

27. schůze  
Rady MČ Praha-Dolní Chabry  
dne 02.10.2023

### **Důvodová zpráva:**

Radě městské části je předkládán návrh na schválení podání vyjádření k dokumentaci o posuzování vlivů na životní prostředí záměru dálnice „**D0 518, 519 RUZYNĚ-BŘEZINĚVES**“, předkládaný oznamovatelem, společností Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 140 00 Praha 4 (dále též „Záměr“). Zhotovitelem dokumentace jsou společnosti PRAGOPROJEKT a.s. K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4 a společnost AFRY CZ s.r.o. Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4. Záměr (Dálnice D0), vedená mimo jiné přes katastr městské části Praha-Dolní Chabry, je nyní posuzován z hlediska vlivů tohoto Záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel, tj. dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále také jako „Řízení EIA“ a „Zákon“). Možnost vyjádřit se k Záměru je omezena lhůtou do 4.10.2023. informace k řízení zahájenému podle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „D0 518, 519 RUZYNĚ – BŘEZINĚVES“ zveřejněnému na portálu Cenia dne 4. 9. 2023 pod kódem záměru MZP520.

### **Důležitost vyjádření obce do Řízení EIA je dána následujícími hledisky:**

- v Řízení EIA se hodnotí vlivy Záměru – Dálnice D0 na životní prostředí a veřejné zdraví (doprava, hluk, imise, klima, podzemní vody, vliv na krajinný ráz, pohoda bydlení aj.);
- na základě vyjádření MČ a dotčené veřejnosti lze minimalizovat negativní dopady Záměru či řešit jiné vhodné varianty a hodnotit únosnost Záměru ve vztahu k MČ a okolí;
- Řízení EIA předchází řízení o povolení stavby, Záměr nemůže být bez souhlasného stanoviska EIA povolen;
- v Řízení EIA jsou definovány závazné podmínky, které musí být následně dodrženy.

### **Základní údaje o Záměru:**

- jedná se o Dálnici D0 - 6 pruhů – rychlost 100 km/hod
- délka 15,11 km
- 2 ÚSEKY – D0 518 Ruzyně – Suchdol a D0 519 Suchdol – Březiněves
- Dálnice D0 bude součástí transevropské dopravní sítě TEN – T pro tranzitní republikovou i evropskou kamionovou dopravu
- nejedná se o městský okruh určený výlučně pro efektivní a udržitelnou městskou dopravu
- zahájení stavby se dle Dokumentace předpokládá v r. 2027, uvedení do provozu v r. 2030

### Dopravní data z Dokumentace:

Z předložených kartogramů dopravy je zřejmé, že Dálnice D0, má být 3. nejvytíženějším dálničním úsekem v okolí Prahy hned po dopravně přetížené D 510 - Štěrboholské spojce a Jižní spojce. Podle dopravně inženýrských podkladů má na území MČ jezdit na páteřních komunikacích (Spořická, Ústecká) v roce 2030 bez záměru cca 29.000 vozidel. Po dostavbě D0 518 a 519 s Čimickým přivaděčem a sběračem sice dojde k poklesu (cca 20 %) na uvedených stávajících komunikacích, avšak celková dopravní zátěž na území Městské části **stoupne o téměř pětinasobek, 77.000 vozidel na dálnici, 26.100 na Čimickém přivaděči a 13.600 na sběrači.** Navíc se zvýší dopravní zátěž na ulici Hornátecká směr Kobylisy o cca 26 %, což může **způsobit kolony** jak na Ústecké, tak na ulici K Ládví, odkud se auta z Čimického sběrače napojí zpět na Ústeckou. **V případě nehod, kolon a uzavírek tunelů na okruhu budou místní komunikace sloužit jako objížděné trasy.**

Podle předložené Dokumentace Dálnice D0 přinese zejména:

- snížení dopravy v severní části centra Prahy – v ul. Evropské, na Městském okruhu v Bubenečském tunelu, V Holešovičkách a Liberecké, v menší míře na jižní trase přes Barrandov a Jižní spojce;
- dojde k dalšímu přetížení silně zatížené ulice Kbelská a tím i řady další v severovýchodní části Prahy;
- zvýší se doprava v místě umístěním dálnice D0;
- přesune se část kamionové dopravy z jihu dálnice D0 na sever D0.

Dokumentace předpokládá „lokální odlehčení dopravy, někde přetížení, jinde utlumení odlehčení“. Z tabulky na str. 15 Rozptylové studie vyplývá, že dojde fakticky k „přelití dopravních intenzit“ s nikoliv výraznými navýšeními či odlehčení dopravy v rámci jednotlivých vyhodnocovaných komunikací.

