

V Praze dne . září 2017  
Č. j.: MHMP 1512065/2017

Vážený pane magistře,

zasíláme Vám vyjádření hlavního města Prahy jako územního samosprávného celku podle zákona č. 100/2001 Sb. k posudku záměru MZP472 Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1.

K předloženému posudku máme dvě hlavní připomínky:

- 1) Jsme rádi, že několik našich dílčích připomínek k dokumentaci vyhodnotil autor posudku jako „podnětné, které by zřejmě významně změnily především akustickou zátěž“. Domníváme se, že v rámci přípravy tak významné stavby mají být včas (v daném případě ještě před procesem EIA) prověřeny všechny technicky reálné varianty (technická řešení dílčích částí stavby). Zejména v případě veřejné stavby – oznamovatelem záměru je státní příspěvková organizace – by bylo na pováženu, kdyby bylo případně vydáno souhlasné stanovisko EIA bez tohoto prověření, resp. bez srovnání vlivů různých variant na životní prostředí a nalezení optimálního řešení.
- 2) Musíme zpochybnit závěry posudku o úplnosti a správnosti dokumentace, a to ve dvou ohledech.
  - a. Mezi dopravními intenzitami uvedenými v přílohách dokumentace, resp. mezi nimi a výsledky celostátního sčítání dopravy existují nezanedbatelné rozpory, kvůli kterým je pochybné jak zhodnocení současného stavu, tak výsledky prognóz dopravních intenzit a vlivů na životní prostředí v budoucnosti. Příkladem rozporu jsou intenzity na dálnici D1 před MÚK Modletice, kde příloha č. 1 uvádí ve stávajícím stavu 88 100 vozidel za 24 hodin (průměrný pracovní den, PPD), kdežto příloha č. 3 uvádí 78 230 vozidel (roční průměr denních intenzit, RPDI). Přitom přepočtení údaje z přílohy č. 1 na RPDI vede k číslu 76 207, o více než 2 000 nižšímu. Ještě větší rozdíl je na úseku 510, kde celostátní sčítání dopravy 2016 uvádí 70 006 vozidel za 24 hodin (RPDI), kdežto příloha č. 1 uvádí 74 800 vozidel v PPD čili po přepočtu na RPDI 64 707 (rozdíl více než 5 000 vozidel). Je možné, že podobné diskrepance existují i v posuzovaných a skutečných trendech (vývoje dopravních intenzit).

b. Druhá výhrada se týká úplnosti podkladů v dokumentaci, opět v oblasti dopravně inženýrských podkladů. V přílohách č. 1 a 2 je zahrnuta pouze oblast o rozloze cca 80 km<sup>2</sup>, zahrnující pouze samotnou stavbu 511, navazující silniční úseky a několik málo dalších úseků v její blízkosti. Dopravní model byl přitom zpracován pro celé území hl. m. Prahy a blízké okolí. Proto je třeba zveřejnit a zhodnotit i správné (viz předchozí připomínka) údaje přinejmenším pro tyto úseky, resp. ulice:

- Štěrboholská (Průmyslová – Ústřední)
- Vysočanská (MÚK Satalice – Budovatelská)
- D0, 510 (MÚK Chlumecká – MÚK Satalice)
- D10 (MÚK Satalice – okraj Prahy)
- Kbelská (Vysočanská – Veselská)
- Cínovecká (Veselská – okraj Prahy)
- D1 (úsek Průhonice – Chodov)

Doporučujeme, aby bez korektního a transparentního zohlednění obou, resp. všech tří našich připomínek nebylo k posuzovanému záměru vydáno souhlasné stanovisko EIA.

S pozdravem

RNDr. Jana Plamínková  
radní hl. m. Prahy

Vážený pan  
Mgr. Evžen Doležal  
ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence  
Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 65  
100 00 Praha 10