

**SPOLEK PRO ĎÁBLICE**

**Na Blatech 243/7, 182 00 Praha 8 - Ďáblice**

**IČ 22672681**

**ID: 4fmjvj4**

---

**Ministerstvo životního prostředí  
Odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí a integrované prevence,  
Vršovická 65, 100 10 Praha 10  
ID: 9gsaax4**

V Praze dne 23.11.2020

**Věc: Připomínky/námítky k oznámení záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“**

Vyjádření je rozděleno na dvě části:

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

### **1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění**

V souladu s ustanovením § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění se tímto vyjadřujeme k oznámení záměru EIA SOKP 520 Březiněves - Satalice. Převažuje negativní vliv záměru, který dále zhoršuje místní podmínky nad míru přípustnou. Z uvedeného důvodu požadujeme, aby k záměru bylo vydáno nesouhlasné stanovisko. Nesouhlasíme s vymezením koridoru Silničního okruhu kolem Prahy v trase Březiněves - Satalice (520) a souvisejících staveb.

Ďáblice jsou MČ na severu Prahy, která je již v současné době vystavena enormní silniční zátěži v podobě sloučení městské dopravy a transevropské dálnice. Musíme konstatovat, že zde nikdo doposud neřešil komplexně dopady na životní prostředí a na veřejné zdraví občanů.

Hluk, emise, dopravní kolapsy v kombinaci se skládkou a leteckým koridorem patří k největším problémům Ďáblic. Daný stav se nezmění ani výstavbou SOKP 518, 519 a 520, nýbrž se bude de všech předložených podkladů ještě dále zhoršovat. Každoroční nárůst dopravy na komunikacích je podstatně vyšší než se v materiálech předložených v rámci zjišťovacího řízení uvádí či předpokládá.

Pokračování v příloze č.1

## **2. Požadavky pro posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.**

Požadujeme, aby záměr byl posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů a byla vypracována dokumentace dle § 8 citovaného zákona, a to variantně nikoliv pouze pro tři výškové úrovně, ale i pro tzv. severní trasu.

### **Připomínky a námitky:**

2.1 Oznámení předpokládá varianty, kde v nulové variantě je již zprovozněná 518 a 519.

K této variantě nesmí dojít, jelikož by přinesla na Cínoveckou radiálu neúměrné množství aut a s tím spojené devastující negativní dopady na Ďáblice.

2.2 Připojení komunikace II/243 na Cínoveckou radiálu až v místě MUK Kostecká je nepřijatelné, jelikož by doprava z II/243 neúnosně zatížila spodní část Ďáblické ulice mezi křižovatkou Kostecká-Ďáblická a MUK Březiněves.

2.3 Vyloučení skládky z kumulativních vlivů je chyba, požadujeme ji začlenit do posouzení. I když skládka bude před zprovozněním 520, 519 uzavřena (co je podmínkou SOKP 519, 520), bude vykazovat stále velké riziko pro okolí ve všech možných směrech. Stejně tak musí být zahrnuta letecká doprava do kumulativních vlivů. Velký hluk od letadel trápí Ďáblice mnoho let.

2.4. Přebytky zemin ve výkopech doporučujeme využít pro zemní valy, které ochrání chráněné stavby před hlukem.

2.5 Požadujeme přezkoušet výpočet kapacity DUN a UN u MUK Březiněves na 100 letou vodu a dále požadujeme vyřešit zachycenou dešťovou zasakováním (např. hlubšími vrty skrz spraše). Dále může být voda využita pro zalivku okolních zemědělských polí či zelených pásů okolo SOKP a Cínovecké radiály. Pouze výjimečně může být odváděna voda řízeným odtokem do Mratínského potoka. V době boje proti suchu je zcela nepřijatelné navržené nakládání s vodou. Navíc navržený odtok 250 l/s je příliš veliký.

2.6 Zelené pásy za protihlukovými valy. Prostor okolo SOKP a Cínovecké požadujeme ozelenit vzrostlými stromy, minimálně z důvodu kompenzace benzo(a)pyrenu.

2.7 Stavební doprava nesmí jezdit přes Ďáblickou ulici

2.8 Nesouhlasíme s tvrzením, že RBK R4/34 je nefunkční. Návrh na úpravu biokoridorů je slabý, nepřesvědčivý a nedostatečný.

