

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 65

100 10 Praha 10

V Praze dne 19. 12. 2023

Věc: Vyjádření k dokumentaci EIA záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“

Dne 20. 11. 2023 bylo na úřední desce kraje zveřejněno oznámení č.j. MZP/2023/710/3911 o zveřejnění dokumentace záměru s názvem „D0 520 Březiněves – Satalice“. Podle ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), se může veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky vyjádřit k dokumentaci u příslušného úřadu, a to písemně do 30 dnů od zveřejnění informace o dokumentaci.

Podatel považuje uvedený záměr za velmi škodlivý zejména z hlediska negativních dopadů na životní prostředí, kvalitu života a zdraví obyvatel a dopravní situaci nejen v dotčených oblastech. Záměr je v přímém rozporu s cíli udržitelného rozvoje a znamená nezodpovědné mrhání s veřejnými prostředky, které by se daly použít na mnohem smysluplnější projekty.

S ohledem na tyto skutečnosti podatel předkládá následující vyjádření k dokumentaci EIA.

Vyjádření je rozděleno na tři části:

1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění.
2. Požadavky na alternativní řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů Prahy, ČR a EU.
3. Závěr – návrh na vydání nesouhlasného závazného stanoviska k záměru.

1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., nesouhlasí se záměrem D0 520 (Březiněves – Satalice). Uvedený záměr je v rozporu se zákony, Politikou územního rozvoje (PÚR), strategickými dokumenty a klimatickými závazky hl. m. Prahy, ČR a EU. Předložená dokumentace EIA není objektivním odborným podkladem, který přispívá k udržitelnému rozvoji společnosti.

1.1. Tendenční, nedostatečná a nepřezkoumatelná dokumentace EIA

Předložená dokumentace včetně příloh je silně tendenční. I když připouští negativní vliv záměru na životní prostředí, zásadním způsobem bagatelizuje jeho závažné nedostatky, navrhuje neuspokojivá či dokonce obtížně realizovatelná kompenzační opatření a odkládá řešení problémů, v rozporu s podstatou a účelem zákona 100/2001 Sb., do další fáze řízení.

Dopravní model je postaven na fiktivních a velmi nepravděpodobných scénářích, neboť staví celé vyhodnocení vlivu předkládaného záměru na životní prostředí na předpokladu zprovoznění několika dopravních staveb, které je s ohledem na stupeň jejich příprav zcela nereálné. Takto špatná vstupní data se logicky propisují do špatných výstupních dat, kterými jsou výsledky posouzení vlivu záměru na životní prostředí předkládané v dokumentaci. S ohledem na aktuální harmonogram a připravenost, resp. spíše nepřipravenost uvedených staveb, zdouhavé povolovací procesy, z veřejně dostupných informací problémy s přípravou do vyhodnocení zahrnutých staveb s jejich zprovozněním od r. 2030, jakož i s ohledem na nepředvídatelné události, nedostatek financí aj. lze téměř s jistotou konstatovat, že většina staveb nebude do provozu v roce 2030 uvedena a možná ani o několik let později. To znamená, že předložený scénář E2/3 pro rok 2030 s okruhem je „neoptimističtější“ variantou, která prokazatelně nenastane. Dalším nedostatkem je tendenčnost a nevěrohodnost dopravního modelu, který zkresluje data ve prospěch záměru.

Vzhledem k tomu, že se tato nesprávná vstupní data propisují do řady příloh dokumentace (rozptylová studie, hluková studie, vliv na veřejné zdraví, vliv na klima atd.), lze konstatovat, že dokumentace vychází z dopravních intenzit zcela nepravděpodobného, resp. nereálného scénáře, v návaznosti na to jsou veškeré navazující přílohy a posouzení vlivu záměru na životní prostředí nepřezkoumatelná, nerelevantní a nesprávná. Z tohoto důvodu požadujeme přepracování předložené dokumentace EIA.

Navzdory použití „nejpříznivějšího scénáře“ přínos záměru není prokázán. Naopak je naprosto evidentní, že jeho realizace by měla významné negativní dopady na dopravní situaci, životní prostředí a zdraví obyvatel v pražské aglomeraci.

1.2. Vyjádření k dopravně inženýrským podkladům

1.2.1. Tendenčnost dopravního modelu a jeho interpretace

Při prosazování dopravních staveb bývá obvykle snaha „nastavit“ dopravní modely tak, aby vyšly co nejlépe ve prospěch posuzovaných záměrů. Dopravně inženýrské podklady k D0 518, 519 a 520 nejsou výjimkou, jak potvrzuje str. 132 dokumentace DIP, citujeme: *„Výsledné intenzity dlouhodobého výhledu 2050 prezentované v grafických přílohách, a souběžně předaná podrobnější data, **mají prezentovat přínos daného záměru v dané posuzované oblasti.**“* Výstupy dopravního modelu mají prezentovat vliv záměru v posuzované oblasti, přičemž zpracovatel by měl usilovat o jejich objektivní a nestrannou interpretaci.

Existuje mnoho důvodů, proč je zapotřebí přistupovat k těmto modelům velmi obezřetně:

- Jejich kvalita je ovlivněna daty, s kterými pracují, přičemž data bývají často nepřesná a nedostatečná. Sběr a zpracování dat je výrazně ovlivněn jejich metodikou sčítání a tudíž

na stejném silničním úseku mohou rozdílné metodiky vykazovat výrazně rozdílné výsledky např. denních intenzit individuální automobilové dopravy (IAD) – odlišnost CSD ŘSD a ročenky TSK Praha.

- Jsou založeny na předpokladech, že matematické vztahy mezi proměnnými jsou konstantní (růstové). Socioekonomické a technologické změny a další faktory tyto předpoklady často změny (předpoklad setrvalého nárůstu objemů dopravy je zpochybněn i TP225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, kde jsou nabízeny různé varianty růstu objemů dopravy – viz <https://pjkp.rsd.cz/technicke-podminky-tp/>
- Mohou být zmanipulovány ve prospěch prosazovaného záměru. Například pracují s vybranými scénáři, přičemž jsou vypuštěny nepříznivé podmínky. Nebo naopak jsou podmíněny řadou dalších podmínek, které v budoucnu nemusí být splněny (např. dokončení výstavby dalších prvků dopravní infrastruktury).
- Vzhledem k tomu, že prognózy jsou zřídka podrobeny následnému hodnocení, jejich věrohodnost je velmi diskutabilní.

Flyvbjerg, Holm, and Buhl: Inaccuracy in traffic forecasts, In: Transport Reviews, Vol. 26, č. 1, 2006, s. 1-24. 2006):

„... recenzovaná studie velkého počtu dopravních prognóz zjistila, že tyto prognózy bývají vysoce nepřesné. U devíti z deseti železničních projektů studie zjistila, že předpovědi počtu cestujících jsou nadhodnocené; u poloviny všech silničních projektů, včetně mostů a tunelů, studie zjistila, že rozdíl mezi skutečným a předpokládaným provozem je více než 20 %, u 25 % silničních projektů je rozdíl více než 40 %“.

Originál:

„... a peer reviewed study of a large number of traffic forecasts found that such forecasts tend to be highly inaccurate (Flyvbjerg, Holm, and Buhl 2006) For nine out of ten railway projects the study found that passenger forecasts are overestimated; the average overestimate is 106%. For half of all road projects, including bridges and tunnels, the study found that the difference between actual and forecasted traffic is more than 20%; for 25% of road projects the difference is more than 40%“.

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

Citujeme z další odborné literatury:

„Cílem dopravního modelování není správnost predikcí, nýbrž vytvořit věrohodný příběh, proč je zapotřebí a přínosné více stavět.“

Originál:

„The goal of traffic modeling is not to be right; it is to create a plausible narrative as to why more construction is both needed and helpful.“

<https://www.strongtowns.org/journal/2021/9/7/all-traffic-models-are-wrong>

V této souvislosti si dovoluujeme připomenout tendenčnost dopravního modelu k tunelu Blanka, který měl rovněž za cíl prokázat přínos záměru v podobě výrazného poklesu dopravy v širším centru a pouze mírný nárůst na několika málo komunikacích (zejména radiály k městskému okruhu). Po zprovoznění došlo k mírnému poklesu například v centru,

na magistrále, v ulici Milady Horákové, ale následně začala doprava houstnout, v ulicích V Holešovičkách, Patočkově a na severu Prahy došlo k výraznému zvýšení dopravních výkonů. Celkový nárůst intenzity dopravy v Praze od podzimu 2014 do června 2016 mohl dosáhnout až milion vozokilometrů denně.

<https://auto-mat.cz/21158/vic-tunelu-vic-kolon-a-smrtici-koktejl-pro-verejnou-dopravu>

Dopravní model k D0 518, 519 a 520 vykazuje sice pokles dopravy na řadě komunikací, avšak v dotčených oblastech – na okruhu a přivaděčích a na několika komunikacích v ose sever-jih – dochází k významnému nárůstu dopravní zátěže. Lze očekávat podobný průběh jako v případě zprovoznění jižní části okruhu či tunelu Blanka, kdy odlehčené komunikace se opět brzy zaplní (viz jev dopravní indukce).

Velmi tendenční jsou také závěry srovnání referenčního scénáře D se scénáři E2 a E3 se záměrem.

