

**Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu**  
Cejl 866/50a, 602 00 Brno, mobil 603 574 289, dz.brno@ecn.cz, IČ 67010041

Krajský úřad Středočeského kraje  
Odbor ŽP a zemědělství  
Zborovská 11  
150 21 Praha 5  
**podatelna@kr-s.cz**

E-mail se zaručeným elektronickým podpisem

12. 4. 2021

**Vyjádření k oznámení EIA podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. 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](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](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2200)).

Pobočný spolek spolku Děti Země pod názvem **Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu** (dále jen Děti Země) tímto na KÚ v zákonné lhůtě do 30 dní od zveřejnění výše uvedeného sdělení, tj. do pondělí **12. 4. 2021**, posílá 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. Jirí Starý
10. **Vlivy na klima** (70 stran, 8/2020) od firmy ECO-ENVI-CONSULT

Dokumentace EIA s textovými přílohami tedy představuje min. **1.199 stran podkladů**, mimo mapových příloh.

Děti Země dále podotýká, že níže uvedené vyjádření k dokumentaci EIA (1/2021) se opírá nejen o předložené podklady (v rozsahu min. asi 1.200 stran), ale také o jejich vyjádření ze dne 4. 2. 2019 (14 stran, 31 požadavků) k oznámení EIA (11/2018) ke stejnojmennému záměru „**Nové dopravní řešení v lokalitě Horní Počaply – Dolní Beřkovice – Cítov**“, který je o předmětného záměru odlišný. Dokumentace EIA sice některé tyto jejich požadavky k oznámení EIA zohlednila (viz str. 18), nicméně některé zbývající byly upraveny a níže předloženy znovu.

## Závěry a doporučení

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 variant, které byly nastíněny již ve vyjádření k oznámení EIA, tzn. Nulová varianta a varianta V-optim, tj. s výstavbou silnice I. třídy mezi I/9 a I/16 a s dílčími technickými úpravami stávajících silnic II. a III. třídy.

Žádáme proto, aby byla dokumentace EIA vrácena k přepracování a k doplnění, a to i s upřesněním posouzení variant. A to i přesto, že došlo k vypracování řady rozsáhlých podkladů a dokumentace EIA zčásti reaguje i na řady požadavků ve vyjádření k oznámení EIA.

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

### *Vyjádření Děti Země 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

**pro plánovanou výstavbu spalovny komunálních odpadů v elektrárně Mělník** (pro tento záměr vydalo MŽP souhlasné závazné stanovisko EIA se 17 podmínkami dne **20. 8. 2018 pod č. j. MZP/2018/710/1558**).

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 nesystemovým způsobem byla-nebyla zahrnuta do posouzení vlivů tohoto záměru).

## 1. Uživatelsky nekomfortní formát textu dokumentace EIA, včetně řady příloh

Děti Země stejně jako ve svém vyjádření k oznámení EIA (11/2018) připomínají, že smyslem procesu EIA je komplexní a transparentní vyhodnocení veškerých možných vlivů záměru na životní prostředí a lidské zdraví. Z tohoto důvodu Děti Země očekávaly, že příslušné dokumenty v elektronické podobě budou veřejnosti, tj. prostřednictvím informačního systému ([https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100\\_cr](https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr)), poskytnuté v otevřeném formátu, který umožňuje s využitím běžně dostupného softwaru standardní práci s textem, tj. minimálně možnost kopírování textu nebo vyhledávání slov (vytištění dokumentace EIA je velmi náročné, navíc řada stran je dokonce z důvodu „zamčení“ obsahu dokumentace EIA dokonce obtížně čitelná až nečitelná).

Bohužel dokumentace EIA (stejně jak oznámení EIA) a některé přílohy tyto elementární nároky nesplňují a tudíž nenaplnují účel procesu EIA, pokud soubory ve formátu pdf jsou „zamčené“ s cílem zabránit veřejnosti snadnou práci s textem. Přitom je zarážející, že tento postup zvolila veřejná korporace, nikoliv soukromá. Tento požadavek na „otevřenost“ podkladů v procesu EIA přitom vznášíme opakovaně, avšak orgány ochrany ŽP ho ignorují!