2.9 Vliv na obyvatelstvo je bagatelizován ve smyslu, že „těch pár lidí, kterým se zhorší životní prostředí“ se musí obětovat pro většinu, kterým se „uleví“. Odmítáme tento komunistický přístup k řešení a požadujeme, aby životní prostředí v Ďáblicích bylo adekvátně řešeno.

2.10 Koncentrace již dnes nevyhovujícího benzoapyrenu jsou přehlíženy a neřešeny!

### **2.11 Hluk z dopravy:**

2.11.1 S ohledem na slibované a dlouhodobě neřešené odhlučnění Cínovecké (původně Prosecké) radiály požadujeme:

- vybudovat protihlukový val (dále jen „PHV“) vysoký min. 10 m nad úrovní vozovky;
- vybudovat protihlukovou stěnu (dále jen PHS) o min. výšce 3 m umístěnou na koruně PHV;
- osázet stromovou vegetaci před a za PHS, která bude plnit funkci biofiltrů.

Uvedená protihluková opatření (dále jen „PHO“) požadujeme vybudovat kolem všech součástí stavby SOKP 520 a 519 včetně nadjezdových ramp mimoúrovňové křižovatky (dále jen MÚK) Březiněves na území k.ú. Ďáblice.

2.11.2 S ohledem na překračované hygienické limity z dopravy na Cínovecké radiále požadujeme doplnit PHO dle 2.11.1 podél celé této komunikace v k.ú. Ďáblice včetně nadjezdových ramp MÚK Cínovecká-Kbelská. Odstranění této závady Cínovecké by mělo předcházet zprovoznění SOKP 519 a 520.

### **2.12 Odvodnění**

Navržený systém odvodnění dešťových vod předpokládá jejich odvedení do Mratínského potoka. Přívalové srážkové události posledních let opakovaně způsobují zaplavení horní části Mratínského potoka v k.ú. Ďáblice.

K těmto záplavám přispívá zejména svedení přívalových srážek z:

- cca 11 ha velkého a 5 km dlouhého úseku Cínovecké radiály (od Střížkova po čerpací stanici MOL Ke Zdibům);
- cca 66 ha komunikací, zpevněných ploch a zástavby městské části Praha-Ďáblice do Mratínského potoka.

Problém zaplavení souvisí se skutečnou intenzitou deště na území Ďáblic. V pořadí druhý letošní přívalový déšť dne 14.8.2020 navíc překračoval hodnoty padesátileté srážky (viz video), a to bohužel není výjimečné.

S ohledem na uvedené požadujeme:

2.12.1 Dimenzovat retenční nádrž jižně od MÚK Březiněves na návalovou stoletou srážku.

2.12.2 Realizovat retenční nádrže dle Generelu odvodnění Prahy Sever (GO 2007), DÚR 2006, resp. Studie trubních retencí 2018 (viz návrh bodu) a realizovat další protipovodňová opatření v k.ú. Ďáblice pro stoletou vodu.

2.12.3 Upravit Bypass Blata tak, aby původním korytem za Bypassem tekla voda i za minimálního stavu hladiny a část vody byla i nadále odváděna Bypassem.

2.12.4 Zajistit správu a pravidelnou údržbu Bypass Blata odpovědným správcem toku. Realizace opatření dle II.2. až II.4. by měla předcházet zprovoznění SOKP 519 a 520.

### **2.13 Skládkování**

Skládkování na Skládkce Ďáblice bude zcela vyloučeno, životnost nebude prodlužována, žádné další kapacity skládky nebudou již povoleny. Souběh skládkování se zprovozněním SOKP 519 a 520 je zcela vyloučen.

