Pražský okruh v prosazované trase dopravě v Praze nepomůže, spíš ji zhorší

5 LISTOPADU, 2023 / REDAKCE / NAPSAT KOMENTÁŘ

V souvislosti s procesem EIA k severní části Pražského okruhu (D0 518, 519 a 520) si Ředitelství silnic a dálnic najalo PR agentury s následujícím zadáním: změnit postoj obyvatel dotčených oblastí a získat kladné stanovisko EIA. Celkové náklady na mediální a komunikační aktivity k okruhu budou činit cca 3 miliony Kč. ŘSD tak v době rekordního schodku státního rozpočtu plýtvá veřejnými prostředky za účelem prosazování nekoncepční, škodlivé a zřejmě historicky nejdražší dálnice v ČR!

Od začátku září probíhá mediální masáž s cílem přesvědčit veřejnost, že dostavba šestiproudé dálnice skrz Prahu (dále **PRŮTAH**) výrazně uleví dopravě v metropoli a že bude mít pozitivní dopady na životní prostředí.

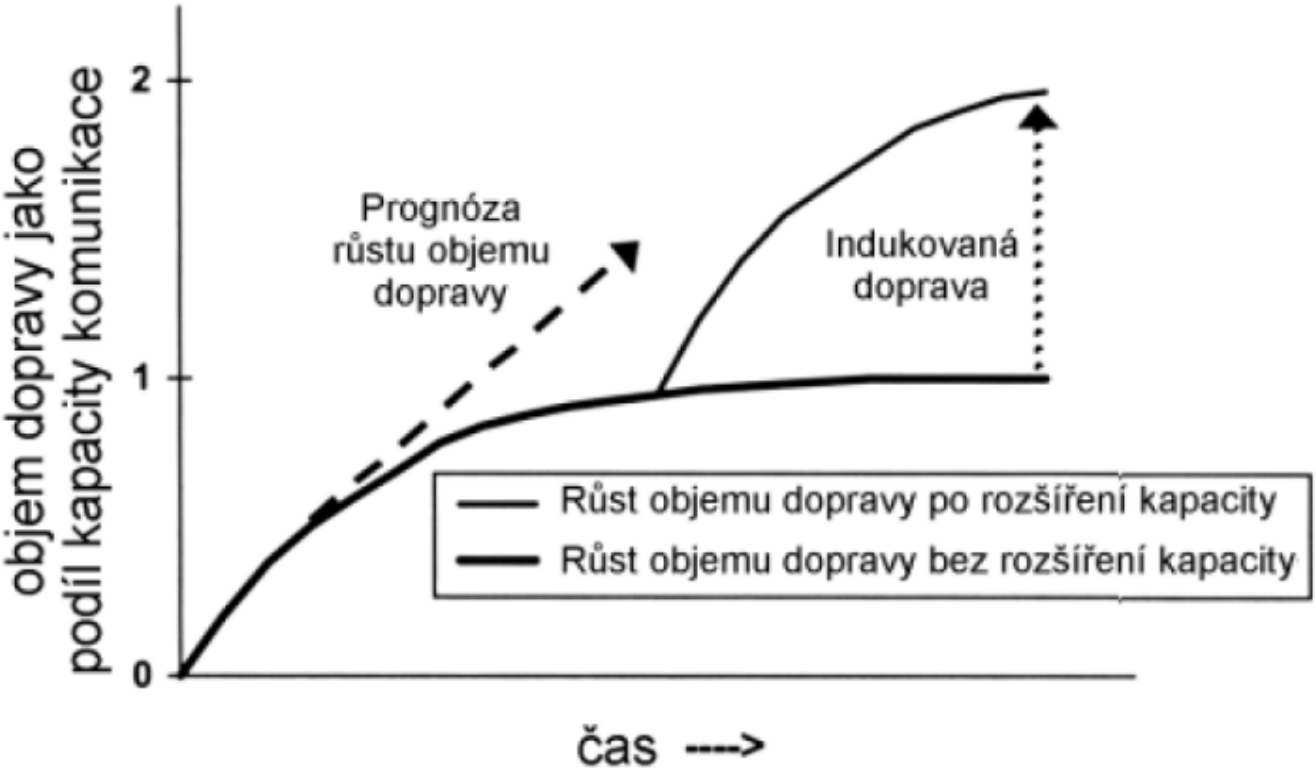
Přitom šíří zavádějící, zkreslené či dokonce nepravdivé informace, které nejsou podloženy daty, ani odbornými studiemi. V textu níže tyto dezinformace vyvracíme.

