



Naše Č.j.: 3723/2021/ZD  
Vyřizuje: Mgr. Beata Sabolová  
e-mail: [beata.sabolova@obeczdiby.cz](mailto:beata.sabolova@obeczdiby.cz)  
tel: +420 284 890 220

**Ministerstvo životního prostředí**  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10  
  
K č. j.: MZP/2021/500/2043  
Ke sp. zn.: ZN/MZP/2021/500/447

Ve Zdibech dne 13.10.2021

## VYJÁDŘENÍ OBCE ZDIBY KE ZJIŠŤOVACÍMU ŘÍZENÍ ZÁMĚRU „D8 ZDIBY – NOVÁ VES, ZKAPACITNĚNÍ – ZPRACOVÁNÍ TS“

### 1. ÚVOD

Předmětem zjišťovacího řízení k posuzování vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen „zákon EIA“) je Záměr „D8 Zdice – Nová Ves, zkapacitnění – zpracování TS“ (dále jen „Záměr“) předkládaný společností Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 140 00 Praha 4 (dále jen „oznamovatel“).

Záměr se nachází na území Středočeského kraje, prochází dvěma ORP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a Kralupy nad Vltavou.

Předmětem Záměru je zkapacitnění dálnice I. třídy D8 v úseku Zdice – Nová Ves do podoby uspořádání 3+3 jízdní pruhy (km 0,000 – 18,000). Součástí Záměru je úprava dvou mimoúrovňových křižovatek MÚK Úžice a MÚK Nová Ves.

Záměr je v úseku 16,500 – 18,000 řešen ve dvou variantách, které se mezi sebou liší technickým řešením úseků s mosty.

Předpokládaný termín zahájení stavby Záměru je rok 2028, uvedení do provozu je předpokládáno v roce 2032.

Oznámení Záměru bylo na úřední desce zveřejněno dne 13. 9. 2021.

Podatel tímto podle zákona EIA v zákonem stanovené lhůtě 30 dnů, počítané ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce, podává ke zveřejněnému oznámení následující **odůvodněné vyjádření s žádostí o to, aby byl Záměr posuzován podle zákona EIA s vyjmenováním oblasti vlivů Záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, na které má být v dokumentaci vlivů Záměru na životní prostředí kladen zvýšený důraz.**

Podatel trvá na tom, že posuzování Záměru nemůže být ukončeno ve zjišťovacím řízení a žádá, aby Záměr ve smyslu § 7 odst. 5 zákona EIA **podléhal posouzení vlivů Záměru na životní prostředí**, a to ze všech níže uvedených důvodů, stručně shrnuto: zejména z důvodu, že **je navržen v lokalitě, která je již nyní nadlimitně hlukově a emisně zatížena.**

Podatel dále uvádí **tyto konkrétní připomínky** k Záměru, které by v další fázi posuzování dle zákona EIA měly být posouzeny a reflektovány:

## 2. HLUK

### 2.1. Požadavek na dodržení platných limitů 60/50Db po celé délce Záměru

Od zprovoznění dálnice D8 narostl počet automobilů v úseku Zdiby – Úžice více než pětinásobně (po zohlednění vlivu covid opatření na provoz v r. 2020) a v úseku Úžice – Nová Ves více než trojnásobně.

průměrný denní počet aut v letech	1994	1998	2000	2005	2010	2016	2020 (corona)
D8 – Zdiby – Úžice	9 500	15 800	19 100	28 400	38 700	48 000	43 000
D8 – Úžice – Nová Ves		12 400	13 900	23 200	32 900	39 000	36 700

Hluk obyvatele obce Zdiby již nyní neúměrně zatěžuje. Navíc, naše obec je křižovatkou mnoha aktuálně plánovaných záměrů, je zde reálná a nijak nepřehnaná obava, že hluková zátěž v obci Zdiby při realizaci všech plánovaných záměrů bude neúnosná.

Obec Zdiby, stejně jako další obce kolem dálnice D8 jsou již nyní dlouhodobě zasaženy nadlimitními hodnotami hluku, které doposud nebyly a ani v tomto Záměru zatím nejsou ze strany investora - oznamovatele a jako vlastníka dálnice D8 řádně řešeny.

Obec Zdiby a obecně oblast, kam je situován Záměr, bude bez realizace řádných kompenzačních opatření hlukově velmi exponovaná, a to především následkem posuzovaného Záměru, přetížené silnice II/608, dále plánovanou realizací pražského okruhu, provozem Letiště Václava Havla v Praze a Letiště Vodochody. V budoucnu bude navíc tato oblast zatížena i hlukem z vysokorychlostní trati VRT Praha - Drážďany. Obecně, posuzovaný úsek dálnice vede v bezprostřední blízkosti vysoce obydlené oblasti.

Dokumentace Záměru uvádí použití korekce hygienických limitů +5 dB dle § 12, odst. 6, věty třetí nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Z předložené studie ale vůbec není zřejmé, proč je tato korekce použita a z čeho konkrétně tento závěr vychází. Odkazy [9] až [12] uvedené v hlukové studii nejsou dostupné. Z externích zdrojů tedy nelze ověřit, zda je použití navýšených hygienických limitů v souladu s uvedeným nařízením vlády. V tomto konkrétním případě aplikace korekce +5dB dle §12, odst. 6, věty třetí nařízení vlády č. 272/2011 Sb. nebyla prokázána ani výpočtem a nelze ji tudíž považovat za oprávněnou.

V tomto konkrétním případě oznámení Záměru, Tabulka 4 hlukové studie, je sice uvedeno hlukové zatížení ve výpočtových bodech pro stav k roku 2020, avšak výpočet v době před zvýšením o 2dB, který je nutný pro vyhodnocení podmínky §12, odst. 6, věty třetí, proveden nebyl.

Stanovení počtu výpočtových bodů překračujících 65dB ve dne a 55dB v noci pouze pro rok 2020 (za radikálního snížení dopravy vlivem covidových opatření) je pro vyhodnocení této podmínky zcela nedostačující a zavádějící.

