



Arnika – program Toxické látky a odpady

Dělnická 541/ 13, 170 00 Praha 7

tel: +420 774 406 825

e-mail: toxik@arnika.org

www.arnika.org/o-programu-toxicke-latky-a-odpady

Adresát:

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
Zborovská 81/11
150 21 Praha 5
podatelna@kr-s.cz

V Praze, 12. 4. 2021

Věc: Vyjádření k oznámení EIA k záměru „Nové dopravní řešení v lokalitě Horní Počaply – Dolní Beřkovice – Cítov“

Krajský úřad Středočeského kraje (dále jen KÚ) na své úřední desce zveřejnil dne 12. 3. 2021 sdělení ze dne 4. 3. 2021, č. j. 028270/2021/KUSK o vypracování dokumentace EIA pro záměr „**Nové dopravní řešení v lokalitě Horní Počaply – Dolní Beřkovice – Cítov**“ (viz https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2362). Oznamovatelem je Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace (dále jen KSÚS). Dokumentace EIA navazuje na zjišťovací řízení z let 2018 – 2019, které bylo na žádost KSÚS dne 5. 3. 2019 zastaveno (viz https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2200).

Pobočný spolek **Arnika – program Toxické látky a odpady (dále jen Arnika)** tímto na KÚ v zákonné lhůtě do 30 dní od zveřejnění výše uvedeného sdělení, tj. do pondělí **12. 4. 2021**, zasílá k dokumentaci EIA níže uvedené vyjádření dle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Dokumentaci EIA ze dne 25. 1. 2021 vypracoval Ing. Libor Ládyš ve spolupráci s firmou EKOLA group, spol. s r. o., z Prahy, resp. podklady tohoto procesu EIA tvoří mj. tyto materiály:

1. **Dokumentace EIA** (348 stran, 1/2021)
2. **Dopravně-inženýrské podklady** (40 stran, 3/2020) od firmy Mott MacDonald CZ spol. s r.o.
3. **Akustické posouzení** (158 stran, 11/2020) od firmy Ekola group, spol. s r. o.
4. **Rozptylová studie** (256 stran, 8/2020) od firmy ECO-ENVI-CONSULT
5. **Posouzení vlivů na veřejné zdraví** (55 stran, 12/2020) od Ing. Jitky Růžičkové
6. **Hodnocení zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny spolu s návrhy opatření k vyloučení či zmírnění negativních vlivů** (94 stran, 11/2020) od Ing. Radima Kočvary
7. **Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz** (69 stran, 11/2020) od firmy Ekola group, spol. s r. o.
8. **Dendrologický průzkum** (28 stran, 11/2020) od firmy Ekola group, spol. s r. o.
9. **Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody** (81 stran, 7/2020) od firmy NORTHGEO – RNDr. Jiří Starý
10. **Vlivy na klima** (70 stran, 8/2020) od firmy ECO-ENVI-CONSULT

Dokumentace EIA s textovými přílohami tedy představuje minimálně **1 199 stran podkladů**, mimo mapových příloh.

Níže uvedené vyjádření k dokumentaci EIA (1/2021) se opírá nejen o předložené podklady, ale také o vyjádření Arniky ze dne 1. 2. 2019 k oznámení EIA (11/2018) ke stejnojmennému záměru „**Nové dopravní řešení v lokalitě Horní Počaply – Dolní Beřkovice – Cítov**“, který byl sice od předmětného záměru odlišný, ale v některých ohledech trpěl podobnými nedostatky. Dokumentace EIA sice některé naše požadavky k oznámení EIA zohlednila, nicméně některé nevyřešené jsme upravili a předkládáme je níže znovu.

Vyjádření Arniky k dokumentaci EIA:

Předmětem dokumentace EIA (1/2021) je

- výstavba nových silnic II. a III. třídy (v různých subvariantách)
 - * v celkové délce **11,155 km** (var. 1) v kategorii S 7,5/60 nebo
 - * v celkové délce **14,530 km** (var. 2) v kategorii S 7,5/60 a
- rozšíření stávajících silnic II. a III. třídy (v různých subvariantách)
 - * v celkové délce **5,418 km** (var. 1) na kategorii S 7,5/60 nebo
 - * v celkové délce **3,530 km** (var. 2) na kategorii S 7,5/60

Lze současně připomenout, že oznámení EIA (11/2018) obsahovalo stejnojmenný záměr, který byl předložen jen v jedné jiné variantě, a to výstavbu nových silnic II. a III. třídy v celkové délce 11,938 km v kategorii S 7,5/60 a rozšíření stávajících silnic II. a III. třídy v celkové délce 6,780 km na kategorii S 7,5/60.

Konkrétně předložený záměr ve var. 1 představuje tento soubor dílčích staveb:

- výstavba obchvatu Cítova jako přeložky silnice II/246 (3,56 km)
- výstavba obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel (7,595 km), včetně vjezdu do spalovny Mělník (0,703 km) a rozšíření neveřejné silnice do areálu firmy Rigips s napojením na obchvat Horních Počapel (0,719 km)
- rozšíření silnice II/246 Cítov – Brozánky (3,38 km)
- rozšíření silnice III/24636 Cítov – Dolní Beřkovice (2,038 km)

Konkrétně předložený záměr ve var. 2 představuje tento soubor dílčích staveb:

- výstavba obchvatu Cítova jako přeložky silnice II/246 (3,44 km)
- výstavba obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel (11,09 km), včetně vjezdu do spalovny Mělník (0,703 km) a rozšíření neveřejné silnice do areálu firmy Rigips s napojením na obchvat Horních Počapel (0,719 km)
- rozšíření silnice II/246 Cítov – Brozánky (3,53 km)

Výstavba záměru má probíhat od 06/2023 do 12/2024, takže vyhodnocení probíhá pro roky 2020, 2024 a 2040.

V dokumentaci EIA se obdobně jako v oznámení EIA místy uvádí, že se připravuje i **výstavba silnice I. třídy mezi I/16 a I/19 jako S 9,5/60-70**, jejíž trasa ovšem není stále stabilizována (a která opět poněkud nesystémovým způsobem byla-nebyla zahrnuta do posouzení vlivů tohoto záměru).

