

Praha dne 8. dubna 2024
Č.j.: MZP/2024/710/2486
Vyřizuje: Ing. Kateřina Pekárková

ZÁPIS

z veřejného projednání dokumentace vlivů záměru na životní prostředí podle § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), a § 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“) č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „vyhláška“), k záměru

„D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“

konaného dne 22. 1. 2024 od 15:00 hodin v Jižním sále Kongresového centra Praha,
5. května 1640/65, 140 00 Praha 4

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- Dne 2. 10. 2020 bylo na MŽP předloženo oznámení záměru zpracované Ing. Ilonou Plevovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona.
- Dopisem ze dne 16. 10. 2020 MŽP rozeslalo oznámení dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne bylo oznámení zveřejněno na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předloženému oznámení, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce posledního dotčeného kraje (hlavní město Praha a Středočeský kraj). Informace o oznámení byla dne 26. 10. 2020 zveřejněna na úřední desce posledního dotčeného kraje (hlavní město Praha). Termín pro vyjádření k oznámení uplynul dne 25. 11. 2020.

K oznámení záměru bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 198 vyjádření (13 vyjádření dotčených územních samosprávných celků (dále také „DÚSC“), 5 vyjádření ostatních územních samosprávných celků, 6 vyjádření dotčených orgánů (dále také „DO“), 3 vyjádření ostatních orgánů státní správy, 4 vyjádření odborů MŽP a 167 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 1 vyjádření dotčeného orgánu, 1 vyjádření odboru MŽP a 2 vyjádření veřejnosti.

- Dokumentem ze dne 24. 3. 2021 vydalo MŽP závěr zjišťovacího řízení, ve kterém na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření DÚSC, DO, veřejnosti, dotčené veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného dle § 7 zákona byly stanoveny oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“ nebo „dokumentace“).
- Dne 13. 11. 2023 byla na MŽP předložena dokumentace EIA zpracovaná Ing. Ilonou Plevovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona.
- Dopisem ze dne 15. 11. 2023 MŽP rozeslalo dokumentaci EIA DÚSC a DO ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace EIA zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci EIA, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci EIA na úřední desce posledního dotčeného kraje. Informace o dokumentaci byla dne 20. 11. 2023 zveřejněna na úřední desce posledního dotčeného kraje (Středočeský kraj). Termín pro vyjádření k dokumentaci EIA uplynul dne 20. 12. 2023.

K dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 85 vyjádření (14 vyjádření DÚSC, 9 vyjádření ostatních územních samosprávných celků, 6 vyjádření DO, 3 vyjádření ostatních orgánů státní správy, 9 vyjádření odborů MŽP a 44 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti (8 vyjádření spolků, 17 vyjádření veřejnosti dle shodných vzorů I. a II. a 19 individuálních podání)). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad již neobdržel žádné vyjádření.

- Dne 12. 1. 2024 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zároveň ji zveřejnilo dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla na úředních deskách obou dotčených krajů (hlavní město Praha a Středočeský kraj) zveřejněna dne 15. 1. 2024.
- Dne 22. 1. 2024 se konalo v souladu s § 17 odst. 2 zákona veřejné projednání dokumentace.
- Dne 20. 3. 2024 uzavřelo MŽP smlouvu o zpracování posudku o vlivech záměru na životní prostředí s RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., držitelem autorizace dle § 19. Dopisem ze dne 4. 4. 2024 bylo RNDr. Tomáši Bajerovi, CSc. doručeno i oficiální pověření ke zpracování posudku o vlivech záměru na životní prostředí, téhož dne si tento zpracovatel převzal všechny dostupné podklady pro zpracování posudku.

Smyslem posudku je zhodnotit zejména úplnost dokumentace, technické řešení záměru, návrhy opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, dále vypořádat všechna obdržaná vyjádření k dokumentaci, zohlednit závěry z veřejného projednání a navrhnout příslušnému úřadu stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání dokumentace se ve smyslu § 17 zákona uskutečnilo dne 22. 1. 2024 od 15:00 hodin v Jižním sále Kongresového centra Praha, 5. května 1640/65, 140 00 Praha 4.

3. Řízení veřejného projednání

Řízením veřejného projednání byla pověřena (dle § 3 odst. 2 vyhlášky) Ing. Kateřina Pekárková, referentka odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP. Na jednání byl za MŽP přítomen také Mgr. Evžen Doležal, ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence a Ing. Petr Slezák, vedoucí oddělení metodiky a projektové EIA a zástupce ředitele odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace, vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených orgánů, vyjádření dotčené veřejnosti a vyjádření veřejnosti k posouzení vlivů záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ na životní prostředí.

5. Účastníci veřejného projednání

Na veřejném projednání zastupovali jednotlivé strany:

oznamovatele (Ředitelství silnic a dálnic ČR):

Ing. Radek Mátl

Ing. Tomáš Gross, Ph.D.

