Příloha č. 1

Připomínky k oznámení záměru „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění na 6-ti pruh" dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění

Zpracovala RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 14.8.2019

I. Úvod

Předmětem oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění na 6-ti pruh" (dále jen Záměr). Oznamovatelem Záměru je příspěvková organizace Ředitelství silnic a dálnic (Na Pankráci 546/56, Praha 4, 140 00). Zhotovitelem oznámení (dále jen Oznámení) je PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, Praha 10, 100 31. Přílohy Oznámení tvoří jednotlivé dílčí studie, fotodokumentace a výkresové přílohy.

Záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění na 6-ti pruh" je umístěný na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, k. ú. Horní Počernice, Satalice, Radonice u Prahy, Dehtáry a Svémyslice. Stavba Záměru začíná za MÚK Satalice a končí za křižovatkou MÚK Radonice, celková délka úpravy dálnice činí cca 3 km. Výstavba má trvat přibližně 2,5 roku a její začátek je plánován na rok 2027.

II. Oznámení

Oznámení bylo zpracováno v červnu 2019. Připomínky k němu jsou následující:

a) Na titulní straně Oznámení je v mapě zobrazující umístění Záměru vyznačena i rozsáhlá úprava MÚK Satalice. Na str. 10 Oznámení jsou uvedeny jednotlivé součásti Záměru, MÚK Satalice však není zmíněná, stejně jako v kapitole B.I.4.2 (Možnost kumulace s jinými záměry).
Požadujeme objasnit možnost kumulace Záměru s úpravami MÚK Satalice.

b) Na str. 12 Oznámení se uvádí zdůvodnění Záměru: *„V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počernicích."* V poslední době uvažované záměry rozšíření provozů v dotyčné průmyslové zóně, které nám jsou známy, však neuvádějí významný nárůst související dopravy směrem na předmětný úsek dálnice D10.[1]

[1] Pro záměr „BASF stavební hmoty Česká republika s. r. o. - zvýšení kapacity výroby BASF Horní Počernice" se v rozptylové studii (Ing. Radek Píša, s. r. o., březen 2019, poskytnuta ÚMČ Horní Počernice) uvádí intenzita provozu ve výši 14 průjezdů lehkých a 8 průjezdů těžkých nákladních vozidel za den. Z toho je jen část směrována na dálnici D10 směrem na Brandýs nad Labem, a to nájezdem až na MÚK Radonice. U záměru „Brenntag CR s. r. o. – Stáčení a skladování chlornanu sodného, sklad chemikálií, Praha 20, k. ú. Horní Počernice" se uvádí, že četnost dopravy zůstane bez výrazné změny (str. 23 oznámení EIA z března 2017, https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1043)

rekultivace hodnoceného záměru." Na str. 29 Oznámení v kapitole B.III.1.1 (Údaje o výstupech - ovzduší) se v rámci popisu výstavby Záměru uvádí výčet jednotlivých typů zdrojů znečištění ovzduší vč. staveništní dopravy. Závěrem tohoto popisu je, že „*s ohledem na (...) uvedené nebylo přikročeno k vlastnímu posouzení dopadů stavby na znečištění ovzduší.*" S tímto nelze souhlasit. Modelové výpočty pro fázi výstavby silničních komunikací již v minulosti byly součástí podkladů k procesu EIA u podobných záměrů[5], a je tedy zcela relevantní posoudit i fázi výstavby z hlediska vlivu na ovzduší. Navíc je realizace Záměru podmíněna i zbouráním dvou mostů a likvidací stávajících odstavných ploch (viz str. 1 RS a str. 13 Oznámení, avšak nikoli na str. 29 Oznámení), tedy z hlediska vlivu na znečištění ovzduší relevantními demoličními akcemi.
Požadujeme provedení rozptylové studie pro fázi výstavby Záměru a doplnění kapitoly B.III.1.1 Oznámení o vliv demoličních prací na ovzduší.

