

Auto*Mat, z. s.
Slezská 11, 120 00 Praha 2
IČ: 22670319 / DIČ: CZ22670319
Datová schránka: 79ztquz

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence,
Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

Váš dopis značky:	Naše označení:	Vyřizuje:	Datum:
	2023-092901	Vratislav Filler	29. 09. 2023
		vratislav.filler@auto-mat.cz	

Věc:

Vyjádření k zahájení posuzování vlivu záměru D0 518, 519 Ruzyně–Březiněves na životní prostředí (EIA)

K záměru předkládáme následující připomínky:

1 Žádáme korektní hodnocení smysluplnosti radiálně-okružní koncepce v podmínkách Prahy

Připomínka je obecná k pojetí odůvodnění záměru, které obecně nadhodnocuje přínos nových staveb pro automobilovou dopravu v těsné blízkosti měst. Týká se např. dokumentace na str. 29, kde se uvádí: „Bez dokončení Pražského okruhu nemůže celoměstský dopravní systém (radiálně-okružní) fungovat. Absence chybějících úseků D0 má za následek každodenní kongesce páteřních komunikací na území Hlavního města Prahy a při dopravní nehodě často i dopravní kolaps.“

Vzhledem k charakteru dopravy v Pražském metropolitním regionu, ve kterém naprosto převažuje doprava zdrojová a cílová v hlavním městě a blízkém okolí, jsou taková tvrzení nejen nepodložená, ale i nepravdivá. Hlavním důvodem každodenních kongescí je především přetížení Prahy cílovou automobilovou dopravou a neplnění kroků města směřujících k její regulaci, kterou si přitom Praha sama ukládá například v klimatických závazku z 20. 6. 2019

(Klimatický plán předpokládá snížení automobilové dopravy do roku 2030 o 15 % oproti stavu v roce 2010, což ale nová silniční kapacita může rychle zvrátit).

Žádáme, aby byla dokumentace ve svých formulacích přepracována tak, aby se zdržela obdobných, v současnosti již nepodložených tvrzení a vycházela z aktuálního posouzení dopravní situace v Praze. Příkladem může být (pro stavby uvnitř SOKP) Informace do Zastupitelstva HMP Z – 11 667 o prioritních dopravních stavbách v návaznosti na usnesení Zastupitelstva HMP č. 4/8 ze dne 25. 5. 2023, konstatující: „Při prioritizaci opatření (...) proto Rada HMP doporučuje zohledňovat velikost přínosů opatření k zajištění mobility obyvatel, zlepšení dopravní dostupnosti území a, dopady na lidské zdraví a porovnat je s riziky v oblasti indukce automobilové dopravy, investičními náklady a výdaji na budoucí provoz.“ Takový požadavek je relevantní i pro hodnocené záměry SOKP, u kterých bude dle dopravní analýzy tvořit 2/3 doprava indukovaná a ze 70% zdrojová a cílová v Praze, přičemž pro nákladní dopravu již v daném směru existují objížděné trasy severně od Prahy.

2 Žádáme vést posouzení záměru ve variantách, a to s dříve posuzovanou regionální trasou

Odůvodnění nezbytnosti posuzovat řešení ve variantách:

1. Předložení podkladů v nevariantní podobě nemůže být důvodem pro jeho nevariantní posouzení. Spíše je to důvodem pro vyžádání si doplnění dokumentace o koncepčně odlišné varianty a do té doby stanovisko nevydávat.
Cílem posuzování vlivů záměrů na životní prostředí má být nalézt takovou podobu záměru, která bude mít nejmenší negativní dopady na životní prostředí, nikoliv zda jedna vybraná varianta projde se zhoršením, které se arbitrárně prohlásí za únosné.
2. Ve vyjádření přílohy B.7 dokumentace se uvádí (s. 62): „Hranice evropsky významné lokality byly již v době svého vyhlášení upraveny tak, aby byl území ponechán koridor pro navrhovanou stavbu. Také v plánu péče o PP Zámky (Hrčka 2021) je uvedeno, že koridor pro stavbu SOKP zde byl vymezen na základě připomínek odboru ochrany životního prostředí MHMP k vyhlášení soustavy Natura 2000.“
Je konstatováno, že hranice EVL zde byly stanoveny nikoliv s cílem zajistit odpovídající ochranu životního prostředí, ale byly upraveny s cílem umožnit projednatelnost stavby SOKP, což se rozhodně neslučuje s cíli ochrany životního prostředí při vyhlásování chráněných území.
3. Dále se uvádí (též s. 62): „Část území bude ovlivněno změnou imisního zatížení, okrajově dojde k drobné změně oslunění. Vzhledem k předmětům ochrany EVL, jejímu vymezení a charakteru záměru lze konstatovat, že významný negativní vliv na celistvost území EVL Kaňon Vltavy u Sedlce nebyl zjištěn.“
Negativní vliv na celistvost Evropsky významné lokality nebyl dle vyjádření v příloze zjištěn: což ovšem neznamená, že byl vyloučen. Dle platného znění §45i zákona 114/1992 Sb., které požaduje prověření záměru ve variantách, „nevyloučí-li výsledek posouzení významný negativní vliv (...) na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti,“ je tedy vyhodnocení ve variantách ze zákona nezbytné provést.

Odůvodnění volby alternativní varianty:

Regionální varianta (dle požadavků <https://rozumnadoprava.cz/>) je variantou dostatečně odlišnou pro to, aby byly zjištěny jiné dopady na životní prostředí i dopravu a porovnání tak bylo smysluplné. Nešlo by tak jen o formální posouzení téměř identických záměrů, jak se také v některých případech děje.

3 Žádáme posoudit záměr s upřednostněním zájmu ochrany životního prostředí před zájmem na realizaci záměru

V tomto bodě si dovoluujeme apelovat na rozhodování v souladu se zásadou „e ratione legis“, podle které má posuzování vlivu záměrů na životní prostředí sloužit k ochraně životního prostředí a nikoliv jako formalita dovolující přípravu v podstatě jakýchkoliv stavebních záměrů.

Posuzování předkládaného záměru by se tak mělo dít v zájmu životního prostředí a nikoliv v zájmu realizace záměru.

4 Žádáme doplnit posouzení o variantu s tramvajovou tratí Bohnice–Podbaba.

Odůvodnění: Zahájení přípravy tramvajové trati bylo v září 2023 schváleno Radou Hlavního města Prahy, tj. realizace může proběhnout víceméně souběžně s posuzovaným záměrem. Tramvajová trať přitom bude mít zásadní dopad na konkurenceschopnost veřejné dopravy v obdobných relacích jako posuzovaný záměr a může tak značně ovlivnit intenzity AD získané z dvoumodálních dopravních modelů, a tím i odhadované dopady Záměru na životní prostředí.

5 Žádáme doplnit posouzení o variantu se zprovozněním Městským okruhem ve zkušebním režimu

Odůvodnění: Jedná se o stavbu významně ovlivňující dopravní toky na severovýchodě Prahy, v téměř přímé návaznosti na posuzované záměry. Stavba Městského okruhu je deklarována jako priorita hlavního města a i přes finanční náročnost je v pokročilejší fázi přípravy než posuzované záměry SOKP (připravuje se DÚR). Zde je třeba doplnit, že již dokončená část Městského okruhu (tunel Blanka) byla zprovozněna ve zkušebním provozu a po několika rozhodnutích soudu je nyní stále takto provozována bez řádné kolaudace). Záměr Městského okruhu tak nelze v analýzách dopadů opomenout i přes to, že to znamená zpracovat několik dalších dopravních modelů.

