Vyjádření k oznámení záměru EIA SOKP 520 Březiněves - Satalice

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence,
Vršovická 65, 100 10 Praha 10

V Praze dne 20. 11. 2020

V souladu s ustanovením § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění se tímto vyjadřujeme k oznámení záměru EIA SOKP 520 Březiněves - Satalice. Vzhledem k níže uvedeným připomínkám se domníváme, že převažuje negativní vliv záměru, který dále zhoršuje místní podmínky nad míru přípustnou. Z uvedeného důvodu doporučujeme, aby k takto dokumentovanému záměru bylo vydáno **nesouhlasné stanovisko**.

Naše vyjádření k oznámení záměru EIA SOKP 520 je rozděleno na dvě části:

1. Nesouhlas s navrhovaným záměrem a podrobné odůvodnění.
2. Požadavky pro posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění

Nesouhlasíme s vymezením koridoru Silničního okruhu kolem Prahy D0 v trase Březiněves – Satalice (520) a navazujícími úseky 519 (Suchdol – Březiněves) a 518 (Ruzyně – Suchdol).

Odůvodnění:

1.1. Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T

Silniční okruh kolem Prahy (dále SOKP) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patří především

- zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu,
- rychlé spojení velkých aglomerací,
- obcházení městských oblastí,
- oddělení městské a tranzitní dopravy.

Podle zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., § 4 odst. 1: „Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.“ **SOKP by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy**, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV vnitroměstskou a příměstskou dopravu. SOKP jako součást infrastruktury globální sítě by měl plnit důležitou roli v dálkové nákladní a osobní dopravě (nařízení č. 1315/2013 čl. 17). Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat

tak, jak má. Je zapotřebí zamezit mísení městské a tranzitní dopravy, zejména kamionové za účelem zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu.

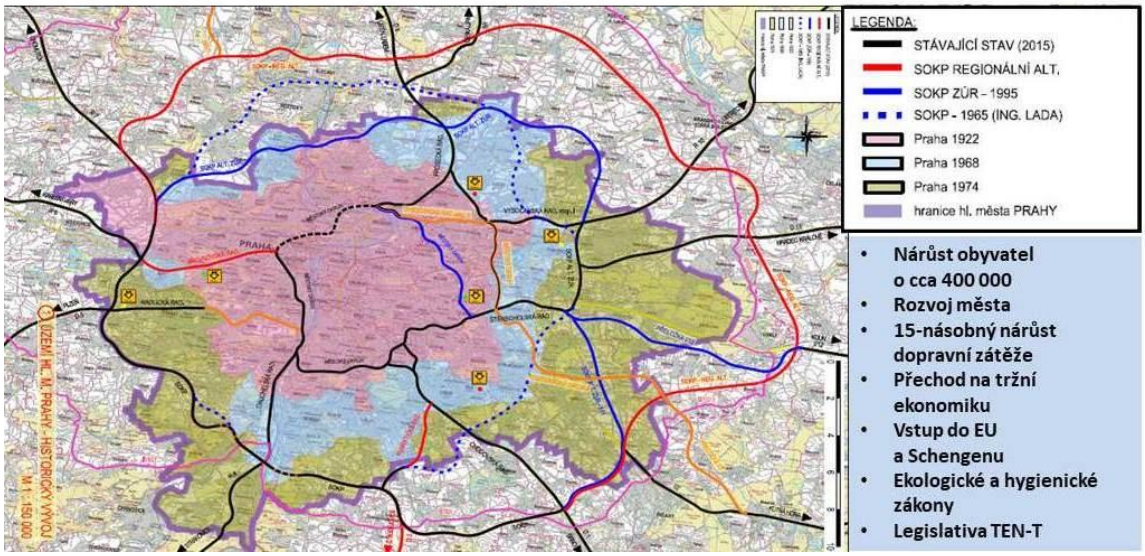
SOKP dle ZÚR je **v rozporu s evropskou legislativou TEN-T**:

- Vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy a středočeských obcí
- Nechrání obyvatele pražské aglomerace před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na cca 100 000 lidí na severu a východě Prahy.
- Nezajistí bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu (nesoulad s čl. 30, d), neboť slučuje v jedné velkokapacitní komunikaci dálkovou, regionální a místní dopravu a způsobí nebezpečné mísení tranzitní (zejména nákladní) dopravy s dopravou městskou. Typickým příkladem jsou stávající úseky Pražského okruhu, které vedou na území Prahy (SOKP 510 mezi Černým Mostem a Běchovicemi a SOKP 515 Slivenec – D5), kde dochází k častým zácpám a nehodám včetně ohrožení plynulosti provozu na dalších městských komunikacích.

1.2. Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji

Současný návrh SOKP dle ZÚR **vychází z koncepce 60. let minulého století**. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. **Nebere ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj** a zavádí na území hl. m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu. Nutno upozornit, že dálnice se realizují na základě momentální situace s výhledem 20 let po uvedení do provozu.

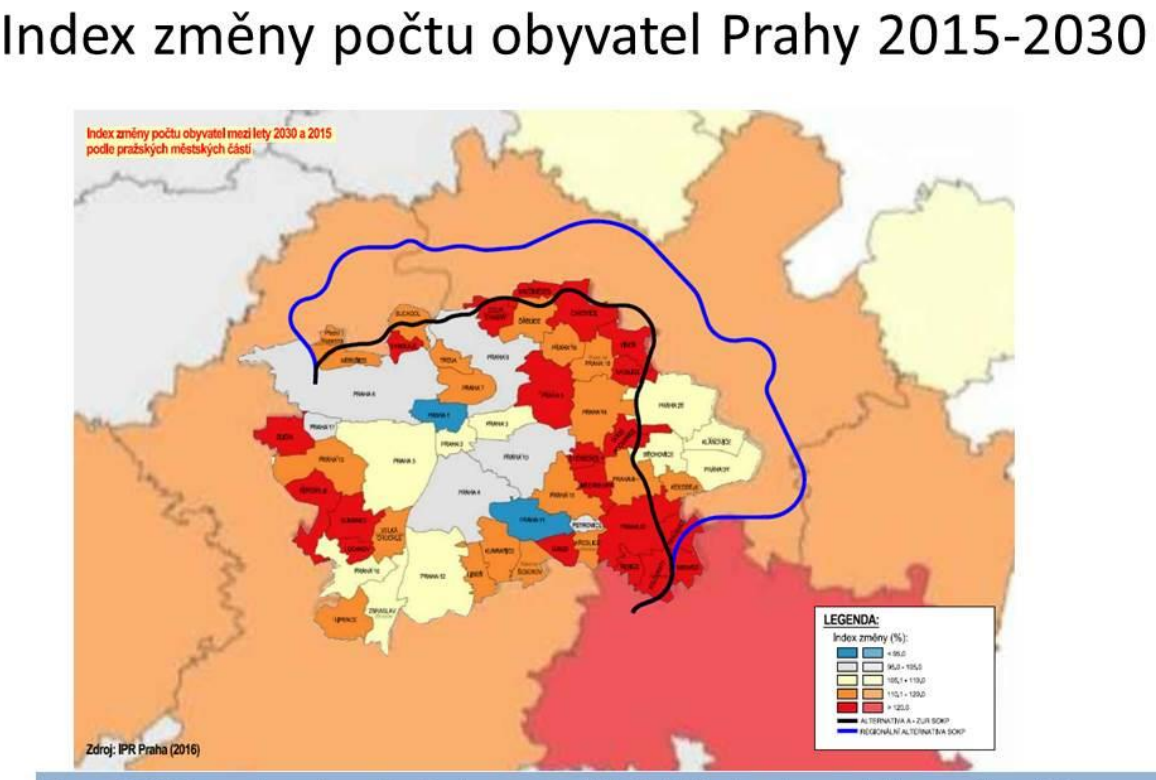
Pražský okruh vychází z koncepce 60. let minulého století, mezitím se situace radikálně změnila



1.3. Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje

IPR (Institut plánování a rozvoje) vyhotovil v roce 2016 demografickou studii Prahy, ve které uvedl index změny počtu obyvatel mezi lety 2030 a 2015 podle pražských městských částí.

Trasa SOKP jako součást TEN-T s kamionovým provozem je však vymezena v lokalitách, kde se očekává největší nárůst počtu obyvatel (Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje, Horoměřice, Ďáblice, Březiněves, Satalice, Vinoř, Čakovice atd.). Navrhovat trasu dálnice přes sídelní útvary s tendencí dalšího růstu počtu obyvatel je v rozporu se zásadami TEN-T a běžnými zvyklostmi (trasa minimálního odporu). Tuto skutečnost je nutno klasifikovat jako velmi nezodpovědnou a protispolečenskou.



Trasa SOKP je vedena územím Prahy s nejvyššími přírůstky obyvatel dle predikce IPRu

Trasa SOKP navíc zabírá cca 30,6 km^2 zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl. m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby. Realizace SOKP dle ZÚR by pravděpodobně vedla k (nežádoucí) výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v pražské aglomeraci.

Pražskému okruhu je také připisována funkce pro příměstskou a vnitroměstskou dopravu. V současné poloze a podobě šestiproudé dálnice je to však naprosto nevhodné řešení. Do budoucna lze očekávat především nárůst vnitroměstské a příměstské dopravy v důsledku intenzivního rezidenčního rozvoje v Praze a okolí a výstavby kancelářských a komerčních budov 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 a zaberou plochy pro parkování. Usnadní pouze dojíždění autem ze vzdálenějších lokalit.

