

Ministerstvo životního prostředí
Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
Vršovická 65, 100 10 Praha 10

V Praze dne 31. 08. 2020

Vyjádření ke koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ01: Aktualizace 2020“

Nesouhlasíme s opatřením „Kompletní dostavba Pražského okruhu (PZKO_2020_4) a požadujeme jeho vynětí z koncepce PZKO pro aglomeraci Praha. „Kompletní dostavba Pražského okruhu“ dle Zásad územního rozvoje (dále ZÚR) nepřispěje k dosažení imisních limitů v aglomeraci Praha. Naopak z důvodu nárůstu intenzit automobilové dopravy povede ke zhoršení ovzduší a bude mít významný negativní vliv na životní prostředí. Dále požadujeme, aby koncepce byla posuzována podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů a byla vypracována dokumentace dle § 8 citovaného zákona.

Odůvodnění:

1. Závažné nedostatky Pražského okruhu dle Zásad územního rozvoje

- **zavádí na území hl.m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu.** Ve skutečnosti se nejedná o „okruh“, ale o „průtah“, který přivede do několika městských částí na severu a východě Prahy (mezinárodní) nákladní tranzit, tedy významný zdroj znečištění.
- Je v rozporu s cílem „odvedení tranzitní dopravy (individuální i nákladní) z obydlených oblastí“, neboť je **veden skrz či v těsné blízkosti rezidenčních oblastí s vysokou hustotou obyvatel** (Suchdol, Horoměřice, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Černý Most, Horní Počernice). Dle demografické studie IPRu z roku 2016 se ve většině dotčených městských částí očekává vysoký nárůst počtu obyvatel. Tyto lokality slouží zároveň jako rekreační zázemí a nachází se zde chráněné přírodní památky (Housle, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon u Sedlce, Zámky, přírodní park Drahaň - Troja, Xaverovský háj, Počernický rybník, Lítožnice, atd.)
- **Městské části na severu Prahy jsou již nyní vystaveny emisím z jiných zdrojů, zejména lokální vytápění a letecká doprava.** V případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. V PZKO nejsou řádně vyhodnoceny synergické a kumulativní vlivy silniční a letecké dopravy (tj. SOKP a letiště Václava Havla).

- **Městské části na východě Prahy jsou již nyní vystaveny emisím z intenzivní automobilové dopravy, ale i jiných zdrojů, zejména průmyslové a komerční objekty či lokální vytápění.** V případě realizace SOKP dle ZÚR by se situace nadále zhoršila. V PZKO nejsou řádně vyhodnoceny synergické a kumulativní vlivy silniční, železniční dopravy a stacionárních zdrojů (tj. SOKP, železniční tratě, spalovna Malešice, apod.).
- **Je v rozporu s evropskou legislativou o transevropských dopravních sítích TEN-T** (nařízení č. 1315/2013/EU), neboť vede zastavěným a zastavitelným územím a nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy.
- V důsledku obrovského nárůstu automobilové dopravy bude mít za následek **výrazné zhoršení kvality ovzduší** v dotčených lokalitách a s tím související **zvýšení zdravotních rizik**. Obyvatelé okolní zástavby by navíc byli po několik let vystaveni emisím a prachu ze stavebních prací.
- bude mít **nulový či zanedbatelný vliv na kvalitu ovzduší v centru**, neboť podíl dálkové dopravy v centru Prahy je minimální. Podle ročenky TSK 2017 pouze 12,6 % cest širším centrem jen projíždí, avšak mimopražský tranzit na Severojižní magistrále je ještě výrazně nižší a odehrává se hlavně v noci.
- **Positivní efekt SOKP dle ZÚR na stávající kritická místa v Praze je velmi sporný.** Dle dostupných prognóz (např. studie ČVUT) by došlo k mírnému snížení intenzit dopravy (v průměru 5 - 15%) na několika komunikacích, avšak v důsledku dopravní indukce lze očekávat, že uvolněné komunikace se zase brzy zaplní, což povede k opětovnému zhoršení kvality ovzduší.

2. Pražský okruh a nárůst automobilové dopravy dle oficiálních podkladů

Níže uvádíme data a stručné analýzy dostupných dopravně - inženýrských podkladů:

Dopravně - inženýrské podklady ze zjišťovacího řízení EIA SOKP 518 a 519 (str. 9 a 10)
2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 mají být indukované. Dojde k ztraktivnění podmínek pro IAD a tedy k jejímu nárůstu s negativními dopady na ovzduší.

*„Zprovoznění Pražského okruhu, a zejména staveb 518 a 519, představuje významnou změnu v nabídce dopravního systému, a to jak po stránce kvantitativní (kapacitní šestipruhová komunikace dálničního typu), tak po stránce kvalitativní (nové propojení obou břehů Vltavy v severní části města, kde doposud citelně chybí). Vlivem zprovoznění tohoto úseku lze očekávat **nárůst dopravního výkonu o cca 770 tis. vozokilometrů za den**, což představuje nárůst **o 1,9% na celém modelovém území Prahy a aglomeračního pásma**. Z tohoto množství **přibližně 2/3 připadají na nové příležitosti a propojení** (v současném stavu cestující cestu mezi severozápadem a severovýchodem města kvůli špatnému spojení nevykoná a hledá si cíl své cesty jinde) a 1/3 připadá na přesun jízd mezi stejnými zdroji a cíli na výhodnější trasu (rychlejší, ale delší) po nadřazené komunikaci, tedy žádoucí přesun dopravního výkonu z ostatních ulic na nadřazenou komunikační síť.“* (Pozn. dojde k přesunu dopravy mj. z jižní části okruhu a také ze silnic ve Středočeském kraji: např. přeložka I/16 a II/240).