- Tabulka č. 2 na str. 7 RS uvádí intenzity dopravy formou údajů o počtu vozidel na den na dotčených komunikacích a v členění na všechna a pomalá vozidla (nad 3,5 t). MP RS však na str. 6 požaduje i uvedení projektovaných (tedy ne pouze dle metodiky SYMOS'97[6] přepočítaných, viz str. 9 RS) maximálních hodinových počtů vozidel a zohlednění rozložení intenzit dopravy v čase (dopravních špiček). MP RS také dále požaduje uvedení informací o složení dopravního proudu dle kategorií a charakteristik vozidel (osobní automobily, lehké a těžké nákladní automobily, autobusy, podíl aut používajících vznětové nebo zážehové motory, případně emisní třídy EURO), což v RS obsaženo není. Na str. 2 RS se dále píše, že „*rozšíření dálnice bude mít pozitivní vliv na plynulost dopravy, s menší pravděpodobností vytváření kolon a snížením emisí.*" Zdá se však, že plynulost dopravy, a tedy i jízdní rychlost je pro všechny varianty výpočtu uvažovaná stejná: „*Pro jednotlivé úseky byla uvažovaná orientační průměrná jízdní rychlost pro průměrný pracovní den pro stávající stav udávaná TSK*" (str. 7 RS).
Požadujeme doplnění chybějících informací o složení dopravního proudu a konkretizaci přínosu Záměru v ohledu zlepšení plynulosti dopravy.

- MP RS na str. 6 požaduje uvedení souřadnic u použité větrné růžice, což v kapitole 3.3 RS chybí.
Požadujeme doplnění souřadnic použité větrné růžice.

d) V kapitole 3.4 RS není uvedená zvolená výška výpočetních bodů nad terénem, která by měla odpovídat respirační výšce člověka.
Požadujeme doplnění informace o zvolené výšce výpočetních bodů.

e) V kapitole 4.4 RS jsou srovnávány výsledky imisního modelování v roce 2030 s a bez Záměru. Je konstatován pokles imisního zatížení ve variantě se Záměrem, avšak není nikterak zhodnocena významnost a měřitelnost tohoto poklesu (i z hlediska nejistot výsledných hodnot, viz bod III.a). Kapitola 6 RS (Diskuse výsledků – závěrečné zhodnocení) pouze kopíruje text z předchozích kapitol a závěr zde v podstatě není

[5] Příkladem jsou RS pro záměry „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1" (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP472) a „I/12 Běchovice – Úvaly" (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP473), kde byl také zhodnocen vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší.

[6] Problémem mj. je, že příslušná tabulka č. 2.4 v Metodice SYMOS'97 vychází ze zastaralého sčítání dopravy v roce 2010.

žádný uvedený, významnost zjištěného poklesu zatížení opět není diskutována. Podotýkáme, že diskuse významnosti je běžnou součástí rozptylových studií zpracovaných pro oznámení a dokumentace EIA.[7]
Požadujeme doplnění diskuse výsledků o významnost a měřitelnost zjištěného poklesu imisního zatížení.

IV. Závěr

Oznámení Záměru vykazuje řadu zásadních nedostatků. Není dořešen způsob odvodnění a nezjištění stavu kontaminace půdy a vodních recipientů v okolí stávající dálnice neumožňuje plně posoudit vliv Záměru na životní prostředí. Množství chyb a neúplnost některých kapitol zavdává pochybnosti o pečlivosti zpracování textu Oznámení. Dále vůbec nebyl posouzen vliv stavby Záměru na životní prostředí (ovzduší, hluk) a zdraví obyvatel. Provedení akustické studie je nedostatečné a rozptylová studie vykazuje aspekty netransparentnosti a nedostatečnou diskusi výsledků. Nedostatky rozptylové a akustické studie se automaticky promítají do hodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Oznámení nepřináší konkrétní důkazy o pozitivních vlivech Záměru. „*Realizace záměru neovlivní současnou imisní situaci, změny koncentrací v okrajových částech zástavby Horních Počernic, Satalic, Radonic a Jenštejna jsou nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelné (...) Pro obyvatele nejbližšího domu Bystrá 2 508, Praha 20 může realizace záměru vést k mírnému navýšení expozice hluku*“ (str. 71 Oznámení). Teoretické zlepšení plynulosti dopravy a snížení tvorby kolon a nehodovosti je pouze konstatováno, avšak není nijak doloženo. Naopak Záměr povede k záboru bonitně nejcennější půdy, likvidaci životního prostředí zjištěných a nevyloučených chráněných živočišných druhů a obtěžování obyvatel během výstavby.

S ohledem na výše uvedené žádáme, aby byl Záměr dále posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a aby byla dokumentace doplněna a přepracována ve světle výše uvedených připomínek. Upozorňujeme na to, že zdůvodnění Záměru je nepřesvědčivé a důrazně žádáme, aby byl vliv zkapacitnění dálnice D10 v předmětném úseku na životní prostředí a zdraví obyvatel hodnocen z hlediska své významnosti. Ta musí být následně porovnána se závažností negativních vlivů Záměru. Přínosy Záměru musí být konkrétně doloženy.

[7] Příkladem jsou RS pro záměry „Klánovická spojka“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2221) nebo „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr)