

Praha dne 1. února 2024  
Č.j.: MZP/2024/710/1858  
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

### „DO 518, 519 Ruzyně – Březiněves“

konaného dne 6. 11. 2023 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 3. 9. 2019 bylo na MŽP předloženo oznámení první dílčí části záměru s názvem „SOKP 518 Ruzyně – Suchdol“ zpracované Ing. Ilonou Plevovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona.
- Dopisem ze dne 5. 9. 2019 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 16. 9. 2019 zveřejněna na úřední desce posledního dotčeného kraje (hlavní město Praha). Termín pro vyjádření k oznámení uplynul dne 16. 10. 2019.

K oznámení záměru bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 184 vyjádření (8 vyjádření dotčených územních samosprávných celků (dále také „DÚSC“), 4 vyjádření ostatních územních samosprávných celků, 6 vyjádření dotčených orgánů (dále také „DO“), 3 vyjádření ostatních orgánů státní správy, 3 vyjádření odborů MŽP a 160 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 11 vyjádření veřejnosti.

- Dne 16. 9. 2019 bylo na MŽP předloženo oznámení druhé dílčí části záměru s názvem „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“ zpracované autorským kolektivem pod vedením Ing. Zuzany Tonikové, držitelky autorizace dle § 19 zákona.
- Dopisem ze dne 25. 9. 2019 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 1. 10. 2019 zveřejněna na úřední desce posledního dotčeného kraje (hlavní město Praha). Termín pro vyjádření k oznámení uplynul dne 31. 10. 2019.

K oznámení záměru bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 195 vyjádření (10 vyjádření DÚSC, 4 vyjádření ostatních územních samosprávných celků, 5 vyjádření DO, 3 vyjádření ostatních orgánů státní správy, 4 vyjádření odborů MŽP a 169 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 4 vyjádření (2 vyjádření DO a 2 vyjádření veřejnosti).

- Dne 18. 12. 2019 vydalo MŽP k oběma výše zmíněným oznámením závěry zjišťovacího řízení, ve kterých na základě informací uvedených v oznámeních dílčích částí záměrů, 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“) s tím, že jedním z požadavků bylo i sloučení dílčích částí záměrů a předložení již pouze jediné dokumentace EIA.
- Dne 16. 8. 2023 byla na MŽP předložena společná dokumentace EIA zpracovaná Ing. Ilonou Plevovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona.
- Dopisem ze dne 28. 8. 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 EIA byla zveřejněna na úředních deskách obou dotčených krajů (hlavní město Praha a Středočeský kraj) dne 4. 9. 2023. Termín pro vyjádření k dokumentaci EIA uplynul dne 4. 10. 2023.

K dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 988 vyjádření (13 vyjádření DÚSC, 3 vyjádření ostatních územních samosprávných celků, 5 vyjádření DO, 2 vyjádření ostatních orgánů státní správy, 7 vyjádření odborů MŽP a 958 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti (14 vyjádření spolků, 907 vyjádření veřejnosti dle shodných vzorů I.-V. a 37 individuálních podání)). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 13 vyjádření z řad veřejnosti (12 vyjádření veřejnosti dle shodných vzorů I.-V. a 1 individuální podání).

- Dne 27. 10. 2023 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 30. 10. 2023.
- Dne 30. 10. 2023 uzavřelo MŽP smlouvu o zpracování posudku o vlivech záměru na životní prostředí s RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., držitelem autorizace dle § 19. Dopisem ze dne 8. 1. 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.

- Dne 6. 11. 2023 se konalo v souladu s § 17 odst. 2 zákona veřejné projednání dokumentace.

## **2. Místo a čas veřejného projednání**

Veřejné projednání dokumentace se ve smyslu § 17 zákona uskutečnilo dne 6. 11. 2023 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 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ 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. Luděk Sosna, Ph.D.*

*(za Ministerstvo dopravy)*

tým zpracovatelky dokumentace:

*Ing. Ilona Plevová*

*Mgr. Martina Fialová, Ph.D.*

tým zpracovatele posudku:

dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha

Středočeský kraj

Městská část Praha 6

Městská část Praha 8

Městská část Praha – Březiněves

Městská část Praha – Čakovice

Městská část Praha – Dolní Chabry

Městská část Praha – Ďáblice

Městská část Praha – Lysolaje

Městská část Praha – Nebušice

Městská část Praha – Přední Kopanina

Městská část Praha – Suchdol

Obec Horoměřice

Obec Zdiby

dotčené orgány:

Magistrát hlavního města Prahy

Krajský úřad Středočeského kraje

Městský úřad Brandýs n. Labem – Stará Boleslav

Městský úřad Černošice

Ministerstvo zdravotnictví

Česká inspekce životního prostředí, OI Praha

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Střední Čechy

Veřejného projednání se zúčastnili taktéž zástupci veřejnosti a dotčené veřejnosti. Celkem se veřejného projednání účastnilo kolem cca 125 osob.

*Mgr. Jan Karel*

*Ing. Jan Kreml*

*Ing. Libor Ládyš*

*Ing. Prokop Nedbal*

*RNDr. Milan Macháček*

*nezúčastnila se/nevystoupila*

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

*Mgr. Jakub Stárek, starosta*

*nezúčastnila se/nevystoupila*

*nezúčastnila se/nevystoupila*

*nezúčastnila se/nevystoupila*

*Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková, starostka*

*Ing. Mgr. Martin Tumpach, starosta*

*nezúčastnila se/nevystoupila*

*Ing. Viktor Komárek, starosta*

*nezúčastnila se/nevystoupila*

*Ing. Petr Hejl, starosta*

*Ing. Luboš Langer, starosta*

*JUDr. Eva Slavíková, starostka*

*Ing. Tomáš Novák (specialista ochrany ovzduší z odboru ochrany prostředí)*

*nezúčastnil se/nevystoupil*

*nezúčastnil se/nevystoupil*

*nezúčastnil se/nevystoupil*

*omluveno*

*nezúčastnila se/nevystoupila*

*nezúčastnila se/nevystoupila*

## **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.

Generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic ČR Ing. Radek Mátl (jako zástupce oznamovatele, dále také jen „GRŘ ŘSD“) představil základní kontext stavby dálničního okruhu kolem Prahy (dále také „D0“), zhodnotil soulad projednávaného záměru se Zásadami územního rozvoje obou dotčených krajů (dále také jen „ZUR“) a provedl základní úvahu nad klady a zápory tohoto záměru. Dále za oznamovatele vystoupil Ing. Tomáš Gross, Ph.D., ředitel Ředitelství silnic a dálnic ČR, Závodu Praha, který uvedl, že projednávaný úsek je v kontextu celé Prahy zásadním scházejícím úsekem D0 (7 z celkových 11 částí D0 je již provozováno). Dále zmínil zejména oblast platné stavební uzávěry, nákladů, ZUR atd.

Zpracovatelka dokumentace EIA Ing. Ilona Plevová následně popsala jednotlivé části trasy navrhovaného 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. Jelikož nebyl vyloučen vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000, bylo součástí dokumentace i tzv. naturové hodnocení, které významný negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000 vyloučilo. 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 že nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci záměru.

Za tým zpracovatele posudku vystoupil RNDr. Milan Macháček, který shrnul jednotlivé činnosti, které tým čekají při zpracování oponentního posudku.

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 vystoupil za Středočeský kraj jeho pověřený zástupce Ing. Dan Jiránek (předseda výboru pro životní prostředí a zemědělství a člen zastupitelstva), který odkázal na již uplatněné písemné připomínky k dokumentaci EIA. Zmínil zkušenosti obcí ležících u provozované jižní části D0, kdy běžný provoz je funkční, ale situace se výrazně zhorší, když na D0 nastane uzavírka, nehoda atd., a dopravu je třeba odklánět po náhradních komunikacích, proto doporučil v předstihu prověřit možnosti a kapacity

objízdných tras. Dále upozornil na indukci a nutnost koordinace s realizací dalších dopravních staveb.

