



OBEC PŘEZLETICE

Veleňská 48, 250 73 Přezletice

VÁŠ DOPIS ze dne: 13.2.2024

NAŠE Č.J.: 197/24/OUPřez

SPIS.ZN.: -

VYŘIZUJE:



KONTAKT: 601 065 543

www.prezletice.cz

email: vedoucí@prezletice.cz

Roman Vetyška



V Přezleticích dne 15.2.2024

Poskytnutí informace podle zákona č.106/1999Sb., o svobodném přístupu k informacím.

Vážený pane Vetyška,

dne 13.2.2024 jsme obdrželi Vaše podání, ve kterém žádáte o poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o svobodném přístupu k informacím“), týkající se následujících dokumentů:

- a) poskytnutí a zveřejnění oficiálního vyjádření obce Přezletice ke stavbě úseku
520 pražského okruhu pro jednání EIA dne 22.1.2024.**

Požadované informace Vám poskytujeme v souladu s ustanovením § 14 odst. 5 písmena d) zákona o svobodném přístupu k informacím.

S pozdravem

Tomáš Říha, starosta obce



Ministerstvo životního prostředí České republiky

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 1442/65

100 10 Praha 10

K č.j. MZP/2023/710/3911

V Přezleticích dne 20. 12. 2023

Podatel: **obec Přezletice**

IČO: 00240656

se sídlem obecního úřadu Veleňská 48, 250 73 Přezletice

zast. Tomášem Říhou, starostou

**VYJÁDŘENÍ
OBCE PŘEZLETICE
K DOKUMENTACI ZÁMĚRU**

„D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“

Přehled zkratk

horní zákon	zákon č. 44/1988, o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů
kompetenční zákon	zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů
LZPS	Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení LISTINY ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD jako součástí ústavního pořádku České republiky, ve znění pozdějších předpisů
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
oznamovatel	Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČO: 65993390, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha
SOKP	silniční okruh kolem Prahy
správní řád	zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších svobod
Ústava ČR	ústavní zákon České národní rady č. 1/1993 Sb., ÚSTAVA ČESKÉ REPUBLIKY, ve znění pozdějších předpisů
WHO	World Health Organization (Světová zdravotnická organizace)
zákon EIA	zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
zákon o obcích	zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů
zákon o ochraně ovzduší	zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
zákon o ochraně přírody a krajiny	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
zákon o ochraně veřejného zdraví	zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
zákon o ochraně ZPF	zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů
záměr	„D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“, kód záměru: MZP500

Obsah

Přehled zkratk	2
I. Stručný úvod	4
II. Obecné vlivy záměru na okolí a zhodnocení variant záměru	7
Ad Porovnání varianty tunelové a zahloubené dle obsahu dokumentace	8
Ad Vliv záměru na zdraví lidí	14
a) Hluková zátěž	15
b) Snížení kvality ovzduší	21
Ad Vliv na životní prostředí	27
a) Negativní vlivy na živočichy a rostliny	27
b) Narušení krajinného rázu	30
c) Vliv záměru na půdu	31
d) Vliv záměru na hydrologické poměry	33
e) Vliv záměru na horninové prostředí a nerostné zdroje	34
Ad Vliv na dopravní zatížení lokálních pozemních komunikací	34
Ad Rozpor záměru s unijním právem	36
III. Připomínky k dokumentaci záměru a odborným studiím	38
A) Připomínky k rozptylové a akustické studii	38
B) Připomínky k chybějícím vyhodnocením vlivů na životní prostředí	39
C) Připomínky k zastaralým mapovým podkladům	39
D) Připomínky k otázce přebytečné zeminy vzniklé realizací záměru	40
E) Připomínky k migrační studii	40
F) Nevyhodnocení potencionálních vlivů na naučnou stezku Přezletice	41
G) Chybějící vyhodnocení vlivů záměru na některé lokální komunikace	41
H) Připomínky k návrhu MÚK Přezletice	42
IV. Závěrečné stanovisko obce Přezletice	42

- [1] Obec Přezletice je veřejnoprávní korporací dle § 2 odst. 1 zákona o obcích, jejímž hlavním úkolem je péče o všestranný rozvoj jejího území a o potřeby jejích občanů, přičemž při plnění svých úkolů chrání veřejný zájem. Obec Přezletice, vedena zájmem, kterým je naplnění výše uvedeného úkolu, tak podává k níže uvedenému záměru toto vyjádření, přičemž nosná část obsahu vyjádření je společná se stanoviskem obce Podolanka
- [2] Toto konkrétní vyjádření je podáváno za obec Přezletice, která je dále označována toliko jako **podatel**.

I. Stručný úvod

- [3] Dne 19. 10. 2020 bylo postupem dle § 16 odst. 1 písm. a) zákona EIA zveřejněno oznámení záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“, kód záměru: MZP500, v katastrálních územích: [i] Březiněves; [ii] Horní Počernice; [iii] Miškovice; [iv] Satalice; [v] Třeboradice; [vi] Vinoř; [vii] Ďáblice; [viii] Popovice u Brandýsa nad Labem; [ix] Jenštejn; [x] Podolanka; [xi] Přezletice; [xii] Radonice u Prahy; [xiii] Veleň a; [xiv] Zdiby.
- [4] Záměr je zařazen do kategorie I. dle položky č. 47 Přílohy č. 1 zákona EIA. V souladu s § 4 odst. 1 písm. a) zákona EIA záměry zařazené do kategorie I. podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí vždy. Cílem zjišťovacího řízení u takových záměrů je upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace, a to se zřetelem na povahu konkrétního záměru, faktory životního prostředí, které mohou být provedením záměru ovlivněny, a současný stav poznatků a metody zpracování.
- [5] Spolu s oznámením záměru bylo zveřejněno i sdělení MŽP ze dne 16. 10. 2020, č. j. MZP/2020/710/4137, kterým bylo oznámeno zahájení zjišťovacího řízení dle § 7 odst. 1 zákona EIA. Tímto sdělením MŽP rovněž vyzvalo dotčené územní samosprávné celky, jakož i dotčené správní úřady o zaslání vyjádření k oznámení, k čemuž jim stanovilo lhůtu v délce 30 dnů.
- [6] K oznámení záměru podali vyjádření:
- Hlavní město Praha ze dne 25. 11. 2020
 - Středočeský kraj ze dne 2. 11. 2020
 - Městská část Praha – Březiněves ze dne 4. 11. 2020
 - Městská část Praha – Čakovice ze dne 20. 11. 2020

- Městská část Praha – Ďáblice ze dne 25. 11. 2020
- Městská část Praha – Dolní Chabry ze dne 25. 11. 2020
- Městská část Praha – Satalice ze dne 24. 11. 2020
- Městská část Praha – Vinoř ze dne 25. 11. 2020
- Městská část Praha 18 ze dne 24. 11. 2020
- Městská část Praha 19 ze dne 25. 11. 2020
- Městská část Praha 20 ze dne 23. 11. 2020
- Obec Brázdim ze dne 19. 11. 2020
- Obec Jenštejn ze dne 20. 11. 2020
- Obec Podolanka ze dne 20. 11. 2020
- Obec Přezletice ze dne 20. 11. 2020
- Obec Radonice ze dne 20. 11. 2020
- Obec Sluhy ze dne 23. 11. 2020
- Obec Veleň ze dne 20. 11. 2020
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany přírody a krajiny ze dne 19. 11. 2020
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 10. 11. 2020
- Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, odbor životního prostředí ze dne 21. 10. 2020
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, odbor hygieny obecné a komunální ze dne 4. 11. 2020
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ze dne 23. 11. 2020
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha ze dne 11. 11. 2020
- Ministerstvo kultury, odbor památkové péče, oddělení regenerace kulturních památek a památkově chráněných území ze dne 19. 11. 2019
- Povodí Vltavy, s.p., útvar povrchových a podzemních vod ze dne 12. 11. 2020
- Povodí Labe, s.p., odbor péče o vodní zdroje ze dne 11. 11. 2020
- MŽP, odbor obecné ochrany přírody a krajiny ze dne 22. 10. 2020

- MŽP, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků ze dne 23. 10. 2020
- MŽP, odbor ochrany vod ze dne 29. 10. 2020
- MŽP, odbor ochrany ovzduší ze dne 25. 11. 2020
- Sdružení pro Místní Záležitosti, z.s. ze dne 22. 11. 2020
- Spolek Občané Satalic za udržení životního prostředí ze dne 22. 11. 2020
- Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s. ze dne 20. 11. 2020
- Zdravé životní prostředí, z.s. ze dne 24. 11. 2020
- ZA LEPŠÍ CHABRY, z.s. ze dne 23. 11. 2020
- Spolek pro Ďáblice ze dne 23. 11. 2020
- Spolek Chvalská ze dne 24. 11. 2020
- Reality District 9, s.r.o. ze dne 19. 11. 2020
- Shodná vyjádření vzor A (uplatněno 100 vyjádření z řad veřejnosti)
- Shodná vyjádření vzor B (uplatněno 56 vyjádření z řad veřejnosti)
- Společné vyjádření 21 obyvatel Satalic ze dne 25. 11. 2020
- Rodina Hoftových ze dne 22. 11. 2020
- Josef Hampl ze dne 24. 11. 2020
- Ing. Lenka Stroblová ze dne 24. 11. 2020

[7] **Z výše uvedených informací vyplývá, že podatel se k oznámení záměru v minulosti již vyjadřoval**, konkrétně dne 20. 11. 2020 zaslal MŽP své vyjádření v rámci zjišťovacího řízení. Ve svém vyjádření ke zjišťovanému záměru podatel konstatoval svůj jednoznačný nesouhlas s plánovaným záměrem z důvodu negativních vlivů na zdraví obyvatel obce Přezletice, jakož i z důvodu nárůstu dopravy v obci.

[8] Dne 16. 4. 2021 došlo ke zveřejnění závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 24. 3. 2021, č. j. MZP/2021/710/1732. Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádřeních dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, veřejnosti a dotčené veřejnosti, jakož i dalších poznatků ze zjišťovacího řízení, MŽP dospělo k závěru, že dokumentaci EIA k předmětnému záměru bude nutné zpracovat s důrazem na v závěru zjišťovacího řízení vyjmenované oblasti (zejména ochranu veřejného zdraví, hydrologické poměry v oblasti, pedologické poměry v oblasti). Z obsahu závěru zjišťovacího řízení dále

vyplývá, že je zvažována realizace záměru ve variantě zahluobené (označena jako varianta 2) nebo ve variantě tunelové (označená jako varianta 3)¹.

- [9] Podateli bylo následně doručeno sdělení MŽP ze dne 15. 11. 2023, č. j. MZP/2023/710/3911 s odkazem na elektronickou formu dokumentace vlivů záměru na životní prostředí, jejíž zpracování zajistil oznamovatel – Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČO: 65993390, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha – s žádostí o písemné vyjádření k dokumentaci, k čemuž MŽP stanovilo lhůtu v délce 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci. Informace o dokumentaci byla zveřejněna dne 20. 11. 2023.
- [10] Po pečlivém prostudování dokumentace záměru s názvem „D0, Stavba 520 Březiněves – Satalice“ podává podatel dle § 8 odst. 3 zákona EIA v zákonem stanovené lhůtě 30 dnů, počítané v souladu s výše citovaným sdělením MŽP ode dne 20. 11. 2023, **k dokumentaci oznamovatele následující**

vyjádření,

ve kterém vyjadřuje především svůj nesouhlas s realizací záměru v navrhované variantě 2.

Podatel je nicméně připraven akceptovat realizaci – dlouhá léta známého – záměru na svém území, avšak jedině ve variantě tunelové (tj. variantě 3, konkrétně pak podvariantě E.3.d, zahrnující též přeložky silnic II. třídy č. 610 a II. třídy č. 244) při důsledném zachování a dalším dopracování navrhovaných opatření.

Jedná se o konzistentní a dlouhodobý postoj podatele, který je oznamovateli dobře znám a podatel jej takto již opakovaně uplatnil v předchozích vyjádřeních k záměru.

II.

Obecné vlivy záměru na okolí a zhodnocení variant záměru

- [11] Úvodem svého vyjádření podatel připomíná, že jednou ze základních zásad činnosti správních orgánů, kterými jsou správní orgány i v této konkrétní věci vázány, je zásada vyjádřená v § 2 odst. 4 správního řádu. Podle této zásady platí: *„Správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.“* [zvýrazněno podatelem]

¹ Popisy a stručné vymezení jednotlivých variant záměru jsou obsaženy na str. 7-8 závěru zjišťovacího řízení MŽP ze dne 24. 3. 2021, č. j. MZP/2021/710/1732

- [12] Na podkladě citovaného ustanovení je tak předně nutné, aby přijaté řešení – tj. výsledek procesu EIA – bylo v souladu s veřejným zájmem. Zde je nutno zejména akcentovat **veřejný zájem na ochraně životního prostředí a jeho jednotlivých složek**, jež je definován LZPS a jednotlivými zákony na úseku ochrany životního prostředí, jakož i **veřejný zájem na ochraně zdraví lidí** definovaný taktéž LZPS a zákonem o ochraně veřejného zdraví. V neposlední řadě je nutno rovněž vzpomenout **právo dotčených obcí na územní rozvoj a právo na místní samosprávu**, která vyplývají z čl. 8 Ústavy ČR a z čl. 100 odst. 1 Ústavy ČR.
- [13] Dalšími významnými základními zásadami činnosti správních orgánů jsou zásada subsidiarity a zásada proporcionality, jež jsou vyjádřeny v ustanovení § 2 odst. 3 správního řádu. Dle těchto zásad může správní orgán zasahovat do práv dotčených osob pouze za podmínek stanovených zákonem a v rozsahu nezbytném pro naplnění legitimního cíle. Odrazem těchto zásad v konkrétním případě by tak mělo být **zhodnocení veškerých možných alternativ k dosažení legitimního cíle při co nejmenším zásahu do práv dotčených osob**. V konkrétním případě takovou vhodnější variantu realizace záměru dle názoru podatele představuje právě již zmíněná varianta tunelová.
- [14] V souladu s § 2 odst. 2 zákona o obcích obec pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů, přičemž při plnění svých úkolů **chrání veřejný zájem**. Podatel tak tímto svým vyjádřením k dokumentaci záměru sleduje především snahu zachovat svým občanům kvalitní životní podmínky se zachováním kulturních a přírodních hodnot místa.
- [15] V konkrétním případě má podatel za to, že projednávaný záměr – zcela očividně v podobě varianty zahloubené - není pro své vlivy na okolní prostředí v souladu s potřebami občanů obce Přezletice a okolních obcí, jakož ani není v souladu s veřejným zájmem, což podrobně odůvodňuje níže uvedenými argumenty.