Absence řádného a logického zdůvodnění záměru

Záměr v obou variantách má různé významné negativní vlivy na některé složky životního prostředí a v různé intenzitě. Jedná se zejména o zábor půdy v rozsahu 11-14,5 km zejména zemědělské půdy (mimo rozšíření

stávajících silnic v délce 3,5-5,5 km), dále je zde riziko likvidace cenného a v současnosti ustupujícího biotopu kostřavových trávníků písčin, na které jsou vázány také četné zvláště chráněné druhy a rody živočichů (plocha na západním okraji Cítova), také má dojít ke škodlivému zásahu do biotopů desítek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (**pozn.:** záměr se dotýká 1 zvláště chráněného druhu rostliny a 21 zvláště chráněných druhů a rodů živočichů), má dojít dokonce k nadlimitním intenzitám hluku, takže bude nutné na čtyřech místech vybudovat protihlukové stěny (**pozn.:** jedna protihluková stěna, zkráceně PHS, délky 115 metrů má výšku 9 metrů – Cítov č. p. 320), na třech místech má dojít k přeložkám vodních toků apod.

V tomto smyslu považujeme předložený důvod záměru za nedostatečný, zejména z dopravních, ekonomických a ekologických hledisek, resp. z územních (**pozn.:** záměr až na výjimky není v souladu s dotčenými ÚP, resp. var. 1 místy v souladu s ÚP je, nicméně var. 2 v souladu není vůbec).

Není totiž doloženo, proč je nutné postavit nové silnice a obchvaty na silnicích II. a III. tříd kolem Mělníka (**pozn.:** aktuálně se zpracovává např. vyhledávací studie přeložky silnice I/9 Liběchov – Dubá, v blízké budoucnosti lze očekávat přípravu a výstavbu spojení silnice silnic I/16 a I/9, resp. Spomyšle a Liběchova nebo obchvatu Mělníka).

Přitom budoucí odhadované dopravní intenzity jsou ve vztahu k jiným závadám na silniční síti Středočeského kraje nízké, takže nijak neodůvodňují naléhavost realizovat záměr v předloženém rozsahu, resp. výstavbu nových přeložek a obchvatů, a to i při zprovoznění spalovny odpadů Mělník kolem roku 2024 (**pozn.:** „šest“ svozových míst v rámci kraje zmiňuje str. 29 dokumentace EIA, přičemž má být zajištěn **hlavně po železnici**). Ale doprava odpadů do spalovny nebyla v samotném procesu EIA na ni zpracována komplexně a tím trpí i toto posouzení vlivů na životní prostředí.

Tabulka 2 na str. 23 dokumentace EIA např. uvádí tyto údaje na nových silnicích S 7,5/60:

- **var. 1: stav v roce 2024 = 3,7-5,0 tisíc vozidel/den, stav 2040 = 4,2-5,7 tisíc vozidel/den (nárůst o 14 %)**
- **var. 2: stav v roce 2024 = 3,6-4,9 tisíc vozidel/den, stav 2040 = 4,2-5,6 tisíc vozidel/den (nárůst o 17 %)**

Z ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic přitom vyplývá, že pro silnice II. a III. třídy v rovinatém terénu (a v závislosti na stavu křižovatek) plně postačují dopravní intenzity v rozsahu cca 6-10 tisíc vozidel/den, tj. **průměrně cca 8 tisíc vozidel/den**. Záměr přitom předpokládá, že v roce 2040 mají být intenzity na „nových“ silnicích kategorie S 7,5/60 jen **průměrně cca 5 tisíc vozidel/den** (resp. 4,2-5,7 tisíc vozidel/den).

Z pohledu ČR či kraje tak záměr postrádá jak dopravní a ekonomicky logické zdůvodnění, tak chybí aplikace principu přiměřenosti, neboť prokazatelně existují v kraji místa, které si výstavbu přeložek a obchvatů obcí a měst zaslouží daleko více (zejména na silnicích I. třídy, **včetně chybějícího nového propojení silnic I/9 a I/16**, nikoliv na nižších třídách). Z dopravního i z ekonomického hlediska tak nejde o efektivní stavby naléhavého důvodu.

Výstavbou nových silnic a obchvatů se sice v obcích sníží dopravní intenzity, takže se sníží intenzity hluku a emise, nicméně tyto pozitivní vlivy nejsou tak zásadní, aby odůvodňovaly naléhavost výstavby nových silnic, které navíc postrádají i jakékoliv znaky veřejné prospěšnosti (záměr není reálně v souladu s řadou ÚP obcí). Navíc záměr ve var. 1 dokonce způsobí nadlimitní intenzity hluku na 4 místech.

Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA podrobněji a lépe popsala a jasně kvantifikovala dopravní i časové důvody (naléhavost), proč má dojít k výstavbě záměru (např. v tabulce uvést plusy a minusy a pro koho znamená výhody a přínosy).

Absence řádného vyhodnocení kumulativních vlivů plánované silnice mezi I/9 a I/16

Z dokumentace EIA vyplývá, že hlavním a zřejmě i jediným důvodem pro realizaci nového dopravního řešení v okolí plánované spalovny odpadů Mělník (tj. předloženého záměru ve dvou variantách) je požadavek stanovený v závazném stanovisku EIA, které vydalo MŽP dne **20. 8. 2018 pod č.j. MZP/2018/710/1558** v bodě č. 2 a č. 10:

„2. *Technické a technologické řešení záměru připravit tak, aby umožňovalo **vazbu** na:*

- *železniční dopravní infrastrukturu a podmínky pro příjem a vykládku odpadů ze železnice*
- *a rovněž **silniční dopravní infrastrukturu** a podmínky pro příjem a vykládku odpadů ze silniční dopravy po realizaci příslušné silniční dopravní infrastruktury dle podmínky č. 10.*