Za městskou část (dále také jen „MČ“) Praha 6 starosta Mgr. Jakub Stárek a radní pro životní prostředí a klima PhDr. Petr Palacký, Ph.D. vyjádřili souhlas s navrhovaným záměrem, uvedli však, že je nezbytné jednat o investiční oblasti (realizace dalších tramvajových tratí a vytvoření nových parkovišť P+R, příprava alternativního komunikačního propojení ulice Evropské se Svatovítskou a Evropské s Podbabskou, jako náhrada za ulici Jugoslávských partyzánů), měkkých opatřeních (světelné závory v případě kongescí, tiché asfalty, omezení vjezdu aut nad 12 tun na související komunikace). Závěrem, ve vztahu k očekávanému nárůstu intenzit na navazujícím úseku D0, požádali o dobudování kompenzačních opatření u D0, stavba 517 Řepy – Ruzyně.

Zástupce oznamovatele uvedl, že ze strany ŘSD budou relevantní výše zmíněné oblasti prověřeny (většina jich však jde za hlavním městem Praha).

Za MČ Praha – Dolní Chabry vystoupila starostka Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková, která vyjádřila nesouhlas se záměrem a vyzdvihla nejpodstatnější části písemně uplatněného vyjádření (tranzitní dálnice TEN-T vs. okruh řešící městskou dopravu – průtah, nikoliv obchvat; umístění v blízkosti obytné zástavby a chráněných území; nárůst (nikoliv pokles) intenzit dopravy a její přesun v rámci Prahy; indukce; udržitelný rozvoj území; relevantnost dopravního modelu (nereálný předpoklad předstihové realizace 23 dopravních staveb); zvýšení imisní a hlukové zátěže MČ; prostupnost území; ovlivnění vodních zdrojů; narušení faktoru pohody obyvatel; navýšení zdravotních rizik; kumulativní vlivy (VVN vč. kácení, letiště); krajinný ráz (ve vztahu k lanovce Podbaba – Bohnice); rozpor se strategickými dokumenty na různých úrovních; variantnost záměru; zprovoznění MÚK Čimice s přivaděčem až s realizovaným sběračem).

Zástupce oznamovatele sdělil, že síť TEN-T může být využita i pro místní dopravu (záměr není v rozporu s touto sítí), soulad s územně plánovacími dokumentacemi je ošetřen, koordinace souvisejících investic (čimický sběrač) je s hlavním městem Praha průběžně zajišťována. GR ŘSD dodal, že nevýhodou ČR je, že je hustě osídlená a nelze najít trasu, která by nikomu nevadila, často je tak nutno stavět trasy v blízkosti obydlí, protože to lépe nejde, ale zde se ŘSD skutečně snaží hledat optimalizované řešení tak, aby byly vlivy i na ta nejbližší obydlí co nejvíce minimalizovány. Za tím zpracovatelky dokumentace bylo uvedeno, že vlivy záměru prověřeny byly a byla navržena taková minimalizační a kompenzační opatření, se kterými záměr splní zákonné požadavky. Vedení VVN je ve výkresové části dokumentace EIA uvedeno, v místě největší interakce prochází záměr tunelem. Krajinný ráz – lanovka má větší vizuální dopad proto, že jde o něco neobvyklého (je pro ní hodnocen pouze jeden krajinný prostor), zatímco mosty jsou dlouhodobě vnímány tak, že k městu, resp. k Praze patří (u posuzovaného záměru se zohledňuje hodnocení šesti krajinných prostor, nelze to bez dalšího srovnávat). U dopravních prognóz je běžnou praxí, že se vychází pouze ze známých předpokladů budoucí realizace komunikační sítě (takto byl prověřen i sběrač a navržena příslušná minimalizační opatření).

K doplňujícímu dotazu MŽP ve vztahu k indukčním byla zástupcem týmu zpracovatelky dokumentace EIA komentována tabulka (uvedená v dopravně-inženýrských podkladech v přílohové části této dokumentace) týkající se nárůstu celkových dopravních výkonů.

Za MČ Praha – Ďáblice vystoupil starosta Ing. Mgr. Martin Tumpach, který vyjádřil nesouhlas se záměrem a uplatnil požadavek na prvotní vyřešení stávajících obtíží v území MČ (vlivy z existence MÚK Březiněves a D8; kapacitní nedostatečnost Mratínského potoka; hlukové emise z D8; vlivy VRT a letiště; zprovoznění úseku 520 před posuzovaným záměrem).

Zástupce oznamovatele uvedl, že v daném území jsou komunikace i jiných správců (Prosecká radiála hlavního města Prahy), nicméně koordinace probíhá, vč. úseku D0 520, kde bude opět správcem ŘSD. Tým zpracovatelky dokumentace doplnil, že hlukovým aspektem i zatížením Mratínského potoka byla věnována patřičná pozornost a bylo navrženo spousta opatření (např. retenční nádrže, komplexní VH studie, protihluková opatření...) tak, aby nedocházelo ke zhoršení stávajícího stavu.

Za MČ Praha – Nebužice vystoupil starosta Ing. Viktor Komárek, který uvedl, že se záměrem nesouhlasí, požaduje variantní porovnání trasy a realizaci zelených pásů ve své MČ.

Zástupce oznamovatele k prověření variant uvedl, že v procesu EIA nelze otevírat to, co bylo vyřešeno v ZUR a v procesu SEA, záměr je předkládán ve schváleném koridoru. Tým zpracovatelky dokumentace doplnil, že požadavek na zelené pásy je relevantní, je zapracován v návrhu opatření a výsadba bude dále v přípravě záměru konkretizována.

Starosta Ing. Petr Hejl za MČ Praha – Suchdol uvedl, že záměr je amorální a zastaralý. Záměr Prahu dopravně nezachrání, tranzitní doprava už přes Prahu jezdí a není důvod, aby jezdila přes Suchdol. Dále zmínil následující oblasti – ovlivnění hydrogeologických podmínek v území; nedostatek místa pro náhradní výsadbu; ovlivnění ovzduší (stávající zatížení benzo(a)pyrenem, nereálnost výměny kotlů jako kompenzačního opatření); výskyt prioritních druhů i mimo vymezené naturové území; neprověření tunelu Kamýcká; chybějící variantní řešení; neposouzení návrhu Krajínářsko – urbanistické a architektonické studie D0 518 (JK ARCHITEKTI, s.r.o., 2022) na přivaděči a MÚK Rybářka v dokumentaci EIA; tramvajová trať Podbaba – Výhledy, tramvajové spojení Prahy 6 a Prahy 8, aglomerační okruh (propojení D7 a D8); atd.

GR ŘSD Ing. Mátl k výběru variant uvedl, že varianty byly posuzovány na úrovni územně plánovacích dokumentací, koridor pro záměr je stabilizován v ZUR obou dotčených krajů, je schválen demokratickými mechanismy a byl potvrzen i soudní cestou, oznamovatel nemůže vybočit z takového koridoru a posuzovat jinou územní variantu. ŘSD se snaží hledat v rámci daného koridoru takové řešení, které bude z hlediska vlivů záměru co nejvíce minimalizováno a bude co nejvíce přijatelné pro dotčené okolí. Zástupce oznamovatele dále uvedl, že u Rybářky je připraven v rámci verifikace akceptovat, pokud by nové řešení znamenalo provedení nového zjišťovacího řízení dle zákona. Zpracovatelka dokumentace vysvětlila, že nové řešení MÚK Rybářka nebylo součástí návrhu záměru v dokumentaci EIA, ale je výsledkem procesu EIA a bude promítnuto do stanoviska EIA jako jedno z opatření.

Za obec Horoměřice vystoupil starosta Ing. Luboš Langer, který shrnul závěry písemně uplatněného vyjádření obce (požadavek na vedení trasy záměru v co nejdelším rozsahu

tunelem; zkapacitnění ulice Suchdolská; přeložení silnice II/240; nový obchvat obce na jihu, prodloužení tramvaje ze Suchdola do Horoměřic atd.).