**Požadavek č. 1:** Žádáme, aby KÚ důrazně po všech žadatelích o vydání závěrů zjišťovacích zjištění a závazných stanovisek EIA vyžadoval poskytování podkladů v „otevřených systémech“ (open data), aby s nimi mohla veřejnost při tak obrovských objemech dat (nyní min. asi 1.200 stran) a při tak krátkých lhůtách (30 dní) přijatelným způsobem pracovat.

**Požadavek č. 2:** Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA i všechny její přílohy byly předloženy jako otevřená data, aby s nimi mohla veřejnost snadno pracovat a byl tak splněn jeden z účelů procesu EIA. Současně žádáme, aby stejným způsobem byl po formální stránce předložen i posudek EIA.

## 2. Absence řádného a logického zdůvodnění záměru

Děti Země stejně jako ve svém vyjádření k oznámení EIA (11/2018) upozorňují, že záměr v obou variantách má různé významné negativní vlivy na některé složky životního prostředí a v různé intenzitě.

Jedná se zejména o zábor převážně zemědělské půdy v rozsahu 11-14,5 km (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 zasahuje do biotopů 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 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 opět 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).

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 rovinnatém 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 čtyřech místech!

**Požadavek č. 3:** 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).

### 3. 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).“**

Bylo proto nelogické, pokud společně s výstavbou spalovny nebyly procesem EIA vyhodnoceny i vyvolané související silniční stavby, takže vlivy spalovny nebyly prokazatelně ve své úplnosti (kumulativně) řádně vyhodnoceny. Přitom je obecně známo, jakými problémy trpí např. spalovna komunálních odpadů v Chotíkově, u které soudy dosud již 3x zrušily pravomocné územní rozhodnutí a 3x i pravomocné stavební povolení.

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 zábořem 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 a 3 přeložek 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.

**Požadavek č. 4:** 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 ekologicky negativní zdroj, zvláště úprava a výstavba přilehlých silnic nižších tříd jako vyvolané stavby a zvláště dlouhodobě plánovaná a potřebnější propojovací silnice I. třídy.

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

Ve vyjádření k oznámení EIA se uvádí, že záměr jako výstavba 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 důvody, zejména z pohledu přiměřenosti ve vztahu k dopravním potřebám kraje, neboť existují naléhavější dopravní závady na silniční síti (např. 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 zábořem 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 potřebnosti vykácet stromy rostoucí mimo les, které jsou naopak v rovinaté zemědělské krajině žádaným a významným krajinotvorným prvkem, apod.).

Děti Země proto ve vyjádření k oznámení EIA upozornily, že 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**, jak Děti Země navrhly a podrobně zdůvodnily ve svém vyjádření k oznámení EIA. Avšak o těchto skutečnostech a návrzích nebyly v dokumentaci EIA nalezeny žádné zmínky.



Dokumentace EIA v kap. B.I.5 (str. 32-38) se tedy sice podrobně zabývá procesem identifikace a výběru různých variant a subvariant záměru (dle dopravní studie z 3/2018 a 3/2020), resp. z 10 variant byly vybrány 3 varianty a nakonec na základě obsahu zjišťovacího řízení (2019) a jednání s obcemi byly vybrány 2 varianty (**pozn.:** hlavní rozdíl lze spatřovat v tom, že var. 2 probíhá dále od obce Cítov, takže mj. nezpůsobuje nadlimitní intenzity hluku, a její trasování podél železniční trati 090 lze do budoucna využít jako součást plánovaného propojení silnice I/16 a I/9, takže oproti var. 1 je jen „zdánlivě“ nutné postavit o 3,3 km více nových silnic).

**Podle Děti Země měla dokumentace EIA posoudit Nulovou variantu, var. 1 a var. 2 dle oznamovatele a také variantu, která byla již navržena ve vyjádření k oznámení EIA jako varianta V-optim a 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.).

Jak již bylo uvedeno výše, tak je vysoce sporné, zda je skutečně věcně a časově naléhavé a ve veřejném zájmu předložený záměr (var. 1 nebo var. 2) realizovat, tzn. včetně obchvatů Cítova, Horních Počapel a Dolních Beřkovic, pokud stávající i budoucí dopravní intenzity (za cca 20 let) nedosahují max. kapacitních údajů na silnicích II. a III. třídy, resp. kdy se na silnici I. třídy I/16 a I/9 očekávají vysoké dopravní intenzity.