Ad Porovnání varianty tunelové a zahloubené dle obsahu dokumentace

- [16] Ačkoli podatel oceňuje vysokou kvalitu zpracované dokumentace záměru, nemůže se zbavit dojmu, že oznamovatel dělá maximum možného, aby upřednostnil variantu zahloubenou oproti variantě tunelové. Aniž by podatel cítil potřebu zde uvádět všechny – beztak všeobecně známé – argumenty, proč by takto rozsáhlý záměr, jenž bude mít trvalé, zásadně negativní dopady na obyvatele obce Přezletice, kteří jsou již nyní vystaveni negativnímu působení četných dalších faktorů, považuje za důležité zde

shrnout dílčí závěry hodnocení jednotlivých kapitol části D tak, jak je uvádí oznámení, neboť se neztotožňuje se závěrečným shrnutím prezentovaným oznamovatelem v části E oznámení, které považuje za tendenční a nepřesné:

Kapitola	Vhodnější zahloubená varianta	Vhodnější tunelová varianta
D.I.1.1 Vlivy na veřejné zdraví		Z provedeného posouzení vlivů na veřejné zdraví vychází ve všech stavech jako příznivější řešení varianta tunelová.
Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku		Jako nejpříznivější z hlediska posuzovaných kritérií vychází tunelová varianta při existenci přeložky sil. 11/244 a 11/610 (stav E.3.d), následuje tunelová varianta bez těchto přeložek (E.3.b), dále varianta zahloubená s těmito přeložkami (stav (E.3.c) a na konci varianta zahloubená bez přeložek (E.3.a).
D.I.1.2 Ovlivnění faktorů pohody		Ve fázi provozu však vedením trasy cca v délce 5 km v tunelových úsecích přináší významnou míru eliminace vlivů , která spočívá „ve schování stavby pod zem“. Tedy řešení s velkou mírou vizuálního, zvukového, pocitového odclonění. Jedná se o vlivy trvalé .
D.I.1.3 Vlivy na řidiče, dopravní nehody	Z hlediska bezpečnosti provozu je méně příznivá tunelová varianta s tunelovými úseky, které vykazují zvýšenou rizikovost (stresové chování řidičů).	
D.I.1.4 Dělicí účinky, vlivy na rekreační aktivity		Varianta tunelová představuje oproti variantě zahloubené z hlediska dělicích účinků významně příznivější řešení , které umožní z podstatné části trasy obnovení volného prostupu krajinou.

D.I.1.5 Sociální a ekonomické vlivy		Mírně příznivější je varianta tunelová s menším fragmentačním bariérovým efektem z hlediska obslužnosti a rozdělení zemědělských pozemků.
D.I.2.1 Vlivy na ovzduší		Varianta tunelová znamená zcela lokálně zvýšení příspěvků dopravy v okolí portálů jednotlivých tunelů. Z hlediska zasažení obytné zástavby průměrnými ročními koncentracemi jednotlivých znečišťujících látek je tato varianta celkově příznivější , neboť představuje snížení dopadů v oblasti Jenštejna a dále částí Vinoře a Třeboradic.
D.I.2.2 Vlivy na klima	V souhrnu je tak porovnání variant ambivalentní: tunelová varianta je šetrnější vůči klimatu v bezprostředním okolí stavby, bude však pravděpodobně spojena s vyššími vlivy na klimatický systém jako celek.	Z pohledu klimatických změn, a to jak vlivu záměru na klima, tak vlivu klimatu na záměr vychází lépe hodnocení u varianty tunelové , a to z důvodu menšího rozsahu zpevněných ploch, menšího povrchového odtoku i většího podílu vegetace v zájmovém území.
D.I.3.1 Hluková situace		Z hlediska variant lze konstatovat, že jako příznivější řešení se jeví varianta tunelová , která generuje nižší rozsah protihlukových stěn a protihlukových valů. Zároveň při ní v žádném bodě nedochází v celkové akustické situaci z provozu silniční dopravy k překračování hygienického limitu.
D.I.3.2 Vibrace	Lze předpokládat, že varianty budou z hlediska vlivů vibrací srovnatelné.	
D.I.4.1 Vlivy na povrchové vody Období výstavby	Tunelová varianta tak přináší v období výstavby negativní vlivy , jejichž akceptovatelnost je dána jen přijetím účinných a důsledných technických opatření, která negativní	

	vlivy minimalizují na přijatelnou úroveň.	
Období provozu	Zahloubená varianta je v tomto hledisku hodnocena jako významně příznivější .	
Míra příspěvku z nově zpevněných ploch		Proto je tunelová varianta z dlouhodobého hlediska hodnocena jako příznivější
Dotčená povodí		Proto je tunelová varianta hodnocena jako příznivější
Dotčené vodní toky		Proto je z dlouhodobého hlediska hodnocena tunelová varianta jako příznivější
Záplavová území	Při přijetí navržených opatření nevykazují varianty zásadní rozdíly .	
Vlivy na jakost povrchových vod		Za mírně příznivější řešení lze považovat variantu tunelovou , kdy je velká část vozovek vedena v tunelových úsecích, což významnou měrou snižuje objemové znečištění povrchových vod chloridy
D.I.4.2 Vlivy na podzemní vody Období výstavby	... tunelová varianta přináší v období výstavby negativní vlivy a rizika ve výrazně větším rozsahu a významu .	
Období provozu		U tunelových úseků je při dodržení navrhovaných opatření ovlivnění hydrogeologických poměrů dočasné a předpokládá se obnovení hladin podzemní vody na původní úroveň .
D.I.5.1 Vlivy na rozsah a užívání půdy		Oproti zahloubené variantě generuje tunelová varianta menší nároky na trvalé zábory zemědělských půd – přibližně o ¼ méně. Jedná se o nezanedbatelný rozdíl cca 47 ha. Zároveň jsou však pro tunelovou variantu významné nároky na dočasné zábory, které činí 3,5násobek záborů varianty zahloubené, tedy o cca 83 ha ZPF více. Při zohlednění časového trvání těchto vlivů (dočasné x

		trvalé) a při zohlednění podmínek v návrhu opatření pro rekultivace půd dočasného záboru lze z dlouhodobého hlediska hodnotit variantu tunelovou jako příznivější .
Kontaminace půdy		Příznivější řešení představuje varianta tunelová , která vede trasu ve více než v 1/3 délky tunelovými úseky bez možnosti přímé kontaminace půdního prostředí a s redukováním rozsahem úseků k zimnímu posypu.
Přístupnost pozemků		Ačkoliv obě varianty zahrnují dostatečné prostupy, případně technicky umožňují jejich doplnění (viz text výše) je v celkovém pojetí příznivější tunelová varianta.
D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje	Varianta tunelová generuje výrazně rozsáhlejší zásahy do horninového prostředí, a to včetně dlouhých odvodňovacích štol. Na základě celkového srovnání inženýrskogeologických, geotechnických a hydrogeologických rizik obou variant dle závěrů doplňujícího geotechnického průzkumů [9] vychází, že zahloubená varianta záměru je mnohem výhodnější než varianta tunelová .	
D.I.7.2 Vlivy na flóru		Vlivy záměru na flóru jsou nevelkého rozsahu, málo významné , při přijetí navržených opatření akceptovatelné v obou variantách. [...] Z dlouhodobého horizontu je tak varianta tunelová příznivější .
D.I.7.3 Vlivy na faunu		Z hlediska porovnání variant se jako vhodnější jeví varianta tunelová .

		Zahloubená varianta představuje menší vlivy na ekosystémy a faunu po dobu výstavby, ale pak přetrvávají větší vlivy po celou dobu provozu komunikace v celé délce záměru (fragmentace krajiny, emise, hluk, světelné znečištění). Tunelová varianta představuje výraznější vlivy na ekosystémy, zejména na povrchové a podzemní vody, po dobu výstavby a částečně i později, v období provozu komunikace. Ovšem vlivy během výstavby jsou zejména dočasné a lze je proto významným způsobem zmírnit nebo eliminovat. Dlouhodobé vlivy (fragmentace krajiny, emise, hluk, světelné znečištění) se naopak v částech stavby s plánovanými tunely, snižují.
D.I.7.4 Vlivy na ekosystémy a biologickou rozmanitost		Varianta tunelová umožní po dokončení výstavby obnovení původních poměrů, ale s ohledem na devastující zásah v době výstavby a dlouhodobý horizont jejich obnovy (ať již přirozené sukcese či umělých krajinářských úprav), je její zásah hodnocen obdobně jako ve variantě zahloubené, byť je z dlouhodobého hlediska tunelová varianta příznivější.
D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce		Zahloubená i tunelová varianta jsou na základě vyhodnocení přítomných znaků a hodnot přijatelné, představují v úhrnu srovnatelný středně silný zásah do rázu krajiny, přičemž každá z variant má výhody i nevýhody z hlediska vizuálního uplatnění v krajinné scéně (rozdíly jsou v

		jednotlivých vymezených prostorech). Z hlediska fragmentace krajiny je příznivějším řešením varianta tunelová.
D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	Jako příznivější se jeví varianta zahloubená . Varianta tunelová nese o něco vyšší rizika pro zastižení či narušení archeologických nálezů, zároveň generuje nutnost přeložení areálu ČOV Vinoř. Nejedná se však o limitující aspekt a obě varianty jsou akceptovatelné .	

[17] Z výše uvedeného přehledu dílčích závěrů v jednotlivých posuzovaných kategoriích je zcela zjevné, že **ve většině je tunelová varianta hodnocena coby příznivější** - případně její výhody převáží v delším časovém horizontu. Podatel **odmítá závěrečné porovnání obou variant v části E oznámení, které nekoresponduje s dílčími závěry dokumentace**, a které je dle názoru podatele tendenční a zkreslující.

[18] K tomu je nutno zdůraznit, že krátkodobé negativní vlivy tunelové varianty po dobu výstavby – která může ve srovnání s variantou zahloubenou znamenat větší nároky na technologické postupy a finanční stránku – nesmějí převážet nad jejím dlouhodobým přínosem. Záměr totiž po jeho realizaci, která potrvá pouze několik let, bude v katastru obce Přezletice umístěn již „navždy“, a tudíž je **nepříjemné, aby krátkodobé negativní vlivy byly hodnoceny stejně významně jako vlivy dlouhodobé**.

Ad Vliv záměru na zdraví lidí

[19] Předně je nutno upozornit, že provedením záměru dojde k výraznému zvýšení hlukové zátěže a snížení kvality ovzduší v bezprostřední blízkosti záměru, přičemž je nesporné, že tyto skutečnosti budou mít značný negativní vliv na zdraví lidí. Podatel je tedy přesvědčen, že je ve veřejném zájmu zajistit snížení těchto negativních vlivů, a to jakýmkoliv dostupným způsobem.

[20] Z uvedeného důvodu podatel považuje za jedinou podmíněně přijatelnou variantu záměru variantu tunelovou, která ve srovnání s variantou zahloubenou má menší negativní vliv na zdraví lidí žijících v okolí plánovaného záměru, jak ještě bude uvedeno níže.

a) Hluková zátěž

- [21] V souladu s § 30 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví se hlukem rozumí zvuk, který může být škodlivý pro zdraví a jehož imisní hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis. Z dokumentace záměru vyplývá, že vlivem realizace záměru (resp. vlivem automobilové dopravy) budou výsledné úrovně hluku z dopravy u nejbližší obytné zástavby v obci Podolanka těsně pod úrovní hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb u pozemních komunikací (60 dB v denní a 50 dB v noční době); u nejbližší obytné zástavby v obci Přezletice pak budou tyto limity dokonce překročeny. K tomu podatel dodává, že na šíření zvuku má mj. vliv teplotní rozvrstvení a vlhkost vzduchu. Tedy za situace, kdy je výsledná úroveň hluku z dopravy u obytné zástavby toliko těsně pod úrovní přípustného hygienického limitu, lze mít více než vážné obavy, že vlivem (nejenom) případné změny počasí budou tyto hodnoty i v případě obce Podolanka překračovány.
- [22] Ačkoliv obě varianty záměru svou realizací zvyšují hlukovou zátěž v okolí obce Podolanka a obce Přezletice, tak k výrazně vyššímu zvýšení hlukové zátěže dochází u varianty zahloubené, a to někdy i o 5 dB v porovnání s variantou tunelovou, jak je ostatně zjevné z příložených tabulek, které vychází z Přílohy dokumentace B.2 – hluková studie.