6 Žádáme do podkladové dokumentace a vyjádření doplnit jednoznačné vedení cyklotras dle celoměstského systému

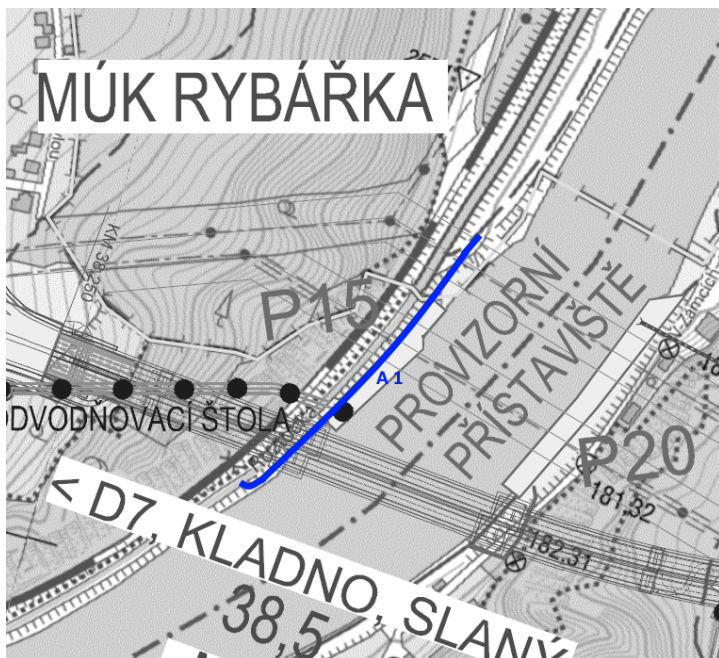
Odůvodnění: Podmínka v části doporučení dokumentace, týkající se začlenění cyklistické dopravy do záměru, zní následovně: „V navazujících PD řešit cyklodopravu souladu s celoměstským systémem cyklotras hlavního města Prahy a cyklogenerelu Středočeského

kraje v detailu konkrétních lokalit a dotčených tras." Stávající dokumentace již je ale zpracována v takové míře podrobnosti, která v zásadě fixuje řešení cyklo dopravy pro veškerou navazující projekční přípravu: Jsou definovány šířky chodníků na mostech, poloha přemostění cest, zakresleny veškeré nově vzniklé trvalé cesty, přeložky stávajících cest i cesty sloužící k dočasné obsluze staveniště. Ze srovnání s celoměstským systémem cyklotras hlavního města je zřejmé, že tento není ve stávající dokumentaci v řadě míst respektován, nebo jsou navržené cyklotrasy vedeny způsobem, který nebude plnit dopravní a rekreační funkce předmětných cyklotras. Dokumentace v aktuálně zpracované podobě tak není garancí naplnění výše citované podmínky, naopak v řadě lokalit realizaci systému cyklotras dle platných strategických dokumentů v plně funkční podobě v podstatě znemožní.

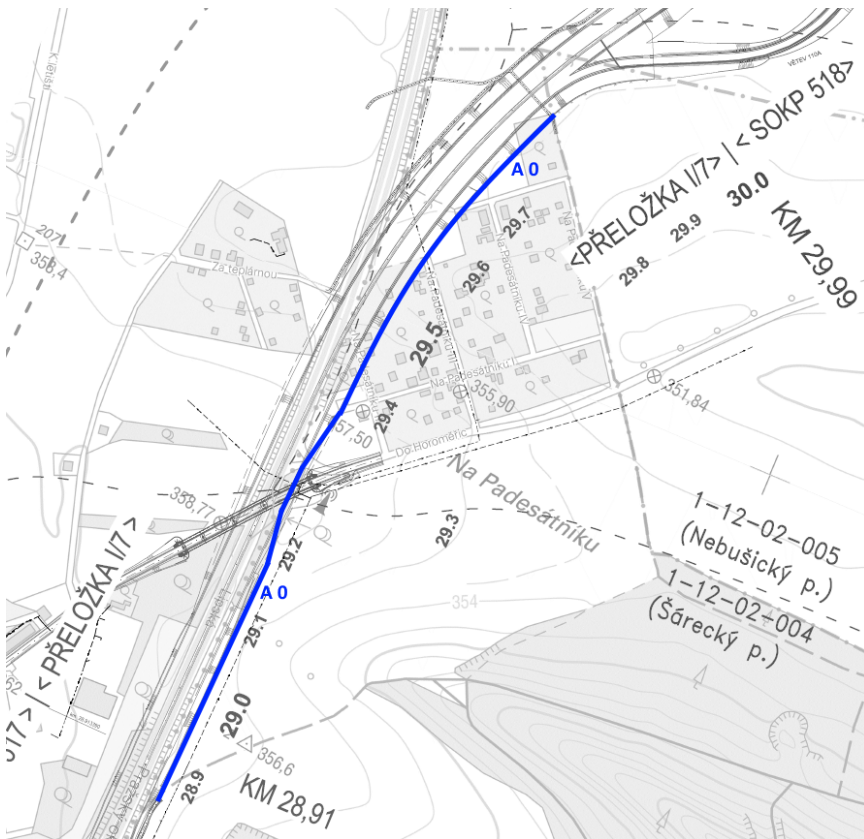
S ohledem na funkčnost budoucího systému cyklotras je třeba dokumentaci dopracovat, případně změnit s ohledem na citované dokumenty. Vedení jednotlivých cyklotras celoměstského systému hlavního města Prahy a generelu Středočeského kraje je nezbytné v dokumentaci přesně popsat tak, aby byly trasy zřízeny pokud možno co nejvíce přímé a s minimem ztracených spádů. Součástí dokumentace by měl být také výkres řešení cyklotras v kontaktu s územím, do kterého budou jednotlivé trasy zakresleny.