Šestiproudá transevropská dálnice dle ZÚR rovněž **podkopává snahy o budování města krátkých vzdáleností**, neboť dává příležitost se dopravovat za cíli cest na delší vzdálenosti (daleko od místa bydliště) autem. Zároveň **je v rozporu s principy a trendy udržitelné městské mobility**, neboť představuje nefunkční postup „pasivní dopravní politiky“, tj. snaha

uspokojit poptávku novou nabídkou (zejména silniční infrastruktury). SOKP dle ZÚR vyvolá silnou dopravní indukci a urychlí proces suburbanizace s vysokou závislostí na IAD. Naopak je žádoucí uplatňovat „aktivní dopravní politiku“ - ovlivnění poptávky po dopravě podobou a strukturou nabídky (Transport Demand Management). **Příměstskou a vnitroměstskou dopravu je zapotřebí řešit odděleně od dopravy tranzitní**:

- Rozvoj infrastruktury a zlepšení služeb pro veřejnou hromadnou dopravu
- Rozvoj infrastruktury a zlepšení služeb pro pěší a cyklisty
- Omezení IAD prostřednictvím mýta, vyšších poplatků za parkování, P+R, podporou práce na dálku
- Územní plánovaní a rozvoj zaměřený na snižování poptávky po mobilitě

Dlouhodobým problémem hlavního města Prahy je absence vize jejího rozvoje, která by měla být zakotvena zejména v územně plánovací dokumentaci. Jakmile bude SOKP realizován, stane se v dotčeném území výraznou bariérou – hranicí růstu. V severní části Prahy je z tohoto pohledu jižní varianta SOKP značně limitující: zejména pro budoucí možnost posílit přírodní zázemí nebo pro rozvoj těchto městských části. Zatímco ve Středočeském kraji kapacitní komunikace ve volné krajině může být konkurenční výhodou a významnou úsporou času při přepravě lidí a zboží mezi městy a obcemi. Silnice jsou motorem ekonomiky do okamžiku, než začínají svou zátěží potenciální rozvoj blokovat, jak hrozí v Praze, kde je nedostatek volných parcel za dostupnou cenu.

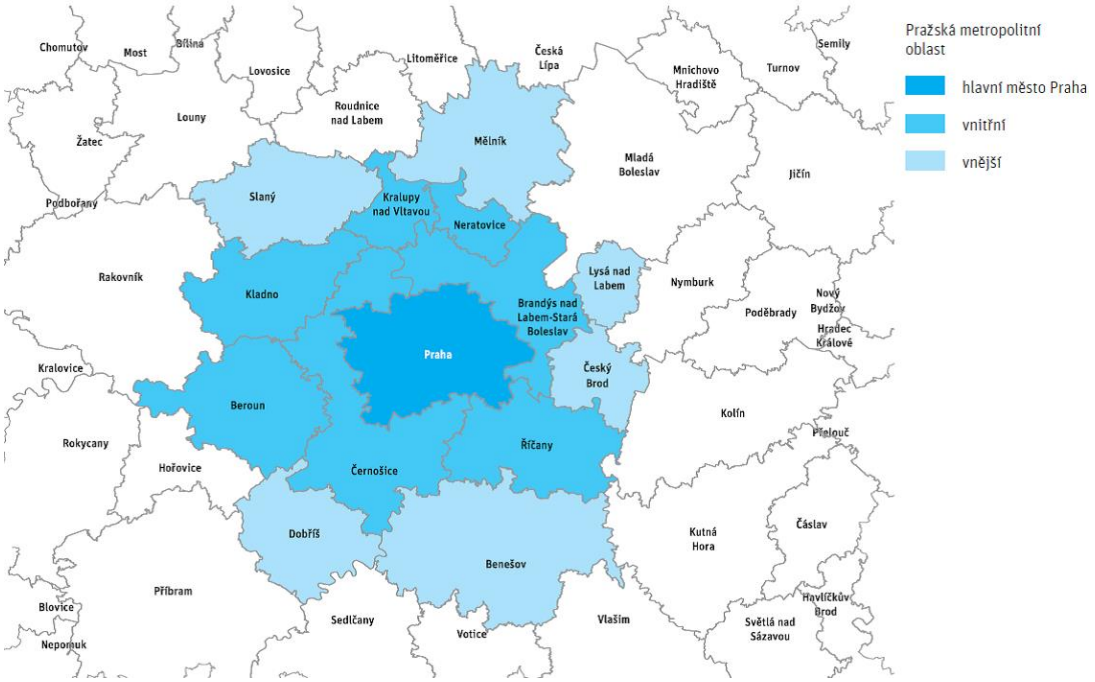
1.4. Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR)

Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení Silničního okruhu kolem Prahy - SOKP převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce dopravy v metropolitní oblasti a klade za úkol koordinovat rozvoj Prahy a Středočeského kraje. **Tranzitní silniční doprava je vedena intenzivně zastavěnými částmi města:** Na severu je velmi problematické vedení skrz městskou část Praha – Suchdol, kde žije, studuje a pracuje téměř 30 000 lidí (včetně studentů České zemědělské univerzity) a také v těsné blízkosti rezidenční zástavby dalších městských částí a obcí: Praha 8, Dolní Chabry, Praha- Čakovice, Mírovice (Veleň), Přezletice, Podolanka, Vinoř, Radonice. Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se počítá s další rezidenční zástavbou. Na východě Prahy SOKP protíná hustě obydlenou oblast sídliště Černý Most a Horní Počernice s více než 40 000 obyvateli.

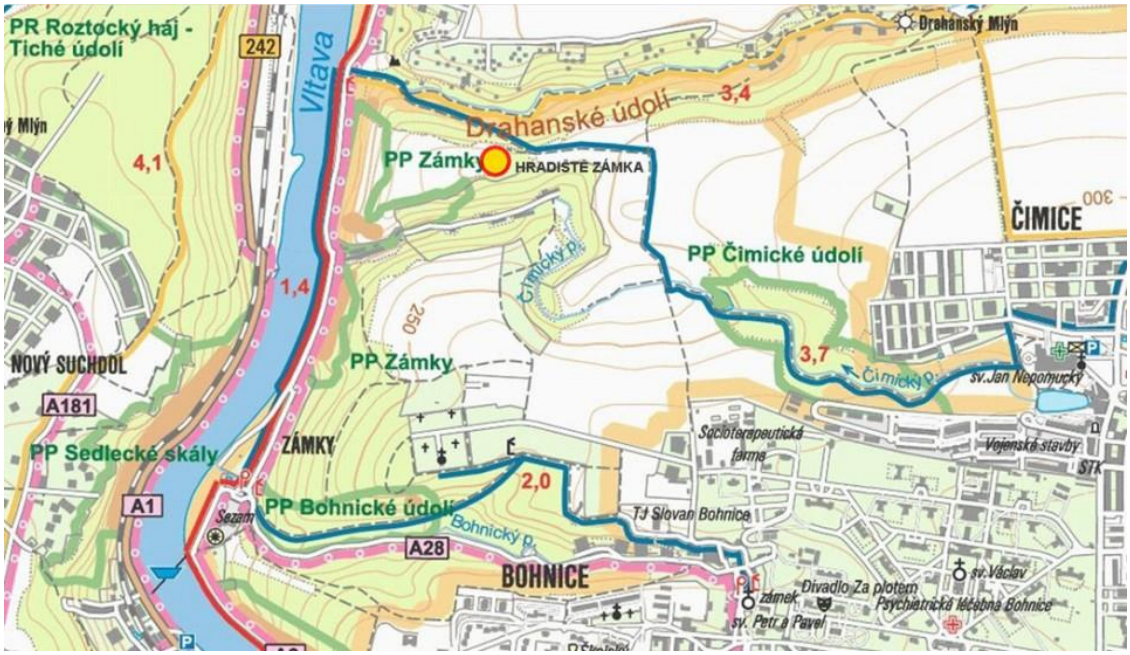
SOKP dle ZÚR zajišťuje distribuci zdrojové a cílové dopravy pouze v Praze a nejbližším okolí, NIKOLIV však v metropolitní oblasti, která zahrnuje několik okresů Středočeského kraje. Nejenže tedy **nezajistí efektivní dopravní obsluhu metropolitní oblasti**, ale ve svém důsledku **ani hl. města Prahy**, neboť zde bude docházet k nežádoucímu mísení tranzitní a městské dopravy s negativními dopady na plynulost a bezpečnost provozu.

