



# MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA – SLIVENEC

## STAROSTKA MĚSTSKÉ ČÁSTI

K Lochkovu 6/2, 154 00 Praha 5 – Sliveneč

### Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 1442/65

110 00 Praha 10

V Praze – Slivenci dne 6. 4. 2020

k č. j.: MZP/2020/500/433

**Věc: Vyjádření k dokumentaci záměru „D0 515 ZKAPACITNĚNÍ“ v rámci posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.**

### I.

Záměr „D0 515 ZKAPACITNĚNÍ“ (dále jen „záměr“), zařazený dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) jako změna záměru uvedeného v bodu 47 kategorie I. (Dálnice I. a II. třídy) přílohy č.1 zákona EIA, který je situován mimo jiné na území městské části Praha – Sliveneč, v k.ú. Sliveneč a Holyně, podléhá posuzování vlivů na životní prostředí, (tzv. procesu EIA).

Oznámení o posouzení vlivů tohoto záměru na životní prostředí bylo zveřejněno ve smyslu ustanovení § 16 odst. 1 písm. a) zákona EIA dne 8.11.2018 (dále jen „oznámení“). Ve smyslu ustanovení § 6 odst. 8 zákona EIA podala městská část Praha - Sliveneč k tomuto oznámení v zákonem stanovené lhůtě své vyjádření.

Dne 11.3.2020 byla na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy zveřejněna dokumentace vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „dokumentace vlivů“). Městská část Praha – Sliveneč tímto k zveřejněné dokumentaci v zákonem stanovené lhůtě zasílá toto své

**vyjádření.**



## II.

### 1. Charakter záměru

Cílem záměru je zkapacitnění stávající čtyřpruhové dálnice D0 na šestipruhé uspořádání na stávající trase. Posuzovaný úsek dálnice D0 stavba 515 tvoří západní část silničního okruhu kolem Prahy. Úsek začíná těsně před mimoúrovňovou křižovatkou Slivenec (km 15,7) a končí před mimoúrovňovou křižovatkou Třebonice (km 22,5). Délka hodnoceného úseku dálnice je cca 6,8 km. Stávající dálnice D0 stavba 515 byla v roce 2010 rekonstruována a zajišťuje trvalý provoz v režimu 2 + 2 jízdní pruhy.

Na základě mnoha negativních zkušeností města a jeho obyvatel s dosavadním provozem výše uvedeného úseku dálnice požadujeme v souladu s ustanovením § 1 odst. 3 zákona EIA co nejpodrobnější informace a co nejdetailnější a komplexní posouzení předpokládaných vlivů tohoto záměru na životní prostředí.

**Podle našeho názoru předložená dokumentace vlivů výše uvedené požadavky nenaplnuje, a to z níže uvedených důvodů.**

### 2. Nesplnění požadavků závěru zjišťovacího řízení

Na str. 9 až 16 dokumentace vlivů je uvedena tabulka tvrzeného vypořádání požadavků závěrů zjišťovacího řízení (ZZŘ). Městská část Praha – Slivenec s vypořádáním ZZŘ nesouhlasí a tvrdí, že požadavky ZZŘ splněny nebyly.

**Str. 9 – Ochrana ovzduší** – formulace „bude s orgány MČ a obcí projednána možnost poskytnutí pozemků pro výsadbu dřevin“ je zcela nedostatečná. ŘSD musí aktivně vykupovat pozemky nejen pro vlastní výstavbu rozšířeného tělesa dálnice, ale i pro protihlukové zdi, zvýšené násypy i pro výsadbu dřevin.

**Str. 10 - Ochrana vod** – DUN by měly být v maximální možné míře budovány jako přírodní nádrže, které by co nejlépe zapadaly do krajiny. Kde to půjde, mělo by se realizovat zasakování (je ale třeba prověřit, že v zimním období nebude prosolená voda v půdě škodit). Zadržetí vody v krajině je ale prvořadým úkolem dnešní doby v rámci adaptace země na změny klimatu.