Konkrétní požadavky na specifikaci vedení celoměstských cyklotras v kontaktu se záměrem formulujeme níže:

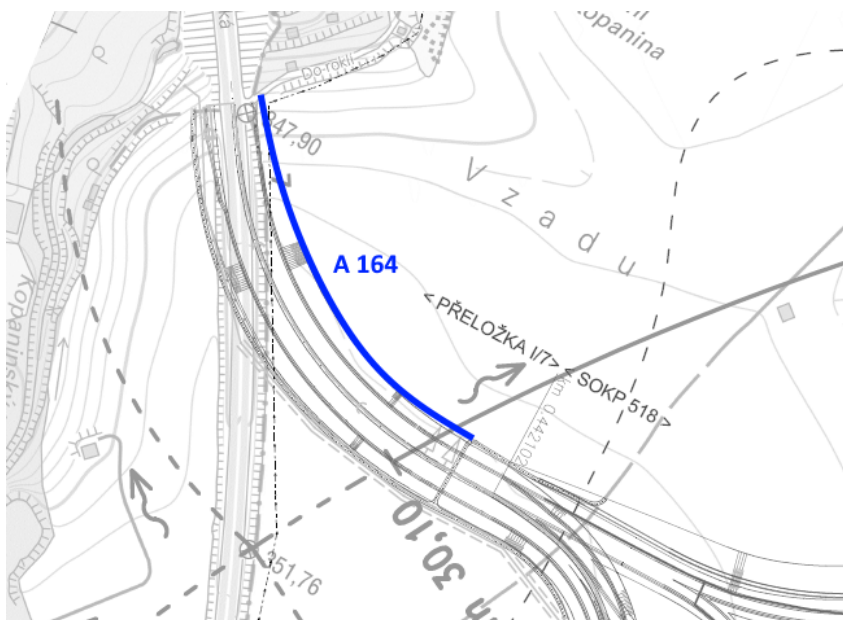
1. Součástí uvažované přeložky silnice II/242 (Roztocká) musí být vybudování chráněné bezmotorové trasy v souběhu s přeloženou silnicí (nadřazená trasa A 1 Sedlec–Roztoky), a to v takové délce, aby tato stezka vytvořila funkční celek (minimálně tedy k vozové cestě odpojující se od silnice cca 200 m severně).



2. Zřídit chráněnou bezmotorovou trasu (A 0) ve východním souběhu s přeložkou I/7 v lokalitě Na Padesátníku pod novým přemostěním ulice Do Horoměřic, po uvažovanou lávku přes přeložku I/7 v prodloužení ulice Na Padesátníku V.



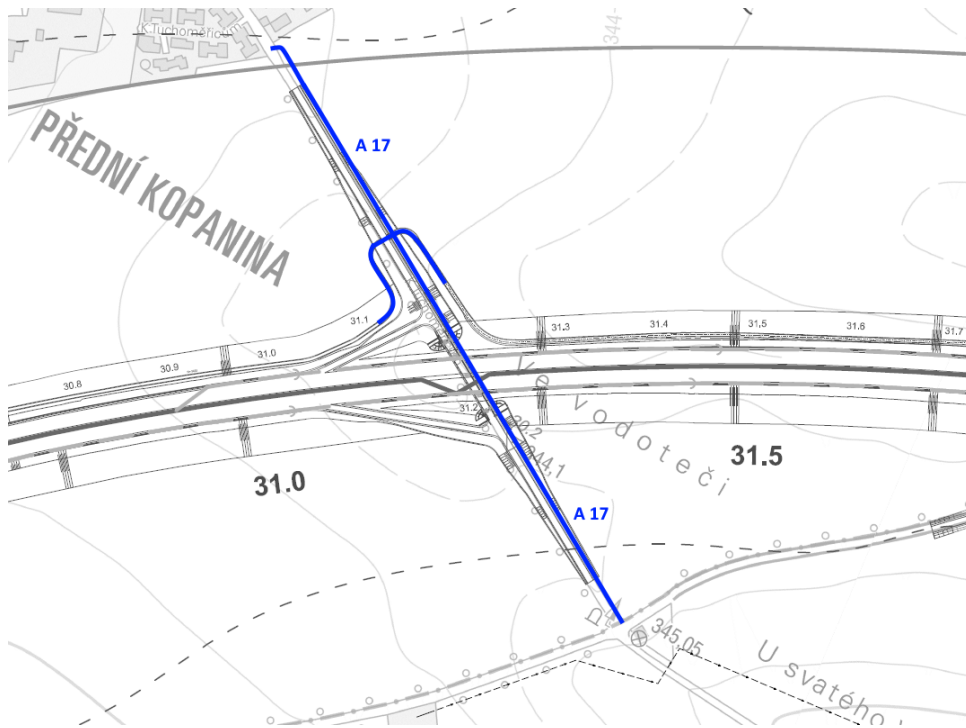
3. Zřídit chráněnou bezmotorovou trasu (trasa A 164) ve východním souběhu s přeložkou I/7 od uvažované lávky severně od MÚK na KM 30 SOKP (na cestě mezi Přední Kopaninou) a ulicí Do roklí.



4. Lávku severně od MÚK na KM 30 SOKP (na cestě mezi Přední Kopaninou) posunout do koridoru stávající cesty od Přední Kopaniny (bez vyobrazení).

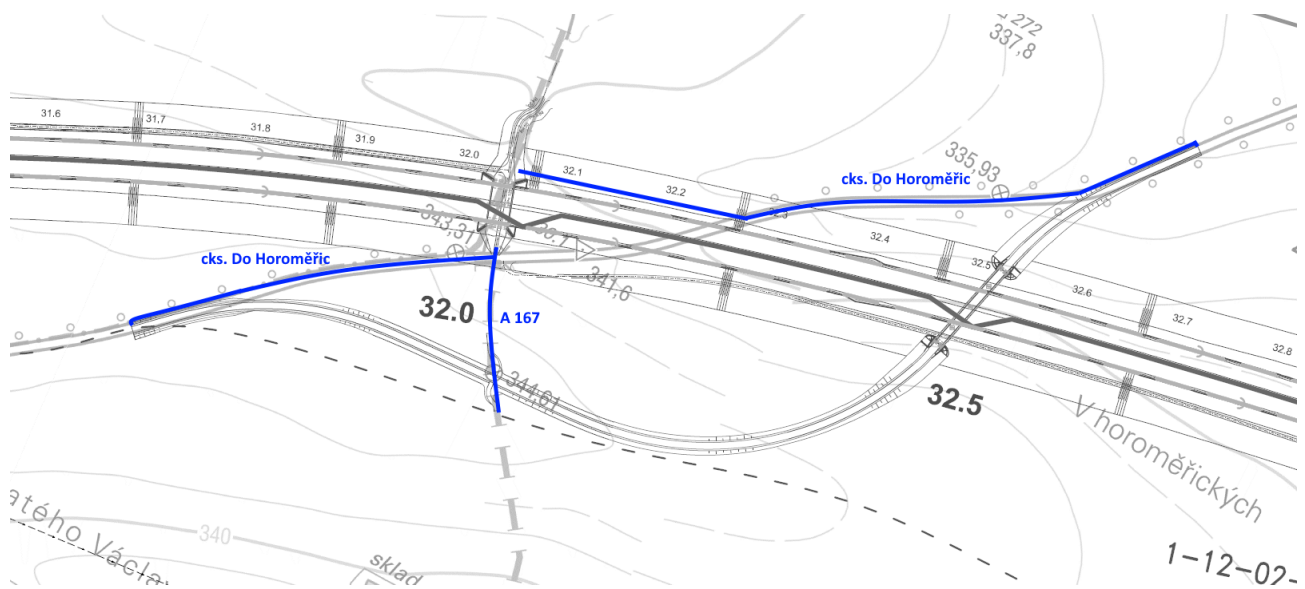
5. V případě neakceptování požadavku 4 napřimit záměr trasy A 0 západně od přeložky I/7 mezi oběma lávkami (bez vyobrazení).

6. Přemostění D0 ulicí K Tuchoměřicům doplnit o souběžnou stezku pro chodce a cyklisty (páteřní trasa A 17), a to vzhledem k předpokládané délce přemostění jako funkční celek od křižovatky s ulicí Do Tuchoměřic po počátek zástavby Přední Kopaniny. U této stezky zajistit návaznost na bezmotorovou cestu navrženou v severním souběhu s D0 křížení ulice K Tuchoměřicům formou přejezdu pro cyklisty.



