

JUDr. Petr Svoboda, Ph.D., advokát

Aranžerská 166, Praha 9, 190 14
Tel.: +420 732 626 937, e-mail: svoboda@akpetrsvoboda.cz
www.akpetrsvoboda.cz

**Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru životního prostředí a zemědělství
Zborovská 11
150 21 Praha 5**

**K č. j.: 031344/2021/KUSK
Ke sp. zn.: SZ_027779/2021/KUSK**

V Praze dne 19.4.2021

Věc: proces posuzování vlivů záměru „*Klánovická spojka*“ na životní prostředí na základě oznámení Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, p. o. (zveřejněn v Informačním systému CENIA pod kódem STC2221)

Podání: **vyjádření k dokumentaci záměru**

Podání činí: spolek Šestajovice pro Život, z.s., identifikační číslo: 071 95 125, se sídlem: Trojmezí 1208, Šestajovice, PSČ: 250 92,

(dále též jen „*podatel*“),

zastoupený: JUDr. Petrem Svobodou, Ph.D., advokátem, evidenční číslo ČAK: 12130, identifikační číslo: 71 46 84 71, se sídlem Aranžerská 166, Praha 9-Klánovice, PSČ: 190 14,

(plná moc právního zástupce je součástí správního spisu: byla přílohou vyjádření podatele ze dne 23.6.2019)

Počet
vyhotovení: jedno

Bez příloh

I. Podatel

1. Podatel je spolkem, jehož účelem podle stanov je zejména ochrana životního prostředí a veřejného zdraví na území obce Šestajovice a v jejím okolí. Podatel sdružuje občany, kteří trvale žijí na území obce Šestajovice v oblasti, jež může být přímo dotčena projednávaným záměrem.
2. Podatel na základě informace Krajského úřadu Středočeského kraje (dále též jen „*krajský úřad*“) ze dne 9.3.2021 č. j. 031344/2021/KUSK a v souladu s § 8 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí podává ve stanovené lhůtě následující **vyjádření k dokumentaci záměru „Klánovická spojka“**, kterou krajskému úřadu předložila Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o. (dále též jen „*oznamovatel*“):

II. Připomínky

II.1.

*Doporučené řešení (varianta V1) v rozporu s hlavním zjištěním:
nulová varianta V0 je nejpříznivější*

3. **Celkové hodnocení dokumentace, ENVISYSTEM, s.r.o., únor 2021**, (dále též jen „*dokumentace*“) shrnuje posuzování projednávaného záměru v tabulce E.3.1. tak, že **nulová varianta V0 je celkově příznivější než obě posuzované aktivní varianty V1 a V2, a to i se zohledněním „vlivu na dopravu a její plynulost“ a „vlivu na dopravní infrastrukturu a rozvoj Prahy“**.¹ Dokumentace kvantifikuje celkovou přijatelnost variant takto: varianta V0 – 83 bodů, varianta V1 (Šestajovická) – 79,5 bodu a varianta V2 (Pražská) – 77 bodů.² A pokud jde o „*vlivy na hlukovou situaci*“, dokumentace shrnuje, že obě posuzované aktivní varianty jsou z hlediska přijatelnosti na stupnici 2, což je podle vysvětlivek v tabulce E.1.2. řešení „*nepřijatelné nebo přijatelné s velkými výhradami*“.³
4. K tomu podatel uplatňuje tuto připomínku: Na základě uvedených shrnujících zjištění v tabulce E.3.1. je absurdní, pokud oznamovatel následně na str. 156-157 dospívá k těmto dvěma závěrům ohledně volby řešení: (i) „*Nulová varianta vykazuje v hodnocení vlivů bodové odlišení od aktivních variant. Znamená to, že stávající stav se výhledově jeví relativně stabilní z hlediska hodnocení vlivů na přírodní složky životního prostředí (fauna, flóra, ekosystémy, voda, půda), ale nebyl by obecně přínosem pro rostoucí populaci, urbanizaci a s tím spojeného funkčního využití území.*“ (podtrhl P.S.), a dále (ii) „*Shrnutí - Řešení stavebního záměru navrhované variantou 1 je hodnoceno z hlediska celkového hodnocení vlivu na životní prostředí při zachování požadované funkce jako nejvhodnější a je navrhováno k další přípravě pro realizaci.*“ **Tyto závěry jsou v logickém rozporu se shrnutím vlivů, včetně „vlivu na dopravní infrastrukturu a rozvoj Prahy“, které oznamovatel prezentuje v tabulce E.3.1. na str. 155 a v Rekapitulaci na str. 166.**

¹ Srov. část E, str. 155-156, zejména tabulku E.3.1. „*Porovnání posuzovaných variant a předpokládaných vlivů záměru*“ na str. 155 a „*Rekapitulaci hodnocení variant*“ na str. 156.

² Srov. tabulku E.3.1. na str. 156.

³ Srov. tabulku E.3.1. na str. 155 a vysvětlivky v tabulce E.1.2. na str. 146.

II.2.

Vnitřní rozpornost při posuzování a doporučení záměru ve výhledovém stavu C2

5. **Dokumentace je vnitřně logicky rozporná v posuzování záměru v krátkodobém výhledovém stavu C2 (rok 2025).**⁴ Pro úplnost zde podatel připomíná, že druhý stěžejní výhledový stav, tj. dlouhodobý výhledový stav D,⁵ není v dokumentaci ani rámcově časově odhadnut.
6. Zpracovatel totiž v dokumentaci na jedné straně na řadě míst konstatuje, že **záměr je ve výhledovém stavu C2 nepřipustný a nerealizovatelný**, neboť (a) již v současné době jsou na stávajících komunikacích (na Slavětínské) překračovány hlukové limity a (b) nový záměr KS by znamenal další navýšení dopravní intenzity, a tím i další zvýšení nelegální hlukové zátěže na těchto komunikacích.⁶ Na druhé straně však na řadě jiných míst se záměrem ve výhledovém stavu C počítá, posuzuje jej, popřípadě jej dokonce označuje za „**realizovatelný**“, ale přitom vůbec nenavrhuje protihluková opatření na stávajících komunikacích (na Slavětínské), které by byly způsobilé vyřešit překračování hlukových limitů (protihlukové stěny navrhuje pouze na Klánovické spojce).⁷
7. Naprostá vnitřní logická rozpornost se pak projevuje v této stěžejní větě v kap. F „Závěr“ na str. 157: „Vzhledem k tomu, že zklidnění dopravy oproti dnešnímu stavu i stavu po případném dokončení Klánovické spojky v předpokládaném roce 2025 a tím i zlepšení podmínek životního prostředí přinese Klánovicím a Šestajovicím až výhledový stav po dokončení významných dopravních staveb, kterými jsou zejména MO 511 a 520 a přeložka silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly, přeložky II/101 Jirny-Úvaly, doporučujeme realizaci záměru stavby Klánovické spojky časově podmínit zprovozněním těchto staveb.“ Zprovoznění těchto „významných dopravních staveb“ nicméně zpracovatel předpokládá pouze v dlouhodobém výhledovém stavu D. Tím v závěru věty *de facto* doporučuje záměr ve výhledovém stavu D.
8. Podatel shrnuje, že dokumentace je v tomto ohledu v rozporu s podstatou i smyslem Přílohy č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí.

⁴ **Stav C2** je stav pro rok 2025, předpokládající realizaci záměru Klánovická spojka (dále též jen „KS“) i záměru Hornopočernická spojka (dále též jen „HPS“, ovšem bez třech klíčových souvisejících dopravních staveb (srov. str. 14).

⁵ **Stav D** je stav pro neurčitou budoucí dobu, předpokládající dokončení nejen záměrů KS a HP, ale i třech klíčových souvisejících dopravních staveb, tj. přeložky silnice I/12, přeložky silnice II/101 a úseku dálnice D0 Pražského okruhu 511 (Modletice – Běchovice), jakož i výstavby na rozvojových plochách v zájmovém území podle platných územních plánů (srov. str. 14).

⁶ Např. na str. 120: „Vlivem posuzovaného záměru ve stavu C2 krátkodobý výhled dojde k dalšímu zhoršení již dnes nevyhovující akustické situace v okolí komunikace Slavětínská. Z tohoto důvodu nelze v tomto časovém horizontu zprovoznit Klánovickou spojkou.“ (podtrhl P.S.). Nebo na str. 150: „Ve stavu C2 – krátkodobý výhled však nelze realizaci Klánovické spojky připustit z důvodu navýšení hlučnosti v okolí komunikace Slavětínská v Klánovicích. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se oproti akustické situaci v roce 2000 v okolí komunikace Slavětínská zvýší o více jak 2 dB, a proto nelze přiznat korekci pro SHZ.“ (podtrhl P.S.). Anebo na str. 158: „Ve stavu C2, tj. v roce 2025 by zprovozněním Klánovické spojky došlo k navýšení hluku v okolí komunikace Slavětínská v Klánovicích, kde je hluk nadlimitní a nelze tuto situaci dále zhoršovat. Ve stavu C2 je třeba realizovat i protihlukové clony v obou variantách Klánovické spojky.“ (podtrhl P.S.).

⁷ Srov. str. 120: „Vlastní stavba Klánovické spojky je realizovatelná v obou variantách pro krátkodobý i dlouhodobý výhled. Ovšem ve stavu C2 je třeba u obou variant realizovat protihlukové clony. Ve stavu D je třeba realizovat PHC ve variantě V2.“ (podtrhl P.S.). Nebo str. 149: „Navrhovaný záměr Klánovické spojky je realizovatelný v obou variantách v obou výhledových stavech, tj. krátkodobý výhled – rok 2025 (stav C2) a dlouhodobý výhled – předpokládající naplnění ÚP hl.m.Prahy (stav D).“ (podtrhl P.S.).

