

Ministerstvo životního prostředí  
Ing. Berenika Peštová, Ph.D.  
náměstkyně pro řízení sekce technické ochrany životního prostředí  
Vršovická 65, 100 10 Praha 10

V Praze dne 24. 04. 2021

## **Vyjádření ke koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ01: Aktualizace 2020“ v rámci meziresortního řízení**

**Nesouhlasíme s opatřením „Kompletní dostavba Pražského okruhu (PZKO\_2020\_4) dle Zásad územního rozvoje (dále ZÚR). Toto opatření 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. Požadujeme následující:**

- vynětí opatření „Kompletní dostavba Pražského okruhu“ z koncepce PZKO pro aglomeraci Praha
- přepracování návrhové části koncepce, která by měla obsahovat skutečně efektivní opatření ke snížení emisí z dopravy v pražské aglomeraci
- přepracování závěrů zjišťovacího řízení ze dne 20. 1. 2021
- posouzení koncepce 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.

**V současné podobě, kde dostavba PO je uvedena jako jediné a hlavní opatření ke snížení emisí z dopravy, je návrhová část koncepce PZKO naprosto nepoužitelná, v rozporu s klimatickými závazky, Zelenou dohodou pro Evropu, strategickými dokumenty (Strategický rámec ČR, Koncepce městské a aktivní mobility, atd.) a nemá šanci uspět u soudů ani u orgánů EU.**

### ***Tento dokument obsahuje dvě části:***

- 1. Vyjádření k vypořádání našich připomínek v závěrech zjišťovacího řízení ze dne 20. 1. 2021 (str. 2 – 12)*
- 2. Vyjádření ke koncepci v rámci zjišťovacího řízení ze dne 31. 8. 2020 (str. 13 – 26)*

# **Vyjádření k vypořádání našich připomínek v závěrech zjišťovacího řízení ze dne 20. 1. 2021**

## **1. Vypořádání MŽP**

*Požadavek na vyjmutí PO z koncepce PZKO aglomerace Praha nelze akceptovat. Předmětné opatření prokazatelně umožní snížení imisních koncentrací na požadovanou úroveň v místech, kde jsou v současné době překračovány imisní limity. Posoudit rizika překračování imisního limitu je náplní procesu EIA pro jednotlivé úseky PO, a proto MŽP v případě jejich posuzování věnuje tomuto faktu náležitou pozornost, více viz vypořádání připomínky č. 1. Praktické zkušenosti z jiných podobných dopravních staveb ukazují, že imisní koncentrace klesají se vzdáleností od těchto staveb velmi rychle. Velkou úlohu v tom hrají prostorové poměry, protože, na rozdíl od ulic v centru města, tyto stavby jsou řešeny tak, že rozptylové podmínky jsou zde velmi dobré, navíc se v případě potřeby doplňují o technická, případně organizační opatření ke snížení jejich vlivu na okolí, jako jsou ochranné zdi, valy, umístění v tubusu, nucené odvětrávání, snížení povolené rychlosti apod.*

## **Reakce na vypořádání -1**

Součástí podkladů k zjišťovacímu řízení nebyly žádné dopravně-inženýrské podklady ani rozptylová studie, které by prokázaly snížení imisních koncentrací na požadovanou úroveň v místech, kde jsou v současné době překračovány imisní limity. Autor koncepce se pouze odkázal na materiály IPRu a ČHMÚ, které však nebyly nikde zveřejněny a nebylo možné ověřit jejich relevantnost či správnost. **Nezveřejnění těchto podkladů považujeme za závažné pochybení autora i předkladatele koncepce.** Naopak připomínky v tomto dokumentu, které vycházejí z oficiálních podkladů a odborných studií jasně prokazují zhoršení kvality v pražské aglomeraci po dostavbě Pražského okruhu v navrhované trase.

V několika cílových lokalitách, kudy je naplánována trasa Pražského okruhu, jsou již nyní výrazně překračovány imisní limity. Realizace šestiproudé transevropské dálnice s denním provozem více než 90 000 vozidel bude mít logicky za následek nárůst koncentrací znečišťujících látek a je zřejmé, že u rezidenční zástavby v blízkosti okruhu bude nadále docházet k překračování imisních limitů.

## **2. Vypořádání MŽP**

*Nelze souhlasit s tvrzením, že současný návrh Pražského okruhu zavádí na území hl. m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu. Ve skutečnosti tranzitní, a zejména kamionová doprava územím hl. m. Prahy dávno projíždí. Praha je významnou dopravní křižovatkou, kterou za současné situace nelze objet. Důsledkem toho dochází ke kolapsu dopravy na hlavních i vedlejších tazích, zejména v ranních špičkách, což se projevuje, mimo jiné, provozem pohonných jednotek vozidel v emisně nepříznivém režimu. PO převádí tranzitní dopravu z hustě zastavěného území Prahy na novou kapacitní komunikaci vedenou dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, aby v ní nedocházelo k překračování imisních limitů.*

## Reakce na vypořádání – 2

Podle ročenky TSK (2016) **podíl tranzitních cest na celkovém objemu cest automobilovou dopravou v Praze činí méně než 5%** (<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%).

**Současný návrh Pražského okruhu zakonzervuje tranzitní kamionovou dopravu v hustě obydlené lokalitě Černého Mostu a Horních Počernic s více než 40 000 obyvateli a přivede tranzitní kamionovou dopravu do městských částí na severu Prahy.** Na území Suchdola (s více než 7000 obyvateli a 20 000 studenty ČZU) má vést částečně v tunelu, ale v rezidenční a rekreační lokalitě u Roztockého háje a u sídliště Výhledy mají být obě MÚK a dálnice na povrchu. Úsek 519 vedoucí skrz chráněné přírodní památky, NATURA 2000 a v těsné blízkosti rezidenční a rekreační zástavby Chaber, Čimic a Bohnic by připravil desítky tisíc obyvatel severního města o přírodní a rekreační zázemí parku Drahaň-Troja. Nejen z ekologického, ale i z urbanistického hlediska je toto trasování SOKP pouhých 5-6 km od centra naprosto nevhodné. Navíc na severu lze objet Prahu po komunikaci I/16 Slaný – Velvary a připravuje se také aglomerační okruh, který převezme část tranzitní dopravy z některých pražských komunikací a středočeských obcí.