**Str. 11 – zlepšení prostupnosti okruhu jakožto krajinné bariéry** – navržená opatření jsou nedostatečná, dálnice bude i pro rozšíření výrazná bariéra v krajině. To je nutné zlepšit. Pozitivně vnímáme vybudování ekoduktu u mostu v km 19,995, který propojí nadregionální biokoridor N 4/8 (na přiložené mapce Ekodukt 1), i úpravu propustku Jinočanského potoka. Dále ale nad rámec navrženého požadujeme výstavbu ekoduktu u lokálního biokoridoru 308 (severně od Rozvodny ČEPS), který by propojil Prokopské údolí (v oblasti tzv. Zabité rokle) a Radotínský háj (Ekodukt 2). A dále požadujeme výstavbu Ekoduktu 3 nebo aspoň lávky pro pěší a cyklisty severně od MÚK Slivenec, kde odjakživa bývala hojně využívaná cesta a kde má MČ dodnes pozemky, na kterých by mohla okamžitě vybudovat pěší a cyklistickou stezku. Občanům by se tak velmi výrazně zkrátila cesta do oblasti Za okruhem, kde vzniká Volnočasový areál Za okruhem, v současné době přístupný pouze přes jižní ekodukt v oblasti Habeše. Městská část činí v současné době celou řadu kroků ke zvýšení ekologické hodnoty celého území (vznik tzv. Obecní louky, biocentra, celé řady alejí, zatravněných ploch v krajině, lesíku u dálnice atd.), ale i hodnoty rekreační (vznik cest pro cyklisty, inliny i hippostezek, vznik dětského i sportovního hřiště na Obecní louce, v nejbližší době se plánuje vybudování hřiště pro děti i pro psy za okruhem). Pro obyvatele by to znamenalo značné zkrácení



cesty. V zářezu kolem křížení dálnice s ulicí K Austisu vede dálnice hlubokým zářezem a bylo by možné ji též celou zaklopit tak, aby v krajině nebyla vůbec patrná.

**Str. 12 - Ochrana veřejného zdraví, hluk** – absolutně nesouhlasíme s postupem, kdy se neudělají dostatečná protihluková opatření dopředu a budou se dělat jen v „případě, že by měření hluku ukázalo neplnění limitů“. Na tento postup MČ Praha – Slivenec velmi tvrdě doplatila v případě budování stavby 514, kdy ŘSD s podobným argumentem neudělalo dostatečná protihluková opatření při výstavbě, pak se změnilly normy (hladina hluku se mohla „beztrestně“ zvednout o 2 dB za odraz a o 2 db za nepřesnost měření, celkem tedy o 4 dB) a občané zde již 10 let trpí hlukem, který byl v době stavby nadlimitní, ale dnes již kvůli změnám v přístupu k měření není.

**Str. 14 - Doprava** - je uvedeno, že zatím nebyla řešena pěší a cyklistická doprava. MČ Praha – Slivenec požaduje vybudování lávky (nebo ještě lépe ekoduktu s lávkou - Ekodukt 3) v místě, kde byla tradiční cestní síť v 80. letech při výstavbě současné dálnice zprůchýžena. Cesta je v katastru stále velice dobře patrná, MČ zde dokonce stále vlastní i kus pozemku dálnice, parc. č. 1798/124. Požadujeme tedy její obnovení.

### 3. K vypořádání připomínek

Na str. 17 až 46 dokumentace vlivů je uvedeno vypořádání připomínek obdržných v rámci zjišťovacího řízení od dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, dotčené veřejnosti a veřejnosti.

K vypořádání připomínek městská část sděluje (jako svou připomínku k dokumentaci vlivů) následující:

**Str. 18** - vypořádání připomínek HMP (nám. Hlubuček): není pravda, že by alternativní řešení muselo vést přes Český kras a údolí Berounky. Bývalý ministr dopravy Ťok představil před časem řešení propojující města Plzeň a České Budějovice, které by tuto funkci rovněž splnily. Variantně jsou možná i mnohá další řešení, která ale nejsou představena.