Funkce Pražského okruhu **pro distribuci zdrojové a cílové dopravy po obvodu města je problematická**, protože usnadní dojíždění autem (i ze vzdálenějších lokalit). Za účelem ochrany životního prostředí a zlepšení dopravní situace ve městě je naopak žádoucí, aby lidé nemuseli dojíždět do Prahy vůbec, tj. aby mohli uspokojit své potřeby v místě bydliště a v případě dojíždění použili veřejnou hromadnou dopravu. Navíc v prosazované poloze blízko města realizace okruhu, který bude sloužit i jako příjezdová komunikace do Prahy, degraduje středočeské obce (bez dostatečné občanské vybavenosti a dopravní infrastruktury) na pouhé „noclehárny“ a výrazně ztíží polycentrický rozvoj Středočeského kraje. **Zlepšení dostupnosti**

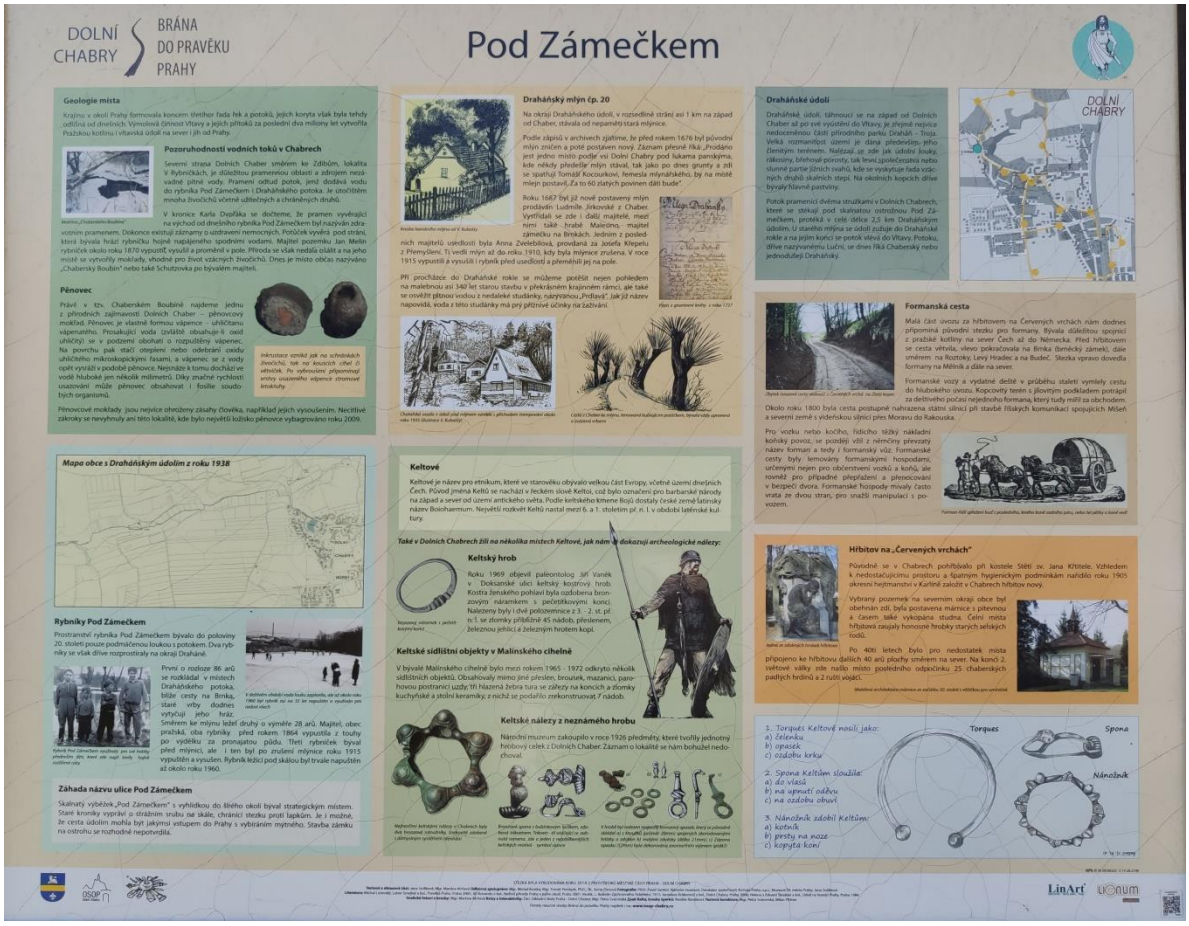
Prahy automobilem je z hlediska potřeby vyváženého územního rozvoje a zvyšování soběstačnosti středočeských měst a obcí **nežádoucí**.



PÚR stanovuje jako hlavní kritérium zajištění vyšší kvality dopravy, minimalizaci konfliktů s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami a respektování požadavků Evropské unie na transevropskou dopravní síť TEN-T. V této souvislosti je zapotřebí nahlížet na úsek 520 jako součást liniové stavby s navazujícími úseky 519 a 518, kde **dochází k zásadnímu konfliktu s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami**. V oblasti se nachází chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky a Draháň – Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné a také archeologická naleziště a kulturní památky v Dolních Chabrech.



http://www.archeopraha.cz/bohnice-hradiste-zamka
http://portalzp.praha.eu/public/c4/6f/85/1727142_422100_letak_pp_drahan.pdf



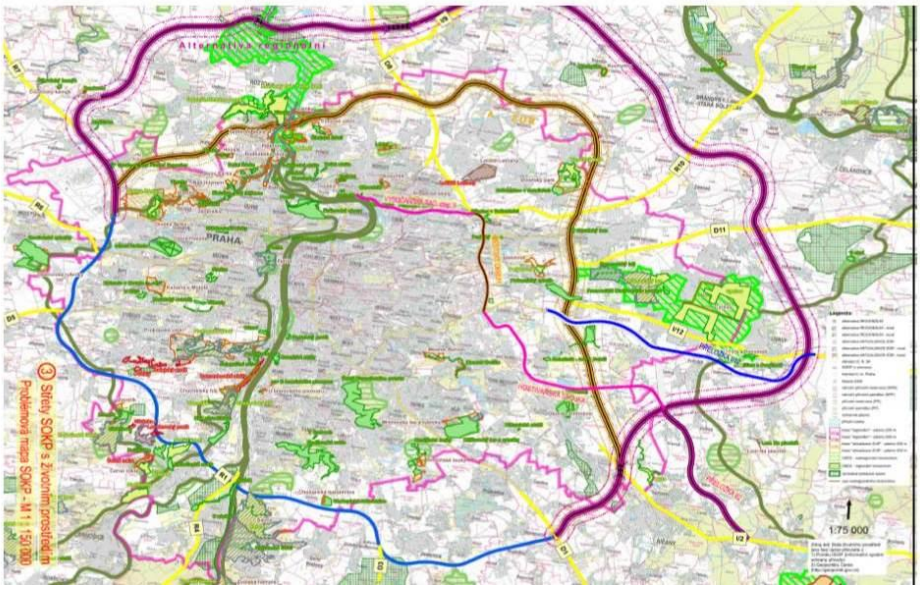
1.5. Střety se životním prostředím

SOKP dle ZÚR **vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000** (Housle, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon Vltavy u Sedlce, Zámky, Draháň-Troja, Bažantnice v Satalicích, Vinořský park). Místa, kterými záměr prochází, jsou zařazena především do kategorií 2 (významná) a 3 (střední), **v údolí Vltavy, v údolí Čimického potoka, v Drahanském údolí a v navazujících plochách se objevují i místa kategorie 1 (zásadní)**. Záměr prochází lokalitami, kde se předpokládá vyšší biodiverzita s přítomností chráněných druhů.

Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (jižní) *„nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná,…"*

Provoz na dálničním tělese D0 bude trvalým zdrojem nadměrného hluku, emisí a světelného znečištění, což je v přímém rozporu se zájmem chráněného stanoviště. **Celá trasa záměru bude osvětlena a bude tak představovat zdroj tzv. světelného znečištění především u okrajové zástavby nejbližších sídel**, toto ještě bude doplňovat svícení motorových vozidel.

Střety SOKP se životním prostředím



1.6. Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách

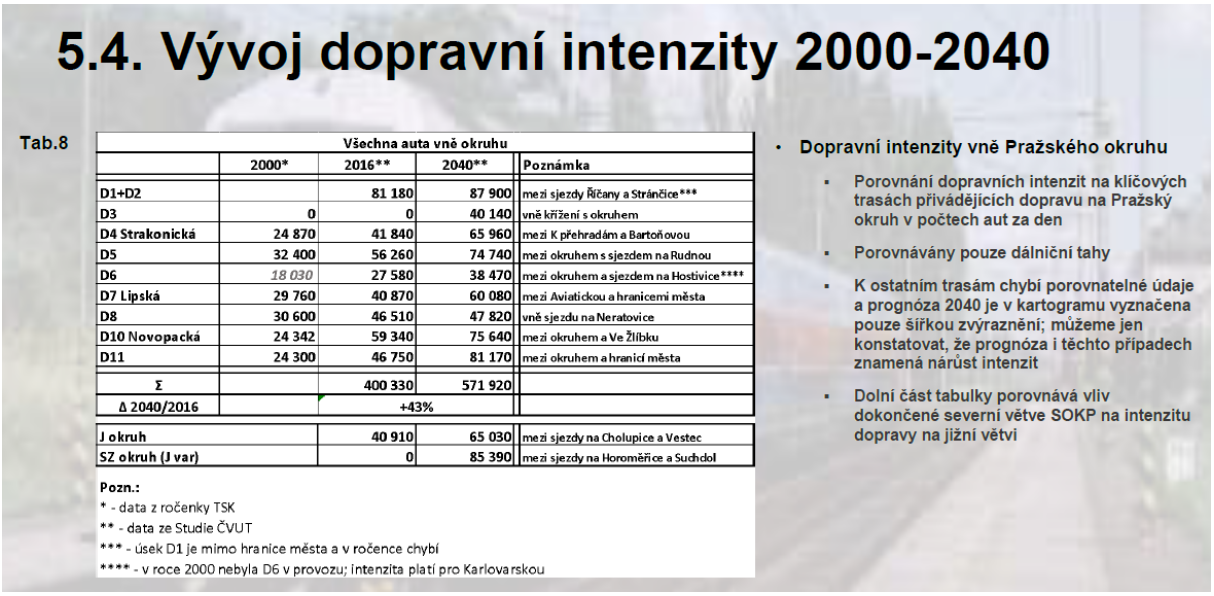
Městské části a obce na severovýchodě Prahy, na jejichž území má vést trasa stavby 520, jsou již **v současnosti zatíženy silniční dopravou ze stávajících komunikací** (např. D8, Cínovecká, Novopacká, D10, SOKP 510, komunikace II. třídy) **a leteckou dopravou** z Letiště Václava Havla, Letňany a Kbely**.** V případě realizace paralelní dráhy na LVH by se situace v několika MČ a obcích nadále zhoršila. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí odvést tranzit dál od hl.m. Prahy.

Z dokumentace vyplývá **nadlimitní imisní i hluková zátěž** – nepřípustné nadlimitní hodnoty karcinogenní látky benzo(a)pyrenu, ale i hluku budou dále zhoršeny vsazením dalšího zdroje znečištění. Provoz SOKP 520 a navazujících úseků vyvolá v daném prostředí dopravu nepřiměřenou svým druhem v této lokalitě a z ní plynoucí negativní dopady na zdraví občanů a zhoršení kvality prostředí nad rámec zákonných předpisů.

1.7. Nárůst automobilové dopravy dle oficiálních podkladů

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 příjezdových komunikací a některých místních komunikací a také stávajících úseků okruhu, zejména SOKP 510 (Běchovice - Satalice) a SOKP 517 (Řepy – Ruzyně). V šířkovém uspořádání (3 + 3 pruhy) bude kapacita těchto komunikací nedostatečná.

Na obrázku níže jsou uvedeny intenzity dopravy na hlavních příjezdových komunikacích a také na jižní a severní části SOKP ve výchozím stavu 2016 a výhledovém 2040. Na všech uvedených komunikací dojde k výraznému nárůstu dopravy včetně kamionové.



5.4. Vývoj dopravní intenzity 2000-2040

Tab.8

Všechna auta vně okruhu				
	2000*	2016**	2040**	Poznámka
D1+D2		81 180	87 900	mezi sjezdy Říčany a Stránčice***
D3	0	0	40 140	vně křížení s okruhem
D4 Strakonická	24 870	41 840	65 960	mezi K přehradám a Bartoňovou
D5	32 400	56 260	74 740	mezi okruhem s sjezdem na Rudnou
D6	*18 030*	27 580	38 470	mezi okruhem a sjezdem na Hostivice****
D7 Lipská	29 760	40 870	60 080	mezi Aviatickou a hranicemi města
D8	30 600	46 510	47 820	vně sjezdu na Neratovice
D10 Novopacká	24 342	59 340	75 640	mezi okruhem a Ve Žlíbku
D11	24 300	46 750	81 170	mezi okruhem a hranicí města
Σ		400 330	571 920	
Δ 2040/2016		+43%		
J okruh		40 910	65 030	mezi sjezdy na Cholupice a Vestec
SZ okruh (J var)		0	85 390	mezi sjezdy na Horoměřice a Suchdol

Pozn.:
* - data z ročenky TSK
** - data ze Studie ČVUT
*** - úsek D1 je mimo hranice města a v ročence chybí
**** - v roce 2000 nebyla D6 v provozu; intenzita platí pro Karlovarskou

- **Dopravní intenzity vně Pražského okruhu**
  - Porovnání dopravních intenzit na klíčových trasách přivádějících dopravu na Pražský okruh v počtech aut za den
  - Porovnávány pouze dálniční tahy
  - K ostatním trasám chybí porovnatelné údaje a prognóza 2040 je v kartogramu vyznačena pouze šířkou zvýraznění; můžeme jen konstatovat, že prognóza i těchto případech znamená nárůst intenzit
  - Dolní část tabulky porovnává vliv dokončené severní větve SOKP na intenzitu dopravy na jižní větvi

https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2019/02/Pra%C5%BEsk%C3%A1-doprava-2000-2040.pdf

Na některých místních komunikacích by sice došlo k snížení intenzit dopravy, ale v důsledku dopravní indukce lze očekávat, že se v následujících letech zase zaplní (zvýší se totiž atraktivita IAD na úkor ostatních druhů dopravy). Na jiných místních komunikacích jako např. II/610 (Brandýs nad Labem – Podolanka), Kostelecká, K Cihelně (Veleň) a Hlavní (Hovorčovice) dojde k výraznému nárůstu dopravy.

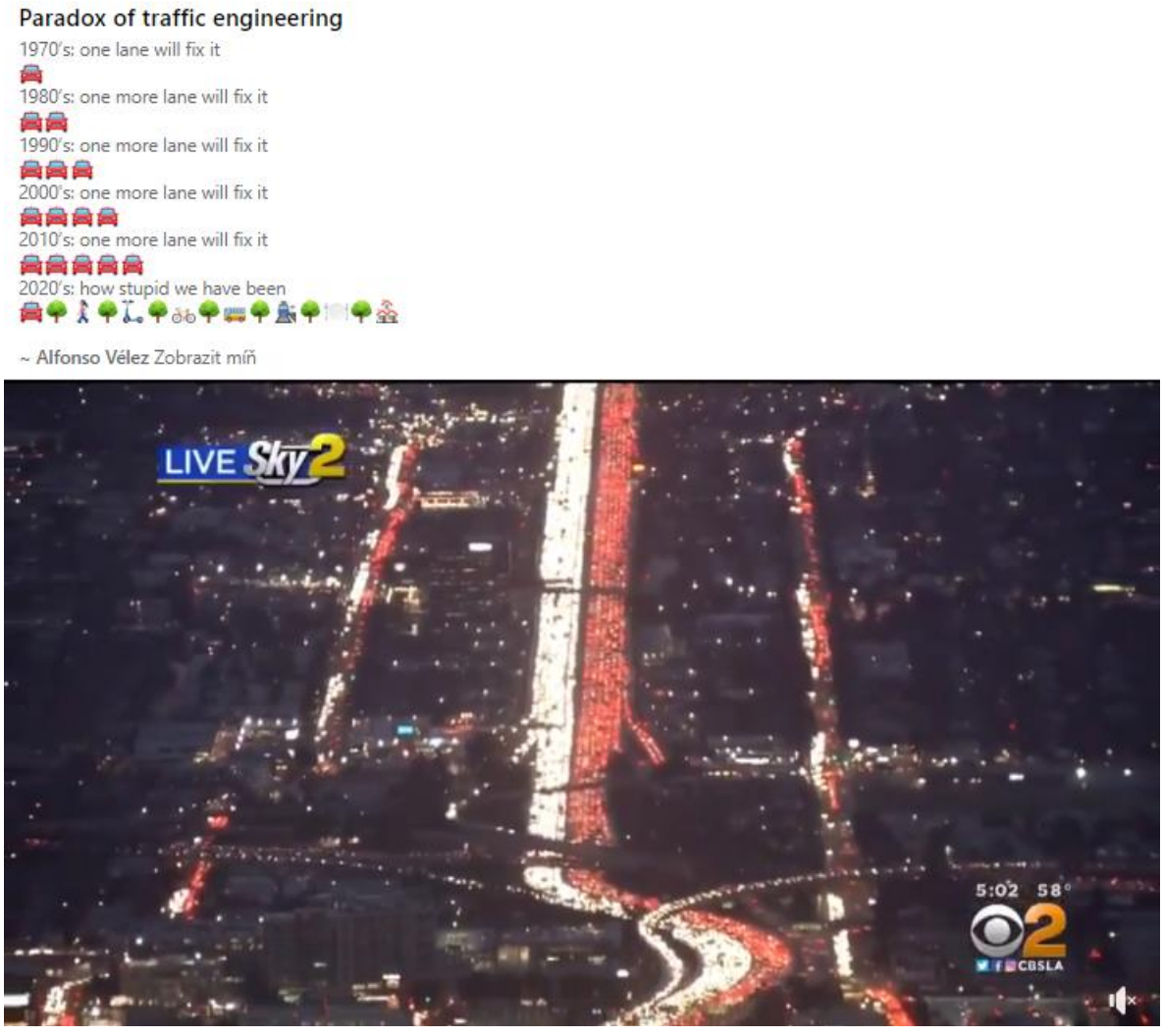
Je evidentní, že **realizace SOKP 520 a navazujících dálničních úseků povede k významnému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci**. Dokumentace k zjišťovacímu řízení uvádí:

„Zprovoznění severní části Pražského okruhu (úseků 518, 519 a 520) 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 úseku 520, řešeného v této dokumentaci, lze očekávat nárůst dopravního výkonu o cca 350 tis. vozokilometrů za den, což představuje nárůst o 0,8% na celém modelovém území Prahy a aglomeračního pásma. Z tohoto množství přibližně 1/3 připadá na nové příležitosti a propojení a 2/3 připadají na přesun jízd mezi stejnými zdroji a cíli na výhodnější trasu…“
K úsekům 518 a 519: *„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…“*

To znamená, že **1/3 dopravy na úseku 520 a 2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 budou indukované a celkově dojde k nárůstu dopravního výkonu o 1120 tis. vozokilometrů za den v pražské aglomeraci!**