Následně vystoupila za obec Zdiby starostka JUDr. Eva Slavíková. Uvedla, že již nyní je na území obce dálnice D8 se všemi dopady provozu na ní, záměr by tak představoval další významně negativní zásah. Minimalizační opatření posuzovaného záměru jsou navržena nedostatečně, pokud bude záměr realizován tak, jak je navržen, pak dle názoru paní starostky nebude možné v budoucnu zajistit žádné zlepšení v záměrem dotčeném území. V případě realizace záměru projede územím obce denně až 200 000 vozidel, a ještě je k tomu potřeba připočítat hluk z letecké dopravy. Záměr ruší 3 ze 4 stávajících přístupových komunikací, dokumentace tyto komunikace vnímá jako „polní cesty“, obec Zdiby by byla záměrem uzavřena „jako v kleštích“ se zachováním pouze jediného výjezdu z obce. Záměr definitivně ničí veškeré naděje na to, aby se z obce stalo kvalitní městské prostředí, proto je vysloven nesouhlas se záměrem. Starostka dále uvedla, že je nepochopitelné, že za situace, kdy jsou prosazovány obchvaty obcí a kdy je doprava z měst vymísťována, se navrhuje takovýto záměr do hustě osídleného území. Požaduje, aby podmínky obce Zdiby byly převzaty jako závazné podmínky stanoviska EIA. Není podle ní v pořádku, že takto zásadní záměr je předkládán invariantně (způsob výběru posuzované varianty je v dokumentaci EIA nedostatečný, nebyla hledána dílčí opatření – MHD, tranzitní doprava atd.), nebyl vyloučen vliv na Naturu 2000, a proto by měly být hledány i jiné varianty. Dokumentaci EIA považuje za nepřezkoumatelnou – výhledový stav v dopravní prognóze počítá s existencí 23 dopravních staveb v roce 2030, na takovém předpokladu jsou založena vstupní data pro výpočty, předpoklad je nicméně nereálný a nesplnitelný, a výsledky, které z něho vycházejí, jsou tedy neobjektivní a nelze na nich stavět (což paní starostka považuje za významnou procesní vadu). Další podstatné připomínky byly vzneseny k hlukové oblasti – vadně předané dílo, pochybení v metodice měření, neuvedení zdrojů dat, nevhodný výpočtový software, podhodnocení hlukové zátěže, nevěnování pozornosti školským a sportovním zařízením, kumulativní vlivy s dalšími zdroji hluku atd. Připomínky k rozptylové studii odkazují na předané písemné vyjádření (zmíněno bylo nezařazení výpočtových bodů na území obce Zdiby, nevynutitelnost kompenzačních opatření – výměny kotlů, výsadby, nevěnování pozornosti školským a sportovním zařízením atd.). Další připomínkou oblastí bylo vyhodnocení vlivů záměru na krajinný ráz (zmíněno vyjádření ČIŽP z roku 2001-2002). Ve svém vystoupení pak dále paní starostka odkázala na přílohou část obcí uplatněného vyjádření – např. odborné posouzení dokumentace EIA, kde jsou zmiňovány významně negativní vlivy (tedy de facto nepřijatelné vlivy) nejen na krajinný ráz, ale i na ovzduší a klima, obyvatelstvo a veřejné zdraví, na půdu, podzemní a povrchové vody, přírodní zdroje atd. Starostka konstatovala, že pokud by mělo dojít ke správnému procesnímu postupu, mělo by MŽP vrátit dokumentaci EIA k přepracování, přičemž některé vady ale jsou, dle jejího názoru, nezhoditelné. Dále paní starostka uvedla připomínky z hlediska dopravního řešení – výrazný nárůst dopravy na území obce Zdiby; celý záměr potlačuje preferenci veřejné dopravy; z některých stávajících komunikací se stane příjezd na D0 (ulice Pražská bude zkratkou z D8 na D0); stávající infrastruktura není připravena na takový nárůst dopravy (již za současné dopravní situace jsou na území obce každodenní kongesce); požadavek na plně zrealizovaný a zprovozněný kompletní obchvat obce Zdiby (zajištění vyvedení tranzitní dopravy z intravilánu obce) před povolením záměru. Záměr



významně nepomůže žádné lokalitě v Praze, je v rozporu se strategickými koncepcemi a environmentálními cíli ČR; pasivita ČR při získávání prostředků na protihluková opatření (oproti např. Slovensku). Záměr je dle názoru obce v předložené podobě společensky a ekonomicky neefektivní, z pohledu dopadu na jednotlivé složky životního prostředí významně negativní a nenaplňující veřejný zájem na udržitelném rozvoji společnosti, proto obec požaduje vydání nesouhlasného stanoviska EIA a plně odkazuje na písemně uplatněné vyjádření.

Projektant části záměru, stavby D0 519, Ing. Prokop Nedbal uvedl, že oproti oznámení záměru je v projednávané dokumentaci v blízkosti obce již na trase záměru projektován tunel Dolní Chabry – Zdiby v délce 750 m, a dále dodal, že k výše zmíněnému zrušení místních přístupových komunikací realizací záměru nedojde, že zůstanou zachovány ve stávajícím rozsahu (ulice Formanská a Chaberská). Dále reagoval GRŘ ŘSD Ing. Mátl, který uvedl, že kamionová doprava už do Prahy přivedena je (existence logistických center) a je třeba hledat řešení, které ji odvede na takové komunikace, které jsou k tomu uzpůsobeny. Následně ředitel odboru strategie ministerstva dopravy, Ing. Luděk Sosna, Ph.D., doplnil, že stávající koridor pro vedení záměru byl potvrzen všemi demokratickými mechanismy právního státu, a proto nebudou posuzovány žádné jiné koridory (k této myšlence se Ministerstvo dopravy plně a otevřeně hlásí). Cílem je minimalizace dopadů záměru ve stávajícím trasování. Zpracovatelka dokumentace vysvětlila, jak je navrhováno řešení možného ovlivnění zdrojů podzemních vod realizací záměru v blízkosti obce Zdiby (prohlubování stávajících studní, resp. budování nových); kolika krajinných prostorů se týkalo hodnocení vlivů záměru na krajinný ráz (jeden prostor u záměru lanovky vs. vyhodnocení celkem šesti prostorů u posuzovaného záměru; podoba záměru od r. 2001 (a k ní se vztahující vyjádření ČIŽP) doznala změn, k oznámení záměru v r. 2019 již ČIŽP připomínky z hlediska krajinného rázu neuplatnila) a jakým způsobem bylo provedeno srovnání možných variant řešení záměru v rámci stanoveného koridoru. Za tým zpracovatelky dokumentace EIA dále vystoupil Ing. Jan Kreml a okomentoval možný vliv jednotlivých předpokládaných dopravních staveb na intenzity posuzovaného záměru v rámci předpokládaného výhledového dopravního modelu (významněji ho mohou ovlivnit v podstatě pouze dvě stavby – přeložka ul. K Ládví – Dopraváků (zaústění čimického sběrače) a přeložka II/101 a II/240 mezi D7 a D8 (zahrnující obchvat Kralup nad Vltavou a nový most přes Vltavu u Kralup nad Vltavou)). Dále uvedl, že ve výhledovém stavu s realizací posuzovaného záměru vč. navazujícího úseku D0 520 dochází oproti stavu bez realizace záměru k dílčímu navýšení na ul. Průběžná a Pražská (v severní části naopak předpoklad poklesu) ve Zdibech do výše max. 18 % (což představuje cca 1.800 vozidel za den oproti stavu bez záměru). Za tým zpracovatelky dokumentace EIA dále provedl komentář k některým uplatněným podnětům k hlukové oblasti Ing. Libor Ládyš (metodika tvorby akustických studií; meteorologické podmínky; kumulativní vlivy; použitý výpočtový software CadnaA; strategické hlukové mapování, čerpání evropských peněz na stávající vs. nové komunikace v ČR a SR; atd. s tím, že detailně bude vše vypořádáno v rámci oponentního posudku EIA). Dále vystoupil Mgr. Jan Karel, jako spoluzpracovatel rozptylové studie a studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, který vysvětlil rozmístění referenčních bodů a princip navrhovaných kompenzačních opatření (u posuzovaného záměru je nutné kompenzovat pouze benzo(a)pyren, jehož převážným zdrojem je spalování tuhých paliv v domácích topeništích, z dopravy pochází pouze cca 10 %). Vysvětlil také paradoxní situaci, kdy největší

příspěvky benzo(a)pyrenu z realizace záměru (předpokládané v jeho bezprostřední blízkosti v hodnotách cca 0,2 až 0,3 ng.m<sup>-3</sup>), není třeba kompenzovat díky nízkým pozadovým hodnotám (kdy ani po přičtení příspěvků záměru nedochází k dosažení, resp. překročení limitní hodnoty stanovené pro tuto znečišťující látku), zatímco ve větší vzdálenosti od záměru (kdy jsou příspěvky záměru o řád nižší, tedy cca 0,02 až 0,03 ng.m<sup>-3</sup>), kde jsou však zároveň lokálně stávající pozadové hodnoty limitně překračovány, je zákonnou povinností navýšení o více jak 1 % limitní hodnoty (tedy příspěvky vyšší jak 0,01 ng.m<sup>-3</sup>) již kompenzovat (kompenzace tedy nemohou být realizovány v bezprostřední blízkosti nového zdroje, kde jsou jeho příspěvky nejvyšší). Jedinou výjimkou je MÚK Rybářka, kde jsou zároveň nejvyšší příspěvky záměru spolu s limitně překračovanou stávající pozadovou hodnotou pro benzo(a)pyren. Největší potenciál pak v kompenzačních opatřeních přináší obměna topných systémů a dále náhradní plošné výsadby zeleně. Závěrem za MŽP Mgr. Evžen Doležal, ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, poděkoval paní starostce obce Zdiby za rozsáhlou a konstruktivní oponenturu, a vysvětlil, že právě oponentura jednotlivých dokumentů předložené dokumentace záměru je jedním z cílů procesu EIA (průběh veřejného projednání a zohlednění obsahu všech obdržovaných vyjádření k ní vede příslušný úřad ke zjištění, zda tato dokumentace ob stojí, či nikoliv a bude ji třeba vrátit k přepracování), a dále zmínil, že popis výběru mezi zvažovanými variantami záměru (uvedený v předložené dokumentaci) dostatečně splňuje požadavky jak zákona, tak evropské směrnice.

Jediným na veřejném projednání přítomným zástupcem z řad dotčených orgánů byl Ing. Tomáš Novák (specialista ochrany ovzduší z odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy), který odkázal na zaslané písemné vyjádření a uvedl, že z hlediska oblasti ochrany ovzduší lze s navrhovaným záměrem a minimalizačními a kompenzačními opatřeními vyslovit souhlas.

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.

Obyvatelka z Prahy 8, části Čimice, paní Kubíčková, poděkovala starostkám MČ Praha – Dolní Chabry a Zdiby za jejich vystoupení a uvedla své obavy týkající se statiky objektů (již nyní praskají domy u ulice Čimická), vlivů záměru na dotčené obyvatele a zničení přírodního prostředí lokality realizací záměru. Zástupce oznamovatele k tomu uvedl, že ŘSD, jako správce budoucí komunikace, má z jiných provozovaných staveb zkušenosti jak s měřením, tak především s řešením (sledování, opravy, náhrady škod) negativních účinků záměru na přilehlé nemovitosti (statika, ovzduší, hluk). Bude provedena pasportizace objektů jak současného stavu, tak pro fázi výstavby a provozu záměru. Zpracovatelka dokumentace doplnila, že v tomto směru jsou navrhována příslušná opatření, která budou odsouhlasena majiteli objektů.

Dále vystoupil pan Martínek, člen občanského sdružení Praha 6 se svolením starosty MČ Praha 6. Silničnímu okruhu se věnuje již 30 let, jako aviatik zmínil oblast ovzduší (inverze), dlouhodobě chráněného koridoru pro okruh atd. a vyjádřil podporu záměru.

Obyvatel MČ Praha – Suchdol pan Beneš připomněl historický vývoj variantního trasování okruhu (vč. projednávání varianty J a SS v roce 2001 ve vztahu k UJV Řež), které dle jeho názoru již

nyňi nemůžte odpovídat aktuálnímu rozvoji a potřebám města. Dále zmínil požadavek na návrat tunelu Rybářka do původní stopy (dále od zástavby) a uplatnil obavy z otřesů generovaných provozem záměru na skalním podloží. Proběhla krátká diskuze.

Následně vystoupila paní Vrchotová, jako zástupkyně vlastníka konkrétního pozemku v místní části Sedlec a shrnula nejzásadnější body z uplatněného písemného vyjádření (fixace umístění přivaděče Rybářka; umístění výdechů vzduchotechniky; zařízení staveniště, staveništní komunikace, deponie; posunutí portálu tunelu Rybářka, resp. zakrytí jeho východní části atd.). Zástupce oznamovatele krátce na vznesené zareagoval s odkazem na stupeň podrobnosti zpracování projektové dokumentace na úrovni technicko-ekonomické studie, která byla podkladem pro proces EIA.

Paní Štěchová, obyvatelka Prahy 8, místní části Čimice, uvedla, že od poloviny 60. do konce 80. let minulého století byla trasa v územním plánu trasována na sever od Roztok, na konci 80. let došlo neveřejně ke změně územního plánu a k posunu do Prahy (tj. do Suchdola). Z hlediska obtěžování hlukem půjde dle jejího názoru o nejvíce zatíženou komunikaci v Praze (vede v leteckém koridoru Letiště Václava Havla a v lokalitě Čimic se přidávají ještě vlivy z dálnice D8 a železničního spojení na sever z Prahy). Spojení levého a pravého břehu Vltavy v této lokalitě by mělo být dle ní realizováno městskými komunikacemi od polikliniky Mazurská do Kamýcké. Uvádí negativní zkušenost obyvatel Jesenice s hlukem z dopravy z posunuté jižní části D0 (stavba 512) z Prahy do Jesenice. Vznesla dotaz, zda bude na D0 518+519 následně vybírán dálniční poplatek. Vyjádřila podporu těm MČ, které jsou proti realizaci záměru. GŘ ŘSD krátce k vznesenému zareagoval se sdělením, že starosta a místostarostka Jesenice podporují realizaci posuzovaného záměru tak, aby mohl okruh fungovat v celém rozsahu a nebyly přetěžovány jeho dílčí již zrealizované části.

Pan Matoušek, občan ze Zdib, navázal na své písemně uplatněné vyjádření a zmínil nepropustnost území ve vztahu k D8 (směrem na Bořanovice a Líbeznici). Za tým zpracovatelky dokumentace vystoupil projektant stavby 519 a k prostupnosti území uvedl, že v daném místě je plánován sdružený mostní objekt nad D8 (migrační objekt určený i pro pěší dopravu), další sdružený mostní objekt je plánován mezi MÚK Ústecká a MÚK Březiněves. Dodal, že prostupnost zvyšují i všechny tunelové a mostní objekty na trase záměru atd. GŘ ŘSD Ing. Mátl doplnil, že v rámci dalšího souvisejícího záměru (rozšíření D8 na šesti-pruhové uspořádání z Prahy až po Novou Ves) bude také řešeno zvýšení prostupnosti území (nejen pro zvěř, ale i pro pěší a cyklistickou dopravu) stejně tak, jak je to realizováno např. v rámci modernizace D1.

Paní Hýsková, obyvatelka MČ Praha 8, místní části Čimice, uvedla, že jako občané uplatnili písemné vyjádření a vznesla dotazy k trasování a vzdálenosti čimického přivaděče a sběrače ve vztahu k sídlišti Čimice (konkrétně k ulici Křivenická) a k tomu, jaká opatření budou chránit obyvatele této oblasti před vlivy z posuzovaného záměru. K trasování uvedl v krátké diskusi potřebné informace projektant záměru, následně vystoupila zpracovatelka dokumentace a dále zpracovatelé hlukové a rozptylové studie a stručně shrnuli nejpodstatnější navrhovaná opatření v oblasti (prostupnost: průchozí objekt přes čimický přivaděč; hluk: přímo na nové komunikaci realizace valů, tunelů a clon; ve stávající zástavbě realizace nízkohlučných povrchů, regulace dopravy a rychlosti, příp. individuální protihluková opatření na fasádě objektů tak, aby byl

v chráněném venkovním prostoru staveb plněn zákonem stanovený hygienický limit; ovzduší: imisní limity budou plněny, a to i pro benzo(a)pyren).