7. Úpravy na polní cestě křížující D0 na km 32.0 sloučit do zřízení souvislé bezmotorové trasy (A 167) od přeložky silnice Do Horoměřic po uvažovanou lávku před D0. (schéma viz bod 8)

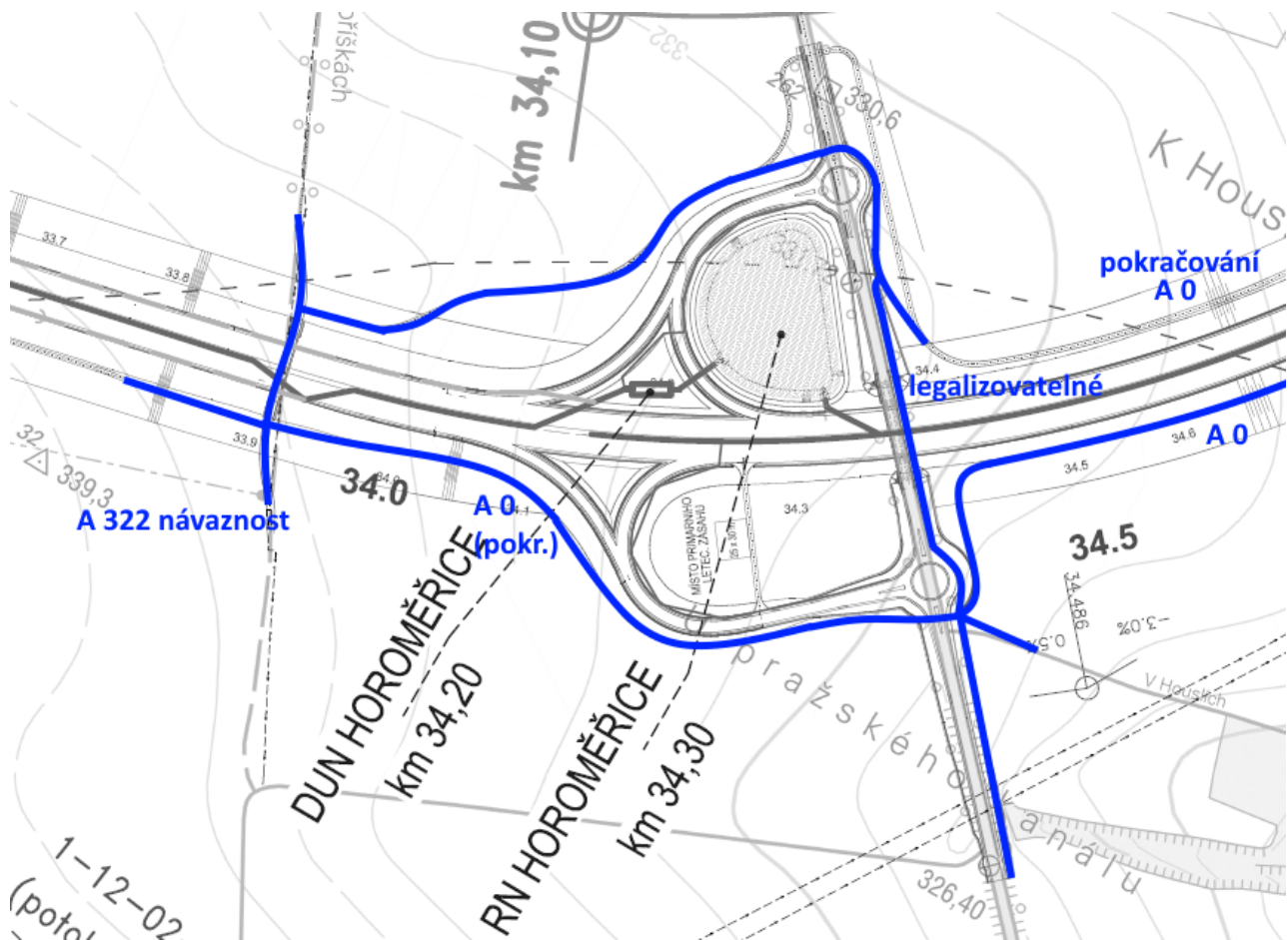
8. Opuštěný úsek silnice Do Horoměřic využít pro vytvoření souvislé bezmotorové trasy alternující průjezd po této silnici tak, aby v budoucnu bylo možné navázat doplněním bezmotorové trasy podél silnice na obou koncích přeložky.



9. Chodník na přemostění silnice II/240 (ul. Horoměřická) dimenzovat tak, aby splňoval parametry umožňující zřízení stezky pro chodce a cyklisty, tj. v šířce min. 2,5 metru. (společné schéma k bodům 9–11).

10. Uvažované bezmotorové cesty v okolí MÚK se silnicí II/240 navrhnout bez závleků se zapojením do přidruženého prostoru okružních křižovatek.

11. Bezmotorovou cestu v jižním souběhu s D0 prodloužit od cesty V Oříškách po silnici II/240 a dále směrem k Suchdolu tak, aby zde uvažované vedení spojnice pražských úseků A 0 bylo přímé. Křížení se silnicí II/240 provést též bez závleků v PP okružní křižovatky a v přímé návaznosti na cestu V Houslích.

