



# Obec Sedlec

Praha – východ

Vyřizuje:  
Mgr. Luboš Kuklík  
Mob.: 721 023 986

Naše zn.:  
OÚ-28-2021

Vaše sp. zn.  
**ZN/MZP/2021/500/447**  
Vaše číslo jedn.:  
**MZP/2021/500/2043**

Datum:  
11.10.2021

**Ministerstvo životního prostředí**  
**Odbor výkonu státní správy I**  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

**ID DS: 9gsaax4**

**Podatel: Obec Sedlec**

Sedlec 60, 250 65 Sedlec  
IČ: 00640239  
ID DS: 9icar3p

## **Vyjádření ke zjišťovacímu řízení záměru „D8 Zdiby - Nová Ves, zkapacitnění - zpracování TS“ dle zákona č. 100/2001 Sb. (OV1249)**

### **I. Úvod**

Předmětem zjišťovacího řízení k posuzování vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen „**zákon EIA**“) je záměr „**D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění – zpracování TS**“, předkládaný společností Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 140 00 Praha 4 (dále jen „**oznamovatel**“).

Záměr „**D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění**“ se nachází na území Středočeského kraje, prochází dvěma ORP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a Kralupy nad Vltavou. Předmětem Záměru je zkapacitnění dálnice I. třídy D8 v úseku Zdiby – Nová Ves do podoby uspořádání 3+3 jízdní pruhy (km 0,000 – 18,000). Součástí záměru je úprava dvou mimoúrovňových křižovatek MÚK Úžice a MÚK Nová Ves. Záměr je v úseku 16,500 – 18,000 řešen ve dvou variantách, které se mezi sebou liší technickým řešením úseků s mosty. Předpokládaný termín zahájení stavby Záměru je rok 2028, uvedení do provozu je předpokládáno v roce 2032.

Oznámení záměru bylo na úřední desce zveřejněno dne 13. 9. 2021. Podatel tímto podle zákona EIA v zákonem stanovené lhůtě 30 dnů, počítané ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce, podává ke zveřejněnému oznámení následující **odůvodněné vyjádření s žádostí o to, aby byl záměr posuzován podle zákona EIA s vyjmenováním**

oblasti vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, na které má být v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí kladen zvýšený důraz.

## II. Připomínky k oznámení

Podatel úvodem uvádí, že primárně trvá na tom, že posuzování záměru nemůže být ukončeno ve zjišťovacím řízení, a důvodně proto žádá, aby záměr ve smyslu § 7 odst. 5 zákona EIA **podléhal posouzení vlivů záměru na životní prostředí**, a to zejména z důvodu, že **je navržen v lokalitě, která je již nyní nadlimitně hlukově a emisně zatížena**. Podatel dále uvádí **konkrétní připomínky** k záměru, které by v další fázi posuzování dle zákona EIA měly být reflektovány.

### A. Územní plán

Dokumentace počítá s budoucím stavem zanesení záměru do 3. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR). Zde je ovšem definována pouze jako koridor D306 pro rekonstrukci dálnice I. třídy D8 v úseku MÚK Zdiby (hranice hl. m. Prahy) – MÚK Úžice. **3. Aktualizace ovšem neřeší úsek Úžice – Nová Ves, ani jiné řešení v souladu se ZÚR není v dokumentaci uvedeno.**

### B. Odpadové hospodářství

Oznámení na straně 48 uvádí tabulku bilance zemin, ze které vyplývá, že bude vykopáno 356 000 m<sup>3</sup> zeminy, z toho bude využito 122 000 m<sup>3</sup> zeminy na násypy. Zbude tedy 234 000 m<sup>3</sup> zeminy, která bude mít možné využití při výstavbě protihlukových valů. Dokumentace předpokládá provedení geotechnického průzkumu, který prověří, zda budou tyto přebytky zemin vhodné na vybudování protihlukových valů pro předmětný záměr a to: *V další fázi projektové přípravy posoudit založení zemních valů popř. zemních valů kombinovaných se stěnou nebo vegetací, z přebytků výkopových zemin. Zaměřit se mj. na tyto lokality: úsek km 4.500 – 6.100 vpravo, úsek km cca 13.050 – 13.500 vpravo.* Valy ovšem nejsou ve fázi zjišťovacího řízení ani naznačeny. **Není tedy z hlediska odpadového hospodářství jasné, jaké množství zeminy bude použito. Z hlediska záboru zemědělského půdního fondu není zřejmé, jak velký zábor by byl pro valy nutný. Z hlediska územních plánů je nejasné, zda by valy odpovídaly funkčnímu využití pozemků dle jednotlivých územních plánů.**

Dokumentace na str. 75 až 78 vyjmenovává odpady vznikající při realizaci projektu a při jeho provozu. Vzhledem k recyklačním cílům, které ČR v rámci směrnic EU a zákona o odpadech č. 541/2020 Sb. přijala, by bylo vhodné vyjmenovat odpady, které budou ihned určeny k recyklaci. Jako např. 17 01 01 Beton; 17 01 07 Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06; 17 02 01 Dřevo; 17 02 02 Sklo; 17 02 03 Plast; 17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01; 17 04 01 Měď, bronz, mosaz; 17 04 02 Hliník; 17 04 03 Olovo; 17 04 04 Zinek; 17 04 05 Železo a ocel; 17 04 06 Cín; 17 04 07 Směsné kovy atd. Současně je vhodné v další fázi projektu přesně určit, za jakých podmínek mohou být některé recyklované odpady použity jako surovina, případně jako výrobek a kde jej lze použít (odpady 170101, 170302).

