

# Připomínky k oznámení záměru EIA SOKP 519 Suchdol - Březiněves

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence,

Vršovická 65, 100 10 Praha 10

ID: 9gsaax4

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

Řáblice jsou MČ na severu Prahy, která je již v současné době vystavena enormní silniční zátěži v podobě sloučení městské dopravy a transevropské dálnice. Musíme konstatovat, že zde nikdo doposud neřešil komplexně dopady na životní prostředí a na veřejné zdraví občanů. Hluk, emise, dopravní kolapsy v kombinaci se skládkou a leteckým koridorem patří k největším problémům Řáblic. Daný stav se nezmění ani výstavbou SOKP 518, 519 a 520, nýbrž se bude de všech předložených podkladů ještě dále zhoršovat. Každoroční nárůst dopravy na komunikacích je podstatně vyšší než se v materiálech předložených v rámci zjišťovacího řízení uvádí.

Vyjádření je rozděleno na dvě části:

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

## 1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění

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

### 1.1. Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T

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

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

SOKP dle ZÚR je **v rozporu s evropskou legislativou TEN-T**, neboť vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy a nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na většinu lidí žijících na severu a východě Prahy. Ještě problematičtější je skutečnost, že mezinárodní dálniční průtah Prahou byl nenápadně přesto realizován po Cínovecké, Kbelské, a to v rozporu nejen s Evropskou legislativou TEN-T, ale i v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, které zde nebylo provedeno v odpovídajících parametrech. Původně městská třída se postupně proměnila v mezinárodní dálnici. Po Cínovecké dnes projíždí dle údajů TSK 2018 90 000 vozidel denně s velkým procentem nákladní transnitní dopravy, a to především se zahraniční poznávací značkou.

Podmínkou jakékoliv další realizace vysoce kapacitní dálnice na území Ďáblic je v první řadě dořešení situace na Cínovecké formou realizace protihlukových stěn po obou stranách komunikace v celé délce k.ú. Ďáblic dle příslušné hlukové studie.

### **1.2. Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji**

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

V oblasti Cínovecké a Kbelské již dnes existuje zatížení mezinárodní dálkovou dopravou. Dle předložených podkladů provoz na těchto dvou komunikacích vzroste o cca dalších 30 000 vozidel za den v roce 2030 na celkových 120 000 aut denně. Tato bilance je naprosto bezprecedentní, v Praze je pouze asi 5 podobě zatížených uzlů. Žádný z nich však není tak ignorován odpovědnými úřady, jako právě Cínovecká. Neakceptovatelná situace spočívá v tom, že byli obyvatelé zatíženi masivní mezinárodní dopravou v rozporu se zásadami územního plánu Prahy, ale i v rozporu s původním určením Cínovecké, v souvislosti s transformací této městské třídy na dálnici bez odpovídajících technických řešení, bez jakéhokoliv posouzení EIA a bez hlukové ochrany obyvatel Ďáblic.

### **1.3. Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje**

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

Trasa SOKP navíc zabírá cca 30,6 km<sup>2</sup> zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl.m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby. Realizace SOKP dle ZÚR pravděpodobně povede k nežádoucí výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze.

Zábory půdy jsou naprosto nejvyšší právě v katastru obce Ďáblice, a to řádově vyšší ve srovnání s dalšími územími.

Trasa plánovaného okruhu je zcela proti zájmům občanů žijících v jejím okolí, jelikož umístění tohoto okruhu do intravilánu obce Ďáblic jde proti standartním podmínkám obvyklým pro takováto obydlí. Tato trasa je tak v přímém rozporu s dobrými mravy a narušuje základní právo občanů na svobodu a obvyklé životní prostředí pro toto území.

#### 1.4. Střety se životním prostředím

SOKP dle ZÚR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000 (Housle, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon Vltavy u Sedlce, Zámky, Drahaň -Troja, atd.). Místa, kterými záměr prochází, jsou zařazena především do kategorií 2 (významná) a 3 (střední), pouze v údolí Vltavy, v údolí Čimického potoka, v Drahanském údolí a v navazujících plochách se objevují i místa kategorie 1 (zásadní). Záměr prochází lokalitami, kde se předpokládá vyšší biodiverzita s přítomností chráněných druhů. Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (úseky 518 a 519) „nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná,..."