Ing. Michal Hrdlička

Ing. Marie Soukupová

(za Ministerstvo dopravy)

tým zpracovatelky dokumentace:

Ing. Ilona Plevová

Mgr. Jan Karel

Ing. Jan Kreml

Ing. Libor Ládyš

Ing. Dominika Urbanová

tým zpracovatele posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha

doc Ing. arch. Petr Hlaváček (náměstek primátora)

Středočeský kraj

Ing. Dan Jiránek (předseda Výboru pro životní prostředí a zemědělství a člen zastupitelstva)

Městská část Praha – Březiněves

nezúčastnila se/nevystoupila

Městská část Praha – Čakovice

Ing. Jiří Vintiška, starosta

Městská část Praha – Ďáblice

Ing. Mgr. Martin Tumpach, starosta

Městská část Praha – Satalice

Mgr. Milada Voborská, starostka

Městská část Praha – Vinoř

Ing. Lenka Hluší, Ph.D., místostarostka

Městská část Praha 20

Mgr. Věra Bidlová, vedoucí odboru životního prostředí a dopravy

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	<i>zúčastnilo se/vystoupilo (bez představení vystupujícího zástupce)</i>
Obec Jenštejn	<i>nezúčastnila se/nevystoupila</i>
Obec Podolanka	<i>Mgr. Roman Pečenka, starosta</i>
Obec Přezletice	<i>Ing. Martin Raibr, zastupitel</i>
Obec Radonice	<i>nezúčastnila se/nevystoupila</i>
Obec Veleň	<i>Mgr. Radka Matějková, starostka</i>
Obec Zdiby	<i>JUDr. Eva Slavíková, starostka</i>
<u>dotčené orgány:</u>	
Magistrát hlavního města Prahy	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
Krajský úřad Středočeského kraje	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
Městský úřad Brandýs n. Labem – Stará Boleslav	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
Ministerstvo zdravotnictví	<i>omluveno</i>
Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Střední Čechy	<i>nezúčastnila se/nevystoupila</i>

Veřejného projednání se zúčastnili taktéž zástupci veřejnosti a dotčené veřejnosti. Celkem se veřejného projednání účastnilo kolem cca 65 osob.

6. Program veřejného projednání

1. Úvod
2. Vystoupení zástupců jednotlivých stran
3. Diskuze
4. Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání zahájila Ing. Kateřina Pekárková (MŽP). V úvodu seznámila přítomné s programem veřejného projednání, představila zástupce jednotlivých stran a provedla časovou rekapitulaci jednotlivých kroků projednávaného záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Ředitel Závodu Praha, Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále také jen „ŘSD“), Ing. Tomáš Gross, Ph.D., představil základní kontext stavby dálničního okruhu kolem Prahy (dále také „D0“), shrnul historii přípravy a projednávání tohoto záměru (vč. zvažovaných variant), zhodnotil soulad projednávaného záměru se Zásadami územního rozvoje obou dotčených krajů (dále také jen „ZUR“), dále zmínil zejména oblast platné stavební uzávěry, nákladů atd.

Zpracovatelka dokumentace EIA Ing. Ilona Plevová následně popsala jednotlivé části trasy u obou navrhovaných variant záměru, možné střety a vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví a okomentovala navrhovaná opatření ke zmírnění těchto vlivů. Závěrem zpracovatelka dokumentace uvedla, že při přijetí navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů nepřinese výstavba ani

provoz záměru významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, a dále, že nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci záměru v žádné z navrhovaných variant. Zároveň bylo konstatováno, že tunelová varianta je podmíněně přijatelným řešením (při zajištění důsledného plnění opatření zejména v oblasti ochrany vod a geotechnických rizik (krátkodobé vlivy), kdy související negativa, vč. významného přebytku zemin, budou vyvážena pozitivivy u vlivů na obyvatelstvo a prostupnosti krajiny (dlouhodobé vlivy)).

Za tým zpracovatele posudku vystoupil RNDr. Tomáš Bajer, CSc., který shrnul, co je smyslem a cílem oponentního posudku a jaká je úloha jeho týmu na veřejném projednání.

Poté Ing. Kateřina Pekárková za MŽP vyzvala zástupce dotčených územních samosprávných celků a poté i dotčených orgánů, aby uplatnili své připomínky k záměru, resp. k dokumentaci EIA.

Z přítomných zástupců dotčených územních samosprávných celků jako první vystoupil náměstek primátora hlavního města Prahy (dále také jen „HMP“) pro rozvoj doc. Ing. arch. Petr Hlaváček (zastupující MUDr. Zdeňka Hřiba, 1. náměstkyně primátora HMP), který odkázal na již uplatněné písemné připomínky k dokumentaci EIA a uvedl, že HMP považuje záměr za významný a preferuje přednostní zprovoznění tohoto úseku před stavbami 518 a 519 (zároveň byla konstatována potřeba současného urychlení realizace východního úseku aglomeračního okruhu jako související části komunikačního systému). Doporučil zaměřit se na tunelovou variantu v kombinaci s doporučeními krajinářsko-urbanistické studie (Krajinářsko-urbanistická a architektonická studie Pražský okruh 520 (JK ARCHITEKTI, s.r.o., 01/2023)), kterou si nechalo zpracovat ŘSD.