„Zprovoznění samotného úseku D0 520 výrazně odlehčí úseky Cínovecké, Kbelské ulice a Vysočanské radiály od nákladní dopravy. Uvolněnou kapacitu mohou využít osobní auta a dodávky a díky tomu se sníží intenzita na řadě dalších ulic v severovýchodním sektoru města. ... Po doplnění severozápadních úseků PO D0 518 a 519 v úseku Ruzyně – Suchdol – Březiněves lze očekávat významné snížení intenzit dopravy na severním okraji centra města, především ve směru západ-východ, jmenovitě v Evropské ulici, na Městském okruhu v Bubenečském tunelu, v ul. V Holešovičkách, Povltavské, Čuprově, Českomoravské a dalších, mimo to i na jižní trase přes Barrandov a Jižní spojkou. Obecně se jedná o místa často zasažená kongescemi, takže i když očekávané snížení (z velké počáteční hodnoty) relativně není velké, může velmi přispět k plynulosti dopravy na těchto komunikacích. Nákladní dopravě se otevírá další propojení západ-východ po severní části PO, čímž se snižuje intenzita nákladní dopravy na dnes jediné dálkové trase po jižní části PO, uvolnění kapacity na jižní části PO však pravděpodobně bude dorovnáno osobními automobily a dodávkami...“

S výjimkou ulice Evropské se nejedná o žádné významné snížení intenzit dopravy, pouze pokles o cca 5–15 % na několika málo komunikacích, který je však více než znehodnocen masivním nárůstem dopravní zátěže v oblastech dotčených dálnicí. V tunelu Blanka by sice ubylo cca 15 000 vozidel/den (cca 16 %), zatímco mezi Suchdolem a Čimicemi přibude nově téměř 105 000 vozidel/den. K výraznému zvýšení denních intenzit dojde např. na ulici Kamýcké v oblasti přivaděče Rybářka (+30,5 %), Čimické (+47 %), Horoměřické (+23,4 %), Prosecké (+28,6 %) či na D0 517 v úseku Karlovarská – Evropská (+34,5 %) v blízkosti obytné zástavby a rozvojového území Ruzyně. Obyvatelé Čimic a Chabern budou navíc obtěžováni hlukem a emisemi z nově vzniklého Čimického přivaděče (+24 300 vozidel/den).

V severovýchodním sektoru města sice dojde k výraznějšímu poklesu dopravy na místních komunikacích v městských částech VINOŘ, ČAKOVICE, SATALICE a KBELY, avšak obyvatelé prvních třech uvedených lokalit budou vystaveni negativním vlivům z dálnice a mimoúrovňových křižovatek. U středočeských obcí dotčených dálnicí bude pokles na některých místních komunikacích znehodnocen výrazným nárůstem na přivaděčích k dálnici v obcích Podolanka, Veleň a Hovorčovice a negativními vlivy z dálnice. V případě kolon, nehod či uzavírek tunelů na D0 budou místní komunikace v severovýchodním sektoru města sloužit jako objízdné trasy pro desítky tisíc vozidel z okruhu.

Dalším rizikem je „dorovnání uvolněné kapacity na nadřazených komunikacích“ (např. Cínovecká, Kbelská, Novopacká atd.) osobními automobily a dodávkami. Zatímco tranzitní doprava tudy pouze projíždí a poté opustí Prahu, cílová doprava bude naopak ucpávat navazující vnitroměstské komunikace a zabírat plochy pro parkování ve městě.

Je evidentní, že v důsledku dopravní indukce dojde časem k nárůstu IAD i na „odlehčených“ vnitroměstských komunikacích. Tzv. „černou díru“ dálničních investic, které po krátkodobé úlevě povedou k dalšímu nárůstu dopravy a (v řadě případů ještě horším kongescím) potvrzuje mnoho studií a zkušeností z praxe.

<https://urbandemographics.blogspot.com/2015/10/build-and-they-will-come-or-black-hole.html>

Citujeme mezinárodně uznávaného odborníka na městskou mobilitu:

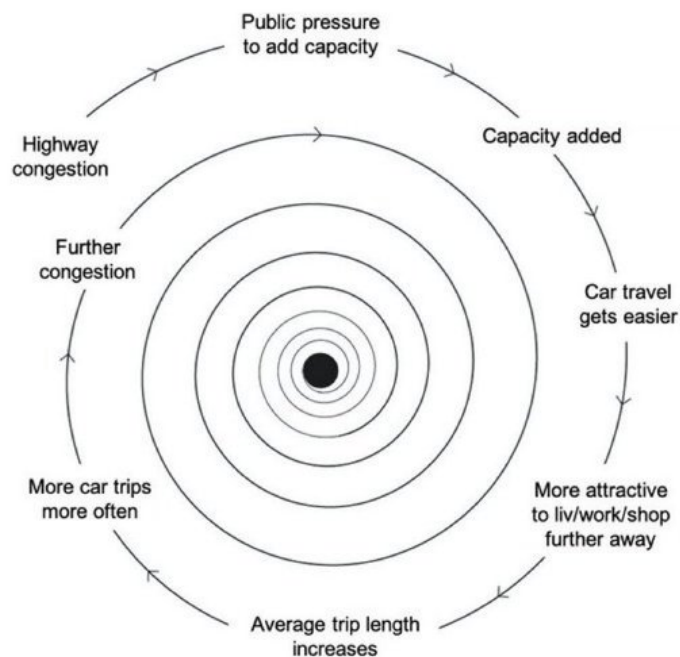
„Zaseklo se vaše město v černé díře silničních investic? Co víme jistě o nových dálnicích – jsou nehorázně nákladné, mají obrovskou uhlíkovou stopu, způsobují další nárůst dopravy a více jízd autem se stejnými nebo ještě horšími zácpami.“

<https://twitter.com/BrentToderian/status/1462671998580973569>

Brent Toderian

<https://toderianurbanworks.com/brent>

The black hole of highway investment



Bron: D.A. Plane, 'Urban transportation: policy alternatives'. In: Hanson & Giuliano (red.), *The Geography of Urban Transportation* (tweede editie), Guilford Press (1995), p. 439.

1.2.2. Nereálný a nevěrohodný scénář dopravního modelu

Dopravní model pracuje s několika scénáři, z nichž jsou relevantní především scénář B – stávající stav rok 2019, D – 2030 bez záměru a scénář E (E2, E3) – 2030 se záměrem. Ve scénářích D a E mají být v provozu níže uvedené stavby pro veřejnou hromadnou dopravu.

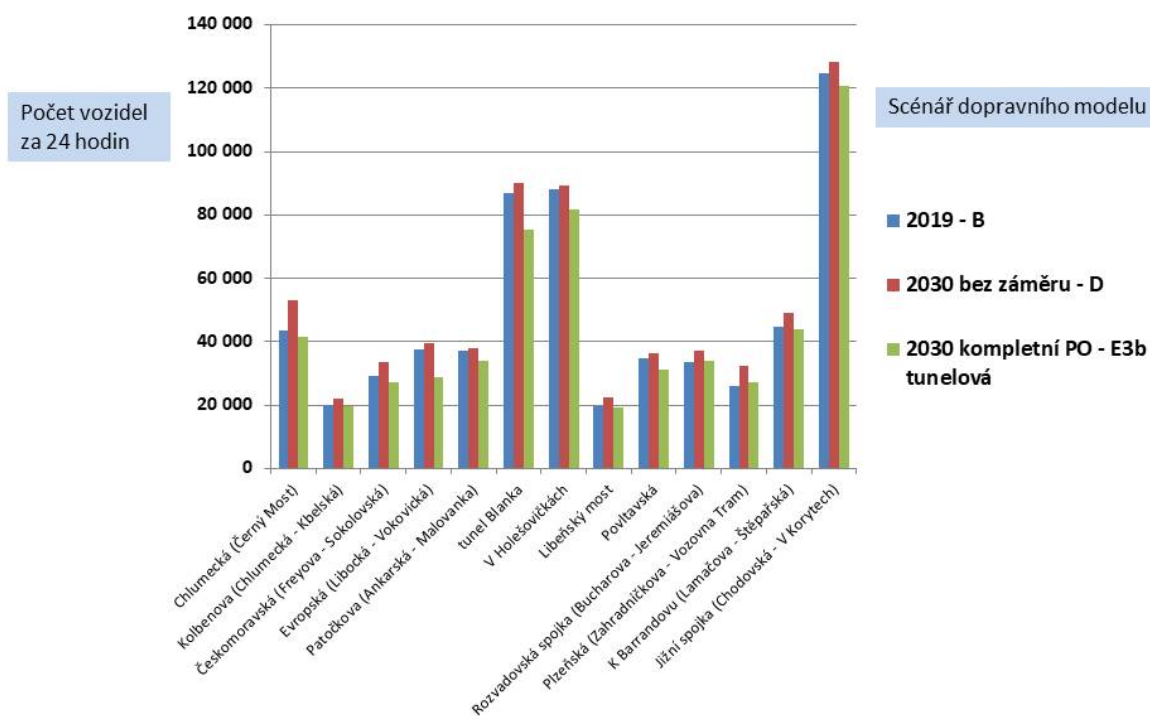
„V horizontu po roce 2030 se v širších vztazích počítá s prvními úseky vysokorychlostních tratí (VRT), např. z Prahy do Světlé nad Sázavou (směr Brno) a do Lovosic / Litoměřic (směr Ústí n. L.). Přestavba vnitřní části železničního uzlu se v tomto horizontu ještě neuvažuje. V řešeném území se předpokládá modernizace železničního spojení na letiště a do Kladna, prodloužení tramvajových tratí (TT) Divoká Šárka – Dědina – Na Padesátníku, Malovanka – Strahov, Podbaba – Suchdol, Kobylisy – Bohnice (pouze po jižním okraji sídliště ulic K Pazderkám), Kobylisy – Zdiby, Sídliště Ďáblice – Nádraží Čakovice a v poslední řadě s výstavbou lanovky Podbaba – ZOO – Bohnice.“ (str. 13 B.1 DIP)

Z významných silničních staveb v řešeném území budou v provozu také přeložky II/101 a II/240 mezi D7 a D8.