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

Strana 152 oznámení konstatuje, že „Trasa vede silně antropogenně pozměněným územím“. S tímto hodnocením nelze souhlasit. Jedná se z větší části o přírodní území s lesy, loukami, poli rozdělenými mezemi, chatami, zahrádkářskými koloniemi a stájemí doplněné o obytnou zástavbu povětšinou se zahradami.

#### 1.5. Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa SOKP, jsou již **v současnosti silně zatíženy nekonceptně zavlečenou mezinárodní dálniční dopravou na Cínovecké a Kbelské, dále leteckou dopravou**, přičemž dochází k překračování hygienických limitů hluku v řadě oblastí. V případě realizace paralelní dráhy se situace bude nadále zhoršovat, což připouští i dokumenty Oznámení. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. **Naopak je zapotřebí odvést tranzit mimo území hl.m. Prahy.**

Z dokumentace vyplývá nadlimitní imisní i hluková zátěž – nepřijatelné nadlimitní hodnoty karcinogenní látky benzo(a)pyrenu, ale i hluku budou dále zhoršeny nad rámec zákonných předpisů vsazením dalšího zdroje znečištění. Provoz SOKP 519 vyvolá v daném prostředí dopravu nepřiměřenou svým druhem v této lokalitě a z ní plynoucí negativní dopady na zdraví občanů a zhoršení kvality prostředí nad rámec zákonných předpisů. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž.

Jak vyplývá z tabulky na str. 20 přílohy Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví oblast Dolních Chabry má být vystavena mnohanásobnému nárůstu imisní zátěže a míry zdravotního rizika z expozice benzenu. Ďáblice, i když nejsou explicitně vyjmenovány v tabulce, tak neznamená, že zde není imisní zátěž, právě naopak.

Stávající imise benzo(a)pyrenu z Cínovecké dálnice v kombinaci s SOKP v její blízkosti a MÚK Březiněves jsou ještě daleko horší.

Takové další zhoršování situace považujeme za nepřijatelné a neslučitelné s umístěním SOKP do plánované trasy.

Dalším prvkem je mikroklima, které s výstavbou asfaltových ploch silně utrpí. Výrazný tepelný zářič v podobě nakumulovaného tepla přispěje k nežádoucí změně mikroklimatu Ďáblic.

## 1.6. Neudržitelná dopravní situace

Praha nebude schopna absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu z 9 dálnic napojených na Pražský okruh. Podle dostupných prognóz je zřejmé, že **několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovujících a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím**, což se může projevit negativně i na dalších komunikacích uvnitř Prahy. Podle studie ČVUT má dojít k výraznému nárůstu dopravy a přetížení zejména severních radiál/přivaděčů (Cínovecká – 120 000 vozidel denně v roce 2030, Horoměřická, Kamýčká, Čimická).

Na Cínovecké ke komplikacím dochází již v takové míře, že je celý úsek Cínovecká - Kbelská minimálně po dobu 3 hodin denně zcela neprůjezdný nebo jen obtížně. Mezinárodní kamiony zde stojí v kolonách, které se táhnou v délce celé Kbelské, Cínovecké a dále několik kilometrů ven z Prahy. Dálková osobní doprava se denně tlačí menšími místními komunikacemi přes přilehlé obce a dramaticky dále zhoršuje životní prostředí. Tato situace se zvýšením dopravní zátěže bude jistě zhoršovat. Navíc je výrazně **podceněn jev dopravní indukce na stávajících komunikacích**.

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

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

Zcela převažujícím dopravním problémem pro obec Ďáblice je, jak již bylo zmíněno, je kombinace plánovaného okruhu s Cínoveckou.

