

**Ministerstvo životního prostředí**  
Odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí a integrované prevence  
Vršovická 65,  
100 10 Praha

**K č. j.:** MZP/2020/710/4137

**Podatel:** **Obec Veleň**  
**Hlavní 7**  
**250 63 Veleň**

**Věc:** **Vyjádření k oznámení záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“**

## I. Úvod

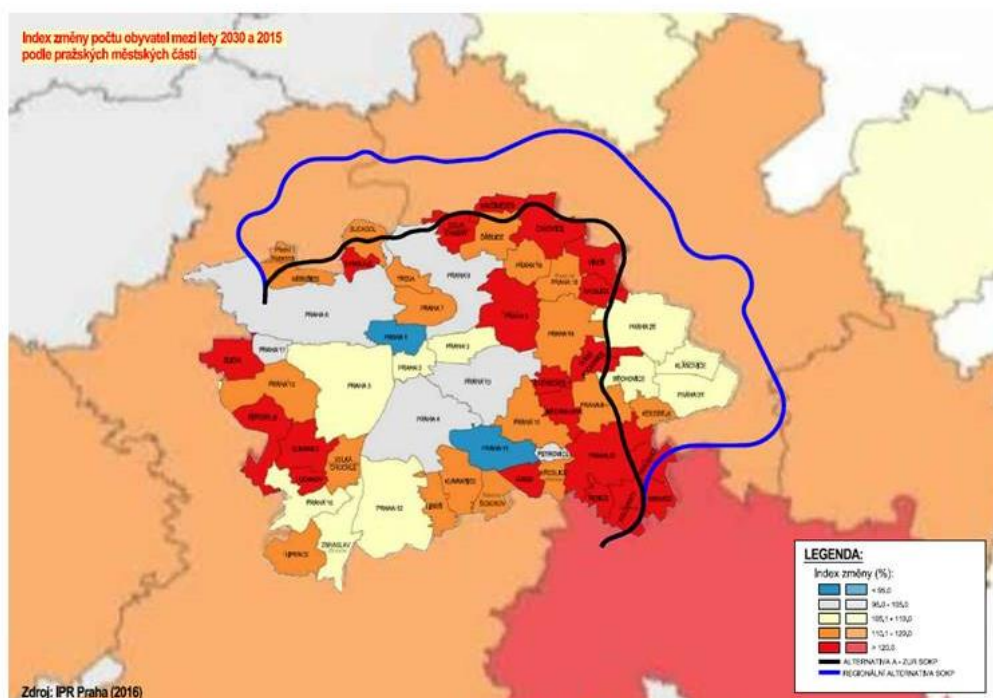
Na úřední desce Středočeského kraje bylo dne 21. 10. 2020 zveřejněno oznámení č. j. 148350/2020/KUSK o zahájení zjišťovacího řízení (dále jen „**Oznámení EIA**“) k záměru výstavby silničního okruhu kolem Prahy s názvem „*D0, stavba 520 Březiněves – Satalice*“, kód MZP500 (dále jen „**Záměr**“ nebo „**SOKP 520**“). Podle ustanovení § 6 odst. 7 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 o posuzování vlivů**“) *veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohou zaslat písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení.*

Podatel jako dotčený územní samosprávný celek je připravovaným Záměrem zásadně dotčen, a to zejména v souvislosti s negativními vlivy Záměru, který by byl zdrojem významných imisí hluku, vibrací, prašnosti a znečištění ovzduší. **Záměr by tedy vedl ke zhoršení kvality životního prostředí na území Podatele a života jeho občanů.** Záměr by v neposlední řadě generoval **nadměrnou dopravní zátěž** nejen na území Podatele, ale i v dalších oblastech. Záměr jde zcela proti smyslu a současným tendencím umísťování dopravních staveb, protože jeho realizace by znamenala především přivedení tranzitní, zejména kamionové, dopravy na území hlavního města Prahy.

**Podatel tedy tímto v souladu s ustanovením § 6 odst. 7 zákona o posuzování vlivů podává následující vyjádření k oznámení Záměru.**



Další vadou Záměru je, že jeho trasa je vedena skrze některé sídelní útvary. Na východě Prahy SOKP protíná hustě obydlenou oblast sídliště Černý Most a Horní Počernice s více než 40 000 obyvateli. SOKP má přitom také do těchto městských částí přivést kamionovou a tranzitní dopravu.



Index změny počtu obyvatel mezi lety 2030 a 2015. Zdroj: IPR

Zásadním problémem celého SOKP je rovněž jeho umístění v těsné blízkosti obcí a městských částí, několika přírodních památek, prvků ÚSES, evropsky významných lokalit a území Natura 2000. Jedná se např. o Bažantnice Satalice, Vinořský park, Xaverovský Háj, Chlumecký lom, Počernický rybník, Lítožnice, a další. Realizace SOKP bude mít nepochybně negativní vliv na uvedené lokality, včetně tam žijících druhů zvířat a rostlin, a dále omezí rekreační funkci těchto oblastí.

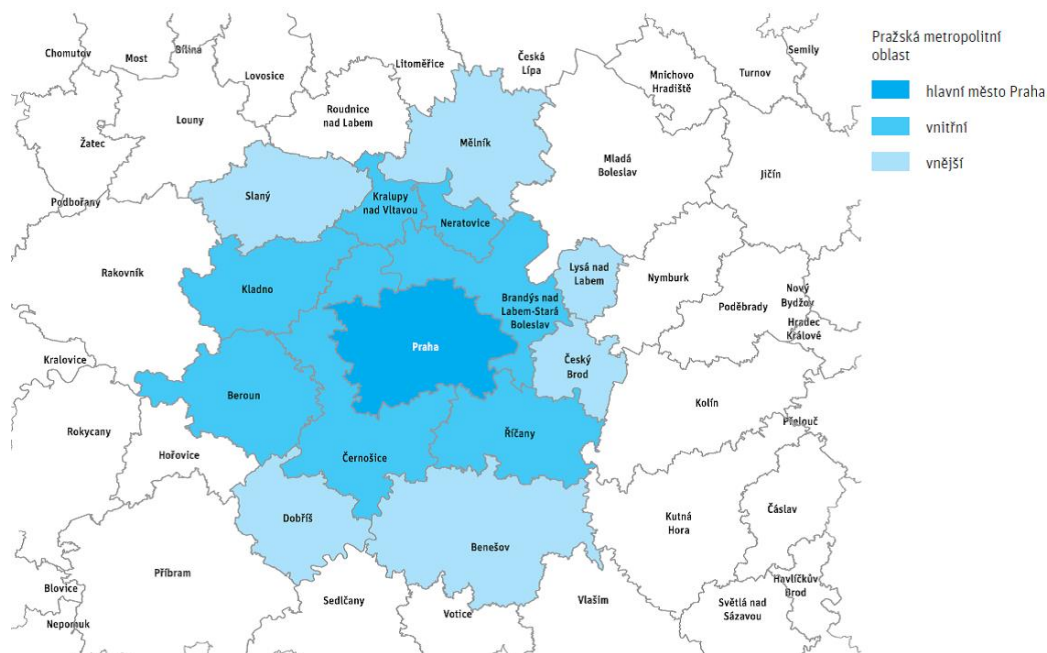
Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002, úseky SOKP 518, 519 a 520, tedy tzv. varianta jih, „**nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná [...].**“

V rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 NSS uvedl, že „*nemíni aprobovat přístup, který by na základě ZÚR bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, aniž by bylo koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány a zda se nejedná o záměry nerealizovatelné či nepovolitelné.*“ **Právě o takovouto situaci jde v případě vymezení Záměru a také celého SOKP jedná.** Návrh Záměru nezohledňuje následné změny poměrů v území, zejména rozsáhlou výstavbu obytných domů v území, ve kterém byl SOKP v 60. letech minulého století naplánován, jakož i celkový rozvoj města a okolí, nárůst počtu obyvatel i počtu motorových vozidel nebo výstavbu rozsáhlých logistických a komerčních areálů, které měly za následek významný nárůst dopravy v pražské aglomeraci.

## A. Rozpor s Politikou územního rozvoje a ZÚR

Dle Politiky územního rozvoje schválené Vládou České republiky (dále jen „PÚR“) je důvodem vymezení SOKP „**převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce dopravy v metropolitní oblasti**“ (bod č. 99 PÚR). Významným úkolem je podle PÚR koordinace rozvoje Prahy a Středočeského kraje.

Tranzitní silniční doprava je ovšem vedena **intenzivně zastavěnými částmi města** (skrz městské části Praha – Suchdol, Černý Most a Horní Počernice a v těsné blízkosti rezidenční zástavby Prahy 8, Dolních Chaběr, Čakovice, Veleně, Přezletic, Podolanky, Vinoře a Radonic. Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se zde počítá s další rezidenční zástavbou.



Vymezení pražské metropolitní oblasti

Nejenže SOKP **nezajistí efektivní dopravní obsluhu celé metropolitní oblasti, ale ve svém důsledku ani hlavního města Prahy**. Bude zde totiž docházet k nežádoucímu mísení tranzitní a městské dopravy s negativními dopady na plynulost a bezpečnost provozu. PÚR přitom stanovuje jako hlavní cíl **zajištění vyšší kvality dopravy, minimalizaci konfliktů s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami a respektování požadavků Evropské unie na transevropskou dopravní síť TEN-T**. Záměr ovšem k těmto požadavkům nepřispívá.

Co se týče požadavků vyplývajících ze ZÚR, má SOKP vést přes přírodní park Drahaň-Troja, ve kterém je zároveň vymezena i specifická oblast celoměstského významu Drahaň-Troja-Bubeneč. Dle ZÚR se jedná o oblast „**osvětovou, vzdělávací a rekreačně společenskou, kde jsou plochy a zařízení určené pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu**.“ pro kterou ZÚR požadují „**vyřešit dopravní obsluhu území při preferování hromadné a nemotorové dopravy a ověřit zde možnost rozvoje vysokoškolského areálu**.“ V tomto ohledu je tak SOKP v přímém rozporu se ZÚR, když skrz oblast celoměstského významu Drahaň-Troja-Bubeneč vede tranzitní a další motorovou dopravu.

V oblasti trasy Záměru se dále nachází chráněné lokality (Bažantnice Satalice, Vinořský park, Xaverovský Háj, Chlumecký lom, Počernický rybník, Lítožnice) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy. **Výstavba a provoz transevropské dálnice, v tomto případě úseků SOKP 518 a 519 spolu se Záměrem, by představovaly zásadní konflikt s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami.**

## B. Nefunkční dopravní řešení

Oznámení EIA se podle podatele výrazněji nezabývá **jevem dopravní indukce** a nereflektuje skutečnost, že výstavba městských silničních okruhů vede k obecnému růstu intenzity automobilové dopravy, když nabídka dopravního spojení vyvolává další poptávku. S tímto fenoménem je pak spojen další nárůst spotřeby energie, a dále nárůst hluku i znečištění ovzduší, který vede k poškození zdraví obyvatelstva v dané oblasti. Vlivem dopravní indukce se pak prodlužují i trajektorie jízd automobilů a roste zatížení návazných radiálních komunikací. Uvolněné ulice následně zaplňuje další automobilová doprava. Tento jev je rovněž úzce spojen s rostoucí poptávkou po dalších plochách pro parkování, se kterou se v současnosti města a obce v okolí Prahy potýkají. Zároveň vlivem zvyšujícího se motorismu klesá atraktivita pěší, cyklistické a hromadné dopravy.

**Blízkost SOKP dále přitáhne také městskou a příměstskou dopravu a dopravní indukci dále výrazně zesílí.** Tento jev lze demonstrovat na otevření jižní části SOKP v roce 2010. Obecně se očekávalo, že dojde k výraznému poklesu dopravy na Barrandovském mostě. Během následujících let ovšem došlo k prudkému nárůstu dopravní zátěže. V roce 2018 byl Barrandovský most nejvytíženější komunikací v Praze se 144.400 vozidly denně. Podobný scénář lze na městském okruhu očekávat také po zprovoznění severní části SOKP (části 518, 519 a 520).

V případě realizace SOKP **nebude Praha schopná absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu** svedenou na Pražský okruh z 9 napojených dálnic. Podle dostupných prognóz je zřejmé, že několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovujících a bude zde docházet k **vážným dopravním komplikacím**, což se může projevit negativně i na dalších komunikacích uvnitř hlavního města.

V tomto ohledu podatel odkazuje na komplexní posouzení alternativního návrhu silničního okruhu kolem Prahy zpracované Českým vysokým učením technickým v Praze, fakultou dopravní (dále jen „**studie ČVUT**“). Podle studie ČVUT má dojít k výraznému nárůstu dopravy a přetížení zejména severních radiál/přivaděčů (Horoměřická, Kamýcká, Čimická) a také stávajícího úseku SOKP 517 (Řepy – Ruzyně), kde má jezdit výhledově zhruba **121.000 vozidel** včetně cca **19.000 nákladních**. Ve stávajícím šířkovém uspořádání (3 + 3 pruhy) bude kapacita této komunikace nedostatečná.