**Str. 21 a dále** - vypořádání připomínek Městské části Praha – Slivenec: **z celé dokumentace vlivů je zřejmé, že Městská část Praha – Slivenec bude rozšířením dálnice zasažena nejhůře ze všech obcí a městských částí. Po rozšíření se totiž předpokládá výrazný nárůst dopravy jak na nové dálnici 515, kde stoupne počet aut až na 116 700 aut denně, z toho téměř 20 000 těžkých nákladních vozidel (o 19 000 aut více), tak i na staré části dálnice (514) – až na 76 900 vozidel, z toho 17580 nákladních vozidel (o 5600 vozidel více), ale i na ulici K Barrandovu - 51 100 vozidel okolo Slivence (o 3200 více).** Ale zatímco např. v Řeporyjích, Ořechu či jinde se očekává, že klesne doprava v centrech obcí, u nás se nic takového nepředpokládá, doprava stoupne i na ulici K Lochkovu, a to procentuálně poměrně výrazně. Slivenec je tedy jednoznačně nejzasaženější lokalitou vůbec!!! V Příloze 1 Rozptylové studie je na výkresech 17, 33, 48 a 49 jasně patrné, jak extrémně negativně ovlivní rozšíření dálnice situaci s benzo(a)pyrenem v MČ Praha - Slivenec: bez rozšíření by byla i v budoucnu zasažena jen nejzápadnější část městské části, s rozšířením bude negativně zasažena celá městská část!!! Situace se velmi výrazně zhorší i u částic PM<sub>2,5</sub> (viz výkres 16, 31 a 47 Rozptylové studie) či PM<sub>10</sub> (viz výkres 9, 25 a 41). Zcela drastické zhoršení pak nastane u oxidu dusičitého, kde bude zhoršením zasažen kompletně celý Slivenec a velká část Holyně (viz výkres č. 3, 35). Situaci zde nevylepší ani vybudování Radlické radiály. MČ nechce být vysloveně negativní vůči tomuto projektu, ale tuto značnou újmu občanům bude nutné vykompenzovat, a to jak přímými, tak i nepřímými opatřeními. Mezi přímá opatření patří budování zelených pásů, ve kterých dokážou stromy škodlivé látky zachytit. Na to je ale potřeba, aby ŘSD aktivně vykoupilo pozemky, na kterých by se daly tyto zelené pásy realizovat. Dále tam patří protihlukové stěny či zaklopení dálnice. Mezi nepřímá opatření patří mj. zlepšení prostupnosti krajiny výstavbou ekoduktů a lávek.



Co se týče vypořádání připomínek k hluku, tak se podle výsledků akustické studie zdá, že se nepočítá vůbec s žádnou ochranou před hlukem v MČ Praha – Slivenec!!! To je pro nás absolutně nepřijatelné. Požadujeme dobudování vysoké protihlukové zdi u části okruhu 514, kde po rozšíření stoupne počet aut o 5600 vozidel a hluk se zde výrazně zvýší. V roce 2020 zde byl vybudován kousek vysoké protihlukové zdi v lokalitě Habeš, a v předchozích letech i kus (méně vysoké) zdi na odbočce do ulice K Barrandovu, ale mezi těmito dvěma částmi zůstala velmi nízká zídka, kudy do Slivence nadále proniká hluk z dálnice. Požadujeme proto tuto zidku navýšit. Dále požadujeme postavit vysoké zdi podél rozšířené části dálnice, tedy stavby 515 – všude tam, kde dálnice nepovede v tunelu či zářezu. Protihluková zeď musí být vysoká cca 8 m, aby se z ní nešířil další hluk do Slivence ani do Holyně. Už dnes jsou tyto části zatíženy více než dost. Dle str. 37 Akustické studie je na území Slivence (na Habeši) již nyní hygienický limit překročen a po realizaci záměru bude situace ještě horší. Limit je sice údajně dodržen, ale jen když se započte velmi sporná korekce o nejistotu měření – podle této logiky by přece zde mohl být hluk ještě o 2dB vyšší. Dále si situace zhorší i na ulici K Barrandovu, kde je sice hluk brán jako tzv. stará akustická zátěž a tudíž to limity splňuje, nicméně to neznamená, že se nadměrný hluk nepříznivě nebude projevovat na zdraví obyvatel.

Dále se Akustická studie vůbec nezabývá vlivem záměru na vlastní provoz ve Slivenci, který bude dle obr. na str. 70 ovlivněn negativně (nárůst více než 500 aut na ulici K Lochkovu). Tato absence hodnocení je skutečně zvláštní vzhledem k tomu, že se zabývá i vlivem na výrazně vzdálenější lokality jako je Lochkov, Zbraslav či Praha 16. Požadujeme podrobné doplnění, jak rozšíření ovlivní vlastní provoz ve Slivenci.