Za Středočeský kraj jeho pověřený zástupce, Ing. Dan Jiránek (předseda výboru pro životní prostředí a zemědělství a člen zastupitelstva), odkázal na již uplatněné písemné připomínky k dokumentaci EIA a zmínil preferenci tunelové varianty záměru.

Za městskou část (dále také jen „MČ“) Praha – Čakovice starosta Ing. Jiří Vintiška uvedl, že MČ preferuje tunelovou variantu záměru (lepší propustnost území (požadavek na naplnění cyklogenerelu daného území), minimalizace hlukových emisí i emisí do ovzduší, ovlivnění krajinného rázu). Apeloval na důsledné řešení odvádění dešťových vod ze záměru v povodí Mratínského potoka (poldry, povodňové stavy).

Za tým zpracovatelky dokumentace bylo uvedeno, že ke všem výše zmíněným oblastem jsou jako výsledek posouzení vlivů navržena v dokumentaci EIA příslušná opatření.

Starosta MČ Praha – Ďáblice Ing. Mgr. Martin Tumpach ve svém vystoupení zmínil oblast přívalových dešťů, které MČ trápí. Z hlediska hluku MČ v současnosti významně zatěžuje ulice Cínovecká (prosba k ŘSD, aby pomohlo v jednání s HMP, aby byla Cínovecká z hlediska hluku přednostně vyřešena). Podrobně se MČ vyjádřila v písemném stanovisku.

Za HMP přislíbil doc. Ing. arch. Petr Hlaváček předání podnětu k Cínovecké příslušným kolegům, zároveň uvedl, že se jedná o dlouhodobou zátěž, které by mohla pomoci protihluková opatření navržená jako kompenzace při realizaci záměru Terminálu Sever.

Ing. Ilona Plevová za tým zpracovatelky dokumentace uvedla, že napojení MČ Praha – Ďáblice v MÚK Březiněves je výsledkem projednání s MČ, kdy došlo k nalezení shody, přičemž dopravní modely ukazují, že by navržené řešení nemělo způsobovat závleky do této MČ.

Dále za MČ Praha – Satalice vystoupila starostka Mgr. Milada Voborská a odkázala na písemné vyjádření. Zdůraznila, že MÚK Satalice je již v současné době velmi zatížená. Kompenzační opatření nelze považovat za dostatečná. Neúspěšně jedná s HMP o realizaci opatření na Vysočanské radiále. Důrazně uvedla nesouhlas k nově navrhovanému svedení dopravy z Horních Počernic dopravním kolektorem do MÚK Satalice (není součástí záměru). Dále upozornila na projednávanou změnu územního plánu SÚ HMP (Z3515), která navrhuje mimo jiné změnu funkčního využití ploch (ozelenění, zemní valy) na východní části MČ od MÚK Satalice směrem na Vinoř (podél projednávaného záměru). Závěrem paní starostka konstatovala preferenci tunelové varianty záměru a vznesla požadavek na zpracování nové aktualizované hlukové a rozptylové studie tak, aby výdechy z tunelů u Satalic byly navrženy s co nejmenším ovlivněním MČ.

Zástupce oznamovatele uvedl, že ŘSD o vytyčení MÚK Satalice ví, s HMP řeší aktuálně potřebu zajištění dopravního napojení skladovacích areálů v Horních Počernicích přímo na D10.

Za tým zpracovatelky dokumentace bylo uvedeno, že jednak jsou kompenzační opatření (ovzduší a hluk) navrhována v souladu s platnou legislativou a také, že v navazující projektové dokumentaci budou všechny parametry záměru zpřesňovány (vč. umístění výdechů).

Dále vystoupila místostarostka MČ Praha – Vinoř Ing. Lenka Hluší, Ph.D., která vyjádřila za MČ preferenci tunelové varianty záměru a uvedla, že veškeré připomínky byly uplatněny v písemně zaslaném vyjádření. MČ vítá současnou realizaci přeložek silnic II/244 a II/610 a požaduje u záměru zemní valy.

Za MČ Praha 20 vystoupila Mgr. Věra Bidlová, vedoucí odboru životního prostředí a dopravy, která odkázala na písemně uplatněné vyjádření (usnesení rady MČ), vč. preference tunelové varianty.

Za obec Podolanka následně vystoupil její starosta Mgr. Roman Pečenka, který poděkoval ŘSD za konstruktivní spolupráci s obcí a uvedl, že tunelová varianta, kterou obec od počátku požadovala, je dnes ve stavu reálného návrhu a je zřejmé, že je významně lepší než varianta zahloubená. Vznesl požadavek na vypuštění MÚK Vinoř (řešení spousty ovlivněných složek v dotčeném území vč. realizačních nákladů). Uvedl, že z textu dokumentace EIA je cítit preference zahloubené varianty, v 18 ze 24 případů (hodnocených vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví) vychází tunelová varianta výrazně nebo alespoň mírně lépe než varianta zahloubená, přesto celkové závěry uvádějí, že jsou varianty srovnatelné. Obec preferuje tunelovou variantu (dlouhodobý efekt) a odkazuje na své písemné vyjádření. Závěrem doporučuje koordinaci záměru a VRT do Liberce, příp. tramvaje do Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi (zohlednění transportu přebytku zemin po železnici, nikoliv po dálnicích).