• Tabulka č. 1 – hluková zátěž v obci Přezletice – str. 225 hlukové studie

Výpočtový bod	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ [dB]																					
	PAS		Stav C		Stav D		Stav E1_Z		Stav E1_T		Stav E2_Z		Stav E2_T		Stav E3A		Stav E3B		Stav E3C		Stav E3D	
	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Hlavní_80	69,4	61,1	69,4	61,0	69,4	61,1	68,9	60,5	68,9	60,5	68,9	60,5	68,9	60,5	69,2	60,8	69,2	60,8	68,9	60,6	68,9	60,5
Kostelecká_79	64,5	56,6	64,5	56,7	64,6	56,8	65,5	57,5	65,5	57,5	65,9	57,8	65,9	57,8	65,9	57,8	65,9	57,9	60,2	52,4	60,2	52,4
K_Cihelne_40	67,3	58,9	67,0	58,3	67,4	58,7	67,8	58,9	67,8	58,8	68,3	59,3	68,2	59,3	68,0	59,1	68,0	59,1	63,2	53,7	63,1	53,6
Treboradická_49	59,6	51,1	60,3	51,8	60,3	51,7	59,6	51,2	59,5	50,8	59,7	51,4	59,6	50,9	60,9	52,8	61,0	52,5	59,6	51,6	59,5	51,0
Zlatý_kopec_33	51,0	30,4	51,0	30,4	51,0	30,5	52,0	40,7	52,1	40,8	52,1	41,0	52,1	40,9	52,4	42,2	52,4	41,8	54,7	44,9	54,5	44,7
Kratka_12	67,2	59,7	67,4	59,6	67,7	60,0	64,4	57,0	64,4	57,0	64,4	57,0	64,4	57,0	64,7	57,4	64,6	57,3	64,8	57,3	64,8	57,5
Dolní_náves_24	63,8	56,5	63,9	56,3	64,3	56,8	61,1	54,2	61,1	54,2	61,1	53,0	61,1	53,0	61,3	54,5	61,4	54,5	61,5	54,5	61,5	54,6
Cukrová_78	62,9	54,1	63,3	55,1	63,3	55,0	60,8	52,3	60,8	52,2	60,9	52,4	60,9	52,3	60,8	52,3	60,7	52,1	60,7	51,6	60,7	52,0

- [23] Z tabulky č. 1 vyplývá, že v obci Přezletice jsou překračovány hygienické limity pro chráněný venkovní prostor staveb u pozemní komunikace, a to jak v denní, tak i noční době. Z tohoto důvodu je nutno trvat na co možná největším možném snížení hlukové zátěže, kterého je za použití veškerých dostupných technologií a postupů možné dosáhnout. **Ačkoliv vlivem realizace záměru v jakékoliv variantě nebude hluková zátěž v obci Přezletice snížena pod hygienické limity, tak realizace záměru ve variantě tunelové je z hlediska hlukové zátěže pro obyvatele obce Přezletice výhodnější.** Má-li tedy dojít

k realizaci záměru, **je nutné, aby byl záměr realizován toliko ve variantě tunelové, která zajistí větší snížení hlukové zátěže v obci Přezletice.** Z důvodu, že ani realizace záměru ve variantě tunelové nepřinese snížení hlukové zátěže pod hygienické limity, **je nutné, aby došlo k přijetí dalších opatření, které požadované snížení hlukové zátěže zajistí** – bez těchto opatření by pak nemělo být přistoupeno k realizaci záměru, neboť jeho realizací bude ohroženo zdraví obyvatel obce Přezletice. K negativním vlivům hluku na zdraví lidí se podatel podrobně vyjádří níže.

• **Tabulka č. 2 – hluková zátěž v obci Podolanka – str. 227 hlukové studie**

Výpočtový bod	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ [dB]																					
	PAS		Stav C		Stav D		Stav E1_Z		Stav E1_T		Stav E2_Z		Stav E2_T		Stav E3A		Stav E3B		Stav E3C		Stav E3D	
	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
V_Podskali_524	42,4	29,2	42,6	29,7	42,7	29,9	50,4	45,1	47,3	41,1	50,9	45,4	47,5	41,2	52,1	46,7	48,1	41,9	52,0	46,6	48,1	41,8
Potuckova_554_a	43,4	30,1	43,6	30,6	43,6	30,8	49,4	43,6	45,7	37,8	49,8	43,9	45,9	38,0	50,8	45,2	46,3	38,8	50,7	45,1	46,1	38,6
Potuckova_554_b	42,6	30,0	42,8	30,5	42,9	30,6	49,2	43,7	45,5	38,1	49,6	43,9	45,6	38,3	50,7	45,2	46,1	39,0	50,6	45,1	45,9	38,8
Na_Rampach_746	43,7	33,3	44,0	33,9	44,1	34,0	51,2	46,0	47,1	40,6	51,8	46,3	47,3	40,8	52,7	47,5	48,0	41,7	52,6	47,4	47,6	41,4
Podolanska_494	47,7	38,8	48,2	39,3	48,5	39,5	51,7	46,0	49,6	42,3	52,6	46,5	49,8	42,4	52,9	47,3	49,8	42,7	52,6	47,1	49,3	42,4
Podolanska_521	52,5	43,9	53,1	44,4	53,4	44,6	54,6	48,7	53,5	46,1	55,8	49,4	53,7	46,2	55,7	49,9	53,5	46,3	55,4	49,6	53,1	45,9
Kratka_180_a	44,1	33,3	44,4	33,9	44,5	34,1	53,3	48,2	48,7	42,5	53,8	48,5	49,0	42,7	54,9	49,7	49,8	43,8	54,8	49,6	49,4	43,5
Ke_Kaplicce_parc_118/20	45,7	36,3	46,1	36,8	46,3	37,1	53,5	48,2	49,0	42,4	53,9	48,5	49,1	42,5	55,0	49,7	49,7	43,3	54,8	49,6	49,0	43,0
Ke_Kaplicce_171	45,5	36,3	45,9	36,8	46,1	37,0	53,2	48,0	49,6	43,5	53,7	48,3	49,8	43,6	54,7	49,5	50,6	44,7	54,5	49,3	50,1	44,3
Ke_Kaplicce_173	59,4	51,7	59,9	52,3	60,2	52,5	55,2	49,1	56,1	48,3	55,9	49,5	56,2	48,4	56,2	50,2	56,6	48,9	55,6	49,8	55,1	47,6
1_Maje_89	46,1	37,3	46,6	37,9	46,7	38,0	51,4	45,4	48,8	41,3	51,9	45,8	49,1	41,5	52,7	46,8	49,8	42,4	52,5	46,7	49,2	42,0
Vinarska_78	47,3	38,6	47,7	39,1	48,0	39,2	53,3	47,4	49,6	41,8	54,1	48,0	49,9	42,0	54,6	48,8	50,2	42,5	54,3	48,7	49,7	42,0
Na_Skale_459	55,1	36,6	55,1	36,7	55,1	36,7	56,1	45,4	55,1	37,6	56,2	45,7	55,1	37,7	56,6	46,9	55,1	38,2	56,6	46,8	55,1	38,0
Vinarska_254_zemstavba	58,0	38,4	58,0	38,5	58,0	38,6	58,2	42,4	58,1	39,3	58,3	42,6	58,1	39,3	58,3	43,5	58,1	39,8	58,3	43,5	58,1	39,6
Obloukova_309	59,0	39,3	59,0	39,4	59,0	39,5	59,3	44,2	59,0	40,0	59,3	44,3	59,0	40,0	59,4	45,3	59,1	40,3	59,4	45,2	59,0	40,2
Na_Proutkach_303	59,2	41,7	59,2	42,0	59,3	42,3	59,3	43,8	59,1	41,8	59,3	43,9	59,1	41,8	59,4	44,7	59,2	42,5	59,4	44,5	59,2	42,2
Zivanicka_304	58,3	47,1	59,0	48,0	59,2	48,3	56,4	44,7	56,4	44,3	56,3	44,6	56,2	44,2	57,2	46,0	57,2	45,7	56,8	45,7	56,8	45,2
Hornickova_636	52,1	45,7	52,1	45,8	52,4	46,2	51,6	44,8	51,9	45,3	51,8	45,1	52,1	45,5	52,0	45,5	52,1	45,6	52,0	45,4	51,9	45,5
Simkova_660	51,9	46,1	52,1	46,5	52,5	46,7	50,7	43,8	50,9	44,2	51,0	44,1	51,1	44,4	50,8	44,0	50,9	44,3	50,8	44,0	50,8	44,2

[24] Z přiložené tabulky je seznatelné, že varianta tunelová (tj. varianta 3) ve stavu E.3.b při porovnání s odpovídající variantou zahluobenou (tj. varianta 2) ve stavu E.3.a znamená významně menší hlukovou zátěž. Obdobné závěry platí i při porovnání varianty tunelové ve stavu E.3.d s jí odpovídající variantou zahluobenou ve stavu E.3.c. Ačkoliv by bylo možné se setkat s názorem, že rozdíly mezi jednotlivými variantami nejsou markantní, tak takový názor je nutné odmítnout jako nesprávný. Ke zdravotním rizikům spojeným s hlukem se pravidelně vyjadřuje i WHO, která například v minulosti uvedla: „*For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic below 53 decibels (dB) Lden, as road traffic noise above this level is associated with adverse health*

*effects.*² Z citované části hlukové směrnice lze tedy vyvozovat, že WHO **silně doporučuje snížení hladiny hluku ze silniční dopravy pod úroveň 53 dB, neboť vyšší hladina hluku je spojena s nepříznivými účinky na lidské zdraví.**

[25] Z výše uvedených důvodů se varianta tunelová jeví býti nesporně vhodnější variantou, která je významně šetrnější k lidskému zdraví – ke zdraví obyvatelů obce Podolanka a obce Přezletice. Pro zdůraznění tohoto argumentu podatel překládá následující tabulky, které zachycují počet obyvatel obce Přezletice a obce Podolanka, kteří budou (či aspoň potenciálně mohou být) vystaveni negativním účinkům hluku. Tabulky vychází z údajů obsažených v Příloze dokumentace B.2 – hluková studie.

- **Tabulka č. 3 – obec Přezletice – denní doba**

Stav záměru	Hluková pásma/počet obyvatel							
	Méně než 35	35-40	40-45	45-50	50-55	55-60	60-65	Více než 65
Stav E.3.a	0	0	288	1141	557	251	86	5
Stav E.3.b	0	14	769	877	331	247	84	6
Stav E.3.c	0	0	220	1154	578	273	93	11
Stav E.3.d	0	6	713	917	338	251	93	11

² WHO Europe, 2018, Environmental noise guidelines for the European region, World Health Organization Regional Office for Europe, Copenhagen. Dostupné z: <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>)

- **Tabulka č. 4 – obec Přezletice – noční doba**

Stav záměru	Hluková pásma/počet obyvatel							
	Méně než 35	35-40	40-45	45-50	50-55	55-60	60-65	Více než 65
Stav E.3.a	0	381	1125	595	202	26	0	0
Stav E.3.b	43	940	747	373	198	24	4	0
Stav E.3.c	0	343	1144	604	206	32	0	0
Stav E.3.d	28	902	774	384	197	40	0	0

[26] V případě záměru ve variantě zahloubené ve stavu E.3.a je hlukem ohroženo v denní době 899 lidí / v noční době 228 lidí; naopak ve variantě tunelové ve stavu E.3.b je hlukem ohroženo v denní době toliko 668 lidí/ v noční době 226 lidí. U záměru ve variantě zahloubené ve stavu E.3.c je hlukem ohroženo v denní době 955 lidí / v noční době 238 lidí; naopak ve variantě tunelové ve stavu E.3.d je hlukem ohroženo v denní době toliko 388 lidí / v noční době 237 lidí.

[27] Z výše uvedených tabulek tak zcela jasně vyplývá, že z hlediska hlukové zátěže je pro obyvatele obce Přezletice **nejvhodnější variantou** (z posuzovaných variant) **realizace záměru variantu tunelová ve stavu E.3.d**, neboť touto variantou bude hlukem ohrožen nejmenší počet obyvatel obce Přezletice – **skoro o 600 obyvatel méně než v případě realizace záměru ve variantě zahloubené.**

- **Tabulka č. 5 – obec Podolanka – denní doba**

Stav záměru	Hluková pásma/počet obyvatel							
	Méně než 35	35-40	40-45	45-50	50-55	55-60	60-65	Více než 65
Stav E.3.a	0	0	51	178	233	61	27	46
Stav E.3.b	0	0	139	215	134	36	26	46
Stav E.3.c	0	0	58	183	248	40	21	46
Stav E.3.d	0	0	168	218	114	29	21	46

- **Tabulka č. 6 – obec Podolanka – noční doba**

Stav záměru	Hluková pásma/počet obyvatel							
	Méně než 35	35-40	40-45	45-50	50-55	55-60	60-65	Více než 65
Stav E.3.a	2	78	178	241	36	53	8	0
Stav E.3.b	23	216	197	78	24	52	8	0
Stav E.3.c	0	98	179	228	45	47	0	0
Stav E.3.d	39	221	212	52	27	46	0	0

[28] V případě záměru ve variantě zahloubené ve stavu E.3.a je hlukem ohroženo v denní době 367 lidí / v noční době 97 lidí; naopak ve variantě tunelové ve stavu E.3.b je hlukem ohroženo v denní době toliko 242 lidí/ v noční době 84 lidí. U záměru ve variantě zahloubené ve stavu E.3.c je hlukem ohroženo v denní době 355 lidí / v noční době 92 lidí;

naopak ve variantě tunelové ve stavu E.3.d je hlukem ohroženo v denní době toliko 210 lidí / v noční době 73 lidí.

- [29] **I v případě obce Podolanka se tak jeví nejvhodnější variantou realizace záměru varianta tunelová ve stavu E.3.d, neboť právě touto variantou je hlukem ohrožen nejnižší počet obyvatel obce Podolanka, a to o 145 obyvatel méně v případě porovnání varianty tunelové ve stavu E.3.d s variantou zahloubenou ve stavu E.3.c.**
- [30] Škodlivost hluku na lidské zdraví přiznává i Příloha dokumentace B.4 – posouzení vlivů na veřejné zdraví – hluk, když uvádí, že „*výsledky analýz naznačují zvyšující se riziko hypertenze a kardiovaskulárních onemocnění již při úrovni 50 dB.*“ K tomu lze ostatně odkázat na již zmíněnou hlukovou směrnicí WHO, **která spojuje překročení hlukové hranice 53 dB s rizikem ischemické srdeční choroby.**
- [31] V Příloze dokumentace B.4 – posouzení vlivů na veřejné zdraví – hluk je na str. 22 dále uvedena tabulka č. 9, která se věnuje počtu případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku hluku ze silniční dopravy/rok. **Z této tabulky je pak seznatelné, že jakýkoliv stav varianty zahloubené je z hlediska kardiovaskulárního onemocnění pro obyvatele obce Přezletice i obce Podolanka nebezpečnější než příslušný stav varianty tunelové.** I z této přílohy dokumentace záměru tak vychází, že varianta tunelová je z hlediska požadavku na ochranu veřejného zdraví vhodnější variantou.
- [32] Pro úplnost musí podatel taktéž zdůraznit, že škodlivost hlukové zátěže bude v daném případě umocněna kumulací negativních vlivů (hluku) z automobilové dopravy na silnici II. třídy č. 610, která svým technickým provedením nevyhovuje současnému stavu a dopravnímu zatížení, jakož i z letecké a drážní dopravy. K problémům s dopravní obslužností se podatel ještě podrobněji vyjádří níže.
- [33] Podatel doplňuje, že je nutno mít na paměti, že vnímání hluku je do jisté míry věci subjektivní povahy – u každého člověka existuje určitý stupeň citlivosti, resp. tolerance k rušivému účinku hluku. **Tedy i za předpokladu, že by skutečně nebyly překročeny prahové hodnoty hluku, není možné a priori hovořit o tom, že taková úroveň hluku nebude mít negativních účinků na lidi žijící v okolí plánovaného záměru.**
- [34] Samotná hluková zátěž pak kromě více či méně závažných zdravotních komplikací vyvolává i celou řadu negativních emočních stavů – pocity nespokojenosti, deprese, obavy, vyčerpání atd. Vysoké hladiny zvuku pak mohou vést i k nepříznivým projevům v sociálním chování, kdy mohou například zvyšovat agresivitu jedince.