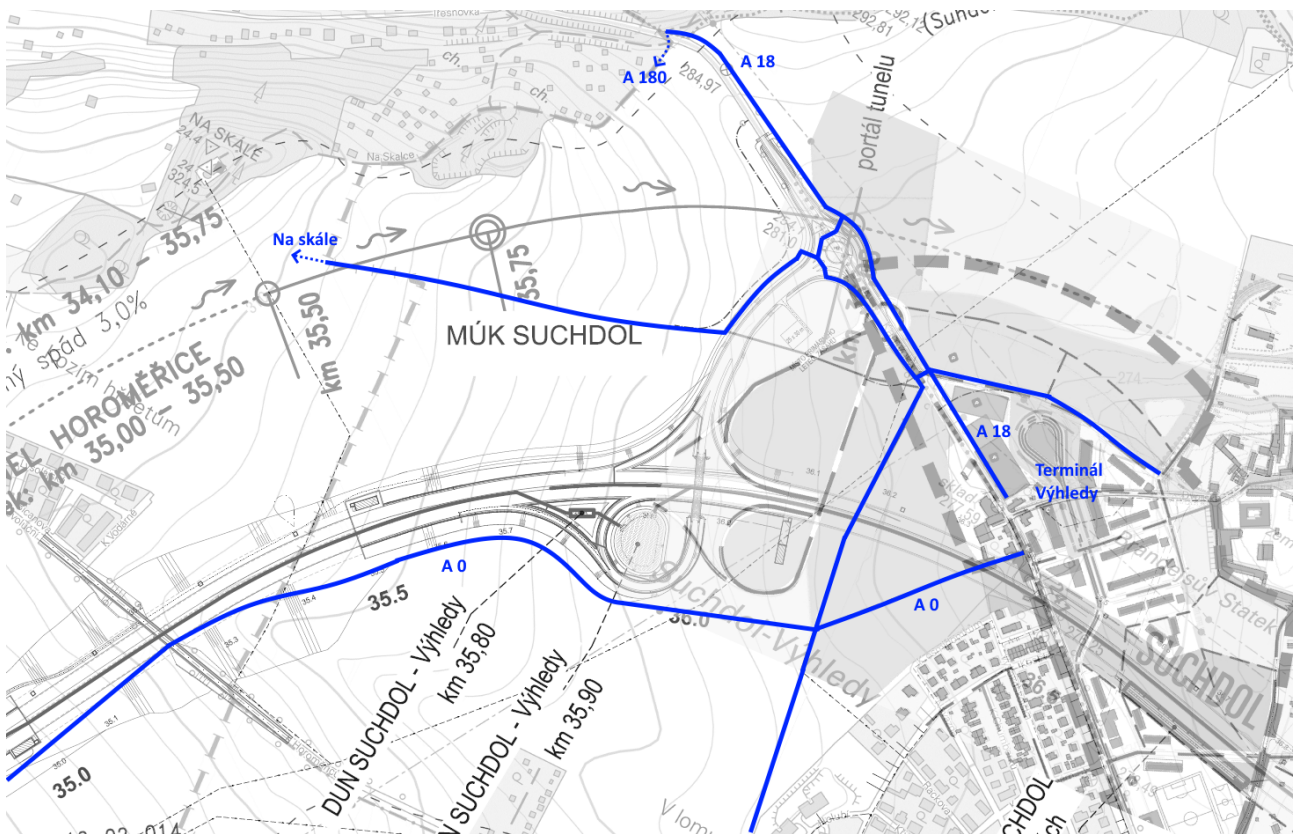


12. Doplnit bezmotorovou cestu v jižním souběhu s D0 mezi silnicí II/240 (Horoměřická) a II/241 (Kamýčká), s přímou návazností do oblasti plánované tramvajové smyčky Suchdol v souladu s cestní sítí navrženou v urbanistické studii Nový Sedlec včetně oblasti terminálu Výhledy, IPR 2022. (schéma společné pro body 12–15).

13. Bezmotorovou cestu navrženou ve východním souběhu se silnicí II/240 (páteřní cyklotrasa A 18) realizovat v rámci stavby D0 jako funkční celek, tj. na severu od křižovatky s bezmotorovými cestami na hranici Prahy (cyklotrasa A 180) a na jihu s napojením na tramvajový terminál Výhledy.

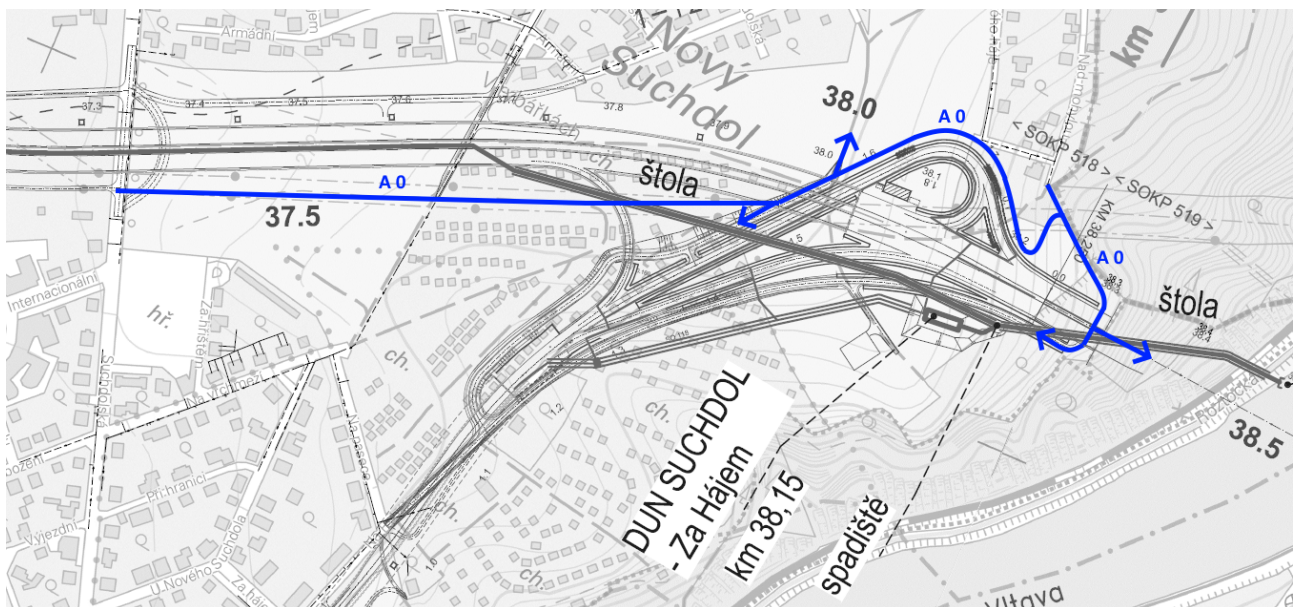
14. Okružní křižovatku silnice II/241 (Kamýčká) a přivaděče k MÚK Suchdol doplnit o bezmotorové vazby tak, aby bylo možné projít / projet přímo od cesty vedoucí k lokalitě Na skále k terminálu Výhledy bez mnohasetmetrového závleku (alternativou je vedení cesty v původní stopě přímo k terminálu Výhledy s mimoúrovňovým překřížením přivaděče).