Dostavba D0 518 a 519 v prosazované trase prokazatelně povede k výraznému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci

Zastánci průtahu Prahou tvrdí, že D0 uleví dopravě v metropoli. Přitom dopravně-inženýrské podklady, odborné studie a zkušenosti z praxe potvrzují pravý opak.

Podle dopravně-inženýrských podkladů z dokumentace EIA realizace D0 518 a 519 povede k výraznému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci. Vlivem zprovoznění těchto staveb dojde k nárůstu dopravních výkonů o 931 tisíc vozokilometrů za den, cca 2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 mají být indukované a část cestujících přesedne z MHD do aut. Dopravní model k D0 518 a 519 sice vykazuje mírný pokles dopravy na několika komunikacích, avšak v dotčených lokalitách a na několika vnitroměstských komunikacích dochází k významnému nárůstu dopravní zátěže. V důsledku dopravní indukce dojde časem k nárůstu IAD i na „odlehčených“ komunikacích. Jev dopravní indukce potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe. Nabídka nové silniční kapacity umožní podnikat častější, delší a zbytné cesty autem, znevýhodní alternativní (ekologické) druhy dopravy a prohloubí problém roztříštěné zástavby v satelitech za Prahou závislých na IAD.

Graf 1: Dopravní indukce *(Litman 1998)*



Je zapotřebí zdůraznit, že podíl mimopražského tranzitu na území hlavního města je zanedbatelný, neboť Praha je především cílovou destinací. Lidé sem denně dojíždí za prací, za školou, lékaři, nákupy apod. Dle ročenky TSK z roku 2016 činil podíl tranzitních cest autem na celkovém objemu cest v Praze cca 5 %. Schéma tranzitní nákladní dopravy od TSK z roku 2021 rovněž potvrzuje, že nákladní tranzit na severozápadě je minimální.

Je naprosto evidentní, že šestiproudá dálnice pouhých 6 km od centra s několika sjezdy bude převážně sloužit jako příjezdová komunikace do hlavního města a výrazně usnadní dojížďku autem. To povede k dalšímu zatížení navazujících komunikací a zvýšenému záboru ploch pro parkování ve městě.

Regionální varianta je SKUTEČNĚ výhodnější

Zastánci průtahu Prahou nepravdivě tvrdí, že regionální varianta není výhodnější.

V letech 2014–2015 si Ministerstvo dopravy nechalo zpracovat studii tzv. Regionální varianty. V roce 2020 si objednaly dotčené městské části a obce její aktualizaci, která zohledňuje územní plány v trase záměru. Na rozdíl od dálnice skrz Prahu dle Zásad územního rozvoje (dále průtah) má Regionální varianta (dále obchvat) mnoho výhod:

- Skutečně odvádí tranzitní nákladní dopravu z území hlavního města Prahy, ale i z obcí Středočeského kraje, zatímco průtah zavádí kamiony do městských částí, kde se očekává nejvyšší nárůst obyvatel.
- Je v souladu s TEN-T (míjení sídelních útvarů), zatímco průtah je v rozporu (vede rezidenčními, rekreačními a přírodními lokalitami na severu Prahy).
- Zlepšuje dopravní obslužnost metropolitního regionu propojením středočeských měst a obcí, zatímco průtah vytváří úzké a nebezpečné hrdlo ve velmi citlivém území pouhých 6 km od centra.
- Dotýká se mnohem menšího počtu obyvatel, kteří by byly vystaveni výrazně mírnější zátěži, zatímco průtah ohrožuje na zdraví cca čtyřnásobek obyvatel v hustě obydlených oblastech.
- Zasahuje jen okrajově do jedné přírodní lokality (Dolní Povltaví), zatímco průtah kříží několik přírodních památek, parků a EVL Natura 2000.
- Díky jednoduššímu technickému řešení (méně umělých staveb) je obchvat výrazně levnější než průtah. Navíc nahrazuje několik úseků plánovaného aglomeračního okruhu včetně přeložek silnic a obchvatů obcí a nevyvolává potřebu zkapacitnění dálnic u Prahy. Celková úspora investičních nákladů bude činit více než 30 miliard Kč. Rovněž provozní náklady obchvatu budou výrazně nižší (méně tunelů) a formou výkonového zpoplatnění se vygenerují prostředky k jejich umoření.
- Vyhovuje lépe bezpečnostním požadavkům ozbrojených sil, neboť prochází územím s výrazně nižší hustotou obyvatel, dál od města a zahrnuje méně umělých staveb (tunelů, mostů). Průtah je z vojenského hlediska nepřijatelný.
- Obchvat na rozdíl od průtahu nezabírá cenné pozemky a nevytváří umělé bariéry v intravilánu města.

Již více než 20 let zastánci průtahu argumentují jeho rychlejší dostavbou, přitom severní část dosud nemá ani stanovisko EIA. Pokud by byla politická vůle se dohodnout se Středočeským krajem a obcemi na vhodné podobě regionální varianty a kompenzačních opatřeních, bylo by možné ji realizovat během příštích 10–15 let. Rychlejší realizaci alternativní varianty pomůže i aktuálně schválená novela liniového zákona, která mj. zkracuje maximální lhůtu pro všechna správní řízení na 4 roky. Mezitím lze zlepšit dopravní situaci v Praze investicemi do veřejné hromadné dopravy, infrastruktury pro cyklisty a chodce v kombinaci s vhodnou

regulací IAD (např. mýto, vyšší poplatky za návštěvnické parkování atd.). Klíčový je také udržitelný územní rozvoj zaměřený na budování města krátkých vzdáleností a omezování nežádoucí suburbanizace.

Okruh má sloužit především pro tranzit a regionální dopravu

Zastánci průtahu Prahou tvrdí, že dálniční okruh má sloužit hlavně pro příměstskou a vnitroměstskou dopravu. To je však v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích, evropskou legislativou TEN-T a s požadavky na udržitelnou městskou mobilitu.

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.“ D0 by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV Suchdol – Bohnice či Podbaba – Kobylisy. D0 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.

Transevropská dálnice svou polohou a parametry neřeší efektivně městské tangenciální vazby. Je přece nelogické, aby lidé z Bohnic či Kobylis jezdili do Dejvic po dálnici přes přírodní park Drahaň-Troja. Propojení Prahy 6 a Prahy 8 je zapotřebí, ale blíž (ideálně od ulice K Pazderkám v Bohnicích) a v jiné podobě (např. městský most pro všechny druhy dopravy, který bude zároveň součástí plánované tramvajové tangenty Podbaba – Bohnice – Kobylisy).

D0 518 a 519 je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T:

- Vede zastavěným a zastavitelným územím hlavního města Prahy.
- Nechrání obyvatele Prahy 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 desítky tisíc obyvatel na severu 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 (D0 510 mezi Černým Mostem a Běchovicemi a D0 515 Slivenec – D5), kde dochází k častým zácpám a nehodám včetně ohrožení plynulosti provozu na dalších městských komunikacích.