S ohledem na aktuální harmonogram uvedených staveb, zdouhavé povolovací procesy, problémy s přípravou, nepředvídatelné události a nedostatek financí lze téměř s jistotou konstatovat, že většina staveb nebude uvedena do provozu v roce 2030 a možná ani o několik let později. To znamená, že předložený scénář E2/3 pro rok 2030 s okruhem je „neoptimističtější“ variantou, která prokazatelně nenastane. Dopravní intenzity na mnoha komunikacích včetně okruhu budou tedy vyšší než v posuzovaném scénáři, z kterého vychází i další přílohy dokumentace.

Velmi diskutabilní je také referenční scénář D bez záměru, se kterým jsou porovnávány scénáře E2 a E3 se záměrem. Scénář D pro rok 2030 vykazuje nárůst (tranzitní) dopravy na několika komunikacích v relaci západ - východ, resp. východ - západ, přičemž po dostavbě severní části D0 dochází na těchto komunikacích k poklesu oproti scénáři D o cca 10–20 %. Při porovnání se scénářem B (rok 2019) však scénář se záměrem E3 vykazuje na uvedených komunikacích výrazně nižší pokles dopravy (0–10 %) či dokonce mírný nárůst (např. Rozvadovská spojka či Plzeňská). Vzhledem k tendenci dopravně inženýrských podkladů vyvstává otázka, zda scénář D nebyl „manipulován“ za účelem prokázání většího poklesu dopravy díky realizaci záměru.

Vnitroměstské komunikace v relacích východ - západ



Největší pochybnosti vyvolává nárůst o 8 700 vozidel denně na ulici Aviatická na Letišti Václava Havla ve scénáři D oproti scénáři B v roce 2019, přestože se uvažuje s přibližně stejným počtem pasažérů jako v roce 2019 a s již zprovozněnou železnicí na letišti.

„V modelovém výpočtu střednědobého výhledu se předpokládá poměrně rychlé oživení na předcovidovou úroveň 18 mil. cestujících za rok.“

Lze tedy konstatovat, že nárůsty IAD v relacích východ-západ ve scénáři D byly účelově namodelovány, aby díky dostavbě severní části okruhu tyto cesty mohly být přesunuty ve scénáři E3 na dálnici D0 a aby mohl být prokázán pokles na vnitroměstských komunikacích.

Z výše uvedených důvodů nelze scénář D považovat za věrohodný, neboť účelově zkresluje data ve prospěch záměru.

1.2.3. Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci

Podle dopravně-inženýrských podkladů z dokumentace EIA realizace D0 518, 519 a 520 povede k výraznému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci. **Vlivem zprovoznění těchto staveb dojde k nárůstu dopravních výkonů o 1 560 tisíc vozokilometrů za den a cca 1/2 dopravy na uvedených úsecích D0 má být indukovaná.**

Citujeme ze závěrů IPRu (DIP D0 518 a 519 str. 103):

„Stejně jako v etapovém stavu je zprovoznění Pražského okruhu významnou změnou nejen v kvalitativní, ale i kvantitativní nabídce dopravního systému z pohledu automobilové dopravy. Tedy i z pohledu zátěží, a souvisejících dopravních výkonů, na dotčených úsecích je obdobný poměr výkonů z jízd existujících, volících výhodnější trasu, a jízd nových, plynoucích z nových příležitostí a propojení, a to 1:1 (v případě D0 518 – 519 je poměr blíže 1:2, v případě D0 520 pak 2:1).“

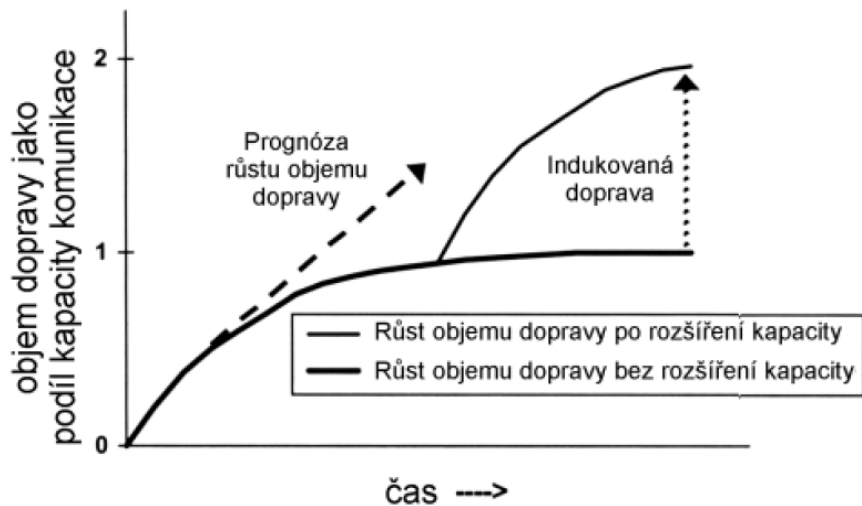
Tabulka níže zobrazuje nárůst dopravních výkonů v důsledku realizace záměru. 66 % nárůstu odpovídá dopravě převedené z VHD a prodloužení cest zlepšením dostupnosti vzdálenějších cílů, což je nežádoucí a v rozporu se strategickými dokumenty pro udržitelnou mobilitu. To znamená, že např. obyvatelé Kladenska, kteří jezdí za prací převážně na Prahu 6 (Letiště Václava Havla), začnou cestovat za prací mnohem dále (např. do oblasti Vysočan či Malešic). V dopravním modelu není zahrnuta dopravní indukce vyvolaná novým rozvojem v důsledku realizace záměru: například nové logistické haly či rezidenční satelity, což povede k dalšímu nárůstu osobní a nákladní dopravy v pražské aglomeraci.

Stav	popis	počet cest osob v modelovém území						dopravní výkon v modelovém území			
		IAD		VHD		celkem		vozidla do 3,5 t			
		hodnota stavu	rozdíl oproti stavu D	hodnota stavu	rozdíl oproti stavu D	hodnota stavu	rozdíl oproti stavu D	hodnota stavu	rozdíl oproti stavu D	podíl příčiny změny	komentář
		tis. cest	tis. cest	tis. cest	tis. cest	tis. cest	tis. cest	tis. vozokm	tis. vozokm		
B	stávající 2019	2 687	-393	2 680	-470	5 368	-863	37 240	-6 284		
D	2030 referenční bez záměru	3 080	0	3 150	0	6 230	0	43 524	0		referenční, srovnávací stav
E.2	2030 se záměrem D0 520	3 083	+3	3 147	-3	6 230	+0	43 933	+409	100%	celkový nárůst se záměrem
E.2 ref.	stav E.2 s referenční poptávkou stavu D	3 080	0	3 150	0	6 230	0	43 748	+224	55%	rychlejší, ale delší trasa po okruhu
	nárůst výkonu zvýšením počtu cest IAD								+48	12%	převedená doprava z VHD na IAD
	zbývá na prodloužení cest								+137	34%	prodloužení cest zlepšením dostupnosti
E.3	2030 se záměrem s komplet. PO	3 103	+23	3 127	-23	6 230	+0	45 084	+1 560	100%	celkový nárůst s komplet PO
E.3 ref.	stav E.3 s referenční poptávkou stavu D	3 080	0	3 150	0	6 230	0	44 099	+575	37%	rychlejší, ale delší trasa po okruhu
	nárůst výkonu zvýšením počtu cest IAD								+337	22%	převedená doprava z VHD na IAD
	zbývá na prodloužení cest								+648	42%	prodloužení cest zlepšením dostupnosti

Tabulka č. 5 – počty cest a dopravní výkon (v tisících)

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 roztržité zástavby v satelitech za Prahou závislých na IAD.

Graf 1: Dopravní indukce (Litman 1998)



Vysvětlivka grafiky: Doprava roste, dokud jsou silnice volné. Přírůstky začnou klesat, když vzniknou zácpy až do dosažení rovnováhy (maximální saturace označené vodorovnou křivkou). Když se navýší kapacita, doprava roste, dokud nedosáhne nové rovnováhy. Tato nová doprava ve špičce se nazývá indukovaná doprava.

Generated Traffic and Induced Travel (Generovaný provoz a indukované cesty)

www.vtpi.org/gentraf.pdf

How highways make traffic worse (Jak dálnice zhoršují dopravu)

<https://www.youtube.com/watch?v=2z7o3sRxA5g>

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists (Rozšiřování silniční kapacity v městských oblastech vedlo ke vzniku sídelní kaše, většímu provozu a více cestám autem)

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

Dopravní prognóza, scénář E2 a E3 se záměrem, avšak počítá s dopravní indukcí pouze na okruhu, nikoliv na stávajících „odlehčených“ komunikacích. Přitom ze zkušeností nejen ze zahraničí, ale i z Prahy víme, že tyto komunikace se opět zaplní.