15. Doplnit bezmotorovou cestu v koridoru staré severojižní cesty západně od zástavby Suchdola (městský pozemek).

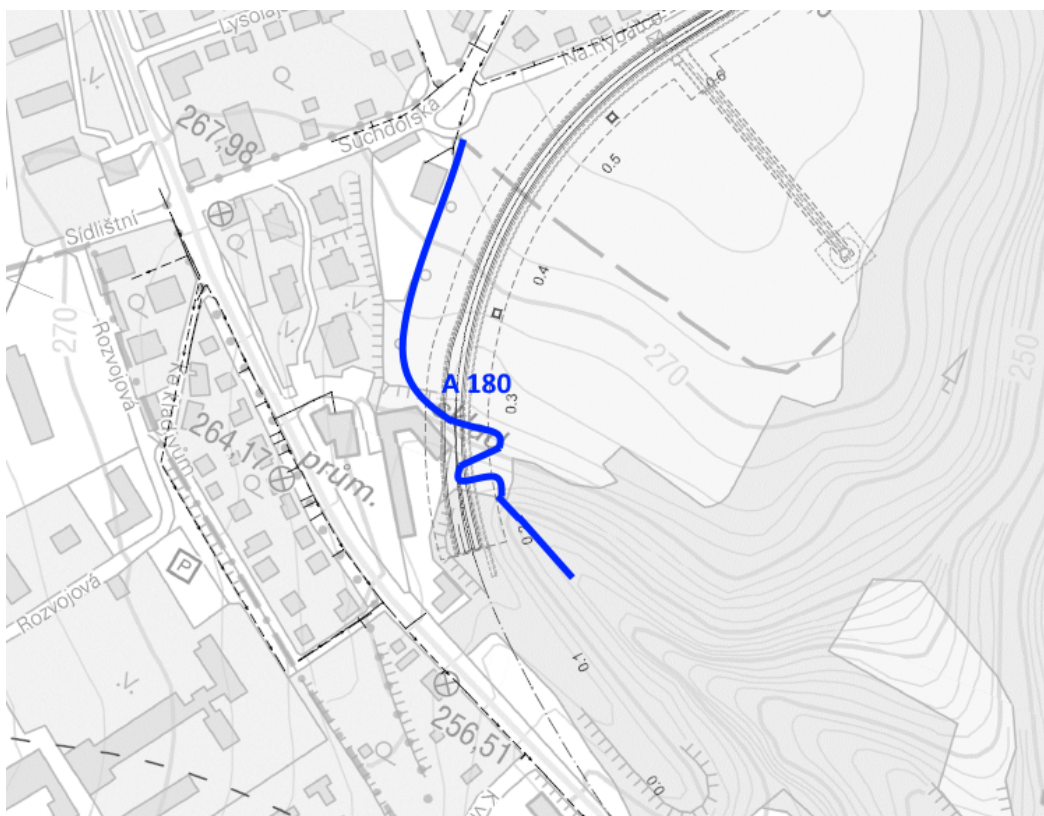


16. Zajistit souvislé a co nejvíce přímé vedení trasy A 0 terminálem Výhledy (bez vyobrazení).

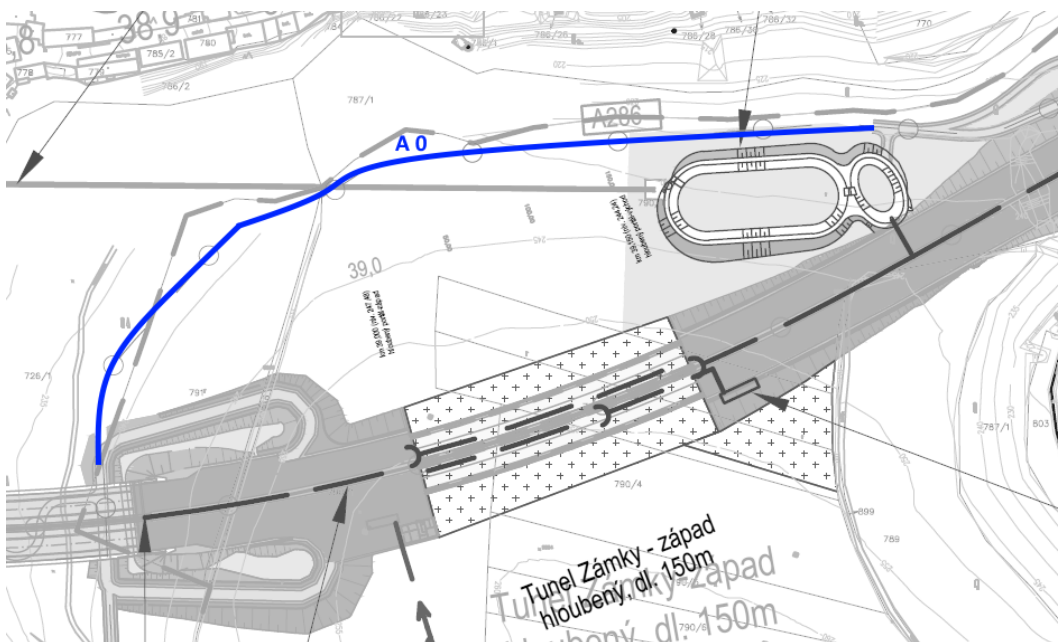
17. Doplnit souvislou bezmotorovou trasu (A 0) nad tunelem Suchdol od ulice Suchdolská na lávku pod mostem D0 přes Vltavu. Stezka má být vedena severně od MÚK Rybářka, s napojením na ulice U roztockého háje a Nad mohylou.



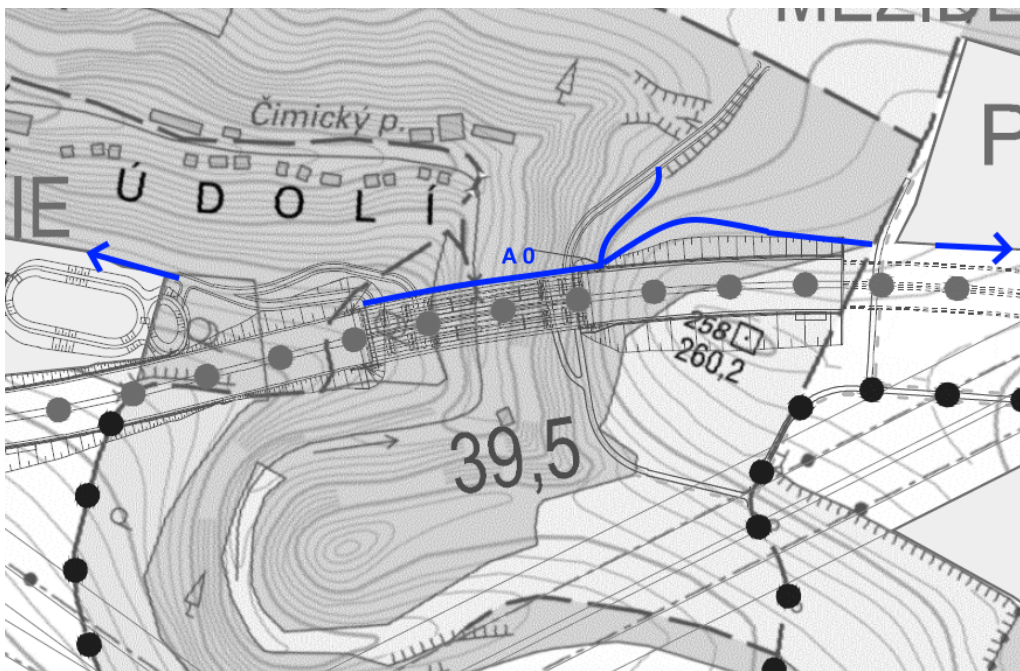
18. Zajistit zachování cyklotrasy A 180 (již existující cesta) v údolí Sedleckého potoka v místě, kde jej kříží přívaděč Rybářka. Případnou přeložku cesty řešit s minimalizací sklonů a bez ztracených spádů.