Záměr silničního okruhu kolem Prahy – úsek 519 Suchdol – Březiněves (dále jen SOKP 519) je z hlediska zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (dále jen zákon) stavbou zdroje hluku z provozu na pozemní komunikaci (viz § 77 odst.3/). V katastrálním území (dále jen k.ú.) Ďáblice je tento záměr navržen do území zatíženého zdrojem hluku (§ 77 odst.4/ zákona), zejména z provozu na dálnici D8 - Cínovecká radiála, místních komunikací (Ďáblická, Šenovská-Kostelecká, Hřenská, ...) a v současné době občas i z letecké dopravy.

Hygienické limity hluku stanovuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen nařízení). Dle § 12 odst.3 je základní hladina akustického tlaku v chráněných venkovních prostorech staveb pro den/noc 50/40 dB. Pro hluk z dopravy na dálnicích a silnicích a místních komunikacích I. a II. třídy v případě, že je převládající, je hygienický limit hluku o 10 dB vyšší, tj 60/50 dB pro den/noc. S případným dalším navýšením hygienického limitu o 10 dB (na 70/60 dB den/noc) pro tzv. starou hlukovou zátěž (viz §2 odst. n/ nařízení) s ohledem na její definici nelze u tohoto záměru uvažovat. S ohledem na rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 254 a další, nelze s ní počítat ani u mimoúrovňové křižovatky SOKP 519 – Cínovecká. I kolem této křižovatky musejí být taková protihluková opatření, aby v chráněném venkovním prostoru staveb ekvivalentní hladina akustického tlaku byla nižší než 60/50 dB pro den/noc.

MČ Ďáblice má negativní zkušenosti s hlukem z dopravy na místních komunikacích (Ďáblická, Hřenská, Šenovská-U Parkánu) a zejména s hlukem z dopravy na dálnici D8 - Cínovecká radiála, která

prochází jejím k.ú. Hygienické limity hluku z těchto zdrojů pro chráněný venkovní prostor staveb 60/50 dB (den/noc) je překročen. Největším zdrojem hluku je mimoúrovňová křižovatka Cínovecká-Kbelská, která byla zkolaudována v květnu 2012 bez toho, aby byla vybudována patřičná protihluková opatření k této nové stavbě.

Správce i majitel těchto komunikací se při požadavcích MČ Ďáblice na vybudování protihlukových opatření vymlouvá na nepřekročení limitů pro starou hlukovou zátěž. Přitom u křižovatky Cínovecká – Kbelská kolaudované v květnu 2012 s ohledem na §2 odst.n nařízení o žádnou starou hlukovou zátěž nemůže jít. Logiku postrádá i odkaz na starou hlukovou zátěž u samotné Cínovecké radiály.

Do vyřešení protihlukových opatření kolem Cínovecké radiály nelze umístit do tohoto katastrálního území další zdroj hluku v podobě SOKP 519.

Novopacká je příkladem, že odhlučnění je možné i bez radikálního snižování rychlosti dopravy.

Vyhodnocení ve studii „Akustické posouzení pro vyhodnocení záměru“ na straně 40 je konstatováno, že dojde vlivem SOKP k dalšímu zvýšení zátěže na Ďáblické a Cínovecké o 3 a 2,3 dB. Což je tedy nárůst o více než 2dB oproti stávajícímu stavu 2018.

Ekola navrhuje uvažovat o zavedení staré hlukové zátěže na limitu 70/60dB. ALE!!!

Tento limit nelze použít, jelikož institut „Staré hlukové zátěže“ nelze uplatnit. Po roce 2001 došlo k nárůstu o více než 2 dB (lze doložit výpočtem dle dostupných dat):