10. **Po stávajících silnicích** č. III/24050 (přes Horní Počaply, Křivenice, Dolní Beřkovice, Hněvice, Račice a Záluží), č. III/24636 a III/24639 (přes Dolní Beřkovice), č. III/24637 (přes Vliněves), č. III/24636 (přes Cítov), III/24621 (přes Bechlín a Horní Počaply) a III/24049 (přes Předonín) **provádět jen pravidelný svoz komunálního odpadu z těchto obcí. Svoz odpadů z jiných lokalit provádět buď po železnici, nebo po novém silničním napojení (po jeho zprovoznění).**“

Podle nás je proto **nelogické, pokud společně s výstavbou spalovny nebyly procesem EIA vyhodnoceny i vyvolané související silniční a další dopravní stavby, takže vlivy spalovny nebyly prokazatelně ve své úplnosti (kumulativně) řádně vyhodnoceny.**

Podle našeho názoru tedy nebyly procesem EIA pro spalovnu Mělník správně vyhodnocené její kumulativní vlivy, takže **je nutné tyto vlivy posoudit aspoň v tomto procesu EIA, čímž se může zmírnit či eliminovat zřejmě nezákonné vydání závazného stanoviska EIA ze dne 20. 8. 2018 a jeho proces EIA.**

Záměrem se zřejmými kumulativními vlivy v zájmovém území je plánovaná výstavba obchvatu Mělníka a nová silnice I. třídy (kategorie S 9,5/60-70) propojením silnic I/9 a I/16. Dokumentace EIA přitom na řadě míst uvádí, že trasa této nové silnice (investorem je ŘSD ČR) není dosud stabilizována, nicméně její potřebnost se zdá být nesporná (pro rok 2040 se na silnici I/16 očekává 15,6-17,7 tisíc vozidel/den, což se **blíží max. kapacitě 18-20 tisíc vozidel/den** pro tuto kategorii silnice).

Je také zřejmé, že v roce 2024 má dojít k saturaci silniční dopravy na mostě přes Labe (I/16), přičemž kapacitu 2pruhové silnice na mostní konstrukci de facto nelze navýšit, resp. jen za předpokladu vysokých investic. V roce 2040 má být dopravní kapacita mostu již zcela nedostatečná.

Kumulativní vlivy propojení nové a spíše potřebnější silnice I. třídy mezi silnicemi I/9 a I/16 nejsou ovšem vyhodnoceny zcela dostatečně a transparentně a ne ve všech podkladových studiích.

Pokud by se např. realizovala var. 2, tak část nové trasy (podél trati 090) by byla využita i pro silniční spojení silnicí I/16 a I/9. Z tohoto hlediska by realizace var. 2 byla záborem půdy i s dalšími vlivy na ŽP (i investičně) možná výhodnější, než realizace var. 1, která představuje sice o 3,3 km kratší výstavbu nových silnic, ale o 1,9 km delší rozšíření stávajících silnic. Kumulativní posouzení různých variant záměru s dalšími silnicemi v území by naopak mohlo snížit stávající rizikové prvky var. 1 (**pozn.:** výstavba 4 PHS, 3 přeložky vodotečí, zásahy do biotopů atd.).

Stručně řečeno, dokumentace EIA sice posoudila vlivy dvou variant, což je pozitivní rys, nicméně **chybí posouzení nejen Nulové varianty, ale hlavně posouzení i zbývajících plánovaných silničních staveb v území (zejm. propojení silnic I/16 a I/9 a obchvat Mělníka). A to zvláště, pokud ty jsou v souladu s ÚPD, kdežto předložený záměr ne.**

Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA předložila nejen všechny reálné varianty, včetně Nulové, ale i další plánované silniční stavby v území jako je silnice I. třídy propojující silnice I/16 a I/9 a

obchvat Mělníka a došlo k vyhodnocení kumulativních vlivů (i se spalovnou komunálních odpadů Mělník), neboť nelze akceptovat aplikaci tzv. salámové metody, kdy se zvláště posuzuje spalovna jako významný zdroj znečištění s ekologicky negativním dopadem, zvláště úprava a výstavba přilehlých silnic nižších tříd jako vyvolané stavby a zvláště dlouhodobě plánovaná a potřebnější propojovací silnice I. třídy.

Absence posouzení Nulové varianty a dalších variant, resp. varianty V-optim

Ve vyjádření k oznámení EIA bylo uvedeno, že záměr v podobě výstavby nových silnic II. a III. třídy (celková délka **11,938 km** jako S 7,5/60) a rozšíření stávajících silnic II. a III. třídy (celková délka **6,78 km** jako S 7,5/60) nemá z dopravního i ekonomického hlediska logické odůvodnění, zejména z pohledu přiměřenosti ve vztahu k dopravním potřebám kraje, neboť existují naléhavější dopravní závady na silniční síti (např. nové propojení silnic I/9 a I/16).

V tomto smyslu jsou přínosy záměru nízké a až zanedbatelné a nijak nepřevažují nad zájmy ochrany přírody a krajiny a životního prostředí a veřejného zdraví (především zbytečným záborem ZPF a PUPFL, zbytečným škodlivým zásahem do biotopů zvláště chráněných druhů a rodů organismů, resp. 1 rostliny a 21 živočichů, zásahem do krajinného rázu, včetně potřeby vykácet stromy rostoucí mimo les, které jsou naopak v rovinaté zemědělské krajině žádaným a významným krajinnotvorným prvkem, apod.).

Podle našeho názoru je nutné, aby existovalo komplexní dopravní řešení území kolem Mělníka, resp. v této části Středočeského kraje, které prokazatelně identifikuje dopravní, bezpečnostní a ekologické závady na stávající silniční síti, provede multikriteriální analýzu s cílem na základě vybraných kritérií a jejich vah vytvořit seznam dopravních investic.

Bez takové studie lze jen stěží tvrdit, že předložený záměr je naléhavý, ve veřejném zájmu, nutný a nemá jiné dopravní či technické řešení, než výstavba nových silnic II. a III. třídy a rozšíření těchto kategorií stávajících silnic.

Je sice pozitivní, že dokumentace EIA místo jedné varianty záměru (viz oznámení EIA z 11/2018) předkládá dvě varianty (var. 1 s délkou novostaveb **11,2 km** a s rozšířením silnic v délce **5,4 km** a var. 2 s délkou novostaveb **14,5 km** a s rozšířením silnic v délce **3,5 km**), nicméně silně problematická je skutečnost, že se jednak neposuzuje **Nulová varianta** a jednak ani **další varianty**.

