

Magistrát hlavního města Prahy
Odbor ochrany prostředí
Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí

Mariánské nám. 2/2
110 00 Praha 1
Datová schránka: 48ia97h
Č. j.: MHMP 676325/2026

V Praze dne 2. srpna 2026

Podatel:

Spolek ZA LEPŠÍ CHABRY z.s.,
se sídlem Kobylická 682/6, 184 00 Praha 8,
IČO 228 20 998,
IDDS: g88jnw2
zastoupený Stanislavem Vyšínem, předsedou rady spolku

Věc: Námitky ve zjišťovacím řízení záměru
„Stavba č. 46826 Obchvatová komunikace Dolní Chabry“

1. Úvod

Spolek ZA LEPŠÍ CHABRY, z. s., jako subjekt dlouhodobě působící na území městské části Praha–Dolní Chabry, podle § 6 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, podává toto vyjádření k oznámení záměru „Stavba č. 46826 – Obchvatová komunikace Dolní Chabry“ (dále jen „Záměr“).

Posuzovaný záměr představuje jednu z nejvýznamnějších dopravních staveb připravovaných na území severní části hlavního města Prahy. Jeho realizace zásadním způsobem ovlivní životní prostředí, veřejné zdraví i kvalitu života obyvatel Dolních Chabí, Čimic a dalších částí severní Prahy.

Současně se jedná o stavbu, která není izolovaným dopravním opatřením. Je úzce provázána s výstavbou severní části Pražského okruhu D0, s připravovanou tramvajovou tratí Kobylice–Zdiby, rozšířením přenosové soustavy ČEPS, výstavbou datového centra, další rozsáhlou bytovou výstavbou i dalšími infrastrukturními záměry. Právě tato mimořádná kumulace staveb významně zvyšuje požadavky na kvalitu a rozsah posouzení vlivů na životní prostředí.

Podané oznámení však těmito požadavkům neodpovídá. Nevytváří dostatečný podklad pro závěr, že záměr nebude mít významné negativní vlivy na životní prostředí ani na veřejné zdraví,

a neumožňuje ani objektivně posoudit, zda předložené řešení představuje nejšetrnější realizovatelnou variantu.

Z tohoto důvodu nelze zjišťovací řízení ukončit závěrem, že záměr nebude dále posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Naopak jsou splněny podmínky pro pokračování procesu formou plného posouzení EIA.

2. Zásadní vady oznámení

Přestože oznámení obsahuje rozsáhlé množství odborných podkladů, vykazuje několik systémových nedostatků, které se promítají prakticky do všech jeho částí.

Za nejzávažnější považujeme zejména:

- absenci řádného posouzení rozumných variant řešení záměru,
- nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů všech připravovaných staveb v území,
- nepřezkoumatelnost použitých dopravních modelů a z nich odvozených hlukových, rozptylových a zdravotních studií,
- nedostatečné posouzení dopadů na veřejné zdraví,
- chybějící nebo pouze rámcové vyhodnocení některých významných vlivů na krajinu, přírodní prostředí, vodní poměry a klimatickou odolnost území.

Tyto nedostatky nepředstavují izolované dílčí vady jednotlivých studií. Naopak se jedná o systémové nedostatky celé dokumentace, které znemožňují objektivně posoudit skutečný rozsah vlivů záměru a současně znemožňují ověřit, zda existuje jiné technicky proveditelné řešení s podstatně menšími dopady na obyvatelstvo a životní prostředí.

Právě tato skutečnost je rozhodujícím důvodem, proč záměr musí být dále posuzován v plném procesu EIA.

3. Nepřípustná absence variantního řešení záměru

3.1 Posouzení jediné varianty neumožňuje splnit účel procesu EIA

Jedním ze základních principů procesu posuzování vlivů na životní prostředí je ověření, zda předložené řešení představuje z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví řešení nejvhodnější, případně zda existují jiná technicky proveditelná řešení s menšími negativními dopady.

Předložené oznámení tento základní požadavek nesplňuje.

Oznamovatel předkládá k posouzení jedinou variantu vedení obchvatové komunikace (S2–J2), aniž by umožnil její odborné porovnání s dalšími technicky realizovatelnými variantami. Varianty S1–J1 a S3 byly vyřazeny již v předchozí fázi přípravy na základě interní technické studie, která nebyla součástí procesu EIA a nebyla podrobena veřejné ani odborné kontrole.

Samotné oznámení navíc výslovně uvádí, že při výběru rozhodující varianty nebylo hledisko ochrany životního prostředí rozhodujícím kritériem a převážila hlediska technická a provozní.

Takové odůvodnění je v řízení podle zákona č. 100/2001 Sb. mimořádně problematické.

Smyslem procesu EIA totiž není dodatečně potvrdit již dříve vybranou technickou variantu, ale ověřit, zda právě tato varianta představuje z hlediska ochrany životního prostředí řešení nejvhodnější.

Tento základní účel předložené oznámení nenaplnjuje.

3.2 Charakter záměru variantní řešení jednoznačně vyžaduje

Přestože zákon č. 100/2001 Sb. neukládá u všech záměrů povinnost předložit variantní řešení výslovně, nelze z této skutečnosti dovozovat, že posouzení variant není v daném případě potřebné.

Naopak, posuzovaný záměr představuje rozsáhlou liniovou dopravní stavbu umístěnou v bezprostřední blízkosti hustě obydleného území, jejíž vlivy významně zasahují do oblasti ochrany veřejného zdraví, kvality ovzduší, hlukové zátěže, krajiny, zemědělského půdního fondu i přírodního prostředí. Právě u takových staveb je porovnání různých technických řešení základním předpokladem odpovědného posouzení vlivů na životní prostředí.

Bez tohoto porovnání nelze objektivně ověřit, zda existuje jiné technicky realizovatelné řešení, které by při zachování dopravní funkce záměru podstatně lépe chránilo zdraví obyvatel a jednotlivé složky životního prostředí.

3.3 Samotné oznámení potvrzuje existenci dalších technických variant

Oznamovatel sám připouští, že navržené řešení nemusí být konečné. Hluková studie například předpokládá možnost dodatečného navyšování zemních valů, doplnění protihlukových stěn nebo dalších úprav technického řešení za účelem splnění hygienických limitů. Tím je nepřímo potvrzeno, že technické řešení není jednoznačně určeno a existuje prostor pro více realizovatelných variant.

Stejně tak nebyla posouzena možnost odlišného výškového vedení komunikace, jejího většího zahloubení, zakrytí nebo jiného prostorového uspořádání v kritických úsecích přiléhajících k obytné zástavbě.

Přitom právě tato opatření mohou mít zásadní vliv na:

- hlukovou zátěž,
- kvalitu ovzduší,
- krajinný ráz,
- rozsah záboru zemědělské půdy,
- migrační prostupnost krajiny,
- kvalitu života obyvatel.

Bez jejich porovnání nelze učinit závěr, že předložená varianta představuje řešení s nejmenšími dopady.

3.4 Tunelová varianta představuje rozumnou variantu ve smyslu procesu EIA

Za zcela zásadní považujeme skutečnost, že oznámení vůbec neposuzuje variantu zahloubeného nebo tunelového vedení komunikace. Přitom právě tato varianta není hypotetickou ani spekulativní úvahou.

Jedná se o technicky realizovatelné řešení běžně používané u liniových staveb vedených v těsném kontaktu s obytnou zástavbou tam, kde je prioritou ochrana veřejného zdraví a minimalizace negativních vlivů dopravy.

Tunelové nebo částečně zahloubené vedení komunikace může významně snížit zejména:

- hlukovou zátěž,
- šíření emisí a prachových částic,
- bariérový efekt komunikace,
- zásah do krajinného rázu,
- fragmentaci území,
- dopady na pěší a cyklistickou prostupnost území.

Právě proto představuje **rozumnou variantu**, jejíž posouzení je nezbytné pro objektivní vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

Skutečnost, že její realizace může být investičně náročnější, sama o sobě nemůže být důvodem pro její vyloučení z procesu EIA. Účelem procesu EIA totiž není hledat variantu nejlevnější, ale variantu s nejmenšími dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

3.5 Důsledky absence variantního řešení

Protože nebyly porovnány žádné rozumné varianty řešení, nelze z předloženého oznámení ověřit, zda:

- existuje řešení s nižší hlukovou zátěží,
- existuje řešení s nižší emisní zátěží,
- lze významně omezit zábor zemědělské půdy,
- lze lépe zachovat prostupnost krajiny,
- lze podstatně snížit negativní dopady na veřejné zdraví.

Dokumentace tak neposkytuje dostatečný podklad pro závěr, že předložené řešení představuje variantu s nejmenšími dopady na životní prostředí.

Tento nedostatek představuje jednu z nejzávažnějších vad oznámení.

- **S ohledem na výše uvedené požadujeme, aby dokumentace pro další fázi posuzování obsahovala řádné porovnání všech relevantních a technicky realizovatelných variant záměru, zejména:**

- variant vedení trasy v různém výškovém uspořádání,
- variant s odlišným rozsahem protihlukových opatření,
- variant částečně zahloubeného vedení komunikace,
- variant tunelového vedení v úsecích přiléhajících k obytné zástavbě,
- nulové varianty.

Teprve na základě jejich objektivního porovnání bude možné odpovědně posoudit, zda předložené řešení představuje variantu s nejmenšími dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

4. Nedostatky dopravně inženýrské studie

Dopravně-inženýrská studie (DIP) je identifikována jako pouze obecně, jako TSK a.s., IPR Praha; 2024, bez bližší identifikace studie a bez popisu její metodiky. Studie samotná v Dokumentaci předložená není.

Navíc, DIP vychází z dat o dopravní zátěži z roku 2023, kdy ještě dozníval covid a platila některá opatření, což se projevilo na snížené dopravní zátěži. Tím jsou DIP, resp. jejich výňatek v Dokumentaci, zjevně podhodnocené. Na ně navazující odborné studie jsou touto vadou poznamenány a jsou tudíž rovněž zjevně podhodnocené.

Dalším zásadním problémem Dokumentace je, že data z navazujících studií nejsou s předloženými DIP konsistentní. Jde o zásadní metodologickou vadu Dokumentace (bližší viz námitky k uvedeným studiím).

Je nutné především předložit jasně doložitelná data DIP s výchozím rokem nejdříve od roku 2024, přepočítat je na jednotlivé varianty vývoje v r. 2030 a 2050, s jasně specifikovanými variantami vývoje a následně tyto data použít jako podklad pro zpracování hlukové a rozptylové studie (+všechny na ně navazující odborné studie) a dát k dispozici nezávislým odborníkům elektronické modely k veřejné kontrole.

Jelikož navazující studie - hluková, rozptylová (jakož i navazující studie vlivu na veřejné zdraví a klima), zjevně nebyly zpracovány konsistentně podle předložených DIP, je nutné dovodit, že obecně studie předložené v Dokumentaci jako celek jsou nedůvěryhodné a nepřezkoumatelné.

- **Požadujeme předložení modelů DIP a navazujících odborných studií (hluk, ovzduší, veřejné zdraví, klima) v elektronické verzi k jejich nezávislému odbornému ověření.**
- **Požadujeme předložit jasně doložitelná data DIP s výchozím rokem nejdříve od roku 2024 a následné sjednocení vstupních modelových dat DIP napříč celou Dokumentací.**
- **Požadujeme řádné prošetření metodiky zpracování Dokumentace.**

5. Podceněné kumulativní a synergické vlivy

Nárůst zátěže ze Záměru nebyl dostatečně posouzen v kombinaci s ostatními stavbami a záměry. V území se souběžně připravuje mimořádná koncentrace záměrů: D0 519, tramvaj Kobylisy–Zdiby, rozvodna/transformovna PSE Sever, datacentrum (Technické centrum Dolní Chabry), obytný soubor Nové Chabry, bytová výstavba v lokalitě „Nad Úvozem“, bytový dům K Ládví, vedení ZVN V409/419. Oznámení je zmiňuje, ale jejich společný (kumulativní a synergický) dopad na hluk, ovzduší, dopravu a krajinu není komplexně kvantifikován.