Zástupci ŘSD konstatovali, že dokumentace EIA uvádí, že varianty jsou možné obě, koordinaci s železničními stavbami ŘSD realizuje, nicméně zde není z čeho vycházet, protože tratě jsou teprve v úvahách (ale např. u stavby D0 511 se navrhují předstihové objekty pro VRT). Není

tedy reálné, aby zemina byla odvážena po železnici, protože trať je zatím v nedohlednu a není možné na ni se stavbou D0 520 čekat (snaha o minimalizaci přesunu a její maximální využití v místě vzniku – valy atd.). Závěrem konstatovali, že i varianta tunelová má svá negativa, oznamovatel vyčká na relevantní závěry posouzení v procesu EIA, které vyhodnotí všechno komplexně a navrhne příslušná opatření.

Zpracovatelka dokumentace Ing. Ilona Plevová uvedla, že je reálné použít k odvozu části zeminy stávající železnici (s novou vlečkou) a že tunelová varianta z hlediska počtu dílčích závěrů vychází skutečně lépe, ale z hlediska závažnosti vlivů je nutné vnímat, že pozitiva tunelové varianty jsou nevýznamná, byť početná, zatímco její negativa jsou významná, byť nepočtená.

Za obec Přezletice vystoupil jeden z jejích zastupitelů a předseda komise pro strategický rozvoj a výstavbu obce, Ing. Martin Raibr, který vznesl nejprve dotaz k osobě zpracovatele oponentního posudku EIA. MŽP uvedlo, kdo je po výběrovém řízení jeho zpracovatelem a jaký je smysl tohoto posudku v procesu EIA. Dále bylo odkázáno na písemně zaslané vyjádření obce a byl vznesen požadavek na vypořádání uplatněných připomínek. Za nejzávažnější oblast obec považuje nedostatečně řešený přesun hmot. Zpracovatelka dokumentace EIA uvedla, že při hodnocení vycházela z předběžného projektu zásad organizace výstavby záměru (základní bilance i odvozové trasy jsou v dokumentaci uvedeny), v následné přípravě záměru bude zpřesňován jak přesun hmot v období výstavby, tak hluková a rozptylová studie (vč. požadavku na částečné využití železniční dopravy). Dalším požadavkem obce byla koordinace souvisejících staveb (přeložek II/610 a II/244) a zachování prostupnosti území. Zpracovatelka uvedla, že dokumentace kumulativní vlivy záměru a obou přeložek zohlednila. Dalším požadavkem obce Přezletice byla realizace předstihových měřicích stanic pro hluk, emise do ovzduší a vody. K tomuto požadavku zpracovatelka dokumentace uvedla, že návrh potřebných opatření bude zpřesňován v navazující projektové dokumentaci ve vazbě na konkrétní technické řešení záměru (mimo jiné i při současném zohlednění v tu dobu aktuálních hodnot imisního pozadí atd.), rozsah těchto opatření musí být pak stanoven tak, aby pro období výstavby i provozu záměru byly plněny všechny platné legislativní požadavky.

Za obec Veleň vystoupila její starostka Mgr. Radka Matějková, která odkázala na písemně uplatněné připomínky a uvedla, že první zmínky o okruhu v jejích katastru jsou již z roku 1929. Obec preferuje tunelovou variantu a požaduje koordinaci všech institucí zodpovědných za související stavby (přeložky (zejména II/244), poldry...), které musejí být dokončeny před zprovozněním okruhu. Nejkritičtější bod je v místní části Mírovce, kde budou umístěny portály tunelů a převažující západní směr větru od nich povane směrem do zastavěné části obce.

Následně vystoupila za obec Zdiby starostka JUDr. Eva Slavíková, která odkázala na písemné vyjádření. Podle názoru obce schází alternativní řešení záměru (byť je předloženo variant ve stejné stopě pozitivní, nejedná se o varianty v pravém slova smyslu), dokumentace je nepřezkoumatelná (není řešena hromadná doprava), ve výhledových stavech jsou modelovány takové kombinace budoucích záměrů, které nejsou reálné. Další připomínky se týkaly hlukové oblasti (limity pro staré a nové komunikace, limity chráněných vnitřních prostor staveb, pro stejně umístěné body vychází různé hodnoty u stavby D0 518+519 a u stavby D0 520, nedostatečná účinnost a trvalost protihlukových opatření), oblasti ovzduší (rozpor s PZKO

Střední Čechy i klimatickým závazkem HMP, výhledové zpřísnění limitů), dopravně-inženýrských podkladů (záměr městu nepomůže, celkové zhoršení, udržitelná hromadná doprava), dopravní indukce (cca 1/3), rozporu se strategiemi a koncepcemi na různých úrovních atd. Závěrem bylo požádáno o vydání nesouhlasného stanoviska a bylo konstatováno, že pokud je nutné se k některé z variant přiklonit, pak jediné k tunelové variantě záměru.

Zpracovatelka dokumentace k výše uvedenému zmínila, že nástin variant je uveden již v oznámení na několika stránkách, zpochybnění dopravní prognózy/modelu je vždy možné, tým zpracovatelky dokumentace prognózu považuje za kvalitní (spolupráce s Institutem plánování a rozvoje HMP (IPR) i Technickou správou komunikací HMP (TSK)). Dálniční stavba může mísit druhy dopravy a řešit tak kromě tranzitních i místní problémy. Stavba D0 510 bude kapacitní i po zprovoznění stavby D0 520 (závěry provedené mikrosimulace a auditu), o přípravě přísnějších limitů na ochranu ovzduší se ví, ale předložený materiál zohledňuje vždy aktuálně platné limity, což musí být plněno v každém stupni (pokud budou pro navazující řízení již platné nové limity, budou muset být splněny).

Starostka Zdib, JUDr. Eva Slavíková, vznesla následně požadavek na zohlednění reálnosti dopravní prognózy, k čemuž zpracovatelka dokumentace uvedla, že u modelování dopravních prognóz se vychází z aktuálního harmonogramu staveb a připravuje se několik scénářů (u stavby D0 520 se např. jedná o sedm možných dopravních scénářů).

Následně za tým zpracovatelky dokumentace vystoupil Ing. Libor Ládyš, zpracovatel hlukové studie, který vysvětlil metodiku stanovení hygienického limitu. K dočasnosti protihlukových opatření uvedl, že povrchy dálnic mají životnost cca 10 – 12 let, následně musí investor opětovně přistoupit k jejich obnově. Z hlediska výpočtů je vždy počítán nejhorší scénář, není zohledněna elektromobilita ani požadované snížení hluchnosti nově vyráběných osobních i nákladních vozidel po roce 2027, které hlukovou zátěž ještě sníží. Prioritou před účinky hlukové zátěže je ochrana vnějšího prostředí, teprve pokud toto nejde zajistit, tak se řeší chráněný vnitřní prostor.

Za Hygienickou stanici HMP vystoupil Ing. Jakub Janota a uvedl, že jednoznačně preferují tunelovou variantu záměru, byť příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví k tomuto záměru je ministerstvo zdravotnictví.

Za MČ Praha 19 vystoupil Mgr. Radek Čermák z odboru životního prostředí, dopravy a místního hospodářství, který uvedl, že sice záměr není trasován přímo do jejich katastru, ale týká se MČ z hlediska širších vztahů (prostupnost krajiny, dopravní vztahy) a vyzdvihl nejpodstatnější oblasti (zprovoznění stavby 520 před stavbou 519, MÚK Přezletice a silnice II/244 a II/610, staveništní doprava atd.). Zpracovatelka dokumentace konstatovala, že napojení okruhu dále do Prahy bylo projednáváno na četných jednáních (mezi MČ není shoda). Za TSK vystoupil Ing. Jan Kreml, který uvedl, že přeložky II/244 a II/610 budou sloužit jako přivaděče ze Středočeského kraje na okruh (bez realizace stavby 520 by došlo k zahlcení dotčeného území). Zástupce MČ P19 uvedl, že nerozporuje napojení přeložek na okruh, ale to, aby se po těchto komunikacích nejezdilo dále přes zástavbu Kbel do centra HMP (prioritně využít nadřazenou komunikační síť – Vysočanskou či Proseckou radiálu). Zástupce ŘSD uvedl, že modely navigací vyhledávají a doporučují nejkratší trasu spojení (snaží se vyhnout kolonám). Za TSK HMP byl komentován

smysl ponechání napojení od MÚK Přezletice do HMP. Starostka Veleně Mgr. Radka Matějková dodala, že toto spojení (které je v platném územním plánu) obci nevádí. Zástupkyně ministerstva dopravy podotkla, že napojení obce Přezletice je nutná záležitost, ovšem další návazná síť, tedy kde bude jaký přivaděč, je již věcí HMP. Za HMP zareagoval Ing. Marek Zděradička (IPR), který uvedl, že v pracovní skupině k 520 zpracovávali sérii několika analýz souvisejících se stavbou 520 (MÚK Vinoř, vypuštění komunikace vedoucí přes lesopark Letňany, resp. studie alternativního trasování), z jejichž vyhodnocení nevyplývaly žádné významnější dopady na změnu dopravní zátěže v dotčeném území.

Místostarosta obce Přezletice Jan Macourek doplnil, že realizace přeložek musí být nutně koordinována s realizací záměru s tím, že zprovoznění je možné jedině společně, a dále, že na území obce jsou kromě záměru trasovány i obě přeložky (II/244 i II/610) bez jakékoliv kompenzace hromadné dopravy či vlakového napojení (např. terminál a kolejové napojení do centra HMP). Zástupce ŘSD potřebu koordinace potvrdil, řešení navazujících dopravních vztahů (hromadná doprava) však nedokážou zajistit.

V rámci navazující diskuze následně uplatnili svá vyjádření zástupci veřejnosti a dotčené veřejnosti s tím, že opět byla uplatněna obsahově obdobná vyjádření, jako ta, která byla MŽP zaslána již v písemné podobě.

Jako první vystoupila Ing. Lněničková, MBA (zastupitelka HMP, členka výboru pro dopravu, výboru pro územní rozvoj, výboru pro strategické investice a výboru pro zahraniční vztahy a fondy EU, na veřejném projednání vystupovala za sebe). Jako první zmínila negativní externalitu dopravních záměrů (náklady na environmentální dopady, kongesce atd.) a citovala Dopravní politiku ČR 2021–2027: roční externí náklady ze silniční, železniční a vnitrozemské vodní dopravy v ČR činí asi 14 miliard euro (což představuje cca 5,2 % HDP, z 97 % je tvoří externí náklady na silniční dopravu, pouze 47 % z těchto nákladů je hrazeno z daní a poplatků). Cíle dopravní politiky stanovují sice rozvoj dopravy, ale v environmentálně šetrné a energeticky nenáročném podobě (ovlivňování mobility, multimodální přístup, optimalizace jednotlivých druhů dopravy). K oblasti udržitelné dopravy uvedla, že z dopravně-inženýrských podkladů vyplývá, že záměr Praze nepomůže, spíše naopak (polovinu provozu bude tvořit indukovaná doprava). Dále zmínila potřebu realizace i východní části aglomeračního okruhu tak, aby bylo možné odlehčit hustě obydlené lokality stavby D0 510 (kde má dojít po realizaci D0 518, 519, 520 k dvojnásobnému nárůstu dopravy oproti dnešnímu stavu) a převedení tranzitní dopravy. Závěrem uvedla, že pokud by mělo být vydáno k záměru souhlasné stanovisko, tak jedině k tunelové variantě při současném splnění všech opatření a požadavků dotčených obcí (ideálně i s realizací východní části aglomeračního okruhu a přehodnocením staveb 518 a 519).

K výše uvedenému zpracovatelka dokumentace uvedla, že Dopravní politika odkazuje na Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+, která obsahuje nutnost dostavět D0, tedy není předpoklad, že by D0 mohla být v rozporu s touto koncepcí. Dále konstatovala, že projednávaný záměr umožňuje rozvoj i hromadné dopravy (převedením intenzit stávajících komunikací na záměr), bezpečnostní audit po mikrosimulaci zkapacitnění stavby D0 510 prokázal její kapacitnost, realizace aglomeračního okruhu je vhodná atd. Generální ředitel (dále také jen „GŘ“) ŘSD Ing. Mátl doplnil, že tangenciální vedení dálnic není u HMP optimální, ŘSD se snaží

výhledově (2050+) propojit krajská města a realizovat např. propojení D5, D3 a D1 dále od HMP (u Tábora), ale nejprve je třeba dostavět základní dálniční síť (D0, D35, propojení D1 a S73 apod.).

Ing. Lněničková, MBA zareagovala v tom smyslu, že v rámci Politiky regionálního rozvoje ČR jsou některá opatření v rozporu s jejími cíli. Vyjádřila souhlas s ŘSD, že tangenciální komunikace by měly být prioritou pro rozvoj území. Naopak D0 posílí pragocentrismus a sníží konkurenceschopnost hromadné dopravy (rozšiřování kapacit silniční sítě ve městě neumožní její rozvoj). Zpracovatelka dokumentace uvedla, že si HMP může prosadit vyhrazené jízdní pruhy pro MHD atd. Zástupkyně ministerstva dopravy doplnila, že strategické koncepce mají za cíl udržitelnou mobilitu, k čemuž je třeba dostavět D0 a hromadná doprava musí na dostavbu D0 reagovat, využít jej, navazovat na něj apod. HMP je významný zdroj i cíl dopravních vztahů, ve větších vzdálenostech už nejsou takové intenzity a poptávka. Ing. Lněničková, MBA připomněla, že D0 přinese 1,5 mil. voz. km/den indukované dopravy, na jiné klíčové stavby (železniční doprava, metro) nebudou peníze.

Dalším vystupujícím byl Ing. Filler, Ph.D. ze spolku Auto*mat, který odkázal na písemně uplatněné vyjádření spolku, a dále uvedl, že v rámci udržitelné mobility je třeba zajistit i současnou nabídku alternativních druhů bezmotorové dopravy (kapacitní chodníky, cyklotrasy, je třeba je navrhovat a stavět současně se záměrem (vč. výkupů pozemků), později se to již nedoplní). Poukázal na skutečnost, že v dokumentaci EIA v MÚK Satalice chybí látka, která je nyní v přípravě. Závěrem nabídl konzultace konkrétního řešení cyklotras s komisí Rady HMP pro cyklodopravu (které je taktéž členem). Zpracovatelka dokumentace podpořila rozvoj cyklodopravy, uvedla, že záměr je nyní ve stupni technicko-ekonomické studie, v další přípravě bude detailněji řešena i tato oblast. Toto potvrdil i GR ŘSD (je to podnět pro další technickou přípravu záměru bez dopadu do hodnocení vlivů) a poukázal na obdobu u detailního stavebního řešení stavby D0 511.