V dokumentaci k úsekům 518 a 519 je dokonce uvedeno (str. 62), že **dojde k saturaci systému a nárůstu automobilové dopravy na území Prahy i po dostavbě SOKP.**
„Dosažené intenzity v dlouhodobém výhledu ukazují na fakt, že i po dostavbě nadřazeného komunikačního systému, či jeho zkapacitnění, dojde k jeho postupnému saturování…“

Zásadně nesouhlasíme s výrokem na str. 27 oznámení: *„Bez existence D0 nemůže celoměstský dopravní systém (radiálně-okružní) fungovat. Absence chybějících úseků Pražského okruhu má za následek každodenní kongesce patřeních komunikaci Prahy a při dopravní nehodě často i dopravní kolaps. Negativně se projevuje na zatížení komunikační sítě v silně urbanizovaných oblastech města.“* **Současná kritická situace je důsledkem nekoncepčního dopravního a územního plánování v posledních 20-30 letech, které bylo podřízené automobilové dopravě** na úkor ekologických druhů dopravy a vedlo k zvýhodnění životního stylu závislého na autech. Jedná se o velké silniční stavby (např. tunel Blanka, Novopacká, rozšiřování dálničních úseků směrem do Prahy, atd.), boom rezidenčních satelitů, výstavbu obřích logistických hal a obchodních a zábavních center s desítkami tisíc parkovacích míst a masivní koncentraci ekonomických aktivit v Praze namísto polycentrického rozvoje napříč regiony. Je naprosto evidentní, že řešením nemůže být realizace šestiproudé dálnice v pražské aglomeraci, která výše uvedené problémy naopak prohloubí. **Jasným důkazem tohoto chybného přístupu jsou mnohá americká města, která i přes neustálé rozšiřování silniční kapacity čelí každodenním kongescím.**



1.8. Dopravní indukce vyvolaná kompletní dostavou Pražského okruhu

V dokumentaci je výrazně **podceněn jev dopravní indukce** zejména **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, cyklistické a hromadné dopravy (auta je zdržují)

Právě blízkost okruhu (v jižní variantě), 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 na městském okruhu po zprovoznění severní části SOKP (518, 519, 520).

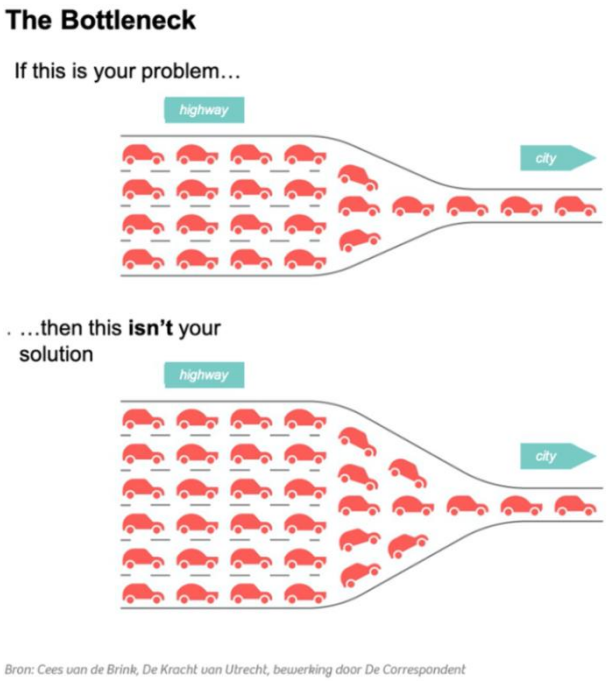
Podle studie CDV strategické dopravně-investiční dokumenty v České republice mnohdy zanedbávají poznatky z teorie dopravního proudu a přehlížejí jev dopravní indukce a nepřipouštějí, že zvyšování silniční kapacity ve městech samo o sobě vede k podstatnému nárůstu automobilové dopravy a neřeší tedy problém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

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 dle ZÚR je v rozporu s logikou a trendy k podpoře udržitelné mobility a zlepšování ovzduší ve městech**.

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



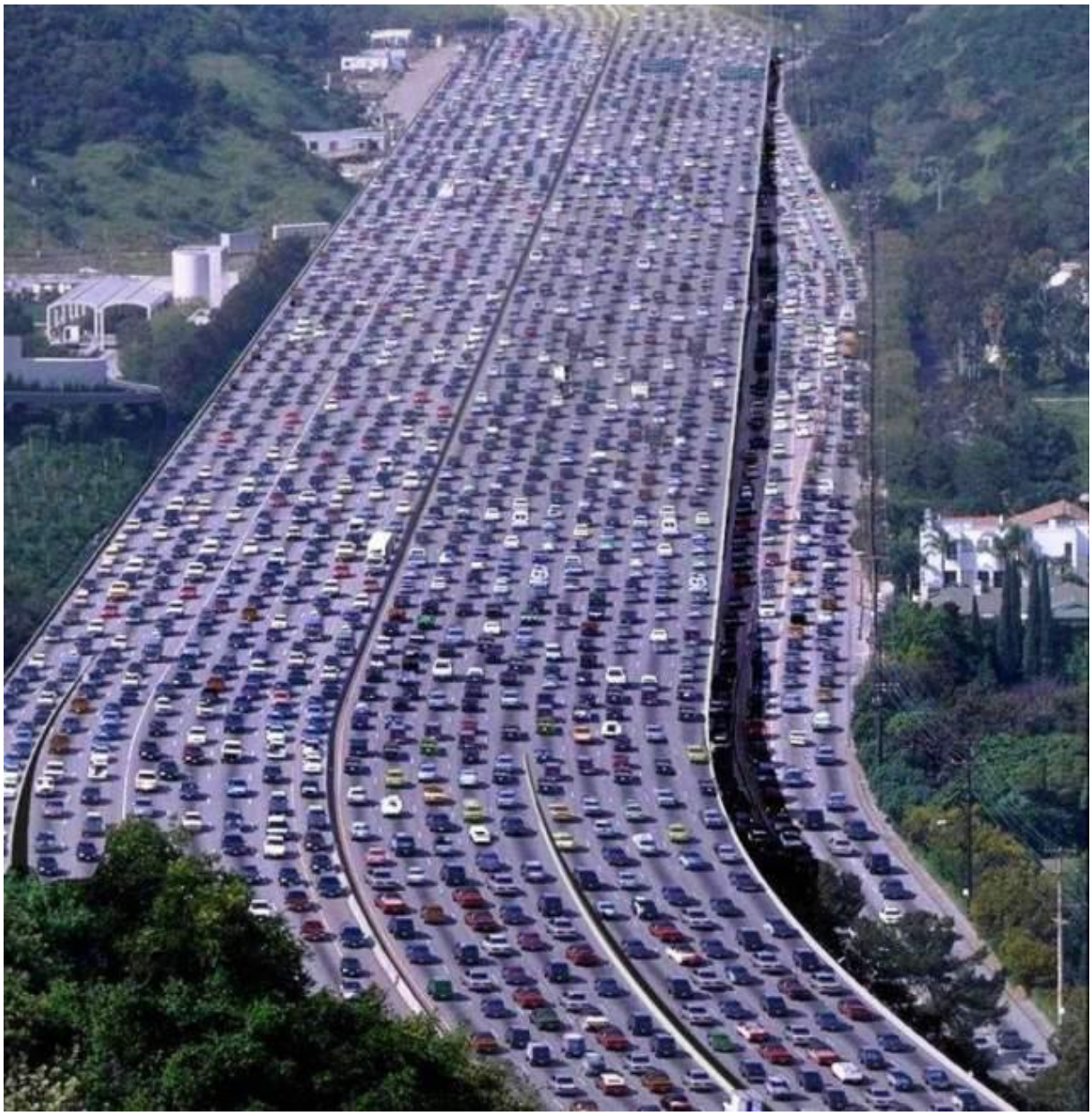
Je evidentní, že **dostavba Pražského okruhu dle ZÚR zatraktivní podmínky pro individuální automobilovou dopravu v pražské aglomeraci**, zejména v okrajových částech města a středočeských obcích. Zkušenosti ze zahraničí potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity v městských oblastech vede ke vzniku 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 roztříštěné zástavby v satelitech za Prahou závislých na automobilové dopravě.

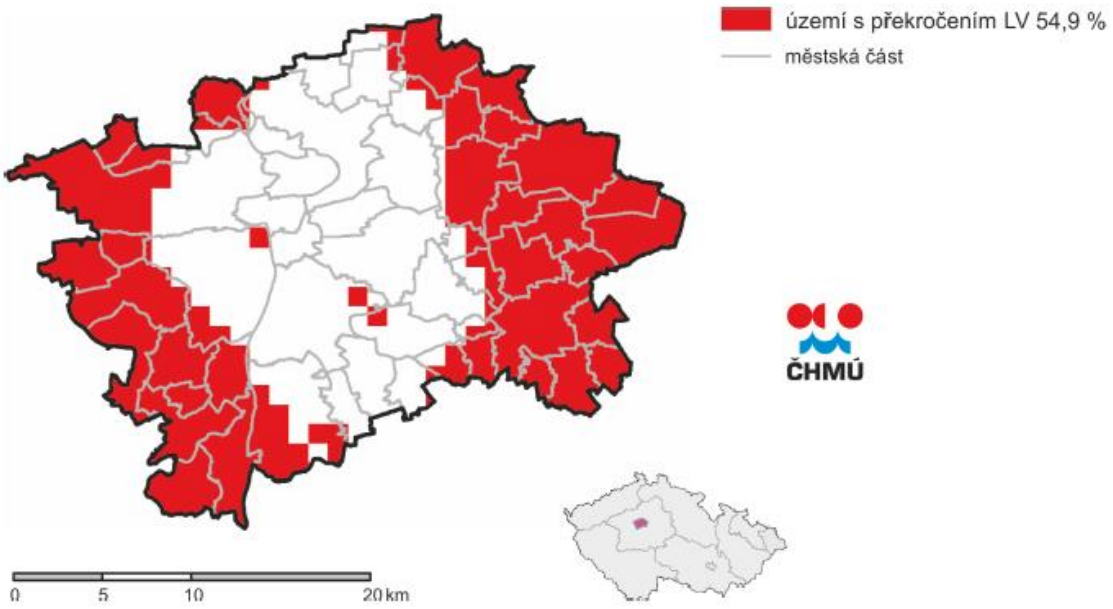
https://www.vtpi.org/gentraf.pdf

Kdo seje silnice, sklízí auta!



1.9. Rozpor s cíli Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha

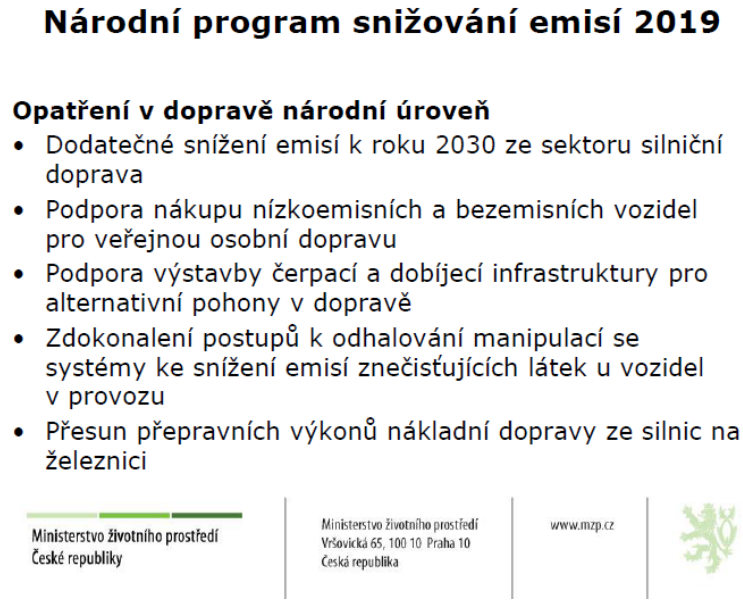
Vzhledem **k výraznému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci** (viz 1.7 a 1.8) lze očekávat i zhoršení kvality ovzduší a rozpor s cíli pro dosažení ročního imisního limitu pro benzo(a)pyren. Trasa SOKP 520 vede územím, kde už jsou nyní překračovány limity BaP a v případě realizace této stavby by došlo k dalšímu zhoršení.



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

1.10. 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

Ministerstvo životního prostředí
České republiky

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65, 100 10 Praha 10
Česká republika

www.mzp.cz

1.11. SOKP dle ZÚR je v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí:

1.11.1. Snížení uhlíkové stopy

Naopak dojde k **výraznému zvýšení uhlíkové stopy,** a to z následujících důvodů:

- několikaletá výstavba šestiproudé dálnice včetně mimoúrovňových křižovatek, tunelů, mostů a přivaděčů v těsné blízkosti rezidenční zástavby a přírodních památek v pražské aglomeraci
- výrazný nárůst tranzitní kamionové dopravy v pražské aglomeraci
- celkový nárůst dopravních výkonů na území Prahy a v okolí
- nárůst dopravních výkonů na stávajících komunikacích uvnitř Prahy v důsledku dopravní indukce
- větší nabídka silniční kapacity a tedy atraktivnější podmínky pro automobilovou dopravu (s výrazně vyšší uhlíkovou stopou) v neprospěch alternativních druhů dopravy
- nákladný a energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků

1.11.2. Zvýšení bezpečnosti

Naopak dojde ke **snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti** nejen na okruhu, ale i na příjezdových komunikacích do Prahy a některých místních komunikacích v důsledku obrovského nárůstu provozu a mísení městské a tranzitní kamionové dopravy. „Uvolněné“ komunikace uvnitř Prahy se zřejmě brzy zaplní v důsledku dopravní indukce.

1.11.3. Zvýšení finanční udržitelnosti

Naopak obrovské pořizovací náklady na výstavbu a náklady na provoz a údržbu (zejména tunelů a mostů) budou mít za následek **snížení finanční udržitelnosti**. Extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti.

1.11.4. Zlepšení lidského zdraví

Obrovský nárůst nákladní a osobní automobilové dopravy v pražské aglomeraci (v důsledku dopravní indukce i na stávajících komunikacích) zakonzervuje stávající špatné klima, zhorší hlukovou zátěž a tím povede ke **zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy.** Větší využívání aut na úkor VHD, kol či pěší dopravy bude mít **negativní dopady na zdraví řidičů** v důsledku vystavení výrazně vyššímu množství škodlivých látek uvnitř vozidla a nižší pohybové aktivitě.

https://www.cistoustopou.cz/autem/clanek/jezdite-do-prace-autem-tak-dychate-horsi-vzduch-nez-chodci-lide-v-mhd-1003

1.12. 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 v jižní variantě 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 v pražské aglomeraci. 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.

2. Požadavky pro posuzování záměru

Požadujeme, aby záměr byl posuzován 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, a to variantně.

2.1 Posouzení variant trasování Pražského okruhu a řešení tranzitní dopravy

Požadujeme posouzení **více variant trasování Pražského okruhu včetně varianty regionální a řešení tranzitní dopravy v metropolitní oblasti** (aglomerační okruh, další propojky dálnic např. I/16, přesun části nákladní dopravy na železnici).

Dále požadujeme posoudit variantu nula (bez realizace SOKP 518, 519 a 520), která by zahrnovala aglomerační okruh, stavby pro veřejnou hromadnou dopravu (např. železnice na letiště, TT Zdiby – Kobylisy, TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy, atd.) a opatření na omezení IAD (mýto, omezení parkovacích míst v širším centru, vyhrazené pruhy pro MHD a cyklisty, atd.).

Vzhledem k tomu, že SOKP 520 je součástí liniové stavby s navazujícími úseky 518 a 519 uvádíme i relevantní podklady k těmto úsekům.

V letech 2001 – 2002 bylo v rámci procesu EIA posuzováno 5 variant. **Mnoho veřejných institucí** (např. Česká inspekce životního prostředí, odbor ochrany ovzduší MŽP, odbor životního prostředí magistrátu HMP, Ministerstvo zemědělství (odbor lesů), Středočeský kraj, zpracovatel posudku atd.) **doporučilo jako vhodnější variantu Ss**. Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku z 30. 4. 2002 doporučilo jako vhodnější variantu Ss – viz citaci níže, zatímco J byla připuštěna jen jako krajní řešení. Nutno poznamenat, že J by zřejmě vůbec neprošla nebýt obrovského tlaku na její realizaci ze strany tehdejší politické reprezentace.

Doporučená varianta:

Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených vdokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Zhlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit vpřípadě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace variantySs.

V roce 2007 studie Mott MacDonald doporučila variantu Ss. V roce 2008 FAST VUT Brno vypracovala oponentní posudek a potvrdila věrohodnost studie Mott MacDonald. Na základě politické objednávky byly následně zpracovány další studie, které preferovaly variantu jižní. Tato **další porovnání vycházela převážně ze zavádějícího předpokladu, že vzdálenější varianta by znamenala větší zatížení komunikací uvnitř Prahy**. Ve skutečnosti celková dopravní zátěž na území hl. města Prahy mj. kvůli přivedení tranzitní kamionové dopravy do městských částí by byla výrazně vyšší v případě jižní varianty. „Odlehčené" komunikace by se brzy zaplnily v důsledku dopravní indukce, podobně jako severní radiály a přivaděče**. Čím menší vzdálenost dálničního okruhu od města, tím silnější bude efekt dopravní indukce a tím větší nárůst dopravních výkonů IAD na území hl. Prahy.** Příklad: V roce 2010 byla otevřena jižní část SOKP a očekával se výrazný pokles dopravy na Barrandovském mostě. Během pár let na tomto úseku MO došlo však 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 na vnitřním okruhu po zprovoznění severní části vnějšího okruhu (SOKP 518, 519, 520).

Výhodou vzdálenější varianty je odvedení nákladní tranzitu z území města, zatímco automobilovou dopravu na stávajících komunikacích lze omezit jinými způsoby: investice do MHD a příměstských železnic, P+R, zavedení mýta, podpora cyklistiky a chůze, omezování možností parkování zejména v širším centru, sdílená mobilita atd. V zahraničí dávno pochopili, že rozšiřování silniční kapacity na území města nevede k řešení dopravních problémů, spíš naopak. Používají moderní přístup tzv. řízení poptávky po dopravě (Transport Demand Management).

https://transportgeography.org/?page_id=6284
https://mobilitylab.org/about-us/what-is-tdm/

Jedním z dalších argumentů proti regionální variantě, který zdůvodňuje invariantní posouzení, je údajný nesoulad regionální varianty s územními plány obcí. Nehledě skutečnosti, že **případný nesoulad nějaké z variant s územními plány obcí není pro posouzení EIA *a priori* nijak relevantní**, neboť jakýkoliv územní plán lze vždy změnit, lze dodat, že **pro vymezení záměrů nadmístního významu je navíc určující pouze územně plánovací dokumentace kraje** (tj. Zásady územního rozvoje). Ustanovení § 54 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), uvádí následující: „Část územního plánu, která v území znemožňuje realizaci záměru obsaženého v politice územního rozvoje nebo zásadách územního rozvoje, se při rozhodování nepoužije." Pro realizaci varianty je tak z hlediska územního plánování směrodatný pouze její soulad se zásadami územního rozvoje, soulad s územními plány pro povolení nadmístního záměru tedy není nijak rozhodující, přičemž změna ZÚR je pouze otázkou politické vůle Prahy a Středočeského kraje. Nutno dodat, že varianty posuzované v rámci procesu EIA 2001-2002, rovněž nebyly v souladu s územními plány krajské ani obecní úrovně. **Nesoulad s územně**

plánovacími dokumentacemi není důvodem pro invariantní posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

Ani zmiňované **VVURÚ z roku 2013 nemůže ospravedlnit vyloučení regionální varianty z posouzení v rámci procesu EIA**, neboť environmentální hlediska regionální varianty nebyla důkladně posouzena a vzhledem k dlouhodobému politickému tlaku na realizaci varianty ZÚR jej lze označit za tendenční. Navíc **již v procesu EIA (2001-2002) byla varianta ZÚR (jižní) hodnocena jako velmi nepříznivá v mnoha parametrech**: ovzduší, lesy, povrchové vody, krajinný ráz, atd. Česká inspekce životního prostředí označila jižní variantu jako jednoznačně nejhorší.

> Souhrnný závěr zpracovatele vyznívá ve prospěch varianty J. Tato varianta vedení trasy silničního okruhu však nekoresponduje s výsledky biologických hodnocení, neboť nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná, její negativní vliv dokládá mimo jiné "přebytek" výkopového materiálu v množství čtyř a půl milionů metrů krychlových. A tento materiál se má uložit na skládku! Lze proto jednoznačně hovořit o tom, že preferovaná varianta je z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí nepřijatelná a její prosazování je v příkrém rozporu s požadavky citovaného zákona č. 114/1992 Sb. Tvrzení na straně 320, že "všechny navržené varianty jsou z hlediska ochrany flóry a fauny a ekosystémů přijatelné s výhradami při přijetí odpovídajících opatření" je nepravdivá a neodpovídá skutečnostem, zjištěným v předchozích kapitolách.
>
> Souhrnně lze říci, že posouzení vlivu stavby jednotlivými zpracovateli je provedeno v souladu s požadavky zákona č. 244/1992 Sb. avšak závěry učiněné z těchto zjištění jsou s nimi v naprostém rozporu. Varianta označená jako J je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.

Zdroj: Posudek EIA SOKP 518 a 519 z roku 2001, str. 111 - kap. 5.2.12.

Odbor ochrany ovzduší MŽP doporučil regionální variantu Ss (regionální), případně T (přibližně odpovídající plánované přeložce II/240)

Dokumentace prověřuje pět variant dopravního řešení silničního okruhu, označených písmeny J, Sc, Sd, Ss a T. Po prostudování všech podkladů stavebního záměru zjišťujeme, že z hlediska ochrany ovzduší je nejvhodnější varianta Ss, eventuálně varianta T, podél jejichž tras se projevuje celkově nejnižší produkce emisí z automobilové dopravy a tedy i nejnižší koncentrace škodlivin. Toto hodnocení vychází z výsledků modelového hodnocení kvality ovzduší, posuzující změny emisní a imisní situaci okolí tras silničního okruhu po realizaci jednotlivých variant. Naše stanovisko vychází i z výsledků hodnocení zdravotních rizik celkové expozice obyvatel oxidům dusíku, podle něhož budou nejmenšímu riziku vystaveni obyvatelé posuzovaných obcí při realizaci pouze těchto dvou uvažovaných variant. Jako nejméně vhodné z hlediska ochrany ovzduší hodnotíme tunelově řešené varianty J, Sc a Sd.

Zdroj: Posudek EIA SOKP 518 a 519 z roku 2001, str. 96, kapitola 5.2.2.

K tomuto bodu připojujeme ještě několik příloh:

- **Stručné stanovisko ke studii ČVUT**, jejíž závěry jsou dle našeho názoru účelové a zavádějící.
- **Předběžné multikriteriální hodnocení dokončení SOKP** od Ing. Milana Strnada z 15.6. 2017, kde ve většině parametrů vyšla lépe regionální varianta.

Kromě tzv. regionální varianty požadujeme **posoudit i aglomerační okruh**, jehož trasování je v některých částech shodné s regionální variantou. Aglomerační okruh totiž může sloužit jak pro regionální tak pro tranzitní/dálkovou dopravu.

Dalším řešením tranzitní/dálkové dopravy je **převedení části nákladní dopravy na železnici a propojky dálnic v krajích např. I/16**, která dle aktuálního letáku ŘSD nahrazuje severní část Pražského okruhu:

„Silnice I/16 mezi dálnicemi D7 a D8 nahrazuje severní část Pražského okruhu D0, jehož výstavba není v nejbližších letech reálná. Umožňuje především propojení ve směru sever-západ, tj. dálnice D8 a dálnice D5 mimo zastavěné území hlavního města Prahy.“

2.2 Neposouzení variant = nesoulad s českou legislativou a legislativou EU

Neposouzení variant zvažovaných v minulosti v rámci předmětného posouzení EIA je v rozporu s § 8 ve spojení s přílohou IV zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, stanovující povinnost oznamovatele uvést zdůvodnění umístění záměru a popis zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.

Pokud se oznamovatel omezuje na straně 11 až 13 oznámení na výčet zvažovaných variant v minulosti zejména v rámci EIA 2001 pro daný úsek SOKP, tak tím zcela ignoruje, že nutnost současného posouzení EIA vyvstala z obecně známého právního důvodu (viz web MŽP), že stará česká právní úprava (zákon č. 244/1992 Sb. uvedený v oznámení na s. 11) v rozporu se

směrnicí EIA dostatečně nezajišťovala požadavek na účast a účinnou soudní ochranu veřejnosti, kvůli čemuž Evropská komise v minulosti vedla řízení o porušení práva povinností proti ČR až do přijetí současné české právní úpravy EIA.

V takové situaci je zřejmé, že nemohla-li veřejnost dostatečně napadnout důvody pro odmítnutí (posouzení) variant v rámci předchozího posouzení EIA z roku 2001 z důvodu, že vnitrostátní právní úprava v rozporu se směrnicí EIA nezajistila účinnou soudní ochranu veřejnosti, nemůže oznamovatel v rámci nynějšího posouzení EIA jednoduše odkázat na odmítnuté varianty v minulosti, a tak znemožnit, aby důvody pro odmítnutí (posouzení) variant z roku 2001 byly veřejností v rámci nynějšího posouzení EIA rozporovány a napadeny před soudy. Je-li totiž předchozí posouzení EIA z roku 2001 protiprávní z důvodu jeho rozporu se směrnicí EIA, vztahuje se tato protiprávnost na ně jako celek, tj. i na jejich části jako je posouzení variant, a nic neodůvodňuje, aby některá část minulého posouzení EIA z roku 2001 byla považována, jak se mylně domnívá oznamovatel, za nadále platnou z hlediska právního řádu. Naopak oznamovatel musí v takové situaci znovu varianty posoudit, aby mohl dostát své povinnosti uvést přezkoumatelné důvody, které jej vedly k volbě vybrané varianty při zohlednění vlivů záměru na životní prostředí. V takové situaci ovšem nestačí, jak činí oznamovatel v oznámení, varianty pouze vyjmenovat. Skutečnost, že v oznámení jsou probírány varianty technického řešení (jako je zahloubená, tunelová varianta) tytéž preferované varianty (trasy), na uvedené nic nemění.

Jakýkoliv jiný výsledek by se rovnal tomu znemožnit právo veřejnosti na účinnou soudní ochranu nejen v rámci předchozích, ale rovněž i v rámci současného posouzení. Předmětné posouzení tak nepředstavuje nic jiného než pojednání oznamovatele o preferované a již v minulosti prosazované variantě.

Uvedené lze podpořit závěry recentního rozsudku Soudního dvora ve věci C-461/17 Holohan, dle kterých je oznamovatel povinen „poskytnout informace o vlivech na životní prostředí u […] každého z hlavních alternativních řešení, které zkoumal, jakož i důvody svého rozhodnutí přinejmenším z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, a to i v případě, že takové alternativní řešení bylo odmítnuto již v počáteční fázi“.

Pokud Soudní dvůr ve věci Holohan stanovuje povinnost nastínit a posoudit i ta alternativní řešení, která byla odmítnuta v počáteční fázi, je do této fáze třeba zahrnout všechna dosavadní posouzení variant SOKP 520, kterým nelze z důvodu rozporu starého zákona se směrnicí EIA přiznat jakoukoliv relevantnost (platnost) z hlediska posouzení EIA.