Následně vystoupil pan Švalb, obyvatel MČ Praha – Dolní Chabry, a uvedl, že bez čimického sběrače se ulice Čimická a Spořická stanou dálničními přivaděči (nachází se tam školy – bezpečnost dětí atd.). Zástupce oznamovatele a zpracovatelka dokumentace následně v krátké diskusi uvedli, že sběrač je investicí hlavního města Prahy, a jeho příprava tak není v moci oznamovatele, nicméně, že koordinace probíhá. V dokumentaci EIA byl prověřován i dopravní scénář při nerealizaci čimického sběrače a pro něj byla navržena i příslušná protihluková opatření, taktéž byla přislíbena koordinace při zprovoznění záměru v této oblasti.

Poté MUDr. Šotola (vystupuje i za spolek Za lepší Chabry, primář plicní kliniky VFN) doporučil vrátit dokumentaci EIA k zásadnímu přepracování zejména v hlukové a imisní oblasti (překračování limitů polévatého prachu v oblasti Dolních Chabry již dnes, není možné umístit záměr, který přinese další příspěvky již v době své realizace; obdobná situace u benzo(a)pyrenu; rozptylová studie hodnotí jednotlivé škodliviny, ale nehodnotí účinky působení směsí více znečišťujících látek ani vlivy přízemního ozonu; není reálné odvézt všechny přebytky zemin, již nyní jsou v oblasti překračovány hlukové limity (jejich plnění se záměrem vychází na desetiny stanovené limitní hodnoty); nepřezkoumatelnost dokumentace), uplatnil požadavek na vypracování oponentní rozptylové i hlukové studie. Konstatoval, že schází hledání jiné varianty záměru a mimo jiné uplatnil i dotaz k čerpání prostředků EU na realizaci záměru.

Zástupce oznamovatele za ministerstvo dopravy mimo jiné uvedl, že o zdroji financování záměru není rozhodnuto. Čerpání prostředků EU je časově omezené (bude prověřena využitelnost), národní finance nejsou dostatečné na pokrytí, proto se uvažuje i varianta finančního zapojení soukromého sektoru (projekt PPP). Aktuálně nejsou informace o tom, že by projekt nebyl způsobilý k čerpání prostředků EU. Krátce byla zmíněna oblast hledání variant, respektování stabilizované trasy v ZUR a hledání takového optimalizovaného řešení trasy v tomto koridoru, který bude působit co nejmenší negativní vlivy jak ve své přípravě, tak při svém provozu (bylo konstatováno, že náklady stavby rostou i jejím zahlubováním, tunely atd.). Zpracovatelka dokumentace uvedla, že část záměru stavby 519 mezi Vltavou a mostem přes Draháňské údolí je skutečně nejcitlivějším místem při realizaci záměru, z předběžných plánů organizace výstavby vyplývá, že převážná část staveništní dopravy bude vedena v trase komunikace. Výjimkou je doba, kdy budou realizovány mosty (teprve po jejich realizaci dojde k odvozu deponovaných zemin), pro dovoz stavebního materiálu na realizaci mostních konstrukcí jsou stanoveny nízké intenzity pro staveništní komunikace tak, aby byly splněny hlukové limity v území. Detailní řešení se bude upřesňovat s další projekční přípravou záměru (alternativní možnosti však jsou, např. budoucí odvodňovací štoly do Vltavy, které jsou navrhovány u stavby 518, by mohly být příp. realizovány pro odvoz materiálu lodní dopravou i u stavby 519 atd.). Za MŽP uvedl ředitel Mgr. Doležal, že v rámci procesu EIA (v posudku) bude samozřejmě ověřována nejen úplnost, ale právě i správnost dokumentace EIA, včetně jejích příloh a vyzval k uvedení konkrétních nedostatků hlukové a rozptylové studie.

MUDr. Šotola k této výzvě uvedl, že již nyní jsou v dotčené oblasti překračovány hlukové limity; v hlukové studii jsou místa, kde je vliv záměru bagatelizován a kde je uvedeno, že z důvodu

krátkodobosti prací není vliv vůbec hodnocen. Domnívá se, že hluková studie je udělána tak „aby vyšla“, protože tam, kde jsou kritická místa, to „vychází“ na desetinky hodnot hlukového limitu. Dále také uvedl, že studie nezohledňuje konfiguraci terénu.

Zpracovatel akustické studie Ing. Ládyš konstatoval, že na základě předběžných zásad organizace výstavby bylo spočítáno hodinové, resp. denní množství nákladních aut, které je možné na stávající komunikace vpustit tak, aby byly plněny hlukové limity a současně bylo konstatováno, že pokud by tam někdo chtěl pustit těchto aut více, tak by to vyžadovalo časově omezenou výjimku z těchto limitů. Výrazně se ohradil proti nařčení z manipulování s daty (na akustické studii pracoval celý tým autorů), vysvětlil fáze následného podrobného akustického monitoringu (před realizací záměru, v průběhu jeho výstavby a v době provozu záměru) a okomentoval nezbytnost znalosti vstupních dat pro přezkum akustické studie (např. intenzity dopravy, skladba a rychlost dopravního proudu, kvalita pojižděného povrchu, sklon komunikace a vozidlový park – výpočty jsou tedy na straně bezpečnosti – vývoj jde dál a automobily i jejich součásti budou muset být čím dál tím více tišší). Dodal, že oponentura by měla být zpracována nezávislou externí společností (jako např. u záměru Letiště Vodochody), nikoliv konkurencí. Ke zpracování akustické studie uvedl, že je modelována ve 3D prostředí (výřezy jsou součástí dokumentace EIA) a zohledňuje tak veškeré objekty (zářezy, mosty, terén, okolní objekty atd.) i jejich zvukovou pohltivost či odrazivost, včetně započítání odrazu akustické energie od fasád objektů. Za MŽP doplnila Ing. Pekárková také to, že v rámci procesu EIA bylo doručeno vyjádření příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (Ministerstvo zdravotnictví), ve kterém nebyly uplatněny žádné výhrady ke zpracované akustické studii ani k hodnocení vlivů na veřejné zdraví, a uvedla, že oponentura bude, jak již bylo zmíněno, provedena v rámci posudku EIA.

Jako další vystoupil pan Ing. Bc. Fišer, opoziční zastupitel MČ Praha – Suchdol (vyjadřující názor jeho obyvatel ve věkové skupině cca 22-39 let). Ve svém vystoupení vyjádřil podporu záměru, snahu o nalezení optimálního technického řešení, včetně zpracování návrhů Krajinářsko – urbanistických a architektonických studií D0 518 a D0 519 (obě JK ARCHITEKTI, s.r.o., 2022), žádá o prokazatelné a veřejně dostupné vypořádání všech k dokumentaci EIA uplatněných vyjádření a rychlou realizaci záměru, environmentálně citlivou pro okolí (včetně vedení VVN pod zemí).

K požadavku na řádné vypořádání uplatněných vyjádření uvedla za MŽP Ing. Pekárková to, že MŽP bylo doručeno přes tisíc vyjádření a jejich vypořádání je zákonnou náležitostí posudku EIA. Vedení VVN okomentoval zástupce oznamovatele s tím, že technicky to jistě řešitelné je, ale oznamovatel není majitelem ani správcem tohoto vedení.

Další vystupující byla Ing. Lněničková, MBA (zastupitelka hlavního města Prahy i MČ Praha – Suchdol, není však statutární zástupce, na veřejném projednání vystupuje pouze za sebe). K oblasti udržitelné dopravy uvedla, že z dopravně-inženýrských podkladů vyplývá, že záměr Praze nepomůže, spíše naopak (2/3 provozu bude tvořit indukovaná doprava, a jen 1/3 doprava, která bude na D0 převedena ze stávající dopravní sítě), ani v jižní části D0 nedojde ke snížení intenzit dopravy. Stavba je prezentována tak, že bude řešením dopravy v Praze, ale dle jejího názoru to není pravda. Podle dat TSK je Praha především zdrojovou a cílovou destinací, tranzitní doprava tvoří pouze 5 %, oblastí k řešení tedy nemá být tranzit, ale dojíždění ze satelitů