Člen Spolku Občané Satalic za udržení životního prostředí a občan MČ Praha – Satalice, pan Rejka, ve vazbě na zásah záměru do krajiny vnesl požadavek na úpravu tunelu Vinoř (prodloužení až k MÚK Satalice a biokoridor šířky 400 metrů). Zpracovatelka dokumentace k tomuto požadavku uvedla, že zvažované varianty trasy v oznámení byly významně výše umístěné, následně na základě vyjádření došlo v dokumentaci k výraznému zahloubení (z hodnocení vlivů záměru již nevyplývá potřeba dalšího zahlubování), podoba zemních valů a zelených pásů je na dalším jednání s HMP. Pan Rejka doplnil, že zahloubení trasy je už dostatečné pro realizaci zakrytí (tunelu). GR ŘSD k tomuto konstatoval, že touto optikou by mohl být tunel realizován v celé délce, ale věří tomu, že stávající návrh je adekvátní (obě varianty záměru mají přebytky zemin, a bude tak dostatek zeminy na valy). Další zástupce ŘSD ještě doplnil, že přiblížení zakrytí k MÚK už není optimální z hlediska bezpečnosti provozu.

Další vystupující byla paní Vaňková, občanka Podolanky, která vyjádřila svůj nesouhlas s vymezením koridoru pro D0 (518+519+520) skrz Prahu (je to zastaralý návrh; dálnice je navrhována v lokalitách, kde se předpokládá další rozvoj bydlení, což je nesmyslné a škodlivé pro další rozvoj území; záměr zničí některé vzácné přírodní prvky (alej); nepojme tranzitní dopravu z napojených dálnic atd.), dále uvedla, že záměr je v rozporu s klimatickým závazkem

HMP a požaduje vydání nesouhlasného stanoviska EIA. Pokud bude souhlasné stanovisko EIA, požaduje tunelovou variantu a požaduje severní posunutí ústí tunelu Vnoř – Radonice do km 54,3 a jeho oplocení (zahlobená varianta ovlivní studně, řešení tunelů nesplňuje zákonné normy, návrh na zrušení MÚK Vnoř atd.). Zpracovatelka dokumentace zareagovala na uplatněné podněty (posun portálu tunelu – zakrytí vozovky bude předmětem další přípravy; vyhodnocení rozvojových území v dokumentaci; zaplavování tunelu nehrozí, je navrženo gravitační odvodňování s dlouhými štolami jak ze zářezů, tak z tunelů; zasakování znečištěných vod není navrhováno; most v km 54,8 km je navržen jako multifunkční objekt; alej je dotčena v obou variantách atd.). Dále paní Vaňková vznesla dotaz k nakládání se srážkovými vodami ze zářezů záměru. Projektantka záměru, Ing. Urbanová, popsala, co se děje s vodou na vozovce (voda ze zpevněných ploch míří do kanalizace, pak probíhá čištění (DUN, odlučovače atd), voda ze svahů se jímá zvlášť; následně zasakování, či vypouštění do vodotečí či kanalizace (nesmí být kontaminace)) a dodala, že hlubší tunel není možný, protože by už nebylo možné jej gravitačně odvodnit.

Následně vystoupil obyvatel MČ Praha 9, který apeloval na to, aby se s realizací záměru postupovalo rozumně (spekulanti s pozemky i ekologická hnutí dle jeho názoru brzdí přípravu záměrů).

Za spolek Prosíme, přemýšlejme, z.s. vystoupila Mgr. Vysloužilová, která uplatnila připomínky k aktuálnosti výpočetního softwaru použitého při zpracování hlukové studie (včetně aktualizace metodického návodu ministerstva zdravotnictví v této věci). Za tým zpracovatelky dokumentace vystoupil zpracovatel hlukové studie Ing. Ládyš, který uvedl, že aktualizace výpočetního softwaru řeší detaily, nikoliv metody výpočtu, které by měly vliv na výsledky hlukové studie. Zpracovatelka dokumentace doplnila, že dokumentace byla zpracována dříve, než byl k 25. 10. 2023 zveřejněn metodický pokyn ministerstva zdravotnictví (Ing. Ládyš doplnil, že měření, ze kterých hluková studie vychází, není v rozporu ani s touto aktualizovanou metodikou).

Dále vystoupil zástupce obce Přezletice, který doplnil již výše zmíněné vyjádření obce, a vznesl požadavek na rozšíření silnice mezi Přezleticemi a Čakovicemi (ulice Čakovická) na klasickou šířku 1+1 jízdní pruh (na hranicích kraje se tato stávající komunikace zužuje, domnívá se tedy, že ve stávajícím šířkovém uspořádání zvýšenou zátěž nepřevede, buduje se tam nyní cyklostezka, schází výhybny zemědělské techniky atd.). Za tým zpracovatelky dokumentace vystoupil zpracovatel dopravně-inženýrských podkladů Ing. Kreml a uvedl, že pro dopravní model se počítají výhledové intenzity na daných komunikacích (konkrétní šířkové uspořádání pro 1+1 jízdní pruh není hodnoceno).