## C. Hluk

Od zprovoznění dálnice **narostl počet automobilů v úseku Zdiby – Úžice více než pětinásobně a v úseku Úžice – Nová Ves více než trojnásobně**. Obce kolem dálnice D8 jsou dlouhodobě zasaženy nadlimitními hodnotami hluku, které nejsou ze strany investora řešeny.

Průměrný denní počet aut v letech	1994	1998	2000	2005	2010	2016	2020 (corona)
D8 – Zdiby – Úžice	9 500	15 800	19 100	28 400	38 700	48 000	43 000
D8 – Úžice – Nová Ves		12 400	13 900	23 200	32 900	39 000	36 700

Oblast, kam je situován záměr, je hlukově velmi exponovaná, a to především vinou dopravy z posuzovaného záměru a silnic I/9 a II/608 a v budoucnu bude zatížena i hlukem z vysokorychlostní trati Praha - Drážďany. Posuzovaný úsek dálnice vede v bezprostřední blízkosti vysoce obydlené oblasti.

Dokumentace uvádí použití korekce +5 dB dle § 12, odst. 6, věty třetí nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Z předložené studie **ale vůbec není zřejmé, z čeho konkrétně toto použití korekce +5 vychází**. Ve hlukové studii jsou uváděny (externí odkazy [9] až [12]), které nejsou dostupné. **Není tedy možné ověřit, zda je použití této korekce možné.**

Hluková studie pro období výstavby musí být součástí posuzování záměru na životní prostředí.

Akustická situace v území by měla být hodnocena v celém předmětném rozsahu území 3D modelem (včetně všech variantních úprav terénu) ve vysoké podrobnosti a maximální přesnosti modelu (např. i výškové vedení jednotlivých variant nájezdů a mostů), včetně zahrnutí automobilové dopravy na všech místních komunikacích dle aktuální dopravní situace (intenzit, složení a rychlosti dopravy) při co nejaktuálnějších vstupních datech. **Akustický model by měl být vypracován s dostatečným překryvem do okolního území, jelikož je stavbou ovlivňováno širší území s tím, že v rámci příslušného okolí musí být zahrnuty příslušné zdroje hluku z automobilového provozu.**

Je třeba využít maximální množství vstupů (podkladů), které musí být co nejaktuálnější (ideálně data ze stejného roku jako akustická studie). Výpočet na reálném terénu a to včetně úpravy terénu v rámci realizace záměru. Vedení komunikací v plánované výšce (nájezdy, mosty). Výpočetní model musí mít nastaven co nejnižší vzdálenost jednotlivých bodů, kde program provádí vlastní výpočet (mezi těmito body dochází k aproximaci výsledků). Je třeba požadovat maximální přesnost s maximem vstupních zdrojů (tj. zahrnutí i místních komunikací).

Nutné je i podrobné posouzení celkové akustické situace z automobilové dopravy (součet vlivu stávající dopravy jak na hlavních, tak na vedlejších i místních komunikacích a posuzovaného záměru v předmětném území – včetně porovnání jednotlivých stavů a variant). Nelze provádět výpočet hluku pouze z jednoho zdroje hluku. (tj. pouze z jedné komunikace a ostatní komunikace – příspěvek jejich hlučnosti do výpočtu nezahrnout). Limit hluku ze silniční dopravy je dán jako celek a jako celek musí být na chráněném objektu dodržen.

**Je nutné trvat na co nejpodrobnějším modelu tj. nejenom prostorově – vedení komunikací mostů, nájezdů, ale i v rámci dané sítě – tj. intenzity dopravy na všech**

## **dotčených komunikacích.**

Podatel požaduje navrhnout kompenzační protihluková opatření variantně. V případě realizace protihlukových stěn (PHS) požaduje, že budou pohltné (a to oboustranně), nikoliv odrazivé. Co se týká nízkohlučných povrchů vozovky, požaduje posoudit jejich využití včetně posouzení životnosti tohoto povrchu a akustického stavu na konci životnosti.

Vlastní napojení mimoúrovňových křižovatek požaduje taktéž detailně posoudit z hlediska šíření hluku do okolí. Preferuje co nejjednodušší tvar a uspořádání křižovatky s nejmenší velikost vlastní křižovatky při co nejmenší výšce nad terénem z důvodu šíření hluku (mostní závěry, volné šíření hluku do okolí, špatná realizace protihlukových opatření na mostech).

**Podatel požaduje provedení monitoringu hlukového zatížení v předmětném území a to v dostatečně významném počtu po celé plánované trase záměru a jejího bezprostředního okolí. (Celodenní měření hluku v mimopracovním prostředí v souladu s požadavky na hygienická měření v souvislosti s posuzováním naměřených hodnot k platným hygienickým limitům. Měření je nutné provést v odpovídajících podmínkách dopravy, tj. ne při snížené intenzitě provozu vyvolané COVID-19. Tj. reálně ohodnotit současnou akustickou situaci v území ne ji "dopočítávat" a "pře počítávat" na základě jiné délky náměru, intenzity dopravy aj.).**

Výsledky měření monitoringu hluku musí být využity pro validaci výpočtů akustických modelů a úpravu těchto modelů tak, aby odpovídaly naměřeným výsledkům. Především, aby v noční době akustický model nevykazoval nižší hlučnost, než naměřená celková akustická situace z automobilové dopravy.