**Str. 22** – připomínky k zakrytí dálnice - **nesouhlasíme** s tvrzením, že hodnocený úsek nevede v žádné části tak hlubokým zářezem, aby ho bylo možné překrýt – zářezem vede na km 16,5 MČ (kolem mostu přes ul. K Austisu) či na km 18,5 (u mostu do Řeporyjí). Zaklopením by se velmi výrazně snížil vliv dálnice na okolí.

**Str. 23** – připomínka k nárůstu dopravy není vůbec vypořádána, resp. ukazuje se, že obavy městské části z nárůstu dopravy, znečištění a hluku byly v plné míře zcela oprávněné.

**Str. 26** – v Řeporyjích se s výsadbou zelených pásů uvažuje a ve Slivenci ne? Proč, když Slivenec bude daleko více postižen pouze negativními vlivy?

**Str. 36** – nelze budovat zelené pásy jen tam, kde někdo poskytne pozemek, je nutné aktivně vykupovat.

#### **4. Charakter záměru, kumulativní a synergické efekty s jinými záměry – nedostatečnost kapitoly B.I.4.**

V rámci zkapacitnění je dálnice D0 stavba 515 navržena v kategorii D 34/100, tj. o šířce 34,0 m a návrhové rychlosti 100 km.h-1. Rozšíření dálnice zajistí trvalý provoz v režimu 3 + 3 jízdní pruhy. Součástí záměru jsou přestavby a rekonstrukce mostních objektů a mimoúrovňových křižovatek. Směrové a výškové vedení dálnice D0 se provedením záměru nemění.

Záměr se nachází v těsné blízkosti obytné zástavby městské části Praha – Slivenec (a též dalších městských částí a obcí) a již ve stávající podobě je pro obyvatele velkou zátěží, především z důvodů **vysokého hlukového zatížení**. Stávající úsek dálnice D0, jak je též uvedeno i v oznámení, je v současnosti jedním z nejvytíženějších dálničních úsek v rámci tzv. Pražského okruhu, který je navíc situován ve vysoce obydleném území a jeho provoz se dotýká velkého množství městských částí a obcí, a především pak jejich občanů. Záměr prochází přes území městských částí Praha – Slivenec



(k.ú. Slivenec a Holyně), Praha – Řeporyje (k.ú. Řeporyje), Praha 13 (k.ú. Třebonice) a obcí Ořech (k.ú. Ořech), Zbuzany (k.ú. Zbuzany), Jinočany (k.ú. Jinočany) a Chrášťany (k.ú. Chrášťany).

Záměr je navrhován **do území, které je již dnes environmentálně velmi zatížené, a to zejména kvůli vysoké koncentraci dopravy v celém území.** Jedná se o vlivy zejména těchto existujících (provozovaných) záměrů:

- a) dopravy na dálnici D5 a navazující Rozvadovské spojece,
- b) dopravy na ulici K Barrandovu,
- c) dopravy na ulici Strakonická,
- d) provozu společnosti Českomoravský cement, a.s. - Závod Radotín,
- e) provozu Letiště Václava Havla Praha.

Na zmiňovaném úseku dálnice se koncentruje většina dopravy projíždějící přes Prahu, neboť je Pražský okruh jedním z páteřních dopravních cest v Praze, sloužící jako její obchvat, na který jsou napojeny hlavní dopravní cesty z přilehlých městských částí a obcí.

Všechny tyto záměry jsou soustředěny do jedné, environmentálně již velmi zatížené lokality, která je již v současné době citelně postižena hlukovou zátěží a znečištěním ovzduší v oblasti. Záměr bude mít **významné kumulativní a synergické vlivy se všemi již provozovanými či plánovanými záměry.** Zejména se to týká problematické stránky nárůstu hlukové zátěže a znečištění ovzduší, včetně zápachu, z důvodu významné kumulace dopravního zatížení (nákladní silniční a individuální automobilovou dopravou) v lokalitě.

Podle ustanovení § 2 zákona EIA se posuzují vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy<sup>2)</sup> a na jejich vzájemné působení a souvislosti.