Zároveň je nutné dodat, že jednotná aplikace zvýšených hygienických limitů 65/55dB pro den/noc, na celou stavbu Záměru (bez rozlišení jednotlivých podmínek na trase Záměru) nenávratně dále poškozují nejen občany obce Zdiby, občany obcí na trase již zatížené starou hlukovou zátěží, ale nyní také občany těch obcí, ve kterých podmínka §12, odst. 6, věty třetí navíc ani splněna není a ve kterých by za normálních okolností měly být dodrženy limity 60/50dB.

Započtení staré hlukové zátěže a zohlednění zvýšených hygienických limitů na celý Záměr (i tam, kde by se stará hluková zátěž ani započítávat neměla), resp. na celý rozsah Záměru sice pomůže snížit investice do protihlukových opatření, ale je zcela zjevně v rozporu se zájmem ochrany veřejného zdraví.

**I pokud by se použití korekce ukázalo ve vymezených úsecích jako souladné s nařízením vlády, rádi bychom upozornili, že se domníváme, že započítávání staré hlukové zátěže u nových staveb není nijak odůvodněné. Takový přístup nenávratně a i dále do budoucna bez jakéhokoliv omezení, poškozují obyvatele žijící v oblastech již nyní neúnosně zatížených nadměrnou hlukovou zátěží a bez jakéhokoliv racionálního odůvodnění a opatření přidává k nim zátěž novou.**

Domníváme se, že připočítávání staré hlukové zátěže u nových staveb resp. jiné zvyšování hlukových limitů pouze na základě nařízení vlády, bez řádného zákonného zmocnění, je nejen neodůvodněné, ale také protiústavní, v rozporu se zákonnou ochranou veřejného zdraví – zdraví obyvatel dotčených jak tzv. „starou hlukovou zátěží“, tak novými stavbami.

**Požadujeme proto NAVRHNOUT PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ TAK, ABY BYLY SPLNĚNY ŘÁDNÉ HYGIENICKÉ LIMITY 60/50DB PO CELÉ DÉLCE ZÁMĚRU.**

## 2.2. Požadavek na pořízení detailní hlukové studie

S ohledem na již nyní neúměrnou hlukovou zátěž území dotčeného Záměrem musí být součástí posuzování Záměru na životní prostředí **detailní odborná hluková studie**.

**Akustická situace v území by měla být hodnocena v celém předmětném rozsahu území 3D modelem (včetně všech variantních úprav terénu) ve vysoké podrobnosti a maximální přesnosti modelu (např. i výškové vedení jednotlivých variant nájezdů a mostů), včetně zahrnutí automobilové dopravy na všech místních komunikacích dle aktuální dopravní situace (intenzit, složení a rychlosti dopravy) při co nejaktuálnějších vstupních datech.**

**Akustický model by měl být vypracován s dostatečným překryvem do okolního území, jelikož je stavbou ovlivňováno širší území s tím, že v rámci příslušného okolí musí být zahrnuty příslušné zdroje hluku z automobilového provozu.**

Je nutné trvat na co nejpodrobnějším modelu, tj. nejenom prostorově – vedení komunikací mostů, nadjezdů, ale i v rámci dané sítě – tj. intenzity dopravy na všech dotčených komunikacích. "

## 2.3. Požadavek na variantní návrh protihlukových opatření

Podatel požaduje navrhnout kompenzační protihluková opatření **variantně**.

**Obecně, z důvodu efektivity protihlukových opatření a vlivu těchto opatření na krajinný ráz podatel požaduje především umístění PROTIHLUKOVÝCH VALŮ SE ZALESNĚNÍM ideálně v celé trase stavby Záměru, resp. tam kde je to možné.** Variantně by tudíž mělo být srovnáno toto protihlukové opatření na prvním místě s jinými možnými opatřeními, a to v dostatečné šířce území, ve standardu, jak je popsán v článku 2.2 výše.

Rovněž, pro snížení hlukové zátěže podatel navrhuje posouzení možnosti odhlučnění mostu dálnice D8 přes řeku Vltavu vedením v tubusu.

V případě, že by byla v některých částech navržena realizace protihlukových stěn, požaduje podatel realizaci (PHS) pohltivých (a to oboustranně), nikoliv odrazivých (tj. tyto nenavrhovat v žádné variantě).

Co se týká případného použití opatření nízkohlučných povrchů vozovky, podatel požaduje posoudit jejich využití včetně posouzení životnosti tohoto povrchu a akustického stavu na konci životnosti, resp. po jejich životnosti – včetně navržení přesného postupu opatření po životnosti (resp. závazek realizace obnovení nízkohlučného povrchu po době životnosti).

## 3. DOPRAVA

### 3.1. Požadavek na řádné zpracování variant Záměru

Na str. 12 oznámení se upozorňuje, že „*stupeň projektové přípravy Záměru – technická studie, neumožňuje do detailu posoudit, které technické řešení úseku s mosty bude pro zkapacitnění dálnice vhodnější z pohledu životnosti stavby a její perspektivy, kapacitních možností a statické únosnosti. Proto je Záměr předkládán ve variantách.*“

Na str. 28 oznámení se pak dále vysvětluje, že „*způsob zkapacitnění mostů má následně přímý vliv na způsob řešení přechodu z uspořádání 3+3 na 2+2 jízdní pruhy v prostoru MÚK Nová Ves.*“ Také je známé, že „*u varianty úsporné (...) řešení může vést k zvýšené nehodovosti*“ (str. 28 oznámení).

V rámci oznámení EIA nebyla zpracována dopravně inženýrská studie využívající mikrosimulační modely zaměřená na analýzu nehodovosti, plynulosti provozu, výskyt dopravních kongescí a kapacitní posouzení variant.<sup>1</sup>

**Bez takové studie nelze řádně srovnat vliv navržených variant Záměru na plynulost a kvalitu dopravy, a tedy i životní prostředí a veřejné zdraví. Nelze souhlasit s tvrzením, že „z hlediska ovlivnění obyvatelstva a veřejného zdraví lze obě varianty Záměru po jeho dokončení (při provozu) považovat za rovnocenné, neboť variantnost Záměru nemá vliv na jeho kapacitu (tj. výsledné intenzity dopravy)“ (str. 171 oznámení).**

Zhoršená plynulost dopravy představuje faktor zvýšených emisí znečišťujících látek a MÚK Zdiby i část posuzovaného úseku D8 se nachází v těsné blízkosti obytné zástavby. **Proto podatel požaduje zpracování detailní hlukové a rozptylové studii a vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví pro předmětnou oblast založenou na podrobném posouzení kapacitních možností, a to u obou navržených variant.**<sup>2</sup>

### **3.2. Podmínka vybudování MÚK Odolena Voda a zkapacitnění křižovatky Průběžná - Pražská ve Zdibech**

Z předložených podkladů jednoznačně vyplývá, že v budoucím horizontu roku 2032 dojde k významnému nárůstu dopravy v intravilánu obce Zdiby, konkrétně na komunikaci III. tř. v ul. Průběžná, Zdiby. V obou variantách, tedy jak nulové, tak aktivní, tento nárůst představuje cca 13 % z výchozích dopravních intenzit. I v následném vývoji nárůst pokračuje, a to až o 23 %.

Křižovatka Průběžná – Pražská (II/608) je již v současnosti kapacitně nedostatečná. V důsledku tohoto stavu dochází ke kongescím a prolongaci kolon hluboko do intravilánu obce ve špičkových intenzitách. Určující je v tomto jevu právě dopravní intenzita na Průběžné a vysoké nároky na levé i pravé odbočení v křižovatce z tohoto směru. Vzhledem k absenci jiné trasy ve spojení s hlavním městem dochází ke značným časovým ztrátám taktéž při dostupnosti pomoci MHD.

Jak se dále v dokumentaci uvádí, *bez mimoúrovňové křižovatky MÚK Odolena Voda se část intenzit z dálnice D8 přesunuje na souběžnou doprovodnou silnici II/608, především se jedná o zdroje dopravy z Letiště Vodochody a okolí ve směru do Prahy* (Dopravní prognóza, str. 15).

Dále se v dokumentaci uvádí *Zpracovaná podvarianta bez MÚK Odolena Voda vykazuje obecně nižší intenzity na dálnici D8 a vyšší intenzity na doprovodné silnici II. třídy II/608*. Jakákoliv podvarianta bez MÚK Odolena Voda by tedy nutně vedla k vyšším dopravním nárokům na výše jmenovanou křižovatku Průběžná – Pražská.

Nelze taktéž přesně posoudit, zda do prognózovaných dopravních intenzit byl zahrnut i jev dopravní indukce. Lze však jednoznačně předpokládat, že tento jev bude mít rovněž zatěžující efekt na uvedenou křižovatku Pražská – Průběžná v obci Zdiby.

Dále nejsou přístupné informace o odhadu plynulosti a rychlosti dopravního proudu před a po realizaci Záměru, a to včetně vlivu na navazující komunikace. **Je třeba upozornit, že jakákoliv dopravní nehoda na dálnici D8 způsobuje dopravní problémy a stojící kolony na samotné dálnici D8, ale i navazujících komunikací, které prochází skrz obec Zdiby. Vliv Záměru na snížení četnosti nepříznivých dopravních situací a zvýšení plynulosti provozu je proto nutné řádně doložit.**

<sup>1</sup> Příkladem je v listopadu 2018 zpracovaná dopravně inženýrská studie pro pražskou oblast Barrandovský most – Dobříšská (ČVUT, Fakulta dopravní). Pro plánovanou stavbu Radlické radiály byly v této studii zjištěny zásadní kapacitní problémy zejména v místě jejího vyústění do Městského okruhu. Taková dopravní studie nebyla součástí dokumentace EIA k Radlické radiále a není obsažena ani v DÚR, přesto poukázala na možné vážné problémy ve funkčnosti této plánované významné dopravní komunikace. Zhoršená funkčnost konkrétních úseků dopravních záměrů má pochopitelně zásadní vliv na životní prostředí a pohodu obyvatel, což je třeba v rámci EIA vyhodnotit.

<sup>2</sup> Nelze tedy souhlasit s tvrzením na str. 3 rozptylové studie, že „z hlediska vlivu na imisní situaci lze (...) podvarianty považovat za rovnocenné.“

Bez realizace **MÚK ODOLENA VODA A BEZ ZKAPACITNĚNÍ KŘÍŽOVATKY PRŮBĚŽNÁ – PRAŽSKÁ** ve Zdibech bude mít Záměr značně nepříznivý dopad na již dnes přetíženou dopravu v obci Zdiby. **Požadujeme tudíž, aby realizace těchto opatření byla podmínkou realizace Záměru.**

### 3.3. Požadavek snížení povolené rychlosti v blízkosti zástavby

K eliminaci negativních vlivů zvýšené dopravní zátěže v obci Zdiby **požadujeme snížení maximální povolené rychlosti v blízkosti zástavby z důvodu snížení hluku a emisí.** Minimalizovat dopady vyšších dopravních intenzit na D8 na přilehlé části, potažmo celou obec Zdiby, adekvátními a dostatečně účinnými kompenzačními opatřeními k redukci imisní a hlukové zátěže.

### 3.4. Požadavek přípravy vizualizace stavby Záměru v jednotlivých etapách

**Pro jednání s obcemi a veřejností rovněž požadujeme připravit vizualizaci návrhu stavby Záměru v příslušných stupních přípravy projektu.**

## 4. PROSTUPNOST ÚZEMÍ PRO CHODCE A CYKLISTY

### 4.1. Požadavek na zajištění prostupnosti území pro chodce a cyklisty

Dálnice D8 vytváří bariéru pro pěší i cyklisty. Přes MÚK Zdiby a MÚK Úžice se pohybují pěší, kteří od autobusových zastávek dochází do logistických areálů. Cyklisté nemají vybudovaný žádný prostor pro pohyb v této oblasti. Tato trasa je již při stávajícím provozu velmi nebezpečná, po navýšení dopravy po realizaci přeložky D7 – D8 a rozšířením dálnice D8 se bude jednat o hazard se životem. Objízdné resp. obchůzně trasy jsou dvou nebo třínásobně delší.

Je nevyhnutelné řešit přechody pro chodce v okolí MÚK Zdiby a vybudování chodníku a cyklotrasy, která propojila území z jedné a druhé strany dálnice pro lidi. **Pohyb chodců a cyklistů kolem MÚK Zdiby je komplexně řešen v projektu Tramvajové tratě do Zdib. Nicméně, pokud by tento záměr nebyl realizován, je potřeba jej vyřešit v projektu tohoto Záměru. Přechod pro chodce na MÚK Úžice, obzvláště za zatáčkou z III/0081, kde jen dovolena vyšší rychlost než 70 km/h je nutné navrhnout jako mimoúrovňový. Pokud by nebyl realizován projekt tramvaje do Zdib, je obdobně potřeba řešit i přechod pro chodce a cyklotrasu do Zdib.** Pro zvýšení bezpečnosti pěších i cyklistů při překonávání dálničního tělesa je nutné pěší trasy vést nejen přes jednotlivé mostní objekty, ale prodloužit je v dostatečném rozsahu na navazující komunikace.

Propustky pod dálničním tělesem, které jsou primárně určené pro malé vodní toky, je také nutné rozšířit o prostup zvěře suchou nohou. Podatel ale upozorňuje, že umožnění „normálního“ pohybu lidí pěšky nebo na kole je mnohem důležitější než umožnění pohybu zvěře a mělo by tudíž mít v každém obdobném projektu liniové stavby prioritu.

**Je zcela nedůstojné a neodpovídající standardu života v 21. století, jak dnes ve Zdibech denně pozorujeme a zažíváme, že chodci či cyklisti se proplétají mezi rychle jedoucími auty na navazující silnic II/608 bez toho, aby pro ně byl zajištěn jakýkoliv přechod pro chodce a aby byla řešena trasa pro cyklisty apod. PODATEL TUDÍŽ POŽADUJE, ABY REALIZACE ZÁMĚRU BYLA PODMÍNĚNA ZAJIŠTĚNÍM ŘÁDNÉ PROSTUPNOSTI ÚZEMÍ PRO CHODCE A CYKLISTY**

## 5. EMISE

### 5.1. Požadavek na řádné zpracování rozptylové studie

Oznámení konstatuje: „V zájmovém území dlouhodobě dochází k překračování imisního limitu benzo[a]pyrenu, dosahován je imisní limit pro oxidy dusíku NO<sub>x</sub>, a to především ve vazbě na dálnici D8. S velkou pravděpodobností dochází k překračování imisního limitu pro denní koncentraci prachových částic PM<sub>10</sub>, ale bez povoleného počtu překročení. Hodnoty imisního limitu pro prachové částice PM<sub>2.5</sub> dosahují také vysokých, těsně podlimitních hodnot“ (str. 12 rozptylové studie). V současné době je tedy ovzduší v zájmovém území Záměru silně znečištěné. „Provoz na dálnici D8 se sice zásadním způsobem podílí na imisních koncentracích všech sledovaných znečišťujících látek, jejím rozšířením však nedojde k jejich nárůstu, ale vlivem zvýšení plynulosti dopravy a zlepšení kvality silničního povrchu dojde k jejich snížení“ (str. 31 rozptylové studie).

Varianta Záměru Aktivní však pravděpodobně nepočítá s jevem dopravní indukce<sup>3</sup> (viz také bod II.b), který pozitivní vliv zkapacitnění D8 na imisní situaci i veřejné zdraví může anulovat. Navíc v rozptylovém výpočtu „bodové, ani plošné zdroje nebyly zvažovány“ (str. 6 rozptylové studie) a imisní pozadí také nezahrnuje emise z vytápění připravovaných rezidenčních a komerčních Záměrů. **Lze teda předpokládat, že i v budoucnu bude v okolí dálnice D8 nevyhovující imisní situace.**

„Dle (...) aktualizace ZÚR vyplývají pro zpřesňování koridoru tyto podmínky (...) Součástí rozptylové studie bude návrh opatření na minimalizaci negativních vlivů znečišťujících látek v ovzduší“ a také „je nutno doložit ochranu veřejného zdraví (...) nejpozději v rámci procesu EIA“ (str. 18 oznámení).

Rozptylová studie na str. 31 zdůvodňuje, že u Záměru není třeba ukládat kompenzační opatření a zároveň na str. 32 upozorňuje, že „prověření a doplnění vegetačních pásů (...) je navrženo pro následující úseky dálnice D8: Zdiby – D8 (km -2 – 1), Panenské Břežany – D8 (km 1 – 4), Odolena Voda – D8 (km 4 – 12), Nová Ves – D8 (km 12 – 20.5).“

Na str. 234 oznámení se dále hovoří o tom, že je třeba „v ochranném pásmu dálnice požadovat nezastavěný pás o šíři min. 30 m, který by bylo v budoucnosti možné využít pro realizaci dalších zmírňujících opatření pro ochranu ovzduší a zajištění splnění hygienických limitů (zemní valy, pásy izolační zeleně, vegetační úpravy apod.).“ Pozitivní efekt těchto opatření však není dokázán ani v rozptylové studii, ani v oznámení.

K problematice je třeba podotknout, že nevhodně provedené výsadby vegetačních pásů nemusí přinést pozitivní efekt z hlediska čistoty ovzduší. V některých případech se dokonce může dostavit opačný efekt, kdy dojde ke kumulaci znečištění a nárůstu koncentrací. S rostoucí vzdáleností od zdroje emisí také efekt těchto opatření významně klesá. Proto je třeba vhodnou podobu (šíře pásu, druhové složení, vegetační stupně) izolační zeleně a vegetačních úprav stanovit pomocí výpočtu dle Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, červen 2016), a to již v rámci procesu EIA.

Kapitola D.1.2 se v určité míře podrobnosti věnuje popisu vlivů Záměru na klima. **Chybí však stěžejní informace jako je vypočtené množství emisí skleníkových plynů, identifikace rizik konkrétních pro zájmovou lokalitu apod. Podatel tudíž požaduje zpracování odpovídající analýzy.**

Do kapitoly D.5 nebo D.6 oznámení je žádoucí doplnit limity použité metodiky rozptylové studie (nemožnost aplikace Gaussovských modelů na situace inverzí a bezvětří, nejistota vstupních dat apod.). **Neuvedení omezení a nedostatků modelu neumožňuje kritické posouzení výsledků rozptylové studie.** Také je potřeba kvantitativně uvést nejistoty vypočtených imisních hodnot.<sup>4</sup>

Kapitola 3.2 rozptylové studie oznámení obsahuje údaje o zdrojích pro fázi provozu Záměru. V příslušných tabulkách 1.1 a 1.2 jsou dopravní intenzity (počet vozidel za 24 hodin) rozdělené na osobní automobily a lehká a těžká vozidla. Dle příslušného aktuálního Metodického pokynu je navíc potřeba doplnit údaje o intenzitě dopravy v podobě maximálních hodinových počtů vozidel a pojezdů a složení dle charakteristik vozidel (emisní třídy EURO).

## 5.2. Požadavek na vysvětlení nejasností a rozporů v předložené rozptylové studii

V oznámení je uvedeno: „V řešeném úseku se nacházejí celkem tři stávající mimoúrovňové křižovatky a jedna plánovaná mimoúrovňová křižovatka“ (str. 34 oznámení). „Na řešené části dálnice D8 se nachází 21 mostních objektů“ (str. 15 oznámení). „Pro omezení střetu se stávající zástavbou a Záměry v nejbližším okolí dálnice D8, byly navrženy (...) opěrné a zárubní zdi“ (Str. 44 oznámení). V rozptylové studii chybí informace o tom, jak byla řešena výška emisí z těchto objektů umístěných nad, resp. pod úrovní terénu a případně jaký vliv mají zdi na imisní situaci v zástavbě. Není ani jasné, zda byl rozptylový

<sup>3</sup> Nezahrnutí dopravní indukce naznačuje i text na str. 22 RS, kde je nárůst dopravy během provozu Záměru vysvětlen jejím přesměrováním: „Pozitivní efekt zkapacitnění lehce snižuje mírný nárůst intenzit dopravy na dálnici D8, v návaznosti na zlepšení prostupnosti komunikace. Tato skutečnost se ale zase pozitivně projeví v okolí stávající silnice II/608, ze které doprava na dálnici D8 převážně přechází.“

<sup>4</sup> Nejistota stanovení koncentrace matematickým modelem může dosáhnout až 50 % (viz str. 52 rozptylové studie záměru „Hi tech zpracování plastů včetně povrchových úprav – lokalita Lešná“, [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_OV8224](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV8224))

výpočet proveden v detailu pro MÚK, tj. zda byly uvažovány intenzity dopravy na jednotlivých větvích MÚK. Pro výpočet byl zvolen parametr „počet hodin v provozu  $Pd = 7.09$ “ (str. 6 RS), ačkoli provoz je na dálnici celodenní, tj. 24hodinový. **Tyto nejasnosti je třeba vysvětlit.**

V oznámení se dále uvádí: „Při porovnání výsledných emisí z dopravy u varianty Nulové a varianty Aktivní je patrný pokles u všech sledovaných látek“ (str. 8 RS). V kapitole 3.2 RS však nejsou uvedené použité hodnoty rychlosti a plynulosti dopravního proudu v rozdělení na výpočetní variantu Nulovou a Aktivní tak, aby bylo možné porovnat efekt Záměru na tyto parametry. RS rovněž nepočítá se situacemi snížené plynulosti provozu a dopravních kongescí hrožících u jedné z variant Záměru (viz bod II.a). Nelze proto souhlasit s tím, že výpočet je na straně bezpečnosti (tj. že „že celkové množství emisí je z hlediska předběžné opatrnosti u obou posuzovaných variant mírně nahodnoceno“, str. 8 RS), jelikož smyslem RS je kromě porovnávání variant i výpočet imisního příspěvku Záměru, který je neúplný, nejsou-li zohledněné pravděpodobné komplikace v plynulosti dopravy.

Kapitola 3.4 rozptylové studie obsahuje popis referenčních bodů, avšak **chybí uvedení zvolené výšky výpočetních bodů nad zemí.** „Pro tabelární prezentaci výsledků Rozptylové studie byly vybrány referenční body s cílem co nejlepší reprezentace vypočítaných hodnot a jejich změn v závislosti na vzdálenosti od osy komunikace“ (str. 20 RS). Není vysvětleno, zda byly kromě obytné zástavby v souladu s MP RS zvoleny i takové specifické výpočtové body, aby byly vyhodnoceny největší dopady na citlivé skupiny obyvatel (vzdělávací a zdravotnická zařízení).

Z dokumentace není zřejmé, zda do prachových částic započítává pevné částice produkované pneumatikami či otěrem brzdových destiček o kotouče (tzv. NEE, Non-Exhaust Emissions, tedy Emise mimo výfuk). Tyto emise jsou více produkovány těžšími automobily, což jsou jednak SUV, ale zejména elektromobily. U nich je kvůli bateriím úplně běžná váha okolo dvou tun. Dle britské studie jsou NEE majoritním zdrojem znečištění ovzduší pocházejícího z dopravy. Mají se na znečištění podílet 60 procenty u částic  $PM_{2,5}$  (velikost částice 2,5 mikrometru) a 73 % v případě  $PM_{10}$  (velikost částice 10  $\mu m$ ).

Některé kapitoly oznámení jsou neúplné a je třeba je dopracovat (např. vliv Záměru na klima). V dopravní prognóze pravděpodobně nebyla řádně uvažována dopravní indukce, což má vliv na další posouzení (rozptylová a hluková studie, posouzení vlivů na veřejné zdraví). Nebylo vyhodnoceno, zda je rozptylovou studií zjištěný pokles emisí znečišťujících látek vlivem provozu Záměru z hlediska vlivů na zdraví obyvatel významný. Rozptylová studie nebyla provedena pro fázi výstavby Záměru a nereflektuje některé požadavky příslušného aktuálního metodického pokynu MŽP. **Toto je potřeba v dokumentaci oznámení řádně doplnit.**

## 6. OPATŘENÍ PO DOBU VÝSTAVBY

### 6.1. Požadavek na řádné zpracování analýzy dopadů výstavby Záměru na okolní krajinu a obyvatelstvo

Podatel požaduje řádně rozpracovat jednotlivé období výstavby včetně dopadů na okolní krajinu a obyvatelstvo, včetně minimalizace nežádoucích vlivů. Preferuje minimální provoz staveništní i zásobovací dopravy pro Záměr po místních komunikacích.

S ohledem na již nyní neúměrnou hlukovou zátěž území dotčeného Záměrem musí být součástí posuzování Záměru na životní prostředí **rovněž hluková studie po dobu výstavby Záměru.**

V oznámení je uvedeno: „V období výstavby budou vlivem stavebních prací a nasazené mechanizace produkovány emise do ovzduší. Tyto vlivy budou pouze krátkodobé (...) Není očekáváno, že by realizační fáze mohla nějak ovlivnit veřejné zdraví“ (str. 170 oznámení). S krátkodobostí vlivů během výstavby nelze souhlasit, **rozptylová studie pro fázi výstavby nebyla provedena** (viz bod III.a). Jedná se tedy o nepodložené tvrzení, vlivy výstavby na zdraví není bez provedení rozptylové studie možné odhadnout.

Dále se na str. 171 a 181 oznámení pro období výstavby Záměru v rámci porovnání variant uvádí, že „není předpokládáno, že by došlo k významnému zhoršení kvality ovzduší v sídlech. Prachové částice produkované stavbou z části zachytí nejbližší plochy vegetace.“ Opět se jedná o nepodložené tvrzení, neboť **pozitivní vliv vegetace na kvalitu ovzduší není samozřejmý** (viz bod II.c výše) a **nebyl**

**v oznámení doložen. Zcela chybí provedení vyhodnocení vlivů Záměru na veřejné zdraví postupem v souladu s Autorizačním návodem AN 17/15 (SZÚ)<sup>5</sup>, které u oznámení a dokumentací EIA standardně tvoří samostatnou přílohu. Takto nebylo vyhodnoceno, zda je pokles emisí vlivem provozu Záměru z hlediska vlivů na zdraví obyvatel vůbec významný.**

**Podatel proto požaduje řádné zpracování rozptylové studie i po dobu výstavby.**

Rozptylová studie pro posuzovaný Záměr byla v červnu 2021 provedena modelem SYMOS'97, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. Rozptylová studie tvoří přílohu č. 1 oznámení. Rozptylová studie pro proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí by měla být zpracována dle Metodického pokynu MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS).<sup>6</sup> Tento pokyn v podrobné míře popisuje požadavky na náležitosti RS, což v konečném důsledku zvyšuje její kvalitu a transparentnost. Zde posuzovaná Rozptylová studie některé požadavky MP RS nereflkuje, jak je uvedeno v oznámení:

- a) „Výpočet imisního zatížení území pro období výstavby proveden nebyl, a to z následujících důvodů:
- období výstavby je oproti období provozu krátké a případný vliv na imisní situaci bude časově omezený a poměrně efektivně redukovatelný technologicko-organizačními opatřeními na staveništi
  - výstavba probíhá v rámci několika etap, které se liší charakterem stavebních činností, které jsou obtížně postižitelné matematickým modelem použitým pro výpočet imisních příspěvků a případné výsledky jsou pak zatíženy značným podílem nejistoty
  - při předpokladu dodržování v současné době běžných podmínek pro zhotovitele na provádění stavebních prací, které mají za cíl snížit zatížení území nepříznivými vlivy z výstavby, jako je ochrana proti znečišťování komunikací a nadměrné prašnosti a ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem, lze imisní zatížení území vlivy z výstavby účinně minimalizovat“ (str. 6 RS a str. 64-65 oznámení).“

Celková doba demolice a výstavby mostů přes Vltavu a Bakovský potok pro jeden jízdní pás je u obou variant Záměru minimálně 2 roky, celkem tedy minimálně 4 roky (str. 27 a 42 oznámení). **Vzhledem k blízkosti obytné zástavby proto lze očekávat negativní vliv na kvalitu ovzduší, zdraví a pohodu obyvatel po dobu několika let.** Efekt technologicko-organizačních opatření na staveništi není v RS ani oznámení vyčíslen. RS lze provést pro vybrané etapy (např. ty s předpokládaným nejvíce negativním vlivem) nebo segmenty Záměru, kde budou prováděny charakteristické činnosti výstavby.<sup>7</sup> Od roku 2015 je také dostupná detailní Metodika pro stanovení produkce emisí znečišťujících látek ze stavební činnosti.<sup>8</sup> MP RS navíc na str. 3-4 požaduje, že „podrobné modelování je provedeno pro vybrané relevantní látky, které mohou být vypouštěny do ovzduší v rámci realizace, provozu (...) hodnoceného Záměru.“ Modelový výpočet pro fázi výstavby již v minulosti pro podobné Záměry proveden byl.<sup>9</sup> S výše citovanými argumenty a tvrzením, že „přesný výpočet velikosti emisí pro tuto fázi realizace Záměru je neúčelný a v podstatě nemožný, protože bude zásadně závislý na lidském faktoru a počasí a případně na dalších těžko kvantifikovatelných parametrech“ (str. 64 oznámení) tedy nelze souhlasit.

<sup>5</sup> [www.szu.cz/uploads/documents/ska/autorizace/AN\\_17\\_15.pdf](http://www.szu.cz/uploads/documents/ska/autorizace/AN_17_15.pdf)

<sup>6</sup> Viz vnitřní sdělení MŽP, Odboru ochrany ovzduší, k zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Pokračování v hornické činnosti – I. etapa Doly Bílina 2019-2035“, ze dne 26.1.2017. Dostupné na [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP471](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP471)

<sup>7</sup> Viz např. RS přepracované dokumentace EIA záměru „Ekologizace veřejné dopravy Ostrava – Poruba“ ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MSK2105?lang=cs](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MSK2105?lang=cs))

<sup>8</sup> [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zdroje\\_zneucistovani\\_ovzdusi/\\$FILE/OOO-Metodika\\_stavebni\\_cinnosti\\_EF-20200601.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zdroje_zneucistovani_ovzdusi/$FILE/OOO-Metodika_stavebni_cinnosti_EF-20200601.pdf)

<sup>9</sup> Příkladem jsou RS pro záměry „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP472](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP472)) a „I/12 Běchovice – Úvaly“ ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP473](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP473)), kde byl zhodnocen vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší.



Rozdíl mezi Nulovou a Aktivní variantou Záměru spočívá zejména v rozšíření dotčených mostních objektů, případně jejich demolici a opětovné výstavbě. Přesto, v oznámení je uvedeno: „*Stupeň projektové přípravy Záměru – technická studie, neumožňuje do detailu posoudit, které technické řešení úseku s mosty bude pro zkapacitnění dálnice vhodnější z pohledu životnosti stavby a její perspektivy, kapacitních možností a statické únosnosti. Proto je Záměr předkládán ve variantách*“ (str. 12 oznámení). Srovnání vlivu stavby obou variant na kvalitu ovzduší (tj. provedení dvou variantních rozptylových výpočtů pro fázi výstavby) a zdraví a pohodu obyvatel by mělo být dalším kritériem při finálním výběru varianty.

Ze všech výše uvedených důvodů je třeba provést rozptylovou studii pro fázi výstavby Záměru včetně vyvolané dopravy, a to pro adekvátně velké zájmové území zahrnující komunikace, které budou využívány pro staveništní dopravu.

Dále se také v oznámení tvrdí, že „*v předloženém stupni projektové přípravy – technická studie zatím není znám přesný plán organizace výstavby, není proto možné přesně vymezit území dotčená výstavbou (...) V obecné rovině však půjde o plochy přímo navazující na stávající dálniční těleso (silniční pozemek) a vybrané stávající pozemní komunikace, které pravděpodobně budou sloužit jako přístupy na stavbu*“ (str. 46 oznámení). Na tento argument nelze přistoupit, neboť u podobných Záměrů byly v minulosti již ve fázi EIA stanoveny intenzity staveništní dopravy na příslušných komunikacích v okolí stavby.<sup>10</sup>

Je třeba zdůraznit, že během stavby Záměru bude docházet k řadě činností, které budou mít za následek emise znečišťujících látek do ovzduší, mj. demolicím (str. 37 oznámení: „*Všechny nadjezdy je pro rozšíření dálnice nutné zdemolovat (...) Mostní objekt D8-018 (...) bude zdemolován*“), zemním pracím (str. 48 oznámení: „*V rámci stavby vznikne cca 234 000 m<sup>3</sup> přebytečných zemin*“), elektrická energie může být na staveništi „*dodávána formou (...) dieselcentrál*“ (str. 55 oznámení) a „*bude nezbytné provádět zkapacitnění dálnice D8 za plného provozu*“ (str. 44 oznámení). Dojde tedy k úpravě provozu a reorganizaci jízdních pruhů (str. 45 oznámení), což bude mít vliv na plynulost a rychlost provozu a výši emisí.<sup>11</sup> Budou zřízeny i stavební komunikace dočasného charakteru a stávající komunikace budou využívány pro staveništní dopravu (str. 56 oznámení). Dále „*nezbytné přeložky či úpravy veřejné infrastruktury, které přes Záměr procházejí, jsou jeho součástí a podléhají tudíž tomuto posouzení*“ (str. 56 oznámení) a dojde i k úpravě úrovnových křižovatek (viz str. 30 a 35 oznámení). Navíc „*v období výstavby (...) mohou být vlivem staveništní dopravy zasažena i jiná území než ta, na nichž je Záměr plánován*“ (str. 46 oznámení).

Pro fázi výstavby Záměru jsou z hlediska vlivů na ovzduší uvedena různá opatření na str. 238 oznámení. Dodavatel stavby by však měl být především seznámen s aktuálním **Metodickým pokynem odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností ze září 2019. Dodržovat by měl všechna relevantní opatření uvedená právě v tomto aktuálním Metodickém pokynu.** Dále v seznamu opatření chybí výslovný zákaz pálení dřevní hmoty z mýcení stromů a křovin při výstavbě a zákaz pálení jakýchkoli rostlinných zbytků z údržby okolí komunikace.

Na str. 72 oznámení se píše, že „*v rámci využívaných stavebních mechanismů budou přednostně používána ekologicky šetrná a biologicky degradovatelná mazadla a oleje, včetně stavební chemie (REACH).*“ Toto opatření však v kapitole D.4.2 oznámení chybí.

## 6.2. Monitoring stavu komunikací před zahájením a po realizaci Záměru

**Kromě dalších opatření zmíněných v tomto vyjádření (minimalizace hluku, emisí a odpadů) dále podatel požaduje v jednotlivých okolních obcích o provedení monitoringu a předání stavu místních**

<sup>10</sup> Viz např. schéma č. 3 v RS dokumentace záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP473](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP473))

<sup>11</sup> Viz také str. 174 oznámení: „*V období výstavby bude omezena dopravní situace na stávající dálnici vlivem stavebních prací, neboť její zkapacitnění bude probíhat za plného provozu. Omezením se rozumí především změna plynulosti jízdy kvůli snížení rychlosti, ovlivnění pozornosti při řízení, tvorba kolon apod. Po vedlejší komunikační síti mohou být vedeny objízdné trasy. Všechny tyto vlivy mohou napomoci vyšší nevhodnosti během realizační fáze, kdy bude komfort užívání dálnice, popř. silnic nižších tříd, omezen.*“

komunikací odpovědným zástupcům obcí před realizací Záměru (podrobný video pasport komunikací) pro posouzení stavu po realizaci Záměru a uvedení komunikací do původního stavu.

## 7. ODPADY

### 7.1. Upřesnění plánu nakládání s odpady

Oznámení na straně 48 uvádí tabulku bilance zemin, ze které vyplývá, že bude vykopáno 356 000 m<sup>3</sup> zeminy, z toho bude využito 122 000 m<sup>3</sup> zeminy na násypy. Zbude tedy 234 000 m<sup>3</sup> zeminy, která bude mít možné využití při výstavbě protihlukových valů.

Dokumentace předpokládá provedení geotechnického průzkumu, který prověří, zda budou tyto přebytky zemin vhodné na vybudování protihlukových valů pro předmětný Záměr a to takto: *V další fázi projektové přípravy posoudit založení zemních valů popř. zemních valů kombinovaných se stěnou nebo vegetací, z přebytků výkopových zemin. Zaměřit se mj. na tyto lokality: úsek km 4.500 – 6.100 vpravo, úsek km cca 13.050 – 13.500 vpravo.)*

**Valy ovšem nejsou ve fázi zjišťovacího řízení ani naznačeny. Není tedy z hlediska odpadového hospodářství jasné, jaké množství zeminy bude použito. Z hlediska záboru zemědělského půdního fondu není zřejmé, jak velký zábor by byl pro valy nutný.**

Dokumentace na str. 75 až 78 vyjmenovává odpady vznikající při realizaci projektu a při jeho provozu. Vzhledem k recyklačním cílům, které ČR v rámci směrnic EU a zákona o odpadech č. 541/2020 Sb. přijala, by bylo vhodné vyjmenovat odpady, které budou ihned určeny k recyklaci. Jako např. 17 01 01 Beton; 17 01 07 Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06; 17 02 01 Dřevo; 17 02 02 Sklo; 17 02 03 Plast; 17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01; 17 04 01 Měď, bronz, mosaz; 17 04 02 Hliník; 17 04 03 Olovo; 17 04 04 Zinek; 17 04 05 Železo a ocel; 17 04 06 Cín; 17 04 07 Směsné kovy atd. Současně je vhodné v další fázi projektu přesně určit, za jakých podmínek mohou být některé recyklované odpady použity jako surovina, případně jako výrobek a kde jej lze použít (odpady 170101, 170302).

**Podatel tudíž požaduje upřesnění plánu nakládání s odpady včetně upřesnění konkrétního umístění valů, které mají být vybudovány z přebytků zemin.**

## 8. VODA

V dokumentaci **není řešen vliv** stávající stavby ani navrhovaného zkapacitnění **na odtokové poměry**, a to především v místě přemostění řeky Vltavy a zaústění Mlýnského potoka do řeky Vltavy (km 16,5 - 17,0). Dálniční těleso tvoří významnou překážku v odtokových poměrech řeky Vltavy a v minulosti došlo k nevhodnému odklonění koryta Mlýnského potoka. V rámci dokumentace vlivů Záměru na životní prostředí požaduje podatel prověřit stávající a navrhované ovlivnění odtokových poměrů řeky Vltavy dálničním tělesem a možná opatření na zlepšení odtokových poměrů v lokalitě Záměru. Dále požaduje prověřit možná řešení v minulosti nevhodně upraveného koryta toku Mlýnského potoka.

**V dokumentaci je nutné doplnit posouzení vlivu stavby na povodňovou situaci zejména v místních částech Vepřek a Staré Ouholice. Posouzení kumulativního vlivu mostu dálnic D8 a mostu VRT na průchod povodně.**

Podatel upozorňuje, že podle zkušeností s povodněmi v 2002 a 2013 současný most D8 zvedá povodňovou hladinu o cca 60 cm vzhledem k tomu, že nebyl oproti původnímu plánu v celé délce cca 1800 m na pilířích, ale na pilířích je pouhých cca 560 m a zbytek je zásyp. Tím se snížil průtočný profil Vltavy. V případě rozhodnutí, že se bude stavět nový most, žádá podatel o stavbu na pilířích, které sníží průtočný profil jen minimálně.

## 9. ZANESENÍ NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ DO ÚZEMNÍCH PLÁNŮ DOTČENÝCH OBCÍ

**Z hlediska územních plánů je nejasné, zda by navržené kompenzační opatření (např. protihlukové valy) odpovídali funkčnímu využití pozemků dle jednotlivých územních plánů.**

**Je potřeba tudíž analyzovat dotčené územní plány obcí a opatření zmíněná, resp. navržená v**

oznámení zanést do jednotlivých dotčených územních plánů obcí.

## 10. ZÚR

Dokumentace počítá s budoucím stavem zanesení Záměru do 3. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR). Zde je ovšem definována pouze jako koridor D306 pro rekonstrukci dálnice I. třídy D8 v úseku MÚK Zdiby (hranice hl. m. Prahy) – MÚK Úžice.

**3. Aktualizace ZÚR ovšem neřeší úsek Úžice – Nová Ves, ani jiné řešení v souladu se ZÚR není v dokumentaci uvedeno. ZÚR je proto v tomto smyslu potřeba aktualizovat.**

## 11. REKAPITULACE NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH POŽADAVKŮ

S ohledem na výše uvedené podatel rekapituluje následující hlavní požadavky adaptace Záměru:

- **dodržení platných limitů 60/50Db po celé délce Záměru**
- **pořízení detailní hlukové studie**
- **pořízení variantního návrh protihlukových opatření**
- **řádné zpracování variant Záměru**
- **vybudování MÚK Odolena Voda a zkapacitnění křižovatky Průběžná - Pražská ve Zdibech**
- **snížení povolené rychlosti v blízkosti zástavby**
- **příprava vizualizace stavby Záměru v jednotlivých etapách**
- **zajištění prostupnosti území pro chodce a cyklisty**
- **řádné zpracování rozptylové studie**
- **vysvětlení nejasností a rozporů v předložené rozptylové studii**
- **řádné zpracování analýzy dopadů výstavby Záměru na okolní krajinu a obyvatelstvo**
- **monitoring stavu komunikací před zahájením a po realizaci Záměru**
- **posouzení vlivu stavby Záměru na povodňovou situaci**
- **zanesení Záměru, včetně všech opatření do územních plánů dotčených obcí a ZÚR**

## 12. ZÁVĚR

Z výše uvedeného je zřejmé, že předmětný Záměr bude mít významný negativní vliv na životní prostředí v dotčené lokalitě. Podatel proto žádá, aby bylo podle § 7 odst. 5 zákona EIA v závěru zjišťovacího řízení stanoveno, že Záměr bude posuzován podle tohoto zákona. Dokumentace EIA doplněna a přepracována ve světle všech výše uvedených připomínek a požadavků.

JUDr. Eva Slavíková

starostka