Dopravní indukce totiž funguje způsobem, že „*jakékoliv rozšíření kapacit automobilové infrastruktury zvýší celkový objem dopravy. Automobilová doprava nefunguje jako voda, která potřebuje určitý průměr pro průtok, funguje spíš jako ideální plyn – dokonale vyplní veškerý prostor, který má k dispozici. Dopravní indukci nejlépe shrnul urbanista Lewis Mumford: bojovat proti dopravní zácpě rozšiřováním silnic je to samé jako bojovat proti obezitě širšíma kalhotama. Čím víc se postaví silnic, obchvatů a parkování, tím více na nich bude aut.*“<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> BEDNÁR, P. Lepší parkování. *Respekt*, dostupné na: <https://pbednargmail-com.blog.respekt.cz/lepsi-parkovani/>.

Podle podkladů k řešení Vítězného náměstí a komunikace Evropská - Svatovítská má dojít k výraznému nárůstu dopravy v ose sever – jih (Jugoslávských partyzánů, Vítězné náměstí a Svatovítská) právě v souvislosti se zprovozněním úseků SOKP 518 a 519, Záměru a přivaděče Rybářka. **Lze tedy konstatovat, že SOKP nejenže centrální části Prahy nepomůže, ale situaci naopak zhorší.**

#### Predikce intenzit dopravy - Vítězné náměstí

Ulice	2017	2021	2040
SZ kvadrant	21 500	19 470	23 380
SV kvadrant	23 410	21 440	22 800
JV kvadrant	18 730	15 960	21 100
JZ kvadrant	19 900	18 560	24 200
Evropská	23 360	15 320	14 080
Jugoslávských partyzánů	16 940	18 130	21 220
Čs.armády	18 230	14 930	16 540
Svatovítská 1	24 360	22 900	30 690
KES	0	22 940	18 190
Svatovítská 2	32 890	49 660	51 290

#### Poznámky

kvadranty jsou pouze části kruhového objezdu  
 Evropská mezi Šolínovou a Studentskou  
 Partyzánů mezi Šolínovou a Velflíkovou  
 Čs.armády mezi Národní obrany a nám.Svobody  
 Svatovítská 1 mezi Generála Píky a Kafkovou  
 Svatovítská 2 mezi KESem a křižovatkou Prašný most/Blanka

Dokumentace záměru s názvem „Komunikace Evropská - Svatovítská (KES), stavba č. 8559.“ Zdroj: [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_PHA1035](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1035).

Zprovoznění nové komunikace na území Prahy podle podatele zvýší atraktivitu cestování autem a povede k nárůstu cest integrované autobusové dopravy na úkor ekologických druhů dopravy. Zatraktivnění podmínek pro individuální automobilovou dopravu povede k jejímu nárůstu zejména v okrajových částech města a středočeských obcích. Dostavba SOKP dle ZÚR je v rozporu s logikou a trendy k podpoře udržitelné mobility a zlepšování ovzduší ve městech. Realizací SOKP by tak došlo k dalšímu zhoršení se zácpami na navazujících komunikacích směrem do centra.

### C. Rozpor s právem Evropské Unie (TEN-T)

Podatel upozorňuje, že SOKP je součástí transevropské dopravní sítě, konkrétně tzv. IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul. Tato skutečnost byla schválena nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (dále jen „TEN-T“). K hlavním zásadám rozvoje

TEN-T patří především zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, rychlé spojení velkých aglomerací, **obcházení městských oblastí a oddělení městské a tranzitní dopravy**.

Záměr je však v rozporu s těmito principy. Podle podatele Záměr přímo porušuje například ustanovení čl. 30 písm. e) TEN-T, podle kterého má být cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech zajištění zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí.

Záměr přitom vede zastavěným a zastavitelným územím hlavního města Prahy a středočeských obcí a v jeho těsné blízkosti. SOKP 520 tak nechrání dotčené obyvatele před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy. Realizace dnes již zastaralého dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na cca 100.000 lidí na severu a východě pražské aglomerace. Návrh Záměru zároveň nezajišťuje bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu, což je v rozporu s čl. 30 písm. d) TEN-T.

Záměr naopak slučuje v jedné velkokapacitní komunikaci dálkovou, regionální a místní dopravu a způsobí **nebezpečné mísení tranzitní (zejména nákladní) dopravy s dopravou městskou**. Tento stav můžeme již dnes spatřovat na stávajících úsecích Pražského okruhu, (např. SOKP 510 mezi Černým Mostem a Běchovicemi a SOKP 515 Slivenec – D5), kde dochází k častým zácpám a nehodám včetně ohrožení plynulosti provozu na dalších městských komunikacích. Jak bylo uvedeno výše, realizace Záměru je **v rozporu se závazným právním předpisem Evropské unie**.

SOKP jako součást infrastruktury transevropské dopravní sítě by měl plnit důležitou roli v dálkové nákladní a osobní dopravě v souladu s čl. 17 odst. 3 TEN-T. Cílem SOKP je tak řešit tranzitní a dálkové dopravní vztahy. SOKP ovšem **nemůže splňovat uvedené požadavky a zároveň sloužit potřebám městské dopravy**. Mísení městské a tranzitní dopravy, zejména kamionové, je naopak potřeba zamezit. Opačný postup povede ke snížení plynulosti a bezpečnosti provozu.

#### **D. Plán udržitelné mobility a klimatický závazek hlavního města**

Realizace Záměru je zcela v rozporu s Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí. V rámci tohoto dokumentu deklarovalo hlavní město ve spolupráci se Středočeským krajem vůli nastavit **strategické dopravní plánování** tak, aby dovolilo hlavnímu městu i jeho okolí dlouhodobý růst kvality života, a přitom zbytečně nezatěžovalo životní prostředí ani veřejné zdroje.

**Realizací SOKP dojde k výraznému zvýšení uhlíkové stopy** s ohledem na několikaletou výstavbu šestiproudé dálnice včetně mimoúrovňových křižovatek, tunelů, mostů a přivaděčů. Tyto stavby navíc budou **v těsné blízkosti rezidenční zástavby a přírodních památek**. Na území pražské aglomerace bude přivedena tranzitní kamionová doprava, dojde k nárůstu počtu dopravních výkonů na stávajících komunikacích uvnitř Prahy a ve Středočeském kraji, provoz tunelových úseků bude nákladný a energeticky náročný a větší nabídka silniční kapacity povede k upřednostňování automobilové dopravy v neprospěch alternativních druhů dopravy.

**Realizace celého SOKP je tak v příkrém rozporu s deklarovanými závazky hlavního města a Středočeského kraje**. SOKP by zároveň přinesl obrovské pořizovací náklady na výstavbu a další náklady na provoz a údržbu (zejména tunelů a mostů), což by vedlo ke

**snížení finanční udržitelnosti.** Jedná se tak o extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti. Přivedení tranzitní kamionové dopravy, dopravní indukce a celkový nárůst dopravních výkonů na území Středočeského kraje a hlavního města by v neposlední řadě znamenal zhoršení kvality ovzduší a zvýšení hlukové zátěže. **Výsledkem realizace SOKP by tak bylo zhoršení zdraví a kvality života.**

Automobilová doprava má zároveň nezpochybnitelný vliv na produkci skleníkových plynů. Tento druh dopravy tak zásadně přispívá ke změnám klimatu. **Nejvyšší podíl na celkových emisích z dopravy (zhruba 93 %) má přitom právě silniční doprava.** Od roku 1993 v České republice vzrostly emise skleníkových plynů z dopravy téměř nejrychleji ze všech států celé Evropské unie, a to celkově o 80 %.