**Kolaps v ranní špičce není důsledkem průjezdu tranzitní dopravy, jejíž podíl na drtivě většině pražských komunikací je zanedbatelný, ale především důsledkem rostoucí IAD, která má zdroj a/nebo cíl v pražské aglomeraci. To však dostavba okruhu NEVYŘEŠÍ!**

### **3. Vypořádání MŽP**

*Přitom hraje roli také technické řešení stavby a případná opatření k eliminaci negativních vlivů, které jsou předmětem konkrétního posouzení v rámci procesu EIA. Pro minimalizaci vlivu na životní prostředí z dopravy bude trasa vedena v zářezech a částečně v tunelových objektech. Součástí trasy budou rovněž protihlukové valy a protihlukové stěny, které rovněž přispějí ke snížení imisní zátěže. Na svazích komunikací bude umístěna zeleň, která bude snižovat prašnost v okolí komunikací. Přírozenou podmínkou je takové vedení a technické řešení komunikace, které zajistí nepřekročení imisních limitů vlivem jejich provozu. To vše je však předmětem posouzení v rámci procesu EIA k jednotlivým úsekům PO.*

## Reakce na vypořádání - 3

Umístění nové šestiproudé dálnice do rezidenčních a přírodních lokalit na severu a východě Prahy bude představovat obrovský zdroj hluku a emisí. I když budou přijata některá opatření ke snížení negativních vlivů, **je naprosto evidentní, že hluková a imisní zátěž bude výrazně vyšší než před realizací SOKP.** Přitom v některých dotčených lokalitách jsou již nyní překračovány imisní limity. Sever Prahy je navíc vystaven hluku a emisím z letecké dopravy a

po realizaci paralelní dráhy a rozšíření letiště Ruzyně by se situace nadále zhoršila. **Odborné studie a zkušenosti z praxe navíc potvrzují, že účinky zeleně a protihlukových valů jsou sporné.** Od podzimu do jara, kdy jsou stromy bez listů, toto opatření nefunguje. V případě tunelového vedení se škodlivé látky budou koncentrovat u portálů a výduchů umístěných v blízkosti rezidenční zástavby (např. na Suchdole a v Horoměřicích).

## Ochrání zelené pásy před hlukem a emisemi? **NIKOLIV! Shodují se odborníci.**

*"Přínos výsadby stromů není jednoznačně kvantifikován a může být sporný. Vzrostlé stromy sice zachycují prach, zároveň ale část dřívě zachyceného prachu rovněž uvolňují, zpomalují proudění větru a tím mohou rozptylové podmínky naopak zhoršovat. Skutečnou účinnost lze přirovnat k oddělení kuřácké a nekuřácké části restaurace řadou rostlin v květináčích - snížení je sice měřitelné, ale poměrně malé. Dle studie federálního ministerstva zemědělství USA snižují stromy ve městě koncentrace částic o 0.05% v San Francisku až 0.24% v Atlantě."*

Doc. Michal Vojtíšek, Ph.D., Centrum vozidel udržitelné mobility,  
FS ČVUT a Technická univerzita Liberec

*"K problematice účinku vegetačních výsadeb z hlediska snížení koncentrací suspendovaných částic bylo dosud zpracováno mnoho dílčích studií zaměřených na různé aspekty, avšak výsledný vliv bariéry je stále pouze odhadován s tím, že se obecně předpokládá pozitivní efekt, ale bez bližšího upřesnění. Pokud je její účinnost stanovována výpočtem, tak vesměs na základě značně zastaralých a zjevně nepřesných podkladů, určených původně k jinému účelu (...) dochází k tomu, že nevhodně provedené výsadby ve skutečnosti nepřinesou požadované efekty. V některých případech se dokonce může dostavit opačný efekt, kdy dojde ke kumulaci znečištění a nárůstu koncentrací."*

RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., expertka na ovzduší

*Izolační zeleň má tak možná trochu proti emisní funkci a estetickou, ale v žádném případě protihlukovou. To je naprostý nesmysl, což máme ověřeno u nás v Horních Jirčanech. Ani celý les žádnou protihlukovou funkci neplní! Ani valy ani zeleň hluk neřeší. Val hluk odrazí směrem k obloze a tím způsobí, že se hluk šíří do velké dálky zejména při nepříznivých klimatických podmínkách. Ověřeno prakticky u nás i potvrzeno odborníkem nepracujícím pro ŘSD. Podstatný efekt mají pohltivé a zaoblené stěny a snížená rychlost.*

Ing. Renáta Voláková, Sdružení občanů  
okolí SOKP proti hluku z dopravy

#### **4. Vypořádání MŽP**

*Vzhledem k tomu, že APZKO 2020+ nenavrhuje žádné nové komunikace, není ani relevantní požadované posouzení synergických a kumulativních vlivů silniční a letecké dopravy, které již bylo provedeno v rámci posouzení vlivů na životní prostředí u dokumentů, které tyto záměry zavádí. Pro APZKO je podstatné, že použité rozptylové modely k posuzovaným úsekům PO neindikují překračování imisních limitů v obydlých lokalitách nových území na základě realizace tohoto opatření.*

#### **Reakce na vypořádání - 4**

Na podzim 2019 a 2020 proběhlo zjišťovací řízení EIA k úsekům 518, 519 a 520. Dokumentace však neobsahovala posouzení kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí. Mnoho dotčených subjektů vzneslo požadavek na provedení tohoto posouzení.

Zmíněné rozptylové modely k posuzovaným úsekům PO nebyly součástí příloh koncepce. Tudíž nelze přezkoumat jejich správnost či relevantnost.

Opakovaně zdůrazňujeme, že v dotčených lokalitách již dochází k výraznému překračování imisních limitů a i po zavedení některých opatření (např. výměna kotlů) nelze očekávat dostatečné snížení škodlivých látek. **Výstavba a provoz šestiproudé dálnice naopak povedou k dalšímu nárůstu znečištění a v kombinaci se stávajícími zdroji emisí a dalšími plánovanými záměry** (paralelní dráha, nárůst IAD v důsledku plánované rezidenční zástavby, apod.) je velmi pravděpodobné, že **imisní limity budou nadále překračovány**.