II.3.

Dlouhodobý výhledový stav D nelze objektivně posoudit

9. Zpracovatel v „Závěru“ doporučuje záměr v dlouhodobém výhledovém stavu D⁸ (k tomu srov. i bod 7 výše). Jak již bylo výše vysvětleno, stav D předpokládá dokončení i „zprovoznění“ třech klíčových souvisejících dopravních staveb, tj. (i) přeložky silnice I/12, (ii) přeložky silnice II/101 a (iii) úseku Pražského okruhu D0 – 511 (Modletice – Běchovice). Z dokumentace však nevyplývá ani rámcový časový odhad, kdy tyto tři nezbytné související dopravní stavby mají (či mohou) být dokončeny a zprovozněny. **Dokumentace tak posuzuje a doporučuje záměr v budoucím stavu, o němž se ani rámcově neví, kdy nastane. Navíc se lze důvodně domnívat, že výhledový stav D nastane za delší dobu, než bude doba platnosti závazného stanoviska EIA na projednávaný záměr, tj. na Klánovickou spojkou.** Doba platnosti závazného stanoviska je podle zákona 7 let, přičemž může být posléze prodloužena jen za předpokladu, že mezitím „nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování“⁹. V projednávaném případě je však – s ohledem na dynamický územní rozvoj východní oblasti pražské aglomerace - nepochybné, že za 7 let se podstatně změní nejen podmínky v dotčeném území, ale i poznatky o něm, zejména v podobě použitelných dopravních modelů. A to zvláště v porovnání se současným stavem poznatků, který je ohledně výhledového a vzdáleného stavu D založen na velmi hrubých odhadech.
10. Na základě toho podatel uplatňuje tuto připomínku:
11. **Pokud by krajský úřad nyní vydal na projednávaný záměr ve výhledovém stavu D kladné závazné stanovisko EIA, vydával by ho pro budoucí stav, který je natolik vzdálený a neurčitý, že jej nelze na základě současných dopravních modelů objektivně odhadnout a posoudit.** Šlo by tak o závazné stanovisko vydávané na hypotetickém až spekulativním základě. Navíc se lze důvodně domnívat, že by mohlo jít dokonce o závazné stanovisko, o němž by krajský úřad již při vydání mohl předpokládat, že je reálně nevykonatelné. A to buď (a) proto, že jeho platnost skončí dříve, než bude moci být „vydáno rozhodnutí v navazujících řízeních v prvním stupni“ ve smyslu § 9a odst. 3 věta poslední zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, anebo (b) proto, že v návaznosti na něj nebude moci být vydáno verifikační závazné stanovisko z důvodu „změny ... řízení provozu nebo způsobu užívání“ ve smyslu § 9a odst. 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Takový skutkový základ pro vydání závazného stanoviska EIA je ovšem ve zjevném rozporu s § 9a odst. 3, 4 a 6 ve spojitosti s § 1 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, které vyžadují, aby závazné stanovisko bylo „objektivním“ odborným podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních.

⁸ Srov. kap. F „Závěr“, str. 157: „Vzhledem k tomu, že zklidnění dopravy oproti dnešnímu stavu i stavu po případném dokončení Klánovické spojky v předpokládaném roce 2025 a tím i zlepšení podmínek životního prostředí přinese Klánovicím a Šestajovicím až výhledový stav po dokončení významných dopravních staveb, kterými jsou zejména MO 511 a 520 a přeložka silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly, přeložky II/101 Jirny-Úvaly, doporučujeme realizaci záměru stavby Klánovické spojky časově podmínit zprovozněním těchto staveb.“

⁹ Srov. § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

II.4.

Chybí posouzení kumulativních vlivů se záměry VRT, dálnice D11, MÚK Beranka a výstavby na rozvojových plochách v zájmovém území