„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).“

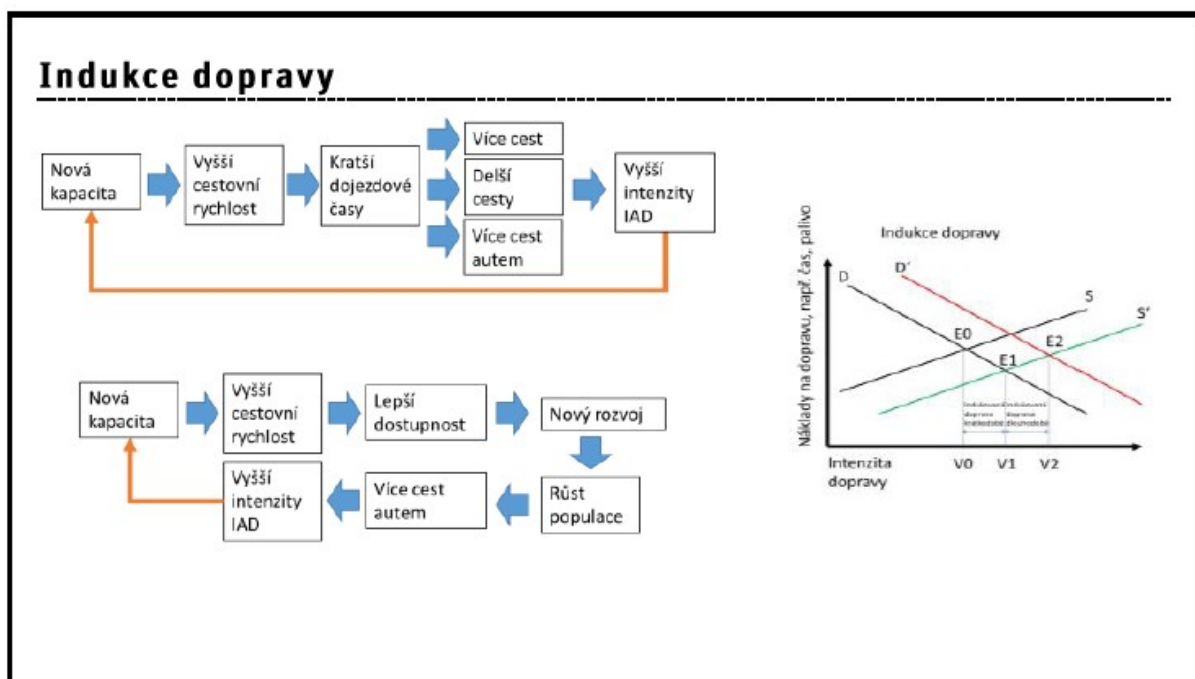
Zdroj: Prezentace dopravního odborníka Ing. Jiřího Pohla na besedě „Městská mobilita v časech klimatické krize“ 24. 9. 2019, str. 9:

https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2019/09/Beseda_vcetne-komentaru.pdf

Právě blízkost okruhu (v jižní variantě), který přitáhne i vnitroměstskou 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) či na Kbelské a Novopacké po zprovoznění severní části okruhu.

Dokonce i dopravní odborníci z městských organizací upozorňují na problémy rozšiřování silniční kapacity v pražské aglomeraci. Viz snímek z prezentace zástupce IPR Praha na nedávném workshopu k udržitelné mobilitě.



1.2.4. Minimální podíl tranzitu a zvýšení atraktivity dojížděky autem do Prahy

Je zapotřebí zdůraznit, že podíl mimopražského tranzitu na území hl. 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 %.

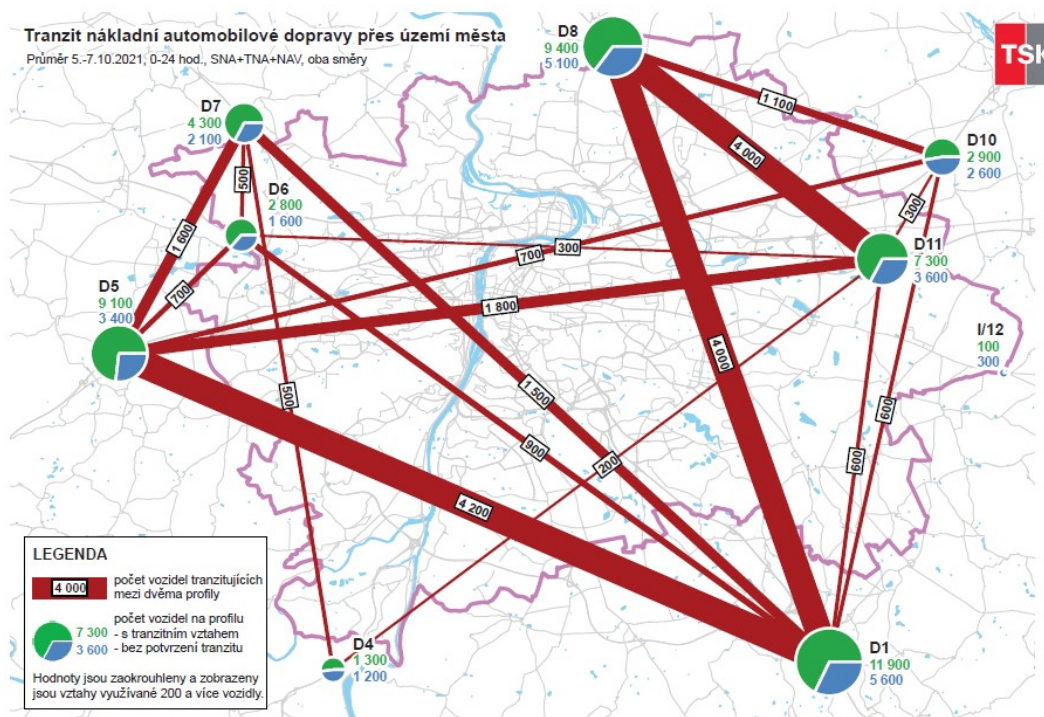
Bilance počtů cest osob na území města v běžném pracovním dnu

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

Zdroj: www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf

Vzhledem k masivnímu rezidenčnímu rozvoji v Praze a zejména jejích suburbií a výstavbě nových kancelářských komplexů lze očekávat, že podíl vnitroměstské a příměstské dopravy nadále poroste.

Co se týká tranzitní nákladní dopravy, schéma TSK z roku 2021 uvádí, že nákladní tranzit na severozápadě je minimální, zatímco na severovýchodě mezi D8 a D10, resp. D11 se pohybuje cca 9100 vozidel denně (relace D8 – D1, D8 – D11 a D8 – D10).



V severozápadní relaci využívají totiž nákladní auta nově postavenou silnici 1. třídy I/16 Slaný – Velvary, která propojuje dálnice D7 a D8 mimo území hl. města. V severovýchodní relaci by bylo žádoucí odvést nákladní tranzit dále od Prahy (např. aglomerační okruh) za účelem odlehčení hustě obydlené oblasti Černého Mostu a Horních Počernic. Díky tomu by nebylo zapotřebí rozšiřovat dálnice D8, D10 a D11 u Prahy.

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.

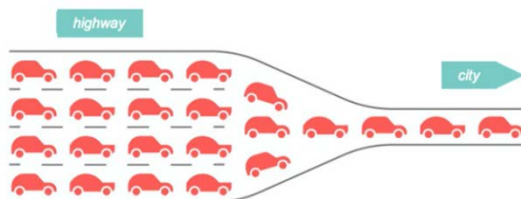


https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/172/infoletak_s16-slany-velvary.pdf

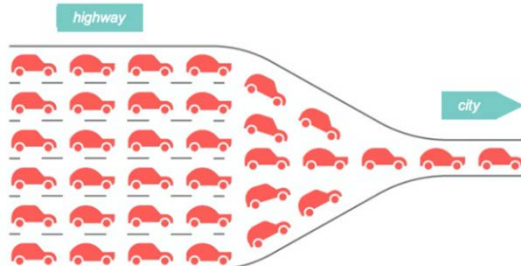
Je naprosto evidentní, že **šestiproudá dálnice pouhých 6 km od centra (D0 518 a 519) či na okraji Prahy (D0 520) s několika sjezdy bude převážně sloužit jako příjezdová komunikace do hl. města a výrazně usnadní dojíždku autem.** To povede k dalšímu zatížení navazujících komunikací a zvýšenému záboru ploch pro parkování ve městě.