Navíc vzhledem k trendu snižování následků nehod na silnicích (viz <http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/na-ceskych-silnicich-loni-zemrelo-502-lidi-nejmene-od-roku-1961/1569471>) lze do budoucna očekávat další snižování počtu mrtvých a zraněných, a to zejména z důvodů další modernizace aut, důslednějších kontrol účastníků silničního provozu a kvality vozidel, častějších kontrol technického stavu silnic, resp. častější opravy silnic I. třídy a nižších tříd, i vyšší zodpovědnosti účastníků silničního provozu.

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.

Děti Země v této souvislosti opakují, že vítají, pokud dokumentace EIA **předložila do hodnocení 2 varianty záměru**, nicméně zásadní metodologickou chybou je, 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 prospěšnosti realizovat. Pokud toto srovnání chybí, pak takový postup vybočuje z účelu proces EIA.

A pokud oznamovateli (veřejná korporace) bylo známo, že Děti Země (a zřejmě i jiní účastníci zjišťovacího řízení) ve svém vyjádření k oznámení EIA doporučily vyhodnotit i silniční řešení dle plánu ŘSD ČR (veřejná korporace) s propojením silnic I/16 a I/9 (její úsek podél tratě 090 dokonce tvoří část var. 2), resp. **var. V-optim**, pak jistě nic nebránilo tomu, aby se oznamovatel s ŘSD ČR od 3/2019 domluvil na společném postupu.

Děti Země sice mohou uvítat i to, že 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 (**pozn.:** zřejmě inspirace tabulkou ve vyjádření k oznámení EIA), nicméně její obsah je metodologicky znehodnocen těmito skutečnostmi:

- 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).

**Požadavek č. 5:** 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, kterou příkladmo uvádíme níže se žádoucími parametry, přičemž je nutné hlavní kritéria označit podle významnosti (váha vlivu), a to i s odůvodněním tohoto označení, aby by se mohlo stanovit pořadí podle kritérií a hlavně sumarizující pořadí podle jednotlivých variant.

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 rizikovitosti 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				

## 5. Dílčí poznámky s požadavky na zohlednění při přepracování dokumentace EIA

Děti Země si níže dovoluují předložit dílčí poznámky a upozornění k obsahu předložené dokumentace EIA, přičemž očekávají, že budou zohledněny nebo jinak vypořádány v přepracované dokumentaci EIA, resp. stanou se vodítkem pro její doplnění.

### str. 51-52 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 Děti Země je „hluk“ navíc kritériem s velkou váhou (viz souhrnné posouzení).

Podle názoru Děti Země 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.

**Požadavek č. 6:** Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA u těchto obrovských PHS v zájmu principu předběžné opatrnosti uvedla další podrobné údaje, jako např. 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. Nulová varianta, var. 1, var. 2 a V-optim.

**Požadavek č. 7:** Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA v rámci nového posouzení min. 4 variant 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 nebo ve var. V-optim), což rozhodne o souhrnném pořadí variant a o komplexních vlivech záměru na životní prostředí.

### str. 161 a násl. dokumentace EIA

Děti Země za pozitivní vnímají skutečnost, že po dvou letech byly provedeny další **přírodovědné průzkumy** (2020) a bylo vypracováno další biologické hodnocení (**pozn.:** potvrdilo zřejmě škodlivý vliv na biotop 1 zvláště chráněného druhu rostliny a 21 zvláště chráněných druhů a rodů živočichů, včetně vázaných na pole a dřeviny).

Děti Země ve svém vyjádření k oznámení EIA mj. upozornily, že je nutné považovat pískovnu západně od obce Cítov i okraj býv. štěrkopískovny Baraba podél trati 090 z hlediska biodiverzity za cenné lokality. Proto je nutné **var. 1** (průtah pískovnou) vnímat daleko spornou, 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.

**Požadavek č. 8:** Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA v rámci nového posouzení min. 4 variant 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.