Vypočítané ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq,t}$ [dB] - Hluk silniční dopravy								
Objekt	Světová strana	Podlaží	Výška [m]	Výška [m Bpv]	2000		2018	
					Den	Noc	Den	Noc
Řepná 758/12	Z	1.NP	1,8	251,9	60,1	52,3	66,4	58,0
Chřibská 481/63	V	1.NP	1,8	253,7	63,4	55,5	66,9	58,4
Chřibská 481/63	V	2.NP	4,8	256,7	62,7	54,2	62,6	55,2
Chřibská 779/34	V	1.NP	1,8	259,1	61,9	54,0	65,7	58,1
Chřibská 779/34	V	2.NP	4,8	262,1	62,3	53,7	65,3	57,3
Chřibská 779/34	V	3.NP	7,8	265,1	62,5	53,5	64,3	56,9
Chřibská 742/8	V	1.NP	1,8	269,3	60,3	52,3	64,5	56,5
Chřibská 742/8	V	2.NP	4,8	272,3	60,4	52,0	64,7	56,2
Chřibská 742/8	V	3.NP	7,8	275,3	60,8	52,0	62,5	54,8
Hořínecká 953/14	VJV	1.NP	1,8	274,2	58,0	50,2	63,0	55,0
Hořínecká 953/14	VJV	2.NP	4,8	277,2	58,0	49,9	63,4	55,0
Hořínecká 953/14	VJV	3.NP	7,8	280,2	58,2	49,8	60,5	53,1
K Lomu 924/20	V	1.NP	1,8	275,8	58,6	50,7	60,5	52,8
K Lomu 924/20	V	2.NP	4,8	278,8	58,7	50,5	60,7	52,8
Březnová 958/4	V	1.NP	1,8	278,1	59,0	51,0	61,0	53,5
Březnová 958/4	V	2.NP	4,8	281,1	59,0	50,7	61,1	53,4

Oznámeni dále neobsahuje kumulativní posouzení komunikací SOKP 519, 520, dálnice D8, ulice Cínovecká, Ďáblická. Uvedené dopady budou podél celé Cínovecké a také v ulici Na blatech.

Zvýšení o 3 a 2,3 dB je spočteno pouze na základě nárůstu dopravy na uvedených komunikacích. Bez započtení hluku z SOKP 519 a 520.

Problematické jsou také hodnoty Intenzity dopravy, kdy již v roce 2018 máme doložené údaje TSK o 10 000 vozidel za den větší, než uvádí Ekola. Hodnoty v roce 2030 a 2040 by měly na tomto základě být přepočítány.

### 1.7. Rozpor s klimatickým závazkem Prahy

V červnu 2019 přijalo zastupitelstvo HLMP klimatický závazek s cílem snížit emise CO<sub>2</sub> v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO<sub>2</sub> nejpozději do roku 2050. Výstavba a provoz dálničního okruhu skrz Prahu v jižní variantě naopak povede k obrovskému nárůstu emisí skleníkových plynů. V dopravně inženýrských podkladech je potvrzen velký nárůst dopravních výkonů IAD a kamionů v souvislosti s nabídkou nové silniční kapacity, což bude mít negativní dopad na celkové klima.

## 2. Požadavky pro posuzování záměru

Požadujeme, aby záměr byl posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů a byla vypracována dokumentace dle § 8 citovaného zákona, a to **variantně**. Dále je nezbytné do posouzení zahrnout kumulativní efekty SOKP 518, 519, 520 a Dálnice D8 – Cínovecká včetně mimoúrovňové křižovatky Cínovecká – Kbelská.

Není možné opomíjet rovněž rostoucí leteckou zátěž.

Do úvah je nutno v oblasti Ďáblic zahrnout Ďáblickou skládku a její dopad na životní prostředí a hodnocení rizik.

### 2.1 Posouzení variant SOKP v severozápadním segmentu pražské aglomerace

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

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

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

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

### 2.2 Požadavky na technické řešení v oblasti Ďáblic

- **Vedení trasy SOKP v zapuštěné podobě:** dle posouzení vlivů na veřejné zdraví budou překračovány hygienické limity hluku a znečištění v přilehlé zástavbě Ďáblic. Navíc jsou již

nyní tyto městské části a obce vystaveny nepříznivým účinkům dálniční a letecké dopravy s tendencí dalšího růstu.

- Vybudovat protihlukové valy okolo ramp křižovatky MÚK Cínovecká-Březiněves, zalesnit okolí křižovatky.