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

Zdroj: Urban Cycling Institute

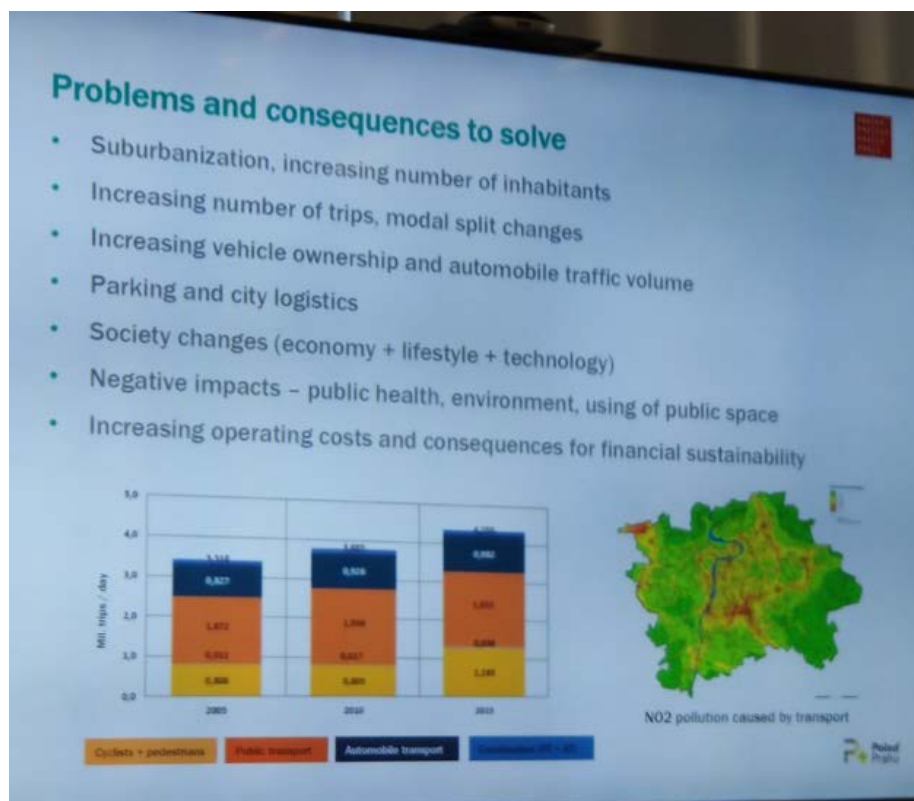
<https://twitter.com/fietsprofessor/status/1617900219538243584>

S ohledem na výše uvedené skutečnosti – minimální podíl tranzitní dopravy a výrazný nárůst dopravních výkonů v důsledku umístění okruhu ve městě a silného efektu dopravní indukce –

je tvrzení o nezbytnosti záměrů D0 518, 519 a 520 pro fungování celoměstského dopravního systému NEPRAVDIVÉ:

„Bez dokončení Pražského okruhu nemůže celoměstský dopravní systém (radiálně-okružní) fungovat. Absence chybějících úseků Pražského okruhu má za následek každodenní kongesce páteřních komunikací Prahy a při dopravní nehodě často i dopravní kolaps. Negativně se projevuje na zatížení komunikační sítě v silně urbanizovaných oblastech města.“ (str. 28 hlavní dokumentace EIA)

Současná kritická situace je důsledkem nekonceptního dopravního a územního plánování v posledních 30 letech, které bylo podřízené automobilové dopravě na úkor alternativních (ekologických) druhů dopravy a vedlo k zvýhodnění životního stylu závislého na autech. Jedná se o velké silniční stavby (např. tunel Blanka, ulice Novopacká, rozšiřování dálničních úseků směrem do Prahy atd.), boom rezidenčních satelitů za Prahou, výstavbu obřích logistických hal a obchodních a zábavních center s několika tisíci parkovacími místy a masivní koncentraci ekonomických aktivit v Praze namísto polycentrického rozvoje napříč regiony.



Snímek je z prezentace odborníka z IPR Praha a popisuje příčiny masivního nárůstu dopravní zátěže v pražské aglomeraci:

- Suburbanizace, rostoucí počet obyvatel
- Rostoucí počet cest, změny v dělbě přepravní práce (modal split)
- Nárůst registrovaných osobních aut na 1000 obyvatel (2,5× od roku 1990, cca 15,5× od roku 1960)
- Nárůst dopravních výkonů (3× od r. 1990, cca 10× od roku 1960)
- Společenské změny (ekonomický růst, životní styl)

Další příčiny jsou:

- Nedostatečná nabídka občanské vybavenosti a pracovních příležitostí v okrajových částech Prahy a přilehlé aglomeraci
- Vznik monofunkčních čtvrtí, zejména komerčních a logistických areálů
- Levné parkování
- Nedostatečná regulace IAD

Je naprosto evidentní, že řešením nemůže být realizace šestiproudé dálnice v pražské aglomeraci, která výše uvedené problémy naopak prohloubí.

1.2.5. Narušení přirozené spádovosti a principu města krátkých vzdáleností

Lidé nejčastěji volí cíle svých každodenních cest (zejména práce, škola, nákupy) co nejbližší místa bydliště či v rozumné dojezdové vzdálenosti. Lokalizační data od mobilních operátorů na platformě Golemio (Operátor ICT) nabízí podrobné informace o mobilitě obyvatel, např. kolik lidí odkud kam dojíždí a jak daleko.

<https://golemio.cz/data/data-mobilnich-operatoru>

Obyvatelé Kladenska a severní části okresu Praha-západ dojíždí převážně do Prahy 6 (cca 26 %), do Prahy 1 díky dobré dostupnosti VHD (cca 13 %), do Prahy 5 (cca 11 %). Mezi nejvyhledávanějšími cílovými lokalitami jsou také díky spádovosti (blízkosti) Praha 13 a Praha-Zličín.

Obyvatelé z okresů Praha-východ a Neratovice dojíždí převážně do Prahy 8 (cca 12 %), do Prahy 1 díky dobré dostupnosti VHD (11 %), do Prahy 9 (cca 8 %), Prahy 4 (8 %), Prahy 20 (6 %). Mezi nejvyhledávanějšími cílovými lokalitami jsou také díky spádovosti (blízkosti) Praha 14, Praha 18 a Praha-Čakovice.

Dostavba severní části D0 v prosazované trase převážně na území Prahy výrazně naruší přirozenou spádovost. Jak potvrzují dopravně-inženýrské podklady na str. 13, dojde k prodloužení cest zlepšením dostupnosti vzdálenějších cílů. Na str. 12 je uvedeno:

„Významným zdrojem a cílem dopravy v severozápadním sektoru města je Letiště Václava Havla Praha. Zejména na úsecích D0 518 a 519 bude doprava na/z letiště tvořit významnou část dopravního zatížení.“

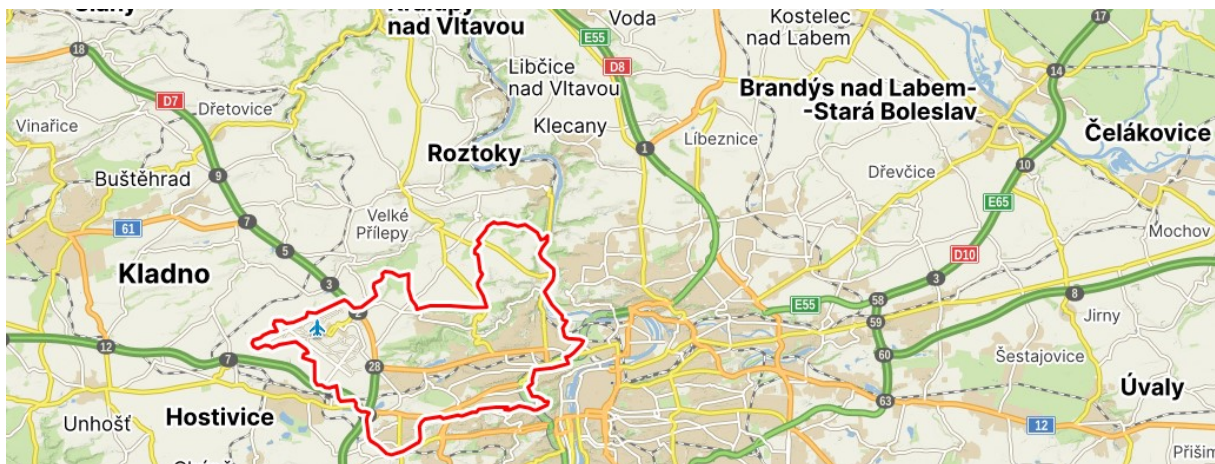
Běžný český občan jede na letiště maximálně jednou za rok, a to zejména v letních měsících. Každodenní dopravu na/z Letiště Václava Havla tvoří především zaměstnanci, dodavatelé a zahraniční turisté. Z dat mobilních operátorů vyplývá, že na letiště v současnosti cestují denně lidé žijící v severozápadním segmentu pražské aglomerace. Letiště a „přidružené“ firmy jsou významným zaměstnavatelem zejména pro obyvatele Kladenska a přilehlých obcí okresu Praha-západ. Realizace záměru by umožnila dojížděku autem z mnohem vzdálenějších lokalit v severovýchodním segmentu pražské aglomerace. **To je však v přímém rozporu s principem města krátkých vzdáleností a cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů**, které kladou důraz na „snižování poptávky po dopravě“ (méně cest a kratší cesty) a přesun cestujících z aut na ekologické druhy dopravy! Také je otázkou, zda lidé ze severovýchodu, kteří nyní pracují na Praze 8 či 1, by díky dostavbě D0 změnili zaměstnání,

aby absolvovali mnohem delší cestu (nikoliv však časově) např. na letiště. Lze spíše očekávat, že kvůli pokračující „divoké“ expanzi rezidenčních satelitů za Prahou budou severní část D0 využívat zejména noví obyvatelé suburbii mj. i pro „zbytné“ cesty a na úkor VHD.

1.2.6. Silné nadhodnocení potřeby dojíždky mezi severovýchodní a severozápadní částí pražské aglomerace

Dopravně-inženýrské podklady silně nadhodnocují potřebu dojíždky (autem) mezi severovýchodní a severozápadní částí pražské aglomerace za účelem ospravedlnění severní části okruhu vedoucí převážně na území Prahy. Dle lokalizačních dat mobilních operátorů lidé volí cíle svých cest především ve spádové oblasti, která se nachází v blízkosti místa bydliště či rozumné dojezdové vzdálenosti. Relace mezi severovýchodní a severozápadní částí pražské aglomerace jsou v celopražském měřítku velmi omezené. Dle dat mobilních operátorů z března 2022 celkem cca 27 tisíc osob cestovalo mezi severovýchodním a severozápadním segmentem pražské aglomerace (oběma směry). Vzhledem k tomu, že se jednalo o období, kdy ještě platila některá omezení v důsledku pandemie COVIDu, lze konstatovat, že běžná dojíždka mezi uvedenými lokalitami je o cca 10 % vyšší (přibližně 30 000 osob).