Rada hlavního města Prahy přitom podle svého tiskového prohlášení má v úmyslu tuto situaci řešit. *„Rada hl. m. Prahy si uvědomuje, že se naše planeta nachází ve stavu klimatické nouze, a tedy i potřebu co nejrychleji zavádět opatření, která povedou ke stabilizaci množství skleníkových plynů v atmosféře. Proto dnes městská rada schválila klimatický závazek Prahy snížit emise CO<sub>2</sub> v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO<sub>2</sub> nejpozději do roku 2050. Zároveň schválila základní okruhy opatření nutných k naplnění tohoto cíle. Potvrdila tak, že ochrana klimatu je její politickou prioritou.“<sup>2</sup>*

Jen samotná výstavba šestiproudé dálnice s technicky náročnými tunely, mosty a mimoúrovňovými křižovatkami by vyprodukovala zásadní množství skleníkových plynů. **Největší klimatickou zátěž by přitom představoval až nárůst automobilové dopravy v souvislosti se zprovozněním nových úseků okruhu a přivaděčů.** Z dostupných prognóz vyplývá, že realizací SOKP by došlo k významnému nárůstu dopravních výkonů na území celé Prahy a v nejbližším okolí. Vlivem dopravní indukce by se brzy zaplnily nejen nové úseky SOKP, ale i stávající mírněji vytížené komunikace.

## E. Shrnutí

**Realizací Záměru a také celého SOKP by došlo k výstavbě projektu, který nepřinese přínos pro dotčené území a jehož záporny zcela převyšují jeho kladné stránky.** SOKP a Záměr by přinesly do dotčeného území **pouze negativní vlivy**, jelikož by byly **zdrojem významných emisí hluku, vibrací, prašnosti a znečištění ovzduší.** Záměr by tedy v budoucnu vedl k razantnímu zhoršení kvality životního prostředí na území Podatele a také ke snížení kvality života a bydlení jeho občanů. Ochrana občanů v případě takto masivního nárůstu znečištění a hluku v blízkosti sídel je prakticky nerealizovatelná.

Záměr absolutně **nerespektuje rozvoj dotčeného území**, který nastal v minulých letech, ani demografický vývoj zasažené oblasti. Záměr naopak slepě vychází z koncepce navržené v 60. letech minulého století. Podatel nesouhlasí s návrhem trasy dálnice přes sídelní útvary s tendencí dalšího růstu počtu obyvatel. V okolí území Podatele by Záměr zcela **znemožnil budoucí možnost rozvoje a posílení zázemí místních obyvatel.** Takové počínání považuje Podatel za nezodpovědné.

---

<sup>2</sup> Tisková zpráva MHMP ze dne 17.6.2019, dostupná na:

[http://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/magistrat/tiskovy\\_servis/tiskove\\_zpravy/mestska\\_rada\\_dnes\\_vyhlasila\\_klimaticky.html](http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/mestska_rada_dnes_vyhlasila_klimaticky.html).

### III. HLAVNÍ NEDOSTATKY ZÁMĚRU

#### A. Vliv na lidské zdraví

Území Podatele, jehož obyvatelstvo má být Záměrem zásadně dotčeno, je již **v současnosti zatíženo automobilovou a leteckou dopravou**. V důsledku toho dochází k překračování hygienických limitů. Z Programu zlepšování kvality ovzduší Aglomerace CZ01 – Praha (dále jen „PZKO“) jsou patrné údaje o stávajícím zatížení území imisemi a hlukem, které má již v tuto chvíli značný vliv na lidské zdraví a životní prostředí. Nic na tom nemění ani skutečnost, že byl PZKO zrušen Městským soudem v Praze.

V případě realizace uvažované paralelní dráhy letiště Václava Havla by se situace nadále zhoršila. **Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž**. Naopak je zapotřebí odvést tranzit mimo území Podatele a aglomeraci hlavního města.

To přiznává také akustické posouzení zpracované společností EKOLA group, spol. s r.o. v srpnu 2020 (dále jen „**Hluková studie**“), které uvádí, že *„ve výhledovém stavu se stane v území zdrojem hluku i letový provoz. Dle dostupných informací o hluku z leteckého provozu Letiště Václava Havla Praha lze předpokládat, že v cílovém stavu s dvojicí paralelních RWY 06R/24L dojde v posuzovaném katastrálním území ke změně akustické zátěže z letového provozu oproti stávajícímu stavu, a to především v denní době“* (str. 19 Hlukové studie).

Jak bylo uvedeno výše, na území Podatele již dnes dochází k překračování hygienických limitů hluku stanovených v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Hluková studie v této souvislosti uvádí, že *dle vypočtených akustických emisí jsou v okolí stávajících pozemních komunikací (ve vzdálenosti 7,5 m od osy nejbližšího jízdního pruhu) překračovány hygienické limity hluku z provozu silniční dopravy na dálnicích a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB v denní/noční době u komunikace Cínovecká a Ďáblická ve všech posuzovaných stavech“* (str. 22 Hlukové studie).

Zároveň však dle Hlukové studie povede zprovoznění SOKP ke **zlepšení akustické situace**. S tímto tvrzením však Podatel kategoricky nesouhlasí. Není jasné, jak může Záměr, který přinese prudký nárůst dopravy do blízkosti rezidenčních oblastí obcí a městských částí, zlepšit hlukovou situaci lokality. Podatel uvádí, že jediným způsobem, jak by mohlo v tomto ohledu dojít ke „zlepšení“ hlukové situace, je využití limitů stanovených pro staré hlukové zátěže. Takovým postupem by došlo k použití **zcela jiných hygienických limitů hluku**. Pokud tedy Hluková studie mluví o zlepšení hlukové situace v této souvislosti, **reálně k žádnému zlepšení situace nedojde**.

**Provoz Záměru by tedy přinesl trvalý zdroj nadměrného hluku, emisí a dále také světelného znečištění**. Celá trasa Záměru bude osvětlena a bude tak představovat zdroj tzv. světelného znečištění, a to především u okrajové zástavby nejbližších sídel, což bude dále prohloubeno světelným znečištěním pocházejícím ze svícení motorových vozidel.

