj. vybudování bezpečných chodníků a stezek pro pěší) a rovněž přesun dálkové silniční nákladní dopravy (tam kde nelze omezit preferencí místních výrobků) na železnici. Bez odpovídajícího územního plánování a projektování dopravních staveb to však možné není.**
- 3.19.** Součástí dopravního řešení by tak vždy mělo být zakomponování alternativních druhů dopravy, např. upřednostnění vysokorychlostní železniční trati pro osobní dopravu, protažení tramvajové trati, zkapacitnění stávajících železničních tratí pro osobní i nákladní dopravu. Takováto rozvaha v Dokumentaci Záměru zcela chybí.
- 3.20.** Pokud ale Dopravní politiku ČR a Politiku územního rozvoje nenaplní ani státní investor, nelze očekávat, aby k nim přihlíželi investoři soukromí. Je teda otázkou, proč jsou vlastně tyto politiky připravovány a přijímány. Nebo jsou tyto politiky jenom „na oko“? Pak není potřeba žádné politiky zpracovávat, lze ušetřit finanční prostředky vynaložené na jejich přípravu a smířit se se zcela nekontrolovaným chaosem dopravní infrastruktury, do kterého jsme se za aktuálního vývoje dostali.

4. CHYBĚJÍCÍ ZDŮVODNĚNÍ ZÁMĚRU

Nepředložení podkladové technické studie

- 4.1.** Chybí především dostatečné a přesvědčivé základní odůvodnění Záměru – proč je potřeba. Jako hlavní a jediný důvod pro budování Záměru je uvedeno údajné naplnění kapacity D8 v roce 2058. To má přitom být odůvodněno údajnou nekontrolovanou výstavbou soukromých skladových hal a průmyslových zón, bez bližší specifikace předpokládaného nárůstu dopravní zátěže u jednotlivých záměrů (podkladem je pravděpodobně přehled záměrů uvedený v tabulce 6 na str. 32 - 33), z nichž ale některé – i díky aktivitě podatele a obcí a měst spolku KORIDOR D8, z.s., zjevně realizovány nebudou. Data však prověřit nijak nejde, vůbec žádný konkrétní výpočet dokládající tento odhad totiž předložen nebyl.

Zdůvodnění umístění záměru

Dálnice D8 je v současném stavu v uspořádání 2+2 jízdní pruhy, její zkapacitnění tak logicky musí kopírovat současný průběh dálnice. V řešeném úseku se intenzivně připravuje investorská výstavba skladových hal a průmyslových zón v těsné blízkosti dálnice, což s sebou přinese nárůst intenzit dopravy, při které již bude současné uspořádání dálnice kapacitně nevyhovující. Výčet nejvýznamnějších rozvojových aktivit je uveden výše v kap. B.I.4. Proto je navrhována její přestavba na šířkové uspořádání dle návrhové kategorie D33,5/130 tedy 3+3 jízdní pruhy. Dle intenzit celostátního sčítání dopravy 2020 i výsledků dopravní prognózy, která již využívá údaje z tohoto nového sčítání dopravy (viz příloha č. 4), se řešený úsek dálnice D8 blíží dosažení limitu požadované

- 4.2. Není jasné, jak byly dopravní intenzity modelovány, když v dopravní prognóze se počítá s rokem 2032, resp. 2052. Odkazovaná Technická studie „TP 188“ (dále jen „Technická studie“) není v Dokumentaci Záměru vůbec předložena. Viz str. 37:

Kapacitní posouzení úseků dálnice

V následující tabulce je uvedeno kapacitní posouzení zájmového úseku dálnice D8 dle TP 188 pro rok 2058 ve stávajícím uspořádání. Jde tedy o stav v roce 2058⁴ v případě, že by rozšíření dálnice, navrhované v tomto projektu, nebylo realizováno. Tomu odpovídají i použité intenzity dopravy. Zájmový úsek je rozdělen na dílčí úseky v jednotlivých MÚK a dále je jako samostatný dílčí úsek vyčleněno stoupání v km 8,2 – 6,6 ve směru na Prahu.

⁴ Rok 2058 jako výhled byl použit v Technické studii pro potřeby kapacitního posouzení, nejedná se o výhledový horizont pro EIA. V dopravní prognóze pro EIA (viz příloha č. 4) je uvažováno s léty 2032 (předpokládané uvedení stavby do provozu) a 2052 (20 let od uvedení stavby do provozu).

Podkladem pro proces EIA byla technická studie „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění – zpracování TS“ (AFRY CZ, s.r.o., 2020). Rozsah posouzení proto odpovídá tomuto stupni předprojektové přípravy stavby.

- 4.3. Není přitom ani nijak vysvětleno, v čem se Technická studie liší od dat předložených v Dopravní prognóze, Příloha č. 4 Dokumentace Záměru (dále jen „**Dopravní prognóza**“). Takový přístup je při základním zdůvodnění Záměru zcela netransparentní.
- 4.4. Přitom i podle této (nepředložené) Technické studie má být v roce 2058 (odkazované jako AFRY CZ s.r.o., 2020 nebo také jako TP 188), kapacita naplněna na 100 % (E) „pouze“ v úseku Zdiby - Odolena Voda v obou směrech, tj. je zde vyhodnocena jako „nestabilní“ a také část úseku Odolena Voda – Úžice (km 6,6 až 8,2), ale pouze jen ve směru na Prahu (E). **Ostatní části úseku Odolena Voda – Úžice mají být v roce 2058 podle této studie naplněny do 75 % (D) – tj. „dostatečné“ (D), úsek Úžice – Nová Ves má být naplněn pod 75 % (C) – tj. „uspokojivé“. To mají dokládat tabulky - str. 38:**

Tabulka 8: Výsledky kapacitního posouzení hlavní trasy D8 ve stávajícím uspořádání dle TP 188

Úsek	km	Počet pruhů*	Úroveň kvality dopravy		
			Požadovaná**	Směr Ústí n. L.	Směr Praha
Zdiby – Odolena Voda	0,0 – 5,5	2/2	C/D	E	E
Odolena Voda – Úžice	5,5 – 6,6	2/2	C/D	D	D
	6,6 – 8,2	2/3	C/D		E
	8,2 – 9,2	2/2	C/D		D
Úžice – Nová Ves	9,2 – 18,7	2/2	C	C	C

*Ve směru Ústí n. L. / ve směru Praha

**Podle TP 188 je na dálnicích požadována ÚKD alespoň C, přičemž v blízkosti velkých aglomerací a průmyslových areálů lze ÚKD D považovat ještě za vyhovující. Toto lze uplatnit v úseku Zdiby – Úžice.

Zdroj: Technická studie „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění – zpracování TS“ (AFRY CZ s.r.o., 2020)

- 4.5. Minimálně je teda i na základě nepředložené Technické studie nejasné, **proč má být realizováno rozšíření v celé trase Záměru, zejména v úseku Úžice – Nová Ves, když v předpokládaném roce 2058 kapacita těchto úseků naplněna nebude.**

Nepřezkoumatelná data Dopravní prognózy

- 4.6. Podatel však musí konstatovat, že navíc i data předložená podle Dopravní prognózy, která vyhodnocuje dopravu v roce 2032 a 2052, s výše uvedenými vyhodnoceními z nepředložené Technické studie není v zásadním rozporu. Problémem však je, že podkladová data Dopravní prognózy jsou sporná.
- 4.7. Podle Dopravní prognózy je totiž tam odhadované **naplnění kapacity dálnice D8 do velké míry závislé na tom:**
- (i) Zda a jak budou dokončeny a zprovozněny všechny následující záměry v okolí. Podatel přitom dodává, že oproti datům uvedeným v tabulce lze minimálně předpokládat, že **např. Letiště Vodochody nebude realizováno, protože v roce 2021 uplynula platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.**

Rozvojové záměry v zájmovém území jsou v této studii započteny podle Dopravní studie pro záměr „Lord“ (Objekt D8.7) z listopadu 2017 [6], dokumentace záměru „Obalovna Chvatěruby“ [7] a dalších studií získaných z informačního systému EIA (CENIA). Všechny záměry jsou uvedené v následující tabulce (Tabulka 1). Ve studii je rovněž variantně zahrnut vliv realizace letiště Vodochody podle poslední zpracované aktualizace [8].

Tabulka 1 – Předpokládané rozvojové záměry v okolí dálnice D8

Záměr	Osobní vozidla	Lehká nákladní vozidla	Ostatní nákladní vozidla	Uvažováno v roce
CT Park Prague D8.2	600	650	335	2020
Prologis Park Úžice	654	108	567	2020
Mrazírna EUROFROST	82	6	53	2020
Tesco	209	179	252	2020
Klacska	80	2	16	2020
MAN Truck	33	3	22	2020
CT Park Prague II. etapa (D8.3, 8.4, 8.5, 8.6)	550	134	249	2022
Logistický park Úžice – hala DC4	190	20	80	2022
Objekt D8.7	290	88	200	2022
Logistická hala Kozomín	101	50	130	2022
Obalovna Chvatěruby	8	0	35	2022



DOPRAVNÍ MODEL

Záměr	Osobní vozidla	Lehká nákladní vozidla	Ostatní nákladní vozidla	Uvažováno v roce
Komerční a skladový areál Postřižín – sever (EUROFROST II)	85	10	70	2022
Bydlení Úžice – východ a sever	470	0	0	2022
Skladový a obchodní areál Odolena Voda ¹	110	10	40	2025
Skladová a výrobní hala Odolena Voda ¹	30	9	10	2022
Letiště Vodochody	3250	50	150	2025
Areál Odolena Voda ¹	1013	76	363	2025
Těžba šterkopísku a betonárna Zlosyň	20	20	171	2025
Výrobní a prodejní areál Vojkovice	36	-	96	2025
Těžba Dušníky nad Vltavou	10	-	102	2025
Úpravy povrchu terénu v pískovně Zlosyň ²	Není zdroj	-	-	2035
Areálová čerpací stanice nafty HrubýMOVING v areálu CTPark Prague North Kozomín ²	Není zdroj	-	-	2016

- (ii) Zda a jak budou dokončeny či zprovozněny následující komunikace v okolí Prahy. Podatel přitom dodává, že realizace všech těchto záměrů v uváděném předpokládaném čase je velmi sporná:

3.2 VÝHLEDOVÁ NABÍDKA

V roce 2032 a 2052 se předpokládá zprovoznění následujících komunikací v blízkosti projektu.