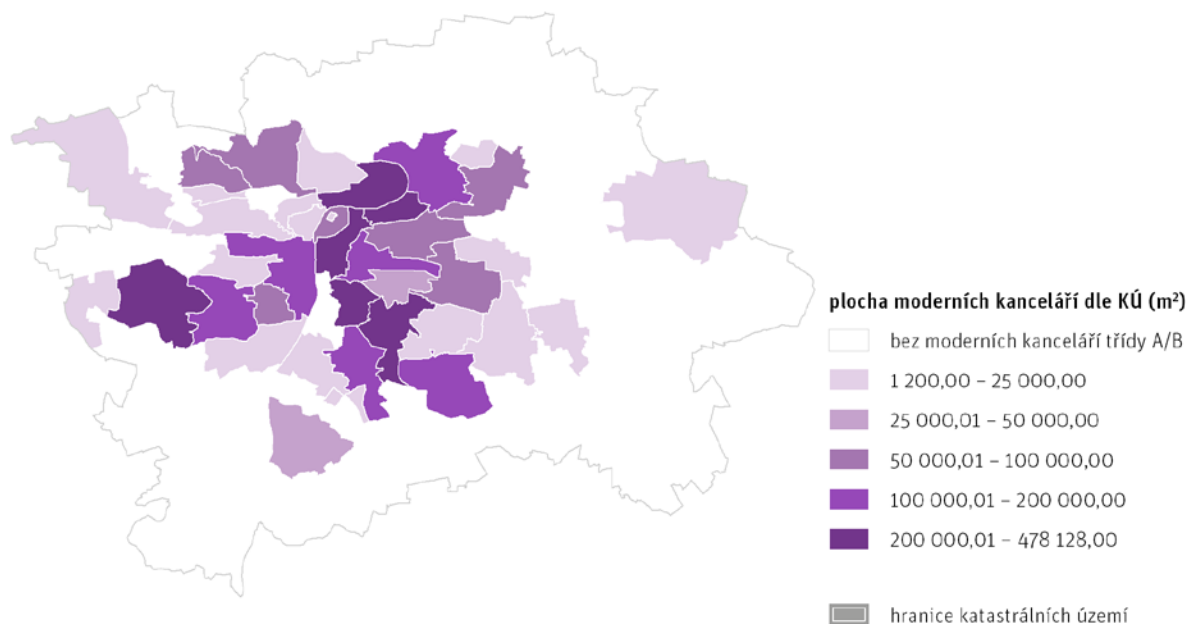
Severovýchodní segment zahrnuje městské části v obvodu Praha 8 a Praha 9 a okres Praha-východ (ORP Brandýs nad Labem). Severozápadní segment zahrnuje městské části v obvodu Prahy 6, ORP Kladno a severní část okresu Praha – západ (ORP Černošice).



Cca 85 % osob ze severovýchodního segmentu směřuje do Prahy 6, kde je nejvíce pracovních příležitostí, vysokoškolské areály a výborná dostupnost MHD. Zatímco cca 75 % osob ze severozápadního segmentu směřuje do Prahy 8 a Prahy 9 rovněž díky široké nabídce pracovních příležitostí a dobré dostupnosti MHD. V případě Prahy 6 se jedná především o cíle v oblasti Dejvic, Bubenče, Hradčan, Břevnova a podél Evropské. Praha 8 má nejvíce pracovních příležitostí v oblasti Karlína a Libně a Praha 9 v oblasti Vysočan. Všechny uvedené lokality jsou dobře dostupné kolejovou dopravou (metro, tramvaj, železnice). Na obrázku níže jsou vyznačeny plochy kancelářských komplexů dle katastrálních území Prahy (dle dat JLL z roku 2019), které dokládají širokou nabídku pracovních příležitostí v uvedených lokalitách městských částí.

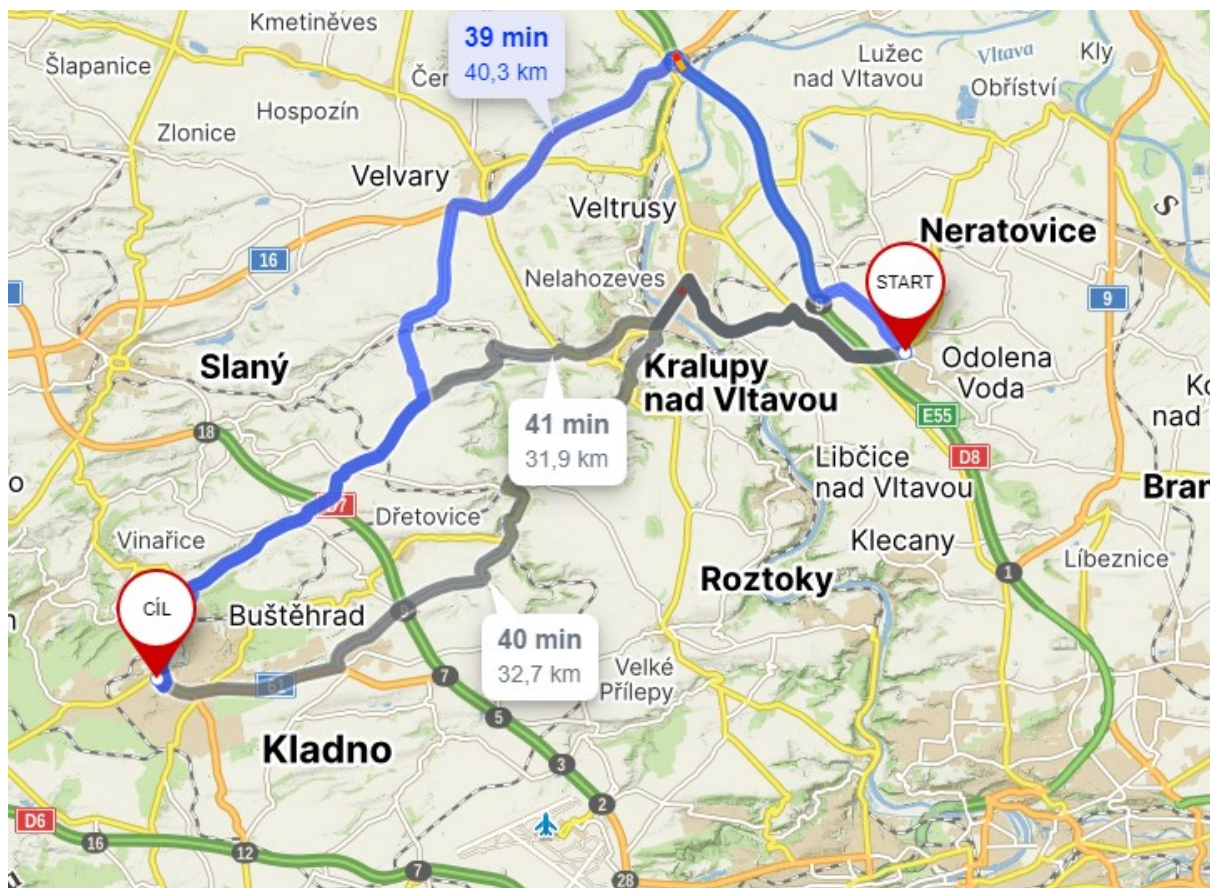
2.1.1.2 Moderní kancelářské plochy v katastrálních územích

IPR Praha 2020 / data: JLL 2019



Je naprosto evidentní, že pro uvedené relace severní část okruhu není vhodným řešením z následujících důvodů: nežádoucí přesun části cest z VHD do aut, přetížení vnitroměstských komunikací v ose sever – jih, zvýšené nároky na parkování v převážně centrálních lokalitách Prahy. Významnou část relací mohou v budoucnu pokrýt připravované projekty VHD: TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy – Letňany – Čakovice, TT Podbaba – Suchdol, TT Kobylisy – Zdiby, VRT Praha – Ústí nad Labem s Líbeznickou spojkou na Neratovice a Mělník, s terminálem Sever a přestupem na tramvaj či metro směr západní část Prahy, železnice Praha – Brandýs nad Labem.

