

PŘÍLOHA 2 – ZÁVĚRY A POŽADAVKY KD8

ZÁVĚR 1

- [1] Požadujeme společné posouzení celého záměru VRT RS 4 Praha – hranice s Německem jako jednoho funkčního a logického celku (minimálně však společné posouzení VRT Podřipsko I a VRT Podřipsko II) v souladu s čl. 2 odst. 1 EU Směrnice EIA a § 2 písm. e) Zákona EIA.
- [2] Žádáme celkové posouzení celého záměru VRT RS 4 časové úspory a kapacity až do cílové stanice (Praha hl. n.), včetně posouzení skutečných dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně dopadů na chráněná území a přírodní hodnoty.

ZÁVĚR 2:

- [3] Požadujeme předložení a veřejné projednání všech podkladových technických studií, na jejichž základě Ministerstvo dopravy vybralo stávající koridor, aby bylo možné nezávisle posoudit skutečný proces výběru variant dle čl. 5 a Přílohy IV novelizované EU Směrnice o EIA a Zákona EIA.
- [4] Požadujeme zpracování, předložení a v plném rozsahu posouzení v EIA všech rozumných variant záměru ve smyslu čl. 5 a Přílohy IV platné (tj. již 12 let novelizované) EU Směrnice o EIA a Zákona EIA, s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí.

ZÁVĚR 3:

- [5] Požadujeme komplexní posouzení všech kumulativních a synergických vlivů Záměru v souladu s čl. 3 a 5 a Přílohou IV EU směrnice EIA a § 2 a § 6 Zákona EIA, zejm. vlivů všech existujících a připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, jejichž umístění vymezují platné územně plánovací dokumentace nebo jejich změny, konkrétně: (Zdroj: Schválené zadání Územní Studie regionu Podřipsko dle usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22. 8. 2024):

- Recyklační linka Líbeznice – součást Záměru, viz níže;

- dálnice D8, úsek MÚK Zdiby – MÚK Nová Ves, rekonstrukce (zkapacitnění);
- dálnice D0, na území obce Zdiby – úsek 519 (Suchdol – Březiněves);
- VRT (RS4 / ŽD1 - 3);
- aglomerační okruh (II/101) Chvatěruby – Úžice – Byškovice;
- přeložka silnice I/9 Zdiby – Líbeznice, Líbeznice – Mělník, 1. část;
- zkapacitnění I/16 a dopravní napojení ZEVO Mělník:
 - včetně silnice III/24050 Horní Počáply – Dolní Beřkovice, obchvat;
 - včetně silnice Dolní Beřkovice – Cítov (II/246), obchvat;
 - včetně silnice II/246 Cítov obchvat;
- zkapacitnění železniční tratě č. 092 Kralupy – Neratovice;
- tramvajová trať Kobylisy – Zdiby – Sedlec.

[6] Současně požadujeme posouzení kumulativních a synergických vlivů ohledně záměrů, které se v daném území prověřují:

- prodloužení tramvajové tratě v úsecích Sedlec – Odolena Voda a Sedlec – Líbeznice;
- terminál Líbeznice a železniční trať „Líbeznická spojka“;
- nová železniční trať Praha – Brandýs nad Labem;
- elektrizace trati z Prahy do Neratovic a Všetat.

[7] Požadujeme zohlednění Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 (Pořizovatel: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR) - při požadované obnově zelené infrastruktury.

ZÁVĚR 4:

- [8] Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM 10 a PM2.5 a rovněž pro benz(o)apyren.**
- [9] Požadujeme, aby dodržování limitů podléhalo pravidelné verifikaci i po zprovoznění Záměru, s povinností doplnit příslušná eliminační a kompenzační opatření.**

ZÁVĚR 5:

- [10] Požadujeme, aby v závěru zjišťovacího řízení bylo výslovně uloženo posouzení hlukové zátěže kumulativním hlukem nad „referenčními prahy“ (reporting thresholds), tj. 55 dB Lden, 50 dB Lnicht dle EU směrnice END (2002/49/ES), jak vyžaduje závazná Příručky Evropské komise pro posouzení EIA pro zjišťovací řízení.¹**
- [11] Zajištění hlukového posouzení má být provedeno společným výpočtovým modelem pro silniční a železniční stavby (např. CNOSSOS-EU).**
- [12] Požadujeme, aby byl Záměr posouzen jako nová stavba a hluková zátěž vyhodnocena s limity 60/55 dB dle NV 433/2022.**
- [13] Požadujeme provést odbornou kvantifikaci zdravotní zátěže hluku na obyvatele podle mezinárodně uznávaných ukazatelích (DALY),² a řádně zohlednit synergické účinky hluku s ostatními environmentálními stresory (zejm. ovzduší).**
- [14] Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních opatření ke snížení hlukové zátěže Zájmového území.**
- [15] Požadujeme, aby dodržování limitů podléhalo pravidelné verifikaci i po zprovoznění Záměru, s povinností doplnit příslušná eliminační a kompenzační opatření.**

¹ <https://circabc.europa.eu/ui/group/3b48eff1-b955-423f-9086-0d85ad1c5879/library/a9f8a19a-fba5-440f-abf2-29d3f9ed7a63/details?download=true>

² https://cs.wikipedia.org/wiki/Ztracen%C3%A1_l%C3%A9ta_%C5%BEivota_v_d%C5%AFsledku_nemoci

ZÁVĚR 6:

- [16] Požadujeme řádné vymezení a plnohodnotné posouzení záměru Recyklační linky Líbeznice v rámci dokumentace EIA, jakožto záměru nakládání s odpady nad 10 tis tun ročně podle Příloha č. 1 Zákona EIA, včetně zpracování variant řešení (včetně varianty dopravy po železnici – s ohledem na umístění záměru na železnici, v bezprostřední blízkosti nádraží Měšice), a komplexní vyhodnocení všech jeho vlivů (včetně kumulativních) a návrhu eliminačních a kompenzačních opatření (protihluková opatření, protiprachová opatření, regulace dopravy apod.).

ZÁVĚR 7:

- [17] Požadujeme zpracování podrobné dopravně-bezpečnostní analýzy s vyhodnocením snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu oproti stávajícímu stavu, tak aby Záměr prokazatelně vedl ke zvýšení bezpečnosti provozu a ke snížení rizika dopravních nehod.
- [18] Požadujeme zpracovat a udržovat plán pro zvládání havárií v provozu (včetně nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky), koordinovaný s havarijními plány HZS a ORP, a zajistit vybavení a organizační opatření umožňující rychlý zásah v případě události s dopadem na obyvatelstvo nebo složky životního prostředí.

ZÁVĚR 8:

- [19] Požadujeme vypracovat komplexní matematický (2D) povodňového modelu, který by současně zohlednil kumulativní a synergické vlivy existujících i plánovaných opatření a staveb.
- [20] Požadujeme vypracovat kapacitní verifikaci nových i souvisejících mostních objektů (mosty/propustky a navazující objekty v inundačních územích) na návrhové průtoky minimálně Q100, a to na základě konkrétních hydraulických a hydrotechnických výpočtů.
- [21] EIA ve vodohospodářské části musí prokázat dodržení kapacity dle ČSN 73 6201.

ZÁVĚR 9:

- [22] Požadujeme doplnit Dokumentaci o následující posouzení:

- (i) Zdůvodnit hodnoty v matici rizik – doplnit podrobné odborné zdůvodnění přiřazení velmi nízkých hodnot pravděpodobnosti a závažnosti jednotlivým klimatickým rizikům (zejména růst teplot, extrémní srážky, sucho, cykly mrznutí a tání), včetně odkazu na konkrétní podklady a technické parametry navrhovaného řešení.**
- (ii) Posoudit zranitelnost konkrétních částí stavby – provést detailní analýzu odolnosti jednotlivých prvků (konstrukce, odvodňovací systémy, mostní objekty a propustky, vegetační úpravy) vůči budoucím klimatickým podmínkám.**
- (iii) Promítnout klimatické scénáře do návrhu stavby – doložit, jak byly projekční hodnoty (odvodnění, mostní objekty, dráha, vegetace) upraveny s ohledem na očekávaný vývoj klimatu.**
- (iv) Ověřit povodňová rizika v kontextu klimatické změny – překontrolovat návrhové parametry mostních objektů (Q100) s ohledem na očekávané zvýšení extrémních srážek a hydrologických extrémů, nikoliv pouze podle současných norem.**
- (v) Přeformulovat závěr klimatického hodnocení – zmírnit kategorické konstatování o absenci významných rizik a reflektovat existující nejistoty spojené s dlouhodobou životností stavby.**