Tabulka 2 – Přehled výhledových staveb³

Silnice	Úsek	2020	2032	2052	Rok zprovoznění
D0	Běchovice – D1 (511)	-	+	+	2025
D0	Satalice – Běchovice, zkapacitnění (510)	-	+	+	2023
D0	Suchdol – Březiněves (519)	-	+	+	2030
D0	Slivenec – Třebonice, zkapacitnění (515)	-	+	+	2025
D0	Ruzyně – Suchdol (518)	-	+	+	2030
D0	Březiněves – Satalice (520)	-	+	+	2030
D3	Praha – Jílové	-	+	+	2028
D7	MÚK Aviatická	-	+	+	2023
D7	MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně	-	+	+	2025
D7	MÚK Knovíz – MÚK Slaný-západ	-	+	+	2025
D8	MÚK Odolena Voda	-	+	+	cca 2026
D8	MÚK Březiněves – MÚK Zdiby 3+3 pruhy	-	+	+	2030
D8	MÚK Zdiby	-	+	+	2030
I/9	Zdiby – Líbeznice (křížení silnice I/9 a III/0083)	-	+	+	2026
I/9	Líbeznice – Mělník	-	+	+	2030

Silnice	Úsek	2020	2032	2052	Rok zprovoznění
I/9–I/16	Mělník, obchvat, 2. stavba	-	+	+	2023
I/9–I/16	Mělník, obchvat, 3. stavba	-	+	+	2029
I/9–I/16	Mělník, obchvat, 4. stavba	-	+	+	2026
I/16	Slaný – Velvary, I. etapa	+	+	+	2019
I/16	Slaný – Velvary, II. etapa	-	+	+	2020
I/16	Vavříneč, obchvat	-	+	+	2028
I/12	Běchovice – Úvaly	-	+	+	2025
II/240	D7 – D8	-	+	+	2028
II/101	D8 – I/9	-	+	+	2030

V obou horizontech se dálnice D8 předpokládá v aktivní variantě v profilu 3+3 až po MÚK Nová Ves. V nulové variantě je uvažována ve stávajícím profilu 2+2 jízdní pruhy.

Odpočívka Klíčany není v dopravním modelu zahrnutá, protože nevytváří žádný zdroj či cíl dopravy, pouze část vozidel projíždějících po dálnici na omezený čas na odpočívce zastaví.

Vedle základních variant dle výše uvedené tabulky byly ještě pro další analýzy vytvořeny varianty aktivní i nulové bez MÚK Odolena Voda a bez letiště Vodochody.

Chybějící zvážení možných alternativních řešení

- 4.8. Dopravní prognóza ani Dokumentace Záměru přitom nijak nezohledňují, zda a jaký vliv na naplnění kapacity D8 mohou mít jiné dopravní opatření, např. omezení rychlosti nebo jiné opatření, jako je zpoplatnění a regulace vjezdu do centra Prahy:

2.3 PŘIDĚLENÍ NA SÍŤ A KALIBRACE

Po výpočtu matic proběhlo přidělení přepravních vztahů na komunikační síť a výpočet zatížení komunikační sítě. Volba trasy mezi dvěma dopravními zónami se uskutečňuje na základě impedance (odporu) trasy, která závisí na jízdní době. Jízdní doba je závislá na zdržení při průjezdech křižovatkami a na jízdní rychlosti na trase, která je závislá na stupni saturace (poměr intenzity a kapacity). Kapacitně závislý výpočet tak po dosažení určité stupně saturace přiděluje vztahy na alternativní, méně zatížené trasy.

Při přidělení na síť není uvažováno s vlivem zpoplatnění sítě dálnic, silnic, ani dalších vlivů, jako např. s regulací dopravy (zpoplatnění vjezdu do centra, parkovací zóny atd.).

Po výpočtu zatížení byla nejprve provedena kalibrace matic na hodnoty z Celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2020 [3] a na hodnoty intenzit automobilové dopravy na sledované síti v Praze z roku 2019 [4]. Kvalita kalibrace byla zjišťována na 945 profilech.

- 4.9. Z neprozkoumatelných podkladových dat Dopravní prognózy sice vyplývá, že kapacita D8 bez projektu a bez MÚK Odolena Voda bude naplněna. Je však rovněž zjevné, že vyšší nárůst zatížení D8 nastává právě až realizací Záměru – tj. **zkapacitněním na 3+3 pruhy a s tím vyvolanou indukci dopravy.**

5 VYHODNOCENÍ PROGNÓZY

Konkrétní intenzity na dálnici D8 ve všech variantách a horizontech jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 3 – Intenzity na D8 s/bez MÚK Odolena Voda (všechna vozidla za 24 hodin)

Rok	varianta	nulová		aktivní	
	úsek	bez MÚK	s MÚK	bez MÚK	s MÚK
2032	Zdiby – Odolena Voda	57 680	69 310	59 290	73 500
	Odolena Voda – Úžice		60 800		64 590
	Úžice – Nová Ves	51 050	51 320	51 980	52 810
2052	Zdiby – Odolena Voda	61 590	73 320	63 580	77 280
	Odolena Voda – Úžice		64 380		67 990
	Úžice – Nová Ves	54 270	54 210	55 500	56 240

Intenzity zatížení pro oba horizonty a varianty nulové i aktivní jsou zobrazeny v přílohách (C.2.1.1, C.2.2.1, C.3.1.1 a C.3.2.1 pro rok 2032, C.2.4.1, C.2.5.1, C.3.4.1 a C.3.5.1 pro rok 2052).

- 4.10.** Hlavním důvodem pro provedení Záměru **má přitom být podle Dokumentace Záměru nijak nekoordinovaná výstavba kolem dálnice D8 – díky chybějícímu komplexnějšímu územnímu plánování – jak uvádí Dokumentace Záměru, str. 221 - 222.**

Za citlivější lze považovat první úsek dálnice mezi MÚK Zdiby a MÚK Úžice, kde dochází k vyšší koncentraci průmyslových areálů. Současně se jedná o poslední úsek dálnice před Prahou, na kterém už bude soustředěný hlavní dopravní proud směřující do města. Rozsah navržených zastavitelných ploch pro výrobu či skladování v platných územních plánech současně napovídá, že bude nadále docházet k posilování rozvoje území pro průmysl okolo dálnice. Budou zde proto vznikat další cílová místa nákladní i osobní dopravy.

Novými cílovými místy osobní dopravy potom budou i nově budované objekty pro rodinné bydlení v sídlech. Bude se tedy postupně zvyšovat počet osob, které budou dálnici využívat ať už z důvodu

Dokumentace EIA podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění

221/406



cesty do zaměstnání anebo do místa bydliště. **Protože územní rozvoj není v současné době důsledně koordinován s kapacitními možnostmi páteřní dopravní infrastruktury, lze očekávat, že dojde k vyčerpání kapacity stávající dálnice.**

I bez provedení záměru je proto nutné počítat s tím, že se vlivem rostoucích dopravních intenzit bude zvyšovat hlukové, emisní a imisní zatížení území.

- 4.11.** Je proto otázkou, zda by účinnějším opatřením nebylo **omezení výstavby či kapacity logistických areálů, dopravní řešení napojení komunikace II/608, především v oblasti**

nápojení od Řeže po Zdiby, kde je nápor dopravy největší – vyvolaný dopravou z Lomu Klecany a z logistického areálu Ahold, jakož i z navazujících logistických areálů.

- 4.12. Otázkou je, zda by přetížení D8 a z pohledu místních samospráv mnohem závažnější přetížení komunikace II/608 nešlo částečně odlehčit návrhem nových, komfortních a atraktivních forem VHD. Např. v úseku Zdiby – Odolena Voda - je avizovaná tramvaj do Odolené Vody, v projednávání je již také záměr tramvaje do obce Sedlec. S těmito záměry však Dopravní prognóza vůbec nepočítá. Rovněž, lze navrhnout další VHD řešení.
- 4.13. Náporu dopravy na dálnici D8 a na komunikaci II/608 by rovněž pomohlo efektivní řešení aglomeračního okruhu a dopravy v oblasti ze silnice II/101 z Kralup nad Vltavou, kde je potenciál odklonit poměrně značnou část dopravy směřující na Prahu, směrem od Prahy resp. kolem Prahy. Jak upozorňuje také Dokumentace Záměru:

Dopravou je nyní poměrně zatížena i doprovodná silnice II/608, a to především v úseku MÚK Zdiby – Klíčany, kde intenzity dopravy dosahují hodnot až cca 11,5 tis. voz/den. Dále na sever intenzity postupně klesají, do Úžice se pohybují okolo cca 6 600 – 7 600 voz/den (s lokálním propadem mezi Odolena Vodou a Postřižínem způsobeným odlivem části dopravy do Odolena Vody). Severně od Úžic intenzity opět klesají až na cca 5 300 voz/den, za Veltrusy však dochází k opětovnému navýšení dopravní zátěže až na cca 7 300 – 10 800 voz/den způsobeným převzetím části dopravy ze silnice II/101 z Kralup nad Vltavou.