- [35] Pro výše uvedené tak lze mít za to, že vlivem realizace záměru dojde k významnému navýšení hlukové zátěže, přičemž navýšení hlukové zátěže ve variantě zahloubené považuje podatel za nepřiměřené a pro zdraví obyvatel obce Podolanka a obce Přezletice za nepřijatelné, pročež požaduje, aby, pakliže dojde k realizaci záměru, byl záměr realizován ve variantě tunelové.

b) Snížení kvality ovzduší

- [36] Podatel se dále důvodně domnívá, že realizací plánovaného záměru rovněž dojde k narušení kvality ovzduší. K pojmu „ovzduší“ komentářová literatura uvádí: *„Vnější ovzduší je složkou životního prostředí, které je definováno zákonem o životním prostředí jako vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka a je předpokladem jejich dalšího vývoje. Ochrana ovzduší představuje velmi důležitou součást ochrany životního prostředí a je uplatňována především prostřednictvím předcházení znečišťování ovzduší nebo jeho odstraňování a omezování. Vlivem lidské činnosti a přírodních procesů se do ovzduší neustále dostávají znečišťující látky, které v některých případech nejsou jeho přirozenou součástí nebo v jiných případech nejsou přirozeně zastoupeny v takovém množství. V případě, že tyto látky mají nebo mohou mít negativní vliv na lidské zdraví nebo na ekosystémy, respektive vegetaci, hovoří se o znečištění ovzduší. Nebezpečné a rizikové vlivy znečišťujících látek (nepřirozených nebo v nepřirozeném množství zastoupených složek ovzduší) na lidské zdraví a životní prostředí představují základní důvod pro to, aby se přijímaly nástroje pro prevenci, tj. předcházení dalšímu znečišťování, regulaci a ke snižování znečištění již vzniklého“.*³ [zvýrazněno podatelem]
- [37] Postupy v rámci ochrany ovzduší vymezuje zákon ochraně ovzduší. Podle § 1 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší se **ochranou ovzduší rozumí předcházení znečišťování ovzduší a snižování úrovně znečišťování** tak, aby byla omezena rizika pro lidské zdraví způsobená znečištěním ovzduší, snížení zátěže životního prostředí látkami vnášenými do ovzduší a poškozujícími ekosystémy a vytvoření předpokladů pro regeneraci složek životního prostředí postižených v důsledků znečištění ovzduší.
- [38] Z abiotických faktorů je třeba akcentovat zvýšenou emisi suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, ke které vlivem realizace záměru dojde. Podatel je však přesvědčen, že tyto emise lze **usměrnit tak, aby neohrožovaly zdraví lidí žijících v bezprostřední blízkosti záměru.**

³ MORÁVEK, Jiří, TOMÁŠKOVÁ, Veronika, BERNARD, Michal, VÍCHA, Ondřej. § 1 [Účel a působnost zákona]. In: MORÁVEK, Jiří, TOMÁŠKOVÁ Veronika, BERNARD, Michal, VÍCHA, Ondřej. *Zákon o ochraně ovzduší*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 2–3

Jednou z možností, jak lze tyto emise usměrnit, je zvolení právě tunelové varianty. Ačkoliv v případě tunelové varianty dojde ke zvýšení koncentrace suspendovaných částí v blízkosti tunelových portálů, tak tyto oblasti se nachází mimo obydlenou zástavbu, pročez nedochází k takovému negativnímu zásahu do zdraví lidí jako v případě zahloubené varianty (varianta 2). Podatel je dále přesvědčen, že v případě zahloubené varianty je nutno vzít v potaz vliv větrů, které mohou suspendované částice častěji zanést nad obydlené oblasti. **Lze tedy objektivně předpokládat, že provedením záměru dojde ke zvýšení již nyní nepřiměřené koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, kdy v případě varianty 2 je nebezpečnost této koncentrace podstatně vyšší, a to například z důvodu větrů, které je budou zanášet nad obydlené oblasti.**

- [39] Podatel zdůrazňuje, že existuje-li možnost jak zlepšit kvalitu ovzduší (či minimálně současnou kvalitu zachovat), mělo by být této možnosti využito. K tomu lze doplnit, že **nízká kvalita ovzduší vede k rozvoji chronických onemocnění, které nejenže snižují kvalitu života lidí, ale často mají i vysoký podíl na smrtelnosti lidí v okolí.** Ke zdravotním rizikům zapříčiněných nízkou kvalitou ovzduší se opakovaně vyjadřuje i WHO, jež v minulosti konstatovala, že „*There is now broad expert consensus that air pollution is a major global public health risk factor and puts an enormous financial burden on societies. Outdoor and household air pollution together accounted for approximately 12 % of all deaths in 2019. Air pollution currently ranks fourth among major risk factors for global disease and mortality, only behind hypertension, smoking and dietary factors.*”⁴ [zvýrazněno podatelem]
- [40] **Záměr je rovněž umístován v lokalitě, kde jsou již nyní na některých místech překračovány imisní limity látek znečišťujících ovzduší** ve smyslu zákona o ochraně ovzduší, zejména pak benzo[a]pyrenu; ostatně to dokládá i tabulka č. 21 – Průměrné hodnoty koncentrace za období 2017-2021, která je obsažena v Příloze dokumentace B.3 Rozptylová studie včetně Studie k opatření ke snížení vliv záměru na kvalitu ovzduší.

⁴ Srov. HOFFMANN, Barbara a kolektiv. WHO Air Quality Guidelines 2021 – Aiming for Healthier Air for all: A Joint Statement by Medical, Public Health, Scientific Societies and Patient Representative Organizations. *International Journal of Public Health* 2021

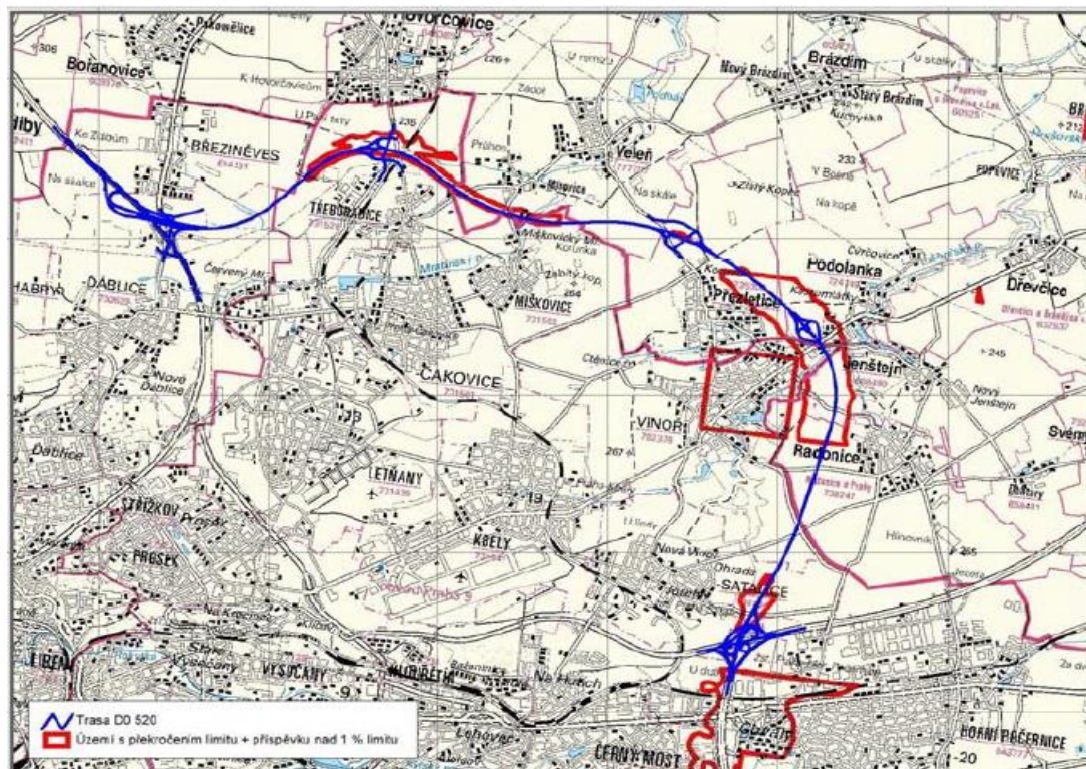
Znečišťující látka	Veličina	Jednotka	Zájmové území	Imisní limit	Podíl na imis. limitu (%)
Oxid dusičitý	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	11,7 – 24,6	40	29,3 – 61,5
Oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	7 – 10	125	5,6 – 8,0
Částice PM ₁₀	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	19,5 – 22,1	40	48,8 – 55,3
Částice PM ₁₀	36. nejvyšší denní průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	35 – 39	50	70 – 78
Částice PM _{2,5}	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	14 – 16	20	70 – 80
Benzen	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	0,8 – 1,2	5	16 – 24
Benzo[a]pyren	roční průměr	ng.m^{-3}	0,6 – 1,4	1	60 – 140
Arsen	roční průměr	ng.m^{-3}	1,3 – 1,7	6	21,7 – 28,3
Kadmium	roční průměr	ng.m^{-3}	0,2	5	4
Olovo	roční průměr	ng.m^{-3}	4,4 – 5,0	500	0,9 – 1,0
Nikl	roční průměr	ng.m^{-3}	0,6 – 0,7	20	3,0 – 3,5

[41] Benzo[a]pyrenem se rozumí polycyklický uhlovodík s pěti benzenovými kruhy, jenž je **silně karcinogenní** a mutagenní. Nadto, že je benzo[a]pyren považován za silně karcinogenní látku, tak i dráždí oči, nosní dutinu, krk, průdušky a má rovněž negativní účinky na ledviny a játra. Odborné publikace pak dále uvádějí, že **působení benzo[a]pyrenu je stejně jako u arsenu bezprahové**. „*Při hodnocení karcinogenů se vychází z teorie bezprahového působení. Ta předpokládá, že neexistuje žádná koncentrace, pod kterou by působení látky bylo nulové. Jakákoliv expozice znamená určité riziko a velikost tohoto rizika se zvyšuje se zvyšující se expozicí.*“⁵ [zvýrazněno podatelem]

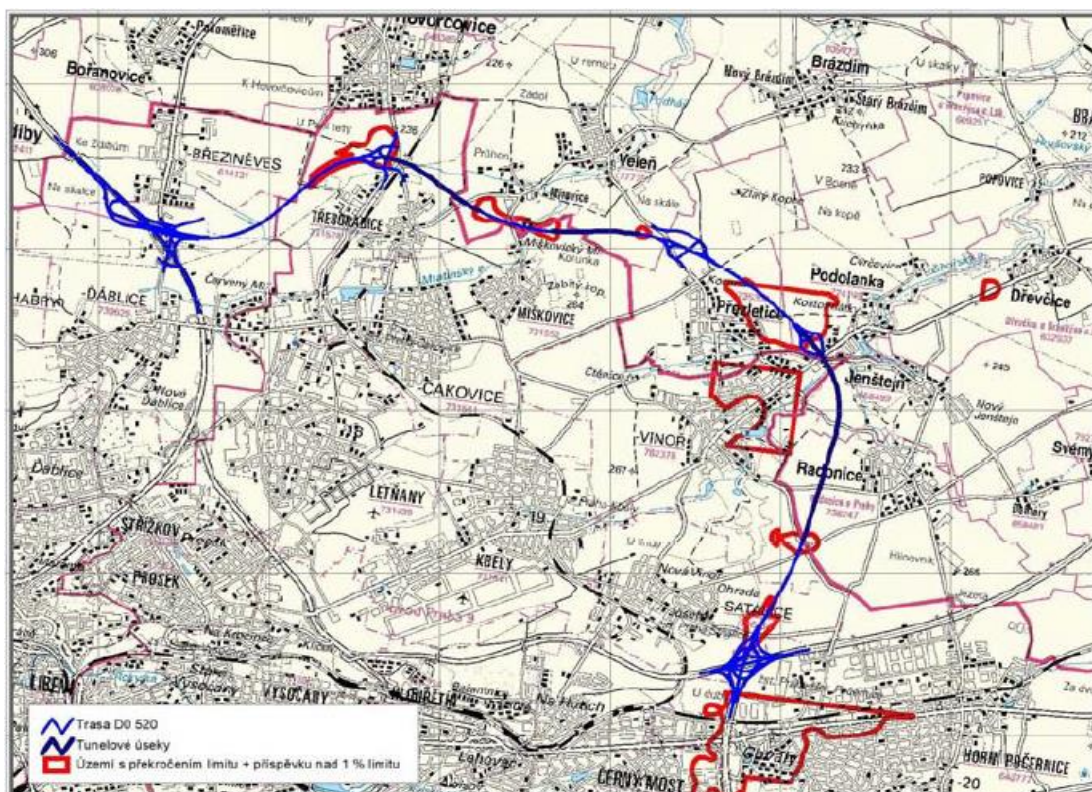
[42] Provedení záměru nepochybně povede ke zvýšení koncentrace benzo[a]pyrenu, jak ostatně jest uvedeno v Příloze dokumentace B.3 Rozptylová studie včetně Studie k opatření ke snížení vliv záměru na kvalitu ovzduší na str. 134, kde se uvádí: „*V případě průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu bylo u zahloubených variant vypočteno rozšíření oblastí s nadlimitním zatížením oproti výchozím stavu, patrné je to zejména v oblasti Přezletic, Podolanky a Jenštejna. V případě tunelových variant je rozšíření nadlimitně zasažených oblastí patrné zejména v oblasti Přezletic a Jenštejna.*“ Zmiňované zasažené oblasti v případě jednotlivých variant a stavů záměru jsou pak znázorněny v následujících nákresech.