Podatel požaduje řádně rozpracovat jednotlivé období výstavby včetně dopadů na okolní krajinu a obyvatelstvo, včetně minimalizace nežádoucích vlivů. Preferuje minimální provoz staveništní i zásobovací dopravy pro záměr po místních komunikacích. **Dále podatel požaduje v jednotlivých okolních obcích o provedení monitoringu a předání stavu místních komunikací odpovědným zástupcům obcí před realizací záměru (podrobný video pasport komunikací) pro posouzení stavu po realizaci záměru a uvedení komunikací do původního stavu.**

**Pro snížení hlukové zátěže katastrálního území obce Sedlec, zejména pak všech v něm obsažených zastavěných či zastavitelných ploch, podatel důrazně požaduje realizaci vhodných protihlukových opatření (PHS, popřípadě protihlukové valy či jiná opatření) podél dálnice D8 v celé délce, kterou prochází přes katastrální území obce Sedlec, jakož i přes katastrální území města Klecany (v jeho východní části, a to alespoň na straně dálnice situované směrem k zástavbě či zastavitelným plochám v katastrálním území obce Sedlec), resp. katastrálnímu území Sedlec u Líbeznic.**

**Díky dosavadní naprosté absenci protihlukových opatření podél dálnice D8 v katastrálním území Sedlec u Líbeznic a zejména pak v uvedené části katastrálního území města Klecany dochází již dnes k šíření hluku a významnému zatěžování obytné zástavby (i nad rámec zákonných limitů), a to zejména pak v západní části obce Sedlec.**

**K prohloubení tohoto (dnes již zcela nevyhovujícího) stavu navíc v minulosti velmi negativně přispěla i výstavba hal v Logistickém areálu PointPark Prague D8 (někdy také nazývaném „D8 Park“ v katastrálním území Klecany), a to zejména z toho důvodu,**

**že hladké a dosti vysoké stěny hal bezprostředně přiléhajících k dálnici D8 fungují jako velmi efektivní odrazivé stěny, které významně napomáhají šíření hluku směrem k přilehlé obytné zástavě v obci Sedlec (na druhé straně dálnice D8).**

**Je zcela nezbytné, aby budoucí provoz dálnice D8 po jejím rozšíření měl co nejmenší vliv na obyvatele obce Sedlec a zejména aby byla hluková zátěž jejích obyvatele minimalizována. Z tohoto důvodu podatel požaduje, aby byla v daném území přijata taková protihluková opatření, která eliminují hluk z provozu dálnice i nad rámec zákonných limitů (tj. i v případech, kdy zákonné limity nejsou či nebudou překračovány).**

## D. Vodní hospodářství

V dokumentaci **není řešen vliv** stávající stavby ani navrhovaného zkapacitnění **na odtokové poměry**, a to především v místě přemostění řeky Vltavy a zaústění Mlýnského potoka do řeky Vltavy (km 16,5 - 17,0). Dálniční těleso tvoří významnou překážku v odtokových poměrech řeky Vltavy a v minulosti došlo k nevhodnému odklonění koryta Mlýnského potoka. V rámci dokumentace vlivů záměru na životní prostředí požaduje podatel prověřit stávající a navrhované ovlivnění odtokových poměrů řeky Vltavy dálničním tělesem a možná opatření na zlepšení odtokových poměrů v lokalitě záměru. Dále požaduje prověřit možná řešení v minulosti nevhodně upraveného koryta toku Mlýnského potoka.

**V dokumentaci je nutné doplnit posouzení vlivu stavby na povodňovou situaci zejména v místních částech Vepřek a Staré Ouholice. Posouzení kumulativního vlivu mostu dálnice D8 a mostu VRT na průchod povodně.** Podatel upozorňuje, že podle zkušeností s povodněmi v 2002 a 2013 současný most D8 zvedá povodňovou hladinu o cca 60 cm vzhledem k tomu, že nebyl oproti původnímu plánu v celé délce cca 1800 m na pilířích, ale na pilířích je pouhých cca 560 m a zbytek je zásyp. Tím se snížil průtočný profil Vltavy. V případě rozhodnutí, že se bude stavět nový most, žádá podatel o stavbu na pilířích, které sníží průtočný profil jen minimálně.

## E. Emise

Oznámení konstatuje: „*V zájmovém území dlouhodobě dochází k překračování imisního limitu benzo[a]pyrenu, dosahován je imisní limit pro oxidy dusíku NOx, a to především ve vazbě na dálnici D8. S velkou pravděpodobností dochází k překračování imisního limitu pro denní koncentraci prachových částic PM<sub>10</sub>, ale bez povoleného počtu překročení. Hodnoty imisního limitu pro prachové částice PM<sub>2.5</sub> dosahují také vysokých, těsně podlimitních hodnot*“ (str. 12 rozptylové studie). V současné době je tedy ovzduší v zájmovém území Záměru silně znečištěné. „*Provoz na dálnici D8 se sice zásadním způsobem podílí na imisních koncentracích všech sledovaných znečišťujících látek, jejím rozšířením však nedojde k jejich nárůstu, ale vlivem zvýšení plynulosti dopravy a zlepšení kvality silničního povrchu dojde k jejich snížení*“ (str. 31 rozptylové studie). Varianta Záměru Aktivní však pravděpodobně nepočítá s jevem dopravní indukce<sup>1</sup> (viz také bod II.b), který pozitivní vliv zkapacitnění D8 na imisní situaci i veřejné zdraví může anulovat. Navíc v rozptylovém výpočtu „*bodové, ani*