- 4.14. Dokumentace Záměru však nijak nedefinuje cíle a komplexní řešení dopravy v území jako celku. Přitom, dle Politiky územního rozvoje, bod 24, má postup být opačný – výstavba má být podmíněna rozvojem dopravní infrastruktury, ne naopak. Rovněž, dle Dopravní politiky ČR mají být navrhovány a realizovány multimodální druhy dopravních řešení, s ohledem na snižování zatížení životního prostředí a snižování energetické závislosti na fosilních palivech.
- 4.15. Podatel upozorňuje, že ŘSD jako státní investor, by měl navrhovat v území koncepční změny, být jejich iniciátorem. Podvolení se nekonceptnosti a (ne)plánování dopravních staveb je nejen v rozporu s Politikou územního rozvoje a Dopravní politikou ČR, tj. s avizovanými základními cíli a politiky směřování rozvoje ČR, ale především je - nekonceptní.
- 4.16. Podatel nepodporuje nijak neregulovanou a nekontrolovanou výstavbu logistických areálů soukromých investorů na svém území a v okolí. Mají-li být budovány, má být nejdříve prokázán zjevný veřejný zájem. Není-li, má se soukromý investor plně podílet na budování či rozšiřování veřejné infrastruktury, potřebné pro napojení soukromého záměru, včetně případného rozšíření dálnice D8. Pokud by tyto cíle definovány byly, bylo by také možné posoudit, zda pro Záměr, tj. pro zkapacitnění 3 pruhu dálnice D8, skutečně neexistuje žádná jiná varianta dopravního řešení.

Dílčí závěr A

Podatel požaduje doplnění Dokumentace Záměru o jeho řádné zdůvodnění, včetně předložení technické studie, která měla být podkladem pro jeho zpracování. Podatel rovněž požaduje zpracování koncepčního řešení dopravní situace v okolí Prahy v souladu s Dopravní politikou ČR a Politikou územního rozvoje ČR.

5. CHYBĚJÍCÍ POSOUZENÍ VARIANT ZÁMĚRU

Nesplnění Požadavků MŽP a Zákona EIA

- 5.1. Podle bodu 7) Požadavků MŽP v Závěru zjišťovacího řízení, měly být v Dokumentaci Záměru zohledněny a vypořádány všechny relevantní požadavky a připomínky v uvedených doručených vyjádřeních. **Minimálně obec Zdiby požadovala zpracování variant Záměru. Přesto byla Dokumentace Záměru předložena v jediné aktivní variantě.**
- 5.2. Podatel přitom požaduje předložení varianty komplexního alternativního dopravního řešení k Záměru jako celku (ne jednotlivé lokální varianty dopravního řešení – jako je s nebo bez MÚK Odolena Voda a velkorysá či úsporná varianta mostu v Nové Vsi).
- 5.3. **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.**
- 5.4. Podle § 7 odst. 8 Zákona o EIA platí, že posouzení variant ohledně typů záměrů, kde varianty posouzeny povinně být měly, jako je tomu 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.**
- 5.5. **Přesto, alespoň zprostředkovaně - prostřednictvím bodu 7) 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 i z Požadavků MŽP.**
- 5.6. 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 vlivů záměru na životní prostředí, F a H – závěr a přílohy. **Tyto zákonné náležitosti srovnání variant však Dokumentace Záměru nesplňuje.**
- 5.7. **Podklady pro zpracování Dokumentace Záměru (např. výše uvedená technická studie), resp. možné varianty řešení, přitom nebyly zveřejněny, nebyly do Dokumentace záměru zahrnuty**

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.

Nesplnění EU Směrnice EIA

- 5.8. Tento postup je přitom v rozporu nejen se Zákonem EIA, ale také v rozporu se závaznými ustanoveními evropských směrnic, které Zákon EIA implementuje a provádí. 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*“.
- 5.9. 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.“*
- 5.10. 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

- 5.11. 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 EIA³ (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.
- 5.12. 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 Environmental Assessment of Project, Guidance on the preparation of the EIA Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU), 2017

5.13. 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.**

5.14. 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.

5.15. **Podle Výkladu Evropské komise 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.**

5.16. 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.

5.17. 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.**

5.18. Alternativy vždy musí identifikovat a posoudit jak předkladatel dokumentace záměru, tak kompetentní úřady státní správy. Tento proces nemá být považován za pouhou formalitu.

5.19. 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.**

5.20. 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).**

- 5.21. 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.
- 5.22. **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.**
- 5.23. Toto potvrzuje i judikatura Soudní dvůr Evropské Unie (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.“

Požadovaný “Krajinný plán” (realizovaný jako participativně projednaná Územní studie)

- 5.24. Podatel přitom veřejně, opakovaně a aktivně upozorňuje na to, že území členských obcí a měst spolku KORIDOR D8, z. s., severovýchodně od 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 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.**

- 5.25. 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 “Krajinného plánu” - realizované jako participativně projednaná územní studie , 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 jeho konceptu, viz např:

<https://www.KORIDORD8.cz/nase-temata/krajinnny-plan/>

- 5.26. Podatel v tomto kontextu oceňuje, že hlavní město Praha a Středočeský kraj 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. Podatel proto požaduje, aby navrhované zpracování “Krajinného plánu” (realizované jako participativně projednaná Územní studie) bylo s touto studií provázáno, resp. na ni navazovalo.
- 5.27. Podatel je přesvědčen, 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, jejíž zásadní negativa denně zažívají.

Dílčí závěr B

Podatel požaduje 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 7) 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. Nestane-li se tak, podatel požaduje vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

- 5.28. Podatel je rovněž nucen upozornit na to, že s ohledem na nerespektování závazných stanovisek příslušných orgánů a dotčených samosprávných územních celků a dotčené veřejnosti, nejenže se investor Záměru vystavuje riziku prodlužování 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

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

z EU fondů. Takový postup státního investora, je podle podatele v rozporu s péčí řádného hospodáře a měl by být prověřen ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu, jehož přezkum podatel zároveň tímto požaduje.

6. KOMPENZAČNÍ PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ

„Vypořádání“ požadavků na protihlukové opatření navýšením hlukových limitů

- 6.1. Podatel, resp. jeho obyvatelé, jsou obtěžováni hlukem při provozu z dálnice D8 již nyní a rozhodně se neztotožňují s uvedenými informacemi: „Světová zdravotnická organizace se však v současnosti přiklonila k názoru, že obtěžování je spíše otázkou komfortu než zdravotní ukazatel, a proto se již považuje obtěžování pouze za pomocný doplňkový faktor.“
- 6.2. Sama Dokumentace Záměru rovněž výše uvedené tvrzení sama popírá a upozorňuje na závažné dopady na veřejné zdraví obyvatel při nadměrném hlukovém zatížení:

Celkové hladiny hluku lze nejvýše porovnat s prahovými hodnotami hlukové expozice stanovenými na základě epidemiologických studií pro ty účinky hluku, které se dnes považují za dostatečně prokázané. Na uvedený záměr lze vztáhnout následující účinky se stanovenými mezními hodnotami:

- | | |
|---------------------|----------------------------------|
| • Pocity obtěžování | mezní hodnota $L_{dvn} = 42$ dB, |
| • Učení, paměť | mezní hodnota $L_{Aeq} = 50$ dB, |

230/406 Dokumentace EIA podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění



- | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| • Subjektivně udávaný zdravotní stav | mezní hodnota $L_{dvn} = 50$ dB, |
| • Hypertenze | mezní hodnota $L_{dvn} = 50$ dB, |
| • Ischemická choroba srdeční | mezní hodnota $L_{dvn} = 50$ dB, |
| • Subj. udávané rušení spánku | mezní hodnota $L_n = 42$ dB. |

- 6.3. Přesto, protihlukové opatření jsou v Dokumentaci Záměru navrhovány na nové, navýšené limity dle Nařízení vlády č. 433/2022 Sb., účinné od 1. 7. 2023 – viz str. 107 Dokumentace Záměru:

Jednotlivé PHS byly navrženy na splnění níže uvedeného hygienického limitu, který vyplývá z novelizovaného znění NV 272/2011 Sb. pro modernizaci nebo zkapacitnění pozemní komunikace. Podrobný popis, na základě, kterého byly navrženy hygienické limity pro tento záměr, je uveden v hlukové studii a v kap. D.I.3 (výsledné stanovení hygienických limitů je v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví):

- pro den od 6:00 do 22:00 hod $L_{Aeq,T} = 68$ dB
- pro noc od 22:00 do 6:00 hod $L_{Aeq,T} = 58$ dB

6.4. V tomto kontextu považuje podatel „vypořádání“ formou „akceptování“ vyjádření Krajské hygienické stanice za zavádějící. Připomínka nebyla „plně akceptována“, jak je tvrzeno, ale potřeba ji vypořádat zmizela s navýšením hlukových limitů na 68 dB, hlukové opatření eliminující hluk nad 60 dB již není nutné vůbec provádět:

1	Požaduje posoudit záměr dle zákona EIA. Požaduje přepracování hlukové studie, ve které je dle názoru KHS navržen chybně hygienický limit hluku pro denní dobu ve výši 65 dB s odkazem na § 12, odst. 6, věta třetí nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.	Připomínka byla plně akceptována a zapracována do Dokumentace EIA. V rámci prací na Dokumentaci EIA byla provedena aktualizace hlukové studie (viz příloha č. 2 EIA), jejíž výstupy byly následně do Dokumentace promítnuty (viz kap. B.III.4, C.2.2, D.I.3 a D.IV). Návrh hygienického limitu pro EIA byl proveden dle novely č. 433/2022 Sb., s účinností od 1.7.2023 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.. Tuto novelu bylo nutné zohlednit, neboť její obsah má vliv na posuzovaný záměr a návrh hygienických limitů.
2	Dříve provedená akustická posouzení navrhuje protihluková opatření na hygienický limit 60/55 dB (den/noc). V případě povolení provozu na dálnici D8 v úseku 0,7-9,0 km ze dne 29.1.2020 (č. j. KHSSC 67728/2019), vydaného KHS, byl tento limit pro návrh protihlukových opatření potvrzen. Již zrealizovaná protihluková stěna u obce Úžice byla koncipována na dodržení hygienického limitu 60/50 dB pro den/noc. S ohledem na tyto skutečnosti má výhrady k použití	Připomínka byla plně akceptována a zapracována do Dokumentace EIA. Návrh hygienického limitu pro EIA byl proveden dle novely č. 433/2022 Sb., s účinností od 1.7.2023 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.. Tuto novelu bylo nutné zohlednit, neboť její obsah má vliv na posuzovaný záměr a návrh hygienických limitů. Na základě této skutečnosti byla zpracována aktualizace hlukové studie (viz příloha č. 2), jejíž výstupy byly promítnuty do Dokumentace EIA (viz kap. B.III.4, C.2.2, D.I.3 a D.IV). Nové protihlukové stěny byly navrženy v nové poloze, respektují šestipruhové uspořádání, byly

9



Č.	Připomínka	Způsob vypořádání
	korekce +5 dB dle výše uvedeného nařízení vlády, použití této korekce není v hlukové studii nijak doloženo ani vysvětleno.	navrženy tak, aby vyhověly i pro intenzity dopravy předpokládané v roce 2052, respektují požadavky novely č. 433/2022 Sb.

6.5. Realizaci Záměru přitom mají - údajně - předcházet následující protihluková opatření – str. 17 Dokumentace Záměru:

1) Protihluková opatření

Níže uvedené PHS jsou nebo budou realizovány na stávající uspořádání dálnice 2+2 jízdní pruhy. Po jejím zkapacitnění budou polohově posunuty a dimenzovány na návrhový stav.

- D8 PHS Úžice, exit 9: Realizováno v roce 2020. Zástavba obce Úžice je ochráněna před hlukem emitovaným na dálnici D8 stávající protihlukovou stěnou umístěnou v pravé krajnici pravého jízdního pásu. Nová PHS je umístěna ve vzdálenosti 1,0 m od líce svodidla (1,5 m od hrany zpevnění). Výška PHS je 5 m.
- D8 PHS Vepřek: V projektové přípravě (Záměr projektu), předpoklad realizace 2023. Protihluková opatření na mostních konstrukcích a náspu podél dálnice D8 v zájmovém území sídla Vepřek a nejbližšího okolí. Na mostním objektu D8-020 bude výška PHS 4,0 m. Na mostě D8-021 bude výška PHS 3,5 m.
- D8 PHS Všeštiny: Realizováno v roce 2022. Je navržena protihluková stěna v délce 1636 m s proměnnou výškou 4,5 až 5,0 m v obci Všeštiny. PHS je navržena jako jednostranná. Stávající PHS bude vybourána a nahrazena novou stěnou.
- D8 PHS Klíčany: Dle požadavku krajské hygienické stanice (č.j. KHSSC 67728/2019 ze dne 29.1.2020) budou nahrazeny stávající PHS, které již neplní svou funkci. Předpoklad realizace je v roce 2024.
- D8 PHS Panenské Břežany: Dle požadavku krajské hygienické stanice (č.j. KHSSC 67728/2019 ze dne 29.1.2020) budou nahrazeny stávající PHS, které již neplní svou funkci. Předpoklad realizace je v roce 2024.

- 6.6. **Podatel se proto ptá, zda to mají být skutečné reálné protihlukové opatření na původní limity nebo se tyto opatření budou „realizovat“ s tím, že se ty původní (i tak nedostatečné) protihluková opatření odstraní a nové již „nebudou nutné“ – kvůli navýšeným hlukovým limitům dle Nařízení vlády č. 433/2022 Sb. Pokud ano, považuje podatel zpracování Dokumentace Záměru za zavádějící.**

Dílčí závěr C

Podatel požaduje doplnění Dokumentace Záměru o zajištění řádných protihlukových opatření na původní limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění před novelizací provedenou nařízením vlády č. 433/2022 Sb., nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

7. **NEPŘEZKOUMATELNOST HLUKOVÉ STUDIE**

Odborné vyjádření k hlukové studii

- 7.1. Výsledky hlukové studie vychází z více než 3 roky starých protokolů o měření hluku, ale neobsahují žádný způsob „validace“ vstupů. Mimo to legislativně by neměly být výsledky měření starší než 9 měsíců.
- 7.2. V hlukové studii nejsou uvedeny mapy hlukových pásem, což je zásadní záležitostí pro mj. plánování využití okolí dálnice D8 v budoucnosti.
- 7.3. Další nesrovnalosti hlukové studie jsou popsány v Akustickém posudku způsobu řešení hlukové zátěže v dokumentu EIA D8 ZDIBY – NOVÁ VES, ZKAPACITNĚNÍ (příloha 02_Hluková

studie, a příloha 06_Měření_hluku) evid. č. 23-096-JDS ze dne 6. 11. 2023 zpracovanou Ing. Josefem Drahotou ze zkušební laboratoře č. 1065 akreditovanou ČIA. Viz PŘÍLOHA 1 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII.

Zavádějící vyhodnocení hlukové zátěže obyvatel

- 7.4.** Rovněž podatel upozorňuje na to, že negativní vliv Záměru na hlukové zatížení obyvatelstva a důvody pro jeho nerealizaci prokazuje sama Dokumentace Záměru. Počet obyvatel fakticky dotčených nadměrnou hlukovou zátěží – nad 50 dB přes den a nad 40 dB v noci je v aktivní variantě **vyšší o několik stovek, reálně však spíše tisícovek obyvatel než by tomu bylo v nulové variantě (!!!)** – tj. při nerealizaci Záměru (za odpovídající dopravní zátěže). Hluková studie však srovnává čistě jen zatížení hlukem nad 68/58 dB dle nařízení vlády 433/2022 Sb.
- 7.5.** Nicméně počty obyvatel jsou v Dokumentaci silně podhodnocené – s ohledem na to, že vychází čistě jen z registrovaných trvalých pobytů, které v tomto regionu neodpovídají skutečnosti – lidi si nechávají registrovaný trvalý pobyt v Praze – kvůli školám, zdravotnictví a parkování – viz str. 230 Dokumentace Záměru:

Tabulka 82: Odhad celkového počtu obyvatel exponovaných celodennímu hluku v jednotlivých variantách

Celodenní hlukové hladiny L _{dvn}									
Varianta	Počty obyvatel								
	≤45	45-50	50-53	53-55	55-60	60-65	65-70	>70	Celkem
Stávající 2020	6 246	4 932	4 396	1 707	2 106	382	44	0	19 813
Nulová 2032	5 796	4 634	3 985	2 707	2 382	302	7	0	19 813
Aktivní 2032	5 095	4 529	3 404	3 417	2 975	390	3	0	19 813
Aktivní minus nulová	-701	-105	-581	710	593	88	-4	0	0
Nulová 2052	5 254	4 757	3 469	3 194	2 735	393	11	0	19 813
Aktivní 2052	4 746	4 617	3 254	3 333	3 358	501	4	4 746	4 617
Aktivní minus nulová	-508	-140	-215	139	623	108	-7	-508	-140

Zdroj: Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Zambojová M., 2023)

Tabulka 83: Odhad celkového počtu obyvatel exponovaných nočnímu hluku v jednotlivých variantách

Noční hlukové hladiny Ln (dB)								
Varianta	Počty obyvatel							
	≤40	40-45	45-50	50-55	55-60	60-65	>65	Celkem
Stávající 2020	7 857	6 342	4 255	1 199	150	10	0	19 813
Nulová 2032	7 143	5 712	5 729	1 175	54	0	0	19 813
Aktivní 2032	6 964	5 287	6 105	1 420	37	0	0	19 813
Aktivní minus nulová	-179	-425	376	245	-17	0	0	0
Nulová 2052	6 876	5 286	6 096	1 473	82	0	0	19 813
Aktivní 2052	6 734	5 077	6 230	1 644	128	0	0	19 813
Aktivní minus nulová	-142	-209	134	171	46	0	0	0

Zdroj: Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Zambojová M., 2023)

- 7.6. Podatel proto považuje vyhodnocení v tabulce 84 a násl. Dokumentace Záměru za silně zavádějící. Tzv. nulová varianta – nerealizace Záměru je totiž i z pohledu nepřesného akustického posouzení Dokumentace Záměru pro dotčené obyvatele příznivější, rozhodně se nejedná o vliv „rovnocenný“, jak je uvedeno v Dokumentaci Záměru, které ale bere v potaz jen extrémní zátěž nad 68/58 dB hluku. Ano, v těchto extrémních hlukových zátěžích není velký rozdíl ve variantě nulové a aktivní, taková zátěž je však obecně velmi výjimečná.