Podle účelu zákona EIA (§ 1 odst. 3) a ustálené soudní judikatury (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012 č.j. 1 Ao 7/2011 – 547) vyplývá, že **posouzení kumulativních a synergických vlivů určitého záměru musí být provedeno jak ve vztahu k jiným plánovaným záměrům, tak ale též ve vztahu k záměrům již realizovaným, provozovaným.**

V kapitole B.I.4. jsou popsány pouze plánované záměry. Zpracovatel zjevně nepochopil, že je třeba zpracovat vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a to i s existujícími (provozovanými) záměry. Viz argumentace zpracovatele u jednotlivých záměrů na str. 50 až 52 dokumentace vlivů.

Vyhodnocení předpokládaných kumulativních a synergických vlivů záměru se záměry již provozovanými **dokumentace záměru neobsahuje.** Kapitola B.1.4. je v tomto ohledu stále nedostatečná.

**Dokumentaci je třeba vrátit k dopracování.**

## **5. Ke kap. B.I.5. – zdůvodnění záměru, absence nulové varianty**

K textu na str. 54 – Silniční okruh kolem Prahy by měl skutečně sloužit pro účelnou distribuci zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti, ale nikoli jako součást sítě TEN-T. Síť TEN-T má vést oblastmi s malou hustotou obyvatel, což Praha nepochybně není. To, že je Hlavní město Praha křižovatkou osmi dálnic, je skutečný evropský unikát. Dle údajů v Dokumentaci ovlivní rozšíření 14 000 obyvatel! (viz str. 135).



Dále namítáme, že chybí vyhodnocení nulové varianty, či jakékoliv jiné aktivní varianty řešení dopravy v této části Prahy. Řešeny jsou pouze subvarianty samotného záměru rozšíření na 2 x 3 jízdní pruhy. To považujeme za nedostatek dokumentace.

## 6. Vliv záměru na hlukové zatížení

Oblast, kam je situován záměr, je hlukově velmi exponovaná, a to především vinou silniční dopravy. Zmiňovaný úsek dálnice vede skrz vysoce obydlenou oblast. Jak je uvedeno v oznámení v tab. B.8, intenzita dopravy na posuzovaném úseku dálnice se denně pohybuje kolem 32–40 tisíc osobních automobilů a 8–9 tisíc nákladních vozidel a autobusů, které nespádají do systému MHD. **Denně tak tímto úsekem dálnice projede kolem 40–48 tisíc vozidel nejrůznějšího typu.**

Současná situace je kritizována velkým počtem občanů městské části Praha – Slivenec, kteří mají v blízkosti dálnice své nemovitosti, ve kterých trvale žijí. Na městskou část se opakovaně obracejí se stížnostmi a dotazy na hluk a znečištění, které je dálnicí způsobeno.

V rámci proběhlých hlukových měření byly v oblasti městské části Praha – Slivenec **naměřeny hraniční hodnoty, a to především v nočních hodinách. Tuto situaci pak, bez relevantních opatření, záměr zcela jistě zhorší.**

Na úsecích 514 i 515 dálnice D0 jsou vybudovány pouze 2 m vysoké protihlukové stěny, které nemohou šíření hluku ani znečištění efektivně zabránit. Na některých místech nejsou protihlukové stěny vybudovány vůbec.

Z pohledu městské části Praha – Slivenec je **nejpotřebnějším opatřením vybudování dostatečně vysokých protihlukových stěn** na úsecích 514 i 515 dálnice, tedy jak zvýšením stávajících 2 m protihlukových stěn, tak i vybudování nových protihlukových stěn v místech, kde se dnes žádné nenachází, a to v obou případech s **minimální výškou 8 m**, které mají zajistit dostatečné snížení hlukové zátěže. Protihlukové zdi požadujeme i na sjezdech na ulici K Barrandovu, nejen podél hlavního záměru. A požadujeme i využití středové protihlukové zdi, jako je běžné v Rakousku. Na vhodných místech, kde dálnice vede hlukových zářezem, by bylo žádoucí **zakrýt Pražský okruh tubusem se zelení na jeho povrchu**, tak jako je to plánováno v případě např. Spořilovské spojky.