V této souvislosti také přísluší oznamovateli zejména posouzení v minulosti odmítnuté varianty Ss, kterou z hlediska vlivů na životní prostředí označilo MŽP ve svém stanovisku NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o., ze dne 30. 4. 2002 za doporučenou variantu považováno za vhodnější vedení SOKP. Skutečnost, že varianta Ss nebyla do ÚP VÚC Pražského regionu ani do územních plánů obcí v Pražském regionu zahrnuta, nemá z hlediska posouzení záměru na životní prostředí jakoukoliv relevanci.

Stejně tak nelze z hlediska posouzení záměru na životní prostředí jakkoliv přisoudit relevanci porovnání oznamovatelem preferované varianty s tzv. regionální variantou. Pokud oznamovatele cituje pasáže z 2. aktualizace ZÚR SK, dle které „Téměř u všech sledovaných jevů bylo Základní řešení aktivní varianty vyhodnoceno jako příznivější“, tak tento závěr ihned ve svůj neprospěch neguje pasáží, že „Regionální varianta je příznivější pouze ve vztahu k ochraně přírody, a to z důvodu méně významných vlivů na soustavu Natura 2000 (EVL Kaňon Vltavy u Sedlce)“. Oproti mylnému právnímu chápání oznamovatele, že „ani v základním řešení aktivní varianty není přechod vltavského údolí spojen s významně

negativním vlivem“ nelze dle směrnice o stanovištích záměr uskutečnit, jakmile by byl spojen s jakýmkoliv (byť nepatrným) negativním vlivem, a to v situaci, kdy existují variantní řešení, která jsou v předmětné věci bezesporu dána, nehledě toho, že by bylo možné zavést kompenzační opatření.

2.3 Požadavky na technické řešení úseku SOKP 520

- Vybudovat přivaděč II/244 (z Kostelce n. L., Brandýsa n. L. s napojením na D0 směr Čakovice, Letňany a Kbely)
- Vybudovat suché poldry v k.ú. Veleň před realizací Pražského okruhu za účelem ochrany obcí Veleň, Mratín a Sluhy před záplavami
- Důsledné a funkční odvodnění SOKP 520 i silnice II/244 takovým způsobem, aby nedocházelo k dalšímu navyšování odvodu dešťových vod do Mratínského potoka
- Realizace protihlukových stěn a valů podél SOKP 520 a celé trasy silnice II/244 za účelem ochrany obytné zástavby v obcích
- Kompletní zakrytí dálničního mostu v Mírovicích do protihlukového tubusu
- Vedení dálnice SOKP 520 od přemostění v Mírovicích (staničení 51,870 resp. 51,850) k MÚK Přezletice v celé délce v tunelu
- Zpracování varianty jediné MÚK mezi obcemi Veleň a Podolanka včetně komunikace II/244 a napojení na obchvat Brandýsa nad Labem

2.4 Posouzení vlivů výstavby na životní prostředí a veřejné zdraví

Stavební práce budou probíhat několik let a budou mít evidentně negativní dopady na okolní přírodu a zástavbu. Požadujeme **důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu.**

2.5 Dopravně – inženýrské podklady

- **Zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast**. U zátěžových kartogramů, které nejsou zveřejňovány pro celé území HLMP a příslušné území pražské aglomerace, ale jen pro určitý výsek, se nedá ověřit jejich správnost.
- **Zahrnout do kartogramů intenzit i alternativy SOKP a řešení tranzitní dopravy** (regionální varianta, aglomerační okruh, propojky dálnic v krajích např. I/16, přesun části nákladní dopravy na železnici) **a přivaděčů** (II/244 z Kostelce a Brandýsa n.L. směr Letňany, Čakovice, Kbely; dále varianty bez Čimického přivaděče, bez přivaděče Rybářka)
- **Vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací** dle zatřídění do kategorií dle ČSN 73 6101
    - SOKP 520 - šestipruhová, směrově dělená, kategorie D34/100 - úroveň kvality dopravy C
      Pozn. vliv továrny na okolí se prověřuje dle kapacity technologie a ne dle aktuálních nebo očekávaných objednávek.
- U všech stavů a variant uvést **složení dopravy podle zdroje a cíle**: tj. podíl tranzitní, zdrojové a cílové (vnější) a vnitřní dopravy
- **Zohlednit dopravní indukci** nejen na nových, ale i **na stávajících komunikacích:** dle dopravně inženýrských podkladů SOKP 520 bude indukovat 1/3 nové dopravy a 518 a 519 dokonce 2/3. Ve zveřejněných kartogramech však zřejmě nebyla zohledněna

dopravní indukce na stávajících komunikacích. Přitom matematické modely a zkušenosti z praxe potvrzují, že „uvolněné“ komunikace se zase brzy zaplní (např. Barrandovský most po zprovoznění jižní části vnějšího okruhu).

- **Zahrnout do dopravně-inženýrských podkladů i propojení Prahy 6 a Prahy 8**
  v těchto alternativách:
  1) TT Podbaba - Bohnice - Kobylisy (s cyklostezkou)
  2) městská komunikace (nízký most) s napojením na ulici K Pazderkám pro IAD (1+1 pruh), MHD, cyklisty a chodce.

2.6 Posouzení kumulativních a synergických vlivů

Městské části a obce podél SOKP 518, SOKP 519 a 520 jsou již nyní vystaveny negativním účinkům letecké dopravy (Letiště Václava Havla, Kbely, Letňany) a stávajících komunikací (D8, Cínovecká, D10, Novopacká, SOKP 510 a místní komunikace II. třídy). Realizace šestiproudé transevropské dálnice na jejich území by představovala další obrovskou zátěž pro místní obyvatele. Navíc je v plánu projekt paralelní dráhy, který by vedl k dalšímu zhoršení hlukové a imisní situace. Požadujeme důkladné posouzení kumulativních vlivů silniční a letecké dopravy.

2.7 Posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 520 na klimatické změny

V říjnu 2018 Mezinárodní panel OSN pro změnu klimatu zveřejnil zprávu, kde vědci varují před katastrofálními následky globálního oteplování. "Omezit globální oteplování na 1,5 stupně vyžaduje rychlé, dalekosáhlé a bezprecedentní změny ve všech oblastech společnosti," uvádí zpráva. Aby se podařilo omezit oteplování na 1,5 stupně, musely by se do roku 2030 snížit emise oxidu uhličitého způsobené člověkem o 45 procent. Do roku 2050 by pak bylo nutné dosáhnout v čistém nulových emisí.

https://zpravy.aktualne.cz/zahranici/musime-omezit-globalni-oteplovani-jinak-prijde-katastrofa-va/r~61e99b30cad411e8b5b20cc47ab5f122/

Realizace šestiproudé dálnice by vedla k obrovskému nárůstu skleníkových plynů jak v rámci výstavby tak provozu mj. v důsledku výraznému nárůstu dopravních výkonů v pražské aglomeraci. V době, kdy Česká republika čelí stále delším obdobím sucha, úbytku lesů a ztrátě biodiverzity, se takto radikální zásah do krajiny a přírody jeví jako naprosto nežádoucí. Požadujeme důkladné posouzení vlivů záměru z hlediska emisí skleníkových plynů, na povrchové a podzemní vody, půdu, lesy a biologickou rozmanitost.

3. Závěr

Pražský okruh 520 a navazující úseky 519 a 518 jsou nekoncepční, ekologicky škodlivé a urbanisticky nevhodné stavby, jejichž realizace by vedla k velkému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci a měla velmi negativní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel. Navíc neřeší skutečné kořenové příčiny dopravních problémů Prahy a Středočeského kraje jako intenzivní suburbanizace, výstavba obřích obchodních center a logistických parků, struktura MHD vycházející z monocentrického charakteru města, pragocentrismus namísto vyváženého polycentrického rozvoje metropolitního regionu, atd. Naopak SOKP dle ZÚR tyto problémy spíše prohloubí a vyvolá silný efekt dopravní indukce. Stavby 520, 519 a 518 jsou navíc

v rozporu s cíli Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha, národního programu snižování emisí 2019, klimatickým závazkem Prahy a dalšími strategickými dokumenty.

Přitom existují efektivnější a šetrnější alternativy řešení dopravy v Praze a Středočeském kraji:

Řešení pro tranzitní/dálkovou dopravu

- propojky dálnic v krajích (např. I/16)
- aglomerační okruh, případně tzv. regionální varianta
- převedení části nákladní dopravy na železnici
- výstavba VRT

Řešení pro příměstskou a vnitroměstskou dopravu

- Rozvoj infrastruktury a zlepšení služeb pro veřejnou hromadnou dopravu
- Rozvoj infrastruktury a zlepšení služeb pro pěší a cyklisty
- Omezení IAD prostřednictvím mýta, vyšších poplatků za parkování, P+R, podporou home office
- Územní plánovaní a rozvoj zaměřený na snižování poptávky po mobilitě

https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2020/11/Reseni-tranzitni-a-mestske-dopravy_2020_Platforma.pdf

Z uvedených důvodů doporučujeme vydat **nesouhlasné stanovisko EIA ke stavbě Pražského okruhu 520 a navazujících úseků 519 a 518.**

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

Klimentská 1208/12

110 00 Praha 1 – Nové Město

IČO: 06378684
Datová schránka: jx24sqv
www.rozumnadoprava.cz