Dílčí závěr D

Podatel tímto trvá na vypořádání všech připomínek, které jsou popsány v posudku uvedeném jako PŘÍLOHA 1 – ODBORNÉ VYJÁDRĚNÍ K HLUKOVÉ STUDII a řádné posouzení vlivu na dotčené obyvatele v reálných počtech a od hladiny 50/40 dB nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

8. NEZOHLEDNĚNÍ VLIVU ZÁMĚRU NA CHRÁNĚNÉ VNITŘNÍ PROSTORY STAVEB

- 8.1. Podatel rovněž upozorňuje na neřešení problematiky dodržování limitů uvnitř chráněných prostor staveb. Dokumentace Záměru a hluková studie plně 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.
- 8.2. Kromě jiných důvodů, senátoři v návrhu na zrušení nařízení vlády č. 433/2022 namítali, že navýšením vnějších limitů hluku **novela principiálně narušila princip ochrany v těch nejcitlivějších místech – v chráněných vnitřních prostorech staveb s obytnými místnostmi,**

v pobytových 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.

- 8.3. 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.*“
- 8.4. 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.**
- 8.5. 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 okrajově, nezabývá. To je však v rozporu s cílem a smyslem posouzení vlivu na životní prostředí. **Do území se tak umísťuje nový zdroj hluku, jehož vliv na chráněné vnitřní prostory staveb nebyl nijak zohledněn.**
- 8.6. Obecně, podatel v této souvislosti musí konstatovat, že má velmi negativní zkušenosti s realizací protihlukových opatření ze strany ŘSD jako investora Záměru, i tam, kde protihlukové opatření již v minulosti nařízeny byly. Přes četné protesty obyvatel, petice, a jednání s ŘSD se členským obcím KORIDORU D8, z. s., několik let až desetiletí nepovedlo prosadit výstavbu protihlukových stěn, požadovaných v souvislosti s umístěním dálnice D8. Konkrétně, doposud nebyly realizovány rozšíření protihlukových stěn kolem dálnice D8 v následujících členských obcích KORIDOR D8, z. s.: **Panenské Břežany, Klíčany, Ledčice, Vepřek, Nová Ves. V obcích Mnetěš a Vražkov k vybudování protihlukových stěn nedošlo vůbec, ačkoliv tato podmínka existuje ve stále platném kolaudačním rozhodnutí.**
- 8.7. 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.
- 8.8. Navíc, tento přístup není ničím jiným než přenosem nákladů na zajištění protihlukových opatření ve vnitřních chráněných prostorech staveb na místní obyvatele, v případě obytných domů a na podatel, v případě veřejných staveb (školy, školky, zdravotní střediska), či na místní provozovatele odpovídajících služeb občanské vybavenosti.
- 8.9. **Z výše uvedeného vyplývá, že nebyla splněna podmínka č. 3) Požadavků MŽP ze Závěru zjišťovacího řízení, které řádné zajištění protihlukových opatření výslovně požaduje.**

Dílčí závěr E

Podatel proto požaduje doplnění Dokumentace Záměru o řádné posouzení vlivu Záměru na dodržení platných hlukových limitů v chráněných vnitřních prostorech staveb a návrh funkčních a prokazatelně realizovatelných kompenzačních opatření, které splnění této podmínky ve stavbách na území podatele zajistí, nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

9. NEPŘEZKOUMATELNÉ POSOUZENÍ IMISNÍCH LIMITŮ

9.1. V Dokumentaci Záměru je uvedeno následující vyhodnocení imisní situace v okolí Záměru:

„Po kvantitativní stránce dle provedených výpočtů nedojde v důsledku zvýšení imisních koncentrací prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5} k významnému snížení počtu dní s onemocněním u celé exponované populace. Tak např. počet dnů s omezenou aktivitou v důsledku nemocnosti připadající na vrub znečištění ovzduší prachovými částicemi PM_{2,5} se vlivem posuzovaného záměru dle teoretického výpočtu sníží z 20669 na 20245 až 20616 dnů za rok, tedy o 17 až 53 dnů na 19783 exponovaných. V přepočtu na jednoho obyvatele se jedná o snížení o nejvýše 0,003 dne za rok na jednoho obyvatele. Pokud by však v řešené lokalitě byly průměrné roční imisní koncentrace PM_{2,5} na úrovni imisního limitu zvýšil by se počet dnů s omezenou aktivitou na 26499 dnů, tj. o 5830 dnů za rok. V přepočtu na 19783 obyvatel by to znamenalo navýšení o 0,3 dne na jednoho obyvatele za rok. Toto dokládá, že imisní limity nepředstavují bezpečnou ochranu veřejného zdraví, ale je třeba je chápat jako jakousi v současné době společensky přijatelnou míru rizika.“

9.2. Podatel s tímto vyhodnocením nesouhlasí a nepřijde mu možné ani logické. **Vzhledem k tomu, že Záměr se již nyní nachází v oblasti se zhoršenými imisními limity, nelze předpokládat, že by vlivem Záměru nedošlo k jejich zhoršení.**

9.3. Rozptylová studie připisuje snížení emisí, i přes zvýšení intenzity dopravy, zlepšení (zvýšení) plynulosti dopravy díky zvýšení kapacity dálnice. Tato úvaha není přezkoumatelná, protože rozptylová studie obsahuje pouze souhrnné údaje o počtech vozidel a emisích za oba směry, a neuvádí stupně plynulosti dopravy, ani emise v každém směru. Ke zvýšení plynulosti dopravy bude docházet spíše tehdy, když je předmětný úsek limitující z hlediska reálné kapacity a určuje průjezdnost celé trasy.

9.4. **Naopak v případě, kdy limitující je úsek, který se nachází, ve směru jízdy, za předmětným (hodnoceným) úsekem, lze očekávat, že k tvorbě kolon bude docházet i nadále, avšak emise v předmětném úseku budou zvýšeny, protože kolona bude zabírat vždy všechny dostupné jízdní pruhy, tj. z původních dvou pruhů rozšířena na pruhy tři.**

9.5. Jak již bylo uvedeno výše, i rozptylová studie připouští, že kromě navýšení intenzity dopravy, ke kterému by došlo nezávisle na realizaci záměru, dojde k navýšení intenzity dopravy rovněž dopravní indukci, přičemž částečně se bude jednat o přesun dopravy z paralelních komunikací. Zde je nutno poznamenat, že navýšování kapacity radiálních komunikací ve směru do Prahy logicky povede k navýšení intenzity dopravy na území hl. m. Prahy, což je oblast, ve které je již

nyní silniční síť jako celek přetížena, a další navyšování intenzity dopravy logicky povede ke snížení plynulosti dopravy, a ke zvýšení emisí jak v důsledku vyššího počtu vozidel, tak v důsledku snížené plynulosti dopravy, na území Prahy.

- 9.6. Posouzení provedené rozptylovou studií je tak nedostatečné, v rozporu s podmínkou 1 Požadavků MŽP.

Dílčí závěr F

Podatel trvá na řádném posouzení imisní situace vlivem Záměru nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

10. ZCELA CHYBĚJÍCÍ REÁLNÝ NÁVRH KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ

- 10.1. Přestože umístěním Záměru prokazatelně dojde k navýšení hluku a emisí, které nikdy nebyly řádně v území kompenzovány, pro eliminaci těchto negativních dopadů Záměru nejsou v Dokumentaci Záměru **navrženy žádné eliminační ani kompenzační opatření. Takový návrh nejde racionálně komunikovat s veřejností, což činí Záměr reálně neprosaditelným. Je také v rozporu s podmínkou 3) Požadavků MŽP.**

Koncept kompenzačních opatření podle EU Směrnice EIA

- 10.2. Podatelé přitom upozorňují, že koncept „kompenzačních opatření“, který se vyskytuje v Dokumentaci Záměru (podobně jako tomu bylo v jiných dokumentacích EIA) se zcela míjí systematice a hlavnímu smyslu těchto opatření.
- 10.3. Tato „kompenzační opatření“ totiž pole systematiky 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	Impact avoidance by: ■ 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	Impact minimisation by: ■ 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	Offset or compensate for residual adverse impacts that cannot be avoided or further reduced in one area with improvements elsewhere with: ■ Site remediation / rehabilitation / restoration. ■ Resettlement. ■ Monetary compensation.

Dílčí závěr G

Podatel proto požaduje doplnění Dokumentace Záměru o řádné a komplexní posouzení všech negativních vlivů jak stávajícího stavu dálnice D8, tak Záměru a návrh funkčních a prokazatelně realizovatelných kompenzačních opatření, které splnění této podmínky zajistí; nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

11. NESPLNĚNÍ POŽADAVKŮ MŽP A DOTČENÝCH SAMOSPRÁV NA POSOUZENÍ SPOLEČNĚ SE ZÁMĚREM VRT PODŘIPSKO

- 11.1.** Dokumentace Záměru se řádně nevypořádala s požadavky samospráv na posouzení Záměru společně se záměrem VRT Podřipsko. Plánovaná VRT Podřipsko a dálnice D8 mají být vedeny v souběhu přes 35 km. V připomínkách k oznámení EIA samosprávy vnesly mj. připomínku, resp. požadavek na zapracování do dokumentace EIA „...posouzení a zohlednění synergických a kumulativních efektů hlukové, emisní a prachové zátěže rozšířené D8 a plánované VRT zejména v částech Vepřek a Nová Ves.“ A dále: „...posouzení kumulativního vlivu mostu dálnic D8 a mostu VRT na průchod povodně..., a dále: „Posouzení dálnice v synergii s VRT jako krajinotvorných prvků, vypracování krajinného plánu a realizace navržených opatření v rámci stavby.“
- 11.2.** V Závěru zjišťovacího byly v Požadavcích MŽP zahrnuty podmínky č. 1), 5) a 7), vyžadující totéž. K vypořádání těchto Požadavků MŽP však nedošlo. V příloze č. 17 Dokumentace EIA (Vypořádání připomínek) je sice uvedeno k připomínce č. 2 obce Nová Ves.: „Připomínka byla plně akceptována a zapracována do Dokumentace EIA. Kumulativní vlivy byly vyhodnoceny v rámci všech složek životního prostředí, tedy i u témat hluku a ovzduší (viz kap. D.I.2 a D.I.3).“ Jedná se však o „akceptaci“ čistě formální (slovní) bez praktického provedení v Dokumentaci