V dotčeném území se navíc již dnes objevují **nadlimitní hodnoty karcinogenní látky benzo(a)pyrenu**, které budou **dále zhoršeny** nad rámec zákonných předpisů vsazením dalšího zdroje znečištění. Negativní dopady plynoucí z nárůstu dopravního zatížení by vedly ke zhoršení kvality prostředí nad rámec zákonných předpisů a negativnímu vlivu na zdraví občanů.

## B. Dopravně inženýrské podklady

Dopravně inženýrské podklady zpracované v prosinci 2018 Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy („DIP“) udávají dopravní zátěž spojenou se Záměrem. Příloha č. 1.3 s názvem „*Stav rok 2050 (2040+), stav C, kompletní D0 (PO), výřez pro stavbu D0 520*“ uvádí konkrétní počty všech vozidel a nákladních vozidel nad 3,5 tuny v dotčeném území. Z těchto údajů je patrné, že **plánovaná dopravní zátěž přivedená na území Podatele a okolních obcí a městských částí je enormní.**

Předložené DIP zároveň vykazují celou řadu nedostatků. DIP v kapitole 3.2 popisuje způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy. DIP TSK v tomto ohledu uvádí, že v širším okolí severní části Pražského okruhu bylo provedeno speciální dopravní sčítání právě pro účely Záměru (str. 5 DIP). Výsledky a přesný rozsah a metodika těchto měření však nejsou v DIP uvedeny. Podatel proto požaduje **výslovné uvedení a specifikaci dopravních průzkumů**, které prokazují aktuálnost použitých hodnot dopravních intenzit, popřípadě zpracování skutečně aktuálních podkladů.

Podatel dále připomíná, že v současné době je plánováno zavedení tramvajové linky Podbaba – Bohnice – Kobylisy. Zavedení této linky městské hromadné dopravy bude mít nezanedbatelné dopady na dopravu v dotčené lokalitě. **Modelované předpovědi tedy mohou doznat zcela zásadních změn.** Oznámení EIA se přitom prodloužením tramvajové linky blíže nezabývá a nezahrnuje ho do modelových předpovědí týkajících se dopravních intenzit.

## C. Kolize s vodní infrastrukturou a vliv na vody

Návrh Záměru ve své současné podobě koliduje s některými existujícími stavbami vodní infrastruktury. Jedná se konkrétně o vodovodní řad a vodojem DSO Veleň, Brázdim, Sluhy, Polerady, a dále pak o přivaděč pitné vody pro Prahu z Káranské vodárny. Vodojemem je prostřednictvím gravitačního vodovodu zásobováno pitnou vodou území obcí v tomto dobrovolném svazku, celkem tedy několik tisíc obyvatel. Přivaděč Káranského vodovodního řadu pak zásobuje Prahu pitnou vodou, a dále je jím zásobován i veleňský vodojem. Investice do výstavby společného vodovodu a vodojemu, ke které došlo zhruba před 15 lety, přitom činila **celkem 90.000.000 Kč.**

V případě realizace Záměru by tedy muselo dojít k přeložení těchto staveb vodní infrastruktury. Došlo by tak k **zásahu do vlastnického práva** dotčených subjektů (DSO a Pražské vodovody a kanalizace, a. s.) a zároveň k **omezení zásobování pitnou vodou** pro desetitisíce obyvatel dotčených obcí a hlavního města.

Podatel přitom uvádí, že s DSO doposud nikdo o změně vedení společného vodovodu a vodojemu nejednal. DSO bude v případě nutnosti přeložení trasy zároveň trvat na zachování stávajícího gravitačního způsobu rozvodu vody. Jakákoliv změna způsobu rozvodu pitné vody z vodojemu DSO by totiž navždy výrazně navýšila náklady provozovatele a výslednou cenu pitné vody pro občany uvedených obcí.

## D. Nedostatky spojené s přivaděčem II/244

Nájezd i výjezd na MÚK Přezletice je v rámci Oznámení EIA zaústěn na silnici III/2444, do úzké ulice K Cihelně přímo do obce Veleň, dále do ulice Veleňská v obci Přezletice. Tato napojení jsou přitom **naprosto nevyhovující.** V ulici K Cihelně se v některých úsecích

nevyhnu ani dvě proti sobě jedoucí osobní vozidla, tato komunikace má v určitých úsecích šíři pouhé 4 m a vede v obytné zástavbě mezi rodinnými domy. **V Oznámení EIA není obsažena radiála II/244**, která by přiváděla a odváděla dopravu směrem do Kostelce nad Labem, Brandýsa nad Labem, Mělníka a ostatních obcí ve Středočeském kraji. Podatel dále požaduje vybudování východní tangenty obchvatu obce Přezletice spolu s propojením komunikací II/244 a II/610. Přivaděč II/244 je přitom zanesen v platném územním plánu obcí Veleň a Přezletice, a dále v ZÚR.

Podle Podatele by mělo dojít k vypuštění spojení Záměru s komunikací II/610. Obnova "staré pražské cesty" vedoucí z Brandýsa nad Labem by mohla výrazně odlehčit provozu na komunikaci II/610, ale i silnici III/0101 přes Brázdim, a stát se spojnicí mezi Záměrem (na úrovni MÚK Přezletice) a plánovaným obchvatem Brandýsa nad Labem.

Dle Oznámení EIA „*sil. III/2444 v návaznosti na MÚK Přezletice vykazuje nárůst o 4 100 vozidel, což představuje přibližně zdvojnásobení dopravy oproti stavu bez záměru. V současné době je na úrovni technické studie prověřena přeložka sil. II/244, která odkloní dopravu ve směru sever – jih: Praha – Přezletice – Kostelec n. Labem mimo obce*“ (str. 54 Oznámení EIA). Podatel nesouhlasí s takovýmto **dvojnásobným nárůstem** počtu vozidel, který by vedl k naprostému zhroucení dopravy nejen na této komunikaci. Podatel dále upozorňuje, že v obci Veleň platí **zákaz vjezdu nákladních vozidel**. Podateli proto není jasné, jakým způsobem chce oznamovatel řešit plánovaný nárůst o 290 nákladních automobilů.

Podatel požaduje realizaci obousměrného **napojení přivaděče dopravy II/244 na SOKP** z městských částí Letňany, Kbely a Čakovice, a dále také z Kostelce nad Labem a Brandýsa nad Labem. Vzhledem k opakovanému a akcentovanému požadavku hlavního města na urychlenou výstavbu SOKP považuje Podatel za nutné realizovat právě napojení tohoto přivaděče.

## **E. Shrnutí**

V důsledku realizace Záměru dojde k překračování hygienických limitů hluku a nadměrnému imisnímu zatížení území. O tom svědčí například nadlimitní hodnoty karcinogenní látky benzo(a)pyrenu, jejichž koncentrace se dále zvýší v případě umístění dalšího zdroje znečištění. Výše uvedené nedostatky přitom budou **přímo ohrožovat obyvatele Podatele**.