⁵ Viz KOTLÍK, Bohumil a kolektiv. *Zdravotní důsledky a rizika znečištění ovzduší – Odborná zpráva za rok 2020*. Praha: Státní zdravotní ústav, 2021

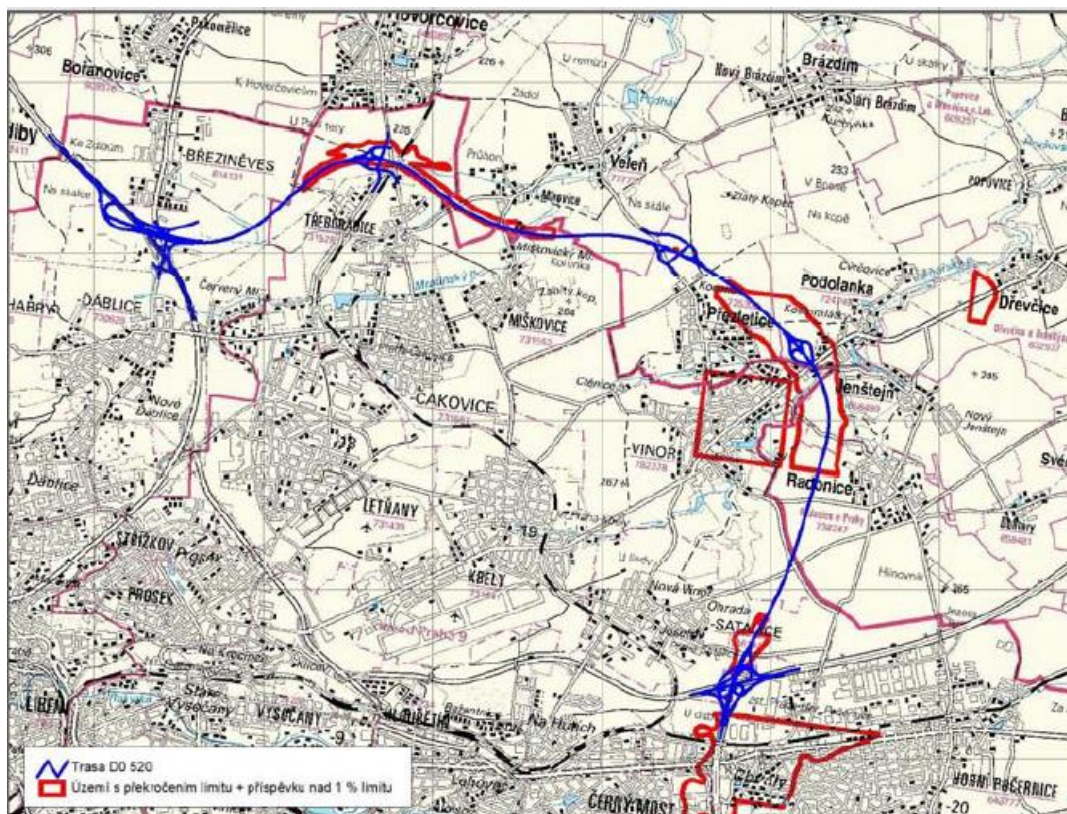
- Vymezení území s překračováním imisního limitu $I_{hr} B[a]P$ ve stavu se záměrem a příspěvkem vyšším, než $0,01 \text{ ng.m}^{-3}$, stav E.3.a (zahloubená var.)



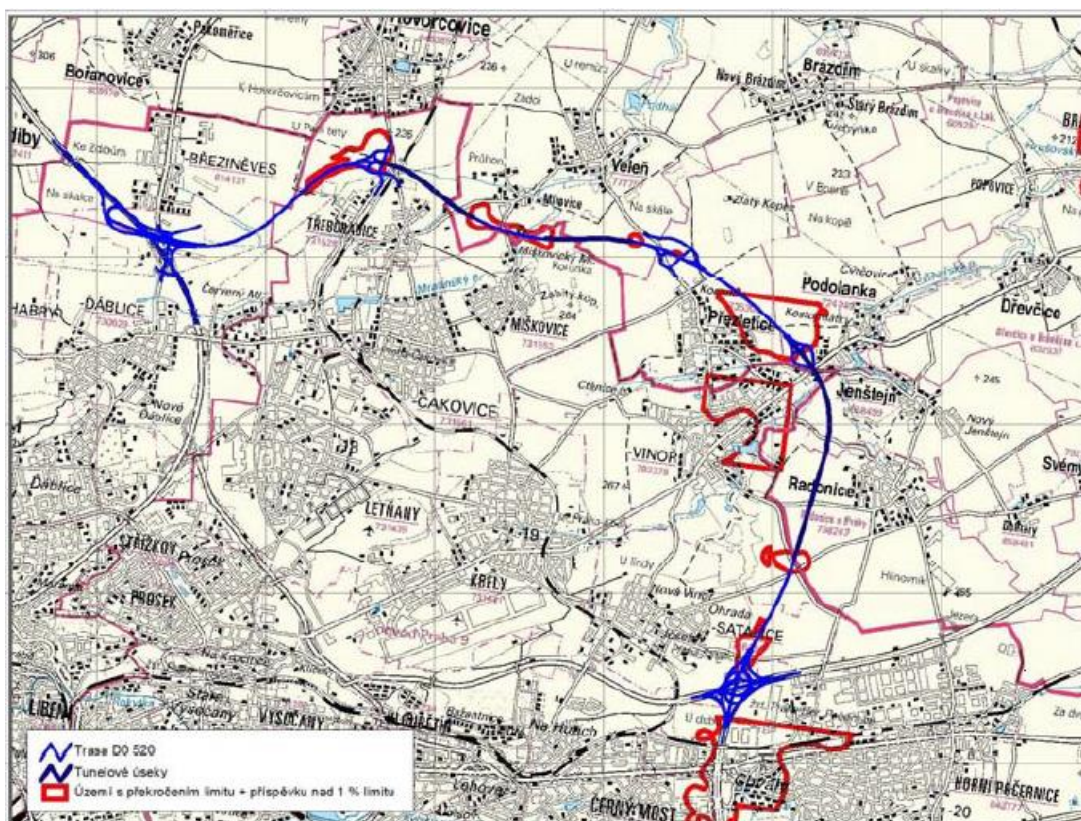
- Vymezení území s překračováním imisního limitu $I_{hr} B[a]P$ ve stavu se záměrem a příspěvkem vyšším, než $0,01 \text{ ng.m}^{-3}$, stav E.3.b (tunelová var.)



- Vymezení území s překračováním imisního limitu $I_{hr} B[a]P$ ve stavu se záměrem a příspěvkem vyšším, než $0,01 \text{ ng.m}^{-3}$, stav E.3.c (zahlobená var.)



- Vymezení území s překračováním imisního limitu $I_{hr} B[a]P$ ve stavu se záměrem a příspěvkem vyšším, než $0,01 \text{ ng.m}^{-3}$, stav E.3.d (tunelová var.)



- [43] **Z příložených nákresů je seznatelné, že ačkoliv záměr jako takový povede ke zvýšení koncentrace benzo[a]pyrenu, tak vlivem tunelové varianty (tj. varianta 3) dojde k jeho zvýšení především v neobydlených oblastech na rozdíl od zahloubené varianty (varianta 2).** Podatel zdůrazňuje, že není možné argumentovat tím, že hodnoty koncentrace benzo[a]pyrenu nejsou v jednotlivých variantách natolik odlišné, neboť jak jest uvedeno výše, tak u této karcinogenní látky neexistuje žádná koncentrace, pod kterou by působení látky bylo nulové **a každé zvýšení její koncentrace (ať již třeba malého rozsahu) zvyšuje zdravotní rizika pro lidi v okolí.**
- [44] Podatel je i ve světle právě uvedeného přesvědčen, že by dále měla být sledována varianta prodloužení tunelu Vinoř na jeho severní straně, popřípadě až k MÚK Přezletice (bez odvětrání tunelu VZT výdechy). Zkrácení tunelu Vinoř v jeho jižní části nezpůsobí v žádném stavu výskyt nadlimitních hodnot v související části území. Za správné považuje podatel rozvedení tématu výsadby. Obec Podolanka a obec Přezletice se na realizaci obdobného záměru před více jak 10 lety připravily a ve svých územních plánech mají zahrnuté příslušné změny v krajině.
- [45] Příloha č. 1 - Zákres lesní a lesoparkové krajiny, která tvoří nedílnou součást tohoto vyjádření, zjednodušeně zobrazuje plošný rozsah lesní a lesoparkové krajiny (tmavě zelená šikmo šrafovaná plocha); tento rozsah je upravený pro doporučenou úpravu tunelové varianty v podobě prodloužení tunelu Vinoř severozápadním směrem.⁶ **Je beze sporu, že navržený velkoplošný les či lesopark ve spojení s terénními úpravami dokáže při správné druhové skladbě vegetace území řádně ochránit před některými zásadními negativními vlivy záměru.** Celková plošná výměra je minimálně 590 000 m², přičemž při uvažovaných terénních úpravách by zde bylo možné využít až 2 100 000 m³ přebytečné zeminy, která vznikne realizací záměru.
- [46] **Má-li tedy dojít k realizaci záměru, je s ohledem na požadavek ochrany veřejného zdraví nutné, aby byl záměr realizován ve variantě tunelové (zejména s prodloužením tunelu Vinoř na jeho severní straně), neboť ta představuje menší zásah do zdraví lidí než varianta zahloubená, a to především z důvodu menšího zvýšení koncentrace benzo[a]pyrenu v obydlených oblastech.**

⁶ Pozn. Prodloužení tunelu lze nepochybně vhodně nahradit zakrytím bočních stran a stropu.

Ad Vliv na životní prostředí

- [47] Životním prostředím se rozumí vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka a je předpokladem jejich dalšího vývoje. Jeho složkami jsou zejména ovzduší, voda, horniny, půda, organismy, ekosystémy a energie (srov. § 2 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů).
- [48] K vlivům záměru na kvalitu ovzduší, jakož i na zdraví lidí, se podatel podrobně vyjádřil již výše, proč si zde dovoluje toliko odkázat na již uvedené. Nadto ovšem poukazuje na řadu dalších aspektů, které je nutné v dané věci důsledně reflektovat.

a) Negativní vlivy na živočichy a rostliny

- [49] V souladu s § 5 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny jsou všechny druhy rostlin a živočichů chráněny před zničením, poškozováním, sběrem či odchycem, který vede nebo by mohl vést k ohrožení těchto druhů na bytí nebo k jejich degeneraci, k narušení rozmnožovacích schopností druhů, zániku populace druhů nebo zničení ekosystému, jehož jsou součástí. Zákon o ochraně přírody a krajiny explicitně stanovuje fyzickým a právnickým osobám povinnost při provádění zemědělských, lesnických a stavebních prací, při vodohospodářských úpravách, v dopravě a energetice **postupovat tak, aby nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopů** (srov. § 5 odst. 3 zákona o ochraně přírody a krajiny).
- [50] Záměr má v obou variantách středně silný vliv na biologickou rozmanitost, kdy se může negativně dotknout 44 zvláště chráněných druhů organismů; výskyt těchto organismů je dokládán průzkumem oblasti v letech 2020-2022, který provedla společnost NaturaServis s.r.o., konkrétně se jedná o:
- Okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*) – ohrožený druh;
 - Otakárek ovocný (*Ipheclides podalirius*) – ohrožený druh;
 - Prskavec (*Brachinus crepitans*) – ohrožený druh;
 - Prskavec (*Brachinus expodens*) – ohrožený druh;
 - Zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*) – ohrožený druh;
 - Zlatohlávek chlupatý (*Tropinota hirta*) – silně ohrožený druh;
 - Čmelák (*Bombus sp.*) – ohrožený druh;
 - Mravenec (*Formica sp.*) – ohrožený druh;

- Rosnička zelená (*Hyla arborea*) – silně ohrožený druh;
- Ropucha obecná (*Bufo bufo*) – ohrožený druh;
- Ropucha zelená (*Bufo viridis*) – silně ohrožený druh;
- Skokan hnědý (*Rana temporaria*) – silně ohrožený druh;
- Skokan štíhlý (*Rana dalmatina*) – silně ohrožený druh;
- Skokan skřehotavý (*Rana ridibunda*) – kriticky ohrožený druh;
- Ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) – silně ohrožený druh;
- Slepýš křehký (*Anguis fragilis*) – silně ohrožený druh;
- Užovka obojková (*Natrix natrix*) – ohrožený druh;
- Bělořit šedý (*Oenanthe oenanthe*) – silně ohrožený druh;
- Kavka obecná (*Corvus monedula*) – silně ohrožený druh;
- Konipas luční (*Motacilla flava*) – silně ohrožený druh;
- Koroptev polní (*Perdix perdix*) – ohrožený druh;
- Ledňáček říční (*Alcedo atthis*) – silně ohrožený druh;
- Lejsek šedý (*Muscicapa striata*) – ohrožený druh;
- Moták pochop (*Circus aeruginosus*) – ohrožený druh;
- Rorýs obecný (*Apus apus*) – ohrožený druh;
- Slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*) – ohrožený druh;
- Ťuhýk obecný (*Lanius collurio*) – ohrožený druh;
- Vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*) – ohrožený druh;
- Žluva hajní (*Oriolus oriolus*) – silně ohrožený druh;
- Křeček polní (*Cricetus cricetus*) – silně ohrožený druh;
- Veverka obecná (*Sciurus vulgaris*) – ohrožený druh;
- Netopýr vodní (*Myotis daubentonii*) – silně ohrožený druh;
- Netopýr velký (*Myotis myotis*) – kriticky ohrožený druh;
- Netopýr Alkatoe/brvitý (*Myotis alcathoe/emarginatus*) silně/kriticky ohrožený druh;
- Netopýr vousatý/Brandtův (*Myotis mystacinus/brandtii*) – silně ohrožený druh;
- Netopýr řasnatý (*Myotis nattereri*) – silně ohrožený druh;