Záměru. To není vypořádání vyjádření v souladu se Zákonem EIA. **Požadavky MŽP tak splněny nebyly.**

- 11.3.** Na základě mnoha negativních zkušeností dotčených obcí a jejich obyvatel s dosavadním provozem na dálnici D8 a prosazováním záměru zkapacitnění této dálnice, zjevně v důsledku indukce dopravy a vzniku skladových areálů a v neposlední míře s prosazováním záměru vysokorychlostní trati VRT Praha – Drážďany, podatel proto znovu zdůrazňuje, že trvá na tom, aby Požadavky MŽP byly plně vypořádány v souladu s ustanovením § 1 odst. 3 Zákona EIA. Tj. aby v Dokumentaci Záměru byly uvedeny co nejpodrobnější informace a co nejdetailnější a komplexní posouzení předpokládaných vlivů tohoto záměru na životní prostředí, včetně adekvátního vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů ve standardu dle Zákona EIA. K tomuto tématu také viz níže.
- 11.4.** Nad rámec chybějícího posouzení současně se záměrem VRT chybí i obecné posouzení kumulativních a synergických vlivů s jinými záměry. Dálnice D8 již ve stávající podobě je pro obyvatele velkou zátěží, především z důvodů vysokého hlukového zatížení. Je navrhována do území, které je již dnes environmentálně velmi zatížené, a to zejména kvůli vysoké koncentraci dopravy nebo nadlimitních hodnot imisních částic.
- 11.5.** Záměr bude mít významné kumulativní a synergické vlivy s již provozovanými či plánovanými záměry. Zejména se to týká problematické stránky nárůstu hlukové zátěže a znečištění ovzduší, z důvodu významné kumulace dopravního zatížení (nákladní silniční a individuální automobilovou dopravou a železniční dopravou) v lokalitě.
- 11.6.** Podle ustanovení § 2 Zákona EIA se posuzují vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti.
- 11.7.** Podle účelu zákona EIA (§ 1 odst. 3) a ustálené soudní judikatury (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012 č.j. 1 Ao 7/2011 – 547) vyplývá, že posouzení kumulativních a synergických vlivů určitého záměru musí být provedeno jak ve vztahu k jiným plánovaným záměrům, tak ale též ve vztahu k záměrům již realizovaným, provozovaným.
- 11.8.** **V kapitole B.I.4. jsou popsány pouze plánované záměry. To je nedostatečné. Je třeba zpracovat vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a to i s existujícími (provozovanými) záměry.**
- 11.9.** Co se týče **plánovaných záměrů**, kap. B.I.4. ve vztahu ke kumulaci vlivů záměru, který je předmětem posouzení, se záměrem VRT Praha - Drážďany, uvádí **pouze opět slovní popis záměru, bez provedení posouzení:** „Nové železniční spojení Praha – Drážďany: Záměrem je novostavba vysokorychlostní železniční tratě z Prahy do Drážďan pro vlaky osobní dopravy. Uvedení záměru do provozu je předpokládáno v roce 2031. Pro stavbu je vymezený koridor v ZÚR D201.“

- 11.10.** Rovněž, z Dokumentace Záměru není zřejmé, jak přesně byly v Dokumentaci uvedené provozy posouzeny. Např. zda byly vyhodnoceny vlivy záměru se stávajícím provozem lomu Čenkov, resp. rozšířením obalovny COLAS CZ, a.s., Čenkov. Ve kterém došlo ke změně typu obalovny z AMMANN GLOBAL 160 na AMMANN Uniglobe 240. Tím se mění kapacita výrobního zařízení na 240 tun směsi za hodinu, z původních 160 tun, což je další významná zátěž v dotčeném území. Dle informací v Dokumentaci Záměru lze přitom předpokládat, že lom resp. obalovna budou patřit mezi lokální dodavatele.
- 11.11.** Záměr koridoru VRT Praha – Drážďany je popsán v dalších kapitolách, a to následujícím způsobem:

D.1.2 Vlivy na ovzduší a klima

*VRT Praha – Drážďany (VRT Podřipsko): Jde o novostavbu vysokorychlostní tratě, ta se k tělesu dálnice přibližuje pouze na území obcí Zlosyň, Všestudy a Nová Ves (nejblíže v obci Všestudy cca 200 m daleko). Pro tento záměr je v současné době stanovený pouze koridor ZÚR a hypotetická osa dle studie proveditelnosti (Správa železnic a.s., 2020). Záměr prozatím **není v území přesně osazen směrově ani výškově, což jsou hlavní kritéria pro to, aby mohla být provedena kvantifikace produkovaných emisí/imisí.** Na úrovni stávajícího poznání však lze konstatovat, že záměr typu VRT nebude produkovat žádné emise, neboť se bude jednat o plně elektrifikovanou trať. Ze studie proveditelnosti následně vyplývá, že první úsek VRT (tj. VRT Podřipsko) bude určen výhradně pro osobní dopravu, nikoliv nákladní. Proto nebudou vznikat ani žádné emise z provozu nákladních vlaků.*

D.1.3 Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky (vibrace, záření, světelné znečištění)

*VRT Praha – Drážďany (VRT Podřipsko): Jde o novostavbu vysokorychlostní tratě, ta se k tělesu dálnice přibližuje pouze na území obcí Zlosyň, Všestudy a Nová Ves (nejblíže v obci Všestudy cca 200 m daleko). Pro tento záměr je v současné době stanovený pouze koridor ZÚR a hypotetická osa dle studie proveditelnosti (Správa železnic a.s., 2020). Záměr prozatím **není v území přesně osazen směrově ani výškově, což jsou hlavní kritéria pro to, aby mohla být provedena kvantifikace vlivů na akustickou situaci v území.** Na úrovni stávajícího poznání lze konstatovat, že záměr typu VRT bude produkovat **akustickou emisi, která nesmí překročit hygienický limit pro železniční stavby.** Během projektové přípravy VRT tak bude nutné zajistit ochranu nejbližší obytné zástavby před drážním hlukem. V citlivých úsecích u Všestud a Vepřku tato Dokumentace EIA navrhuje PHS, jako ochranu před hlukem z dálnice.*

D.1.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Z hlediska kumulativních vlivů na povrchové vody lze konstatovat, že vlivem urbanizačního rozvoje v blízkosti dálnice D8 bude docházet k dalšímu omezování odtokových poměrů a omezení infiltračních schopností území vlivem nárůstu zpevněných ploch. Srážkové vody z průmyslových areálů jsou už nyní zadržovány v retenčních nádržích nebo DÚN, z kterých jsou posléze vody regulovaně vypouštěny do nejbližších vodních toků (případně dešťové či

jednotné kanalizace). V tomto směru lze zmínit zejména průmyslovou zónu v Úžicích, kde jsou retenční objekty odvodněny do Postřižinského potoka, Černavky nebo Dolnopostržižinského potoka (podrobněji viz vodohospodářská studie – příloha č. 13 EIA). Zkapacitnění dálnice D8 v současné době neuvažuje s odvodněním do Postřižinského potoka, proto nebude docházet k navyšování průtoků v potoce vlivem nárůstu zpevněných ploch komunikace. Nicméně kapacitní možnosti zbývajících vodotečí bude nutné v dalších fázích projektu prověřit. Dálnice D8 nijak neovlivní nakládání se srážkovými vodami z přilehlých objektů, to spadá do kompetence vlastníka těchto staveb. Záměr prochází přes záplavové území Q100 včetně aktivní zóny řeky Vltavy a Bakovského potoka (mosty D8-019 a D8-021). Jediným známým záměrem, který bude touto lokalitou také procházet, je VRT Praha – Drážďany. Trasa VRT však bude protínat pouze záplavové území Vltavy – VRT bude procházet cca 700 m od dálnice D8 níže po toku řeky. Dle ČSN 72 2130 Projektování mostních objektů platí, že se dimenze mostů navrhuje kromě Q100 také na největší zaznamenaný průtok. Lze proto vyslovit závěr, že pakliže bude realizována varianta Velkorysá spojená s demolicí a opětovnou výstavbou mostu přes Vltavu, budou zohledněny i maximální zaznamenané povodně, což může zlepšit stávající odtokové poměry v území. Ta samá pravidla potom budou platit i pro most na VRT. Ke kumulativnímu zhoršení povodňové situace proto nedojde, naopak lze očekávat zlepšení. Pakliže by byla realizována varianta záměru Úsporná, tak na D8 zůstane zachován stávající stav, pro VRT potom bude opět platit výše uvedené.

D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Kumulativní vlivy

Pro posouzení možnosti kumulace vlivů s dalšími záměry v zájmovém území byly uvažovány čtyři oblasti výstavby, a to – související dopravní stavby, stavba VRT, veřejně prospěšné stavby uvažované v ZÚR a navrhovaný stavební rozvoj v jednotlivých územních plánech dotčených obcí.

Související dopravní stavby (odpočívky, MÚK Odolena Voda, zkapacitnění Prosecké radiály) byly z hlediska kumulace vlivů shledány jako stavby s minimálním vlivem.

U záměru VRT Podřipsko lze negativní kumulace staveb předpokládat, míra této kumulace se však předpokládá jako akceptovatelná z hlediska negativních vlivů na krajinu, které budou z hlediska její rázovitosti (ovlivnění zásadních pozitivních hodnot) spíše slabé. Záměr VTR však bude podléhat vlastnímu procesu EIA, a tedy dojde k podrobnému vyhodnocení vlivů záměru na krajinný ráz a další složky životního prostředí až v této projekční fázi.