## **5. Vypořádání MŽP**

*Nelze souhlasit s tvrzením, že současný návrh PO bude mít nulový či zanedbatelný vliv na kvalitu ovzduší v centru. Dle modelových výpočtů ČHMÚ, které vycházely z modelovaných intenzit dopravy poskytnutých Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy lze očekávat, že v oblasti Praha 2 –Legerova (hot spot), resp. Praha 5 – Smíchov umožní toto opatření poklesu emisí NO<sub>x</sub> z dopravy o 25 %, resp. 10 %, což bude mít za následek snížení imisních koncentrací NO<sub>2</sub> v uvedených oblastech a zvýší se tak pravděpodobnost plnění imisního limitu pro NO<sub>2</sub>.*

### **Reakce na vypořádání - 5**

Autor a předkladatel koncepce se dopustili **závažného pochybení, neboť jejich tvrzení, že dostavba SOKP povede k poklesu emisí NO<sub>x</sub> z dopravy o 25 %, resp. 10 % není doloženo citovanými podklady**. Proč nebyly modelové výpočty ČHMÚ a modelované intenzity dopravy poskytnuté od IPR Praha součástí příloh koncepce? Proč bylo znemožněno připomínkujícím subjektům ověřit relevantnost a správnost podkladů, na které se koncepce odvolává?

**Ve zmíněných lokalitách Praha-2 Legerova a Praha-5 Smíchov nejedíjí tranzitní doprava, která by byla odvedena díky dostavbě severní a východní části Pražského okruhu**. Navíc pro uvedené lokality existují objízdné komunikace: na západě úseky SOKP 514-517 a na východě Jižní spojka, Průmyslová, SOKP 510, Novopacká, Kbelská. V kapitole „4. Pražský okruh neuleví dopravě v širším centru, kde je podíl tranzitu minimální“ tohoto vyjádření, je jasně prokázáno na oficiálních datech, že dostavba Pražského okruhu neuleví dopravě ve zmíněných lokalitách, neboť tam v podstatě žádná tranzitní (nákladní) doprava nejedíjí. Z tohoto důvodu je nereálné, že by tam došlo k uváděnému poklesu emisí NO<sub>x</sub>. **Navíc byl silně podhodnocen a bagatelizován vliv dopravní indukce** – viz kapitoly „2. Pražský okruh a nárůst automobilové dopravy dle oficiálních podkladů“ a „ 3. Dopravní indukce vyvolaná kompletní dostavbou SOKP“.

K citovaným, avšak nezveřejněným dopravním modelům IPR Praha uvádíme následující: 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. **„Výstupy dopravních modelů je zapotřebí brát s velkou rezervou**. Mohou být totiž zmanipulovány, aby vyšly ve prospěch prosazovaných koncepcí či záměrů.“

<https://transportgeography.org/contents/chapter9/transport-planning-governance/>

## 6. Vypořádání MŽP

*K dopravní indukci vyvolané dostavbou PO – v této chvíli ji nelze předjímat. Je ovšem třeba zdůraznit, že dostavba Pražského okruhu umožní oddělení dálkové tranzitní dopravy od dopravy vnitropražské, což je nezbytnou podmínkou pro případná navazující organizační opatření ke snížení vlivu dopravy na životní prostředí na území hl. m. Prahy (zákazy, omezení apod.). Nelze proto na opatření dostavby PO hledět izolovaně, ale jako na součást komplexních opatření na ochranu životního prostředí. Z hlediska celkového dopravního zatížení lze o významném zvýšení provozu pochybovat. Praha je již v současnosti významnou dopravní křižovatkou, kterou reálně nelze objíždět. Převedení významné části dopravního proudu z vnitřní Prahy na PO je důvodem jeho výstavby.*

### Reakce na vypořádání - 6

**Dopravní indukci vyvolanou dostavbou PO rozhodně předjímat lze!** V samotných dopravně-inženýrských podkladech ze zjišťovacího řízení EIA 518 a 519 je konstatováno, že na úsecích 518 a 519 cca 2/3 dopravy mají být indukované. Na úseku 520 má být podíl indukované dopravy cca 1/3. To znamená, že dojde k indukci i na navazujících, ale i na vzdálenějších komunikacích v pražské aglomeraci. **Po dostavbě úseků 518, 519 a 520 dojde k nárůstu dopravního výkonu o 1120 tis. vozokilometrů za den v pražské aglomeraci.** To odpovídá výkonu cca 112 000 nových vozidel, které denně ujedou v průměru 10 km na území Prahy. Výrazný nárůst dopravy v pražské aglomeraci potvrzují i údaje ze studie ČVUT (2016), které byly porovnány v přiložené analýze (dopravní intenzity na vybraných komunikacích 2017 vs. 2040) na str. 36 – 41.

<https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2019/02/Pra%C5%B5esk%C3%A1-doprava-2000-2040.pdf>

Nárůst automobilové dopravy a dopravní indukce po dostavbě PO jsou podrobněji doloženy na základě oficiálních dat a odborných studií v následujících kapitolách tohoto vyjádření: „2. Pražský okruh a nárůst automobilové dopravy dle oficiálních podkladů“ a „3. Dopravní indukce vyvolaná kompletní dostavbou SOKP“.

Zákazy, omezení a další organizační opatření v širším centru lze realizovat již nyní a docílit tak žádoucí pokles zejména zbytné automobilové dopravy. Krize COVID-19 ukázala, že mnoho záležitostí lze vyřídit online a že za účelem posílení imunity a zlepšení zdravotního stavu obyvatel je žádoucí podporovat především aktivní mobilitu, nikoliv cesty autem.

Prahu lze objíždět po stávajících úsecích okruhu, na severu po silnici I/16, na východě částečně po silnici I/38. Navíc se připravuje aglomerační okruh, který má rovněž odvést tranzitní dopravu z Prahy a středočeských obcí.