### **2.14 Dále připojujeme připomínky, které byly adresovány sice na SOKP 519, ale které platí i pro SOKP 520:**

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

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

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

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

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

#### 2.14.2 Požadavky na technické řešení v oblasti Ďáblic

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

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

#### 2.14.3 Dopravně – inženýrské podklady

- Zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast.
- Zahrnout do kartogramů intenzit i alternativy SOKP (regionální varianta, aglomerační okruh, propojky dálnic v krajích) a přivaděčů (II/244 z Kostelce a Brandýsa n.L. směr Letňany, Čakovice, Kbely; dále varianty bez Čimického přivaděče, bez přivaděče Rybářka)
- Vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací
- U všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle: tj. podíl tranzitní, zdrojové a cílové (vnější) a vnitřní dopravy
- Zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích: dle dopravně inženýrských podkladů SOKP 520 bude indukovat 1/3 nové dopravy a 518 a 519 dokonce 2/3. Ve zveřejněných kartogramech však zřejmě nebyla zohledněna dopravní indukce na stávajících komunikacích. Přitom matematické modely a zkušenosti z praxe potvrzují, že „uvolněné“ komunikace se zase brzy zaplní (např. Barrandovský most po zprovoznění jižní části vnějšího okruhu).
- Zahrnout do dopravně-inženýrských podkladů i propojení Prahy 6 a Prahy 8 v těchto alternativách: 1) TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy s cyklostezkou 2) městská komunikace (nízký most) pro MHD, auta, cyklisty a chodce.

#### 2.14.4 Doporučujeme sloučit do jednoho posouzení EIA stavby 518 a 519 včetně MÚK, SOKP 520,

Cínovecká včetně MÚK Cínovecká Kbelská, Ďáblická, aby se trasa řešila komplexně. Připravit společnou dokumentaci EIA pro obě stavby SOKP 518 a SOKP 519 najednou a posuzovat je společně v rámci jednoho řízení, protože jsou obě stavby funkčně provázané. V případě Ďáblic je potřeba zvážit přesah a dopad SOKP 520.

#### 2.14.5 Posouzení kumulativních a synergických vlivů

Městské části a obce podél SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 jsou již nyní vystaveny negativním účinkům neustále rostoucí dopravy (v případě Ďáblic včetně D8 Cínovecké a mimoúrovňové křižovatky Cínovecká Kbelská). Realizace velkokapacitní komunikace na jejich území by představovala další obrovskou zátěž pro místní obyvatele.

V plánu je projekt paralelní dráhy, konkrétně společnost Letiště Praha a.s. má v současné době platné stanovisko EIA a podala žádost u stavebního úřadu MÚ v Černošicích o vydání územního rozhodnutí na paralelní dráhu. Se zahájením realizace stavby počítá v roce 2025, s dokončením stavby v roce 2028. Hlukovou zátěž z letecké dopravy v okolí záměru nelze zanedbávat, neb okolí záměru je tímto hlukem značně zatíženo. Přesto EIA pro stavbu SOKP 520 neuvádí paralelní dráhu. Je nutné zpracování synergického jevu z letecké dopravy v případě realizace paralelní dráhy do hlukové studie k SOKP 520. V případě, že není dostupná metodika kombinující takové zdroje, domníváme se, že je nezbytné postupovat metodou nejhoršího možného scénáře, tedy že hluková studie bude předpokládat významné synergické efekty.

Projekt paralelní dráhy, který počítá s vyhlášením ochranného hlukového pásma zasahující Suchdol, Chabry, Ďáblice. Realizace obou záměrů by byla pro tyto městské části likvidační. Požadujeme důkladné posouzení kumulativních vlivů silniční a letecké dopravy.

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

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

V Praze dne 23.11.2020

Spolek pro Ďáblice

## **Příloha č. 1**

Nesouhlas se záměrem a odůvodnění – pokračování (připomínky k SOKP 519 a 520)

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

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

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

SOKP dle ZÚR je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T, neboť vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy a nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na většinu lidí žijících na severu a východě Prahy. Ještě problematičtější je skutečnost, že mezinárodní dálniční průtah Prahou byl nenápadně přesto realizován po Cínovecké, Kbelské, a to v rozporu nejen s Evropskou legislativou TEN-T, ale i v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, které zde nebylo provedeno v odpovídajících parametrech. Původně městská třída se postupně proměnila v mezinárodní dálnici. Po Cínovecké dnes projíždí dle údajů TSK 18 90 000 vozidel denně s velkým procentem nákladní transitní dopravy, a to především se zahraniční poznávací značkou.

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

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

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

V oblasti Cínovecké a Kbelské již dnes existuje zatížení mezinárodní dálkovou dopravou. Dle předložených podkladů provoz na těchto dvou komunikacích vzroste o cca dalších 30 000 vozidel za den v roce 2030 na celkových 120 000 aut denně. Tato bilance je naprosto bezprecedentní, v Praze je pouze asi 5 podobě zatížených uzlů. Žádný z nich však není tak ignorován odpovědnými úřady, jako právě Cínovecká. Neakceptovatelná situace spočívá v tom, že byli obyvatelé zatíženi masivní mezinárodní dopravou v rozporu se zásadami

územního plánu Prahy, ale i v rozporu s původním určením Cínovecké, v souvislosti s transformací této městské třídy na dálnici bez odpovídajících technických řešení, bez jakéhokoli posouzení EIA a bez hlukové ochrany obyvatel Ďáblic.

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

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

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

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

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

### **1.4. Střety se životním prostředím**

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

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

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

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa SOKP, jsou již v současnosti silně zatíženy nekonceptně zavlečenou mezinárodní dálniční dopravou na

Cínovecké a Kbelské, dále leteckou dopravou, přičemž dochází k překračování hygienických limitů hluku v řadě oblastí. V případě realizace paralelní dráhy se situace bude nadále zhoršovat, což připouští i dokumenty Oznamení. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí odvést tranzit mimo území hl.m. Prahy.

Z dokumentace vyplývá nadlimitní imisní i hluková zátěž – nepřijatelné nadlimitní hodnoty karcinogenní látky benzo(a)pyrenu, ale i hluku budou dále zhoršeny nad rámec zákonných předpisů vsazením dalšího zdroje znečištění. Provoz SOKP 519 a SOKP 520 vyvolá v daném prostředí dopravu nepřiměřenou svým druhem v této lokalitě a z ní plynoucí negativní dopady na zdraví občanů a zhoršení kvality prostředí nad rámec zákonných předpisů. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž.

### **1.6. Neudržitelná dopravní situace**

Praha nebude schopna absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu z 9 dálnic napojených na Pražský okruh. Podle dostupných prognóz je zřejmé, že několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovujících a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím, což se může projevit negativně i na dalších komunikacích uvnitř Prahy. Podle kartogramů intenzit studie ČVUT (2016) má dojít k výraznému nárůstu dopravy a přetížení příjezdových komunikací a některých místních komunikací a také stávajících úseků SOKP, zejména 510 (Běchovice - Satalice) a 517 (Řepy – Ruzyně).

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

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

Záměr silničního okruhu kolem Prahy – úsek 520 Březiněves - Satalice (dále jen SOKP 520) je z hlediska zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (dále jen zákon) stavbou zdroje hluku z provozu na pozemní komunikaci (viz § 77 odst.3/). V katastrálním území (dále jen k.ú.) Ďáblice je tento záměr navržen do území zatíženého zdrojem hluku (§ 77 odst.4/ zákona), zejména z provozu na dálnici D8 - Cínovecká radiála, místních komunikací (Ďáblická, Šenovská-Kostelecká, Hřenská, ...) a v současné době občas i z letecké dopravy. Hygienické limity hluku stanovuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen nařízení). Dle § 12 odst.3 je základní hladina akustického tlaku v chráněných venkovních prostorech staveb pro den/noc 50/40 dB. Pro hluk z dopravy na dálnicích a silnicích a místních komunikacích I. a II. třídy v případě, že je převládající, je hygienický limit hluku o 10 dB vyšší,

tj 60/50 dB pro den/noc. S případným dalším navýšením hygienického limitu o 10 dB (na 70/60 dB den/noc) pro tzv. starou hlukovou zátěž (viz §2 odst. n/ nařízení) s ohledem na její definici nelze u tohoto záměru uvažovat. S ohledem na rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 254 a další, nelze s ní počítat ani u mimoúrovňové křižovatky SOKP 520 Březiněves. I kolem této křižovatky musejí být taková protihluková opatření, aby v

chráněném venkovním prostoru staveb ekvivalentní hladina akustického tlaku byla nižší než 60/50 dB pro den/noc.

MČ Ďáblice má negativní zkušenosti s hlukem z dopravy na místních komunikacích (Ďáblická, Hřenská, Šenovská-U Parkánu) a zejména s hlukem z dopravy na dálnici D8 - Cínovecká radiála, která prochází jejím k.ú. Hygienické limity hluku z těchto zdrojů pro chráněný venkovní prostor staveb 60/50 dB (den/noc) je překročen. Největším zdrojem hluku je mimoúrovňová křižovatka Cínovecká-Kbelská, která byla zkolaudována v květnu 2012 bez toho, aby byla vybudována patřičná protihluková opatření k této nové stavbě.

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

Do vyřešení protihlukových opatření kolem Cínovecké radiály nelze umístit do tohoto katastrálního území další zdroj hluku v podobě SOKP 520.

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

### **1.7. Rozpor s klimatickým závazkem Prahy**

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