Záměr s nejvíce negativním vlivem na území - rozšíření přístávací dráhy Letiště Václava Havla, je zcela opomenut. Chybí rovněž posouzení vlivu rozšíření dálnice D8 a připravovaného MÚK Kostelecká, Zdiby. Přitom jen záměr rozšíření přístávací dráhy letiště Václava Havla zásadně zvýší hlukovou a rozptylovou zátěž na území MČ a hustě osídlených severních částí Prahy na hranici limitů a na hranici snesitelnosti.

V kombinaci se záměrem transevropské Dálnice D0 (součást TEN-T Berlín – Istanbul), část SOKP 518 a SOKP 519, která přivede do širšího území až 100.000 vozidel denně včetně kamionové dopravy, bude kumulativní hluková a rozptylová zátěž tohoto území nadlimitní a pro obyvatele zcela nepřijatelná.

Dokumentace kumulativní vlivy navíc hodnotí jen velmi omezeně: rozdílem imisních příspěvků a hlukových hladin mezi „stavem bez“ a „se Záměrem“ v roce 2030. Přestože stav bez Záměru je z pohledu stěžovatele a dotčených obyvatel řádově příznivější, Dokumentace z toho nevyvozuje odpovídající závěry.

Když zohledníme, že předložené odborné studie jsou řádově podhodnocené a kumulativní vlivy nejsou posouzeny, lze objektivně předpokládat překračování hygienických limitů znečištění ovzduší, hluku, významný negativní dopad na odtokové poměry v krajině a krajinný ráz.

- **Požadujeme samostatné vyhodnocení všech výše zmíněných kumulativních a synergických vlivů všech známých záměrů v území na zdraví obyvatel a na dopravní zátěž, včetně datacentra a energetických staveb.**
- **Dále požadujeme vypracovat komplexní matematický model pro Záměr, který by současně zohlednil kumulativní a synergické vlivy existujících i plánovaných opatření a staveb, včetně Dálnice D0.**
- **Požadujeme odpovídající návrh adaptačních, kompenzačních a krajinářských opatření ke zmírnění negativních vlivů Záměru a souvisejících staveb (zejm. odpovídající valy, výstavbu náhradní rekreační zóny a rekreačních zařízení pro obyvatele, ekoduktů, realizaci náhradní výsadby, zachování dubové aleje a vybudování stezek pro pěší v krajině pro zajištění prostupnosti).**

6. Hlukové hraniční limity

Záměr je umístován do území, které je již dnes (bez všech zvažovaných dopravních záměrů) s prokazatelně hlukově zatíženo, viz Strategické hlukové mapy 2022 - Ldvn – den, večer, noc, všechny druhy dopravy.

Výpočtový model hlukové studie vychází z podhodnocených dopravních intenzit z covidového roku 2022 a je navíc deformován „kalibrací“ na měření hluku na místech, které s Obchvatem Chaber nijak nesouvisí (Dálnice D8, Hovorčovice, Zdiby), viz:.

Ke kalibraci výpočtového modelu bylo využito měření ze záměru D8 MÚK Zdiby, který zahrnoval záměr SOKP, na který navazuje řešená stavba. Pro ověření modelu bylo provedeno ve dne 22. 6. 2022 24 h měření hluku (místa M1, M2, M3 a M4). Dále bylo provedeno kontinuální měření hluku ze silniční dopravy po dobu jedné hodiny na místech S1 a S2 (10:00 až 11:00). Podklad k ověření výpočtovému modelu je zde [21] a [22].

Důvěryhodnost modelu narušuje i to, že do výpočtu jako s protihlukovým opatřením počítá se stavbou datového centra v Dolních Chabrech, na které k datumu Oznámení ještě nebylo vydáno stavební povolení. S průmyslovým hlukem, který by takové centrum vydávalo, se nijak nepočítá.

Dokumentace navíc na části stavby používá vyšší hlukové limity (68 dB přes den/58 dB v noci), které však ve skutečnosti umožňují až šestinásobně vyšší hlučnost vnějšího prostředí (proti limitům 60/50 dB - limity jsou totiž exponenciální).

Zdůvodněno je to tak, že stavba se bude realizovat i na původně starších, dříve postavených komunikacích – přestože jde o jednu stavbu. Aplikace různých limitů je v rámci jednoho záměru diskriminační a obyvatelé v těchto částí by byli chráněni při stejné zátěži podstatně méně. Díky tomu chybí protihlukové opatření u velké části rodinných a bytových domů v Dolních Chabrech a Čimicích.

Hluk má přitom zásadní dopady na zdraví (poruchy spánku, stres, vliv na pozornost, snížená produktivita, riziko infarktu a předčasných úmrtí). Negativní vlivy se podle odborného konsenzu projevují u hlukové zátěže již nad 53/45 dB (den/noc).

6.1. Rezerva vůči hygienickým limitům

Hluková studie sama konstatuje, že u některých výpočtových bodů je minimální rezerva vůči hygienickým limitům. Z tohoto důvodu je uveden návrh na zvýšení zemního valu s případným doplněním protihlukové stěny, ale bez uvedení negativ tohoto řešení. Oznámení tuto okolnost interpretuje pouze jako doplňkové opatření, aniž by podrobněji vysvětlilo, jaká rezerva je považována za dostatečnou vzhledem k nejistotě výpočtu i budoucím změnám dopravy.

Hluková studie uvádí přesnost výsledků přibližně ± 2 dB. Současně jsou u některých objektů dosaženy z výstupů modelování hodnoty jen s velmi malou rezervou vůči hygienickým limitům, které nesmí být překročeny. Tato rezerva v bodech VB 5 a VB 8 vychází noc 49,9 dB, resp. 49,1 dB při limitu 50 dB. Splnění je závislé na navýšení protihlukového valu a jakákoli změna intenzit dopravy, sklonu valu či údržby limit překročí.

Při malé rezervě vůči hygienickému limitu tak může nejistota modelování představovat významný faktor při hodnocení přijatelnosti navrženého řešení.

6.2. Protihlukový val

Návrh zemního protihlukového valu je uvažováno jako hlavní opatření ke snížení negativních účinků hluku na životní prostředí a zdraví obyvatel a jako ochrana obytné zástavby před dopravním hlukem. Souvislý protihlukový val vytváří za svou korunou akustický stín, tedy oblast se sníženou hladinou hluku a každé jeho přerušení představuje oslabení této ochranné funkce.

Navržené řešení počítá s přerušením valu v místě úrovňového přechodu pro chodce. Přerušením valu vznikne otvor v protihlukové bariéře, kterým se zvuk může šířit přímo do chráněného území a dochází ke snížení jeho protihlukových vlastností.

Z Hlukové studie není zřejmé zejména jakým způsobem a zda vůbec bylo modelováno přerušení valu a tím vyvolané významné snížení účinnosti protihlukové ochrany nejbližší chráněné zástavby (z kreseb ilustrujících výsledky modelu lze dovodit, že negativní vliv přerušení ochranného valu nebyl modelem vůbec zohledněn)

Dále je zvažována možnost kombinace valu s protihlukovou stěnou, ale bez uvedení negativ tohoto řešení. Zlepšení vlastností valu pro splnění hygienických limitů v hlukové studii je uvedeno více méně jen jako doporučení bez dalšího jednoznačného návrhu provedení.

V prostoru přechodu lze současně očekávat zpomalování, zastavování a opětovné rozjezdy vozidel, které jsou zpravidla spojeny se zvýšenou hlukovou emisí. Ani tento aspekt není v Oznámení ani v Technické studii dostatečně vyhodnocen.

6.3. Chybějící variantní řešení protihlukových opatření

Navržený ochranný val je jen jednou z možností protihlukových opatření. Existují však další možnosti, jak ještě lépe ochránit před hlukem obydlenou zástavbu, jako je zahloubení komunikace, ochranný tubus, tunel atd, které však nejsou v posuzování vůbec zohledněny.

Zároveň by měly být také hodnoceny možné varianty technického a prostorového vedení komunikace v rámci posuzovaného koridoru (zejména s ohledem na ochranu obytné zóny při nadměrném přiblížení trasy) a to zejména pokud se ukáže, že ani při využití technicky přiměřených protihlukových opatření nelze zajistit dostatečnou ochranu obyvatel

Vzhledem k důležitosti celé problematiky ochrany zdraví před nepříznivými účinky zvýšené intenzity hluku z dopravy je požadováno doplnění o transparentní vyhodnocení výše zmíněných variant.

S ohledem na tyto zásadní nesrovnalosti, lze dovodit, že hluková studie je podhodnocená a neprokazuje skutečné splnění platných hlukových limitů.

- Požadujeme doplnit vyhodnocení, jaká navržená protihluková opatření vytvářejí dostatečnou bezpečnostní rezervu i při zohlednění nejistoty výpočtu a budoucích změn dopravního zatížení.
- Požadujeme doplnit citlivostní vyhodnocení, jak by se výsledky změnily při odlišném vývoji dopravních intenzit nebo při změně podílu těžké nákladní dopravy.
- Požadujeme aplikovat jednotný, standardní limit (60/50 dB) pro celý záměr, bez rozdílu mezi jednotlivými úseky.
- Požadujeme zpracování nové, důvěryhodné, autorizované, hlukové studie založené na reálném měření v okolí Záměru.
- Požadujeme návrh prokazatelně účinných protihlukových opatření – především tunelové řešení Záměru a dále na něj navazující účinnou hlukovou ochranu chráněných staveb. Garanci a předimenzování protihlukových opatření a jejich zakotvení jako závazné podmínky
- Požadujeme zahrnout i účinné opatření k ochraně ploch připravované obytné zástavby.

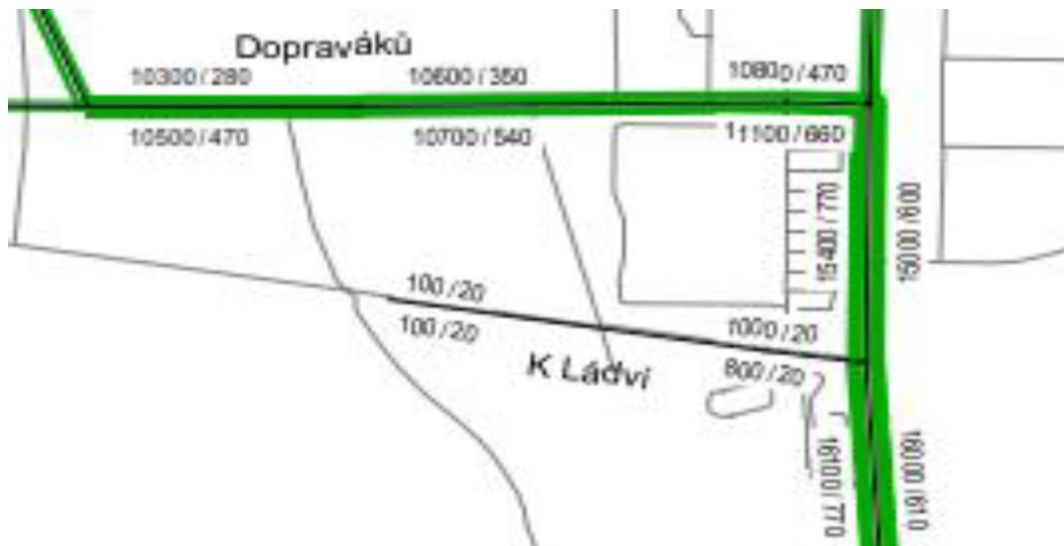
7. Nárůst dopravních intenzit na komunikacích Spořická, Čimická a Ústecká

Dopravní model nepředkládá důvěryhodné podklady, které by prokazovaly, že Obchvat Chaber skutečně zvládne efektivně odklonit dopravu mimo centrální části. Hrozí proto trvalé dopravní kolony a zácpy, a zásadní zhoršení, ne-li znemožnění pohybu chodců a cyklistů. Zcela mylné je tvrzení, že:

„...po zprovoznění úseků (staveb) č. 518 a 519 Pražského okruhu umožní nová Obchvatová komunikace Dolních Chaber převádět zbytné dopravní vztahy, tj vztahy směřující od MÚK Čimice na Pražském okruhu do vnitřní části hl. města, mimo stávající obytnou zástavbu Čimic a Dolních Chaber...“

Dopravní přírůstek na komunikaci Ústecká ze sjezdů z Dálnice D0 (MÚK Čimice a MÚK Ústecká) činí v okolí napojení komunikace Dopraváků nových 10 000 vozidel denně a celkově dosáhne intenzit přes 32 000 vozidel denně (z dnešních cca 22 000). To je naprosto nepřijatelný nárůst bezpečnostního a zdravotního rizika, které není v Oznámení nikterak zpracováno, zmíněno a ani nejsou žádné návrhy na kompenzační opatření.

Záměr tak přivede na Ústeckou daleko vyšší dopravní intenzity, v Dokumentaci však není Záměr v této části nikterak řešen a není ani koordinován s připravovanou tramvajovou tratí Kobylisy-Zdiby, která na komunikaci Ústecká významně omezí šířkové kapacity profilu vozovky.



Dalším místem je ulice Spořická, která patří k hlavním komunikacím Dolních Chab. Na této komunikaci leží úřad městské části, mateřská a základní škola, zdravotní středisko i pošta. Sem bude nově směřovat část z nových až cca 25.000 aut denně, které do oblasti přijedou. Tato komunikace je přitom již dnes, zejména v ranní špičce dopravně přetížená. Externí dopravní zátěž z MÚK je zjevně nad její kapacitní možnosti. Ohrozí bezpečnost občanů a omezí využívání občanské vybavenosti – zejména bezpečnost dětí při docházce do školy a školky. Chybí analýza nehodovosti a rizik z extrémní dopravní zátěže.

Vyhodnocení bezpečnosti provozu Záměru v Dokumentaci zcela chybí. To je – i s ohledem na extrémní dopravní zátěž ulice Spořická a Ústecká a hrozící kolize s chodci, cyklisty (zejména v okolí škol a zařízení občanské infrastruktury) - zcela neakceptovatelné.

Dokumentace Záměru by tudíž měla minimálně:

- popsat stávající bezpečnostní situaci (typy a četnost nehod, problémová místa, konflikty s pěšími a cyklisty, škola, školka),
- vyhodnotit, jak Záměr změní dopravní toky a bezpečnostní rizika (např. vyšší rychlost vs. odstranění kolizních křižovatek, nové mimoúrovňové křížení, zrušení/zřízení sjezdů),
- posoudit riziko havárií s možnými závažnými dopady (např. únik nebezpečných látek v blízkosti sídel, vodních zdrojů, v záplavových územích);
- uvést navržená bezpečnostní opatření (úpravy křižovatek, PHS z hlediska nehod s pěšími/cyklisty, svodidla, ekodukty, řízení dopravy) a vysvětlit, jak tato opatření rizika snižují.

➤ **Požadujeme zpracování podrobné dopravně-bezpečnostní analýzy s vyhodnocením snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu oproti stávajícímu stavu tak, aby Záměr prokazatelně vedl ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ke snížení rizika dopravních nehod.**

- Požadujeme zpracovat dopravně-bezpečnostní posouzení dopadů na celé území MČ Chabry a Čimice a přijmout opatření na všech komunikacích ovlivněných enormně zvýšenou dopravní zátěží. Je nutné zajistit ochranu chodců a navrhnout souvislou komunikační síť pro pěší a cyklisty, se zvláštním důrazem na ochranu dětí, a pro zachování obslužnosti MHD a občanské vybavenosti pro místní obyvatele.
- Požadujeme, aby byla řádně vyhodnocena nadlimitní dopravní přetížení území, zejména hrozící totální dopravní zahlcení ulice Spořická a Ústecká, jakožto hlavní komunikace MČ Dolní Chabry, která nemají odpovídající parametry pro předpokládanou dopravní zátěž.

8. Prach a znečištění ovzduší

Oblast severní Prahy je už dnes nadměrně zatížena emisemi z dopravy. **Přestože Dokumentace pracuje s předpokladem imisní zátěže na rok 2030 a 2050, nové limity, dle již platné a účinné EU směrnice o ovzduší, nejsou nijak zohledněny.** Od roku 2030 přitom budou platit přísnější limity pro karcinogenní látky – např. prach (PM10, PM2,5) a benzo(a)pyren. Dokumentace však tyto limity nezohledňuje, přestože jinak modeluje situaci právě k roku 2030 (a 2050). Již dnes je přitom zjevné, že vlivem Dálnice D0 a dalších dopravních záměrů v oblasti, tyto limity splnit možné nebude. Dokumentace tento problém nijak neřeší a zároveň nezohledňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 ze dne 23.10.2024 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, která s účinností od 01.01.2030 zásadně zpřísňuje limity a požaduje splnění následujících limitů nejpozději k 1. 1. 2030:

pro PM10

- roční průměr 20μg/m³
- překročení 45μg/m³ max 18 dní roce

pro PM2.5

- roční průměr 10μg/m³
- překročení 25μg/m³ max 18 dní roce

Současná kvalita ovzduší je již na hranici tohoto limitu pro PM 10 a nově zaváděného pro PM 2.5. Při uvedení Záměru do provozu, dojde k dalšímu zvýšení emisí a pravděpodobnost splnění přísnějších limitů v roce 2030 je tak nereálná, a to jak u PM10, tak zejména pro PM2.5, kde je limit přísnější a je již nyní zjevné, že jej nebude možné dodržet, a to i bez Záměru.

Studie zcela rezignovala na **preventivní a kompenzační opatření**, přestože vlivem Záměru prokazatelně dojde k násobnému navýšení imisní zátěže jak v obydleném území, tak v dosud nezastavěném pásu mezi obytnými zónami Dolních Chabíř a Čimic. Odkaz na údajně dostatečnou ochrannou funkci protihlukového valu nebyl nijak prokázán. Jde o zcela nepodložené tvrzení.

Stejně tak není podrobně rozpracován návrh řešení a rozsah použití kompenzační zeleně a výsadby dřevin v okolí Záměru.

- **Požadujeme přepracování rozptylové studie založené na reálných DIP a podle skutečných měření v území, a to při zohlednění přísnějších limitů EU Směrnice o ovzduší – směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 pro tuhé částice frakce PM10 a PM2.5 a benzo(a)pyren, které jsou platné od roku 2030.**
- **Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM 10 a PM2.5 a rovněž pro benz(o)apyren.**

9. Světelné imise v území

Oznámení pouze konstatuje, že nová komunikace bude pravděpodobně trvale osvětlena veřejným osvětlením, aniž by hodnotila vlivy tohoto osvětlení na životní prostředí. Je konstatováno, že v rozporu s požadavky na náležitosti oznámení dle § 3 zákona č.100/2001, zcela chybí posouzení vlivů osvětlení komunikací na životní prostředí

V dokumentaci chybí popis navrženého systému veřejného osvětlení, jeho technických parametrů i posouzení světelného znečištění, vlivu na okolní obytnou zástavbu, krajinný prostor a noční faunu.

Současně není provedeno porovnání navrhovaného stavu se současnou světelnou situací v dotčeném území, přestože záměr představuje zavedení trvalého veřejného osvětlení do prostoru, který je v současnosti převážně nezastavěný a vykazuje podstatně nižší úroveň nočního umělého osvětlení než stav navrhovaný a v nočních hodinách jen minimálně uměle osvětlen.

- **Požadujeme doplnění tak, aby byla dostatečně doložena a vyhodnocena změna světelných poměrů v území včetně porovnání se současným stavem a návrhu opatření ke snížení světelných emisí.**
- **Požadujeme do Oznámení uvést pro zjišťovací řízení předepsané hodnocení neprovedení záměru na životní prostředí dle § 5 čl.1 Zákona č. 101/2001.**

10. Účelnost a načasování

Podle Dokumentace má být realizace Záměru „*nezbytnou podmínkou pro výhledové rozšíření transformační stanice Sever 400/110 kV (Nová rozvodna PSE – II. etapa), a to zrušením dotčeného úseku ulice K Ládví s převedením dopravy mezi Dolními Chabry a Čimicemi do stopy prodloužené ulice Dopraváků.*“

Záměr není podmínkou výstavby rozšíření trafostanice Sever podle společného stavebního povolení vydaného Ministerstvem průmyslu a obchodu ani podle výsledku zjišťovacího řízení, rozhodnutí Ministerstva životního prostředí.

Z Oznámení vyvstává otázka, zda stavba primárně řeší dopravu obyvatel, nebo především záměry PSE/ČEPS, a zda není předčasná.

- **Požadujeme vyjasnění načasování a transparentní zdůvodnění účelu; posouzení, zda příčinou přeložek není především rozšíření transformovny.**

11. Zábor zemědělské půdy, kácení dřevin, krajinný ráz

Stavba znamená trvalý zábor zemědělského půdního fondu (ZPF), kácení dřevin rostoucích mimo les a zásah do dosud otevřené krajiny a krajinného rázu mezi oběma sídly.

Oznámení neobsahuje odpovídající odborné vyhodnocení významnosti trvalého záboru více než 5,5 ha orné půdy, převážně náležející do I. a II. třídy ochrany. Chybí zejména zdůvodnění, proč je navržený rozsah záboru nejkvalitnější zemědělské půdy nezbytný, zda byly posouzeny variantní možnosti jeho minimalizace a jak byly při návrhu trasy komunikace v místě záměru uplatněny zásady ochrany zemědělského půdního fondu.

Současně není vyhodnoceno, zda navržené technické řešení představuje z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nejšetrnější reálně proveditelné řešení.

- **Požadujeme minimalizaci záborů ZPF I. a II. třídy ochrany, konkrétní a závaznou náhradní výsadbu v katastru MČ a posouzení vlivu na krajinný ráz dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.**

12. Přírodní hodnoty – zvláště chráněné druhy a limity hodnocení Natura 2000

Biologický průzkum dle Přílohy č. 1 - Biologický průzkum zaznamenal výskyt zvláště chráněných a ohrožených živočišných druhů (např. chocholouš obecný, slavík obecný, čmeláci rodu *Bombus*, netopýr rezavý). Vyloučen nebyl ani výskyt křečka polního.

Zpracovatel v Příloze č. 1 sám uznává, že probíhal mimo optimální období (např. netopýři nebyli z toho důvodu zjišťováni). Nevhodný termín průzkumu lokality (29.3.2026) a zpracování do 31.3.2026 značně limitují možnost zjištění úplného výskytu druhů rostlin i živočichů, hlavně bezobratlých. Přitom pro přesnější informace o biotě na řešeném území jsou potřebné opakované návštěvy lokality v různých fázích vegetačního období. Průzkum tak rozhodně nemůže posoudit celkový potenciál území.

Vzhledem ke zjištění v okolí v předchozích letech (Čimice, Bohnice je dle Přílohy č. 1 rovněž pravděpodobný výskyt *Nyctalus noctula* jako přeletujícího druhu, Zpracovatel sám dále konstatuje, že pravděpodobně budou vyskytovat i chránění prskavci (*Brachinus* spp.).

Vyloučení vlivu na Natura 2000 se opírá jen o polohu mimo EVL, nikoli o terénní ověření tras živočichů.

- **Požadujeme doplnění biologického průzkumu za celé vegetační období včetně cíleného průzkumu netopýrů a migračních tras, a posouzení nutnosti výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.**

13. Inženýrsko-geologické poměry v okolí Záměru

V kapitole C.2.5.2 je uvedeno: „*Výsledky dříve provedeného inženýrsko-geologického průzkumu v bezprostředním okolí stavby potvrzují složité geologické poměry s výskytem antropogenních navážek.*“ A dále, že: „*významnou součást geologických poměrů tvoří antropogenní navážky, haldy, výsypky a odvaly.*“

Naproti tomu kapitola B.III.5 předpokládá vznik především nekontaminovaných výkopových zemin. Oznámení však nedokládá výsledky geotechnického ani environmentálního průzkumu navážek, na jejichž základě by bylo možné tento předpoklad učinit. V případě historických antropogenních navážek nelze předem vyloučit např. přítomnost azbestových reziduí. Není proto zřejmé, na základě jakých podkladů byl učiněn závěr o převážně nekontaminovaném charakteru výkopových materiálů.

V oznámení je zároveň jen konstatováno v kapitole B.III.3, že dokončená stavba nebude zdrojem zápachu. V souvislosti s výskytem antropogenních navážek je nezbytné prověřit a doložit, že stavba Záměru sebou nepřinese nějaké negativní vlivy v oblasti zápachu.

- **Požadujeme doplnění výsledku průzkumu navážek a upřesnění předpokládaného způsobu nakládání s vytěženými materiály.**

14. Ochrana vodoteče Draháňského potoka

Dle Oznámení budou ze severní části Obchvatu nevsáknuté a nevyužité vody odváděny příkopy případně trativody do otevřené retenční nádrže. Z nádrže pak mají být vody regulovaným odtokem odváděny do nedalekého Draháňského potoka.

Oznámení uvádí vlivy záměru na povrchové a podzemní vody jako akceptovatelné, přestože sama konstatuje, že podstatné části vodohospodářského řešení budou teprve ověřovány nebo dopracovány v navazujících stupních projektové přípravy. Přitom se v Oznámení konstatuje, že v Povodí Drahán je očekáván nárůst odtoku v řádu 264 %!

V případě potenciálně znečištěných srážkových vod z komunikace, je uvedeno pouze jejich jímání do retenčních nádrží. Pokud se týká jejich alespoň základního předčištění, tak takové opatření není součástí Záměru a to bez jakéhokoli zdůvodnění.

Za této situace není zřejmé, na základě, jakých konkrétních podkladů bylo možné již nyní v Oznámení učinit jednoznačný závěr o přijatelnosti vlivů na povrchové a podzemní vody. Posouzení by mělo vycházet z dostatečně doloženého a ověřeného vodohospodářského řešení, nikoliv z řešení, jehož podstatné parametry mají být teprve stanoveny.

- **Požadujeme zejména prověření vhodnosti vsakování vsakovacími zkouškami, návrh objemů retenčních nádrží a regulovaných odtoků, posouzení vlivu na Draháňský potok včetně řešení zasolení recipientu a zpracování havarijního plánu.**
- **Požadujeme odborné posouzení biologických průzkumů i na část Draháňského potoka, jehož fauna a flóra by mohla být záměrem potenciálně ovlivněna.**

15. Dotčené samosprávné územní celky

V kapitole B.I.8 Oznámení je mezi dotčenými územními samosprávnými celky uvedena pouze městská část Praha–Dolní Chabry, zatímco městská část Praha 8 zde chybí (kde leží např. bezprostředně dotčené ulice Zaječická a Křivenecká).

Vzhledem k tomu, že část záměru je umístěna na území městské části Praha 8 a jeho realizace může ovlivnit obyvatele této městské části, zejména v oblasti Čimic, je povinností tuto nesrovnalost odstranit a text Oznámení uvést do souladu.

Opomenutí MČ Praha 8 ve výčtu dotčených územních samosprávných celků může vyvolávat pochybnosti, zda byla stanoviska a připomínky veřejnosti a dotčených orgánů této městské části při přípravě Oznámení náležitě zohledněna.

16. Vlivy na klima

Dokumentace sice identifikuje hlavní klimatické projevy a rizika (růst teplot, vlny veder, extrémní srážky, sucho, eroze, mrazy atd.), neprovádí však ani jejich základní hodnocení. Hodnocení vlivu Záměru na klima je přitom jedním ze základních požadavků Zákona EIA - § 2 odst. 1 písm. a) + Příloha 3 Zákona EIA.

Nejsou vyhodnocena prakticky žádná rizika, není uvedeno zdůvodnění a odborné podklady, chybí hodnocení zranitelnosti konkrétních částí stavby (vozovky, odvodnění, vegetace), klimatické scénáře nejsou promítnuty do návrhových parametrů, sucho je podceněno.

Dále absentuje posouzení kumulativních dopadů s dalšími tlaky v území a závěr o absenci rizik je příliš kategorický vzhledem k dlouhé životnosti infrastruktury a existujícím nejistotám.

➤ **Požadujeme doplnit Dokumentace o následující posouzení:**

- **Zdůvodnit a doplnit podrobné odborné zdůvodnění přiřazení velmi nízkých hodnot pravděpodobnosti a závažnosti jednotlivým klimatickým rizikům (zejména růst teplot, extrémní srážky, sucho, cykly mrznutí a tání), včetně odkazu na konkrétní podklady a technické parametry navrhovaného řešení.**
- **Posoudit zranitelnost konkrétních částí stavby – provést detailní analýzu odolnosti jednotlivých prvků (vozovkové konstrukce, odvodňovací systémy, mostní objekty a propustky, vegetační úpravy) vůči budoucím klimatickým podmínkám.**
- **Ověřit povodňová rizika v kontextu klimatické změny – překontrolovat návrhové parametry mostních objektů (Q100) s ohledem na očekávané zvýšení extrémních srážek a hydrologických extrémů, nikoliv pouze podle současných norem.**
- **Doplnit řešení rizika sucha – zhodnotit dopady dlouhodobého sucha na vegetační úpravy a krajinnou zeleň a navrhnout adaptační opatření (např. hospodaření se srážkovou vodou).**
- **Posoudit kumulativní dopady – zhodnotit spolupůsobení klimatických rizik s dalšími tlaky v území (další dopravní stavby, urbanizace, fragmentace krajiny, úbytek zemědělské půdy).**
- **Přeformulovat závěr klimatického hodnocení – zmírnit kategorické konstatování o absenci významných rizik a reflektovat existující nejistoty spojené s dlouhodobou životností stavby.**

17. Krajina a život v městské části

Projekt zcela pomíjí vyhodnocení vlivu na krajinný ráz s tím, že území nemá žádnou přírodní ani krajinnou hodnotu, a nenavrhuje žádná opatření ke zmírnění dopadů. Projekt lakonicky konstatuje, že území „nevyniká specifickými přírodními, krajinnými, kulturně-historickými či estetickými hodnotami“. Stavba přitom krajinu zcela znehodnotí, rozdělí a **zmaří rekreační potenciál oblasti**.

Území Dolních Chaběr bude zcela obklopena všemi připravovanými dopravními stavbami nejen ze všech světových stran, ale také ze vzduchu – leteckou dopravou.

Záměr zcela naruší prostupnost území pro chodce a pěší a oddělí Dolní Chabry od nyní propojených Čimic a Zdib a Dolní Chabry se tak ocitnou plně v sevření dopravních staveb – kromě silničních navíc i dopravou leteckou.