Závěr (str. 62) konstatuje, že **dojde k saturaci systému a nárůstu automobilové dopravy na území Prahy i po dostavbě SOKP.**

„Dosahované intenzity v dlouhodobém výhledu ukazují na fakt, že i po dostavbě nadřazeného komunikačního systému, či jeho zkapacitnění, dojde k jeho postupnému satureování. Tato (saturace) je způsobena několika faktory. Zejména blízké aglomerační pásmo (a vztahy ku Praze) má ve výhledu největší dynamiku rozvoje, a tedy i růstu automobilové dopravy. Dostavba DO (Pražského okruhu) v zamýšlených profilech a případné zkapacitnění vstupů do města (dálnice) přináší v kombinaci s regulací vjezdu do měst přirozený tlak na dopravní výkony a tedy i dosahované intenzity na tomto okruhu.“

Pozn. ŘSD plánuje zkapacitnění dálničních úseků u příjezdu do Prahy, což zvýší atraktivitu dojíždění autem a přitáhne další dopravu.

SOKP 518 https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP486

SOKP 519 https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP488

Studie ČVUT (2016) a podklady k řešení Vítězného náměstí a KES (2017)

Podle těchto studií dojde k výraznému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci, resp. na severu Prahy a v oblasti Dejvic.

Praha nebude schopna absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu z 9 dálnic napojených na Pražský okruh. Podle dostupných prognóz je zřejmé, že **několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovujících a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím**, což se může projevit negativně i na dalších komunikacích uvnitř Prahy. Podle kartogramů intenzit studie ČVUT (2016) má dojít k výraznému nárůstu dopravy a přetížení zejména severních radiál/přivaděčů (Horoměřická, Kamýcká, Čimická) a také na stávajícím úseku SOKP 517 (Řepy – Ruzyně), kde má jezdit výhledově cca 121 000 vozidel včetně cca 19 000 nákladních. Ve stávajícím šířkovém uspořádání (3 + 3 pruhy) bude kapacita této komunikace nedostatečná. Podle podkladů k řešení Vítězného náměstí a KES (Komunikace Evropská - Svatovítská) má dojít k výraznému nárůstu dopravy v ose sever – jih (Jugoslávských partyzánů, Vítězné náměstí a Svatovítská) právě v souvislosti se zprovozněním úseku SOKP 518 a 519 a přivaděčem Rybářka. Lze tedy konstatovat, že SOKP v jižní variantě nejenže této centrální části Prahy 6 nepomůže, ale situaci naopak zhorší.

Predikce intenzit dopravy - Vítězné náměstí

Ulice	2017	2021	2040
SZ kvadrant	21 500	19 470	23 380
SV kvadrant	23 410	21 440	22 800
JV kvadrant	18 730	15 960	21 100
JZ kvadrant	19 900	18 560	24 200
Evropská	23 360	15 320	14 080
Jugoslávských partyzánů	16 940	18 130	21 220
Čs.armády	18 230	14 930	16 540
Svatovítská 1	24 360	22 900	30 690
KES	0	22 940	18 190
Svatovítská 2	32 890	49 660	51 290

Poznámky

kvadranty jsou pouze části kruhového objezdu

Evropská mezi Šolínovou a Studentskou

Partyzánů mezi Šolínovou a Velflíkovou

Čs.armády mezi Národní obrany a nám.Svobody

Svatovítská 1 mezi Generála Píky a Kafkovou

Svatovítská 2 mezi KESem a křižovatkou Prašný most/Blanka

Zdroj: <http://www.iprpraha.cz/viteznenamesti> (zip soubor Soutěžní podklady)

Další zdroje:

<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Komplexni-posouzeni-alternativniho-navrhu-Prazskeh>

https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1035

Na základě uvedených studií a dokumentů kompletní dostavba Pražského okruhu dle ZÚR povede prokazatelně k významnému nárůstu automobilové dopravy a k celkovému zhoršení ovzduší v pražské aglomeraci.

3. Dopravní indukce vyvolaná kompletní dostavbou SOKP

PZKO výrazně **podceňuje jev dopravní indukce**, kdy nabídka nové silniční kapacity vyvolá nárůst poptávky po ní a zvýšení dopravního zatížení. To se projeví nejen na nových úsecích okruhu a přivaděčích, ale také **na stávajících komunikacích**.