Dalším vystupujícím byl občan MČ Praha – Dolní Chabry Ing. Tomeš, který mezi roky 1992 až 2002 pracoval ve vedení ŘSD a v roce 2013 byl poradcem ministra dopravy. Zmínil historii výběru variant, včetně multikriteriálního hodnocení obou původně zvažovaných variant a studie proveditelnosti pro tzv. regionální variantu, v roce 2020 byla tato studie aktualizována tak, aby byla v souladu s územními plány dotčených obcí ve Středočeském kraji. Závěrem konstatoval, že regionální varianta je lepší ve všech aspektech, má jednodušší technické řešení a je významně levnější, a dodal, že územní varianty by měly být opětovně posouzeny. Za MŽP bylo

konstatováno, že k oblasti variant se v průběhu veřejného projednání dostatečně vyjadřovali jak zástupci oznamovatele, tak zpracovatelka dokumentace, a tato oblast tak nebude znovu otvírána.

Za město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav vystoupil jeho zástupce a uplatnil připomínky v oblasti koordinace záměru se stavbou železničního spojení s HMP a staveništní dopravou. Za MŽP bylo konstatováno, že tyto oblasti již v průběhu veřejného projednání zazněly (byly uplatněny dříve vystupujícími subjekty). Zpracovatelka dokumentace následně stručně popsala předpokládané trasy staveništní dopravy (ve stopě připravované komunikace s napojením na D10 a D8, příp. s využitím přeložky II/610 s napojením na obchvat Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi) a uvedla, že ve vazbě na velké objemy zemin by měla být v co největší míře preferována doprava využívající stávající železniční spojení (s možností vybudování vlečky).

Následně vystoupil Ing. Tomeš, který doplnil, že dle metodiky ministerstva dopravy (model HDM-4 pro ekonomické posouzení dopravních staveb) by měla být hodnocena i efektivita projektů dopravní infrastruktury. GŘ ŘSD konstatoval, že dle této metodiky se hodnotí každá dopravní stavba (nemusí být však ve variantním řešení; pokud nevyjde ekonomické hodnocení, nemůže být stavba realizována).

Dále vystoupil Ing. Čapek, který uvedl, že jako projektant poprvé řešil aglomerační okruh před 50 lety a dodnes z něj nic není realizováno, na rozdíl od zbývajících částí D0 (které jsou v realizaci či přípravě a projednávání).

Ing. Lněničková, MBA dále doplnila své dřívější vystoupení a uvedla, že projednávaný záměr je v rozporu se strategickými cíli udržitelného rozvoje (v době procesu SEA na dotčené ZÚR v roce 2013 neexistovaly strategické dokumenty a závazky na zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví) a zmínila další oblasti vztahující se k záměru (pilíře udržitelné mobility, dopravní indukce, město malých vzdáleností, ekonomické nástroje regulace silniční dopravy, klimatický plán HMP atd.). Zástupkyně ministerstva dopravy uvedla, že projednávaný záměr je výsledkem celospolečenských dohod, nic jiného dnes není tématem projednání (ani aglomerační okruh).

Dalším vystupujícím byl Ing. arch. Chaloupek, který konstatoval, že se záměrem se na Kbelské zvýší intenzity dopravy (indukovaná osobní doprava). Za tým zpracovatelky dokumentace zareagoval Ing. Kreml z TSK a uvedl, že již stávající dopravní intenzity na Kbelské jsou vysoké, a vysvětlil, že po realizaci D0 stavby 520 dojde na Kbelské ke snížení počtu nákladních aut, tyto budou nahrazeny osobními automobily (jedno nákladní auto s návěsem nahradí několik osobních automobilů). Přestože tedy na Kbelské dojde k navýšení intenzity v celkovém počtu automobilů za den, dojde zároveň ke zmenšení rozlivu dopravy na komunikace v místních částech Letňan, na Proseku a v Čakovicích atd.).

Poslední vystupující byla Ing. Lněničková, MBA, která vznesla dotaz na Ministerstvo dopravy a zeptala se, zda mají k záměru k dispozici analýzu přínosů a nákladů a dodala, že u socioekonomických přínosů platí zákon klesajících výnosů (další stavba dálnice v husté pražské síti už nebude mít velký přínos) a že dálnice omezuje městotvorné funkce, a naopak dává

potenciál ke vzniku nových logistických komerčních center. Dotaz i konstatování byly přítomnými zástupci považovány za řečnické a ani ze strany tazatelky již reakce zjevně nebyla vyžadována.

Žádný další dotaz již následně nebyl položen.

Veřejné projednání bylo ukončeno dne 22. 1. 2024 cca v 19:50 h.

III. ZÁVĚR

Dle § 17 odst. 5 zákona pořizuje příslušný úřad z veřejného projednání zápis obsahující zejména údaje o účasti a závěry z projednání a dále z něj pořizuje zvukový záznam.

Vlivy záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ byly projednány ze všech podstatných hledisek.

Konstatuji, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání dokumentace k záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ podle zákona a vyhlášky.

Zapsala: **Ing. Kateřina Pekárková**
referentka odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Schválil: **Mgr. Evžen Doležal**
ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence