

**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 1442/65,  
100 10 Praha 10  
ID: 9gsaax4**

V Praze dne 20.12.2023

Vaše č. j. MZP/2020/710/4137

**Věc: Vyjádření k dokumentaci záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ dle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.**

### **1.1 Obecně**

Vzhledem k tomu, že SOKP je sousedním úsekem k SOKP 519 a že víceméně pouze MUK „Březiněves“ je na katastru Ďáblic, bude naše vyjádření velmi podobné vyjádření zaslanému k SOKP 519.

Ani v této dokumentaci nebyla vyhodnocena původní severní varianta, na kterou jsme se odkazovali ve zjišťovacím řízení. Není jasné, proč byla zamítnuta a proč již není předmětem posuzování. Mnoho veřejných institucí (např. Česká inspekce životního prostředí, odbor ochrany ovzduší MŽP, odbor životního prostředí magistrátu HMP, Ministerstvo zemědělství (odbor lesů), atd.) doporučilo před několika lety jako vhodnější variantu Ss, přesto je nyní zapomenuta.

Variantně je řešeno pouze výška nivelety komunikace, co považujeme za nedostatečné.

**Požadujeme provést studii vlivu na životní prostředí i pro původní severní variantu, a pokud již nelze, uvést důvody pro její vyloučení.**

## **1.2 Vliv na obyvatelstvo Ďáblic**

V dokumentaci je nedostatečně vyhodnocen vliv na pohodu obyvatelstva díky nové významné bariéře a novému zdroji emisí v krajině. Tento vliv je významně bagatelizován a je ponížěn na konstatování, že tunelové úseky přinášejí významnou míru eliminace rušivých vlivů. Nicméně v katastru Ďáblic žádný tunel není a naopak MUK Březiněves vystupující z krajiny a s přihlédnutím na kumulace dalších negativních vlivů jako je skládka, přítomnost Cínovecké (někde označované jako Prosecká radiála), SOKP 519, plánovaná VRT a intenzivní letecká doprava přináší mezi obyvatelstvo stres s následkem dlouhodobého onemocnění zasaženého obyvatelstva (zejména kardiovaskulární nemoci).

**Požadujeme doplnit EIA o podrobnou studii všech negativních vlivů (nejen hluk, ale i emise a světelné znečištění) této křižovatky a navazujících úseků na obyvatelstvo Ďáblic s vyhodnocením na nemocnost obyvatelstva. V případě, že bude náš požadavek ignorován, požadujeme zahloubit SOKP 519 včetně MUK Březiněves (nepochopitelně se to jmenuje Březiněves, když je to na k.ú. Ďáblic...), aby tento cizí prvek v území byl co nejméně rušivý. Dále doplnit tuto megastavbu pásy zeleně vytvářející dojem lesa či krajiny.**

## **1.3 Hluk, vibrace, emise**

**Z DIP plyne, že Ďáblice budou sevřené Cínoveckou radiálou s 122.000 auty denně a SOKP 519 s dalšími 95.000 auty denně, to je dohromady 217.000 aut denně. To nikde jinde v České republice není!**

### **1.3.1 Hluk a hluková studie**

Tento extrém s sebou přináší hluk, který je již dnes za hygienickým limitem. Ten je navíc neustále vládou zvyšován, aby bylo možno stavět liniové stavby v intravilánu.

V předložených akustických výpočtech, například v tabulkách 49-52 a dalších, je poměrně značné množství výsledků výpočtů v chráněném venkovním prostoru stavby posuzovaného objektu k bydlení v noční době v intervalu 49-50 dB. Daný hygienický limit hluku je pro noční dobu 50 dB. Z nepřesností matematického modelu (viz níže), které dosahují 2,0 dB odchylek od reality a 2,0 dB nejistoty dané výpočtovou metodou, je garantování splnění hygienického limitu hluku z dopravy na hodnotě 50 dB neprokazatelné.

Vlastní hluková studie nese známky nepřesností, které ve svém důsledku vedou k bagatelizování výsledků. Může nastat situace, že obě hodnoty nejistoty (kontrolního měření a vypočtených hodnot) se sečtou a výsledná nejistota bude mít hodnotu  $\pm 4$  dB, přičemž hodnota 3 dB znamená 100 % nárůst akustické energie (např. navýšení počtu průjezdů vozidel na dvojnásobek, při zachování stejného procentuálního podílu jednotlivých kategorií vozidel). **To je pro většinu obyvatel v okolí komunikací hrozná představa.**

Při hodnocení hluku z leteckého provozu byla naprosto chybně vybrána varianta pro posouzení provozu na LKPR – na str. 136 (dole). Tab. 63 – počet APP (přistání)/DEP (vzletů) na LKPR v r. 2019 vykazuje odchylky proti oficiálním údajům ŘLP ČR pro počet pohybů na tomto letišti. Metodika výpočtu CNOSSOS-EU je pro tento účel zcela nevhodná.

Pokud se ve 2. odstavci na str. 136 připouští nejistota výpočtu až 3 dB, pak se jedná o stejnou chybu, jako by se připouštěl dvojnásobný počet pohybů letadel.

Je fatální chybou nepřipustit při hodnocení leteckého hluku nejvyšší možnou intenzitu leteckého provozu (s ohledem na „propustnost“ LKPR, a všech uvažovaných letišť - tzn. stav ZLT - zabezpečovací letecké techniky, dráhový systém, stojánky a odbavovací systém).

Dokumentace z hlediska řešení hlukové problematiky i příloha B.2 této dokumentace - Hluková studie působí navenek dojmem odborného, kvalitně provedeného zhodnocení hlukové zátěže v oblasti dotčené lokality. Zcela jistě se však nejedná o objektivní hodnocení.

**Pokud bude projekt vyhodnocen souhlasně se zanedbatelným vlivem na životní prostředí, potom požadujeme přepracovat hlukovou studii s větší přesností a s 3D modelem, který rovněž bude podkladem pro návrh PHS.**

**Požadujeme realizaci PHS či valů podél SOKP (který by byl trasován na terénu či nad terénem) minimálně o výšce 4m a více (a to dle výpočtu) a dále v celé délce od MUK Kbelská x Cínovecká po MUK Březiněves, dále PHS podél ramp na MUK Kbelská x Cínovecká jako naprosté minimum.**

**Požadujeme vypracovat plán dalších protihlukových opatření, jako je např. výměna asfaltu, které vyplynou z podrobnější a přesnější analýzy 3D modelu.**

**Požadujeme vyloučit Ďáblickou ulici ze staveništní dopravy a učinit taková opatření, aby tato komunikace byla zklidněná (jako jedno z opatření se jeví napojit komunikaci z Březiněvsí přímo na SOKP nikoliv přes Ďáblickou ulici).**

### **1.3.1.a Dopravně inženýrské podklady**

**Požadujeme prověřit a přepočítat dopravně inženýrský model pro úsek na Ďáblické ulici mezi MUK Březiněves a Kosteleckou ulici.**

Daný úsek je místní komunikací s umožněním nájezdu na mimoúrovňovou křižovatkou na Kostelecké ulici. Denní intenzity pro roky použité v připomínce nejsou kompletní z důvodu nedosažitelnosti dat TSK Praha. Příčina nesčítání uzlu 8043 není uvedena ve výsledcích sčítání roku 2016 případně Ročence TSK Praha 2016. Denní intenzita v r. 2010 byla 7179, v r.2021 byla 6612. Opět je možné si položit otázku, zda tento pokles je dán pouze metodikou sčítání TSK nebo zda existuje objektivní příčina, která popírá výše zmíněný residenční nárůst suburbánní oblasti. Přičemž model viz (stav E3, příloha 8.2) předpokládá v roce 2030 denní intenzitu 5100 (z toho 20 vozidel nad 3,5 tuny). Model viz (stav E2, příloha 7.7. a viz Obr.2.) pro rok 2030 stanovuje denní intenzitu 5400/60. Tyto prognózy jsou zřejmě podmíněny předpokladem, že velký podíl vozidel ze Silnice II/243 a navazujícího úseku 8044 – 8052 (Březiněves) změní trasu jízdy směrem na DO 520 případně ulici Cínoveckou/resp.D8. Otázkou je - zda tento předpoklad je realistický?