D.IV.1 Fáze přípravy

Vzájemně koordinovat projektovou přípravu zkapacitnění dálnice D8 a VRT Podřipsko s cílem maximální minimalizace vlivů na životní prostředí z provozu obou staveb. Zejména na úseku ochrany obyvatelstva před hlukem a emisemi/imisemi, ochrany krajinného rázu, ochrany území před povodněmi, zajištění migrační prostupnosti území apod.

V hlukové studii, která je přílohou dokumentace EIA, žádné posouzení VRT Podřipsko ve smyslu hodnocení kumulativních a synergických vlivů se záměrem zkapacitnění dálnice D8 obsaženo není.

V rozptylové studii, která je přílohou dokumentace EIA, je uvedeno cit: „*Jako jediný připravovaný záměr, který může ovlivnit dálnici D8, byl identifikován projekt letiště Vodochody a navazující MÚK Odolena Voda, primárně sloužící k jeho napojení na dálnici D8. Přestože jeho realizace je aktuálně nejasná, byl prověřen vliv nárůstu intenzit dopravy na dálnici D8.*“

- 11.12. Z výše uvedeného je zřejmé, že kromě slovního popisu nedošlo k žádnému posouzení kumulativních a synergických vlivů Záměru zkapacitnění dálnice D8 se záměrem VRT Podřipsko z hlediska hlukového a imisního zatížení, tedy u škodlivin, kde lze očekávat nejvyšší míru kumulace.

Dílčí závěr H

Podatel požaduje doplnění Dokumentace Záměru o řádné posouzení synergických a kumulativních vlivů, a to ve standardu požadovaném Zákonem EIA. Nestane-li se tak, podatel požaduje vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

12. NEPŘEZKOUMATELNOST VODOHOSPODÁŘSKÉHO ŘEŠENÍ

- 12.1. Dokumentace Záměru popisuje 10 dešťových usazovacích nádrží odvádějících srážkové vody, 4 z nich nejsou dostatečně kapacitní na regulovaný odtok dle ČSN. U dvou nádrží nevychází doba prázdnění na 24 h dle TNV 75 9011. **Kapacitu nedostatečně dimenzovaných nádrží je nutné přepočítat případně nebo doplnit o další dešťové nádrže.**
- 12.2. V dokumentaci si vzájemně odporuje stanovení velikosti redukováných odvodňovaných ploch, které jsou stěžejní pro dimenzování retenčních nádrží.
- 12.3. Názvy jednotlivých objektů uvedených v příloze č. 13 – vodohospodářské studie nesouhlasí s názvy objektů v situacích ve výkresové části.
- 12.4. Ve vodohospodářské studii není v hydrotechnických výpočtech posouzena kapacita recipientů na odtocích z retenčních nádrží. **Ve výpočtech je posouzena pouze kapacita kanalizace na přítoku do retenčních nádrží, jde o hrubou vadu. Obzvlášť je nutno řešit kapacity navazujících recipientů, příp. i opatření na těchto vodotečích.**
- 12.5. **Veškeré výpočty jsou provedeny pouze na dvouletou srážku a dokumentace vůbec neřeší scénář a návrhový stav, který v retenčních prvcích a vodotečích nastane při překročení návrhové srážky. Což je nutné řešit s ohledem na extrémní navýšení odvodňovaných ploch záměru.**

- 12.6.** Z hlediska povodňových průtoků jsou na dálnici D8 v rámci řešeného úseku kritická místa pod mostem D8-19 a D8-21, které překonávají vodní tok Vltava a Bakovský potok před nátokem do vodního toku Vltava. Z historických povodní 2002 a 2013 se ukázala jejich kapacita jako nedostatečná a docházelo ke vzdouvání vody ve směru proti toku. U obou variant by mělo dojít k návrhu úprav mostních objektů tak, aby byla zvýšena kapacita objektů na průtoky Q100 nebo na největší známou povodeň v souladu s ČSN 73 6201 již v rámci posuzování vlivů na životní prostředí EIA.
- 12.7.** V Dokumentaci Záměru zcela absentuje kumulativní posouzení možných povodňových stavů se záměrem vysokorychlostní trati Praha – Drážďany (Podřipsko) výslovně uvedené jako podmínka 5) Požadavků MŽP.
- 12.8.** **Navíc, podatel upozorňuje, že kumulativní posouzení rozšíření dálnice D8 a vysokorychlostní trati je nutné dopracovat nejen pro povodí Vltavy, ale pro všechny další povrchové toky.**
- 12.9.** Další nesrovnalosti ve vodohospodářském řešení jsou popsány v odborném vyjádření znalce zpracovaném Ing. Petrem Formánkem, znalcem v oboru projektování – spec. vodohospodářské stavby. Uvedeném jako PŘÍLOHA 2 - VODOHOSPODÁŘSKÉ POSOUZENÍ.

Dílčí závěr CH

Podatel trvá na vypořádání všech připomínek, které jsou v tomto posudku popsány. Podatel proto požaduje doplnění Dokumentace Záměru o reálné odborné vodohospodářského řešení v souladu s Podmínkou 5) Požadavků MŽP a v souladu s připomínkami uvedenými v PŘÍLOZE 2 – VODOHOSPODÁŘSKÉ POSOUZENÍ nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

13. NESOULAD DOKUMENTACE ZÁMĚRU SE ZÁSADAMI ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE

- 13.1.** Záměr je v souladu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje pouze od MÚK Zdiby po MÚK Úžice. Trasa od MÚK Úžice po MÚK Nová Ves není v ZÚR stanovena. **Záměr je předkládán bez řádného posouzení jeho umístění v ZÚR, což je v rozporu se Zákonem EIA.**

Dílčí závěr I

Podatel požaduje vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru pro nesoulad se ZÚR.

14. NEPŘEZKOUMATELNOST NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ V DOBĚ VÝSTAVBY ZÁMĚRU

- 14.1.** V rozporu s Požadavky MŽP a požadavky dotčených samospráv, není blíže specifikováno období provádění stavebních prací. V Dokumentaci Záměru je např. jen obecně uvedeno, že „dovoz stavebního materiálu na stavbu bude možné zajistit pomocí drážní dopravy, pakliže bude vyhodnoceno, že je tento způsob dopravy pro realizaci stavby efektivní.“ Při výpočtech intenzit se však se železnicí vůbec nepočítá (!). **Návrh opatření v průběhu stavby je velmi obecný, nekonkrétní a není řádně vyhodnocen.**

14.2. Dopravní zátěž přitom nebude malá, viz např. jen odvoz vytěžené zeminy:

Z technické studie vyplynuly základní bilance výměr, které jsou uvedené v B.II.3. V rámci EIA byl proveden orientační přepočít na nákladní automobily, které budou příslušné kubatury převážet. Pro výpočty počtu nákladních automobilů je počítáno s vozy 6x6 s nástavbou třístranně sklopné korby. Objem korby je uvažován 9 m³ a nosnost je 16 300 kg nákladu. Výsledný počet jízd je 108 862 nákladních automobilů, po přepočtu se bude jednat o intenzitu staveništní dopravy cca 15,5 vozů za hodinu. Jde o průměrnou hodnotu vztaženou na celou délku zkapacitňované dálnice, konečný pohyb vozů za hodinu se může lišit podle typu stavebních prací a úseku dálnice, tj. může být vyšší anebo nižší, popř. i žádný nebo nahodilý.

14.3. V rozporu s Požadavky MŽP, podmínka č. 2), a výslovné požadavky dotčených samospráv, není blíže naplánováno provádění stavebních prací, v Dokumentaci Záměru je uvedeno jen jakési slovní cvičení – odkaz na to, že je „možné“ předpokládat, že lze využít železnici pro přepravu těžkého stavebního materiálu, odpadu a těžké techniky, je však zcela nedostatečné:

Ke každému zařízení staveniště, pakliže nebude možné využít stávající cestní síť, budou přivedeny vlastní stavební komunikace dočasného charakteru napojené na nejbližší páteřní dopravní síť. Tou jsou silnice I. – III. třídy a také samotná dálnice D8, která bude z části sloužit i jako zařízení staveniště v jednom jízdním pásu, kde budou probíhat stavební práce. Tento jízdní pás bude sloužit současně i pro potřeby staveništní dopravy včetně rozvozu stavebního materiálu, což napomůže minimalizaci zátěže souvisejících komunikací v blízkém okolí.

Je možné také předpokládat, že dovoz stavebního materiálu na stavbu bude možné zajistit pomocí drážní dopravy, a to do nejbližších železničních stanic či zastávek, pakliže bude vyhodnoceno, že je tento způsob dopravy pro realizaci stavby efektivní. Záměr kříží celkově dvě železniční tratě, přičemž u Úžice v těsné blízkosti D8 se na trati nacházejí odstavné koleje potenciálně vhodné pro vykládku/nakládku stavebního materiálu.

14.4. Dopravní zátěž přitom nebude malá (pozn. při výpočtech se se železnici vůbec nepočítá):

Z technické studie vyplynuly základní bilance výměr, které jsou uvedené v B.II.3. V rámci EIA byl proveden orientační přepočít na nákladní automobily, které budou příslušné kubatury převážet. Pro výpočty počtu nákladních automobilů je počítáno s vozy 6x6 s nástavbou třístranně sklopné korby. Objem korby je uvažován 9 m³ a nosnost je 16 300 kg nákladu. Výsledný počet jízd je 108 862 nákladních automobilů, po přepočtu se bude jednat o intenzitu staveništní dopravy cca 15,5 vozů za hodinu. Jde o průměrnou hodnotu vztaženou na celou délku zkapacitňované dálnice, konečný pohyb vozů za hodinu se může lišit podle typu stavebních prací a úseku dálnice, tj. může být vyšší anebo nižší, popř. i žádný nebo nahodilý.