- Netopýr rezavý (*Nyctalus noctula*) – silně ohrožený druh;
- Netopýr stromový (*Nyctalus leisleri*) – silně ohrožený druh;
- Netopýr parkový (*Pipistrellus nathusii*) – silně ohrožený druh;
- Netopýr hvízdavý (*Pipistrellus pipistrellus*) – silně ohrožený druh;
- Netopýr nejmenší (*Pipistrellus pygmaeus*) – silně ohrožený druh;
- Netopýr večerní (*Eptesicus serotinus*) – silně ohrožený druh;
- Netopýr pestrý (*Vespertilio murinus*) – silně ohrožený druh;
- Vydra říční (*Lutra lutra*) – silně ohrožený druh;

[51] **V okolí záměru tak byl prokazatelně zaznamenán výskyt minimálně čtyřiceti čtyř (44) druhů zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin. Zásah do biotopů těchto živočichů a rostlin je pak ve všech variantách hodnocen jako středně silný.** Z důvodu zajištění ochrany živočichů a rostlin je tak nutno přijmout dostatečná opatření, která nejen, že zajistí ochranu živočichů a rostlin při realizaci záměru, ale zejména zajistí možnost jejich dalšího setrvání v dané lokalitě, resp. zajistí, že nebude nepřiměřeně a dlouhodobě zasaženo do jejich biotopu. V dokumentaci záměru na str. 472 je k tomu uvedeno: **„Z hlediska kompenzačních opatření se pak jedná o správně navržené a realizované vegetační úpravy, obnovení původních poměrů (přeložky vodotečí či jejich obnovení v prostoru nad tunely) a vytvoření nových biotopů.“** [zvýrazněno podatelem]

[52] Podatel je tedy pevně přesvědčen, že **má-li dojít k realizaci záměru, je nutné s ohledem na zajištění řádné ochrany živočichů a rostlin, aby byl záměr realizován ve variantě tunelové, která zajistí dostatečnou prostupnost krajinou, jakož i umožní v podstatně větší míře obnovení původního biotopu.** Ke stejnému závěru ostatně dospívá i oznamovatel v dokumentaci záměru, když je na str. 472-473 uvedeno: **„Po ukončení výstavby však umožní v tunelových úsecích plné obnovení poměrů a vytvoří i potencionální podmínky pro celkové zvýšení biodiverzity, navíc snižuje bariérový efekt nové dálnice. Z dlouhodobého hlediska je tedy jako příznivější hodnocena varianta tunelová.“** [zvýrazněno podatelem]

[53] Ačkoliv realizací plánovaného záměru– může dojít k zásahu do biotopu, který v konečném důsledku může vést až k úhynu zvláště chráněných živočichů a rostlin, tak v případě **varianty tunelové jsou dána taková kompenzační opatření, která po realizaci záměru zajistí dlouhodobě stabilní biotop pro tyto živočichy a rostliny.** I z tohoto důvodu považuje podatel za vhodnější variantu tunelovou.

b) Narušení krajinného rázu

- [54] Podatel zde považuje za nutné připomenout též to, že krajinným rázem se rozumí specifický institut územní ochrany životního prostředí, jehož prostřednictvím je zajišťována ochrana přírodního, historického či kulturního prvku charakteristického pro určité místo nebo určitou oblast. „*Koncepce ochrany krajinného rázu vychází z myšlenky, že krajina je tvořena prvky přírodními (živými i neživými) a kulturními (tj. výsledky lidské přítomnosti v krajině), které společně prošly určitým historickým vývojem a existují spolu na určitém území ve vzájemné shodě a harmonickém uspořádání. **Narušením této vzhledové harmonie pak může dojít k narušení přirozených, ustálených vztahů v daném území.***“⁷ Z ustálené soudní rozhodovací praxe pak vyplývá, že **při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou, a stav, jak bude vypadat po provedení záměru** (např. srov. rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 11. 4. 2008, č. j. 7 Ca 219/2007-58).
- [55] Vlivem provedení záměru – a to v obou variantách – **dojde k zásahu do krajinného rázu, přičemž nutnost tohoto zásahu nemůže bez dalšího odůvodnit ani hospodářský přínos záměru (resp. užitek).** K tomu lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 11. 2007, č. j. 2 As 35/2007-75, ve kterém soud zdůraznil, že „*zájem na hospodářském přínosu podle § 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, nemůže vyvážit zájem na ochraně před rušivým zásahem do krajinného rázu. Není proto dána ani zákonná povinnost, aby v každém jednotlivém případě, bez ohledu na povahu a rozsah zasažení krajinného rázu, bylo zkoumáno, zda ekonomický přínos stavby nevyvažuje zásah do krajinného rázu. Posouzení ekonomických přínosů tak není v řízení podle § 12 odst. 2 cit. zákona rovnocennou otázkou ve vztahu k vlastnímu zkoumání možnosti snížení či ovlivnění krajinného rázu [...]* **Zohlednění ekonomického přínosu je tedy namísto pouze tehdy, pokud navrhovaná stavba zasahuje do krajinného rázu co možná nejméně.**“ [zvýrazněno podatelem]
- [56] Obdobně pak Nejvyšší správní soud konstatoval: „*Pokud však z předloženého záměru je patrné, že představuje natolik intenzivní zásah do krajinného rázu, že ho nelze kompenzovat přihlédnutím k aspektům jiným (z hlediska koncepce zákona č. 114/1992 Sb. sekundárním), nemá valného smyslu dále se zabývat případnými jednotlivými opatřeními snižujících negativní dopady, neboť ani jejich existence nemůže zvrátit konečné rozhodnutí*“ (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 4. 2009, č. j. 2 As 77/2008-139).

⁷ Viz VOMÁČKA, Vojtěch. Judikatura NSS: Ochrana krajinného rázu. *Soudní rozhledy*, 2013, č. 11-12, s. 385-389

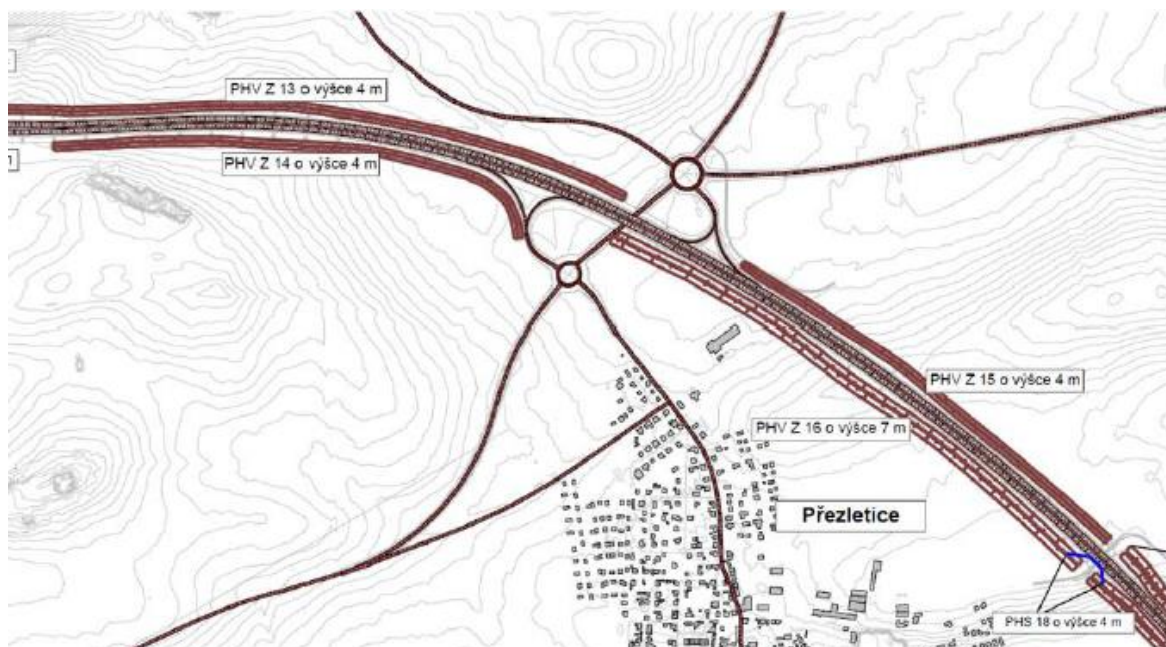
- [57] Na podkladě výše uvedeného lze konstatovat, že Nejvyšší správní soud obecně rozlišuje případy, **kdy je zásah do krajinného rázu mimořádně intenzivní, že *de facto* absolutně neumožňuje provést záměr v konkrétním území** a případy, kdy je zásah co možná nejmenší, protože je možné uvažovat o jeho realizaci – za předpokladu, že přináší jiný významný užitek. **V obou variantách záměru je zásah do krajinného rázu dle dokumentace záměru hodnocen jako středně silný, to však není zcela přesné, neboť z obsahu Přílohy dokumentace B.11 – studie vlivů na krajinný ráz vyplývá, že větší zásah do krajinného rázu bude představovat realizace záměru ve variantě zahloubené.**
- [58] Podle obsahu zmiňované přílohy je **vliv záměru ve variantě tunelové na významné krajinné prvky velmi slabý, kdy naopak záměr ve variantě zahloubené má již vliv slabý** (nikoliv velmi slabý). **Varianta tunelová má slabý vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky krajinného rázu, kdy varianta zahloubená je hodnocena jako varianta se středně silným vlivem.**
- [59] Pro výše uvedené podatel uzavírá, že s ohledem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 11. 2007, č. j. 2 As 35/2007-75 je nutno vybrat takovou variantu, která bude představovat menší zásah do krajinného rázu, ačkoliv se může jednat o variantu ekonomicky náročnější. **I z důvodu ochrany krajinného rázu by tak měla být upřednostněna varianta tunelová před variantou zahloubenou.**

c) Vliv záměru na půdu

- [60] Zemědělský půdní fond je **základním přírodním bohatstvím naší země, nenahraditelným výrobním prostředkem umožňujícím zemědělskou výrobu a je jednou z hlavních složek životního prostředí.** Ochrana zemědělského půdního fondu, jeho zvelebování a racionální využívání jsou činnosti, kterými je také zajišťována ochrana a zlepšování životního prostředí (srov. § 1 odst. 1 zákona o ochraně ZPF).
- [61] Vlivem realizace záměru dojde k zásahu do zemědělského půdního fondu. **Z hlediska trvalého záboru pozemků zemědělského půdního fondu se jedná o 233,27 ha ve variantě 2 a 183,98 ve variantě tunelové.** Již na základě této skutečnosti lze konstatovat, že z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu představuje šetrnější variantu realizace záměru ve variantě tunelové
- [62] . Význam ochrany zemědělského půdního fondu je v daném případě umocněn tím, že má dojít **k zásahu do zemědělské půdy, která je zařazena do třídy ochrany I,** tj. jedná se o

bonitně nejceněnější zemědělskou půdu. Zákon o ochraně ZPF přitom stanovuje, že **zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu** (viz § 4 odst. 3 zákona ochrany ZPF).

- [63] K tomu dokumentace záměru na str. 471 dále uvádí: „*Při zohlednění podmínek v návrhu opatření rekultivace půd lze zejména z dlouhodobého hlediska hodnotit variantu tunelovou jako příznivější. Ta generuje také menší vlivy z hlediska znečištění půd, zároveň snižuje bezbariérový efekt se zajištěním příznivějšího řešení přístupnosti pozemků, které není vtaženo jen do úzkých profilů mostních konstrukcí.*“
- [64] Pro úplnost podatel doplňuje, že minimalizovat množství přepravované vytěžené zeminy na skládky inertního materiálu je možné nejlépe takovým způsobem, kdy se vytěžená přebytečná zemina ponechá na místě realizace záměru, kde bude využita jako součást terénních úprav. Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrně nevysoké terénní útvary, lze mít za to, že přebytečná zemina bude vhodná zvláště z hlediska geotechniky (hutnění, svahování max. v rozmezí 1:2 až 1:5, apod.). Takovouto úpravou bude moci být vyhověno požadavku na výrazné prostorové upravení (zvětšení) vegetační bariéry mezi MÚK Přezletice a MÚK Vinoř.