Dle oficiálních dopravně-inženýrských podkladů **dostavbou PO nedojde k převedení významné části dopravního proudu z vnitřní Prahy.** Dojde pouze k poklesu v průměru o 10-15% na některých pražských komunikacích vně centrálního kordonu, zatímco na jiných komunikacích (zejména v rezidenčních čtvrtích v blízkosti PO) se očekává výrazný nárůst dopravy v důsledku přesunu dopravního proudu a indukce.



## **7. Vypořádání MŽP**

*K rozporu s cíli pro dosažení ročního imisního limitu pro benzo[a]pyren uvádíme následující. Opatření v PZKO jsou nastavena tak, aby jejich realizací došlo ke zlepšení kvality ovzduší v oblastech, kde jsou imisní limity překračovány a současně aby nedošlo nově k jejich překračování na jiných lokalitách. Imisní limit pro benzo[a]pyren je překračován na mnoha místech v ČR i v lokalitách, které nejsou dopravně zatížené. Z analytické části PZKO, stejně tak jako z každoročních publikací ČHMÚ Znečištění ovzduší na území ČR, vyplývá, že majoritním zdrojem tohoto polutantu je vytápění domácností, a to i v dopravně exponovaných lokalitách. V rámci programu byly provedeny modelové výpočty účinnosti stávajících opatření na snížení znečištění ovzduší na území Prahy. Z provedených modelových výpočtů vyplývá, že aplikací stávajících opatření dojde ke snížení ročních koncentrací benzo[a]pyrenu na většině území Prahy s výjimkou okrajových částí, především na západě aglomerace Praha, kde bude nutné aplikovat opatření především ve vztahu k lokálnímu vytápění. S ohledem na výše uvedené není dostavba PO v rozporu s cíli pro dosažení ročního imisního limitu pro benzo[a]pyren, neboť hlavním zdrojem emisí tohoto polutantu je lokální vytápění, nikoliv doprava.*

### **Reakce na vypořádání - 7**

**Dostavba PO je v rozporu s cíli pro dosažení ročního imisního limitu pro benzo[a]pyren, neboť nepřispívá ke snížení emisí tohoto polutantu, ale naopak vede k nárůstu imisní zátěže a nárůstu míry zdravotního rizika.** V nejméně dotčených částech obytné zástavby se nárůst zdravotního rizika již pohybuje nad hranicí přijatelného rizika. (Zdroj: Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví SOKP 518 a 519).

## **8. Vypořádání MŽP**

*K rozporu opatření s klimatickým závazkem Prahy uvádíme, že nepochybujeme o tom, že když Rada hl. m. Prahy schvalovala klimatický závazek Prahy, byla si vědoma potřeby dostavby Pražského okruhu, který je zakotven i v jiných jejích dokumentech, a vzala všechny jeho aspekty v úvahu. Výstavba Pražského okruhu by měla být dokončena do roku 2030, takže emise CO<sub>2</sub> během výstavby neohrozí splnění klimatického závazku Prahy. Emise CO<sub>2</sub> během výstavby PO budou ve srovnání s emisemi z jiných zdrojů zanedbatelné. Je třeba brát v potaz také další opatření jak na úrovni města, tak na úrovni státu, směřující k obnově vozového parku, k vyššímu uplatňování alternativních pohonů a k dalšímu rozvoji veřejné hromadné dopravy.*

### **Reakce na vypořádání - 8**

V programovém prohlášení pražské koalice je uvedeno: „Budeme pokračovat v přípravě stavby 511 (Běchovice–dálnice D1) a vyvineme úsilí, aby dopady stavby 511 na místní obyvatele byly co nejmenší.“

„V návazné severní části Pražského okruhu je nutné prosadit nejvhodnější variantu. Je nezbytné maximálně odklonit zejména nákladní dopravu mimo území Prahy, aby došlo ke zlepšení ovzduší v hlavním městě.“

Při schvalování klimatického závazku rada hl. m. Prahy sice brala v úvahu územně-plánovací dokumenty obsahující Pražský okruh. Avšak **s ohledem na programové prohlášení a potřebu snižování emisí CO2 měla možnost přehodnotit tento záměr** a usilovat o řešení, které skutečně odvede tranzitní nákladní dopravu mimo území Prahy a nepovede k dalšímu nárůstu automobilové dopravy. Výstavba a provoz šestiproudé transevropské dálnice skrz Prahu naopak způsobí významný nárůst osobní a nákladní dopravy v pražské aglomeraci a ohrozí splnění klimatického závazku.

## **9. Vypořádání MŽP**

*K dopravní indukci doplňujeme následující. Vyjádření k dopravní indukci je opřeno o argumenty, které měl uvést Ing. Jiří Pohl, dopravní expert Siemens, při prezentaci na besedě Městská mobilita v časech klimatické krize, září 2019. K tomu uvádíme, že pan Ing. Pohl má právo na odlišný akademický názor. Návrh opatření PZKO se opírá o analýzu provedenou ČHMÚ za použití oficiálních dat, poskytnutých Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Jako vstupní data pro odhad efektu opatření byly použity rozdíly intenzit dopravy v Praze v roce 2017 a po dostavbě PO, za předpokladu, že složení vozového parku bude shodné, jako v roce 2017 (ve skutečnosti však bude lepší). Změny emisí byly počítány ČHMÚ s využitím programu MEFA13 verze 1.0.7 (výpočet emisí z výfuků a otěrů) a doplňkového programu Sekundární prašnost 2019 (výpočet emisí z resuspenze). Výpočty provedené ČHMÚ dokládají, že v místech překračování imisních limitů pro roční koncentrace NO2 (oblast Prahy 2-Legerova a oblast Prahy 5-Smíchov) dojde realizací PO k žádoucímu snížení emisí. Pokud by hrozilo riziko indukce, existence PO umožní zavádět organizační opatření (omezování vjezdu apod.), která jí zabrání. Bez PO však taková opatření v odpovídajícím rozsahu zavádět nelze (viz např. pokus o zavedení nízkoemisní zóny).*

### **Reakce na vypořádání - 9**

**Dostavba PO povede prokazatelně k nárůstu automobilové dopravy a tedy i zhoršení ovzduší v pražské aglomeraci**, nikoliv ke zlepšení. Dopravně inženýrské podklady od IPR Praha, na které se autor koncepce odvolává, nebyly zveřejněny, a tudíž nejsou přezkoumatelné. O jejich správnosti a relevantnosti lze tedy oprávněně pochybovat. Lze rovněž předpokládat, že se jedná o politické zadání s cílem protlačit tuto nekonceptní, škodlivou a extrémně nákladnou stavbu.

**Autor koncepce bagatelizuje riziko dopravní indukce, přestože odborné studie i poznatky z praxe tento jev potvrzují** - viz připomínky výše v této kapitole. Vždyť i dopravně-inženýrské podklady ze zjišťovacího řízení EIA k SOKP 518, 519 a 520 a dopravní model studie ČVUT (2016) dokládají dopravní indukci po dostavbě Pražského okruhu. Vzhledem k tomu, že centrem neprojíždí mimopražský tranzit, **drtivá většina aut má zdroj a/nebo cíl cest v oblasti magistrály a existují objízdné trasy** (např. funkční městský okruh od Jižní Spojky po Pelc-Tyrolku, kapacitní komunikace Průmyslová a Kbelská, atd.), **lze zavádět účinná opatření na omezení vjezdu již nyní** (např. humanizace magistrály a vyhrazení pruhu pro cyklisty, zvýšení poplatků za parkování a rušení parkovacích míst, atd.). Po úpravě legislativy bude možné zavést i mýto. Město Stockholm, které nemá vnější dálniční okruh ani dokončený městský okruh, zavedlo v roce 2006 mýto, tzv. congestion charge. Výsledek: snížení dopravy



v centru o více než 20%, snížení emisí v centru o 10-15% a pokles skleníkových plynů v metropolitní oblasti o 2-3%. [www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf)

## **10. Vypořádání MŽP**

*Dále nelze souhlasit s tvrzením, že je toto opatření v rozporu s NPSE. Předmětné opatření bylo identifikováno jako klíčové již v NPSE v roce 2015 (viz Článek 18: Konkrétní opatření z PZKO s celonárodním dopadem a karta opatření AB1 „Výstavba páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu“). Vzhledem k tomu, že nedošlo k realizaci tohoto opatření v plánovaném termínu (tj. do 31. 12. 2020) a stále platí, že se jedná o klíčovou stavbu z hlediska jejího pozitivního dopadu na kvalitu ovzduší v rámci celé metropole, je toto opatření stále platné. Zároveň bylo usnesením vlády České republiky ze dne 2. prosince 2015 č. 978 o Národním programu snižování emisí České republiky uloženo ministru dopravy zajistit do 31. 12. 2030 dobudování páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu, jejíž součástí je i PO.*

### **Reakce na vypořádání - 10**

To, že dostavba PO byla identifikována jako klíčové opatření, neznamená, že skutečně povede ke snížení emisí ze silniční dopravy, jak požaduje NPSE. Jak již bylo v našem vyjádření několikrát prokázáno na oficiálních datech a odborných studiích, **dostavba Pražského okruhu dle ZÚR povede k nárůstu intenzit automobilové dopravy** (mj. v důsledku dopravní indukce a zvýšené atraktivity osobní a nákladní silniční dopravy na úkor jiných druhů dopravy) a tedy i **ke zvýšení emisí znečišťujících látek**. Tvrzení, že dostavba PO bude mít pozitivní dopad na kvalitu ovzduší v rámci celé metropole je NEPRAVDIVÉ a je motivováno politickou snahou protlačit tuto nekoncepční, škodlivou a extrémně nákladnou stavbu za každou cenu.

Pražský okruh, tedy šestiproudá transevropská dálnice skrz Prahu, je rovněž v rozporu s cíli a principy

- Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí
- Koncepce městské a aktivní mobility 2021-2030  
<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-2021-2030>
- Politiky územního rozvoje  
[https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2021/02/PUR\\_pripominky\\_Platforma.pdf](https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2021/02/PUR_pripominky_Platforma.pdf)
- Zelené dohody pro Evropu (zavádět čistší, levnější a zdravější formy soukromé a veřejné dopravy)  
[https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_cs](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_cs)

## **11. Vypořádání MŽP**

*K vyjádření o rozporu opatření s klimatickým závazkem Prahy uvádíme, že nepochybujeme o tom, že když Rada hl.m. Prahy schvalovala klimatický závazek Prahy, byla si vědoma existence zásad územního rozvoje svého území, které s dostavbou Pražského okruhu počítají a vzala všechny jeho aspekty v úvahu. Výstavba Pražského okruhu by měla být dokončena do roku 2030, takže emise CO2 během výstavby neohrozí splnění klimatického závazku Prahy. Nehledě na to, že emise CO2 během výstavby PO budou ve srovnání s emisemi z jiných zdrojů zanedbatelné. Během provozu PO budou emise CO2 nižší, než jsou stávající, neboť vyšší plynulost provozu výrazně sníží měrnou spotřebu paliv a dále se již bude projevovat efekt opatření přijímaných na národní úrovni zaměřených na obnovu vozového parku a zvýšení podílu alternativních pohonů, jakož i rozvoj veřejné hromadné dopravy.*

### **Reakce na vypořádání - 11**

Při schvalování klimatického závazku Rada hl.m. Prahy si byla vědoma existence ZÚR, které počítají s dostavbou PO, avšak tento závazek mohl být rovněž impulsem k přehodnocení některých záměrů obsažených v ZÚR a ÚP, které jsou v rozporu s cíli ke snížení emisí CO2. Provoz PO povede prokazatelně k velkému nárůstu automobilové dopravy v pražské aglomeraci. Díky nabídce nového velkokapacitního spojení budou lidé častěji cestovat autem, jezdit do vzdálenějších cílů, podnikat více zbytných cest. Více aut, delší cesty = více emisí CO2. **Výstavba dálnic v městských aglomeracích zvyhodňuje záměry vedoucí k navýšení intenzit silniční dopravy** (rezidenční satelity, sklady, montovny, velká komerční centra, atd.) a tedy **k dalšímu nárůstu emisí skleníkových plynů**. Plynulost dopravy lze očekávat jen dočasně na některých komunikacích, na jiných komunikacích dojde k jejímu zhoršení. V delším časovém horizontu lze očekávat častější kongesce v důsledku nárůstu objemu osobní a nákladní dopravy v pražské aglomeraci. Dle dopravně-inženýrských podkladů ze zjišťovacího řízení 518 a 519 dojde „k postupnému saturování nadřazeného komunikačního systému“.