#### str. 163 dokumentace EIA

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 také ke značnému zásahu do **dřevin rostoucích mimo les**, které z hlediska krajinného rázu tvoří v rovinném 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, tak podle Děti Země je nutné, aby v přepracované dokumentaci EIA se v souhrnné tabulce s kritérii pro různé varianty objevil i počet kácení mimolesních dřevin jako významné kritérium pro posouzení. Nižší počet kácených dřevin má mj. i vliv na bilanci CO<sub>2</sub>, resp. na klima. Dendrologický posudek přitom žádné souhrnné počty kácených dřevin podle variant neuvádí (**pozn.:** u Nulové varianty se nekácí).

V této souvislosti lze podotknout, že existence a ochrana alejí jsou v současné době pod velkým zájmem veřejnosti, čehož důkazem je i anketa Alej roku (viz <https://www.alejroku.cz>), kterou za rok 2020 vyhrála tzv. Svárovska alej, přičemž její vlastník (Jihomoravský kraj) ji paradoxně plánuje vykácet, aby mohl rozšířit silnici **II/372 Velké Opatovice – Chlum, extravilány** (**pozn.:** zatím je pravomocné jen územní rozhodnutí).

V tiskové zprávě s názvem „Svárovska alej na Boskovicku desátou Alejí roku“ (viz <https://www.alejroku.cz/2020/vysledky-2020>) se mj. uvádí toto: „První místo jubilejního ročníku ankety vybojovala alej v Jihomoravském kraji. Staletým lipám hrozí vykácení kvůli rozšíření silnice, přesto v hlasování získaly 585 hlasů... Je dlouhá 600 metrů a vysázena byla zřejmě v roce 1920 v rámci celonárodní výsadby Stromů svobody. Tvoří ji 80 lip, z nichž 50 má jít k zemi. Doufejme, že úspěch v anketě pomůže místním alej zachránit.“

**Požadavek č. 9:** Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA v rámci nového posouzení min. 4 variant 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.

#### str. 176 dokumentace EIA

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. Zásadní otázkou je ovšem vliv **var. V-optim**, jejíž součástí je var. 2, takže v kumulaci s var. 1 by pořadí variant dle tohoto kritéria mohlo být zásadní. Na tuto otázku ale dokumentace EIA nedává odpověď, neboť var. V-optim nebyla posuzována.

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 a u **var. V-optim**, jejíž součástí je var. 2, zábory nejcennějších půd nejsou známy. Kritérium zábory těchto tříd ZPF by mělo být považováno při porovnání variant za důležité, neboť k záboru těchto kvalitních půd bude nutné získat souhlas.

**Požadavek č. 10:** Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA v rámci nového posouzení min. 4 variant 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.

### str. 302 až 312 dokumentace EIA (posouzení variant)

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

Jak již bylo uvedeno výše, tak základním nedostatkem dokumentace EIA je část s posouzením variant, neboť sice je 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. Další vadou je absence var. V-optim dle návrhu Děti Země v jejich vyjádření k oznámení EIA, která představuje výstavbu propojení silnic I/16 s I/9 a spíše rekonstrukci či dílčí modernizaci stávajících silnic II. a III. třídy kolem Mělníka.

Z tohoto důvodu je nutné dokumentaci EIA a kap. s posouzením variant doplnit o 2 nové varianty, které budou také souhrnně popsány i v tabulce, která by se měla rozšířit o další kritéria dle námětu tabulky v tomto vyjádření.

Děti Země ke kap. s posouzením variant předkládají níže tyto poznámky:

- 1) **ochrana veřejného zdraví** (str. 305) = z textu **není zřejmé**, kolik obyvatel a v jaké obci je podle variant postiženo nadlimitními intenzitami hluku a příp. nadlimitním znečištěním ovzduší, aby bylo prokazatelné, že realizace záměru bude mít nějaký přínos pro stávající obyvatele obcí, přičemž je nutné tyto údaje vztáhnout na var. 1 a var. 2 a porovnat je s Nulovou variantou
- 2) **znečištění ovzduší** (str. 305-306) = **var. 2** je nepatrně výhodnější, než var. 1, nicméně chybějí údaje o pořadí Nulové varianty a var. V-optim, což je nutné doplnit
- 3) **klima** (str. 306) = **var. 2** je výhodnější, než var. 1, nicméně chybějí údaje o pořadí Nulové varianty a var. V-optim, což je nutné doplnit: Děti Země ovšem tuto studii považují za rozpornou a měla by se přepracovat, a to ve vztahu k automobilové dopravě na všech silnicích a k nutnosti provést kácení podél stávajících silnic s nejistou náhradní výsadbou, neboť i stromy mají vliv na bilanci CO<sub>2</sub> (viz dále)
- 4) **hluk** (str. 206) = **var. 2** je výhodnější, než var. 1, neboť není nutné u Cítova na novém obchvatu budovat 3 PHS a u Dolních Beřkovic 1 PHS, nicméně chybějí údaje o pořadí Nulové varianty (tzn. popis současného stavu s nadlimitním hlukem a kde) a var. V-optim, což je nutné doplnit
- 5) **povrchové a podzemní vody** (str. 307) = **var. 2** je výhodnější, než var. 1, neboť není nutné zajistit 3 přeložky vodních toků a zásahů do individuálních zdrojů vody je také nižší (5 vs. 11 zásahů), nicméně chybějí údaje o pořadí Nulové varianty (současný stav s nadlimitním hlukem a kde) a var. V-optim, což je nutné doplnit
- 6) **půda** (str. 307) = **var. 1** je výhodnější, než var. 2, neboť zábor do ZPF (o 19 %), do PUPFL (o 80 %) a do I. a II. třídy ZPF (o 21 %) je vždy nižší, nicméně chybějí údaje o pořadí Nulové varianty (bez nového záboru) a var. V-optim, což je nutné doplnit: z textu ale **není zřejmé**, jakým způsobem bude řešen nedostatek **vhodných zemín do násypů**, přičemž tvrzení o využití různých „alternativních surovin“ z Elektrárny Mělník nelze připustit, neboť jde o rizikový postup, jak mj. dokazuje použití nevhodné strusky do násypu dálnice D47 u Ostravy např. v článku s názvem „Vyhrabat a odvézt. Část zvlněné D1 na Ostravsku se bude muset postavit

znovu“ (viz <https://www.euro.cz/udalosti/vyhrabat-a-odvezt-cast-zvlnene-d1-na-ostravsku-se-bude-muset-v-podstate-postavit-znovu-1456316>): „Podle ŘSD vzniklo zvlnění dálnice tím, že Eurovia nedodržela domluvený postup a většina vad vznikla použitím nekvalitního materiálu. Eurovia to odmítá a tvrdí, že na stavbu použila pouze materiál, který si objednalo ŘSD.“

- 7) **horninové prostředí** (str. 307-308) = **var. 1** je výhodnější, než var. 2, neboť nezasahuje do ložiska šterkopísků, což bude nutné řešit v povolovacích řízeních, nicméně chybějí údaje o pořadí Nulové varianty (bez zásahu) a var. V-optim, což je nutné doplnit
- 8) **biodiverzita** (str. 308) = **var. 2** je výhodnější, než var. 1, neboť trasa neprochází přes velmi cenné území pískovny s výskytem vzácných druhů rostlin a zvláště chráněných druhů a rodů živočichů západně od obce Cítov a je jen v dotyku z cenným územím býv. šterkopískovny Baraba, nicméně chybějí údaje o pořadí Nulové varianty (žádný zásah do cenných lokalit) a var. V-optim, což je nutné doplnit
- 9) **krajinný ráz** (str. 309) = **var. 1** je mírně výhodnější, než var. 2, nicméně chybějí údaje o pořadí Nulové varianty (bez zásahu) a var. V-optim, což je nutné doplnit
- 10) **památky** (str. 309) = **var. 1** je výhodnější, než var. 2, neboť nezasahuje do 2 vnější zóny ochranného pásma NKP Říp, nicméně chybějí údaje o pořadí Nulové varianty (bez zásahu) a var. V-optim, což je nutné doplnit

Z přehledu výše a z tabulky na str. 303 a 304 dokumentace EIA vyplývá výhodnost variant podle 9 kritérií takto:

- **ovzduší = (var. 0) var. 2**
- **klima = var. 2**
- **hluk = var. 2** [pozn.: o pořadí variant chybějí v dokumentaci EIA údaje]
- **voda = (var. 0) var. 2**
- **biodiverzita = (var. 0) var. 2**
- -----
- **půda = (var. 0) var. 1**
- **horninové prostředí = (var. 0) var. 1**
- **krajinný ráz = var. 0) var. 1**
- **památky = (var. 0) var. 1**

Dokumentace EIA na str. 310 a 312 posouzení var. 1 a var. 2 shrnuje tak, že z hlediska významnosti považuje **zábory půdy za důležité kritérium** (jde o nevratný proces), takže tvrdí, že **mírně výhodnější je var. 1**, než var. 2, neboť zabírá o 5,28 ha méně ZPF a o 0,04 ha méně PUFL.