- [65] Varianta tunelová tedy z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu klade menší nároky na trvalé zábory pozemků zemědělského půdního fondu, **a to o téměř 50 ha. S ohledem na zásahu proporcionality, kterou jsou správní orgány i v této věci vázány, je nutné, aby má-li být záměr realizován, byl realizován ve variantě tunelové, opačný postup by pak byl s touto zásadou zcela zjevně v rozporu.**

d) Vliv záměru na hydrologické poměry

- [66] V rámci dokumentace záměru je zmíněn potencionální negativní vliv záměru na hydrologické poměry. Poměrně obšírně se Příloha dokumentace B.10 – Hydrologické posouzení věnuje zejména možnému zásahu do podzemních vod, a to především vlivem realizace záměru ve variantě tunelové. Z hlediska hydrologických poměrů se tak zdá být vhodnější variantou varianta zahloubená, která má potenciál negativně zasáhnout do půdních vod nižší.
- [67] Potenciál zasáhnout do hydrologických poměrů v oblasti může být sice u varianty tunelové vyšší, avšak podatel zdůrazňuje, že na základě této skutečnosti není možné bez dalšího upřednostnit variantu zahloubenou, neboť ta zase poměrně více zasahuje do jiných složek přírody, jak již bylo uvedeno výše. Nadto je nutno doplnit, že samo hydrologické posouzení na str. 70 uvádí, že přijetím navržených opatření *„dojde ke zmírnění až eliminaci negativní vlivů výstavby a provozu D0 520 na vodní zdroje v okolí trasy. Negativní vliv varianty tunelové na hydrologické poměry tedy není neodstranitelný, právě naopak přijetím a realizací navržených opatření lze docílit jeho snížení přinejmenším na úroveň varianty zahloubené.*
- [68] Na podkladě uvedeného je podatel přesvědčen, že potencionálně vyšší negativní vliv varianty tunelové nebrání zvýhodnění této varianty před variantou zahloubenou, když lze její potencionální negativní vliv příslušnými opatřeními snížit či zcela vyloučit. Nadto lze konstatovat, že **v období provozu může tunelová varianta generovat z hlediska hydrologických poměrů značné výhody oproti variantě zahloubené, a to vlivem menších zpevněných ploch s menším dopadem na přirozené hydromorfologické charakteristiky území.**

e) Vliv záměru na horninové prostředí a nerostné zdroje

- [69] Předmětem horního zákona je společenský zájem na ochraně a hospodárném využití nerostného bohatství (viz § 1 horního zákona). Za nerosty jsou pak považovány tuhé, kapalné a plynné části zemské kůry. Jak uvádí dokumentace záměru, tak **vlivem realizace záměru nedojde k ovlivnění nerostných zásob, jakož jí ani nebudou dotčeny žádné dobývací prostory, poddolovaná či sesuvná území**. Lze tedy konstatovat, že záměr není přímo rozporný s právní úpravou horního zákona.
- [70] Ačkoliv dokumentace záměru uvádí, že z hlediska vlivu záměru na horninové a nerostné zdroje je vhodnější varianta zahloubená, tak ani tato skutečnost nemůže v celkovém souhrnu zvýhodnit variantu zahloubenou před variantou tunelovou. Nevýhodami varianty tunelové jsou oproti variantě zahloubené vyšší nároky na zemní práce a dvojnásobně vyšší přebytek výkopové zeminy. Ačkoliv podatel nemá v úmyslu tyto významné vlivy bagatelizovat, je podatel **přesvědčen, že nemohou převážet nad zájmem ochrany veřejného zdraví a dalších složek životního prostředí**. K tomu lze odkázat například na usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 4. 2013, č. j. 6 As 29/2013-80, ve kterém soud **zdůraznil význam ochrany veřejného zdraví, jehož ochranu dokonce upřednostnil před jinými možnými zájmy**.⁸
- [71] Nadto podatel uvádí, že potencionální negativní vlivy záměru ve variantě tunelové lze snížit či odstranit přijetím vhodných opatření; **ačkoliv taková opatření mohou znamenat navýšení nákladů na realizaci záměru, je podatel toho názoru, že na prvním místě by vždy měla být ochrana veřejného zdraví, nad kterou nemůže převážet snaha o snížení nákladů nutných k realizaci záměru**. I z tohoto důvodu tak podatel považuje za nutné, aby byl záměr případně realizován ve variantě tunelové, která představuje menší zásah (nejenom) do veřejného zdraví, a to zejména z dlouhodobého hlediska.

Ad Vliv na dopravní zatížení lokálních pozemních komunikací

- [72] Jak již podatel avizoval výše, tak realizace záměru bude mít negativní vliv i na dopravní zatížení lokálních pozemních komunikací, zejména silnici II. třídy č. 610. Z webové aplikace Ředitelství silnic a dálnic – Celostátní sčítání dopravy vyplývá, že v roce 2020 byl na silnici II. třídy č. 610 **denní průměr 7 692 vozidel za den** (pozn. jedná se o pracovní den); **z toho 1 355 tvořila těžká nákladní vozidla**.

⁸ K zájmu společnosti na ochraně veřejného zdraví taktéž srov. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 3. 2017, č. j. 1 Azs 86/2017-16

- [73] Z výše uvedených údajů tak vyplývá, že již v současné době je tato komunikace dopravně zatěžována na samé hranici jejích technických možností, což dokládá i její dlouhodobě neřešený, aktuálním potřebám neodpovídající technický stav [chybějící stavebně-bezpečnostní prvky pro chodce a cyklisty, chybějící odvodnění, zátěži neodpovídající založení (kufr) vozovky, atp.].
- [74] Z obsahu Přílohy dokumentace B.1 – Dopravně inženýrské podklady lze dospět k závěru, že realizací záměru ve variantě zahloubené ve stavu E.3.a dojde ke zvýšení dopravní zátěže na silnici II. třídy č. 610 na 18 500 vozidel za den; ve variantě 3 ve stavu E.3.b na 18 400 vozidel za den; ve variantě II ve stavu E.3.c na 13 600 vozidel za den; a konečně ve variantě tunelové ve stavu E.3.d na 13 800 vozidel za den. Pozemní komunikace – silnice II. třídy č. 610 – je neúměrně zatížena již v současné době, přičemž její další zatížení je s ohledem na trasování, provedení, jakož i technický stav komunikace nutno co nejvíce omezit.
- [75] Silnice II. třídy a silnice III. třídy byly v minulosti řazeny do 3. a 4. třídy dopravního zatížení (polotěžké a těžké), přičemž pro zařazení pozemní komunikace pod konkrétní třídu dopravního zatížení je krucální hodnota TNV (tzv. výpočet hodnoty intenzity těžkých nákladních vozidel). Pro silnice 3. třídy dopravního zatížení se TNV pohybuje v rozsahu 501–1500; pro silnice 4. třídy dopravního zatížení se TNV pohybuje v rozsahu 101–500. Z webové aplikace Ředitelství silnic a dálnic – Celostátní sčítání dopravy je seznatelné, že v roce 2020 byla hodnota TNV u silnice II. třídy č. 610 ve výši 1 355 – z čehož vyplývá, že pozemní komunikace je značně zatížena, přičemž toto zatížení v čase pouze narůstá. Ačkoliv má dle obsahu Přílohy dokumentace B.1 – Dopravně inženýrské podklady dojít realizací záměru ke snížení TNV na silnici II. třídy č. 610, **lze mít stále důvodné obavy, že toto snížení nebude s ohledem na již v současnosti špatný technický stav pozemní komunikace, jakož i enormní zvýšení dopravní zátěže ze strany lehčích motorových vozidel dostatečné.**
- [76] Dle názoru podatele by měla být **dopracována dopravně inženýrská studie, která by posoudila, zdali bude silnice II. třídy č. 610 s ohledem na svůj současný stav schopna pojmout enormní zvýšení dopravní zátěže, ke kterému má vlivem realizace záměru dojít.** Dále by měla být tato studie **rozpracována i v otázce potencionálního zhoršení bezpečnosti na silnici II. třídy č. 610, a to i vzhledem k tomu, že tato pozemní komunikace je hojně využívána cyklisty, kdy denní průměr cyklistů činí 214.**
- [77] **V souvislosti s již uvedeným musí podatel taktéž zdůraznit svůj explicitní nesouhlas se záměrem vybudovat velkokapacitní MÚK Vinoř.** Podatel je přesvědčen, že vzhledem k plánované přeložce silnice II. třídy č. 610 (v koridoru "staré pražské cesty" a propojující

budoucí obchvat Brandýsa nad Labem se SOKP) **ztrácí MÚK Vinoř dopravní význam s tím, že celá MÚK by za řádově nižší náklad mohla být nahrazena krátkou silniční spojkou propojující MÚK Přezletice se stávající silnicí II. třídy č. 610.** V takovém případě se jeví coby vysoce pravděpodobné, že tranzitní dopravu převezme přeložka silnice II. třídy č. 610 a stávající silnice II. třídy č. 610 bude sloužit skutečně jen dopravě místní, což povede k rozmělnění dopravní zátěže, a tím i k omezení nárůstu dopravy přes obec Podolanka a Vinoř.

- [78] Stávající dopravní zátěž na Pražské ulici v Podolance je dle oznámení 7.900 / 540. Předpoklad modifikace vnitřního uspořádání prostoru silnice č. II/610 v zastavěném území podatele uvádíme jako požadavek k další fázi přípravy stavby D0 520, protože zájmem obce Podolanka je prostřednictvím přeložky silnice II/610 do polohy severně od současné stopy docílit hodnot přibližně polovičních s předpokladem přijatelnosti co do akustické a imisní situace, ale také co do mentální přijatelnosti tranzitní silnice ve středu vesnice. To prakticky znamená zatížit budoucí čistě extravilánovou II/610 daleko více než je uváděno v modelech, a současně to může znamenat navýšení zátěže MÚK Přezletice a redukci zátěže MÚK Vinoř.

Ad Rozpor záměru s unijním právem

- [79] Ačkoliv si je podatel vědom, že k otázce rozporuplnosti záměru s unijní úpravou se oznamovatel v dokumentaci záměru již vyjadřoval (a to i na základě námitky podatele), považuje podatel za nutné i zde zmínit, že záměr považuje za rozporný s příslušnými předpisy Evropské unie. Podle rozsudku Soudního dvora Evropské unie ze dne 15. 7. 1964 ve věci 6/64 *Flaminio Costa v. E.N.E.L.* má unijní (dříve komunitární) právo přednost před vnitrostátní právní úpravou, tento závěr pak přebírá i Ústava ČR. Pro výkon pravomocí Evropské unie přijímají orgány nařízení, směrnice, rozhodnutí, doporučení a stanoviska. Podle čl. 288 Smlouvy o fungování Evropské unie platí, že nařízení má **obecnou působnost, přičemž je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.** Právní úprava nařízení je tak přímo použitelná, tedy přímo zavazuje dotčené subjekty, kterým stanovuje konkrétní povinnosti.
- [80] Záměr je součástí transevropské dopravní sítě tzv. IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul, kdy tato skutečnost je uvedena (resp. stanovena) v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 11. 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU Text s významem pro EHP (dále jen jako „**nařízení TEN-T**“).

- [81] Podle čl. 4 písm. c) nařízení TEN-T platí, že transevropská dopravní síť posiluje sociální, hospodářskou a územní soudržnost Unie a přispívá k vytvoření účinného a udržitelného jednotného evropského dopravního prostoru, který zvyšuje přínosy pro své uživatele a napomáhá růstu podporujícímu začlenění, přičemž vykazuje evropskou přidanou hodnotu tím, že přispívá k plnění cílů stanovených mj. v kategorii udržitelnosti, a to prostřednictvím: [i] rozvoje všech druhů dopravy způsobem, který je slučitelný se zajištěním dlouhodobě udržitelné a hospodářsky efektivní dopravy; [ii] **přispění k dosažení cílů čisté dopravy s nízkými emisemi skleníkových plynů a uhlíku, bezpečnosti zásobování pohonnými hmotami, snížení externích nákladů a ochrany životního prostředí** a; [iii] podpory dopravy s nízkými emisemi uhlíku s cílem výrazně snížit do roku 2050 emise CO₂ v souladu s příslušnými cíli Unie v oblasti snižování emisí CO₂.
- [82] Jednou se základních zásad transevropské dopravní sítě je tedy zásada udržitelnosti, která se mj. projevuje tím, že tyto **dopravní síť budou navrženy tak, aby jejich realizací byly minimalizovány dlouhodobé vlivy na životní prostředí**. K dalším zásadám rozvoje pak lze zařadit zásadu zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, zásadu zajištění rychlého spojení velkých aglomerací a **zásadu obcházení městských oblastí a oddělení městské a tranzitní dopravy**.
- [83] Navržený záměr však s těmito zásadami není souladný, resp. je s nimi v přímém rozporu – konkrétně lze například odkázat na čl. 30 písm. e) nařízení TEN-T, dle kterého platí: „*Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno **zajistit zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí.***“ [zvýrazněno podatelem]
- [84] Záměr má být realizován v zastavěném a zastavitelném území několika obcí, či v jejich těsné blízkosti – mezi tyto obce pak patří i obec Podolanka a obec Přezletice. Záměr již zde tak koliduje s právní úpravou nařízení TEN-T. Dále lze zmínit, že **návrh realizace záměru nezajišťuje bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu**, kdy naopak tyto dopravy směšuje a propojuje, což je rozporné s ustanovením čl. 30 písm. d) nařízení TEN-T. Tyto námitky byly ostatně k záměru již vznášeny.
- [85] **Ačkoliv je podatel i nadále pevně přesvědčen, že je záměr ve všech variantách v rozporu s přímo použitelným právním předpisem Evropské unie – nařízením TEN-T – má podatel za to, že tuto rozporuplnost lze minimálně snížit realizací záměru**

v tunelové variantě (ve stavu E.3.d) za současného provedení navržených opatření, která jsou podatelem uvedena v samotném závěru tohoto vyjádření.

- [86] **Závěrem této části podatel zdůrazňuje, že dle jeho názoru nelze tuto námitku vypořádat toliko uvedením, že potencionální rozporuplnost záměru s unijní úpravou byla již posuzována v rámci posuzování koncepce (SEA), neboť zde je dána vysoká pravděpodobnost, že záměr bude rozporuplný s nařízením TEN-T, které je přímo použitelným unijním právním předpisem, pročez by měla být i tato otázka vzhledem ke konkrétnímu záměru (nikoliv koncepci) posouzena.**

III.

Připomínky k dokumentaci záměru a odborným studiím

- [87] Ve výše uvedené části podatel zevrubně odůvodnil, z jakých důvodů považuje provedení záměru za rozporné s veřejným zájmem, jakož i rozporné s platnou právní úpravou. V této části pak podatel uvádí své následující připomínky k samotné dokumentaci záměru a jejím jednotlivým přílohám – odborným studiím hodnotícím vliv na jednotlivé složky životního prostředí.