12. Dokumentace vychází z předpokladu, že projednávaný záměr může mít kumulativní vlivy pouze se záměrem na výstavbu vysokorychlostní trati VRT RS1 Praha – Běchovice – Poříčany: „Kumulace s jinými záměry - Stavba záměru Klánovické spojky je v územním střetu s připravovanou stavbou vysokorychlostní tratě VRT RS1 Praha – Běchovice – Poříčany.“¹⁰ Dokumentace výslovně vylučuje kumulativní vlivy s jinými záměry: „Kumulace s jinými významnými stavebními záměry nebo i záměry jiného charakteru v řešeném zájmovém území se nepředpokládá. Zájmové území je přitom v oznámení vymezeno ve výkresu č. B.I.I. na str. 4.“¹¹
13. Navíc: dokumentace se zabývá otázkou kumulace projednávaného záměru se záměrem VRT pouze z hlediska územního střetu¹² (k tomu viz níže) a výslovně odmítá posouzení kumulativních vlivů hluku se záměrem VRT: „Záměr VRT s odvoláním na stanovisko (viz příloha H.6) je v dokumentaci EIA hodnocen z hlediska územního střetu. Z hlediska metodiky hodnocení hluku se jedná o jiný druh zdroje hluku než hluk z automobilové dopravy, a proto není možné posuzovat kumulativní vliv tohoto záměru.“¹³ (podtrhl P.S.).
14. K tomu podatel uplatňuje následující připomínky:

Za první: kumulace s dalšími záměry

15. Z hlediska části B. bodu I.4. a části D. bodu I. Přílohy č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí **může být projednávaný záměr nepochybně v kumulaci** nejen (a) s plánovaným záměrem vysokorychlostní trati (dále též jen „VRT“), ale i s dalšími záměry v zájmovém území, a to (b) se stávajícím záměrem dálnice D11, (c) s plánovaným záměrem MÚK Beranka a (d) s plánovaným záměrem na rozsáhlou investiční a individuální výstavbou na rozvojových plochách v zájmovém území podle platných územních plánů.

Za druhé: kumulace se záměrem VRT

16. Pokud jde o **otázku posouzení kumulativních vlivů hluku z projednávaného záměru a záměru VRT, odůvodnění oznamovatele, že v případě hluku z VRT „se jedná o jiný druh zdroje hluku než hluk z automobilové dopravy“ a že z tohoto důvodu posouzení kumulativních vlivů neprovede, je v rozporu:**
- a) s významem pojmu „kumulativní vlivy“ podle Přílohy č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, jak jej vykládá judikatura správních soudů;
- b) s podmínkou č. 3 z výrokové části závěru zjišťovacího řízení KÚ ze dne 5.8.2019: „V dokumentaci je nutné se především zaměřit na následující oblasti: ... Dopracovat vyhodnocení kumulací a synergií záměru. Zaměřit se zejména na vyhodnocení plánovaných záměrů, jako je koridor VRT ...“ (podtrhl P.S.); a
- c) dokonce i s názorem samotného zpracovatele: „Pro stanovení kumulativních a synergických vlivů v podobě např. hluku a znečištění ovzduší ze staveb KS a VRT bude

¹⁰ Srov. kap. B.I.4., str. 4.

¹¹ Srov. kap. B.I.4., str. 4.

¹² Srov. oddíl D.IV., str. 141-142.

¹³ Srov. str. 178.

třeba zpracování příslušných expertních studií spojených s procesem EIA připravované stavby VRT (předpoklad zahájení 2. kvartál 2021).“¹⁴, a dále: „Stanovení kumulativních a synergických vlivů v podobě např. hluku a znečištění ovzduší ze staveb KS a VRT bude možné až v rámci dopřesnění technického řešení křížení obou staveb a koordinace výsledků posuzování v procesu EIA pro stavbu VRT se zpracováním příslušných expertních studií.“¹⁵ (podtrhl P.S.).

17. K tomu podatel doplňuje dvě poznámky:

18. Ad a): Skutečnost, že v případě VRT jde o jiný „*druh zdroje*“ hluku než v případě Klánovické spojky, neznamená, že nejde o kumulativní vlivy hluku. **Jde totiž stále o stejný druh vlivu, a sice o hluk.** Podle stěžejního rozsudku Nejvyššího správního soudu (dále též jen „*NSS*“) ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526 „*kumulativní (hromadný vliv) je dán součtem vlivů stejného druhu*“, zatímco „*synergický (společný) vliv vzniká působením vlivů různého druhu a těchto vlivů odlišný*“ (bod 62). Cit. rozsudek NSS v definici kumulativního vlivu neobsahuje další, zužující podmínku, kterou naopak předpokládá zpracovatel na str. 178 dokumentace (ve formulaci citované v bodu 13 výše), a sice že se musí jednat navíc o stejný „*druh zdroje*“ vlivu (zde hluku). Z hlediska působení hluku na veřejné (lidské) zdraví, které je hlavním hlediskem i smyslem posuzování vlivů na životní prostředí podle § 2 cit. zákona, nemůže být podstatné, zda hluk pochází ze stejného, nebo naopak odlišného druhu zdroje, popřípadě, zda nařízení vlády č. 272/2011 Sb. stanoví různé limity hluku pro hluk z pozemních komunikací a pro hluk z dráhy. To vše platí dvojnásob v projednávaném případě, kdy kumulativní vlivy záměru Klánovické spojky a záměru VRT nebyly dosud vůbec posouzeny v procesu SEA, neboť zásady územního rozvoje obou dotčených krajů příslušné plochy nadmístního významu pro oba tyto záměry dosud ani nevymezují - což je samozřejmě závažný nedostatek z hlediska platné zákonné úpravy i použitelné judikatury. K tomu srov. např. rozsudek NSS ze dne 20.5.2010 č. j. 8 Ao 2/2010-664: „*Zásady územního rozvoje zpravidla představují v rámci územního plánování moment, kdy lze efektivně posoudit kumulativní a synergické vlivy záměru na životní prostředí.*“.