Ovšem tvrzení, že zábor půdy je nevratný proces, je zavádějící, neboť půda nebude zničena, ale bude využita pro méně úrodné půdy nebo na zářezy a svahy nových silnic a přeložek. Naopak, co bude nevratně zničeno, jsou

- části vodních toků, pokud budou přeloženy (u var. 1 na 3 místech, kdežto u var. 2 bez přeložení), resp. pokud budou tvořit pro nové silnice podmostí, které bude vybetonováno
- části biotopů s cennými druhy a rody organismů a se zvláště chráněnými druhy a rody organismů (u var. 1)
- mimolesní dřeviny, včetně alejí podél dopravních sítí (var. 1 i var. 2) s nejistou výsadbou podél nových a modernizovaných silnic II. a III. třídy a příp. podél železniční trati 090 ve var. 2

Děti Země tedy považují tvrzení o výhodnosti var. 1 za sporné, i když váha kritéria záboru půdy je logická, zvláště pokud dochází i k záboru I. a II. třídy ZPF, což bez souhlasu nelze. Nicméně výběr 9 kritérií není v dokumentaci EIA **řádně zdůvodněný**, resp. např. v něm chybí kácení mimolesních dřevin (včetně alejí). Dále chybí **konkrétní a zdůvodněné váhy (významu) přiřazené ke všem kritériím (10?)**, neboť jen stěží může 1 kritérium významně převážet nad ostatními. Naopak **z obsahu dokumentace EIA** a se všemi riziky se zdá být výhodnější **var. 2**.

Chybí také porovnání var. 1 a var. 2 s Nulovou variantou, přičemž odborným odhadem je lepší v 7 kritériích z celkových 9, kdežto **var. 2** je výhodná v 5 kritériích a var. 1 jen ve 4 kritériích. Z hlediska počtu získaných 1. míst je **Nulová varianta de facto nejlepší**, na 2. místě je var. 2. Chybí i porovnání s var. V-optim.

Navíc se Děti Země domnívají, že po vzoru SWOT analýzy je důležitým faktorem i riziko a jeho intenzita. Např. **var. 1 je rizikovější, než var. 2, a to z těchto hledisek:**

- její součástí je výstavba 4 PHS, přičemž jedna je vysoká 9 m a druhá 6 m, aniž je zřejmé, že to bude reálné

- její součástí je střet trasy s pískovnou s cennými druhy rostlin a se zvláště chráněnými druhy a rody živočichů, pro které je nutné vést řízení o výjimce dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. a splnit přísné požadavky zákona
- trasa obchvatu obce Cítov je blíže obci, takže může způsobit vyšší odmítavé reakce lidí

**Požadavek č. 11:** Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA v rámci nového posouzení min. 4 variant předložila jednak údaje o počtech dotčených osob nadlimitním hlukem a nadlimitním znečištěním ovzduší v jednotlivých obcích (nyní a po realizaci záměru) a jednak předložila konkrétní možnosti získání vhodných druhů zeminy do násypů či konkrétně popsala, jaké materiály z elektrárny lze takto použít.

**Požadavek č. 12:** Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA v rámci nového posouzení min. 4 variant doplnila min. kritérium o kácení mimolesních dřevin a tabulku rozšířila podle tabulky výše o další měřitelná kritéria. Dále je nutné, aby byla číselně stanovena váha všech kritérií s odůvodněním a provedlo se posouzení se stanovením pořadí všech variant, tzn. min. Nulová varianta, var. 1, var. 2 a var. V-optim.

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

Děti Země si níže dovoluují předložit další dílčí poznámky k obsahu této kapitoly, která shrnuje podkladové studie, přičemž očekávají, že budou zohledněny nebo jinak vypořádány v přepracované dokumentaci EIA, resp. stanou se vodítkem pro její doplnění.