„Výsledky matematického modelování, potvrzené zkušenostmi z praxe, jsou jednoznačné: výstavba městských silničních okruhů vede k růstu intenzity automobilové dopravy spojené s růstem spotřeby a energie a s růstem hluku i exhalací, tedy s poškozováním zdraví obyvatelstva:

- *prodlužují se trajektorie jízd automobilů,*
- *roste zatížení návazných radiálních komunikací,*

- *uvolněné ulice zaplňuje další automobilová doprava,*
- *roste poptávka po dalších plochách pro parkování,*
- *v důsledku mezioborových externalit klesá atraktivita pěší a hromadné dopravy (auta je zdržují)“*

(Zdroj: Ing. Jiří Pohl, dopravní expert Siemens, prezentace na besedě Městská mobilita v časech klimatické krize, září 2019)

Právě blízkost okruhu (dle ZÚR), který přitáhne i městskou a příměstskou dopravu, výrazně zesílí dopravní indukci. Příklad z Prahy: V roce 2010 byla otevřena jižní část SOKP a očekával se výrazný pokles dopravy na Barrandovském mostě. Během pár let na tomto úseku MO však došlo k prudkému nárůstu dopravní zátěže a v roce 2018 byl Barrandovský most nejvytíženější komunikací v Praze (144 400 vozidel denně dle TSK 2018). Podobný scénář může nastat v TKB (Tunelový komplex Blanka) po zprovoznění severní části okruhu (518, 519).

Podle studie CDV strategické dopravně-investiční dokumenty v České republice mnohdy zanedbávají poznatky z teorie dopravního proudu a přehlížejí jev dopravní indukce a nepřipouštějí, že zvyšování silniční kapacity ve městech samo o sobě vede k podstatnému nárůstu automobilové dopravy a neřeší tedy problém dopravních kongescí.

„Fenomén tzv. dopravní indukce totiž způsobí, že jakékoliv rozšíření kapacit automobilové infrastruktury zvýší celkový objem dopravy. Automobilová doprava nefunguje jako voda, která potřebuje určitý průměr pro průtok, funguje spíš jako ideální plyn – dokonale vyplní veškerý prostor, který má k dispozici. Dopravní indukci nejlépe shrnul urbanista Lewis Mumford: bojovat proti dopravní zácpě rozšiřováním silnic je to samé jako bojovat proti obezitě širšíma kalhotama. Čím víc se postaví silnic, obchvatů a parkování, tím více na nich bude aut.“

<https://pbednargmail-com.blog.respekt.cz/lepsi-parkovani/>

Rozhovor s dopravním expertem Carlo van de Weijer (květen 2019)

„Jediné, co se stane, když zvýšíte kapacitu dopravního systému, je, že lidé začnou cestovat více a dál. A v tom není žádná přidaná hodnota. Je to, jako kdybyste léčil obezitu tím, že si povolíte pásek...Řešení dopravní situace ve městech podle něj spočívá ve změně chování jejich obyvatel. „Musíte dostat více lidí do hromadné dopravy a na kola... Chtějí přece žít ve městě, tak tomu musí něco málo obětovat.“

www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nepotrebujeme-auta-bez-ridicu-ale-mesta-bez-aut-rika-dopravni-expert-carlo-van-de-weijer-1358982

Nabídka nové silniční kapacity ovlivní i dopravní chování uživatelů ve prospěch automobilové dopravy. Podle průzkumu TSK z roku 2019 mezi největší bariéry pro používání aut patří zdržení v kolonách a stres při řízení ve špičce. Zprovoznění nové dálniční komunikace na území Prahy zvýší atraktivitu cestování autem a povede k nárůstu cest IAD na úkor ekologických druhů dopravy. **Dostavba Pražského okruhu je v rozporu s logikou a trendy k podpoře udržitelné mobility a zlepšování ovzduší ve městech.** Potvrzují to i zahraniční odborníci, např. prof. Bohumil Kováč, vedoucí Ústavu urbanismu a územního plánování, Technická univerzita v Bratislavě:

„My auta ve městě podporujeme už jen tím, že budujeme komunikace takovým způsobem, který podporuje normovou tézi plynulosti automobilové dopravy. Trend a logika však říkají něco jiné. Když se stanou cesty ve městě nepohodlné pro auta a bude dobře vybudovaná alternativa, lidé předsednou. Profesor Billy Riggs ze San Francisca v časopise *Magazín N* 6/2019 radí primátorům tři věci:

1. zúžit komunikace (jízdni pruhy)
2. snižovat počty parkovacích míst v centru
3. zavést sdílenou automobilovou dopravu.

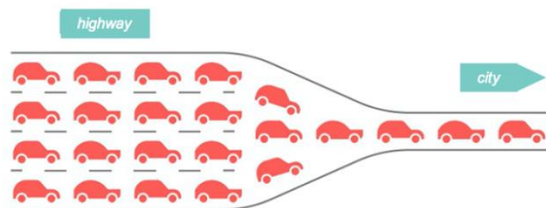
Potěšilo mě to, protože já to tvrdím už 20 let.“

www.fa.stuba.sk/sk/dianie-na-fakulte/aktuality/bohus-kovac-mesta-by-sa-mali-stavat-pre-ludi.html?page_id=7291

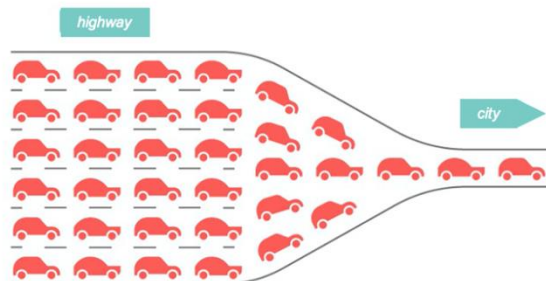
Pražský okruh, který má sloužit i pro příměstskou automobilovou dopravu, **by zhoršil zácpy na navazujících komunikacích směrem do centra** – viz obrázek níže:

The Bottleneck

If this is your problem...