Je záhadou, z jakých předpokladů vychází pokles intenzity na tomto úseku (v případě nerealizace SOKP520 je předpokládána intenzita okolo 10000 aut denně) v případě realizace MUK Březiněves, když všechna auta z II/243 jedoucí na SOKP a na Proseckou radiálu směr Ústí musí jet přes Kosteleckou ulici. Neexistuje totiž přímé napojení II/243 na tyto směry.

Dalším důvodem pro přepočet je již dnes nadměrný hluk na fasádách přilehlých obytných objektů a snížení intenzit se jeví jako účelové.

**Nesouhlasíme s předloženým návrhem řešení MÚK Březiněves. S vyřazením současného přímého napojení komunikace II/243 ke komunikaci Cínovecká nemůžeme souhlasit.**

### 1.3.2 Vibrace a skládka

Nikde v dokumentaci nejsou posouzené vibrace z provozu, a to ani samostatně a ani v kumulaci např. s VRT. Je zde opodstatněná obava vlivu na nejbližší obytné stavby, stejně tak na statiku skládky. Skládka je nesmírně citlivé těleso, které není schopné žádné sanace, zejména pokud se jedná o průsaky, které mohou být vibracemi způsobeny.

Hydrogeologickými posudky, které jsou přílohou oznámení (Plevová, 2023), viz kap. D.I.6 byl vyloučen vliv na ovlivnění hydrogeologických poměrů skládky komunálního dopadu v Praze – Ďáblicích. **Ale nebyly vzaty v potaz dynamické účinky z SOKP 520!**

**Požadujeme tuto studii vibrací a jejich negativních vlivů minimálně na skládku dopracovat.**

**Požadujeme přísný zákaz dalšího skládkování na d'áblické skládce včetně vypuštění jejího plánovaného doplnění o 160000m<sup>3</sup> (216000t) odpadů.**

**V případě, že nedojde k tomuto zakazu, požadujeme jasné dodatečné finanční kompenzace pro MČ Ďáblice.**

### 1.3.3 Emise

Jedná se především o rozptyl jemných částic PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>10</sub>, Nox a B(a)P. Doprava bude dle studií generovat obrovské množství těchto částic především s ohledem na 217.000 aut denně. Rozptylová studie nebere tento počet aut do úvahy, a proto navržená kompenzační opatření jsou nedostatečná.

**Požadujeme přepracovat rozptylové studie a dopracovat/doplnit oblast k.ú Ďáblic o další kompenzační opatření (zásadně větší počet stromů, vybudování ucelených zelených oblastí nejen okolo Ďáblic, ale i uvnitř apod.)**

### 1.4 Fauna

Zdokumentovali jsme výskyt žab a ježků v této oblasti (prameniště Mratínského potoka). Bariéra ve formě SOKP 520 a mega MUK Březiněves přinese pro tyto migrující živočichy nepřekonatelnou překážku.

**Požadujeme doplnit další EKODukt bez přítomnosti lidí pro tuto možnost migrace přes SOKP 520.**

### 1.5 Voda a Biotop

Autor kapitoly D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody uvádí, že realizace záměru přinese v obou variantách negativní dopady na vody. *Akceptovatelnost obou variant je možno zajistit přijetím příslušných opatření. Při přijetí navržených opatření k zamezení, snížení a kompenzaci vlivů je záměr v obou posuzovaných variantách hodnocen jako realizovatelný, bez významných negativních vlivů.*

Na základě v EIA uvedených navrhovaných opatření (část D.I.4.4) je však zřejmé, že zejména koncepce odvodnění je spíše „hrubým návrhem“, než samotným řešením a není zde tedy možno předjímat ani účinnost opatření, když tato opatření ještě nebyla provedena. Zároveň

není zřejmé, zda jsou zpracovatelé problematiky odvodnění stavby D0 SOPK 520 obeznámeni s již stávající kritickou situací spočívající v odvodnění MČ Praha – Ďáblice, kdy při jejím řešení je tedy nezbytná vzájemná součinnost zainteresovaných stran.