<sup>1</sup> Nezahlutí dopravní indukce naznačuje i text na str. 22 RS, kde je nárůst dopravy během provozu Záměru vysvětlen jejím přeměrováním: „*Pozitivní efekt zkapacitnění lehce snižuje mírný nárůst intenzit dopravy na dálnici D8, v návaznosti na zlepšení prostupnosti komunikace. Tato skutečnost se ale zase pozitivně projeví v okolí stávající silnice II/608, ze které doprava na dálnici D8 převážně přechází.*“

*plošné zdroje nebyly zvažovány*“ (str. 6 rozptylové studie) a emisní pozadí také nezahrnuje emise z vytápění připravovaných rezidenčních a komerčních záměrů. **Je tedy vysoce pravděpodobné, že i v budoucnu bude v okolí dálnice D8 nevyhovující imisní situace.**

*„Dle (...) aktualizace ZÚR vyplývají pro zpřesňování koridoru tyto podmínky (...) Součástí rozptylové studie bude návrh opatření na minimalizaci negativních vlivů znečišťujících látek v ovzduší“* a také *„je nutno doložit ochranu veřejného zdraví (...) nejpozději v rámci procesu EIA“* (str. 18 oznámení). Rozptylová studie na str. 31 zdůvodňuje, že u Záměru není třeba ukládat kompenzační opatření a zároveň na str. 32 upozorňuje, že *„prověření a doplnění vegetačních pásů (...) je navrženo pro následující úseky dálnice D8: Zdiby – D8 (km -2 – 1), Panenské Břežany – D8 (km 1 – 4), Odolena Voda – D8 (km 4 – 12), Nová Ves – D8 (km 12 – 20.5).“* Na str. 234 oznámení se dále hovoří o tom, že je třeba *„v ochranném pásmu dálnice požadovat nezastavěný pás o šíři min. 30 m, který by bylo v budoucnosti možné využít pro realizaci dalších zmírňujících opatření pro ochranu ovzduší a zajištění splnění hygienických limitů (zemní valy, pásy izolační zeleně, vegetační úpravy apod.).“* Pozitivní efekt těchto opatření však není dokázán ani v rozptylové studii, ani v oznámení.

K problematice je třeba podotknout, že nevhodně provedené výsadby vegetačních pásů nemusí přinést pozitivní efekt z hlediska čistoty ovzduší. V některých případech se dokonce může dostavit opačný efekt, kdy dojde ke kumulaci znečištění a nárůstu koncentrací. S rostoucí vzdáleností od zdroje emisí také efekt těchto opatření významně klesá. Proto je třeba vhodnou podobu (šíře pásu, druhové složení, vegetační stupně) izolační zeleně a vegetačních úprav stanovit pomocí výpočtu dle Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, červen 2016), a to již v rámci procesu EIA.

*„V období výstavby budou vlivem stavebních prací a nasazené mechanizace produkovány emise do ovzduší. Tyto vlivy budou pouze krátkodobé (...) Není očekáváno, že by realizační fáze mohla nějak ovlivnit veřejné zdraví“* (str. 170 oznámení). S krátkodobostí vlivů během výstavby nelze souhlasit, **rozptylová studie pro fázi výstavby nebyla provedena** (viz bod III.a). Jedná se tedy o nepodložené tvrzení, vlivy výstavby na zdraví není bez provedení rozptylové studie možné odhadnout. Dále se na str. 171 a 181 oznámení pro období výstavby Záměru v rámci porovnání variant uvádí, že *„není předpokládáno, že by došlo k významnému zhoršení kvality ovzduší v sídlech. Prachové částice produkované stavbou z části zachytí nejbližší plochy vegetace.“* Opět se jedná o nepodložené tvrzení, neboť **pozitivní vliv vegetace na kvalitu ovzduší není samozřejmý** (viz bod II.c výše) a **nebyl v oznámení doložen. Zcela chybí provedení vyhodnocení vlivů Záměru na veřejné zdraví postupem v souladu s Autorizačním návodem AN 17/15 (SZÚ)<sup>2</sup>**, které u oznámení a dokumentací EIA standardně tvoří samostatnou přílohu. Takto nebylo vyhodnoceno, zda je pokles emisí vlivem provozu Záměru z hlediska vlivů na zdraví obyvatel vůbec významný.

Kapitola D.1.2 se v určité míře podrobnosti věnuje popisu vlivů Záměru na klima. **Chybí však stěžejní informace jako je vypočtené množství emisí skleníkových plynů, identifikace rizik konkrétních pro zájmovou lokalitu apod.**

Kapitola D.4 oznámení uvádí opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů Záměru na životní prostředí:

<sup>2</sup> [www.szu.cz/uploads/documents/ska/autorizace/AN\\_17\\_15.pdf](http://www.szu.cz/uploads/documents/ska/autorizace/AN_17_15.pdf)

- Pro fázi výstavby Záměru jsou z hlediska vlivů na ovzduší uvedena různá opatření na str. 238 oznámení. Dodavatel stavby by však měl být seznámen s aktuálním Metodickým pokynem odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností ze září 2019. Dodržovat by měl všechna relevantní opatření uvedená v tomto pokynu. Dále v seznamu opatření chybí výslovný zákaz pálení dřevní hmoty z mýcení stromů a křovin při výstavbě a zákaz pálení jakýchkoli rostlinných zbytků z údržby okolí komunikace.
- Na str. 72 oznámení se píše, že „v rámci využívaných stavebních mechanismů budou přednostně používána ekologicky šetrná a biologicky degradovatelná mazadla a oleje, včetně stavební chemie (REACH).“ Toto opatření však v kapitole D.4.2 oznámení chybí.