...then this **isn't** your solution



Bron: Cees van de Brink, *De Kracht van Utrecht*, bewerking door De Correspondent

Je evidentní, že **dostavba Pražského okruhu dle ZÚR ztraktivní podmínky pro individuální automobilovou dopravu v pražské aglomeraci**, zejména v okrajových částech města a středočeských obcích. Zkušenosti ze zahraničí potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity v městských oblastech vede ke vzniku tzv. urban sprawl (sídelní kaše), delším cestám za prací a nárůstu provozu.

<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>

Nabídka nové silniční kapacity umožní lidem podnikat častější, delší a zbytné cesty autem, znevýhodní ekologické druhy dopravy a prohloubí problém roztržštěné zástavby v satelitech za Prahou závislých na automobilové dopravě.

<https://www.vtpi.org/gentraf.pdf>

4. Pražský okruh neuleví dopravě v širším centru, kde je podíl tranzitu minimální

Podle ročenky TSK (2016) podíl tranzitních cest na celkovém objemu cest automobilovou dopravou v Praze činí pouhých 4,7% (viz tabulka níže).

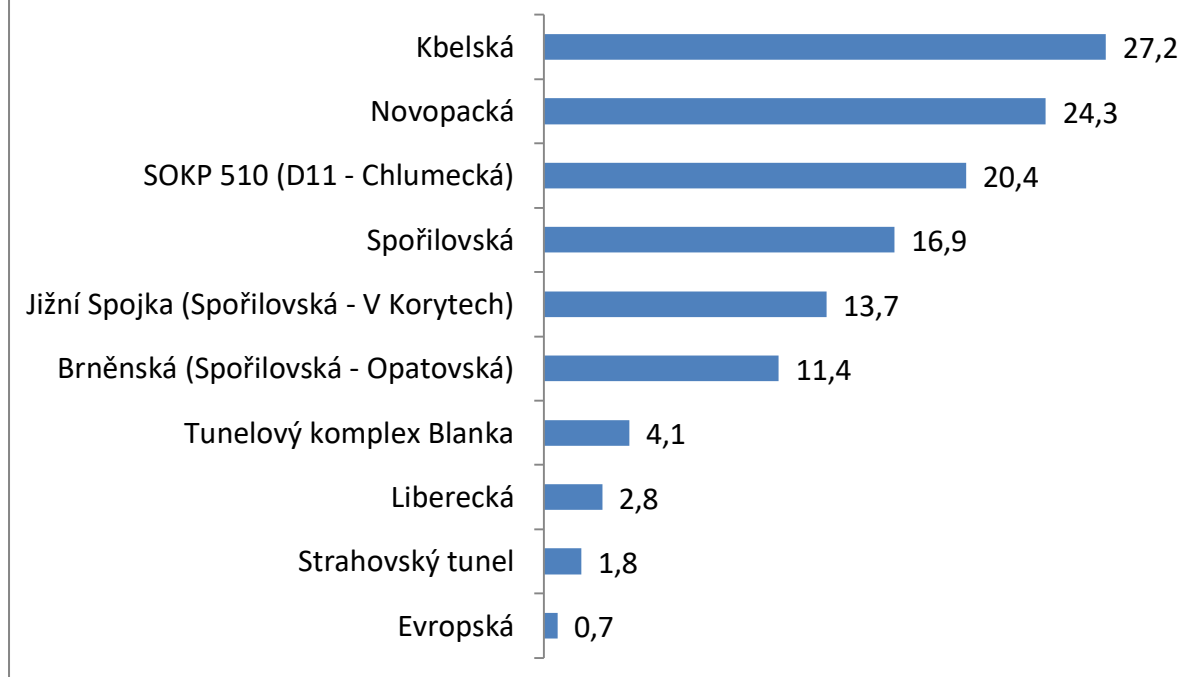
Bilance počtů cest osob na území města v běžném pracovním dnu				
Cesty	Vnitroměstské (po Praze)	Vnější (do/z Prahy)	Tranzitní (přes Prahu)	Celkem
Hromadnou dopravou	2 208 100	241 800	9 100	2 459 000
Automobilovou dopravou	954 300	614 700	77 400	1 646 400
Kombinací auta a hromadné dopravy	36 400	64 600	-	101 000
Na kole	23 300	3 300	-	26 600
Pěšky	1 490 300	14 000	-	1 504 300
Celkem	4 712 400	938 400	86 500	5 737 300

<http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf>

Na drtivě většině pražských komunikací je podíl tranzitu nulový či minimální (méně než 1%). Podle studie ČVUT z roku 2016 činí podíl tranzitu na páteřních komunikacích na jihovýchodě Prahy 11 – 17 %. Na severovýchodě se pohybuje mezi 20% (SOKP 510 u Černého Mostu) a 27% (Kbelská). Pro odvedení (nákladního) tranzitu z této oblasti by stačilo dobudovat vhodné tranzitní komunikace dál od Prahy či převést část nákladu na železnici. Na severozápadě Prahy je tranzit zanedbatelný (Tunel Blanka méně než 5%, Evropská méně než 1%).