A) Připomínky k rozptylové a akustické studii

- [88] Záměr povede k významnému znečištění ovzduší a hlukovému zatížení lokality, která je již nyní nadlimitně zatížena. Již z akustické studie zpracované v roce 2010, na kterou je opakovaně odkazováno zasaženými obcemi, vyplývá, že výstavbou navrženého SOKP dojde k dalšímu výraznému navýšení hodnot hladiny hluku, kdy plánovaný SOKP navýší svým provozem hladinu akustického tlaku v nejbližší obytné zástavbě obce Radonice o 17,6 dB ve dne a o 23,3 dB v noci. Stejně tak ze zpracované rozptylové studie "Vliv na obytnou zástavbu obcí Radonice, Vinoř, Jenštejn a Dehtáry" vyplývá, že tento bude novým významným liniovým zdrojem znečišťování ovzduší, jehož imisní příspěvky zvýší v dotčených obcích celkový imisní příspěvek dopravy. Nejedná se tedy jenom o "určité zhoršení kvality ovzduší a hlukové zátěže" (str. 187 vyhodnocení SEA), ale o zásadní zvýšení hlukové a imisní zátěže v dotčeném území.
- [89] Skutečnost, že se jedná o území nadlimitně zatížené, ostatně zmiňuje i krajský úřad na str. 9 přílohy č. 1 k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ve vztahu k AZÚR Středočeského kraje: „Část záměru zasahuje do území s překročením imisního limitu pro

benzo[a]pyren ... Záměr prochází ve dvou místech územím s překročením hlukových limitů v místech křížení s jinými komunikacemi (silnice II/610 a III/2444). V prostoru napojení silnice II/610 dochází k překročení hlukových limitů i v okrajové části zástavby."

[90] Již v odůvodnění AZÚR SK je výslovně uváděno, že: „Záměr vytvoří nový významný liniový zdroj hluku v území. Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obcí Vinoř a Podolanka, resp. přemostění zástavby s následnou výstavbou MÚK v její těsné blízkosti a přiblížení k obci Veleň (část Mírovce).“ Pokud je s přihlédnutím ke konkrétnímu případu zřejmé, že nebude možné dosáhnout eliminace negativních vlivů na přípustnou úroveň – což zcela evidentně není možné v situaci, kdy již **aktuální emisní a hlukové limity jsou v obci Podolanka a obci Přezletice překračovány – pak přeci nemůže být takový záměr dále prosazován, ledaže by byl SOKP v kritické oblasti veden tunelem, tj. došlo by k upřednostnění varianty tunelové.**

[91] Za nedostatečně zpracovanou považuje podatel hlukovou studii i z důvodu, že **nedostatečně vyhodnocuje vlivy ze stavební činnosti.** Z hlediska zpracovaného posouzení hlukové studie nebyly posouzeny stavy realizace pro uvedené požadavky dle závěru zjišťovacího řízení. Hluk ze stavební činnosti je zpracován dle odkazovaného dokumentu zásad organizace výstavby, který však není součástí zveřejněné dokumentace záměru, protože není možné ověřit uvedené informace související s plochami staveniště. Pro řádné posouzení vlivů záměru na životní prostředí je tak nutné dopracovat hlukovou studii pro fázi výstavby minimálně v rozsahu výpočtových bodů uvedených v rozptylové studii na obrázku č. 5, str. 105.

B) Přípomínky k chybějícím vyhodnocením vlivů na životní prostředí

[92] Podatel zde uvádí, že v dokumentaci záměru chybí vyhodnocení vlivů mezideponií P13, P14a P15 na životní prostředí během výstavby, jakož i chybí vyhodnocení vlivů ploch pro zařízení staveniště P12 a P16. Tyto podklady tak podatel požaduje ze strany oznamovatele do dokumentace záměru doplnit.

C) Přípomínky k zastaralým mapovým podkladům

[93] Dokumentace záměru, jakož i s ní související studie jsou zobrazeny v zastaralých mapových podkladech, čímž dochází k optickému zmenšení vlivu záměru pro obce v jeho blízkosti. Veškerá hodnocení v těchto zastaralých mapových podkladech tak podatel považuje za

zkreslená a požaduje jejich opětovné vyhodnocení a zanesení do současných mapových podkladů.

D) Připomínky k otázce přebytečné zeminy vzniklé realizací záměru

- [94] Konečně podatel upozorňuje na skutečnost, že **dokumentace záměru dostatečně – spíše vůbec – neřeší uložení přebytků zemin, které vlivem realizace záměru vzniknou**, a to ať už se jedná o provedení záměru v jakékoliv variantě. V rámci dokumentace záměru nejsou vůbec (či dostatečně) řešeny například tyto otázky: [i] určení místa uložení přebytku zeminy; [ii] doprava přebytečné zeminy na místa jejího uložení a; [iii] vliv přepravy přebytečné zeminy, která povede ke zvýšení dopravní intenzity na lokálních pozemních komunikacích.
- [95] K výše uvedenému podatel dodává, že z obsahu dokumentace záměru není možné zjistit, kolik vozidel bude využito pro odvoz přebytečné zeminy, a kolik vozidel bude využito k návozu stavebního materiálu. Dle obsahu dokumentace záměru nemá proces realizace záměru vyžadovat zřízení dočasné „betonárky“, veškerý beton nutný na stavbu tak bude nutné na místo realizace záměru dopravit prostřednictvím nákladních vozidel, což si vyžádá značné množství jejich jízd, což sebou přinese negativní vlivy na životní prostředí.
- [96] Podatel tak požaduje vyhodnocení potencionálních negativních vlivů spojených s přepravou přebytečné zeminy a stavebních materiálů (zejména vlivů na hlukovou zátěž a kvalitu ovzduší). Dále podatel žádá **o prověření možnosti využití mobilní betonárky**, kterou by došlo k minimalizaci jízd nákladních automobilů v souvislosti s přepravou stavebních materiálů, jakož i o doplnění dokumentace záměru o lokality pro uložení přebytečné zeminy. Podatel věří, že se strany oznamovatele bude v této souvislosti i prověřena možnost realizace železnice Praha-Brandýs nad Labem před vlastní stavbou SOKP s možností odvozu přebytků zeminy po železnici.

E) Připomínky k migrační studii

- [97] K migrační studii lze uvést, že technický návrh záměru nekoresponduje s metodikou Agentury ochrany přírody a krajiny Doprava a ochrana fauny v ČR 2020. Pro zemědělskou krajinu jsou doporučeny průchody pro kategorii srnec obecný po 2–5 km a pro lišku a jezevce po 0,5 – 1 km. V úseku od km 51,5 SO 204 až po SO 205 v km 55,8 není navržen

žádný migrační průchod pro lišku a jezevce. Tento nedostatek migrační studie by tak měl být odstraněn.

- [98] Nebude-li dostatečně zohledněn požadavek výslovně uvedený v oznámení, coby opatření snižující negativní zatížení imisemi (tedy prodloužení tunelu Vinoř až k MÚK Přezletice), požaduje podatel alespoň doplnění úseku mezi MÚK Přezletice a MÚK Vinoř o minimálně tři migrační průchody pro faunu. V případě modifikace řešení celého úseku tak, jak je uvedeno výše (změna pozice tunelového portálu Vinoř), by migrační nadchod (ekodukt) mohl být situován přibližně v místě křížení D0 520 s přezletickou ulicí Na Kocandě. Tento ekodukt by mohl být současně řešen jako pěší a cyklo spojení obce Přezletice na Zlatý kopec, které je celkovým řešením D0 520 prakticky znemožněno

F) Nevyhodnocení potencionálních vlivů na naučnou stezku Přezletice

- [99] Podatel považuje za nutné upozornit na skutečnost, že realizace záměru je způsobilá mít negativní vliv na Naučnou stezku Přezletice na nejposvátnější české cestě, která je vedena v trase zámek Ctěnice – Přezletice – Zlatý kopec. Jelikož dokumentace záměru neobsahuje vyhodnocení potencionálních vlivů záměru na tuto stezku, považuje podatel za nutné doplnění dokumentace záměru o tato vyhodnocení a zanesení stezky do jednotlivých příslušných podkladů dokumentace záměru.

G) Chybějící vyhodnocení vlivů záměru na některé lokální komunikace

- [100] Z obsahu rozptylové studie je patrné, že při variantě dle Přílohy 5.2 / 22-2135-H05b „stav D, rok 2030, referenční stav bez záměru, výřez východ“ je na silnici D10 intenzita dopravy 82 300/12 200. Při variantě dle Přílohy 10.2 / 22-2135-H05b „stav E.3.c, rok 2030, stav se záměrem s kompletním PO, D0 520 var. zahloubená s přeložkami II/244 a II/610, výřez východ“ je intenzita dopravy 77 800/ 12 030. V novém stavu tedy dochází k poklesu dopravy na D10 a zvýšení zatížení lokálních pozemních komunikací jiných tříd.
- [101] Při realizaci záměru dojde k zatížení stávajících pozemních komunikací, a to až trojnásobně vůči stávajícímu/výhledovému stavu bez projektu. Takto mohutné navýšení intenzity silničního provozu například na silnici III. třídy č. 0102 není zcela zohledněno.
- [102] Na základě uvedených argumentů podatel požaduje, aby byla provedena revize souvisejících staveb při zajištění zvýšení intenzity na D10 s upozaděním silnic II. třídy, a

dále aby byly zajištěny modely hlukové zátěže i na lokality, kde dochází k navýšení intenzity silničního provozu o více jak 20 % oproti současnému stavu, včetně návrhu ochranných opatření.

H) Připomínky k návrhu MÚK Přezletice

- [103] Při návrhu MÚK Přezletice není zohledněn severní okraj obce Přezletice, kde chybí jakékoliv opatření pro zajištění snížení hlukové zátěže. I tento nedostatek dokumentace záměru je tak nutno odstranit.

IV.

Závěrečné stanovisko obce Přezletice

- [104] **Podatel – obec Přezletice – má tedy vzhledem ke shora uvedenému za to, že pokud vůbec má vzhledem k negativním vlivům na zdraví obyvatel obcí dojít k realizaci záměru, musí být dána přednost variantě tunelové, tj. variantě 3, která má na rozdíl od varianty zahloubené (varianty 2) potenciál významně snížit negativní vlivy záměru na obyvatele okolních obcí.**
- [105] K tomu podatel dodává, že varianta zahloubená nemůže v daném případě naplnit podmínky vyžadované zákonnou úpravou – především zákonem EIA a dalšími souvisejícími právními předpisy – jakož ani nemůže být souladná se zásadou proporcionality, která správnímu orgánu ukládá, aby zvolil takové řešení, které bude zasahovat co nejméně do jiných oprávněných zájmů (např. již zmíněná ochrana zdraví, kterou je nutno považovat za nejvýznamnější zájem, který lze překonat pouze ve zcela specifických situacích). Za situace, kdy je možné docílit snížení negativních vlivů záměru na okolí, měly by být podniknuty veškeré myslitelné kroky k tomuto snížení, a to i za cenu zvýšení případných nákladů na realizaci záměru.
- [106] Podatel dále jednoznačně vytýká předložené dokumentaci záměru významné nedostatečnosti a pochybení, na které shora konkrétně poukazuje. **Před jakýmkoliv dalším postupem ze strany správních orgánů je nutné, aby předmětná dokumentace byla podrobně přepracována, byly odstraněny veškeré vady a veškeré závěry, které dokumentace záměru formuluje byly založeny na relevantním a validních datech.** To se ovšem doposud nestalo.

[107] Již na tomto místě nicméně podatel poukazuje na nezbytnost přijetí řady opatření, a to alespoň (minimálně) následujících, pro případ, že by snad mělo dojít k deklaraci přípustnosti záměru:

(1) záměr musí být realizován ve variantě tunelové

(2) vypustit MÚK Vinoř

(3) snížit emise hluku a látek znečišťujících ovzduší

- a. zvětšit vegetační bariéry mezi MÚK Přezletice a případnou MÚK Vinoř (k čemuž lze využít i přebytečnou zeminu)
- b. minimalizovat množství přepravované vytěžené zeminy na skládky inertního materiálu
- c. přijmout nezbytná opatření k redukci hodnot imisních příspěvků k průměrným ročním koncentracím benzo[a]pyrenu
- d. přijmout opatření ke snížení hlukové zátěže pro severní okraj obce Přezletice

(4) snížit vlivy na životní prostředí

- a. doplnit do úseku mezi MÚK Přezletice a případnou MÚK Vinoř alespoň tři migrační průchody
- b. zprovoznit SOKP až po zprovoznění přeložek silnice II. třídy č. 610 a silnice II. třídy č. 244, přičemž tyto přeložky by bylo možné zprovoznit až v případě, kdyby byl SOKP schopný zprovoznění
- c. zamezit negativnímu dopadu záměru na podzemní vodní zdroje obecního vodovodu a OPZV I. stupně; vzhledem k tomu, že stropní deska tunelu Vinoř je cca 3 až 6 metrů pod hladinou podzemní vody, je doporučena podzemní těsnicí stěna z východní strany, s čímž se podatel ztotožňuje
- d. přijmout vhodná opatření pro případ, že během realizace záměru nebo po jeho dokončení bude snížena vydatnost studní v katastrálních územích dotčených obcí – tj. zajištění plně odpovídajících náhradních zdrojů vody bez dalších nákladů pro dotčené obce či jiné vlastníky studní

(5) zajistit omezení dopadů na lokální pozemní komunikace

- a. předpokládat, že nynější silnice II. třídy č. 610 v zastavěném území obce Podolanka (Pražská ulice) bude od okamžiku zprovoznění nové pozemní komunikace remodelována tak, aby byla její dopravní funkce co nejvíce potlačena
- b. kompletní rekonstrukce silnice II. třídy č. 610 v intravilánu obce Podolanka, včetně instalace dopravně-technických opatření ke zklidnění dopravy a ke zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů; omezení průjezdu nákladních vozidel nebo výsadba nových lesů podél trasy SOKP 520

[108] Shora naznačená opatření považuje podatel za naprosté minimum nezbytného, přičemž důvodně předpokládá, že Ministerstvo životního prostředí zde naplní svoji roli vyplývající ze zákona EIA, a též kompetenčního zákona, protože samo doplní celou řadu obligatorních opatření, které bude nutné splňovat.

obec Přezletice

zast. Tomášem Říhou, starostou

Přílohy:

1. *Příloha č. 1 - Zákres lesní a lesoparkové krajiny*

Tomáš Říha
2023.12.20 17:13:09

Signer: -

Stránka 14
CN=Tomáš Říha
C=CZ
O=Obec Přezletice
2.5.4.97=NTRCZ-00240656
Public key:
RSA/4096 bits