14.5. Návrh opatření v průběhu stavby je přitom v Dokumentaci Záměru velmi obecný, nekonkrétní.

Dílčí závěr J

Podatel proto požaduje doplnění Dokumentace Záměru o reálné posouzení dopravních intenzit a zátěže po dobu výstavby Záměru s ohledem na jejich skutečné budování a návrh konkrétních, funkčních a prokazatelně realizovatelných opatření, které zajistí eliminaci negativních dopadů na výši platných hlukových a imisních limitů a podmínění výstavby Záměru, včetně vybudování příslušných protihlukových opatření; nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

15. NEPŘEZKOUMATELNOST NÁVRHU NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

- 15.1.** Dokumentace Záměru uvádí: „V rámci stavby vznikne cca 234 000 m³ přebytečných zemin. Přebytky zeminy, které nebudou moci být využity v rámci stavby, budou odváženy na skládku nebo k terénním úpravám v blízkém okolí.“ Podle zákona o odpadech může být tato vytěžená zemina použita stavebníkem (zhotovitelem) **na jiné jím realizované stavbě, ve stejném čase** (např. terénních úpravách a pod). Při takovémto použití není použitá zemina odpadem. Stejně tak není zemina odpadem, pokud bude naplňovat definici vedlejšího produktu. (Podle § 8 zákona o odpadech. Vznik v rámci stavební činnosti je možné brát jako součást stavební výroby.) Zemina, jako vedlejší produkt, může být v okamžiku vzniku předána jinému stavebníkovi na jinou stavbu. Pokud dochází k výše uvedeným přesunům zeminy pro terénní úpravy, pak je potřeba ohlášení podle stavebního zákona, případně vydání územního rozhodnutí a informování správního orgánu o obou stavbách.
- 15.2.** Pro uvedené nakládání s výkopovou zeminou je potřeba mít řešení promyšlené včas. Je nutné si alespoň ověřit možnosti využití zeminy např. pro rekultivaci vytěžených těžebních prostor blízkého okolí a počítat s nutností projektu na takovouto rekultivaci.
- 15.3.** **Vzhledem k tomu, že u objemu 234 000 m³ přebytečné vytěžené neznečištěné zeminy se jedná o cca 40 000 nákladních automobilů o nosnosti 9 tun je nutné konkretizovat místa, kam bude zemina odvážena a posoudit tuto skutečnost z hlediska dopravního, hlukového a emisního zatížení.**

Dílčí závěr K

Podatel proto požaduje doplnění Dokumentace Záměru o reálné odborné posouzení nakládání s odpady nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

16. BARIÉROVÝ EFEKT KOMUNIKACE

- 16.1.** Dokumentace Záměru uvádí, že již v *současné době představuje hodnocený úsek dálnice velmi významnou migrační bariéru*. Od 0 km po 10,5 km neexistuje žádná migrační trasa. Migrační studie tento fakt pouze konstatuje:
- B1, km 6,5 – 7,0: Méně významná migrační trasa mezi lesními porosty západně od Odolené Vody. Migrační trasa byla identifikována na základě četných střetů na silnici II/608, **přes dálnici D8 z důvodu špatné prostupnosti migrační trasa nepokračuje***
- B2, km 8,0 – 8,5: Méně významná migrační trasa v polní krajině. Migrační trasa byla identifikována na základě četných střetů na silnici II/608, **přes dálnici D8 z důvodu nulové prostupnosti migrační trasa nepokračuje***
- 16.2.** Již při výstavbě dálnice D8 došlo k přerušení přirozeného migračního koridoru zvěře. Na severovýchodní straně dálnice D8 mezi Odolenou Vodou a Úžicemi jsou v terénu zaznamenána stáda vysoké zvěře, která nemohou migrovat dále do údolí Vltavy (další významnou migrační bariérou bude v budoucnu VRT, která může migrační trasu rovněž zcela přerušit).

16.3. Podatel tímto žádá, aby byly doplněny další migrační koridory, jako součást územního systému ekologické stability a to například ekodukt ve Velkém háji, který je navržen v územní plánu Odoleny Vody jako lokální biokoridor a další místa pro obnovu přirozených migračních tras.

17. POŽADAVEK NA PROPUSTNOST ÚZEMÍ PRO PĚŠÍ A CYKLISTY

17.1. Podatel požaduje, aby byly prověřeny resp. znovuobnoveny komunikace a polní/lesní cesty, které byly výstavbou dálnice přerušeny. U většiny obcí dojde ke zhoršení propustnosti krajiny kvůli plánované výstavbě VRT, což je další důvod pro zlepšení prostupnosti území pro pěší a cyklisty v celé délce záměru ve vazbě na konkrétních potřebách dotčeného území.

18. KÁCENÍ DŘEVIN

18.1. Dokumentace uvádí: *Rozsah kácení při realizaci záměru bude zhruba 31 ha.* Vegetační bariéry eliminují šíření negativních jevů převážně fyzikální nebo chemické povahy a jejich důsledků, a tím přispívají ke zlepšení obytnosti a hygienické úrovně daných území a k celkovému zkvalitnění životního prostředí. Nově založené vegetační bariéry jsou faktorem pozitivně ovlivňujícím hygienickou kvalitu prostředí, zároveň se mohou stát přírodní a krajinnou hodnotou území. **V případě kácení musí být rovnou stanoveny plochy náhradní výsadby a posouzeny schopnosti vegetační bariéry nové výsadby.**

19. OPLOCENÍ ZÁMĚRU

19.1. Dokumentace Záměru uvádí: *Dálnice D8 je již ve stávajícím uspořádání 2+2 opatřena v úseku mezi Zdiby a Novou Vsí oplocením. Byť zkapacitněním na 3+3 jízdní pruhy pravděpodobně dojde k jeho odstranění, tak lze odůvodněně předpokládat, že bude založeno oplocení nové. Tímto opatřením se podstatně sníží rizika mortality živočichů při překonávání tělesa dálnice, resp. migrační prostupnost bude pro živočichy usměrněna do míst s propustky či mostky. Nicméně ho zcela nevyloučí a pravděpodobně bude docházet k úhynu některých živočichů. Negativní dopad na živočichy může také nastat vlivem šíření hluku či světelného znečištění v noční době, a to např. rušením (zejména u savců a ptáků).*

19.2. Podatel požaduje, aby v případě vydání souhlasného rozhodnutí EIA byla podmínka na oplocení celé trasy, aby nemohlo dojít k žádnému střetu se zvěří.

20. REKONSTRUKCE OBJÍZDNÝCH KOMUNIKACÍ

20.1. Vzhledem k tomu, že výstavbou záměru vznikne dojde k navýšení dopravy na komunikacích nižších tříd, přes které budou stavba zásobována, požaduje podatel, aby v případě vydání souhlasného rozhodnutí EIA byla podmínka na rekonstrukce resp. úpravy povrchu vozovky, která bude stavebními pracemi na hlavní trase dálnice D8 poškozena.

21. NEPROKÁZÁNÍ POVOLENÍ ODNĚTÍ ZE ZPF

- 21.1. Podle Dokumentace Záměru má Záměr zabrat až 1,1 mil. m² zemědělské půdy. Povolení odnětí ze ZPF předloženo nebylo.

Katastrální území	Celkový trvalý zábor (m ²)	Trvalý zábor (m ²) ostatní plochy	Trvalý zábor ZPF (m ²)	Trvalý zábor PUPFL (m ²)
Celkem	1 181 721	984 307	177 305	20 109
	100 %	83,29 %	15 %	1,7 %

Tabulka 22: Předpokládané nároky na trvalé zábory ZPF podle tříd ochrany ZPF

Třída ochrany ZPF	Trvalý zábor ZPF (m ²)	Podíl z trvalého záboru ZPF (%)
I.	24 538	13,82
II.	36 185	20,41
III.	18 697	10,55
IV.	35 223	19,90
V.	62 662	35,32

12	Z hlediska ochrany ZPF upozorňuje, že je třeba respektovat nezastavitelnost kvalitních zemědělských půd, zejména pak zařazených v I. a II. třídě ochrany ZPF, které lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF.	Připomínka byla plně akceptována a zapracována do Dokumentace EIA. V rámci Dokumentace EIA byla provedena kvantifikace záboru ZPF dle třídy ochrany, vlivy na ZPF byly následovně vyhodnoceny a navrženy k další ochraně (viz kap. B.II, C.2.4, D.I.5 a D.IV). Ochrana ZPF je zajištěna tím, že záměr plně respektuje současné směrové vedení dálnice D8.
----	---	--

- 21.2. Předkládání Dokumentace Záměru bez zajištění odpovídajícího – alespoň příslibu, či závazného stanoviska – potvrzující možnost vynětí potřebné půdy ze ZPF, je nekonceptní a nehospodárné. Bude-li vynětí ze ZPF zamítnuto, byl celý proces zbytečný.

22. ZÁVĚR

- 22.1. S ohledem na výše uvedené dílčí závěry A - K podatel požaduje:

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

- 22.2. S ohledem na nízkou kvalitu odborného posouzení Dokumentace Záměru a nerespektování Závěrů zjišťovacího řízení a Požadavků MŽP (včetně tam požadovaného vypořádání vyjádření dotčených samospráv), předložení Dokumentace Záměru v rozporu se ZÚR a bez zajištění alespoň potvrzení možnosti vynětí ze ZPF, pokládá podatel minimálně za nehospodárné a žádá proto prověření postupu ŘSD ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu.

Mgr. Luboš Kuklík

starosta