19. Ad c): **Na str. 142 dokumentace tedy zpracovatel naopak předpokládá, že se bude (a tudíž i může) provést posouzení kumulativních vlivů hluku (a dokonce i emisí) z Klánovické spojky i VRT.** To samo o sobě jednak zakládá vnitřní rozpornost dokumentace a jednak dokazuje nesprávnost (a bohužel i falešnost) výše citovaného odůvodnění zpracovatele ze str. 178 dokumentace o tom, že nelze posuzovat kumulativní vlivy z důvodu, že se jedná o „*jiný druh zdroje hluku*“.

20. Ad c) dále: Pokud zpracovatel na str. 142 dokumentace výslovně počítá s posouzením kumulativních a synergických vlivů hluku i emisí pro záměr Klánovické spojky a záměr VRT až „*v rámci dopřesnění technického řešení křížení obou staveb*“ a po „*zpracování příslušných expertních studií*“ pro záměr VRT, pak v probíhajícím procesu EIA nemůže tuto otázku ignorovat a neřešit. Naopak musí vyčkat a v návaznosti na zmíněné „*dopřesnění*“ a „*zpracování příslušných expertních studií*“ posléze doplnit dokumentaci na Klánovickou spojku v souladu s § 8 odst. 5 ve spojitosti s částí D bodu I. Přílohy č. 4 k zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

¹⁴ Srov. kap. D.IV., str. 142.

¹⁵ Srov. rovněž str. 142.

Za třetí: kumulace s dálnicí D11 a MÚK Beranka

21. Pokud jde o **otázku posouzení kumulativních vlivů hluku a emisí z projednávaného záměru na straně jedné a záměru dálnice D11 a záměru MÚK Beranka na straně druhé**, zpracovatel posoudil tyto kumulativní vlivy jen v dlouhodobém výhledovém stavu D. To zpracovatel potvrdil na str. 178: „*Dopravní model (stav D) zahrnuje přeložku silnice I/12 kolem Úval, Újezdu nad Lesy a Běchovic, přeložka silnice II/101 (Říčany – Brandýs nad Labem), stavby Pražského okruhu D0 – 511, úsek Modletice – Běchovice aj. (viz připomínka č.2) a je podkladem pro posouzení kumulativních vlivů dálnice D11 a všech plánovaných i podmíněných dopravních staveb.*“
22. K tomu podatel uplatňuje tyto dvě připomínky:
23. A) **Zpracovatel tedy – a contrario - neposoudil kumulativní vlivy projednávaného záměru se záměry dálnice D11 a MÚK Beranka v krátkodobém výhledu C2, s nímž ovšem na řadě míst dokumentace počítá jako s „realizovatelným“ výhledem** (k tomu srov. např. bod 6 výše). Díky tomu vzniká v posouzení kumulativních vlivů mezera. Posouzení záměru ve výhledovém stavu C2 je v důsledku toho neúplné a podhodnocené.
24. B) **Jak již bylo výše vysvětleno, výhledový stav D je natolik vzdálený a neurčitý, že jej nelze na základě současných dopravních modelů objektivně odhadnout, a tudíž ani posoudit z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.** Posouzení kumulativních vlivů je tak založené v podstatě na spekulativním základě, což je v rozporu s požadavkem „objektivity“ posouzení podle § 1 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.
25. K tomu podatel doplňuje ještě tyto tři poznámky:
26. i) Podle části D.I. Přílohy č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí má dokumentace zahrnovat i hodnocení kumulativních negativních vlivů, které vyplývají z „*kumulace záměru s jinými stávajícími ... záměry*“ (podtrhl P.S.). To vyložil NSS v rozsudku NSS ze dne 21.6.2012 č. j. 1 Ao 7/2011-526 takto: „*[k]umulativní vlivy je třeba zkoumat nejen v případě většího počtu navrhovaných záměrů, ale též tehdy, je-li koncipován být jediný záměr v území, ve kterém se již nacházejí realizované záměry a jejichž společné působení s navrhovaným záměrem by mohlo mít kumulativní nebo synergický efekt*“ (bod 75).
27. ii) Dálnice D11 se nachází ve vzdálenosti přibližně 700 m od obytné zástavby MČ Praha-Klánovice, respektive 800 m od obytné zástavby obce Šestajovice, a představuje v současné době nejvýznamnější zdroj hluku vůči západnímu okraji obytné zástavby Šestajovic a severozápadnímu okraji obytné zástavby Klánovic. Zcela logicky proto představuje významnou kumulaci s projednávaným záměrem, zvláště když dokumentace v kap. B.I.4. na str. 4 i závěr zjišťovacího řízení KÚ ze dne 5.8.2019 na str. 2 výslovně zdůrazňují, že Klánovická spojka bude tvořit s křižovatkou MÚK Beranka a dálnicí D11 nedílný celek komplexnějšího „*dopravního řešení*“. Oba tyto dokumenty zdůrazňují, že Klánovická spojka bude společně s křižovatkou MÚK Beranka odvádět část tranzitní dopravy z širší přilehlé oblasti právě na dálnici D11: „*Ta (křižovatka MÚK Beranka – poznámka P.S.) by měla spolu s navazujícími komunikacemi významně odlehčit místním komunikacím zejména v Horních Počernicích a v Šestajovicích a svěst tranzitní dopravu*