a nazpět. Je třeba se zabývat příčinami stávající dopravní situace, za které považuje nekonceptní dopravní a územní plánování v posledních 30 letech, jehož důsledkem jsou právě rezidenční satelity, nákupní a logistická centra bez preference a realizace dostatečně kapacitní MHD atd. Dále uvedla, že ZUR jsou v rozporu s cíli několika klíčových strategických dokumentů. Indukovanou dopravu nelze řešit výstavbou dalších komunikací či rozšiřováním těch stávajících (analogie k řešení obezity povolováním opasku). V místě přivaděče Rybářka vznikne nová radiála – nejkratší (a pro řidiče nejlákavější) spojnice mezi vnitřním okruhem a D0 (nárůst dopravy). Řešením pražské dopravy není dle jejího názoru vybudování zbývajících částí D0, ale vybudování místního mostu (propojující Prahu 6 a Prahu 8, zejména pro MHD, prodloužení a budování dalších tramvajových tras). Přetížené Evropské ulici může odlehčit nová železniční trať (na letiště, resp. do Kladna), celkově by městu mohly pomoci regulace typu výkonového zpoplatnění, mýta, zdražení návštěvnického parkování, omezení vjezdu, omezení rychlosti. Dle jejího názoru stavba nepřispívá k rozvoji MHD (naopak snižuje její konkurenceschopnost), nepřispívá k řešení dopravy, naopak ji indukuje. Doprava ve městě by se měla řešit komplexně, stavba je v rozporu se strategií trvalé udržitelnosti a klimatickými závazky ČR, s Politikou ochrany klimatu, s klimatickými závazky i klimatickými plánem hl. města Prahy, s národní adaptační strategií. Dále ve svém vystoupení uvedla, že záměr je v rozporu i se Strategickým rámcem ČR (suburbanizace, vynucená mobilita, emise skleníkových plynů), dopravní politikou ČR (externí náklady silniční dopravy), v rozporu s § 1 odst. 3 zákona (stavba nepřispěje k udržitelnému rozvoji). Konstatovala, že ji nelze považovat za veřejně prospěšnou stavbu (dopravně městu nepomůže), bude zátěží pro další generace. Prioritou státu by měla být namísto realizace záměru podpora železničních spojení a VRT. Závěrem uvedla, že by navrhovaný záměr měl být zamítnut.

GŘ ŘSD Ing. Mátl uvedl, že cíle strategických dokumentů také podporuje, ale nemohou být funkční, pokud nebude dostavěná základní dálniční síť ČR, ta je naprostým základem, obzvlášť pokud každoročně vzrůstá na stávající dálniční síti intenzita jak nákladní, tak osobní dopravy. Vyjádřil respekt k uplatněným námítkám, ale zároveň dodal, že scházející úseky dálniční sítě je třeba projednat a realizovat, čímž bude dosaženo zlepšení v rámci celé ČR (byť lokálně v oblastech, kde nyní dálnice není, přinese nové vlivy, tyto je však možné dostupnými opatřeními minimalizovat, či kompenzovat).

Zpracovatelka dokumentace k uváděnému nesouladu s cíli strategických dokumentů na všech úrovních uvedla, že ZUR (s kterými záměr v souladu je) v rámci svého posouzení v procesu SEA soulad se strategickými dokumenty obsahoval.

Ing. Lněničková, MBA uvedla, že však proces SEA na ZUR probíhal již v roce 2013, kdy tyto strategické dokumenty ještě nebyly nebo neměly stanovené zmiňované cíle, dle jejího názoru by se měly aktualizovat ZUR právě tak, aby se stanovenými cíli udržitelného rozvoje v souladu byly. K nárůstu silniční dopravy poznamenala, že je důsledkem nedostatečné podpory a rozvoje kapacitních železničních spojení (ČR má levné poplatky za mýto, proto je tranzitní zemí pro nákladní dopravu, na rozdíl od např. Rakouska, které je tranzitní zemí pro železniční dopravu), koncepce silniční sítě by neměla být budována pragocentricky, ale naopak polycentricky (tangenciální propojení krajských (okresních) měst, resp. regionů).

K tomuto GŘ ŘSD krátce uvedl, že se již projednává ŘSD navržený koncepční materiál, který vyhledává nové trasy pro kapacitní silniční spojení ČR (propojení krajských aglomerací mimo Prahu a Brno).

Jako další vystoupil pan Zapletal z MČ Praha 6 a požádal účastníky projednání, aby vnímali potřeby také těch, kterým záměr pomůže (v lokalitě Patočkovy ulice, která je značena jako městský okruh, jsou nemovitosti vzdáleny cca 5 m od komunikace a nemají v současné době žádná protihluková ani regulační opatření, náhradní výsadbu, tunel atd.). Vzněl dotaz, zda dopravní prognóza předpokládá i nějaká budoucí regulační opatření v centru Prahy (mýto, zákazy vjezdu, omezení rychlosti atd.) a také, co by se stalo v případě zamítnutí aktivní varianty, a tedy realizace nulové varianty. Závěrem požádal o vydání souhlasného závazného stanoviska EIA k aktivní variantě záměru.

Za tým zpracovatelky dokumentace bylo uvedeno, že v dopravně-inženýrských podkladech byla zahrnuta pouze drobná regulační opatření na Malé Straně a na Starém Městě (nejsou součástí záměru, proto jsou stejná jak pro stav se záměrem, tak pro stav bez záměru), rozsáhlejší regulační opatření zahrnuta nejsou (není shoda nad jejich rozsahem). Zpracovatelka dokumentace doplnila, že v případě nerealizace záměru se předpokládají další nárůsty dopravy a zhoršování situace v okolí stávajících, již v současnosti přetížených, komunikací.

Pan Zapletal závěrem diskuze navrhl, aby podmínkou stanoviska EIA bylo zavedení regulací v centru Prahy. MŽP přislíbilo minimálně zaznamenání do tohoto zápisu. Zpracovatel akustické studie doplnil, že jednou z podmínek stanoviska EIA pro vnitřní městský okruh (v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka) je, že nebude uveden do provozu dříve, než bude uveden do provozu vnější okruh tak, aby městský okruh nesuploval funkci vnějšího okruhu.

Ing. Lněničková, MBA uvedla, že finančními prostředky z nerealizovaného záměru by jako zastupitelka raději podpořila opatření, která by minimalizovala stávající zatížené komunikace a že hlavní město Praha min. do roku 2030 nebude mít dostatek finančních prostředků na realizaci městského okruhu. Pan Zapletal k tomu poznamenal, že zatímco okruh s navrženými opatřeními limity plnit bude, ulice Patočkova v současné chvíli není chráněna vůbec (proto je vítán jakýkoliv, byť minimální pokles dopravních intenzit).

Pan Chaloupek z MČ Praha 8, části Čimic uvedl, že se po realizaci záměru předpokládá snížení intenzit na ulici Patočkova, zatímco MÚK Čimice s krátkým přivaděčem bude připojena na ulici Čimickou a Spořickou, kde dojde k poměrně zásadním nárůstům intenzit (a to jak ve stavu s čimickým sběračem, tak bez něj).

Projektant stavby 519 v této věci uvedl, že napojení MÚK Čimice je projektováno pro budoucí napojení na čimický sběrač (který není součástí záměru, jeho investorem bude hlavní město Praha). Zpracovatelka dokumentace doplnila, že oba dopravní scénáře (bez čimického sběrače i s ním, včetně nutných opatření) byly v dokumentaci EIA vyhodnoceny z hlediska svých vlivů a byla k nim navržena příslušná opatření.

Dále vystoupila paní Dvouletá z MČ Praha – Suchdol a uvedla, že v této části Prahy je kvůli provozu letiště situace neúnosná (sezónní překračování hlukových limitů; pokud je třeba větrat, nedá se kvůli hluku spát; věc řešila bez úspěchu jak se samotným letištěm, tak s orgány ochrany

veřejného zdraví (potvrzeno překračování limitů, v rámci celého roku se ale srovná (charakteristický letový den); na letecký hluk se nedá zvyknout). Požádala zpracovatele posudku o zohlednění kumulativních vlivů letiště a záměru.

Za tým zpracovatele posudku vystoupil RNDr. Macháček, CSc. a uvedl, že všechna vyjádření na projednání bedlivě poslouchá a slíbil, že posudek se bude pečlivě zabývat všemi uplatněnými připomínkami.

Obyvatelka MČ Praha – Suchdol, paní Štěpánková, vznesla dotaz k umístění výdechů u MÚK Rybářka, resp. MÚK Suchdol (původní předpoklad u Kozích hřbetů), k šíření škodlivin od portálu, k možnosti ovlivnění rozptylu škodlivin z výdechů pohybem letadel atd. Závěrem požádala MŽP o vydání nesouhlasného stanoviska EIA k záměru.

Zpracovatel rozptylové studie v krátké diskuzi vysvětlil, jak probíhá prověření nutnosti umístění výdechu u tunelů (v každém jízdním směru) ve chvíli, kdy není dostatečné větrání pouze portály tunelu. Dále popsal, jaký stav řešení záměru na Rybářce byl prověřován a co se děje se znečištěným vzduchem, když opustí portál, resp. výdech tunelu (vč. vlivu letadel na proudění vzdušiny, resp. její rozptyl).

Dále vystoupila paní Markvartová z MČ Praha 8, části Čimice, a uvedla, že si myslí, že záměr bude neúnosný, že nemůže vycházet z hlediska plnění všech různých limitů (v Čimicích je už nyní kapacita vyčerpána, dojde ke zničení přírodních míst v lokalitě) a nesouhlasí s ním.

Starosta MČ Praha – Nebušice, Ing. Komárek, se zeptal, zda se někdo v posouzení záměru zabýval kumulacemi (letiště, dálnice, železnice...).

Zpracovatel hlukové studie uvedl, že kumulace zohledněny byly (počty předpokládaných pohybů nové paralelní dráhy jsou stále stejné jako v procesu EIA), zdroje (hladiny akustického tlaku) lze sčítat, nicméně že pro hodnocení vlivů kumulace různých zdrojů hluku na veřejné zdraví neexistuje metodika (ani od WHO). Za zpracovatele rozptylové studie bylo konstatováno, že všechny známé záměry jsou zahrnuty ve vstupní sestavě zdrojů pro výpočty.

Pan starosta Ing. Komárek uvedl, že s tímto tvrzením zpracovatelů nesouhlasí (v pro ně zpracované oponentuře rozptylové studie je to jinak, je součástí v písemně uplatněném vyjádření MČ). Paní Dvouletá z MČ Praha – Suchdol navrhla, aby v případě realizace záměru bylo letiště od 0 h. do 6. h. uzavřeno.

Za MŽP bylo uvedeno, že i ve vyžádaném vyjádření Ministerstva zdravotnictví byla uvedena neexistence návodu na vyhodnocení vlivů kumulace různých zdrojů hluku na veřejné zdraví a bylo doporučeno vznést podnět na Ministerstvo dopravy, k domluvě na možném řešení lokalit, kde dochází k současnému působení leteckého a silničního hluku.

Poté vystoupil pan Čapek, důchodce z Prahy, který uvedl, že stavby D0 518+519+520 je potřeba postavit co nejdříve bez ohledu na všechny námitky.

Paní Štěpánková z MČ Praha – Suchdol vznesla dotaz k legislativní změně hlukových limitů (domnívá se, že jde o změkčování limitů na úkor obyvatel).



Zpracovatel akustické studie Ing. Ládyš krátce vysvětlil proběhlé změny a uvedl, že dříve byly hlukové limity stanoveny dle kategorií komunikací, včetně zohlednění staré hlukové zátěže. V současné době jsou stanoveny limity pro nové stavby (realizované po roce 2001) v hodnotách 60 dB v denní době a 50 dB v noční době, u starších komunikací (realizovaných před rokem 2001) došlo ke zpřísnění limitů na 68 dB v denní době a 58 dB v noční době.

Obyvatelka z MČ Praha – Suchdol, paní Arazimová uvedla, že je třeba vyřešit dopravu osob na Českou zemědělskou univerzitu (v Kamýčké dole u Vltavy vznikne velký problém, je třeba řešit i kvůli předpokládanému nárůstu obyvatel Suchdola). Dále vznesla dotaz k funkčnosti semaforu u výjezdu z přivaděče Rybářka a k celkové potřebnosti záměru s ohledem na budoucí existenci tramvaje (Suchdol – Strahov). Domnívá se, že potřebný není, a žádá vydání nesouhlasného stanoviska EIA.

Za tým zpracovatelky dokumentace bylo uvedeno, že dopravní intenzity na přivaděči Rybářka i na Kamýčké světelná signalizace zvládne a dále, že tramvaj vyřeší radiální dopravu z centra na Suchdol a naopak (nicméně u dílčí části tramvajové trati právě na Suchdol dosud není prozatím nalezeno uspokojivé vedení trasy). Zároveň bylo konstatováno, že demografické prognózy (dle rozvojových území územních plánů) počítají i s výhledovým rozvojem území a v dopravním modelu (a studiích z něho vycházejících) v dokumentaci EIA jsou zohledněny.

Obyvatelka MČ Praha 8, Čimice, paní Masadilová uvedla, že čimický přivaděč bude pár desítek metrů od jejího domu, obává se obrovského hluku ze záměru oproti dnešnímu stavu. Již nyní jsou často v lokalitě slyšet letadla, pokud bude současně realizován záměr, nová paralelní RWY na Ruzyni, a i letiště na Vodochodech, tak si to raději ani nechce představit. Příslušné MČ Praha 8 je to dle jejího názoru jedno, domnívá se, že v její lokalitě nebudou žádná protihluková opatření (možná jen tichý asfalt a snížená rychlost).

Zpracovatelka dokumentace uvedla na pravou míru výši intenzit na hlavní stavbě (cca 100 000 vozidel za den) a na čimickém přivaděči (cca 11 000 vozidel za den) a na situaci záměru ukázala jak čimický přivaděč (který je součástí záměru), tak plánovaný čimický sběrač (který bude investicí hlavního města Prahy a v současné době se k němu sbírají připomínky jednotlivých MČ). Dále uvedla, že hlukové limity u nové stavby musí být plněny, nejsou zde z prostorových důvodů navrhovány protihlukové stěny, ale bude realizován tichý asfalt, snížená rychlost, omezení průjezdnosti některých vozidel, individuální opatření aj. Zpracovatel akustické studie doplnil, že prostor i pro protihlukovou stěnu by se u čimického sběrače našel (prostorové uspořádání lokality je příznivější než v okolí přivaděče). Za MŽP Mgr. Doležal doplnil, že projekt civilního letiště ve Vodochodech (který by přivedl do území další silniční i leteckou dopravu) není dále připravován.

Starostka MČ Dolní Chabry uvedla, že MČ Praha 8 sice se záměrem souhlasí, ale podmiňuje ho současnou realizací čimického sběrače v tunelové variantě.

Paní Masadilová, obyvatelka MČ Praha 8, Čimice, se dále podivovala nad skutečností, že trasování okruhu je známo již desítky let, ale např. v Dolních Chabrech jsou v blízkosti záměru realizovány nové domy.

Zpracovatelka dokumentace k tomuto uvedla, že rozvoj území i rozhodování stavebních úřadů musí být vždy v souladu s územními plány lokality, tedy okruh není nová skutečnost,

stavebníkovi by měly být známy projekty a plány v okolí jeho stavby (obzvláště pokud jsou, jako např. záměr, v těchto plánech dlouhodobě stabilizovány).

Mgr. Lněničková, MBA dále shrnula a okomentovala výčet vlivů záměru uvedený v dokumentaci EIA, nelíbí se jí závěry hodnocení, ke kterým jsou i přes konstatování středního nebo významného vlivu navrhována minimalizační opatření, která dle jejího názoru nejsou reálná a u kterých hrozí jejich neplnění (nevěří tomu, že budou všechna opatření dodržena). Jde o cenné přírodní území (vltavský kaňon), v budoucnu tam budou dva mosty (D0 a místní most pro tramvaje a místní dopravu), měly by být hodnoceny kumulativně, aby bylo ověřeno, zda to údolí unese. Domnívá se, že finance na záměr (cca 30 mld. Kč) lze investovat smysluplněji do rozvoje MHD a regionů.

Zpracovatelka dokumentace zareagovala na vznesené připomínky a konstatovala, že záměr je veřejně prospěšně stavbou (kterou lze umísťovat i na ty nejcennější třídy (I. a II.) ochrany půd); k souboru opatření uvedla, že se jedná o běžná opatření, která se pro záměry dálnic navrhuje a následně realizují, u geotechnických a geologických prací (kde jsou očekávána nejvýznamnější rizika) je navrhována observační metoda, kdy je vše průběžně monitorováno a lze operativně reagovat na vzniklou situaci). Kolizních míst je minimálně a jsou v nich zásahy minimalizovány na nejmenší možnou míru (např. pouze jeden z pilířů mostu umístěný ve zvláště chráněném území atd.).