Složení dopravy dle zdroje a cíle – rok 2016 (Studie ČVUT, příloha 02-11_dopravní intenzity, str. 7)

Podíl tranzitu na vybraných komunikacích (%)



Podíl mimopražského tranzitu v centru, resp. na magistrále je minimální. Podle dotazovacího průzkumu u Muzea z roku 2005 tranzitní doprava činila 4%, od té doby její podíl klesal.

<https://auto-mat.cz/co-delame/kauzy/magistrala/dopravni-analyza>

„Na podzim roku 2017 byl v Praze proveden průzkum zaměřený na provoz automobilové dopravy projíždějící po tzv. Severojižní magistrále (SJM) v úseku Muzeum – Nuselský most. Při porovnání výsledků průzkumů provedených v letech 2004 a 2017 lze pozorovat všeobecnou tendenci růstu významu SJM pro obsluhu vnitřní části Prahy, zejména celého území širšího centra města (území uvnitř výhledové trasy Městského okruhu), a všeobecný pokles dopravy související s obsluhou území ležícího za touto hranicí (vnější části města, ostatní území státu, cizina). Tato vnitřní restrukturalizace zatížení naznačuje, že nominální pokles intenzity byl způsoben zejména odstupem dopravy nesouvisející s obsluhou území širšího centra, tj. poklesem dopravy průjezdné a z hlediska potřeb širšího centra zbytné.

Rozbor cest vozidel projíždějících po SJM kolem Muzea podle vztahu k území širšího centra ukazuje, že v období mezi roky 2004 a 2017 výrazně poklesl podíl cest, které se tohoto území vůbec netýkají. Z cest, které se tohoto území týkají, jsou necelé 2/3 cest mající na tomto území zdroj nebo cíl a téměř 1/3 cest má uvnitř této části města oba konce cesty; pouze 12,6 % cest širším centrem projíždí.“

<http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2017-cz.pdf>

Téměř 90% dopravy na magistrále má v širším centru zdroj a/nebo cíl. Dle studie ČVUT z roku 2016 (příloha 02-11_dopravní intenzity, str. 7) mimopražský tranzit v centru se blíží nule. Centrum je možné objet na západě v tunelech či po západní části vnějšího okruhu a na východě po Jižní spojce, Průmyslové a Kbelské (resp. po Štěrboholské, SOKP 510 a Novopacké).

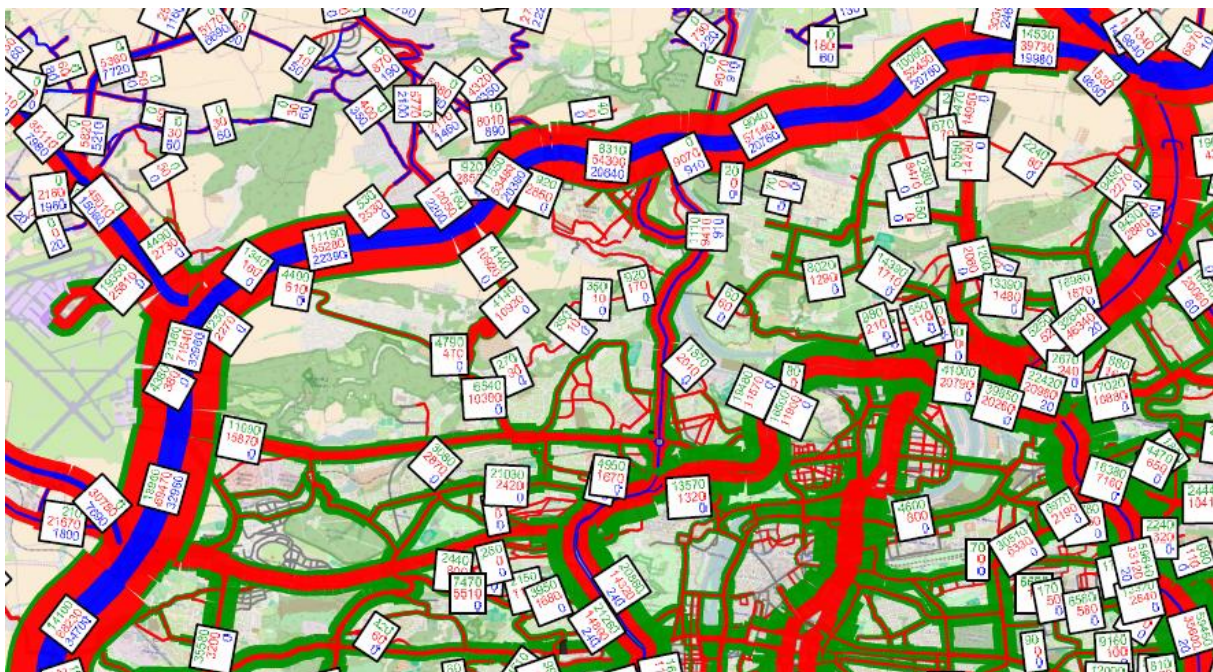
Lze tedy konstatovat, že **kompletní dostavba Pražského okruhu bude mít nulový či zanedbatelný vliv na pokles dopravy, resp. snížení emisí v centru.**