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

## **12. Vypořádání MŽP**

*K navrhovaným dalším opatřením ke zlepšení kvality ovzduší uvádíme následující. Opatření stanovená v APZKO (viz kap. C.4.1 a C.4.2.) jsou rozhodná pro splnění emisních limitů v aglomeraci Praha a jsou zvolena tak, aby u nich bylo možné kvantifikovat jejich přínos a stanovit časový plán jejich provádění.*

### **Reakce na vypořádání - 12**

Zdůrazňujeme, že **dostavba PO povede prokazatelně k nárůstu intenzit automobilové dopravy a tedy i zhoršení ovzduší**, nikoliv ke zlepšení. Dopravně inženýrské podklady od IPR Praha, na které se autor koncepce odvolává, nebyly zveřejněny a nejsou přezkoumatelné. O jejich správnosti a relevantnosti lze tedy oprávněně pochybovat. Lze rovněž předpokládat, že

se jedná o politické zadání s cílem protlačit tuto nekoncepční, škodlivou a extrémně nákladnou stavbu.

### **13. Vypořádání MŽP**

*Zde navržená další opatření ke zlepšení kvality ovzduší tuto podmínku nemohou zaručit, a proto na nich nemůže být dosažení cíle APZKO postaveno, byť mohou být pro zlepšení kvality ovzduší v závislosti na rozsahu jejich realizace rovněž v určité míře přínosná. Jelikož je však žádoucí obecně vytvářet podmínky pro další snižování emisí znečišťujících látek tak, aby znečištění ovzduší dále klesalo, budou stanovena podpůrná opatření, která by měla být příslušnými orgány veřejné správy dle jejich možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována. V případě aglomerace Praha se s ohledem na charakter znečištění bude jednat především o zavedení opatření k omezení emisí ze silniční dopravy (zejména zavedením pražského mýtného systému, opatření směřující ke změně modal splitu směrem od individuální silniční dopravy k hromadné dopravě, např. podporou rozvoje a zvýšení komfortu veřejné dopravy) a dále o opatření vedoucí k minimalizaci imisních dopadů při umísťování nových zdrojů na území města. Jak již bylo uvedeno výše, nelze u těchto opatření z objektivních důvodů kvantifikovat jejich přínos a/nebo stanovit časový harmonogram plnění, a tedy na nich nelze založit splnění cíle Programu, což nicméně neznamená, že by nebylo vhodné je realizovat. Opatření nezbytná k dosažení imisních limitů (viz kap. C.4.1., C.4.2.) a podpůrná opatření (viz kap. C.4.3.) budou aplikovat orgány veřejné správy dle možností a s ohledem na místní podmínky také v oblastech, kde nejsou imisní limity překročeny, a to za účelem zachování stávající dobré kvality ovzduší a jejího dalšího zlepšování.*

### **Reakce na vypořádání - 13**

Na rozdíl od šestiproudé transevropské dálnice skrz Prahu opatření navrhovaná v našem vyjádření prokazatelně povedou ke zlepšení ovzduší a pro velkou část z nich lze kvantifikovat jejich přínosy a stanovit časový plán jejich provádění – viz zásobník opatření Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí <https://zasobnik.poladprahu.cz/action/>  
Uvádíme několik opatření, u kterých lze kvantifikovat přínosy a stanovit časový plán jejich provádění.

Železniční spojení Praha – Letiště – Kladno

[https://zasobnik.poladprahu.cz/index.php?option=com\\_zasobnik&view=record&id=83](https://zasobnik.poladprahu.cz/index.php?option=com_zasobnik&view=record&id=83)

Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská

[https://zasobnik.poladprahu.cz/index.php?option=com\\_zasobnik&view=record&id=6&Itemid=109](https://zasobnik.poladprahu.cz/index.php?option=com_zasobnik&view=record&id=6&Itemid=109)

Tramvajová trať Podbaba – Suchdol

[https://zasobnik.poladprahu.cz/index.php?option=com\\_zasobnik&view=record&id=81&Itemid=109](https://zasobnik.poladprahu.cz/index.php?option=com_zasobnik&view=record&id=81&Itemid=109)

Cyklostezka z Proseka do Brandýsa

[https://zasobnik.poladprahu.cz/index.php?option=com\\_zasobnik&view=record&id=586&Itemid=109](https://zasobnik.poladprahu.cz/index.php?option=com_zasobnik&view=record&id=586&Itemid=109)

U mnoha dalších opatření lze rovněž stanovit časový harmonogram, případně kvantifikovat jejich přínosy. Proto by měla být zařazena do návrhové části Koncepce. Opatření, kde je obtížnější kvantifikovat přínosy (např. osvěta o udržitelné mobilitě), by rovněž měla být součástí koncepce, neboť usnadní místním samosprávám zavádění i jiných opatření ke zlepšení kvality ovzduší.