Záměr tak přináší **značné nebezpečí pro lidské zdraví a životní prostředí**. Tato situace by se ještě **zhoršila v případě realizace všech uvažovaných záměrů v území**, zejména pak paralelní dráhy letiště Václava Havla. Podle judikatury správních soudů přitom **není žádoucí přivádět do již dnes nadměrně zatížené oblasti další zátěž**.

Doposud nebylo ověřeno, zda je Záměr s ohledem na stávající zátěž území vůbec realizovatelný. V oznámení EIA nebylo nijak prokázáno, že realizace navrhovaných kompenzačních opatření povede k dodržení imisních a hlukových limitů v území. Realizace Záměru dále nepočítá s **jevem dopravní indukce** a lze tak předpokládat, že nové silniční kapacity povedou k **dalšímu zvýšení dopravního zatížení**. To se projeví nejen na nových úsecích okruhu a přivaděčích, ale také na stávajících komunikacích.

## IV. POŽADAVKY NA DOKUMENTACI EIA

Vzhledem k tomu, co bylo uvedeno výše v tomto vyjádření, požaduje Podatel, aby byl Záměr posuzován podle zákona o posuzování vlivů. V tomto ohledu požadujeme vypracování jednoznačné dokumentace k posouzení vlivů Záměru na životní prostředí. **Tato dokumentace by přitom měla obsahovat dále uvedené údaje a měla vycházet z následujících požadavků Podatele.**

### A. Zpracování a posouzení variant řešení

Podle ustanovení § 8 zákona o posuzování vlivu má oznamovatel povinnost uvést odůvodnění umístění Záměru a **popis zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.** Oznámení EIA obsahuje řešení v podobě 3 variant stejného vedení trasy Záměru, ovšem s rozdílnou niveletou. Oznámení EIA tak **ve skutečnosti pracuje s jedinou variantou vedení záměru.**

Oznamovatel sice na str. 11 - 13 Oznámení EIA podává výčet v minulosti zvažovaných variant, nezmiňuje ovšem protiprávnost předchozích posouzení vlivů z důvodu jejich rozporu se směrnicí EIA. Tato protiprávnost se vztahuje na tato posouzení jako celek, tj. i na jeho části jako je např. posouzení variant. Není tedy možné považovat část posouzení alternativních variant vedení Záměru za bezvadnou. Oznamovatel tedy **nemůže v rámci nynějšího posouzení EIA jednoduše odkázat na v minulosti odmítnuté varianty či na jejich části.** Tyto varianty však již nemohou být považovány za nadále platné z hlediska právního řádu.

Oznamovatel tedy musí tyto varianty znovu posoudit, aby mohl dostát své povinnosti a uvést přezkoumatelné důvody, které jej vedly k volbě vybrané varianty při zohlednění vlivů záměru na životní prostředí. Oznamovatel však namísto posouzení tyto varianty pouze vyjmenoval.

Podle rozsudku Soudního dvora EU ve věci C-461/17 Holohan je oznamovatel povinen „*poskytnout informace o vlivech na životní prostředí u [...] každého z hlavních alternativních řešení, které zkoumal, jakož i důvody svého rozhodnutí přinejmenším z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, a to i v případě, že takové alternativní řešení bylo odmítnuto již v počáteční fázi.*“ Pokud Soudní dvůr EU stanovil povinnost nastínit a posoudit i ta alternativní řešení, která byla odmítnuta v počáteční fázi, je do této fáze třeba zahrnout **všechna dosavadní posouzení variant SOKP 520**, kterým nelze z výše uvedených důvodů přiznat jakoukoliv relevantnost z hlediska posouzení EIA.

**Podatel proto požaduje, aby dokumentace k posouzení vlivů Záměru byla vypracována variantně, tedy se zohledněním v minulosti posuzovaných variant Záměru.** V letech 2001-2002 bylo v rámci procesu EIA posuzováno celkem 5 variant řešení SOKP. Tyto varianty přitom pracují také s alternativním vedením trasy, které by se mohlo území Podatele zcela vyhnout. Kromě dříve posuzovaných variant oznamovatel dále ignoroval varianty Záměru, které prozatím v procesu EIA posuzovány nebyly. Jedná se například o regionální variantu vedení trasy obchvatu hlavního města.

Dalším řešením, které je dle Podatele nutné vzít v úvahu je převedení části nákladní dopravy na železnici a využití propojek dálnic, jako např. propojky I/16. Ta aktuálně dle ŘSD nahrazuje severní část SOKP a umožňuje především propojení ve směru sever-západ, tj. dálnice D8 a dálnice D5.

**Ministerstvo životního prostředí by v tomto případě mělo v rámci dokumentace EIA požadovat zpracování dalších variant Záměru, včetně posouzení jejich vlivu na životní**

prostředí. U všech posuzovaných variant zároveň Podatel požaduje uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, tj. podíl tranzitní, zdrojové a cílové (vnější) a vnitřní dopravy.

## B. Sloučení SOKP 518, 519 a Záměru do jedné EIA

Některé odborné podklady jako například akustická studie hodnotí všechny 3 dotčené části SOKP ve společných souvislostech. **Podatel je toho názoru, že oddělené posuzování vlivů jednotlivých částí SOKP na životní prostředí neumožňuje zodpovědné a komplexní posouzení jejich vlivu.** Takovýto postup by navíc mohl být projevem tzv. **salámové metody**, v rámci které jsou dílčí části jediného záměru (SOKP) posuzovány v procesu EIA a následně povolovány odděleně. Na základě tohoto postupu jsou tak méně sporné nebo problematické části záměrů povoleny a zrealizovány nejdříve, a to pak de facto určuje i pokračování záměru.

V souladu s ustanovením § 5 zákona o posuzování vlivů, se v dlouhodobém záměru jeho jednotlivé etapy posuzují *samostatně a v kontextu vlivů záměru jako celku*. Podle bodu I. 2 přílohy č. 2 zákona o posuzování vlivů musí být parametry záměru zváženy zejména s ohledem na *kumulaci jeho vlivů s vlivy jiných známých záměrů (realizovaných, připravovaných, uvažovaných)*. Podle bodu I. 4 přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů je jedním ze základních údajů o záměru právě *charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry*.

**Podatel tedy požaduje připravit společnou dokumentaci EIA pro stavby SOKP 518, SOKP 519 a Záměr. Tyto stavby by bylo vhodné posuzovat společně v rámci jednoho řízení.** SOKP 519 a Záměr jsou úzce funkčně provázané a nemohou fungovat samostatně.). Zprovoznění Záměru a SOKP 519 bude mít vliv na povodňovou situaci v lokalitách podél Mratínského potoka (zejména v případě obcí podél SOKP 520). Právě do této lokality mají být odváděny srážkové vody z retenčních nádrží a DUN Ďáblice.