na blízkou dálnici. Navazujícími komunikacemi (přivaděči) jsou tzv. Hornopočernická spojka a Klánovická spojka, jejíž řešení je obsahem tohoto posouzení.“¹⁶

28. iii) Zpracovatel výslovně upozorňuje na hlukovou zátěž z dálnice D11 a řadí ji mezi „[n]ejzávažnější environmentální charakteristiky zájmového území“, přičemž uvádí, že „[d]álnice D11 je významným zdrojem hluku zejména v noční době“.¹⁷ V oddílu B.II.6 na str. 27 dokonce uvádí: „V dané lokalitě po roce 2000 nejvíce vzrostla doprava na dálnici D11, a to až o 290 % do současné doby.“

Za čtvrté: kumulace s výstavbou na rozvojových plochách v zájmovém území

29. Pokud jde o **otázku posouzení kumulativních vlivů hluku a emisí z projednávaného záměru na straně jedné a záměrem na výstavbu na rozvojových plochách podle územních plánů**, zpracovatel posoudil tyto kumulativní vlivy jen v dlouhodobém výhledovém stavu D. To potvrdil na str. 178: „Byla posouzena nová varianta výhledového stavu (stav D). Jedná se o stav pro dlouhodobý výhled ÚP hl.m. Prahy zpracovaný IPR Praha, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu. Změna dopravních toků je zachycena v příloze H.1 a zohledněna v akustické studii příloha H.2.“
30. K tomu podatel uplatňuje následující připomínky, které jsou zčásti podobné jako připomínky v bodech 23 a 24 výše:
31. A) **Zpracovatel tedy neposoudil kumulativní vlivy projednávaného záměru se záměrem na investiční a individuální výstavbu v zájmovém území v krátkodobém výhledu C2, ačkoli s tímto výhledem na řadě míst dokumentace počítá jako s „realizovatelným“** (k tomu srov. bod 6 výše). Díky tomu vzniká v posouzení kumulativních vlivů další mezera. A posouzení záměru ve výhledovém stavu C2 je v důsledku toho neúplné a podhodnocené.
32. B) **Díky tomu zpracovatel nesplnil ani podmínku č. 3 z výrokové části závěru zjišťovacího řízení KÚ ze dne 5.8.2019:** „V dokumentaci je nutné se především zaměřit na následující oblasti: ... Dopracovat vyhodnocení kumulací a synergií záměru. Zaměřit se zejména na vyhodnocení plánovaných záměrů, jako je ... plánovaná výstavba dle příslušných ÚPD“ (podtrhl P.S.).
33. C) **Výhledový stav D je natolik vzdálený a neurčitý, že jej nelze na základě současných dopravních modelů objektivně posoudit.** Posouzení kumulativních vlivů je tak založené v podstatě na spekulativním základě, což je v rozporu s požadavkem „objektivit“ posouzení podle § 1 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

II.5.

Chybí řešení střetu s koridorem územní rezervy pro VRT

34. Pokud jde o **otázku střetu projednávaného záměru s koridorem územní rezervy pro VRT** podle oddílu 5.2.6.1. a grafické části Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dále též jen „ZÚR hl. m. Prahy“), zpracovatel v dokumentaci na str. 4 tento „územní střet“ konstatuje. Nicméně v dokumentaci ho neřeší, ale pouze neurčitě zmiňuje, že bude řešen

¹⁶ Srov. dokumentaci na str. 4 a závěr zjišťovacího řízení ze dne 5.8.2019 na str. 2.

¹⁷ Srov. kap. C.3., text a tabulku C.3.1. na str. 78.