Podle Arniky by měla dokumentace EIA posoudit Nulovou variantu, var. 1 a var. 2 dle oznamovatele a také variantu V-optim, která představuje tento soubor dílčích staveb:

- výstavbu silnice I. třídy (S 9,5/70) propojením silnic I/9 a I/16
- rekonstrukci vybraných stávajících silnic II. a III. třídy, příp. modernizaci bezpečnostně rizikových úseků např. výstavbu třetího pruhu či odbočovacích pruhů na křižovatkách apod.,
- dílčí bodové technické úpravy vozovky a okolí ve vztahu k ochraně zdraví lidí (výstavba PHS apod.).

Posouzení min. 4 variant, tj. var. nulové, var. s důrazem na propojení I/16 a I/9 (V-optim) a oznamovatelem předložených nových dopravních řešení bez vazby na propojení I/16 a I/9 (var. 1 a var. 2) by totiž mohlo ukázat, které z nich mají vůči sobě navzájem významně nižší negativní vlivy na ŽP, a to podle váhy vybraných kritérií (což předložená dokumentace EIA neprovedla), než nejprve realizace předloženého záměru ve var. 1 nebo ve var. 2 a následně realizace nového propojení silnic I/16 a I/9.

My sice vítáme, že dokumentace EIA **předložila do hodnocení 2 varianty záměru**, nicméně za zásadní metodologickou chybu považujeme fakt, že záměr nebyl vyhodnocen i s **Nulovou variantou**, ačkoliv právě toto porovnání by v procesu EIA nemělo chybět. Právě tímto způsobem se totiž dokládají pozitiva záměru a právě ve vztahu k Nulové variantě se argumentuje, proč je nutné nový záměr z důvodů naléhavosti a veřejné

prospěšnosti realizovat. Pokud toto srovnání chybí, pak takový postup vybočuje z účelu proces EIA.

Dokumentace EIA na str. 303 a 304 předkládá souhrnnou tabulku, u níž jsou přehledně u var. 1 a var. 2 uvedeny hlavní hodnotící kritéria a výsledky posouzení, nicméně její obsah je metodologicky znehodnocen tím, že:

- v tabulce **chybějí Nulová varianta a var. V-optim**
- z tabulky ve smyslu aplikace multikriteriální analýzy **chybí uvedení vah (významnost) jednotlivých vybraných kritérií**, neboť nelze vybrat variantu jen mechanicky sečtením počtu prvních míst (**pozn.:** tímto mechanickým postupem by byla var. 1 celkem 4x na 1. místě a var. 2 by byla 5x na 1. místě).

Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA vyhodnotila Nulovou variantu, var. 1 a var. 2 dle oznamovatele a var. V-optim podle popisu výše. Výsledky posouzení by pak měly být pro přehlednost uvedeny v tabulce, jejíž příklad uvádíme níže i se žádoucími parametry, přičemž je nutné hlavní kritéria označit podle významnosti (váha vlivu) i s odůvodněním tohoto označení.

Hlavní parametry variant a jejich vlivů na přírodu a krajinu, životní prostředí a zdraví obyvatel, které by přepracovaná dokumentace EIA měla sledovat dle níže uvedené tabulky a využít k posouzení variant

Sledovaný parametr (varianty)	V-nul	V1	V2	V-optim
Délka (km)				
Maximální podélný sklon (%)				
Maximální převýšení (m)				
Maximální hloubka zářezů (m)				
Maximální výška násypů (m)				
Počet křižovatek / počet MÚK				
Počet mostů pod 50 metrů				
Celková délka mostů pod 50 metrů (m)				
Počet mostů nad 50 metrů				
Celková délka mostů nad 50 metrů (m)				
Počet mostů nad 100 metrů				
Odhad max. dopravních intenzit v roce 2040				
Emise pevných částic PM10 (t/rok)				
Emise pevných částic PM2,5 (t/rok)				
Emise benzenu (t/rok)				
Emise oxidu dusíku (t/rok)				
Oblast s významným rizikem nízkých rozptylových podmínek a inverzí				
Počet rizikových míst z hlediska bezpečnosti silničního provozu				
Zábor zemědělské půdy I. třídy (m2)				
Zábor zemědělské půdy II. třídy (m2)				
Zábor zemědělské půdy nižších tříd (m2)				
Zábor zemědělské půdy celkem (m2)				
Zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (m2)				
Počet křížení s vodotečemi				
Počet křížení s prvky ÚSES				
Celková délka souběhu s prvky ÚSES do vzdálenosti 100 metrů (m)				
Počet křížení s VKP				
Počet dotčených památných stromů do 100 metrů od okraje silnice				
Počet dotčených lokalit s zvl. chráněnými druhy živočichů				
Počet dotčených zvl. chráněných druhů živočichů				
Počet dotčených lokalit se zvláště chráněnými druhy rostlin				

Počet dotčených zvl. chráněných druhů rostlin				
Délka průchodu PHO vodních zdrojů (m)				
Délka průchodu PHO léčivých vod (m)				
Délka průchodu územím s dochovanými znaky krajinného rázu (m)				
Délka průchodu územím s obnovitelnými znaky krajinného rázu (m)				
Délka průchodu územím přírodě blízkým (m)				
Počet průchodů obytnou zástavbou či počet dotyků				
Stupeň rizikivosti lokálních sesuvů				
Počet domů s nadlimitním hlukem				
Počet domů s nadlimitním hlukem do 100 metrů od okraje silnice				
Celková délka protihlukových stěn (m)				
Počet obcí ve vzdálenosti do 100 metrů				
Počet obcí s demolicí domů				
Počet demolicí domů				

Dílicí poznámky s požadavky na zohlednění při přepracování dokumentace EIA

V tabulce se k var. 1 uvádí, že bude nutné na **ochranu veřejného zdraví** postavit 4 různé PHS (délka do 115 m), včetně např. PHS03 výšky 9 m v Cítově u č. p. 320 (v oznámení EIA se uvádělo 8 m: PHS ale zamezuje přístup na pozemek RD) a PHS04 výšky 6 m v Dolních Beřkovicích u č. p. 57 v lokalitě Josefka.