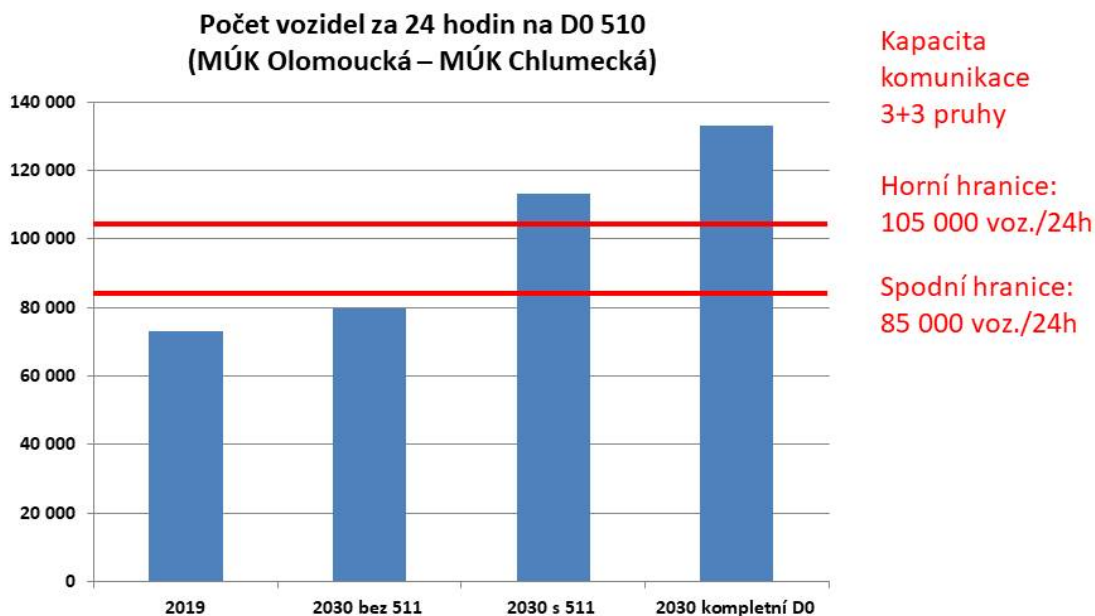
Pouhých 10 % osob (cca 3000) cestujících mezi severovýchodní a severozápadní částí pražské aglomerace má zdroj a cíl cesty mimo Prahu. Z téměř 90 % osob v této „tranzitní“ relaci cestuje mezi obcemi na protilehlém břehu Vltavy: např. Roztoky – Husinec / Řež, Roztoky – Klecany, Roztoky – Zdiby obousměrně. Vzhledem k tomu, že se jedná o vzdálenost cca 2-3 km vzdušnou čarou, nedává vůbec smysl, aby tito lidé využívali dálnici D0 a jezdili 14 až 22 km autem. V současnosti zřejmě využívají přívoz v kombinaci s autobusem nebo železnici a pěší lávku v Řeži. Nejeefektivnějším řešením pro tyto relace by byla výstavba další lávky mezi Roztoky a Klecany a most mezi Libčicemi a Husincem. Pro vzdálenější relace (např. Kladno – Odolena Voda), kterých je však minimum (desítky lidí), je vhodnější využít stávající komunikace ve Středočeském kraji a do budoucna aglomerační okruh.



1.2.7. Dopravní kolaps u Černého Mostu a Horních Počernic

Dopravně-inženýrské podklady naprosto přehlížejí alarmující dopravní situaci v hustě obydlené oblasti Černého Mostu a Horních Počernic. Po dostavbě severní části okruhu a dalších dálničních komunikací stoupne dopravní zátěž na úseku 510 ze současných 73 100 vozidel na 133 200 vozidel denně včetně 24 300 nákladních, tj. +82 %! Kromě toho se očekává výrazný nárůst dopravy na dálnici D11 v těsné blízkosti obytné zástavby Horních Počernic ze současných 57 800 na 79 900 vozidel denně. V lokalitě, kde žijí desítky tisíc lidí a v blízkosti D0 se nachází několik mateřských, základních a středních škol a zdravotnických zařízení, má vzniknout zřejmě nejvytíženější dálniční úsek v ČR s nejvyšším počtem a hustotou kamionů!

Dostavba D0 povede k nárůstu dopravy na úseku 510 o cca 82 %



Zdroj: dokumentace EIA D0 518, 519 a 520

V roce 2018 si ŘSD nechalo zpracovat bezpečnostní audit u firmy Sweco – Hydroprojekt „D0 510, Studie bezpečnosti a analýzy rizik k DÚR, aktualizace“. Z auditu jasně vyplývá, že kapacita komunikace 510 v režimu 3+3 pruhy bude nedostatečná. Po zprovoznění stavby D0 511 jsou požadovány 4+4 pruhy a po zprovoznění severní části okruhu dokonce 5+5 pruhů. Překážkou pro zkapacitnění je však okolní zástavba a přírodní lokality.

Citujeme:

"Všechny tyto lokality a jejich ochrana vytvářejí však natolik silná omezení v možnostech potřebného zkapacitnění tohoto klíčového úseku, do kterého se v těsném sledu napojují dvě dálnice (D11 a D10) a silnice I. třídy, že není předkládáno projektové řešení, které by řešilo řádně a v souladu s normou takové uspořádání, které by zaručovalo ve výhledovém období dosažení a udržení požadované úrovně kvality provozu." (str. 42)

Navíc jsou zásadně porušovány normy na bezpečnou vzdálenost křižovatek.



„Ani jedna dvojice křižovatek neodpovídá z hlediska vzájemné vzdálenosti požadavku normy!“ (str. 89)

A budou vznikat nebezpečné situace.

„To znamená cca 12 rozhodnutí během 4 km, což se rovněž nedá bez spolujezdce, místní znalosti nebo navigace bez chyby zvládnout. Lepší orientace o poloze vůči krajíně bude likvidována soustavou protihlukových zdí a zářezů.“

K tomu všemu navíc každá připojující se rampa s intenzivním provozem bude průběžná vozidla vytlačovat do vnitřních pruhů a proniknutí zpět do vnějšího pruhu znamená proniknout souvislým proudem nákladních automobilů.“ (str. 88)

Bezpečnostní audit doporučuje realizaci alternativní souběžné komunikace dál od Prahy (např. východní část aglomeračního okruhu).

 Making Future.	
D0 510, studie bezpečnosti a analýzy rizik k DÚR, aktualizace	Zpráva
D0 510 „Satalice – Běchovice, zkapacitnění“	

16 VYBRANÁ DOPORUČENÍ A POŽADAVKY NA STAVEBNÍ ŘEŠENÍ, TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ A PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ, KTERÉ VYPLYNULY ZE STUDIE BEZPEČNOSTI A ANALÝZY RIZIK

16.1 DOPORUČENÍ Z DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉHO POSOUZENÍ

16.1.1 VÝSLEDKY KAPACITNÍHO POSOUZENÍ

Z normového kapacitního posouzení vyplývá, že navržené uspořádání D0 stavby 510 je z kapacitního hlediska pro výhledové intenzity roku 2055 **nevyhovující**. Na úsek mezi MÚK Běchovice a MÚK Chlumecká je při zatížení roku 2055 překročena kapacita v mezikřižovatkových úsecích, z čehož vyplývají i nevyhovující prvky mimoúrovňových křižovatek na tomto úseku.

Ve variantě roku 2025 (po zprovoznění stavby D0 511) již stavba 510 kapacitně nevyhovuje ani v navrženém optimalizovaném uspořádání dle dokumentace DÚR (01/2018). Za nevyhovující je označen úsek mezi **MÚK Českobrodská a MÚK Horní Počernice** pouze v třípruhovém uspořádání. Dle kapacitního posouzení je **požadováno** uspořádání **2 x 4 jízdní pruhy**.

Po zprovoznění stavby D0 520 a dalšímu nárůstu intenzit již stavba 510 **kapacitně nevyhovuje** v navrženém optimalizovaném uspořádání, a to v úseku mezi křižovatkami MÚK Českobrodská a MÚK Chlumecká. V tomto úseku je při dopravním zatížení roku 2055 kapacitní požadavek na uspořádání **2 x 5 jízdních pruhů**.

Díky tomuto požadavku je otázkou, zda by nebylo vhodné uvažovat o realizaci alternativní komunikace v podobě souběžné komunikace, např. východní část Aglomeračního okruhu.

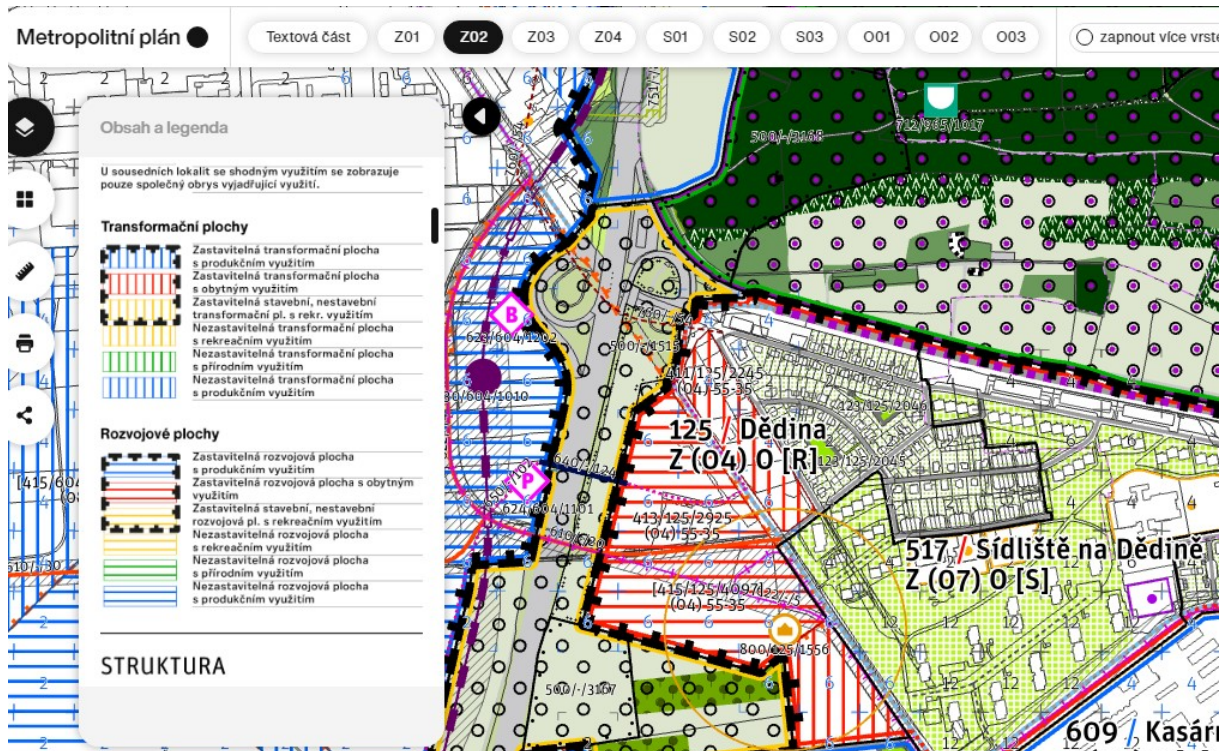
Optimalizace DÚR – zrušení ramp od ulice Českobrodské a nutnost uspořádání stavby 510 2 x 4 jízdní pruhy (pro rok 2055 je kapacitní požadavek v části MÚK Chlumecká – MÚK Běchovice na uspořádání 2 x 5 jízdních pruhů), nebo **realizovat kolektorovou variantu celého úseku**.