## C. Důrazné posouzení kumulativních a synergických vlivů

Městské části a obce podél předpokládané trasy Záměru jsou již nyní vystaveny negativním účinkům neustále rostoucí automobilové dopravy (D8, Cínovecká, D10, Novopacká, SOKP 510 a místní komunikace II. třídy) a účinkům letecké dopravy (Letiště Václava Havla, Kbely, Letňany). Realizace Záměru by představovala další obrovskou zátěž pro obyvatele a území těchto obcí. Podatel tedy požaduje zapracování synergického vlivu okolních záměrů, zejména modernizace D10, záměru SOKP 510 a paralelní dráhy letiště Václava Havla, do hlukové studie Záměru.

Jak již Podatel uvedl výše, stávající judikatura nevyklučuje, aby byl Záměr, který je sám o sobě zdrojem dalších negativních vlivů na životní prostředí, vymezen v území, které je již nyní nadlimitně zatíženo z hlediska hluku či znečištění ovzduší. **V takovém případě ovšem musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, jejichž kumulace vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti.** V případě zjištění takových vlivů musí být koncipována přiměřená kompenzační opatření.

Oznámení EIA dále nepočítá se zahrnutím vlivu silnice II/244 do posouzení Záměru, s čímž Podatel nesouhlasí.

## D. Posouzení a vyhodnocení dalších vlivů

Na území Podatele již nyní dochází k překračování hygienických limitů hluku. Podatel proto požaduje důkladné a důsledné vyhodnocení hlukové zátěže. Obdobně je třeba posoudit také znečištění ovzduší. Podatel v tomto ohledu požaduje namísto uváděných teoretických výpočtů provedení skutečného měření současného stavu na území Podatele, které doposud neproběhlo. V případě, že jsou v rámci Hlukové studie využity naměřené hodnoty, jedná se o údaje pocházející ze stanice v Brandýse nad Labem, která je však od Podatele vzdálena.

Kromě toho Podatel požaduje vyhodnocení dopadu na krajinný ráz, jelikož trasa Záměru má vést přes důležitou přírodní a rekreační lokalitu obce.

## **E. Doplnění dopravně inženýrských podkladů**

Podatel považuje zpracované DIP v mnoha ohledech za nedostatečné a požaduje proto jejich dopracování a důkladné posouzení nové dopravní situace po zprovoznění SOKP, a to včetně dopadů na hluk, kvalitu ovzduší a lidské zdraví. V tomto ohledu je vhodné v první řadě zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, aby bylo možné ověřit jejich správnost. Do těchto kartogramů je zároveň nutné zařadit také ostatní výše požadované varianty SOKP.

Podatel dále požaduje, aby u všech stavů a variant byl uveden podíl tranzitní, zdrojové a cílové (vnější a vnitřní) dopravy. Klíčové je podle Podatele také zohlednění dopravní indukce na nových i stávajících komunikacích a zahrnutí alternativního propojení (tramvajová trať Podbaba – Bohnice – Kobylisy).

## **F. Nutnost vybudování suchých retenčních nádrží a problematika vod**

Pokud by mělo k realizaci Záměru dojít, je podle Podatele nutné nejprve dokončit výstavbu připravovaných suchých retenčních nádrží Mírovice (Mratínský potok) a Třeboradice (Třeboradický potok). Obě suché nádrže jsou v platném územním plánu obce Veleň zařazeny jako veřejně prospěšné stavby. Příprava suchých retenčních nádrží byla projednána také s vlastníky dotčených pozemků, které jsou v soukromém vlastnictví. Obec Veleň zároveň požádala Krajský úřad Středočeského kraje o zařazení uvedených suchých poldrů do ZÚR. Část zátopy Třeboradického potoka dále zasahuje na území hlavního města. Zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí suchých retenčních nádrží bude pravděpodobně podpořeno dotací z programu Ministerstva zemědělství (Podpora prevence před povodněmi, 129 360).

Záměr musí obsahovat opatření k omezení negativních dopadů na kvalitu života obyvatel dotčených obcí. S ohledem na vodohospodářství musí být zajištěn a zachován přístup k vodojemu DSO a další nezbytná související opatření.

Masívní bytová výstavba v okrajových částech hlavního města způsobila od 70. let změnu odtoku srážkových vod do recipientu. Tato výstavba však nebyla doprovázena podmiňujícími úpravami na korytě Mratínského potoka nebo retenčními opatřeními v povodí. Tato situace se dále prohloubila v důsledku nových dopravních staveb, především dálnice D8, na kterých byla realizována nedostatečná retenční opatření. Dnes tak lokální srážky opakovaně způsobují vyběžení z koryta toku a zaplavení okolní zástavby. Ta prakticky v celé dotčené délce toku zasahuje až na břehovou hranu koryta toku. Záplavy jsou navíc často doprovázeny hygienickými závadami z nesených splavenin.

Podatel požaduje, aby pro realizaci Záměru byla **stanovena dostatečná retenční opatření** požadovaná ČSN 75 9010, tedy vsakovací zařízení srážkových vod, a TNV 75 9011 - Hospodaření se srážkovými vodami, která ukládají navrhovat požadované objemy retence pouze na pětileté případně desetileté srážky. Podatel dále žádá, aby bylo na seznam dotčených institucí zahrnuto Povodí Labe s. p.

Zátopa suché retenční nádrže Třeboradice zasahuje do plánované trasy Záměru, technické řešení SOKP 520 tedy **musí tento záměr suché retenční nádrže respektovat**. Pokud by k realizaci suchých retenčních nádrží nedošlo, není možné odvodnit SOKP 519 ani Záměr do vodotečí Třeboradického a Mratínského potoka ani v minimální míře.

Podatel v tomto ohledu dále požaduje realizaci důsledného a funkčního odvodnění Záměru i komunikace II/244 takovým způsobem, aby nedocházelo k dalšímu navyšování odvodu dešťových vod do Třeboradického a Mratínského potoka. Kapacita tohoto vodního toku je již nyní přesycena s ohledem na nutnost absorbovat dešťové vody z D8 a Prahy 9.

Dále je nutné provést hydrogeologický průzkum ve smyslu § 3 odst. 3 písm. b) vyhlášky č. 369/2004 Sb., o projektování, provádění a vyhodnocování geologických prací, oznamování rizikových geofaktorů a o postupu při výpočtu zásob výhradních ložisek. V rámci něj musí dojít k podrobnému hydrogeologickému průzkumu zahrnujícímu zjišťování hydrogeologických poměrů území. Pro potřeby zpracování dokumentace EIA je zároveň nutné zpracovat **vyhodnocení vlivů z hlediska hydrologie a povrchových vod, vlivu na podzemní vody**, a dále návrh opatření v oblasti geologie, hydrogeologie a vodních zdrojů.