S výjimkou ulice Evropské se ovšem **nejedná** o žádné významné snížení intenzit dopravy, pouze pokles o cca 5-15 % na několika málo komunikacích. Tento pokles je ovšem doprovázen masivním nárůstem dopravní zátěže v oblastech dotčených dálnicí. V tunelu Blanka by sice ubylo cca 15.000 vozidel/den (cca 16%), zatímco mezi Suchdolem a Čimicemi přibude nově téměř 97.000 vozidel/den. K výraznému zvýšení denních intenzit dojde např. na ulici Kamýčká v oblasti přivaděče Rybářka (+35%), Čimické (+46%), Hornátecké (+26%) či na Trojském mostě (+18%). Obyvatelé Čimic a Dolních Chaber budou navíc obtěžováni hlukem a emisemi z nově vzniklého Čimického přivaděče (+26.100 vozidel/den). Je evidentní, že v důsledku dopravní indukce dojde časem k **nárůstu IAD** i na „odlehčených“ vnitroměstských komunikacích.

### Hlavní dopady Dálnice D0 na MČ:

- celkový nárůst dopravy
- dopravní indukce a vyústění přivaděčů na ulici Spořickou a Ústeckou
- omezená prostupnost území a volného pohybu krajinou
- zvýšení hlukové zátěže
- zvýšení imisní zátěže
- zvýšení zdravotního rizika
- snížení celkové pohody bydlení
- trvalé znehodnocení a narušování přírodně cenných lokalit
- trvalé pravděpodobně nevratné ovlivnění hladiny podzemních vod

- zhoršení kvality zemědělské činnosti
- tlak na další nové průmyslové a skladové areály
- dopravní, hluková a imisní zátěž v průběhu stavby

Posuzované a vyhodnocované varianty by měly být v souladu s evropskou legislativou a platnými koncepcemi evropské dopravy, uvádíme zejména následující požadavky:

- NEMÍSENÍ MĚSTSKÉ A TRANZITNÍ KAMIONOVÉ DOPRAVY A ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNOSTI DOPRAVY – nařízení Evropského parlamentu a rady EU 2021/1119 ze dne 30.6.2021 ukládá povinnost členských států EU zapracovat závazky z tohoto nařízení do svých rozvojových strategií. Zajistit udržitelnost všech druhů dopravy, široce zpřístupnit udržitelné alternativy v multimodálním dopravním systému a zavést správné pobídky. Legislativa EU dává jasný pokyn k odpovědnému plánování a koordinaci, utváření měst a obcí městskými prostředky s vytvořením podmínek pro zrovnoprávnění všech druhů dopravy, zejména pak s důrazem na mikromobilitu, aktivní mobilitu a veřejnou dopravu a nemísení městské a tranzitní kamionové dopravy (tyto závazky by měly být doplněné rovněž do strategií členských států, územních plánů, politik a zásad územního rozvoje apod.).
- VYLOUČENÍ JIŽ V DOBĚ JEHO PŘÍPRAV ZJEVNĚ VÝHLEDOVĚ IMISNĚ NEVYHOVUJÍCÍHO A KONCEPČNĚ ZASTARALÉHO ZÁMĚRU – s připravovaným snížením imisních limitů pro prachové částice PM<sub>2,5</sub> a PM<sub>10</sub> na cca polovinu současných přípustných limitů je zřejmé, že stát fakticky připravuje Záměr, který je zastaralý již v době jeho příprav, a to nejen ve vazbě na zvýšené nároky na kvalitu ovzduší, kde se vytváří základ pro budoucí související problémy, jejichž následné řešení může ČR podstatným způsobem finančně zatížit. Navíc Záměr již v současnosti nereflakuje ani demografický a urbanistický vývoj daného území.

Soulad se zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů („Zákon“):

Předložená Dokumentace rezignovala na řádné posouzení alternativních variant Záměru z hlediska dopadů na životní prostředí dle Zákona.

V rámci vyhodnocování variant by měly být úseky Záměru navrženy tak, aby byly v souladu s celoměstskými prioritami a zásadami udržitelného rozvoje. Aby bylo zajištěné bezpečné městské propojení pro chodce, cyklo dopravu i odpovídající dopravní prostředky, které vychází z koncepce mikromobility. V neposlední řadě by měla být státem respektována také státem uznaná přírodní chráněná území s uchováním cenných ekosystémů a rekreačních ploch pro obyvatele.

Zcela zásadním nedostatkem je také doposud chybějící součinnost státu s dotčenými územními samosprávami při přípravě liniových staveb na jejich území.

Okomentoval(a): [KŠ1]: Dopravuji

**Přílohy veřejné:** - vyjádření  
- výzva k podání vyjádření

**Předkladatel:** Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková, starostka

**Zpracovatel:** Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková, starostka