5. Dostavba Pražského okruhu dle ZÚR výrazně zvýší objem tranzitní dopravy v pražské aglomeraci a usnadní dojíždění autem do Prahy

Do budoucna lze očekávat především nárůst vnitroměstské a příměstské dopravy v důsledku intenzivního rezidenčního rozvoje v Praze a okolí a výstavby kancelářských budov a komerčních objektů v hlavním městě. Okruh však neřeší dopravu, která má zdroj a/nebo cíl v Praze, neboť auta z něj sjedou a budou pokračovat dál do města. Usnadní pouze dojíždění autem ze vzdálenějších satelitů.

Samotná dostavba SOKP dle ZÚR navíc přivede tranzitní (nákladní) dopravu do pražských městských částí i z některých stávajících komunikací v jiných krajích (např. I/16 Velvary – Slaný) a může vést k nežádoucí výstavbě logistických, komerčních či průmyslových objektů podél dálnice.

Obrázek níže znázorňuje složení dopravy na severozápadě Prahy po dostavbě SOKP (Studie ČVUT, příloha 02-11_dopravní intenzity, str. 9). Modře je označena tranzitní doprava. Na území MČ Suchdol, Praha 8 a Dolní Chabry by jezdilo téměř 90 000 vozidel, přičemž cca 25% by tvořil tranzit. Navíc podle dopravně-inženýrských podkladů EIA cca 2/3 dopravy na úseku SOKP 518 a 519 mají být indukované. Rovněž výrazně vzroste počet příměstských a vnitroměstských cest uskutečněných autem.



Z výše uvedeného jasně vyplývá, že dostavba Pražského okruhu povede k nárůstu intenzit AD a zhoršení kvality ovzduší v pražské aglomeraci.

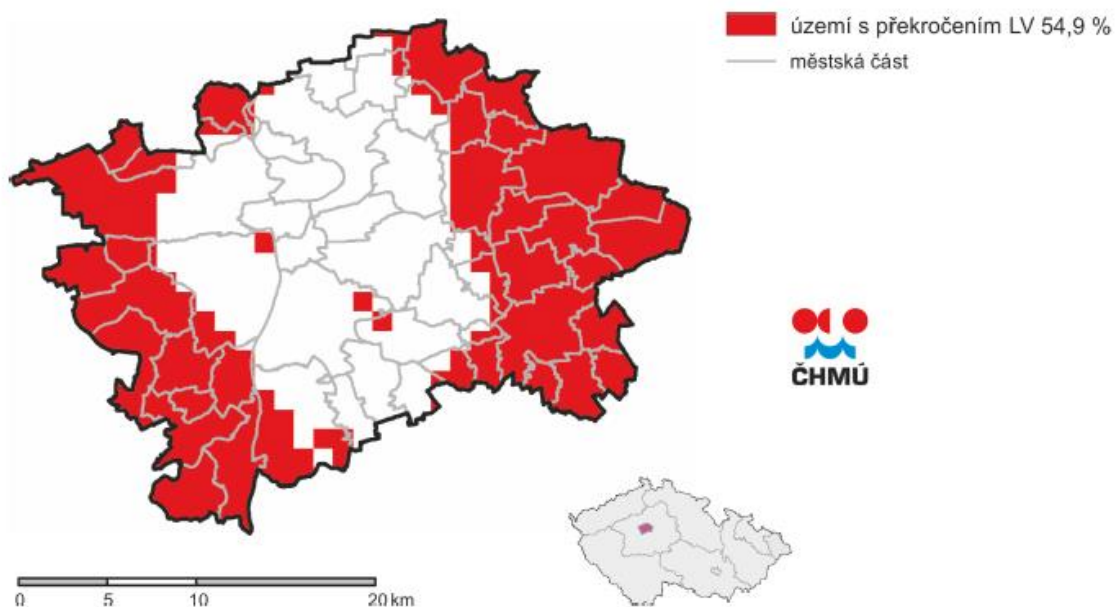
6. Rozpor s cíli pro dosažení ročního imisního limitu pro benzo(a)pyren

V tabulce níže jsou uvedeny cílové lokality, kde jsou překračovány imisní limity B(a)P i po aplikaci stávajících opatření. Mezi nejhůře postižené patří Praha – Suchdol, Praha –Lysolaje a Praha – Přední Kopanina. V grafu na str. 154 (dokumentace PZKO) jsou na mapě označeny červeně oblasti s překročením limitů B(a)P. A právě skrz či v těsné blízkosti těchto městských částí je naplánována trasa Pražského okruhu, jejíž realizace evidentně povede k výraznému zhoršení kvality ovzduší. **Dostavba SOKP dle ZÚR je tedy v přímém rozporu s cíli pro dosažení ročních imisních limitů pro B(a)P ve vybraných cílových lokalitách!**

Tab. 1 Přehled lokalit na území hlavního města Praha, pro které jsou stanoveny cíle