Umístění dálnice D0 s několika sjezdy a přivaděči uvnitř města nejenže nepomůže pražské dopravě, ale naopak ji zhorší: silný efekt dopravní indukce a v delším časovém horizontu rozvoj výstavby závislé na autech (zejména v satelitech v metropolitní oblasti) povede k dalšímu nárůstu IAD, kolon a nehod. Zároveň výrazně sníží konkurenceschopnost udržitelných druhů dopravy. Negativní dopady rozšiřování silniční kapacity ve městech či v jejich bezprostřední blízkosti potvrzují odborné studie i zkušenosti ze zahraničí.

Pražský okruh velmi negativně ovlivní životní prostředí

> *Zastánci průtahu Prahou se snaží bagatelizovat jeho negativní dopady na životní prostředí. Přitom odborník Jiří Francek ze společnosti NaturaServis uvádí: „Výstavba liniových staveb zásadním způsobem ovlivňuje život místní flory a fauny a vodní režim v krajině. Je proto morální, ale také zákonem danou povinností, chránit zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a přírodu obecně.“*

D0 518 a 518 představuje radikální zásah do zvláště chráněných území a vzácných přírodních památek na severu Prahy a je evidentní, že navržená kompenzační opatření nebudou

dostatečná. Odborníci a dotčené orgány konstatují významný negativní vliv záměru na krajinu a přírodu. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001–2002 varianta jižní (D0 518 a 519) *„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, …“*

SEA k Metropolitnímu plánu z dubna 2022 vyhodnotila D0 518 a 519 jako záměr s významným negativním vlivem na zvláště chráněná území, prvky ÚSES, krajinný ráz a biodiverzitu. V této souvislosti upozorňuje také na kumulativní a synergické vlivy a degradaci přírodních a krajinných hodnot v důsledku realizace záměru. Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy nevylučuje významný negativní vliv na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Další odborné posudky rovněž potvrzují negativní dopady záměru na životní prostředí.

Záměr je navíc v přímém rozporu s klimatickými závazky Prahy, ČR a EU a Strategií adaptace hlavního města na změnu klimatu. Studie vlivu na klima potvrzuje, že výstavba a provoz šestiproudé dálnice povede k významnému nárůstu emisí skleníkových plynů. D0 zároveň způsobí zhoršení mikroklimatických podmínek, rozšíření nepropustných ploch, poškození zeleně a přírodních lokalit, likvidaci zahrádkářských kolonií a zábor bonitní zemědělské půdy.

Zdroj: Dokumentace EIA D0 518 a 519, rok 2023

Celkově se zhorší emise a hluk v pražské aglomeraci

Zastánci průtahu Prahou bagatelizují zhoršení hluku a emisí v důsledku realizace záměru.

Přitom odborníci a dokumentace EIA potvrzují, že dojde skutečně k významnému zhoršení imisní a hlukové situace zejména v dotčených oblastech a celkovému zhoršení ovzduší po celé Praze s výjimkou několika málo lokalit. Je to logické, neboť záměr vyvolá nárůst dopravních výkonů o 931 tisíc vozokilometrů denně v pražské aglomeraci a v důsledku

dopravní indukce se postupně zaplní i odlehčené komunikace. Citujeme z odborného posudku mezinárodně uznávaného experta na emise z dopravy prof. Michala Vojtíška:

> *„Záměr povede k obecnému navýšení emisí zdravotně rizikových látek, a tím k obecnému zhoršení imisní situace v pražské aglomeraci. K nárůstu dojde prakticky u všech sledovaných kategorií (oxidy dusíku, částice, benzo[a]pyren) i legislativou výslovně nelimitovaných látek (amoniak, formaldehyd, ostatní reaktivní sloučeniny dusíku, ostatní polycyklické aromatické uhlovodíky, sekundární částice). Dle rozptylové studie, která je součástí oznámení záměru, jsou pro všechny sledované látky relativní navýšení koncentrací vyvolané záměrem o řád (desetinásobně i více) vyšší než maximální snížení koncentrací vyvolané záměrem.“*

Současně dojde i k celkovému zhoršení hlukové situace. Zatímco na několika málo komunikacích s mírným dočasným poklesem dopravy lze očekávat minimální zlepšení, v dotčených oblastech, které jsou navíc zatíženy leteckou dopravou, dojde k výraznému zhoršení v důsledku umístění nového významného zdroje hluku.