Kromě protihlukových stěn by snížení hluku pomohlo i **realizování zeleného pásu** podél dálnice v rozsahu minimálně dle územního plánu (přednostně tam, kde by to bylo možné, v ostatních případech by byla potřeba vykoupit pozemky, na kterých by se tento pás realizoval). Výsadba stromů a jiné zeleně by vytvořila přírodní protihlukovou bariéru, která by též částečně snížila hlukovou zátěž a znečištění v oblasti.

Vliv na úroveň hladiny hluku mají nejen technická opatření (protihlukové stěny, valy apod.), ale také rychlost jedoucích motorových vozidel, tak i povrch komunikace, po které se vozidla pohybují. Z toho důvodu považuje městská část Praha – Slivenec za nutné, aby byl povrch dálnice pokryt tzv. **tichým asfaltem**, který bude mít dostatečnou kvalitu, aby zajišťoval jednoduchou a snadnou údržbu a dlouhou životnost. Jeho použití výrazně zabrání vzniku hluku, který pochází od pohybu vozidel po povrchu komunikace.

V neposlední řadě by bylo také účelné **omezit nejvyšší povolenou rychlost** v úseku, a to na 80 km/hod., která by taktéž výrazně zajišťovala snížení celkové hladiny hluku.



## 7. Vliv záměru na znečištění ovzduší

**Oblast, kde je záměr situován, je dlouhodobě jednou z nejznečištěnějších v celé Praze.** Jsou zde měřeny vysoké koncentrace oxidu dusičitého, benzo[a]pyrenu a suspendovaných částic, které se do ovzduší odstávají především emisemi z vysokého počtem vozidel se spalovacími motory, které v oblasti pohybují. V celé lokalitě Slivence jsou vysoce překračovány hodnoty průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Situace zde je nejhorší v celé Praze, jak ukazuje obr. 39. Vysoké jsou i průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého (zdrojem je dle obr. 13 jak stavba 514 Pražského kruhu, tak Cementárna Radotín), v jižní části Slivence jsou dokonce překračovány maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> (výrazně jsou překračovány na území sousedního Lochkova – viz obr. 16). Z tohoto obrázku je též zřejmé, že v této lokalitě je celopražsky anomální koncentrace NO<sub>2</sub>, situace je zde výrazně horší než v centru Prahy a jakékoli další zhoršování může vést k vážným zdravotním komplikacím místních obyvatel. Velmi vysoké jsou i průměrné roční koncentrace částic PM<sub>10</sub> – ty přímo kopírují trasu 514 a 515 a jejím zdrojem je zcela zjevně tato dálnice (viz obr. 29 a 34). Na křižovatce Pražského okruhu a ulice K Barrandovu je dokonce jedna z nejzatíženějších pražských lokalit. Vysoké jsou i průměrné roční hodnoty částic PM<sub>2,5</sub>.

S rozšířením dálnice o jeden pruh dojde ke zvýšení počtu vozidel, které budou tento dálniční úsek využívat a na okolních komunikacích nižších tříd, které často vedou skrz zástavbu daných městských částí a obcí, ke znatelnému úbytku nedojde. Špičkové množství emisí se samozřejmě plynulostí dopravy sníží, toto zlepšení však negativně vykompenzuje zvýšení počtu vozidel, které přidáním pruhu umožní. To, že bude v tomto úseku doprava plynulá, totiž přiměje velkou část vozidel, která by jinak zvolila jinou trasu, aby tento úsek dálnice využívala. Je tak pravděpodobné, že **k předpokládanému snížení znečištění v oblasti, které je uvedeno v oznámení, nedojde právě z důvodů zvýšení intenzity dopravy**, kterou rozšíření dálnice umožní.

Tento dálniční úsek je navíc využíván jako hlavní trasa pro dálkovou nákladní dopravu, což městská část Praha – Slivenec považuje za nepřijatelné. Pravidla pro síť TEN-T, do níž by měl být Pražský okruh zařazen, požadují, aby dálková nákladní doprava byla vedena v co nejméně obydleném území. Pražský okruh však v tomto úseku vede naopak velmi výrazně obydleným územím. Vhodným řešením, které by ulevilo celé oblasti, by bylo **vedení této dálkové nákladní dopravy jinou cestou**, a nikoliv po území největšího a nejlidnatějšího města v České republice, které již nyní funguje jako hlavní dopravní uzel, neboť se do něj sbíhá osm dálnic z celého území ČR.