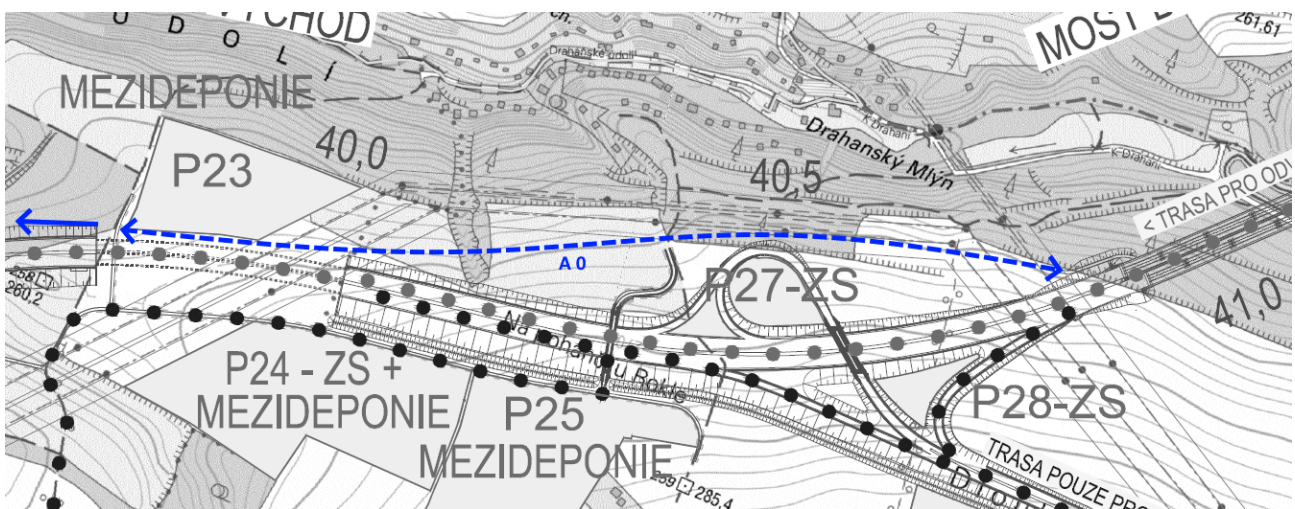
19. Při tunelu Zámky-západ doplnit souvislou bezmotorovou trasu (A 0) se zpevněným povrchem, vedenou po stávající vrstevnicové cestě jako součást stavby tak, aby vznikl funkční celek s homogenními parametry odpovídajícími nadřazené cyklotrase.



20. U mostu přes Čimické údolí umístit stezku pro chodce a cyklisty nikoliv jako zavěšenou lávku pod most, ale vhodněji (s cílem zmenšit ztracené spády) jako součást konstrukce mostu na severní straně komunikace v šířce 3,0 m. Dále pokračovat cyklostezkou přímo v severním souběhu s D0 nad západní portál tunelu Zámky-východ.

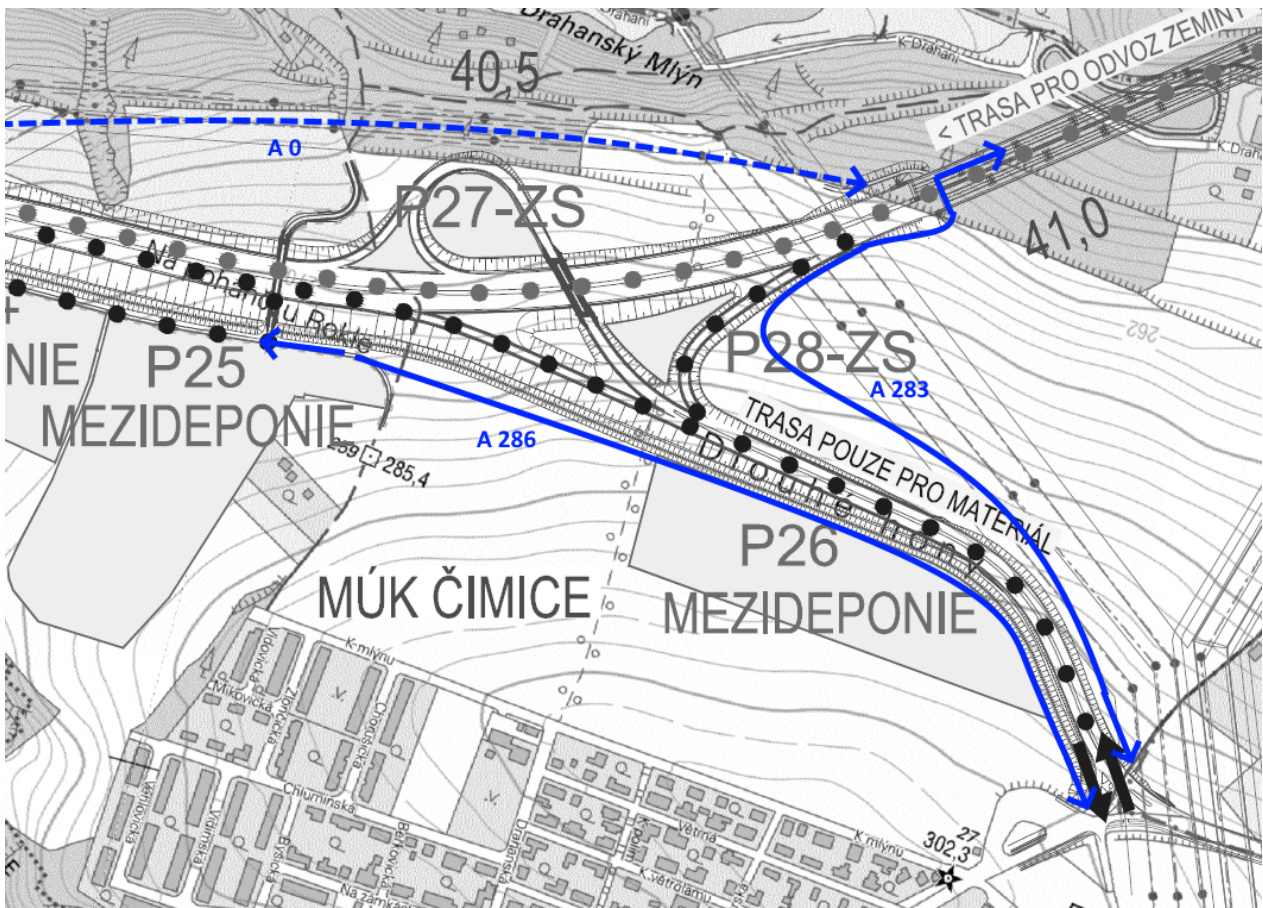


21. Doplnit souvislou bezmotorovou trasu (A 0) vedenou od západního portálu tunelu Zámky-východ k mostu přes Drahaňské údolí. Cestu vést pokud možno po veřejných pozemcích s minimalizací ztracených spádů a s co nejmenšími podélnými sklony.



22. Doplnit souvislou bezmotorovou trasu (A 283 a A 286) v jižním souběhu čimického přivaděče od D0 po ulici Spořickou (schéma společné s bodem 23).

23. Doplnit souvislou bezmotorovou trasu (trasa A 283) od západního předmostí mostu Drahaňské údolí po ulici Spořickou v západním souběhu s čimickým přivaděčem, případně vhodně trasovanou s minimalizací vzdálenosti a sklonů.