### 2.3 Požadavky na technické řešení v oblasti Cínovecké

- **Realizovat oboustranné hlukové bariéry na Cínovecké, včetně zalesněného pásu, který by mírnil distribuci poletavého prachu (benzo(a)pyrenu) na této komunikaci.**
- **Ďáblice:** dle posouzení vlivů na veřejné zdraví budou překračovány hygienické limity hluku a znečištění v přílehlé zástavbě Ďáblic, Blat, Březiněvsi. Navíc jsou již nyní tyto městské části a obce vystaveny nepříznivým účinkům mezinárodní dálniční dopravy s tendencí dalšího růstu.
- **Vybudovat protihlukové valy okolo ramp křižovatky Cínovecká Kbelská** a protihlukové stěny na jejím přemostění, zalesnit okolí křižovatky.

### 2.4 Posouzení vlivů výstavby na životní prostředí a veřejné zdraví

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

### 2.5 Dopravně – inženýrské podklady

- **Zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast.**
- **Zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) Vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací všech uvedených komunikací SOKP 519 včetně MÚK, SOKP 520, D8, Cínovecká včetně MÚK Cínovecká - Kbelská, Ďáblická.**
- U všech stavů a variant uvést **složení dopravy podle zdroje a cíle:** tj. podíl tranzitní, zdrojové a cílové (vnější) a vnitřní dopravy.
- **Zohlednit dopravní indukci** nejen na nových, ale i **na stávajících komunikacích:** dle dopravně inženýrských podkladů SOKP 518 a 519 bude indukovat cca 2/3 nové dopravy. Ve zveřejněných kartogramech však zřejmě nebyla zohledněna dopravní indukce na stávajících komunikacích. Přitom matematické modely a zkušenosti z praxe potvrzují, že „uvolněné“ komunikace se zase brzy zaplní (např. Barrandovský most po zprovoznění jižní části vnějšího okruhu).
- **Zahrnout do dopravně-inženýrských podkladů i propojení Prahy 6 a Prahy 8** v těchto alternativách: 1) TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy 2) městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD.

**2.6 Doporučujeme sloučit do jednoho posouzení EIA stavby 518 a 519 včetně MÚK , SOKP 520, Cínovecká včetně MÚK Cínovecká Kbelská, Ďáblická, aby se trasa řešila komplexně.** Připravit společnou dokumentaci EIA pro obě stavby SOKP 518 a SOKP 519 najednou a posuzovat je společně v rámci jednoho řízení, protože jsou obě stavby funkčně provázané.

V případě Ďáblic je potřeba zvážit přesah a dopad SOKP 520.

### 2.7 Posouzení kumulativních a synergických vlivů

Městské části a obce podél SOKP 518 a SOKP 519 jsou již nyní vystaveny negativním účinkům neustále rostoucí dopravy (v případě Ďáblic včetně D8 Cínovecké a mimoúrovňové křižovatky

Cínovecká Kbelská). Realizace velkokapacitní komunikace na jejich území by představovala další obrovskou zátěž pro místní obyvatele.

V plánu je projekt paralelní dráhy, konkrétně společnost Letiště Praha a.s. má v současné době platné stanovisko EIA a podala žádost u stavebního úřadu MÚ v Černošicích o vydání územního rozhodnutí na paralelní dráhu. Se zahájením realizace stavby počítá v roce 2025, s dokončením stavby v roce 2028. Hlukovou zátěž z letecké dopravy v okolí záměru nelze zanedbávat, neb okolí záměru je tímto hlukem značně zatíženo. Přesto EIA pro stavbu SOKP 519 neuvádí paralelní dráhu. Je nutné zpracování synergického jevu z letecké dopravy v případě realizace paralelní dráhy do hlukové studie k SOKP 519. V případě, že není dostupná metodika kombinující takové zdroje, domníváme se, že je nezbytné postupovat metodou nejhoršího možného scénáře, tedy že hluková studie bude předpokládat významné synergické efekty.

Projekt paralelní dráhy, který počítá s vyhlášením ochranného hlukového pásma zasahující Suchdol, Chabry, Ďáblice. Realizace obou záměrů by byla pro tyto městské části likvidační.

**Požadujeme důkladné posouzení kumulativních vlivů silniční a letecké dopravy.**

## **2.8 Posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a 519 na klimatické změny**

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

V Praze dne 30.10.2019

Spolek pro Ďáblice