Přesto Dokumentace nenavrhuje žádné adaptační, kompenzační ani krajinářské opatření, jenž tyto negativní vlivy Záměru a souvisejících staveb alespoň zmírní, ať už z hlediska staveništní dopravy, objízdných tras či přerušení vazeb v průběhu výstavby. To je zcela nepřijatelné.

Plánovaný Záměr je však nezbytné navrhovat takovým způsobem a s takovými doprovodnými opatřeními, aby pro dotčené území představovaly příležitost k nápravě a zlepšení celkového stavu území, nejen další hrozbu a exploataci.

Plánovaný Záměr vyžaduje výrazný prostorový nárok. Jeho realizace, při zachování potřebných technických kvalit, však může být provedena různými způsoby, které budou mít na území diametrálně jiný dopad.

Cílem porřízení EIA má být uložení takových podmínek, které umožní ohleduplnou realizaci Záměru, podmíněnou zajištěním stabilizace a posílení adaptace krajiny dotčeného území, zajištěním kvality života místních obyvatel, zajištěním udržitelnosti a dlouhodobé perspektivy celého území.

- **Požadujeme navržení a realizace kompenzačních a adaptačních opatření v krajině, a to včetně realizace ochranných valů, zajištění prostupnosti pro pěší a cyklisty a migraci živočichů.**
- **Požadujeme doplnit Dokumentaci o následující podklady a opatření na celé území, včetně:**
 - **posouzení intenzit na všech souvisejících komunikacích;**
 - **dopadů na kapacitu a bezpečnost komunikací a křižovatek;**
 - **odpovídající zajištění MHD;**
 - **řešení souvislé cyklistické koncepce.**
- **Požadujeme kompenzační opatření v silniční síti, zahrnující:**
 - **návrh úprav komunikací pro zajištění objízdných tras během výstavby,**
 - **opatření k minimalizaci staveništní dopravy a zachování vazeb mezi MČ a okolím.**

18. Závěr

Dokumentace obsahuje zásadní chyby, vychází z nedůvěryhodných dat a neřeší podstatnou část toho, co má podle zákona řešit. Nelze na jejím základě rozhodnout. Je zjevné, že Oznamovatel si nijak neprověřil konfliktní vztahy a vazby v území a svoji činnost nijak nesladil s ŘSD.

- **Požadujeme vrátit dokumentaci k přepracování, aby splnila všechny výše uvedené požadavky, včetně návrhu odpovídajících kompenzačních a adaptačních opatření.**
- **Podatel trvá na řádném, komplexním a plnohodnotném posouzení EIA Záměru, a to přísně v souladu s příslušnými závaznými předpisy.**
- **Trváme především na tom, aby byly řádně a zjištěny, posouzeny a vyhodnoceny všechny kumulativní a synergické vlivy a posouzen jejich vliv na zdraví obyvatel a životní prostředí v okolí Záměru.**
- **Požadujeme řešit obchvatovou komunikaci Chaber zahloubenou tunelovou stavbou.**
- **Požadujeme Obchvatovou komunikaci Dolních Chaber (Čimický sběrač) řešit v hloubeném tunelovém řešení jako nedílnou součást záměru stavby D0 519**

Suchdol – Březiněves ve variantě podcházející Spořickou ulici. Tunelové vedení obchvatové komunikace uvažovat minimálně v rozsahu ploch přilehlých plochám definovaných platným ÚPSÚ hl. m. Prahy jako čistě obytné (OB-C) a všeobecně smíšené (SV-C) se severním tunelovým portálem situovaným severně od ulic Spořická/Čimická. Důvodem jsou zejména snížení negativních vlivů dopravy (hluk, prašnost) v oblasti obytné zástavby MČ Dolní Chabry a MČ Praha 8 Čimice v oblasti Sídliště Čimice a ZŠ Libčická, dále umožnění bezkolizních bezmotorových propojení oblasti Čimice – D. Chabry.

- Požadujeme připravit řešení obchvatové komunikace Dolních Chabí tak, aby do budoucna nevyloučila možnou návaznost Čimické (severní) radiály.
- Podkladová technická studie neřeší nezbytné napojení nové hasičské záchranné stanice uvažované v plochách VV dle platného ÚPSÚ hl. m. Prahy a MPP situovaných západně od Čimického přivaděče stavby D0 519. Stanice nebude moci být napojená na Čimický přivaděč stavby D0 519 (vzhledem k charakteru komunikace), připojení tedy nezbytně bude vedeno na ulici Čimickou a bude ovlivňovat dopravní režim a řešení světelně řízené křižovatky ulic Čimická/Spořická x obchvatová komunikace DCH. Požadujeme tuto skutečnost v řešení zohlednit.
- Požadujeme opětovné zpracování akustické studie, rozptylové studie, posouzení vlivů na veřejné zdraví a klimatické studie na základě aktualizovaných, důvěryhodných a přezkoumatelných DIP.

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že Dokumentace je nedostatečná, neúplná a v klíčových oblastech postrádá důvěryhodné odborné podklady nezbytné pro posouzení vlivů Záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ve zjišťovacím řízení dle Zákona EIA a EU Směrnice EIA (2014/52/EU). Zjišťovací řízení nemůže být na základě Dokumentace zahájeno, jelikož neposkytuje úplný, důvěryhodný a objektivní podklad k vydání závěru zjišťovacího řízení.

Jelikož nebyly splněny požadavky Zákona EIA k tomu, aby byl Záměr posouzen ve zjišťovacím řízení ve smyslu § 7 Zákona EIA, **požadujeme, aby byla Dokumentace Oznámení dle § 6 odst. 5 Zákona EIA vrácena Oznámiteli k přepracování.** Teprve po předložení kompletní, odborně bezvadné a zákonným požadavkům vyhovující dokumentace bude možné v procesu posuzování vlivů na životní prostředí řádně pokračovat.

Děkujeme za zohlednění našich připomínek v plném rozsahu.

Spolek ZA LEPŠÍ CHABRY z.s.,
se sídlem Kobyliská 682/6, 184 00 Praha 8,
zastoupený Stanislavem Vyšínem, předsedou rady spolku