Do kapitoly D.5 nebo D.6 oznámení je žádoucí doplnit limity použité metodiky rozptylové studie (nemožnost aplikace Gaussovských modelů na situace inverzí a bezvětří, nejistota vstupních dat apod.). **Neuvedení omezení a nedostatků modelu neumožňuje kritické posouzení výsledků rozptylové studie.** Také je potřeba kvantitativně uvést nejistoty vypočtených imisních hodnot.<sup>3</sup>

Rozptylová studie (dále RS) pro posuzovaný záměr byla v červnu 2021 provedena modelem SYMOS'97, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. RS tvoří přílohu č. 1 oznámení. RS pro proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí by měla být zpracována dle Metodického pokynu MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS).<sup>4</sup> Tento pokyn v podrobné míře popisuje požadavky na náležitosti RS, což v konečném důsledku zvyšuje její kvalitu a transparentnost. Zde posuzovaná RS některé požadavky MP RS nereflektuje

- a) „Výpočet imisního zatížení území pro období výstavby proveden nebyl, a to následujícími důvody:
- období výstavby je oproti období provozu krátké a případný vliv na imisní situaci bude časově omezený a poměrně efektivně redukovatelný technologicko-organizačními opatřeními na staveništi
  - výstavba probíhá v rámci několika etap, které se liší charakterem stavebních činností, které jsou obtížně postižitelné matematickým modelem použitým pro výpočet imisních příspěvků a případné výsledky jsou pak zatíženy značným podílem nejistoty
  - při předpokladu dodržování v současné době běžných podmínek pro zhotovitele na provádění stavebních prací, které mají za cíl snížit zatížení území nepříznivými vlivy z výstavby, jako je ochrana proti znečišťování komunikací a nadměrné prašnosti a ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem, lze imisní zatížení území vlivy z výstavby účinně minimalizovat“ (str. 6 RS a str. 64-65 oznámení).

Celková doba demolice a výstavby mostů přes Vltavu a Bakovský potok pro jeden jízdní pás je u obou variant Záměru minimálně 2 roky, celkem tedy minimálně 4 roky (str. 27 a 42 oznámení). **Vzhledem k blízkosti obytné zástavby proto lze očekávat negativní vliv na kvalitu ovzduší, zdraví a pohodu obyvatel po dobu několika let.** Efekt technologicko-organizačních opatření na staveništi není v RS ani oznámení vyčíslen. RS lze provést pro vybrané etapy (např. ty s předpokládaným nejvíce negativním vlivem)

<sup>3</sup> Nejistota stanovení koncentrace matematickým modelem může dosáhnout až 50 % (viz str. 52 rozptylové studie záměru „Hi tech zpracování plastů včetně povrchových úprav – lokalita Lešná“, [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_OV8224](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV8224))

<sup>4</sup> Viz vnitřní sdělení MŽP, Odboru ochrany ovzduší, k zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Pokračování v hornické činnosti – I. etapa Doly Bílina 2019-2035“, ze dne 26.1.2017. Dostupné na [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP471](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP471)



nebo segmenty Záměru, kde budou prováděné charakteristické činnosti výstavby.<sup>5</sup> Od roku 2015 je také dostupná detailní Metodika pro stanovení produkce emisí znečišťujících látek ze stavební činnosti.<sup>6</sup> MP RS navíc na str. 3-4 požaduje, že „*podrobné modelování je provedeno pro vybrané relevantní látky, které mohou být vypouštěny do ovzduší v rámci realizace, provozu (...) hodnoceného záměru.*“ Modelový výpočet pro fázi výstavby již v minulosti pro podobné záměry proveden byl.<sup>7</sup> S výše citovanými argumenty a tvrzením, že „*přesný výpočet velikosti emisí pro tuto fázi realizace záměru je neúčelný a v podstatě nemožný, protože bude zásadně závislý na lidském faktoru a počasí a případně na dalších těžko kvantifikovatelných parametrech*“ (str. 64 oznámení) tedy nelze souhlasit.

Dále se také tvrdí, že „*v předloženém stupni projektové přípravy – technická studie zatím není znám přesný plán organizace výstavby, není proto možné přesně vymezit území dotčená výstavbou (...)* V obecné rovině však půjde o plochy přímo navazující na stávající dálniční těleso (silniční pozemek) a vybrané stávající pozemní komunikace, které pravděpodobně budou sloužit jako přístupy na stavbu“ (str. 46 oznámení). Na tento argument nelze přistoupit, neboť u podobných záměrů byly v minulosti již ve fázi EIA stanoveny intenzity staveništní dopravy na příslušných komunikacích v okolí stavby.<sup>8</sup>