Navrhovaná kompenzační opatření jsou dle odborníků a dle zkušeností z praxe (např. D0 512 u Jesenice) naprosto nedostatečná a v některých případech nerealizovatelná.

Dostavba okruhu negativně ovlivní životní podmínky

Zastánci průtahu Prahou manipulativně líčí šestiproudou dálnici skrz Prahu jako přínos pro místní obyvatele a socioekonomickou situaci. Přitom tato škodlivá stavba velmi negativně ovlivní životní podmínky v dotčených oblastech a povede ke zhoršení socioekonomické situace mj. v důsledku masivního zadlužení a negativních externalit vyvolaných záměrem.

Lze očekávat, že investiční náklady D0 518 a 519 výrazně překročí částku 30 miliard Kč. Na samotné výstavbě vydělají hlavně majitelé stavebních firem a „nově vytvořená pracovní místa“ budou především dělnické profese. Při realizaci odpovídajících úseků regionální varianty či aglomeračního okruhu by bylo možné ušetřit více než 50 % uvedené částky a investovat ji do smysluplnějších a potřebnějších projektů buď v oblasti dopravy (např. infrastruktura v regionech či vysokorychlostní železnice) nebo ve vědě a výzkumu, školství či zdravotnictví, tedy v sektorech, která vytvoří vysoce kvalifikovaná pracovní místa s mnohem vyšší přidanou hodnotou pro ekonomiku.

Zastánci průtahu hovoří o zlepšení dopravní dostupnosti příměstských částí a zvýšení úrovně služeb a obchodních aktivit i v blízkosti záměru. Ve skutečnosti dojde pouze ke zlepšení dostupnosti automobilovou dopravu na úkor VHD. Zkušenosti z ČR a ze zahraničí jasně potvrzují, že dálnice v městských aglomeracích naopak zhoršují úroveň služeb a občanské vybavenosti v příměstských satelitech, neboť jejich obyvatelé denně dojíždí autem do metropole a nevyužívají obchody a služby v místě bydliště. Záměr pravděpodobně vyvolá další rezidenční výstavbu ve vzdálenějších lokalitách (tzv. urban sprawl neboli sídelní kaše), odkud se díky dálnici zkrátí dojížďka na okraj metropole. U dálnic vznikají především logistické haly, kde pracují převážně skladníci z méně rozvinutých zemí a z vyloučených lokalit, případně obchodní centra, která likvidují malé a střední podnikatele v obcích. Jedná se o nežádoucí a na autech závislou výstavbu v rozporu s konceptem města krátkých vzdáleností a cíli udržitelného rozvoje.

V oblastech dotčených dálničním průtahem lze očekávat snížení cen nemovitostí v důsledku výrazného zhoršení kvality života obyvatel. Pozemky budou atraktivní pouze pro investory v oblasti logistického, komerčního a průmyslového developmentu, který způsobí další nárůst nákladní automobilové dopravy s negativními dopady na životní prostředí a udržitelný rozvoj území.