„*nadjezdem*“ Klánovické spojky nad tratí, aniž by ovšem uvedl cokoli bližšího, zejména místo a základní parametry tohoto nadjezdu: „*Záměr stavby KS je v přímé kolizi s VRT a bude nutná úprava její trasy v oblasti křížení v podobě nadjezdu nad tratí VRT. Dle vyjádření SŽDC (viz příloha H.6) se v současnosti předpokládá, že je nereálné budovat přemostění v předstihu před výstavbu VRT. S ohledem na uvažovanou realizaci VRT v letech 2025-2028 je nutné tuto skutečnost respektovat s tím, že v místě křížení nevznikne nic, co by budoucí realizaci VRT nějak významně ztížilo.*“¹⁸.

35. K tomu podatel uplatňuje následující čtyři připomínky:
36. A) **Klíčová otázka kolize těchto dvou velkých dopravních staveb v zájmovém území zůstává nevyřešena.** To zpracovatel přiznává na str. 178: „*V současné době nejsou k dispozici podklady o VRT. Projektová dokumentace se připravuje. Technické řešení křížení bude rozpracováno ...*“. V důsledku toho zůstává samozřejmě **nevyřešen i rozpor záměru s výše citovaným ustanovením oddílu 5.2.6.1. ZÚR hl. m. Prahy** a jím stanovenou podmínkou „*stabilizace výhledového územního rozsahu vysokorychlostní trati*“, potažmo s § 36 odst. 1 stavebního zákona, podle něhož „*[v] územní rezervě jsou zakázány změny v území ..., které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit*“.
37. B) **Zpracovatel tím nesplnil podmínku č. 3 z výrokové části závěru zjišťovacího řízení KÚ ze dne 5.8.2019:** „*V dokumentaci je nutné se především zaměřit na následující oblasti: ... Dopracovat vyhodnocení kumulací a synergií záměru. Zaměřit se zejména na vyhodnocení plánovaných záměrů, jako je koridor VRT ...*“ (podtrhl P.S.).
38. C) **Koncepční neujasněnost** ohledně zásadního problému projednávaného záměru, kterým je kolize se záměrem VRT, dokládá tato věta ze str. 12 dokumentace: „*Tunely a mosty – Objekty tunelů ani mostů nejsou v trase navrženy.*“ To je v přímém rozporu s výše citovanými úvahami zpracovatele o „*nadjezdu*“ či „*přemostění*“ Klánovické spojky přes VRT na str. 142 dokumentace.
39. D) Popsaným chaotickým způsobem nelze stavby pozemních komunikací plánovat, natož posuzovat v procesu EIA. **Je-li v projednávaném případě zřejmé, že státní záměr na výstavbu VRT je z hlediska § 36 odst. 1 a 5 a § 54 odst. 5 stavebního zákona prioritní a nadřazený a předurčuje klíčové parametry trasy Klánovické spojky, přičemž ale zásadní technické aspekty VRT nejsou dosud jasné, nemá smysl vést rozhodovací procesy na sekundární (a méně významný) záměr Klánovické spojky.** V současné době proto není možné vést na Klánovickou spojku proces EIA. Oznamovatel musí vyčkat na dokumentaci pro VRT a „*rozpracování*“ technického řešení křížení Klánovické spojky a VRT, jak správně předvídá na str 178 dokumentace. Na základě pak bude moci popřípadě doplnit dokumentaci na Klánovickou spojku v souladu s § 8 odst. 5 ve spojitosti s částí D bodu I. Přílohy č. 4 k zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

¹⁸ Srov kap. D.IV., str. 141-142.

II.6.

Chybí posouzení relevantních variant záměru s posílením veřejné dopravy

40. Zpracovatel neposoudil v dokumentaci H.1 „*Dopravně inženýrská studie*“ možnost využití veřejné hromadné dopravy, a tedy napojení celého území na Pražskou integrovanou dopravu. S využitím veřejné hromadné dopravy v širším rozsahu pro řešení dopravní situace zájmového území se bude pravděpodobně uvažovat až po případné realizaci plánované investiční a individuální výstavby v zájmovém území podle platných územních plánů.
41. K tomu podatel uplatňuje následující připomínky:
42. Dokumentace je v tomto ohledu v rozporu:
- a) s prioritou územního plánování hl. m. Prahy podle ZÚR hl. m. Prahy (str. 1): „*6) Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.*“; a
 - b) s Dopravní politikou České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, konkrétně se specifickým cílem 2.4 „*Doprava v metropolích a aglomeracích*“ a opatřením 2.4.1.2. „*Snižovat stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy*“
43. Podle názoru podatele je třeba v dokumentaci tuto alternativu doplnit, rozpracovat a posoudit, neboť jde o variantu, jejíž provedení je „*účelné a z technických hledisek možné*“ ve smyslu § 7 odst. 8 věta druhá zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

II.7.