Teprve až po provedení výše doporučených prací bude možno zpřesňovat a kvalifikovaně a komplexně hodnotit dopady stavby na povrchové vody a odvodnění území. Potřeba realizace některých opatření, dosud nezmíněných, také může vyplynout až ze závěrů budoucích, dosud neprovedených prací či opatření, které doporučuje samotná dokumentace EIA.

**Všechny tyto doporučené práce a případná navazující opatření by měly být provedeny již v rámci řízení EIA, resp. v rámci jeho dopracování.**

Vytvoření RN a DUN Ďáblice v jihovýchodní části MUK Březiněves je čistý technokratický necitlivý výsledek plánování. Takto se to navrhovalo za komunismu bez ohledu na krajinu.

Významná nová odtoková plocha z SOKP včetně rozšířené Cínovecké s sebou přinese velké množství vody při přívalových deštích. Dnešní návrhový déšť je jen přání normotvůrců, ale bohužel daleko od reality, realita je 50mm za 30 min.

Voda spadá v tomto místě by měla zůstat v krajině a nikoliv odtékat přes regulovaný odtok 200l/s do Mratínského potoka. Potok má problém pojmout vodu při silných deštích už dnes a způsobuje škody opakovaně na přilehlých nemovitostech.

V tomto místě by měl vzniknout mokřad nebo biotop tak, aby zde voda zůstala.

**Požadujeme přepracovat dokumentaci a doplnit toto území o smysluplný návrh biotopu i pro přirozenou lokální faunu jako jsou žáby.**

## **1.6 ESG neboli udržitelná budoucnost aneb ignorace globálního oteplování a dekarbonizace**

Je až neuvěřitelné, jak tato dokumentace vypustila dopady ESG na přípravu a stav projektu SOKP 520 včetně MUK Březiněves.

Kde je výpočet uhlíkové stopy, kde je návrh na její omezení během výstavby, během provozu?

Kde je návrh na energetickou soběstačnost? V dokumentaci se píše, že 1km tunelu spotřebuje 600-800 MWh ročně! A zde je těch km celá řada!!!

Požadujeme provést školení projektantů na ESG a povinné školení v zahraničí na západ od našich hranic u projektantů liniových staveb.

Cílem je spočítat produkci tun CO<sub>2</sub> ze všech kroků výstavby (beton, asfalt, doprava atd) a z provozu. Dalším cílem je porovnat tyto ukazatele s ukazateli, se kterými pracují na západě, aby bylo jasné, co je minimálním cílem.

Dále navrhnout sérii opatření na zmenšení uhlíkové stopy.

Rovněž navrhnout fotovoltaické elektrárny u tunelových staveb.

Tato ignorace současných trendů nás posouvá na východ, kam si nikdo z nás nepřeje dostat!!!

Požadujeme, aby návrh SOKP 520 byl v souladu se strategií udržitelného rozvoje a nařízeními EU, především EU 2021/1119 ze dne 30. června 2021.

**Stručně a krátce požadujeme dopracovat výpočet uhlíkové stopy, vypracovat návrh opatření na její snížení a vypracovat návrh fotovoltaických elektráren, aby byla celá stavba SOKP energeticky neutrální.**

### **2.1 Krajinný ráz**

Je tato brutální dálniční křižovatka MUK Březiněves typu Los Angeles v USA navržena na katastru hlavního města Prahy mezi MČ Ďáblice a MČ Březiněves?

Odpověď zní, bohužel ano. To je možné jen v ČR.



Ing. Alena Marušiaková

*Spolek pro Ďáblice*