V obou případech se uvádí, že není upřesněno, jakým konkrétním způsobem budou intenzity hluku sníženy (technicky či výkupem RD). Přitom tento problém byl identifikován již v oznámení EIA, ale stále není vyřešen. Lze proto očekávat, že půjde o vysoce rizikový faktor v neprospěch var. 1, neboť u var. 2 nadlimitní intenzity hluku nevznikají. Tato skutečnost také může znamenat, že var. 1 nebude snadno realizovatelná nebo jen vysoce obtížně (technicky a právně).

Podle názoru Arniky je nutné, aby na konci podrobného procesu EIA bylo prokazatelné, zda tyto PHS se svými obrovskými výškami jsou reálné a budou funkční, nebo bude nutné nadlimitní hluk řešit jiným způsobem (ve prospěch jiné varianty: Nulová varianta, var. 2, V-optim). Tyto zásadní nejistoty je přitom nutné řešit již nyní za účasti veřejnosti a kdy se ještě rozhoduje o variantách záměru.

Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA u těchto obrovských protihlukových stěn (PHS) v zájmu principu předběžné opatrnosti uvedla další, podrobnější informace: Například z čeho budou vyrobeny, ukázat vizualizace a posoudit jejich vliv na krajinný ráz, podrobně vyhodnotila jejich reálnost a funkčnost a předložila jiná technická či organizační řešení na efektivní snížení nadlimitního hluku, neboť jedině tímto způsobem se k tomu může veřejnost vyjádřit. Současně je nutné kritérium „hluk“ vyhodnotit se všemi variantami, tj. i s Nulovou variantou.

Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA navrhla a zdůvodnila váhu/významnost kritéria nadlimitních intenzit hluku a dále i reálnost ochranných opatření před hlukem (nejen ve var. 1, ale příp. i v Nulové variantě), což rozhodne o souhrnném pořadí variant a o komplexních vlivech záměru na životní prostředí.

Podle našeho názoru je nutné **var. 1** (průtah pískovnou) vnímat jako daleko spornější, než var. 2 (dotyk s býv. štěrkopískovnou), přičemž kritérium zásahu do lokalit s biotopy zvláště chráněných druhů a rodů organismů (včetně pískovny) lze považovat za významné, neboť se bude rozhodovat o výjimce dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Lze také upozornit, že Nulová varianta a var. 2 se zranitelnému území pískovny se vzácnými druhy rostlin a

živočichy vyhýbají.

Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA navrhla a zdůvodnila váhu/významnost kritéria zásahu do cenných lokalit rostlin (nejen zvláště chráněných druhů) a do biotopů zvláště chráněných druhů a rodů živočichů, což rozhodne o souhrnném pořadí variant a o komplexních vlivech záměru na životní prostředí.

Dokumentace EIA upozorňuje, že podél stávajících silnic, které se mají rozšiřovat, příp. jsou v souběhu se železniční tratí, dochází u var. 1 a var. 2 k zásahu do **dřevin rostoucích mimo les**, které z hlediska krajinného rázu tvoří v rovinatém polním území významnou pozitivní funkci, a to i z hlediska biotopů různých druhů a rodů živočichů, včetně zvláště chráněných (hmyz, ptáci, savci).

Ačkoliv některé tyto dřeviny nemusejí být zdravé, je podle nás nutné, aby v přepracované dokumentaci EIA se v souhrnné tabulce s kritérii pro různé varianty objevilo i množství pokácené mimolesní zeleně jako významné kritérium pro posouzení. Nižší počet kácených dřevin má mj. i vliv na bilanci CO₂, tedy na klima. Dendrologický posudek žádné souhrnné počty kácených dřevin podle variant neuvádí (**pozn.:** u Nulové varianty se nekácí).

Upozorňujeme, že ochrana alejí podlé silnic se v současné době těší velkému zájmu veřejnosti. Důkazem je i anketa Alej roku (viz <https://www.alejroku.cz>) organizovaná každý rok Arnikou. Každé kácení aleje, jako je například plán vykácet i vítěznou alej za rok 2020 tzv. Svárovskou alej vzbuzuje velkou nevoli veřejnosti a hlavně to nepřispívá k ochraně klimatu. Upozorňujeme na tento případ, protože její likvidace se plánuje kvůli rozšíření silnice **II/372 Velké Opatovice – Chlum**.

Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA navrhla a zdůvodnila váhu/významnost kritéria zásahu variant záměru do dřevin rostoucích mimo les, tzn. byl použit počet stromů ke kácení a délka a počet stromů v cenných alejích, což může mít vliv na souhrnné pořadí variant.

Dokumentace EIA správně upozorňuje, že **zábor půdy** (zemědělské a lesní) je nutné považovat za významné kritérium zásahu záměru do přírodního prostředí. Souhrnné údaje o záboru půdy se nacházejí na různých místech dokumentace EIA a také v biologickém hodnocení (11/2020)

Na str. 176 dokumentace EIA jsou tyto údaje podle variant:

- **var. 1: 28,42 ha trvalý zábor ZPF + 4,59 ha dočasný + 0,05 ha trvalý zábor PUPFL + 0,04 ha dočasný**
- **var. 2: 33,70 ha trvalý zábor ZPF + 5,51 ha dočasný + 0,09 ha trvalý zábor PUPFL + 0,05 ha dočasný**

Z těchto souhrnných údajů vyplývá, že var. 2 je v silné nevýhodě vůči var. 1, neboť způsobuje o **19 % vyšší trvalý zábor ZPF** (rozdíl je 5,28 ha) a o **80 % vyšší trvalý zábor PUPFL** (rozdíl je 0,04 ha). V této souvislosti je zřejmé, že **Nulová varianta** nové zábory půdy nepředstavuje, takže je v tomto kritériu nejlepší.