Logistické haly u D8 v katastru obcí Zdiby a Klecany

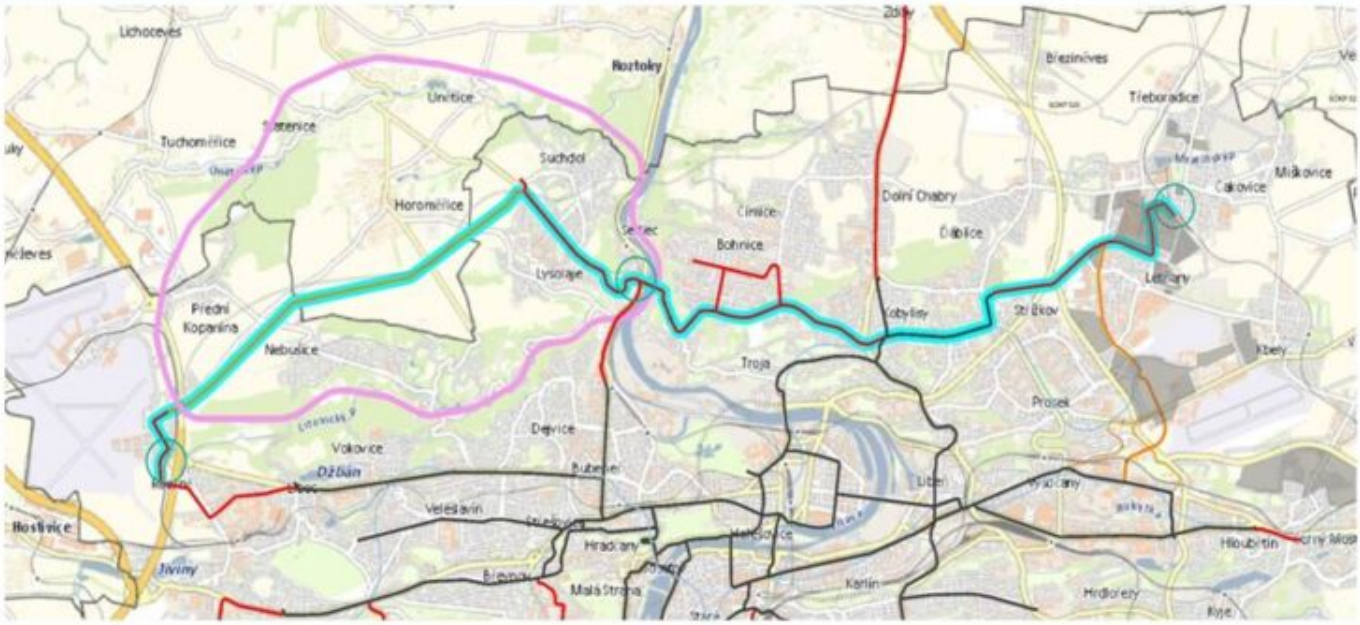
Dálniční průtah 518 a 519 znehodnotí či dokonce zlikviduje většinu rekreačních lokalit na severu Prahy (PP Housle a polní cesty mezi Suchdolem a Horoměřicemi, oblast Sedleckých skal s vyhlídkou na PP Zámky, údolí Vltavského kaňonu a velkou část přírodního parku Drahaň-Troja). Dostavba průtahu negativně ovlivní životní podmínky pro desítky tisíc obyvatel, kteří přijdou o oblíbená místa pro odpočinek, procházky a rekreaci.

Z urbanistického hlediska je dálnice ve městě naprosto nevhodná, protože zabírá cenné pozemky, které by mohly být jinak využity pro městské funkce: bydlení, občanská vybavenost, veřejná doprava, aktivní mobilita. Namísto dálnice a logistických hal by bylo žádoucí dobudovat severní tramvajovou tangentu s městským bulvárem, občanskou vybaveností a pracovními příležitostmi s vyšší přidanou hodnotou v trase Suchdol – Horoměřice – Nebušice – Dlouhá Míle v souladu s konceptem města krátkých vzdáleností a cíli udržitelného rozvoje stěžejních strategických dokumentů (například Strategický rámec ČR 2030).

Namísto dálnice a skladů

Městský bulvár s občanskou vybaveností a pracovními příležitostmi

Severní tramvajová tangenta v trase Dlouhá míle – Nebušice – Horoměřice – Suchdol – Troja – Bohnice – Kobylisy – Letňany - Čakovice



Zdroj: https://sarudolí.axiohm.cz/vue-pdf-viewer/ (1. Draft 2.2 Širší vztahy doprava)

Odborné články