Za MŽP se ředitel Mgr. Doležal následně zeptal, zda opravdu některé z opatření není natolik realizačně náročné, že by nebylo možné ho splnit. Zpracovatelka dokumentace uvedla, že všechna navrhovaná opatření jsou realizovatelná.

Paní Arazimová, z MČ Praha – Suchdol, uvedla, že záměr zasahuje do přírodní památky Sedlecké skály, kterou by raději ochránila pro budoucí generace, a nikoliv ji zlikvidovala realizací dálniční komunikace (s 90 m vysokým mostem a 16 m betonovými stěnami). Apel na ministra životního prostředí, ať se zamyslí, zda stavbou záměru neztratíme víc, než budou její přínosy. Dle jejího názoru by měla být v současné době hledána jiná řešení záměru v jiných místech.

Dále vystoupil obyvatel z MČ Praha 8 Bohnice, pan Špringer, který uvedl, že i na pravém břehu Vltavy dojde ke zničení cenných ploch (kulturně rekreační potenciál území). Domnívá se, že styl plánování této stavby nespadá do 21. století a že záměr by měl být zamítnut. Navrhuje opětovně se nad přístupem k jeho řešení zamyslet, projít varianty a najít lepší, věcně odůvodněné řešení.

Paní Štěpánková z MČ Praha – Suchdol vznesla dotaz k řešení výdechů pro přivaděč Rybářka a pro tunel Suchdol, tj. zda budou společné.

Zpracovatel rozptylové studie uvedl, že aktuální řešení záměru je takové, že přivaděč Rybářka má svůj výdech, a tunel Suchdol na hlavní trase také. Optimální řešení podle něho je, aby bylo odvětrávání obou tunelů řešeno společně sdruženým výdechem. Konkrétní poloha výdechu, resp. výdechů, bude ještě upřesňována. Zpracovatelka dokumentace doplnila, že s ohledem na změny v tunelovém řešení přivaděče se bude určitě umístění a řešení výdechů upravovat. Zástupce oznamovatele uvedl, že není jeho cílem něco pokoutně připravovat, vše bude projednáváno. Následně zpracovatel rozptylové studie popsal, jak probíhá další příprava záměru z hlediska ochrany ovzduší (upřesnění technického řešení stavby, konkretizace způsobu

odvětrávání a výdechů; nová rozptylová studie atd.) a jak jsou stanovovány imisní limity (z čeho vychází a že jsou stanoveny pro ochranu lidského zdraví). GR ŘSD Ing. Mátl doplnil, že pro aktualizované řešení záměru bude následně vedeno řízení o povolení záměru podle nového stavebního zákona, do kterého budou vydávána nová stanoviska dotčených orgánů (i MŽP bude vydávat své tzv. verifikační stanovisko). Zpracovatelka dokumentace na závěr diskuze doplnila, že součástí opatření na ochranu ovzduší je i návrh jejich monitoringu (který potvrdí, zda navrhovaná opatření jsou dostatečně účinná pro plnění zákonných limitů nebo je třeba přijmout ještě další dodatečná opatření). Zpracovatel rozptylové studie ještě doplnil, že technologie (záměru) se tak rychle vyvíjí, že výpočty předpokládají i dvojnásobné hodnoty, než jsou pak skutečné hodnoty znečišťujících látek naměřené následně po realizaci záměru (a to i v případě benzo(a)pyrenu).

Následně pan Novák, obyvatel MČ Praha – Suchdol, vznesl dotaz k tomu, jaký dopad na ovzduší by mělo zrušení přivaděče Rybářka a přesměrování dopravy přímo do MÚK Suchdol, a konstatoval, že rozptyl znečišťujících látek by byl vhodnější v lokalitě Brandejsova statku než na Rybářce.

Zpracovatelka dokumentace odpověděla, že důsledkem by bylo, že doprava a její vlivy by se přesunuly na jiné místo na Suchdole (Kamýčká). Zástupce oznamovatele k tomu konstatoval, že vypouštění MÚK není aktuální (lze však uvažovat v návaznosti na další dopravní stavby jiných investorů o úpravě jejich zprovoznování v čase), celé výpočty a predikce by se vrátily na počátek. Zpracovatel rozptylové studie konstatoval, že bez výpočtu nemůže hodnotit a komentovat rozdíly ve vlivech z jiného rozmístění, resp. vypouštění MÚK.

Dále vystoupila Mgr. Lněničková, MBA, a shrnula významné přírodní, historické a rekreační hodnoty území na obou stranách Vltavy, přes které je trasován záměr. Domnívá se, že již jeho realizace a následný provoz toto území nenávratně zničí (bez toho, aby byla náhrada), čímž hlavní město Praha víc ztratí, než získá.

Za tým zpracovatelky dokumentace bylo uvedeno, že technický návrh řešení záměru se v co nejvyšší míře snaží zachovat prostupnost území. Trasování nové komunikace v ČR vždy přináší do území změny, je vedeno buď v blízkosti hustě obydlených území nebo v blízkosti přírodně hodnotného (vyhlášené chráněné území), cenného či zajímavého území. Cílem je hledat cestu, jak minimalizovat vlivy do té míry, aby navrhovaný záměr byl přijatelný a umístitelný v daném území.

Následně JUDr. Slavíková, starostka obce Zdiby, požádala o vyjádření k zásahu do přírodně cenných území i zpracovatelku naturového hodnocení. Mgr. Fialová, Ph.D. uvedla, že příslušný orgán ochrany přírody nevyloučil vliv záměru na předměty ochrany naturové oblasti (nikoliv, že se jedná o významně negativní vliv záměru). Proto bylo provedeno tzv. naturové posouzení (jehož je zpracovatelkou), kterým byly významné vlivy záměru vyloučeny a zároveň byla stanovena opatření pro minimalizaci dopadu záměru do tohoto naturového území (EVL Kaňon Vltavy u Sedlce). Předmětem jeho ochrany jsou stanoviště, nikoliv druhy, není to spojitě území, tvoří ho dílčí části na obou březích Vltavy, přičemž přímý zábor stanovišť záměrem nenastane. V úvahu tak připadá nepřímé ovlivnění imisním zatížením oxidy dusíku – toto bylo v hodnocení

zpracováno, doporučené imisní limity pro ochranu ekosystémů a vegetace na evropské úrovni budou s rezervou dodrženy, u imisních limitů na národní úrovni by v případě umístění výdechu z portálu tunelu Suchdol mohlo dojít k lokálnímu okrajovému vyššímu zatížení jedné menší části EVL, což však nelze považovat za významný negativní vliv na tuto lokalitu.

Paní Štěpánková z MČ Praha – Suchdol požádala ještě o upřesnění toho, jaká stanoviště jsou v rámci této EVL chráněna. Zpracovatelka naturového hodnocení k tomu uvedla, že se jedná celkem o pět typů stanovišť (ekosystémů vázaných na skalní terény a výchozy, temena skal atd.). Následně proběhla krátká diskuze ke způsobu aktualizace vyhlášených naturových oblastí (mapování biotopů probíhá na 1/12 území ČR každý rok, i tato lokalita byla od svého vyhlášení již aktualizována) a k tomu, jak aktuální jsou data při hodnocení (vychází z aktuálního botanického průzkumu lokality, z hodnocení vlivu depozice oxidů dusíku na jednotlivé druhy atd.).

Následně za tým zpracovatelky dokumentace vystoupil RNDr. Kostkan, Ph.D. jako zpracovatel hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (hodnocení všech vlivů na přírodu a krajinu, vyjma naturových území, dříve označované jako biologické hodnocení) a popsal způsob jeho zpracování a stanovení v něm navrhovaných opatření, která minimalizují možné vlivy záměru.

Žádný další dotaz již následně nebyl položen.

Veřejné projednání bylo ukončeno dne 7. 11. 2023 cca v 0:30 h.

### III. ZÁVĚR

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

Vlivy záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ byly projednány ze všech podstatných hledisek.

Konstatuji, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání dokumentace k záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ podle zákona a vyhlášky.

Zapsal: **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