## **G. Nutnost vybudování přivaděče II/244**

Podatel proto v zájmu efektivního dopravního řešení požadují vybudování přivaděče II/244. Bez napojení přivaděče II/244 na obchvaty městských částí Letňany, Kbely a Čakovice, a propojení severu Prahy se SOKP, nedává vybudování přivaděče II/244 ani SOKP 520 žádný smysl. Komunikace II/244 by neměla podle Podatele končit v k. ú. Přezletice v polích, ale měla by být napojena na obchvaty a přivaděče v městských částech Letňany, Kbely a Čakovice. Tyto přivaděče dopravy musí být realizovány souběžně se komunikací II/244. Popsané řešení je v zájmu funkčního napojení SOKP. Podatel dále požaduje posouzení dopravních intenzit právě se zahrnutím komunikace II/244.

Podatel upozorňuje na nutnost a **nezbytnost komunikace a spolupráce** zástupců městských částí Letňany, Čakovice, Kbely, Magistrátu hlavního města Prahy a Středočeského kraje ve věci koncepčnosti a propojenosti jednotlivých úseků dopravní infrastruktury související s plánovaným vybudováním SOKP. Bez této spolupráce a koncepčního řešení nemá smysl devastace středočeské krajiny a dotčených obcí v okolí Prahy.

## **H. Nutnost vybudování protihlukových stěn, valů a zelených pásů**

Z důvodu významných zásahů Záměru do krajiny, které jsou souhrnně popsány na str. 67 a násl. dokumentu s názvem „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice - Studie vlivu na krajinný ráz dle §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny“, Podatel požaduje výsadbu stromů a zeleně podél trasy Záměru a silnice II/244 v celém katastru Podatele.

Podatel požaduje realizaci protihlukových stěn a valů podél Záměru a celé trasy silnice II/244 z důvodu ochrany obytné zástavby v dotčených obcích. Podle podatele je takový postup jedinou možností, jak dodržet splnění zákonných hygienických limitů hluku ve všech obcích

dotčených Záměrem. Podatel dále požaduje vytvoření pásu zeleně zejména v oblastech podél protihlukových stěn v blízkosti obcí. Podatel dále navrhuje zvážit využití zelených protihlukových valů. Ve zbylé části trasy Podatel požaduje vysázení oboustranných stromových alejí.

Podatel dále požaduje výsadbu zelených pásů podél trasy Záměru a silnice II/244 v celém katastru obcí Veleň a Přezletice. Podle Podatele je nezbytné zahrnout do Záměru všechna opatření k omezení negativních dopadů na kvalitu života dotčených obyvatel. Podatel dále požaduje kompletní rekonstrukci silnic III/2444 a II/610 včetně vybudování zpomalovacích prvků a dalších opatření, zachování polních cest, zachování přístupu k vodojemu DSO, a dalších nezbytných opatření.

## **I. Alternativní vedení trasy Záměru v Mírovicích**

Podatel požaduje přemostění Záměru v Mírovicích, a dále opláštění tohoto mostu do protihlukového tubusu. Podle aktuální návrhu Záměru mostní objekt **prochází přímo nad domem č. p. 51 Veleň** (část Mírovice) a vede zhruba **100 metrů od rodinných domů** v Mírovicích. Takovéto vedení Záměru je podle Podatele zcela nepřípustné.

Podatel u tohoto mostního objektu (SO 204) požaduje kompletní zakapotování do protihlukového tubusu a prodloužení mostních polí v délkách 80 – 100 m. Dále je nutné realizovat mostní závěry s tichou úpravou vozovky ze strany horní, u mostních ložisek pak také ze strany dolní.

Záměr je dále veden v těsné blízkosti k obytné zástavbě v obci Veleň a k přírodní lokalitě Lesopark Veleň. Podatel proto žádá o vedení Záměru v tunelu, a to v trase od přemostění v Mírovicích (staničení 51,870, resp. 51,850) k MÚK Přezletice. Záměr by tak měl být v tunelu v celém katastru obce Veleň.

## **J. Alternativní umístění mimoúrovňových křižovatek**

Podatel požaduje zpracování varianty vedení SOKP 520 s jedinou MÚK mezi obcemi Veleň a Podolanka. Tato MÚK by vznikla posunutím MÚK Přezletice včetně komunikací II/244 a zároveň zrušením MÚK Vinoň včetně navrhovaného napojení na nově vybudované obchvaty. Podatel zároveň uvádí, že společnost Pragoprojekt a.s. (ateliér České Budějovice) v současné době tuto navrhovanou variantu napojení II/244 na obchvat Brandýsa nad Labem zpracovává.

## **V. ZÁVĚREČNÉ SHRNUTÍ**

**Podatel na závěr svého vyjádření shrnuje, že realizace Záměru není v zájmu Podatele, hlavního města ani občanů pražské aglomerace.** Záměr je již dnes zastaralým projektem, který nezohledňuje dopravní ani sociální potřeby a je zcela likvidační pro obyvatele a životní prostředí dotčených obcí a městských částí. Vedení Podatele dlouhodobě usiluje o to, aby území Podatele bylo sídelním útvarem **vhodným pro život stávajících obyvatel a budoucích generací.** Realizace Záměru by naopak byla projevem **nezodpovědného rozhodování** a hazardem s lidským zdravím, který by vedl k nevratnému poškození životního prostředí a cenných přírodních lokalit.

**Záměr by přinesl do těsné blízkosti území těžkou kamionovou a tranzitní dopravu.** Zároveň neexistuje takové technické řešení současného návrhu Záměru, které by zcela

eliminovat vliv na životní prostředí a lidské zdraví. Negativní vlivy Záměru jsou tak v tomto ohledu zcela neodůvodněné, jelikož při rozumném rozhodování by obdobný návrh Záměru nemohl být zvažován.

Podatel proto požaduje především **zpracování dalších variant Záměru a posouzení jejich vlivu** na životní prostředí a lidské zdraví. Posouzení vlivů Záměru na životní prostředí je zároveň nutné **spojit s posouzením úseků SOKP 518 a 519**, vzhledem k jejich provázanosti. Dále je třeba posoudit kumulativní a synergické vlivy Záměru a dalších projektů v dotčeném území, včetně důkladného posouzení vlivů silniční a letecké dopravy na veřejné zdraví, přírodu a krajinu.

Podatel dále požaduje doplnění **podrobnějších informací o předpokládaném složení dopravy, zveřejnění kartogramů dopravních intenzit** pro celou pražskou metropolitní oblast a **celkovou aktualizaci dopravně inženýrských podkladů**.

Ve Veleni dne 20. 11. 2020

Ing. Jiří Kazda  
starosta Obce Veleň