Dalším podstatným kritériem je zábor ZPF podle kvality, jak mj. vyplývá ze str. 84-85 dokumentace EIA:

- **var. 1: 15,09 ha I. třídy + 7,78 ha II. třídy = 22,87 ha celkem**
- **var. 2: 16,27 ha I. třídy + 11,47 ha II. třídy = 27,74 ha celkem**

V této souvislosti lze upozornit na ust. § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, podle kterého lze půdy I. a II. tříd „*odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu*“.

Z výše uvedených údajů vyplývá, že var. 2 je opět v silné nevýhodě vůči var. 1, neboť zabírá o **21 % větší plochu nejcennějších zemědělských půd**. Naopak **Nulová varianta** nezabírá žádné nové cenné půdy. Kritérium zábory těchto tříd ZPF by mělo být považováno při porovnání variant za důležité, neboť k záboru těchto kvalitních půd

bude nutné získat souhlas.

Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA navrhla a zdůvodnila váhu/významnost kritéria zásahu do ZPF a PUFL, tzn. plošný zábor a zábor do nejcennějších půd (I. a II. třídy), což rozhodne o souhrnném pořadí variant a o komplexních vlivech záměru na životní prostředí.

Dokumentace EIA na těchto 11 stranách stručně popisuje **vlivy obou posuzovaných variant záměru**, přičemž Arnika za zásadní považuje i souhrnnou tabulku na str. 303-304 (která zřejmě částečně vychází z tabulky předložené Dětni Země v jejich vyjádření k oznámení původní EIA).

Základním nedostatkem dokumentace EIA je část s posouzením variant. Je sice správné, že jsou dvě (přičemž var. 2 vznikla zřejmě na základě jednání s obcemi), nicméně metodologickou chybou je absence Nulové varianty, s níž by se záměr a jeho dvě varianty měl srovnávat.

Z tohoto důvodu je nutné dokumentaci EIA a kap. s posouzením variant doplnit minimálně o jednu novou (nulovou) variantu, které budou také souhrnně popsány i v tabulce, která by se měla rozšířit o další kritéria dle příkladu tabulky v tomto vyjádření.

Žádáme také, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA:

- 1) Předložila jednak údaje o počtech dotčených osob nadlimitním hlukem a nadlimitním znečištěním ovzduší v jednotlivých obcích (nyní a po realizaci záměru), a jednak**
- 2) předložila konkrétní možnosti získání vhodných druhů zeminy do násypů, a to takových, které nebudou ohrožovat kvalitu povrchových a podpovrchových vod anebo ohrožovat zdraví obyvatel.**
- 3) V rámci nového posouzení min. 4 variant doplnila minimálně kritérium o kácení dřevin rostoucích mimo les a**
- 4) tabulku rozšířila podle příkladu výše o další měřitelná kritéria. Dále je nutné,**
- 5) aby byla číselně stanovena váha všech kritérií s odůvodněním a provedlo se posouzení se stanovením pořadí všech variant, tzn. min. včetně Nulové varianty.**

K hodnocení vlivů podle kap. D.I.1. dokumentace EIA

V dokumentaci EIA a v Hlukové studii se uvádí, že výstavbou záměru ve var. 1 a var. 2 dojde ke snížení intenzit hluku v obcích, kudy probíhají stávající silnice. Nicméně nelze ale zjistit, kolik osob (odborným odhadem) a v jakých obcích je nyní (2020) postiženo nadlimitním hlukem (ve dne a v noci) a kolik jich bude, pokud se

- záměr nebude realizovat (Nulová varianta),
- záměr se bude realizovat ve var. 1,
- záměr se bude realizovat ve var. 2.

Z tohoto důvodu je obtížné až nemožné prokázat, že např. Nulová varianta nebude v roce 2040 vyhovovat, resp. realizace var. 1 či var. 2 je skutečně naléhavý veřejným zájmem.

V dokumentaci EIA, v Rozptylové studii a ve studii zdravotních rizik se uvádí, že výstavbou záměru ve var. 1 a var. 2 nedojde k nějakému významnému snížení stavu znečištění ovzduší, resp. i při Nulové variantě bez nové výstavby by nemělo docházet k vyššímu významnému znečištění ovzduší v roce 2024 a ani v roce 2040. **Je tedy zřejmé, že záměr nijak nezlepší stav ovzduší v dotčených obcích a ani nijak nezlepší zdravotní situaci místních obyvatel tím, že se část nízkých dopravních intenzit sníží přesunem vozidel na nové silnice mimo obce.**

V dokumentaci EIA a **ve studii o vlivu na klima se velká část textu zabývá jen obecnými údaji, které se podle zjištění Arniky vlivem záměru na klima nezabývají**, kromě tohoto odstavce a výpočtu a tří tabulek:

„Na základě všech výše uvedených skutečností lze vyslovit závěr, že realizace navrhovaného záměru bude z hlediska vlivů na tepelný ostrov města jednoznačným přínosem, protože odvede dopravu ze stávajících průtahů obcemi do volné krajiny, což je patrné porovnáním bilancí CO₂ ve stávajícím stavu a po realizaci záměru na stávajících komunikacích souvisejících s navrženým dopravním řešením:

- stávající stav – rok 2020 – 18 254 kg / 24 hod.
- varianta 1 - rok 2024 – 11 983 kg / 24 hod.
- varianta 2 – rok 2024 – 10 127 kg / 24 hod.“

Podle názoru Arniky je uvedená úvaha v odstavci nelogická, neboť **vlivy záměru na klima nelze spojovat s existencí „tepelného ostrova“** tak, jak studie uvádí. Studie totiž nesprávně a mimoběžně tvrdí, že výstavbou různých silničních obchvatů měst, třeba sto, na které se přesune silniční doprava na fosilní palivo, dojde k údajnému snížení účinků „tepelného ostrova“, neboť v něm bude jezdit méně aut, která by jezdila napříč městem.