Je třeba zdůraznit, že během stavby Záměru bude docházet k řadě činností, které budou mít za následek emise znečišťujících látek do ovzduší, mj. demolicím (str. 37 oznámení: „*Všechny nadjezdy je pro rozšíření dálnice nutné zdemolovat (...)* Mostní objekt D8-018 (...) bude zdemolován“), zemním pracím (str. 48 oznámení: „*V rámci stavby vznikne cca 234 000 m<sup>3</sup> přebytečných zemin*“), elektrická energie může být na staveništi „*dodávána formou (...) dieselcentrál*“ (str. 55 oznámení) a „*bude nezbytné provádět zkapacitnění dálnice D8 za plného provozu*“ (str. 44 oznámení). Dojde tedy k úpravě provozu a reorganizaci jízdních pruhů (str. 45 oznámení), což bude mít vliv na plynulost a rychlost provozu a výši emisí.<sup>9</sup> Budou zřízeny i stavební komunikace dočasného charakteru a stávající komunikace budou využívány pro staveništní dopravu (str. 56 oznámení). Dále „*nezbytné přeložky či úpravy veřejné infrastruktury, které přes záměr procházejí, jsou jeho součástí a podléhají tudíž tomuto posouzení*“ (str. 56 oznámení) a dojde i k úpravě úrovnových křižovatek (viz str. 30 a 35 oznámení). Navíc „*v období výstavby (...) mohou být vlivem staveništní dopravy zasažena i jiná území než ta, na nichž je záměr plánován*“ (str. 46 oznámení).

<sup>5</sup> Viz např. RS přepracované dokumentace EIA záměru „Ekologizace veřejné dopravy Ostrava – Poruba“ ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MSK2105?lang=cs](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MSK2105?lang=cs))

<sup>6</sup> [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zdroje\\_znecistovani\\_ovzdusi/\\$FILE/000-Metodika\\_stavebni\\_cinnosti\\_EF-20200601.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zdroje_znecistovani_ovzdusi/$FILE/000-Metodika_stavebni_cinnosti_EF-20200601.pdf)

<sup>7</sup> Příkladem jsou RS pro záměry „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP472](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP472)) a „I/12 Běchovice – Úvaly“ ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP473](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP473)), kde byl zhodnocen vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší.

<sup>8</sup> Viz např. schéma č. 3 v RS dokumentace záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP473](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP473))

<sup>9</sup> Viz také str. 174 oznámení: „*V období výstavby bude omezena dopravní situace na stávající dálnici vlivem stavebních prací, neboť její zkapacitnění bude probíhat za plného provozu. Omezením se rozumí především změna plynulosti jízdy kvůli snížení rychlosti, ovlivnění pozornosti při řízení, tvorba kolon apod. Po vedlejší komunikační síti mohou být vedeny objízdné trasy. Všechny tyto vlivy mohou napomoci vyšší nevhodnosti během realizační fáze, kdy bude komfort užívání dálnice, popř. silnic nižších tříd, omezen.*“



Rozdíl mezi úspornou a velkorysou variantou Záměru spočívá zejména v rozšíření dotčených mostních objektů, případně jejich demolici a opětovné výstavbě. „*Stupeň projektové přípravy záměru – technická studie, neumožňuje do detailu posoudit, které technické řešení úseku s mosty bude pro zkapacitnění dálnice vhodnější z pohledu životnosti stavby a její perspektivy, kapacitních možností a statické únosnosti. Proto je záměr předkládán ve variantách*“ (str. 12 oznámení). Srovnání vlivu stavby obou variant na kvalitu ovzduší (tj. provedení dvou variantních rozptylových výpočtů pro fázi výstavby) a zdraví a pohodu obyvatel by mělo být dalším kritériem při finálním výběru varianty.

Ze všech výše uvedených důvodů je třeba provést rozptylovou studii pro fázi výstavby Záměru včetně vyvolané dopravy, a to pro adekvátně velké zájmové území zahrnující komunikace, které budou využívány pro staveništní dopravu.

- b) Kapitola 3.2 RS obsahuje údaje o zdrojích pro fázi provozu Záměru. V příslušných tabulkách 1.1 a 1.2 jsou dopravní intenzity (počet vozidel za 24 hodin) rozdělené na osobní automobily a lehká a těžká vozidla. Dle MP RS je navíc potřeba doplnit údaje o intenzitě dopravy v podobě maximálních hodinových počtů vozidel a pojezdů a složení dle charakteristik vozidel (emisní třídy EURO).

„*V řešeném úseku se nacházejí celkem tři stávající mimoúrovňové křižovatky a jedna plánovaná mimoúrovňová křižovatka*“ (str. 34 oznámení). „*Na řešené části dálnice D8 se nachází 21 mostních objektů*“ (str. 15 oznámení). „*Pro omezení střetu se stávající zástavbou a záměry v nejbližším okolí dálnice D8, byly navrženy (...) opěrné a zárubní zdi*“ (Str. 44 oznámení). V RS chybí informace o tom, jak byla řešena výška emisí z těchto objektů umístěných nad, resp. pod úrovní terénu a případně jaký vliv mají zdi na imisní situaci v zástavbě. Není ani jasné, zda byl rozptylový výpočet proveden v detailu pro MÚK, tj. zda byly uvažovány intenzity dopravy na jednotlivých větvích MÚK. Pro výpočet byl zvolen parametr „*počet hodin v provozu Pd = 7.09*“ (str. 6 RS), ačkoli provoz je na dálnici celodenní, tj. 24hodinový. Tyto nejasnosti je třeba vysvětlit.

„*Při porovnání výsledných emisí z dopravy u varianty Nulové a varianty Aktivní je patrný pokles u všech sledovaných látek*“ (str. 8 RS). V kapitole 3.2 RS však nejsou uvedené použité hodnoty rychlosti a plynulosti dopravního proudu v rozdělení na výpočetní variantu nulovou a aktivní tak, aby bylo možné porovnat efekt Záměru na tyto parametry. RS rovněž nepočítá se situacemi snížené plynulosti provozu a dopravních kongescí hrozcích u jedné z variant Záměru (viz bod II.a). Nelze proto souhlasit s tím, že výpočet je na straně bezpečnosti (tj. že „*že celkové množství emisí je z hlediska předběžné opatrnosti u obou posuzovaných variant mírně nahodnoceno*“, str. 8 RS), jelikož smyslem RS je kromě porovnávání variant i výpočet imisního příspěvku Záměru, který je neúplný, nejsou-li zohledněné pravděpodobné komplikace v plynulosti dopravy.

- c) Kapitola 3.4 RS obsahuje popis referenčních bodů, avšak **chybí uvedení zvolené výšky výpočetních bodů nad zemí**. „*Pro tabelární prezentaci výsledků Rozptylové studie byly vybrány referenční body s cílem co nejlepší reprezentace vypočítaných hodnot a jejich změn v závislosti na vzdálenosti od osy komunikace*“ (str. 20 RS). Není vysvětleno, zda byly kromě obytné zástavby v souladu s MP RS zvoleny i takové specifické výpočtové body, aby byly vyhodnoceny největší dopady na citlivé skupiny obyvatel (vzdělávací a zdravotnická zařízení).

Z dokumentace není zřejmé, zda do prachových částic započítává pevné částice produkované pneumatikami či otěrem brzdových destiček o kotouče (tzv. NEE, Non-Exhaust Emissions, tedy Emise mimo výfuk). Tyto emise jsou více produkovány těžšími automobily, což jsou jednak SUV, ale zejména elektromobily. U nich je kvůli bateriím úplně běžná váha okolo dvou tun. Dle britské studie jsou NEE majoritním zdrojem znečištění ovzduší pocházejícího z dopravy. Mají se na znečištění podílet 60 procenty u částic PM<sub>2,5</sub> (velikost částice 2,5 mikrometru) a 73 % v případě PM<sub>10</sub> (velikost částice 10 μm).

## F. Prostupnost území

Dálnice D8 vytváří bariéru pro pěší i cyklisty. Přes MÚK Úžice se pohybují pěší, kteří od autobusových zastávek dochází do logistických areálů. Tato trasa je již při stávajícím provozu velmi nebezpečná, po navýšení dopravy po realizaci přeložky D7 – D8 a rozšířením dálnice D8 se bude jednat o hazard se životem. Objízdné resp. obchůzně trasy jsou dvou nebo trojnásobně delší. **Přechod pro chodce na MÚK Úžice, obzvláště za zatačkou z III/0081, kde jen dovolena vyšší rychlost než 70 km/h je nutné navrhnout jako mimoúrovňový.**

Pro zvýšení bezpečnosti pěších i cyklistů při překonávání dálničního tělesa je nutné pěší trasy vést nejen přes jednotlivé mostní objekty, ale prodloužit je v dostatečném rozsahu na navazující komunikace.

Propustky pod dálničním tělesem, které jsou primárně určené pro malé vodní toky, je nutné rozšířit o prostup zvířecí suchou nohou.

## G. Doprava

Na str. 12 oznámení se upozorňuje, že „*stupeň projektové přípravy záměru – technická studie, neumožňuje do detailu posoudit, které technické řešení úseku s mosty bude pro zkapacitnění dálnice vhodnější z pohledu životnosti stavby a její perspektivy, kapacitních možností a statické únosnosti. Proto je záměr předkládán ve variantách.*“ Na str. 28 oznámení se pak dále vysvětluje, že „*způsob zkapacitnění mostů má následně přímý vliv na způsob řešení přechodu z uspořádání 3+3 na 2+2 jízdní pruhy v prostoru MÚK Nová Ves.*“ Také je známé, že „*u varianty úsporné (...) řešení může vést k zvýšené nehodovosti*“ (str. 28 oznámení). V rámci oznámení EIA nebyla zpracována dopravně inženýrská studie využívající mikrosimulační modely zaměřená na analýzu nehodovosti, plynulosti provozu, výskyt dopravních kongescí a kapacitní posouzení variant.<sup>10</sup> **Bez takové studie nelze řádně srovnat vliv variant Záměru na plynulost a kvalitu dopravy, a tedy i životní prostředí a veřejné zdraví. Nelze souhlasit s tvrzením, že „z hlediska ovlivnění obyvatelstva a veřejného zdraví lze obě varianty záměru po jeho dokončení (při provozu) považovat za rovnocenné, neboť variantnost záměru nemá vliv na jeho kapacitu (tj. výsledné intenzity dopravy)**“ (str. 171 oznámení). Zhoršená plynulost dopravy představuje faktor zvýšených emisí znečišťujících látek a MÚK Nová Ves se nachází v těsné blízkosti obytné zástavby. Proto je třeba zpracovat detailní hlukovou a rozptylovou studii a vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví pro předmětnou oblast založenou na podrobném posouzení kapacitních možností obou variant.<sup>11</sup>

Na str. 29-32 oznámení „*je uvedeno kapacitní posouzení zájmového úseku dálnice (...) ve*

<sup>10</sup> Příkladem je v listopadu 2018 zpracovaná dopravně inženýrská studie pro pražskou oblast Barrandovský most – Dobříšská (ČVUT, Fakulta dopravní). Pro plánovanou stavbu Radlické radiály byly v této studii zjištěny zásadní kapacitní problémy zejména v místě jejího vyústění do Městského okruhu. Taková dopravní studie nebyla součástí dokumentace EIA k Radlické radiále a není obsažena ani v DÚR, přesto poukázala na možné vážné problémy ve funkčnosti této plánované významné dopravní komunikace. Zhoršená funkčnost konkrétních úseků dopravních záměrů má pochopitelně zásadní vliv na životní prostředí a pohodu obyvatel, což je třeba v rámci EIA vyhodnotit.

<sup>11</sup> Nelze tedy souhlasit s tvrzením na str. 3 rozptylové studie, že „*z hlediska vlivu na imisní situaci lze (...) podvarianty považovat za rovnocenné.*“

*stávajícím uspořádání. Jde (...) o stav v roce 2058 v případě, že by rozšíření dálnice (...) nebylo realizováno. Tomu odpovídají i použité intenzity dopravy.“ Jedná se tedy o intenzity dopravy, do nichž nebyl započítán jev dopravní indukce. Pro tyto intenzity dopravy jsou některé části předmětného úseku D8 včetně jednotlivých segmentů MÚK posouzeny jako kapacitně vyhovující (viz tabulky č. 8-12 v textu oznámení). Není však jasné, zda budou vyhovující i po přičtení efektu dopravní indukce pro realizaci Záměru.*

Každá nová tedy i rozšířená komunikace vyvolává tzv. indukci dopravy. Dopravní indukce je jev v dopravě, kdy nabídka nové kapacity spojení vyvolá nárůst poptávky po ní. Provoz, který se na nové komunikaci objeví, je nejen doprava přeměřovaná, která na tuto novou trasu přechází z jiné trasy, jiného druhu dopravy nebo jiné denní doby, ale také doprava indukovaná (vyvolaná), která se dříve neuskutečňovala vůbec (například pro příliš dlouhou cestovní dobu) a byla vyvolána vylepšenými podmínkami pro tento druh dopravy. „Uvolněné“ komunikace posuzovaného záměru se brzy zaplní právě v důsledku dopravní indukce. Je známo, že během zhruba pěti let zaplní indukovaná doprava polovinu přidané silniční kapacity a dlouhodobě postupně zaplní 80 % nové kapacity. Průměrně jsou denně vykonány tři cesty, což je počet, který se dlouhodobě nemění. Mění se ovšem vzdálenost jednotlivých cest (která narůstá) a volba dopravního prostředku. Zvyšuje se podíl cest vykonaných individuální automobilovou dopravou. Použití automobilu následně umožňuje dosahovat i vzdálenějších cílů za stejný časový úsek, což má za následek zahlcení dopravní sítě a větší zatížení životního prostředí.

S vysokou pravděpodobností nebyl v dopravně inženýrských podkladech zohledněn jev dopravní indukce a nejsou přístupné informace o plynulosti a rychlosti dopravního proudu před a po realizaci Záměru, a to včetně vlivu na navazujících komunikací. **Je třeba upozornit, že jakákoliv dopravní nehoda na dálnici D8 způsobuje dopravní problémy a stojící kolony na samotné dálnici D8, ale i navazujících komunikací, které prochází skrz obce. Vliv Záměru na snížení četnosti nepříznivých dopravních situací a zvýšení plynulosti provozu je proto nutné řádně doložit.**

### III. Souhrnné požadavky

#### Podatel požaduje:

- **Účinná protihluková opatření (PHS, popřípadě protihlukové valy či jiná vhodná opatření) podél celé trasy D8, ve které protíná katastrální území obce Sedlec a katastrální území města Klecany (nikoliv tak pouze opatření nesouvislá a na vybraných místech).**
- Zelený pruh lesa podél trasy rozšířené dálnice D8 a VRT na potlačení hluku a prašnosti. Doplnění dalších doprovodných ochranných a kompenzačních prvků ke kompenzaci prachové a hlukové zátěže.
- Posouzení vodních poměrů v krajině.
- V blízkosti zástavby snížení maximální povolené rychlosti z důvodu snížení hluku a emisí, podobně, jako to je v Německu u dálnic v zástavbě.
- Posouzení dálnice v synergii s VRT jako krajinotvorných prvků, vypracování krajinného plánu a realizace navržených opatření v rámci stavby.
- Pro jednání s obcemi připravit vizualizaci finálního návrhu stavby.
- Posouzení vlivů na životní prostředí během stavby samotné, zejména negativních vlivů objížděk a uzavírek.
- Zároveň realizaci všech výše uvedených požadavků.

## IV. Závěr

Některé kapitoly oznámení jsou neúplné a je třeba je dopracovat (např. vliv Záměru na klima). V dopravní prognóze pravděpodobně nebyla řádně uvažována dopravní indukce, což má vliv na další posouzení (rozptylová a hluková studie, posouzení vlivů na veřejné zdraví). Nebylo vyhodnoceno, zda je rozptylovou studií zjištěný pokles emisí znečišťujících látek vlivem provozu Záměru z hlediska vlivů na zdraví obyvatel významný. Rozptylová studie nebyla provedena pro fázi výstavby Záměru a nereflektuje některé požadavky příslušného metodického pokynu MŽP.

**Z výše uvedeného je zřejmé, že předmětný záměr bude mít významný negativní vliv na životní prostředí v dotčené lokalitě. Podatel proto žádá, aby bylo podle § 7 odst. 5 zákona EIA v závěru zjišťovacího řízení stanoveno, že záměr bude posuzován podle tohoto zákona. Dokumentace EIA doplněna a přepracována ve světle výše uvedených připomínek.**

S pozdravem

.....  
Starosta obce  
Ing. Zdeněk Veselý