Rozpor záměru ve výhledovém stavu C2 s platným územním plánem obce Šestajovice

44. Dopravně inženýrské podklady (příloha č. H.1 dokumentace), respektive záměr ve výhledovém stavu C nepočítají s podmínkou vybudování Klánovické spojky za předpokladu předchozího zprovoznění přeložky silnice II/101. To je ovšem podmínka podle Územního plánu obce Šestajovice: „*Tato komunikace bude realizována za předpokladu předchozího zprovoznění přeložky II/101, která by měla odvést předem veškerou nákladní dopravu, především dopravu tranzitní. Do doby zprovoznění této přeložky nebude možné začít s realizací komunikační propojení dálnice D11 se silnicí III/33310.*“ (str. 43 textové části cit. územního plánu).

II.8.

Dokumentace vychází z neschváleného návrhu změny Územního plánu hl. m. Prahy

45. V dokumentaci v kap. D.IV.1 „*Územně plánovací, organizační a projektová opatření*“ nejsou (do základních opatření navrhovaných v rámci dalších stupňů projektové dokumentace a inženýrské činnosti) zahrnuty právě změny v ÚP hl. m. Prahy, které zmiňuje příloha H.6. „*Dokladová část*“ na str. 8. Na této straně upozorňuje Magistrát hl. m. Prahy, odbor územního rozvoje na teprve pořizované změny ÚP hl. m. Prahy: „*Dále upozorňujeme na probíhající pořizování změny územního plánu č. Z2870/00 Vymezení trasy sběrné komunikace městského významu, tzv. komunikační spojky MÚK Beranka, mezi ulicí Ve Žlábku a MÚK Beranka a její zařazení mezi VPS dále na změnu č. Z2871/00*“

Oprava trasování ostatní dopravně významné komunikace, tzv. komunikační spojky mezi městskou částí Klánovicemi, potažmo obcí Šestajovice, a MÚK Beranka, dále na podnět na změnu územního plánu č. P91/2015 ZMPLA Změna funkčního využití ploch – změna polohy komunikačního propojení klánovické spojky a na podnět č. P176/2018 ZMPLA Změna funkčního využití ploch, uvedení území do souladu s charakterem městské části a na podnět č. P161/2018 ZMPLA Změna funkčního využití ploch, vymezení funkce VPS, Klánovická spojka – východní část.“

III. Návrh

46. Podatel navrhuje krajskému úřadu, aby:

- A) **podle § 9a odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vydal k záměru nesouhlasné závazné stanovisko**, a to (i) proto, že nulová varianta V0 je podle dokumentace nejpříznivější, popřípadě (ii) proto, že záměr je v aktivních variantách V1 či V2 teoreticky realizovatelný jen ve výhledovém stavu D, který je ovšem natolik neurčitý a vzdálený, že jej nelze na základě současných dopravních modelů objektivně odhadnout, a tudíž ani posoudit;
popřípadě
- B) **podle § 8 odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí oznamovateli vrátil dokumentaci k přepracování a doplnění s doporučením, aby vzal oznámení zpět a popřípadě ho podal znovu s řádnou dokumentací až poté, kdy budou známy zejména tyto klíčové podmínky v území:**
- i) konkrétní technické řešení a reálný časový odhad ohledně dokončení a zprovoznění třech klíčových souvisejících dopravních staveb – tj. přeložky silnice I/12, přeložky silnice II/101 a úseku dálnice D0 Pražského okruhu č. 511 (Modletice – Běchovice); a
 - ii) konkrétní technické řešení stavby a reálný časový odhad dokončení a zprovoznění VRT RS1 v úseku Praha – Běchovice – Poříčany, zejména pokud jde o územní střet VRT s projednávaným záměrem Klánovické spojky;
- popřípadě
- C) **podle § 8 odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí oznamovateli vrátil dokumentaci k přepracování a doplnění podle připomínek výše, zejména v těchto podstatných ohledech:**
- i) odstranit vnitřní logický rozpor v posouzení záměru ve výhledovém stavu C2 a tento výhledový stav jasně posoudit jako nepřipustný a nerealizovatelný;
 - ii) pro povolení záměru ve výhledovém stavu D stanovit podmíněnost předchozím dokončením a zprovozněním třech klíčových souvisejících dopravních staveb – tj. přeložky silnice I/12, přeložky silnice II/101 a úseku dálnice D0 Pražského okruhu č. 511 (Modletice – Běchovice);
 - iii) řádně vyřešit územní střet s koridorem územní rezervy pro VRT; a
 - iv) řádně a úplně posoudit kumulativní a synergické vlivy záměru ve výhledovém stavu D se záměrem VRT, záměrem dálnice D11, záměrem MÚK Beranka a záměrem na investiční a individuální výstavu na rozvojových plochách v zájmovém území podle územních plánů dotčených obcí.

JUDr. Petr Svoboda, Ph.D., advokát

v z.

Šestajovice pro Život, z.s.