### str. 178-180 a 211-228 dokumentace EIA (hluk)

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 a
- záměr se bude realizovat ve var. V-optim.

Z tohoto důvodu lze obtížně až nemožně prokázat, že např. Nulová varianta nebude v roce 2040 vyhovovat, resp. realizace var. 1 či var. 2 je skutečně naléhavý veřejným zájmem a zda var. V-optim nebude výhodnější.

### viz první část požadavku č. 11

### str. 181-210 a 181-210 dokumentace EIA (ovzduší)

V dokumentaci EIA, v Rozptylové studii a ve studii zdravotník 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.

### viz druhá část požadavku č. 11

### str. 207-211 dokumentace EIA (klíma)

V dokumentaci EIA a ve studii o vlivu na klíma se velká část textu zabývá jen obecnými údaji, které se podle zjištění Děti Země vlivem záměru na klíma 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 CO<sub>2</sub> 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 Děti Země 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, které by jezdily 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 CO<sub>2</sub>, ale s „betonováním krajiny“, které nahrazuje vegetaci, jenž 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](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 spočítala emise CO<sub>2</sub> 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 Děti Země nemají tato čísla žádnou spojitost s bilancí CO<sub>2</sub> 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.

Děti Země přitom očekávaly, že studie o vlivu na klima vypočítá emise CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> (nejvyšší jsou při vysoké spotřebě paliva) a současně zvýší atraktivnost jízdy autem, takže dochází k dopravní indukci (roste množství aut), tak podle Děti Země 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 CO<sub>2</sub> tedy podle Děti Země nemají žádnou vypovídací schopnost o vlivu variant záměru na klima, resp. na emise CO<sub>2</sub>. Studie měla totiž správně sečíst všechny emise CO<sub>2</sub> z automobilů na všech komunikacích, které by v daném roce (2020 či 2024) pro danou variantu existovaly. Nejmenší číslo (koncentrace CO<sub>2</sub>) by pak představovalo nejmenší vliv na klima a tedy nejlepší variantu. Studie tedy není správná.

**Požadavek č. 13:** 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 CO<sub>2</sub> z automobilové dopravy. Studie se nezabývá automobilovou dopravou na všech silnicích (s auty na fosilní paliva), ale jen na průtazích obcemi, a ani rozsáhlým kácením dřevin rostoucích podél stávajících dopravních sítí s možnou náhradní výsadbou podél nových a modernizovaných silnic a tratě 090 (zmiřující opatření pro ochranu klimatu).



## str. 228-237 dokumentace EIA (voda)

Děti Země vítají, že dokumentace EIA počítá s monitoringem 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.

## 7. Nesoulad části záměru s územními plány obcí

Za zásadní omezující skutečnosti procesu EIA lze podle Děti Země 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 nepředstavoval zpevněnou část stavby.

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

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

Podle Děti Země 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 posuzují dopravní koridory.

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...).**“

**Požadavek č. 14:** 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, 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, takže lze jen stěží v procesu EIA pokračovat a úspěšně navrhované stavby následně i schvalovat, neboť stavební úřady mj. posuzují i soulad záměru s ÚPN.

## 8. Závěr

Děti Země se domnívají, 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 nich nedošlo k objektivnímu a přesvědčivému posouzení, a to hlavně s ohledem na absenci srovnání s Nulovou variantou a příp. i s var. V-optim (**pozn.:** k posouzení všech 4 variant došlo jen z hlediska vlivů intenzit hluku a stavu znečištění ovzduší, resp. vlivů na veřejné zdraví).

Hlavní nedostatky dokumentace EIA Děti Země spatřují v nesprávném použití metodice, tzn.

- **neposouzení dalších 2 variant, zejména V-optim a Nulové**, která zřejmě vykazuje přípustné vlivy i do budoucna, přičemž většina kritérií vykazuje pro ni mnohdy lepší hodnoty, než mají obě předložené varianty,
- **nepřesvědčivé a nepodložené tvrzení, že var. 1 je výhodnější, než var. 2**,
- **absence odůvodnění ke stanovení všech 9 hlavních kritérií a také jejich váhy/významu**, neboť nelze mechanicky a účelově s rozporů tvrdit, že nějaké kritérium převažuje (např. zábor půdy): podle názoru Děti Země 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 ve všech 4 variantách, jak je zohledněn počet kácených mimolesních dřevin ve var. 1 a var. 2 navzájem a k oběma dalším variantám, chybějí vlivy na klima apod.