Tato úvaha je ovšem mylná, neboť **tepelný ostrov vzniká překrytím původní plochy vegetace umělými povrchy, např. silnicemi, takže tyto umělé povrchy nelze spojovat s koncentracemi CO₂, ale s „betonováním krajiny“, které nahrazuje vegetaci, jež je schopna absorbovat vodu a tou pak okolí ochlazovat.**

V článku s názvem „Městský tepelný ostrov“ se mj. uvádí následující údaje, které popírají tvrzení studie o vlivu na klima (více viz https://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%BD_tepeln%C3%BD_ostrov): „Městský tepelný ostrov... je městská zástavba, která vykazuje znatelně vyšších teplot než její okolí... **Hlavní příčinou tepelných ostrůvků je překrytí původní plochy vegetace pozemními komunikacemi a budovami. Asfalt a beton, které jsou použity, nemají schopnost přijímané sluneční záření upotřebit a přeměnit na chemickou či jinou energii, jak tomu probíhá u vyšších rostlin; mají též větší tendenci dopadající světelné a tepelné záření absorbovat (menší albedo). V případě térových a asfaltových silnic absorpci prohlubuje tmavá barva těchto komunikací...** Tepelné ostrovy se dají měřit v infračervené části spektra. U největších velkoměst činí rozdíl teploty kolem 10 °C, u menších měst 5 a méně °C... Účinek tepelných ostrovů lze ovlivnit „zelenou zástavbou“...“

Pokud studie počítala emise CO₂ na stávajících silnicích za rok 2020 (**18.254 kg/den**) a v roce 2024 ve var. 1 (**11.983 kg/den**) a ve var. 2 (**10.127 kg/den**), tak podle Arniky nemají tato čísla žádnou spojitost s bilancí CO₂ a s vlivem na klima, neboť v obcích stále zůstávají betonové/asfaltové silnice, které udržují „tepelný ostrov“. Jen po nich jezdí jiný (nižší počet vozidel/den). Jinak řečeno: Pokud by všechna auta jezdila mimo město, tak město bude stále tepelným ostrovem, neboť „**hlavní příčinou... je překrytí původní plochy vegetace**“ silnicemi a budovami.

Očekávali jsme, že studie o vlivu na klima vypočítá emise CO₂ pro různé varianty na základě počtu a druhu vozidel na fosilní palivo. A vzhledem k tomu, že každá nová silnice způsobí jízdu plynulejší a tedy i změnu koncentrací emisí CO₂ (nejvyšší jsou při vysoké spotřebě paliva) a současně zvýší atraktivnost jízdy autem, takže dochází k dopravní indukci (roste množství aut), tak podle Arniky by naopak nejmenší vliv na klima měla mít **Nulová varianta** a největší vliv nová a pohodlná silnice, tzn. buď var. 1 nebo spíše var. 2.

Předložené tři údaje o tzv. bilanci CO₂ tedy podle nás nemají žádnou vypovídací schopnost o vlivu variant záměru na klima, resp. na emise CO₂. Studie měla totiž správně sečíst všechny emise CO₂ z automobilů na všech komunikacích, které by v daném roce (2020 či 2024) pro danou variantu existovaly. Nejmenší číslo (koncentrace CO₂) by pak představovalo nejmenší vliv na klima a tedy nejlepší variantu. Studie tedy není správná.

Pro komplexní zhodnocení vlivů na klima by bylo vhodné zahrnout i příspěvek plánované spalovny odpadů a především zhodnotit další možnosti dopravy odpadů do ní, případně porovnat, náročnost na přepravu odpadů

po celém Středočeském kraji. **Z tohoto pohledu se opět ukazuje jako nekoncepční oddělování jednotlivých staveb do různých hodnocení EIA.**

Žádáme, aby byla studie o vlivu na klima přepracována a doplněna, neboť její obsah je převážně teoretický, přičemž praktický výstup neuvádí správné vlivy variant na klima, jelikož se mimoběžně zabývá vztahem tepelného městského ostrova a emisí CO₂ z automobilové dopravy. Studie se také nezabývá automobilovou dopravou na všech silnicích (z aut na fosilní paliva), ale jen na průtazích obcemi, a ani se nezabývá rozsáhlým kácením dřevin rostoucích podél stávajících dopravních sítí a možnou náhradní výsadbou podél nových silnic a modernizovaných stávajících silnic, jako zmírňující opatření na ochranu klimatu. Už vůbec pak nezahrnuje vlivy různých způsobů dopravy odpadů.

Přivítáme, pokud do podmínek výstavby bude zahrnut i závazek monitoringu individuálních zdrojů podzemní vody (studní), kterých je jen 16 (11 u var. 1 a 5 u var. 2), a to před zahájením výstavby, během ní a 2 roky po spuštění automobilového provozu, čímž se naplní princip předběžné opatrnosti.

Nesoulad částí záměru s územními plány obcí

Za zásadní omezující skutečnosti procesu EIA lze podle Arniky upozornit na nesoulad předložených dílčích staveb s územními plány (dále jen ÚP) dotčených obcí. Proces EIA je tak zcela předčasný a měl by být zastaven.

Z vyjádření MěÚ Mělník ze dne **12. 8. 2020, č. j. 5988/VYS/20/HETE** vyplývají tyto skutečnosti:

- **var. 1:** z 5 částí záměru nejsou 3 části v souladu s ÚP, resp. v souladu s ÚP je jen obchvat obce Cítov silnicí II/246 (VPS) a rozšíření silnice III/24636 Cítov – Dolní Beřkovice
- **var. 2:** ze 4 částí záměru není ani jedna část v souladu s ÚP dotčených obcí

Z vyjádření MěÚ Roudnice nad Labem ze dne **20.11. 2020, č. j. MURCE/44591/2020** vyplývá, že obchvat obce Cítov ve var. 2 není v souladu s ÚP Kostomlaty pod Řípem, resp. byl by v souladu, pokud by záměr na území obce nepředstavovala zpevněnou část stavby.

Stručně řečeno, záměr je, na rozdíl od Nulové varianty, v rozporu s těmito ÚP:

- **var. 1:** ÚP Hořín, ÚP Dolní Beřkovice a ÚP Horní Počaply a
- **var. 2:** ÚP Hořín, ÚP Dolní Beřkovice, ÚP Horní Počaply, ÚP Cítov, ÚP Býkev a ÚP Kostomlaty pod Řípem (příp. podmíněně)

Podle Arniky se tedy postupuje nelogicky, pokud se nejprve procesem EIA posuzují nějaké varianty liniové dopravní stavby a až následně se procesem SEA v rámci územního plánování při schvalování ZÚR a zejména ÚP dotčených obcí posoudí dopravní koridory a celkové změny, které v dopravě vyvolá plánovaná výstavba ZEVO Mělník.