**Požadujeme navrhnout kompenzační opatření ke snížení emisí znečišťujících látek do ovzduší.**

## 8. Další připomínky

Kapacitní migrační objekt, který zprostředkuje nadregionální biokoridor K 177 (N4/8), vnímáme jako pozitivní změnu. Nicméně plánovaná šířka ekoduktu 15 m je velmi malá a navíc je třeba promyslet křížení s frekventovanou ulicí K Austisu. Každopádně je pro zvířata jednodušší překonat úzkou silnici K Austisu než šestiproudou dálnici, proto považujeme vznik ekoduktu za pozitivní změnu.

Je třeba brát ohled na výskyt ohrožených, silně a kriticky ohrožených druhů rostlin a živočichů (viz výsledky přílohy Biologický průzkum, str. 77). V oblasti Slivence se jedná o výskyt ohroženého slavíka obecného, ohroženého ůuhýka obecného a kriticky ohroženého strnada lučního, kteří hnízdí v křovinách MÚK Slivenec, a dále silně ohroženého křečka polního, který se vyskytuje na polích v okolí dálnice. Jak je uvedeno v Biologickém průzkumu na str. 74, stávající těleso dálnice rozdělilo kdysi celistvou populaci – i proto je nezbytné při rozšíření dálnice pomocí ekoduktů populace opět propojit.



Zásadně nesouhlasíme s tím, že se u rozšíření dálnice počítá pouze s kombinací zestržení a vyztužení svahů, příp. s opěrnými zdmi – požadujeme naopak, aby byly vykoupeny plochy sousedních pozemků, na kterých bude možné udělat nové svahy, zemní valy, které působí v krajině mnohem přirozeněji než vysoké protihlukové zdi, a zelené pásy, které ztlumí znečištění.

Výstavbou dojde k plošnému záboru přírodních stanovišť, biotopů rostlin a živočichů v místě stavby, a to v délce několika kilometrů. Vzhledem k navýšení provozu lze navíc očekávat zvýšení vnosu živin spojené s vyšší hladinou znečištění dusíkatými látkami, což povede k celkovému ochuzení struktury a druhového složení společenstva. Naruší se i vodní režim v okolí dálnice.

V tabulce na str. 52 přílohy Hodnocení podle §67 ZOPK chybí vliv na populaci krasce *Coraebus elatus*. Vzhledem k tomu, že na str. 55 je uvedeno, že „v tomto případě lze předpokládat faktický zánik stanoviště v původním profilu“, muselo by zde být hodnocení v tabulce -2, neboť je to dle stupnice v Tabulce 6 na str. 51 „významný až likvidační vliv na populaci“. To, že druh v tabulce uveden není, snižuje věrohodnost celého hodnocení.

### III.

#### Požadavek na přepracování dokumentace

Dokumentace obsahuje velké množství nejasných a nepodložených tvrzení, nebyly adekvátně zpracovány požadavky ZZŘ. Nedošlo k vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, navržená opatření jsou nedostatečná, zejména z hlediska hlukové a imisní zátěže MČ Praha - Slivenec. Proto požadujeme přepracování dokumentace na základě výše uvedených námitek.

Ze všech výše v části II. uvedených důvodů požadujeme, aby bylo ze strany příslušného orgánu posuzování vlivů na životní prostředí nařízeno přepracování dokumentace, a to ve smyslu řádného vyhodnocení a posouzení zejména problematiky dopravního zatížení, hlukové zátěže a znečištění ovzduší ze záměru a kumulativních a synergických vlivů, včetně zpracování opravdové aktivní varianty dopravy v této části Prahy a též nulové varianty.

### IV.

#### Závěr

**Ze všech shora uvedených důvodů považujeme zpracovanou dokumentaci za nedostatečnou, neobjektivní a nevěrohodnou. Dokumentace dle nás neobsahuje náležitosti na základě zákona EIA. Požadujeme proto ve smyslu § 8 odst. 2 zákona EIA vrátit dokumentaci jejímu zpracovateli k přepracování**

*Plamínková*

RNDr. Jana Plamínková  
starostka MČ Praha-Slivenec