**Za těchto okolností je žádoucí, aby dokumentace EIA byla vrácena k doplnění a k přepracování. Také je žádoucí, aby bylo svoláno veřejné jednání.**

RNDr. Miroslav Patrik  
statutární zástupce klubu

Tento dopis byl zaslán e-mailem z adresy dz.brno@ecn.cz a podepsán elektronickým podpisem. Kvalifikovaný certifikát sériové číslo 22176829 vydala Certifikační autorita PostSignum Qualified CA 4 (ověření osobních certifikátů na [http://www.postsignum.cz/certifikaty\\_uzivatelu.html](http://www.postsignum.cz/certifikaty_uzivatelu.html)).

Předmět: Předběžné potvrzení o doručení datové zprávy

Datum: Mon, 12 Apr 2021 18:55:02 +0200

Od: E-PODATELNA <podatelna@kr-s.cz>

Komu: dz.brno@ecn.cz

TOTO JE AUTOMATICKY GENEROVANÁ ZPRÁVA ELEKTRONICKÉ PODATELNY

\*\*\*\*\*

Dobrý den, datová zpráva ve věci „Melník - silnice = EIA (KU StK) - vyjádření c.1 DZ k dokumentaci EIA pro vystavbu nových silnic u Melníka, 12.04.2021“ byla dodána na elektronickou adresu podatelny. Po ověření správnosti podání (uznávaný el. podpis, technické parametry) a přidělení identifikátoru Vám bude zasláno závazné potvrzení o doručení a přijetí datové zprávy." Děkujeme za pochopení. e-podatelna

Krajský úřad Středočeského kraje

Zborovská 11

150 21 Praha 5

tel.: +420 257 280 111

e-mail: podatelna@kr-s.cz

web: www.kr-stredocesky.cz

Poučení:

Příjem podání elektronicky podepsaných.

Příjem el. přílohy ve formátu doc,docx,xls,xlsx,pdf,txt,rtf,gif,tif,jpg,jpeg,fo,zfo,p7s.

Příjem datové zprávy s povolenou velikostí max. 10 MB.

Podrobná pravidla pro příjem podání prostřednictvím e-podatelny naleznete na stránkách KÚ Středočeského kraje <http://www.kr-stredocesky.cz/web/urad/epodatelna>.

Předmět: Melník - silnice = EIA (KU StK) - vyjádření c.1 DZ k dokumentaci EIA pro vystavbu nových silnic u Melníka, 12.04.2021

Datum: Mon, 12 Apr 2021 18:50:37 +0200

Od: Deti Zeme v Brne <dz.brno@ecn.cz>

Komu: epodatelna@kr-s.cz, Deti Zeme <dz.brno@ecn.cz>

Dobry den! Deti Zeme - Klub za udrzitelnou dopravu se sidlem v Brne v prilozke v pdf posilaji na KU v Praze se zarucenym elektronickym podpisem vyjadreni k dokumentaci EIA pro zamer "Nove dopravní reseni v lokalite Horni Pocaply - Dolni Berkovice - Citov". Zaslano 12.04.2021. Prosime potvrdit spravne prijeti tohoto dopisu a predat prislusnym osobam. Dekujeme. Miroslav Patrik - DZ v Brne, ele-podpis

\*\*\*\*\*

RNDr. Miroslav Patrik

Deti Zeme, Cejl 866/50a, CZ - 602 00 Brno

mobil: +420-603 574 289

miroslav.patrik@ecn.cz, <http://www.detizeme.cz>

\*\*\*\*\*

Pokud byl tento e-mail z adresy dz.brno@ecn.cz podepsán elektronickým podpisem, potvrďte prosím jeho doručení neprodleně. Kvalifikovaný certifikát sériového čísla 3453636 vydala PostSignum Qualified CA 2 (ověření osobních certifikátů na [http://www2.postsignum.cz/icz\\_szng\\_pcu/certSearch](http://www2.postsignum.cz/icz_szng_pcu/certSearch)).