Postup posuzování vlivů u koncepcí a záměrů má být přitom logický, tzn. nejprve se mají na základě širších dopravních, bezpečnostních a ekologických souvislostí procesem SEA posoudit různé **dopravní koridory** a vybrat jeden, kterým se v ZÚR a v ÚP chrání určité území pro posouzení **různých variant** vybrané dopravní liniové stavby procesem EIA. V procesu EIA se pak v území vybraného koridoru z předložených variant vybere jedna, která se pak zpracuje do příslušné dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) a pro stavební povolení (DSP).

Pokud ovšem proces EIA o výběru konkrétní „projektové“ varianty záměru předchází procesu SEA (v rámci schvalování ÚP, resp. ZÚR), pak jde o nesprávný postup. Důkazem je i ustálená judikatura správních soudů, která pochází právě z vadného schvalování dálnice D8-0805 Lovosice – Řehlovice přes CHKO České středohoří (**pozn.:** na základě žalob o vadnosti procesu SEA a EIA byla soudy zrušena všechna územní rozhodnutí pro hlavní trasu).

Vztahem procesu SEA a procesu EIA se např. zabývá rozsudek NSS ze dne **20. 5. 2009, č. j. 1 As 111/2008 – 363** ve věci zákonnosti vydání územního rozhodnutí pro **dálnici D8-0805 Lovosice – Řehlovice**, kdy spolky ve své žalobě mj. namítaly, že když byl nezákonně proveden proces SEA (výběr koridoru dálnice D8), tak logicky byl proveden i navazující proces EIA (o výběru varianty).

NSS v tomto rozsudku ke vztahu procesu SEA k procesu EIA uvádí následující: „... **po vydání stanoviska SEA, jehož obsahem je doporučení či výběr jedné z několika možností, se pak pracuje již jen s jednou variantou (resp. zde se dvěma variantami téhož koridoru), a na tom není nic závadného. (Stanovisko SEA by pochopitelně mělo být vydáno v souladu se zákonem, což zahrnuje i respektování práv veřejnosti...)**“

Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA zohlednila výsledky procesu SEA pro ÚP dotčených obcí, neboť bez souhlasného stanoviska SEA pro ÚP, resp. pro ZÚR, takže lze jen stěží tvrdit, že výběr variant záměru proběhl po odborné i procesní stránce (za účasti veřejnosti, včetně obyvatel dotčených obcí a krajů) správným způsobem.

Přitom, jak již bylo uvedeno výše, nelze bez širších dopravních, ekonomických a ekologických souvislostí předkládat tzv. salámovou metodou nahodilé různé silniční stavby, aniž by bylo zřejmé, zda jejich přínosy a naléhavost jsou doloženy a aniž by o nich proběhla zákonná „diskuse“ při schvalování ÚP, resp. ZÚR.

V tomto smyslu je tento proces EIA předčasný, neboť dokud neproběhne proces SEA na různé dopravní koridory, tak lze jen stěží v procesu EIA pokračovat a úspěšně navrhované stavby následně i schvalovat, neboť stavební úřady mj. posuzují i soulad záměru s ÚPN.

Závěr

Domníváme se, že i když dokumentace EIA uvádí, že obě varianty záměru mají přípustné vlivy na životní prostředí, které jsou zmírněny navrženými opatřeními, přičemž **mírně má být výhodnější var. 1**, tak podle nás nedošlo k objektivnímu a přesvědčivému posouzení vlivů, a to hlavně s ohledem na absenci srovnání s Nulovou variantou, případně dalšími.

Hlavní nedostatky dokumentace EIA spatřujeme v nesprávném použití metodologie, tzn.

- **neposouzení Nulové varianty,**
- **nepřesvědčivé a nepodložené tvrzení, že var. 1 je výhodnější, než var. 2,**
- **absence odůvodnění ke stanovení všech hlavních kritérií a také jejich váhy / významu,** neboť nelze mechanicky a účelově s rozpory tvrdit, že nějaké kritérium převažuje (např. zábor půdy): podle našeho názoru vychází jako nejvýhodnější Nulová varianta a za ní je var. 2, která má daleko nižší rizika k realizaci,
- **neposouzení všech hlavních vlivů,** např. chybí konkrétní údaje, kolik obyvatel obcí je dotčeno nadlimitními intenzitami hluku a nadlimitním znečištěním ovzduší, jak je zohledněn počet kácených dřevin rostoucích mimo les ve var. 1 a var. 2 navzájem a k Nulové variantě apod.

Předložená dokumentace EIA nezajišťuje objektivní podklad pro další rozhodování, neboť nepředstavuje úplné, správné a přezkoumatelné posouzení vlivů záměru na životní prostředí, resp. obsahuje řadu nejasností (např. Hluková a Rozptylová studie), rozporů (studie o vlivu na klima) a spekulací.

Také chybí posouzení Nulové varianty.

Přestože došlo k vypracování řady rozsáhlých podkladů a dokumentace EIA zčásti reaguje i na některé z požadavků ve vyjádření k oznámení EIA, žádáme, aby byla dokumentace EIA vrácena k přepracování a k doplnění, a to i s upřesněním posouzení variant..

Dále podle § 17 odst. zákona č. 100/2001 Sb. žádáme, aby bylo svoláno veřejné projednání záměru, neboť s touto předloženou dokumentací EIA nelze souhlasit.

S pozdravem za Arniku – program Toxické látky a odpady



Arnika – program Toxické látky a odpady
 Bělinická 541/13, 170 00 Praha 7
GSM: (+420) 774 406 825
email: toxic@arnika.org
www.arnika.org , IČO: 709 478 05

RNDr. Jindřich Petrlík, vedoucí pobočného spolku Arnika - programu Toxické látky a odpady