#### **14. Vypořádání MŽP**

*Dále je nutné zdůraznit, že realizace PO povede ke snížení individuální automobilové dopravy a nákladní dopravy v souvislé zástavbě hlavního města, a především v lokalitách s překračovaným imisním limitem, protože umožní oddělení dálkové tranzitní dopravy od vnitropražské dopravy, což je podmínkou efektivní realizace dalších opatření organizační povahy, která jsou součástí podpůrných opatření, na která program odkazuje v kapitole C.4.3. V neposlední řadě k tomuto tématu uvádíme, že do PZKO CZ01 byl do kapitol C.3 a C.4.2 doplněn text, který vysvětluje, proč byl vybrán právě PO jako zásadní opatření ke snížení znečištění ovzduší z dopravy, a ne jiná opatření, která byla součástí PZKO 2016 a která jsou již podrobněji řešena v odpovídajících strategických dokumentech hl. m. Prahy. Vazba na tyto dokumenty je v PZKO rovněž uvedena. Žádná jiná efektivně využitelná a kvantifikovatelná opatření ke snížení znečištění z dopravy na území hlavního města nebyla identifikována.*

#### **Reakce na vypořádání - 14**

PO povede pouze dočasně k mírnému snížení dopravy na některých komunikacích v souvislé zástavbě (např. Spořilov, okrajová část Evropské) mimo centrální kordon. Na jiných komunikacích v souvislé zástavbě však dojde k výraznému nárůstu dopravy (Černý Most, Horní Počernice, Čimice, Ďáblice, atd.). V delším časovém horizontu se však „odlehčené“ komunikace zase zaplní v důsledku dopravní indukce. Navíc dojde k saturaci nadřazených komunikací v pražské aglomeraci v blízkosti rezidenční zástavby a v rekreačních lokalitách a přírodních parcích v městských částech. K žádnému oddělení tranzitní dopravy od vnitropražské nedoje. Zejména v oblasti Černého Mostu bude nadále docházet k míšení vnitroměstské, příměstské a tranzitní nákladní dopravy. To samé lze očekávat i na severu Prahy, kde šestiproudá dálnice bude indukovat mnoho zbytných cest autem z přilehlých městských částí.

Zásobník opatření Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí obsahuje velké množství opatření, které jsou efektivně využitelná a kvantifikovatelná a povedou prokazatelně ke snížení znečištění z dopravy na území hlavního města. <https://zasobnik.poladprahu.cz/action/>

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 Draháň - 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.
- **Pozitivní 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 zatraktivnění 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](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP486)

SOKP 519 [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP488](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](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](http://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 předsnou. 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.

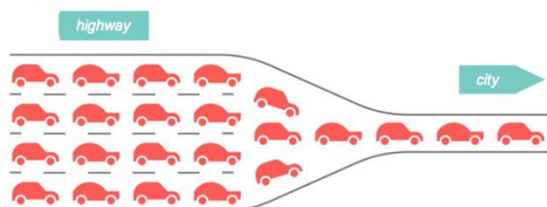
Potěšilo mě to, protože já to tvrdím už 20 let.“

[www.fa.stuba.sk/sk/dianie-na-fakulte/aktuality/bohus-kovac-mesta-by-sa-mali-stavat-pre-ludi.html?page\\_id=7291](http://www.fa.stuba.sk/sk/dianie-na-fakulte/aktuality/bohus-kovac-mesta-by-sa-mali-stavat-pre-ludi.html?page_id=7291)

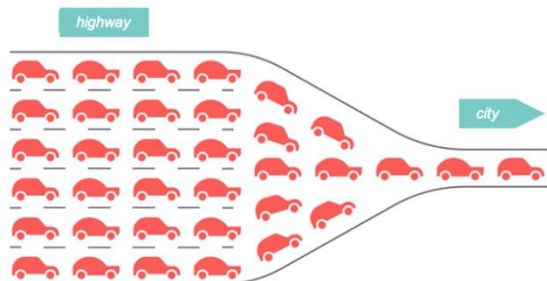
**Pražský okruh**, který má sloužit i pro příměstskou automobilovou dopravu, **by zhoršil zácpy na navazujících komunikacích směrem do centra** – viz obrázek níže:

### 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 roztříštěné 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).

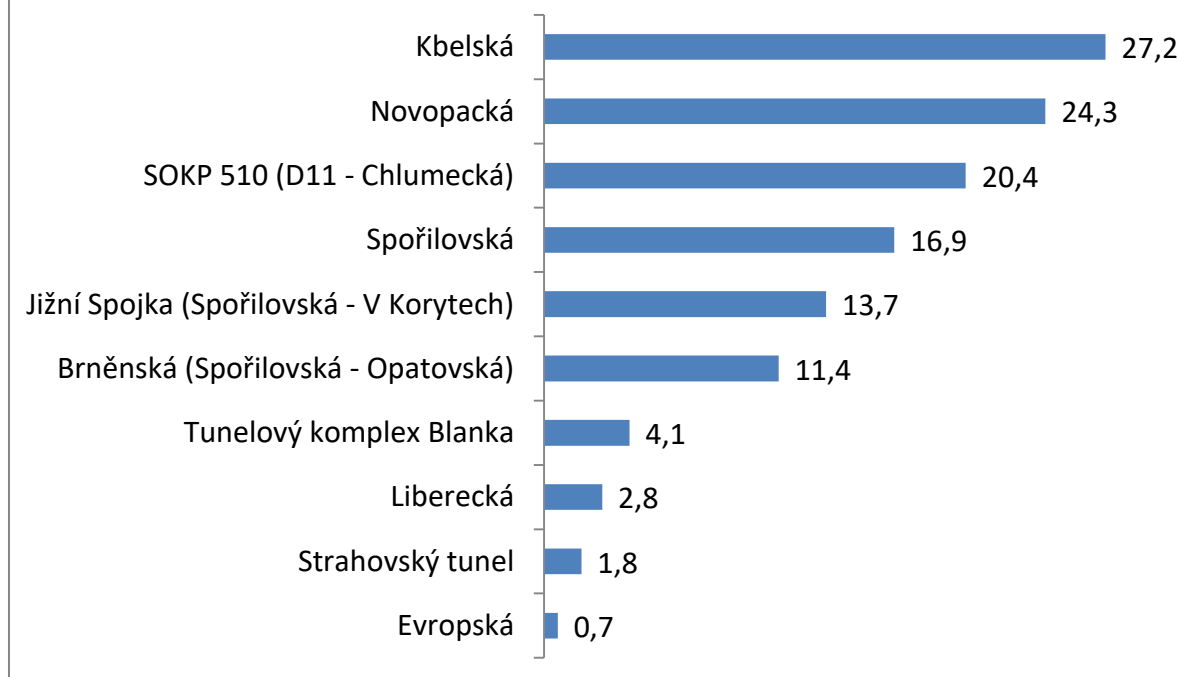
Bilance počtů cest osob na území města v běžném pracovním dnu				
Cesty	Vnitroměstské (po Praze)	Vnější (do/z Prahy)	Tranzitní (přes Prahu)	Celkem
Hromadnou dopravou	2 208 100	241 800	9 100	2 459 000
Automobilovou dopravou	954 300	614 700	77 400	1 646 400
Kombinací auta a hromadné dopravy	36 400	64 600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

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

Na drtivé 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).