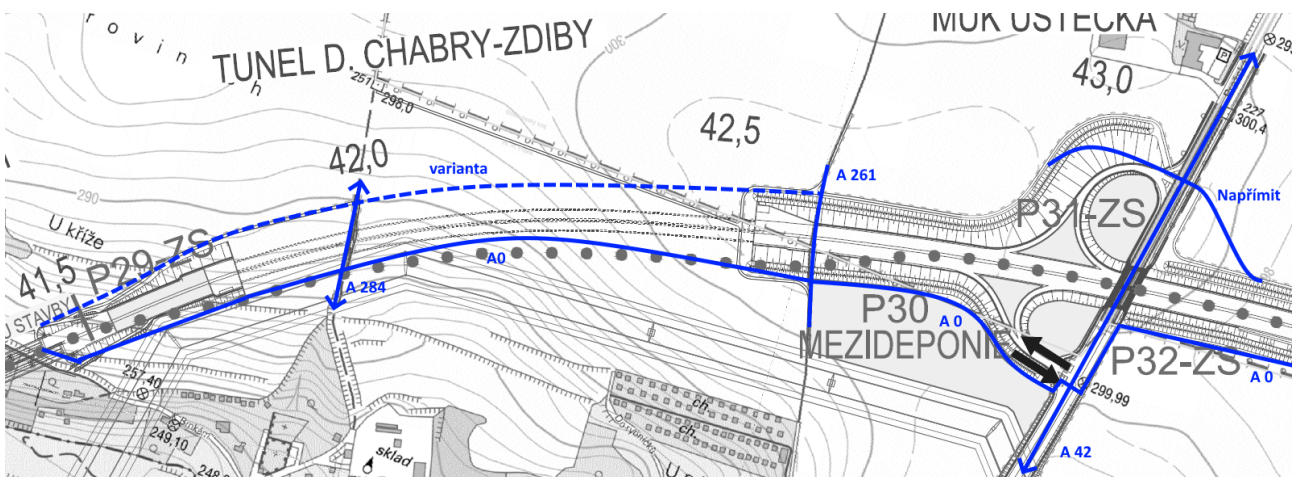


24. Bezmotorovou trasu A 0 mezi mostem Dražanské údolí a silnicí II/608 Ústecká trasovat přímo a s minimem ztracených spádů, v oblasti MÚK Zdíby přednostně v jižním souběhu s D0 tak, aby byly minimalizovány závleky. Vzhledem k hloubenému provedení tunelu Dolní Chabry–Zdíby lze pro stezku najít optimální trasování (ilustrace společná pro body 24–27)

25. Posunout východní portál tunelu Dolní Chabry–Zdíby tak, aby cesta na cyklotrase A 261 nebyla vedena závlekem.

26. Most silnice II/608 dimenzovat v koordinaci s tramvajovou tratí tak, aby zde mohla být vedena bezmotorová trasa v přidruženém prostoru (trasa A 42).

27. Napřímít průchod bezmotorové cesty při MÚK Zdíby v severním souběhu s D0 (není nutné v případě jižního trasování D0).

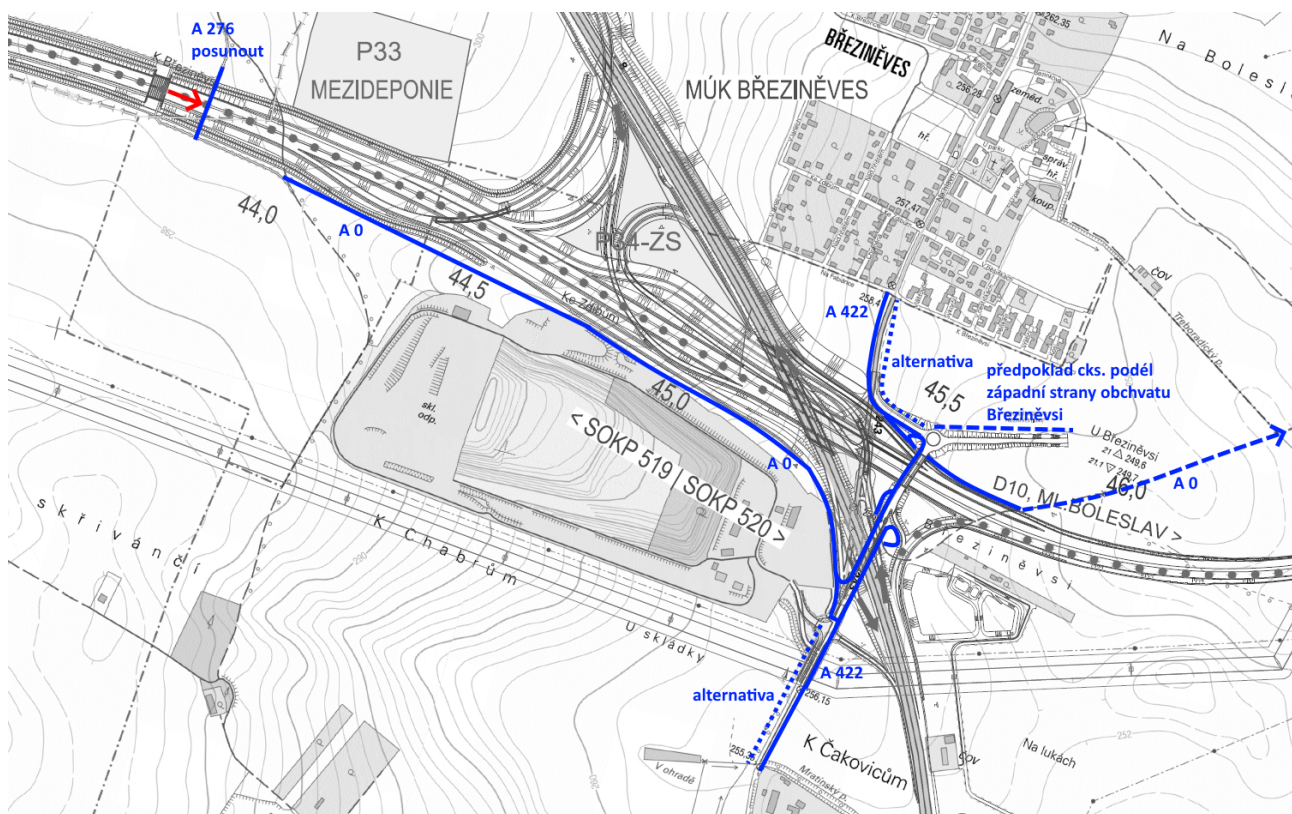


28. Posunout ekodukt u km 44 východním směrem tak, aby cesta na něm navazovala na stávající polní cestu (cyklotrasa A 276) bez závleku. (schéma společné pro body 28–31)

29. Doplnit souvislou bezmotorovou trasu (A 0) v jižním souběhu s D0 od cyklotrasy A 276 po silnici II/243 K Ďáblicům a od ulice K Ďáblicům po uvažované vedení trasy A 0 v koridoru historické cesty na Třeboradice v severním souběhu s D0.

30. Průchod tras A 0 a A 422 přes MÚK Březiněves řešit pokud možno bez úrovnových křížení pro automobilovou dopravu, například dle přiloženého schématu.

31. Doplnit souvislou bezmotorovou trasu A 422 podél silnice II/243 tak, aby v celém extravilánovém úseku mezi Ďáblicemi a Březiněvsí vznikl funkční celek, buď v západním nebo východním přidruženém prostoru, případně kombinovaně tak, aby byla minimalizována úroňová křížení s komunikacemi pro automobilovou dopravu a řešení bylo maximálně funkční též vzhledem k předpokládanému zřízení bezmotorové trasy podél západní strany obchvat Březiněvsí (na straně směrem k zástavbě).



Závěrem děkujeme za pečlivé vypořádání připomínek.

Za Auto*Mat, z. s.

S pozdravem

Mgr. Martin Šotola

V Praze, dne 29. září 2023