Správní obvod	Městská část	Procento překročení imisního limitu po aplikaci stávajících opatření
		benzo[a]pyren
Praha 5	Praha 5	2
Praha 5	Praha-Slivenec	66
Praha 6	Praha 6	17
Praha 6	Praha-Lysolaje	72
Praha 6	Praha-Přední Kopanina	78
Praha 6	Praha-Suchdol	96
Praha 13	Praha 13	70
Praha 13	Praha-Řeporyje	56
Praha 16	Praha-Lipence	3
Praha 17	Praha 17	100
Praha 17	Praha-Zličín	76
Praha 19	Praha-Vinoř	50
Praha 21	Praha-Klánovice	9
Praha 21	Praha 21	25

Zdroj: PZKO 2020+



Obr. 5 Území s překročením imisních limitů, aglomerace CZ01 Praha, 2016

7. Rozpor s národním programem snižování emisí 2019

Na obrázku níže jsou uvedena opatření v dopravě na národní úrovni, která zahrnují „dodatečné snížení emisí ze sektoru silniční doprava“. Vzhledem k tomu, že dostavba Pražského okruhu dle ZÚR povede k nárůstu intenzit automobilové dopravy (mj. v důsledku dopravní indukce a zvýšené atraktivity IAD a nákladní silniční dopravy na úkor jiných druhů dopravy), lze očekávat zvýšení emisí ze sektoru silniční doprava, což je v přímém rozporu s navrhovaným opatřením.

Národní program snižování emisí 2019

Opatření v dopravě národní úroveň

- Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru silniční doprava
- Podpora nákupu nízkoemisních a bezemisních vozidel pro veřejnou osobní dopravu
- Podpora výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury pro alternativní pohony v dopravě
- Zdokonalení postupů k odhalování manipulací se systémy ke snížení emisí znečišťujících látek u vozidel v provozu
- Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici



8. Rozpor s klimatickým závazkem Prahy

Doprava je významným producentem skleníkových plynů a přispívá tak ke změnám klimatu. Nejvyšší podíl na emisích z dopravy (cca 93 %) má silniční doprava. Od roku 1993 rostly emise skleníkových plynů z dopravy v ČR téměř nejrychleji z celé EU – o 80%!

Z tiskové zprávy MHMP 17.6.2019:

Rada hl. m. Prahy si uvědomuje, že se naše planeta nachází ve stavu klimatické nouze, a tedy i potřebu co nejrychleji zavádět opatření, která povedou ke stabilizaci množství skleníkových plynů v atmosféře. Proto dnes městská rada schválila klimatický závazek Prahy snížit emise CO₂ v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO₂ nejpozději do roku 2050. Zároveň schválila základní okruhy opatření nutných k naplnění tohoto cíle. Potvrdila tak, že ochrana klimatu je její politickou prioritou.

http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/mestska_rada_dnes_vyhlasila_klimaticky.html

Realizace dálničního okruhu skrz Prahu dle ZÚR naopak povede k obrovskému nárůstu emisí skleníkových plynů. Jen samotná výstavba šestiproudé dálnice s technicky náročnými tunely, mosty a mimoúrovňovými křižovatkami bude produkovat velké množství skleníkových plynů. Největší klimatickou zátěž však bude představovat nárůst automobilové dopravy v souvislosti se zprovozněním nových úseků okruhu a přivaděčů. Z dostupných prognóz vyplývá, že dojde k významnému nárůstu dopravních výkonů na území celé Prahy a v okolí. Vlivem dopravní indukce se brzy zaplní nejen nové úseky okruhu, ale i stávající „odlehčené“ komunikace. Díky nabídce nové silniční kapacity bude individuální doprava atraktivnější a ohrozí konkurenceschopnost alternativních a ekologičtějších druhů dopravy.

Z výše uvedených dat a analýz vyplývá, že opatření „kompletní dostavba Pražského okruhu“ bude mít **významný negativní vliv na životní prostředí**, zejména na ovzduší v aglomeraci Praha. Koncepce však **zásadně opomíjí projekty a opatření, která skutečně povedou ke snížení intenzit automobilové dopravy a dosažení imisních limitů.**

9. Návrh opatření vedoucí k snížení emisí z dopravy v aglomeraci Praha

Rozvoj infrastruktury pro veřejnou hromadnou dopravu

- Rozšiřování sítě metra (např. metro D, okružní metro E)
- Výstavba a zkapacitnění příměstských železnic (např. Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava, S-Bahn)
- Urychlení výstavby VRT mj. za účelem odlehčení kapacity stávající sítě ve prospěch příměstské VHD a dálkové nákladní dopravy
- Rozšiřování sítě tramvajových tratí (např. TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy, TT Podbaba – Suchdol, atd.)
- Zvyšování komfortu cestujících ve VHD (modernizace vozového parku, revitalizace nádraží a zastávek)

Budování infrastruktury pro pěší a cyklisty

- Rozšiřování chodníků a pěších zón, stavba lávek, zvýšení počtu a bezpečnosti přechodů pro chodce
- Stavba nových kvalitních cyklostezek nejen ve městě, ale i v okrajových částech a mezi Prahou a středočeskými obcemi
- Budování přístřešků a úschoven pro kola ve městě, na železničních zastávkách, na přestupních terminálech, atd.
- Zlepšení podmínek pro přepravu kol ve vlaku, metru a tramvajích
- Rozšíření služeb sdílení kol