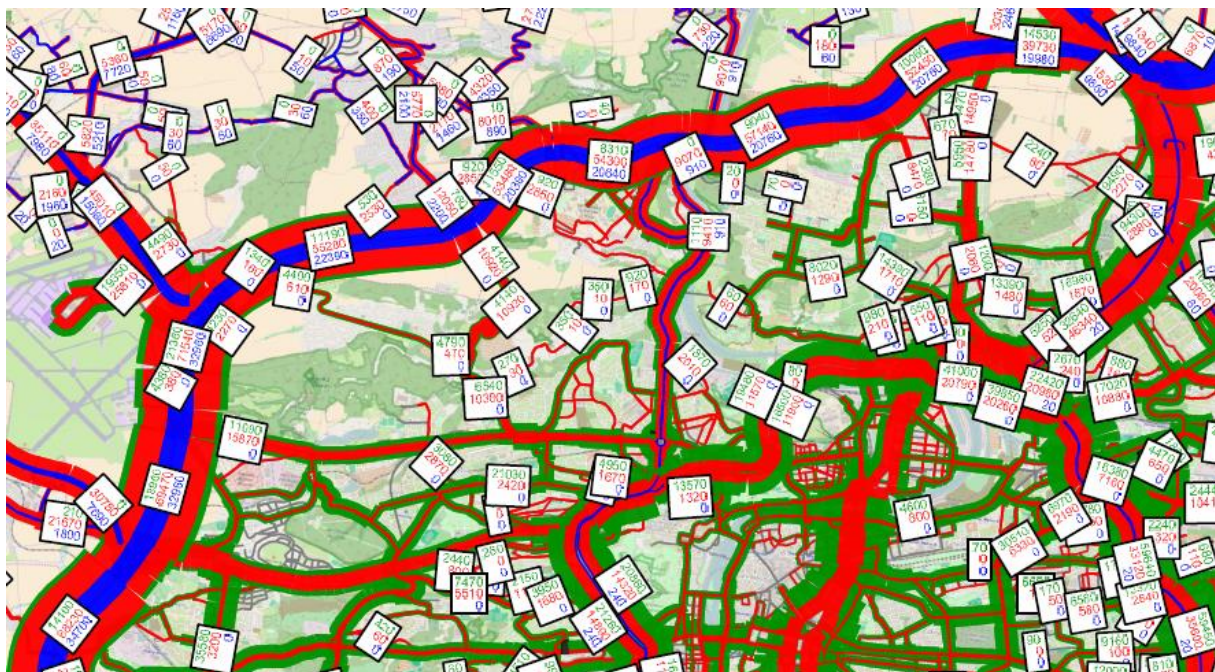
Lze tedy konstatovat, že **kompletní dostavba Pražského okruhu bude mít nulový či zanedbatelný vliv na pokles dopravy, resp. snížení emisí v centru.**

## **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

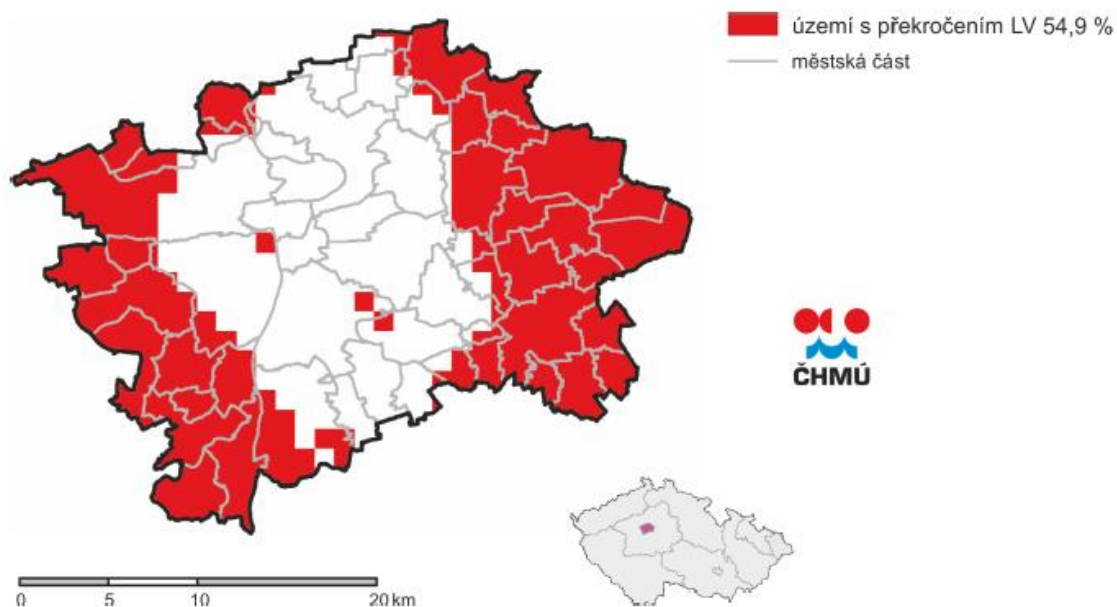
V tabulce níže jsou uvedeny cílové lokality, kde jsou překračovány imisní limity B(a)P i po aplikaci stávajících opatření. Mezi nejhůře postižené patří Praha – Suchdol, Praha –Lysolaje a Praha – Přední Kopanina. V grafu na str. 154 (dokumentace PZKO) jsou na mapě označeny červeně oblasti s překročením 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 dopavy (mj. v důsledku dopravní indukce a zvýšené atraktivity IAD a nákladní silniční dopavy na úkor jiných druhů dopavy), 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 dopavy 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 CO<sub>2</sub> v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO<sub>2</sub> 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](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 emisních 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](http://www.rozumnadoprava.cz)