Další opatření

- Preference veřejné hromadné dopravy a cyklodopravy (vyhrazení pruhů pro autobusy a cyklisty)
- Zavedení mýta, jehož výše zohlední negativní externality automobilové dopravy
- Zvýšení poplatků za parkování a postupné rušení parkovacích míst v širším centru Prahy
- Výstavba záchytných parkovišť P+R a B+R nejlépe na železničních stanicích mimo Prahu
- Podpora ekologické city logistiky (cargo kol) v širším centru
- Podpora home office

Důsledné dodržování a vymáhání legislativy upravující emise ze spalovacích motorů v motorových vozidlech

- Zamezit cílenému obcházení emisní legislativy ze strany výrobců motorů a vozidel
- Zamezit cílenému obcházení emisní legislativy ze strany provozovatelů jednotlivých vozidel, pracovníků nebo provozovatelů STK a stanic měření emisí
- Zavést a provozovat systém namátkových i systematických kontrol vozidel provozovaných v pražské aglomeraci s důrazem na emise

Územní plánování a rozvoj

- Pozastavit a přehodnotit záměry vedoucí k navýšení intenzit silniční dopravy: sklady, překladiště, logistické parky, montovny, velká obchodní a zábavní centra, roztříštěná rezidenční výstavba v satelitech bez kvalitní obslužnosti VHD
- Pozastavit a přehodnotit projekt rozšíření Letiště Václava Havla a výstavby paralelní dráhy, jehož realizace by vedla k nárůstu letecké, ale i navazující automobilové osobní a nákladní dopravy s negativními dopady na ovzduší v pražské aglomeraci
- Přehodnotit plánované stavby pro automobilovou dopravu na území Prahy včetně zkapacitnění dálničních úseků směrem do Prahy (např. D11, D10, D8, atd.). Pokud budou přijata výše zmíněná opatření ve prospěch ekologických druhů dopravy, možná tyto silniční stavby nebude nutné realizovat, případně jen v šetrnějším provedení.
- Budování města krátkých vzdáleností, kde v docházkové vzdálenosti 15-20 minut bude potřebná občanská vybavenost (školy, zdravotnická zařízení, pošta, obchody, atd.), přírodní a rekreační zázemí (parky), dostupnost veřejné hromadné dopravy
- Podpora rozvoje a zvyšování životní úrovně v regionech za účelem pozastavení či zmírnění „migrace“ do pražské aglomerace

- Podpora rozvoje spádových oblastí např. kolem okresních měst s dobrou dostupností veškerých služeb veřejnou hromadnou dopravou či po kvalitních a bezpečných cyklostezkách

Řešení tranzitní (nákladní) dopravy

Za účelem odklonění tranzitní, zejména nákladní dopravy z pražské aglomerace posoudit následující alternativy:

- Převedení části nákladní dopravy na železnici
- Odvedení tranzitní dopravy na stávající či připravované komunikace mimo pražskou aglomeraci (např. I/16 Velvary – Slaný či aglomerační okruh II/240 a II/101)
- Vybudování vhodné tranzitní komunikace mimo pražskou aglomeraci v oblastech s nízkou hustotou obyvatel (např. regionální varianta od Ing. Strnada)

Osvěta v oblasti udržitelné mobility

Ministerstvo životního prostředí a také zástupci krajských a obecních samospráv by měli poskytovat pravdivé informace o negativních dopadech automobilové dopravy mj. v důsledku navyšování silniční kapacity a motivovat lidi k zodpovědnému dopravnímu chování. Je nepřijatelné, že politické reprezentace a úředníci již po mnoho let drží veřejnost v mylné představě, že dostavba Pražského okruhu vyřeší dopravu a povede ke zlepšení životního prostředí. Opak je pravdou, jak je vysvětleno v předchozí části. I laikovi musí být jasné, že zvyšování silniční kapacity umožňující delší a častější cesty autem a zvýhodňující individuální automobilovou dopravu oproti ekologickým druhům dopravy, nemůže vést ke snížení emisí škodlivých látek a skleníkových plynů.

Závěr:

Kompletní dostavba Pražského okruhu dle ZÚR nelze tedy považovat za opatření k dosažení imisních limitů, naopak **povede k celkovému zhoršení ovzduší v aglomeraci Praha**. Zlepšení ovzduší může být docíleno snížením emisí na vozidlo (obměnou vozového parku, snižováním počtu vozidel s nadměrnými emisemi) a snížením intenzity dopravy (podpora alternativních druhů dopravy, P+R ideálně mimo město, zavedení mýta, omezování možností parkování zejména v širším centru, sdílená mobilita, budování města krátkých vzdáleností, home office, atd.). Zároveň je žádoucí odvést dálkovou nákladní dopravu mimo území hl.m. Prahy do lokalit s minimální hustotou obyvatel a/nebo převést část nákladní dopravy na železnici.

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

Klimentská 1208/12

110 00 Praha 1 – Nové Město

IČO: 06378684

Datová schránka: jx24sqv

www.rozumnadoprava.cz