Kompletní dokumentace k bezpečnostnímu auditu je ke stažení zde:

https://dolni-pocernice.cz/doc/A_D0_510_AKTUALIZACE-ZDP.pdf

1.2.8. Masivní nárůst dopravy v oblasti Ruzyně

Dokumentace EIA také bagatelizuje masivní nárůst dopravy v oblasti Ruzyně na úseku D0 517 (MÚK Řepy – MÚK Ruzyně), kde se nachází obytná zástavba a rozvojová plocha pro bydlení podél ulice Drnovská – viz zákres v metropolitním plánu hl. města Prahy.



Po dostavbě severní části okruhu a dalších dálničních komunikací stoupne dopravní zátěž na úseku D0 517 ze současných 67 600 na 115 600 vozidel denně včetně 14 890 nákladních, tj. +71 %! Na úseku mezi MÚK Ruzyně a MÚK Přední Kopanina, kde dle TSK jezdilo v roce 2019 cca 87 000 vozidel, dojde k nárůstu na 130 200 vozidel denně včetně 15 290 nákladních. Je naprosto evidentní, že jako v případě úseku 510 u Černého Mostu, také na D0 517 hrozí dopravní kolaps v důsledku nedostatečné kapacity komunikace 3+3 pruhy a porušování norem pro vzdálenost křižovat (min. 4 km, v městských aglomeracích min. 2 km).

1.2.9. Podhodnocení významu přivaděče Rybářka pro pravý břeh Vltavy

Dopravní model velmi podceňuje atraktivitu cílů na Praze 6, levého břehu centra a tunelu Blanka pro cestující z pravého břehu Vltavy a severovýchodního segmentu pražské aglomerace. Uváděný počet 14 300 vozidel/den na přivaděči Rybářka je diskutabilní stejně tak jako nárůst vozidel o pouhých +180 vozidel/den na ulici Roztocké v úseku ulic Kamýcká – V Podbabě. Evidentně je zde snaha provést simulaci tak, že veškeré přírůstky dopravy budou na okruhu a přivaděčích z přilehlých lokalit, neboť dle propočtu většinu dopravy na přivaděči Rybářka mají tvořit vozidla jedoucí do/ze Suchdola a Roztok.

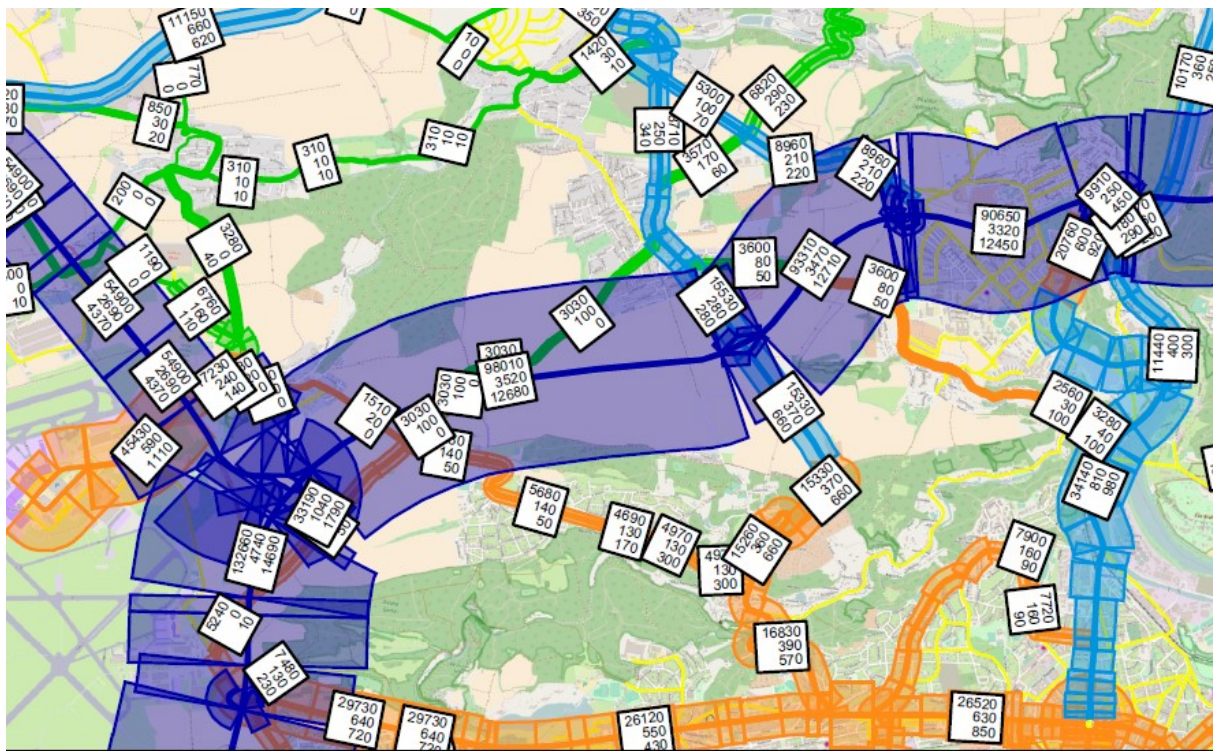
Je zapotřebí zdůraznit, že přivaděč Rybářka je součástí nejkratší spojnice mezi vnějším a vnitřním okruhem, nikoliv pouze obslužná komunikace pro Suchdol a Roztoky. Podobně jako v dopravních modelech k tunelu Blanka, kde byl významně podhodnocen nárůst dopravy na ulicích Svatovítské či Patočkově, je velmi pravděpodobné, že i prognóza k D0 518 a 519 bagatelizuje dopady záměru na navazující komunikace. Jiné dopravní modely, např. k rekonstrukci Vítězného náměstí či přeložce II/240, potvrzují výrazný nárůst dopravy směrem do Dejvic a k tunelu Blanka.

Počet vozidel za den na vybraných komunikacích v oblasti Vítězného náměstí				
Komunikace	2017	2021 + KES	2040 + SOKP	Rozdíl 2040 - 2017 v %
Jugoparty (Šolínova - VN)	16000	17200	20600	28,8
Svatovítská I (VN - Kafkova)	23100	22000	29900	29,4
Svatovítská II (KES - Blanka)	31400	48100	50200	59,9
Terronská (Zelená - Roosveltova)	8300	9500	10800	30,1
Studentská (Bechyňova - Technická)	5900	6300	5900	0,0
Evropská (Gymnasijní - Kolejní)	31400	38200	27700	-11,8
2040+: na Evropské se projevív pozitivně zprovoznění železnice Praha - Letiště - Kladno				

Zdroj: <http://www.iprpraha.cz/viteznenamesti> (zip soubor Soutěžní podklady), P17.1-3_Kartogramy intenzit IAD 2017_2021_2040+_traffic model ICT

1.2.10. Podhodnocení dopravního významu Horoměřické

Zprovoznění šestiproudé dálnice s MÚK Horoměřice a sjezdem do Šáreckého údolí může vést k dalšímu nárůstu dopravy na Horoměřické a v oblasti Bořislavky, kde se nachází řada atraktivních cílů cest i pro obyvatele ze severovýchodu Prahy: kancelářské komplexy, vzdělávací a zdravotnická zařízení včetně Ústřední vojenské nemocnice atd. Zatímco dopravní model TSK uvádí cca 7 900 vozidel/den na úseku mezi hranicí města a Nebušicemi, jiné dopravní modely (např. EIA k přeložce II/240 či studie ČVUT) počítají s více než 15 000 vozidly denně. Kartogram níže zobrazuje zatížení silniční sítě s D0 518 a 519 a přeložkou II/240 v roce 2040 (všechna vozidla, lehká nákladní vozidla, ostatní nákladní vozidla).



II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 - D8

Zdroj: DIP k EIA přeložka II/240 a II/101

1.2.11. Masivní nárůst dopravy v oblasti Čimic, Dolních Chaber a Zdib

Nejvíce dotčenou lokalitou z hlediska nárůstu dopravní zátěže budou Čimice (15násobek oproti současnému stavu). Zatímco v roce 2019 byla jedinou páteřní komunikací Čimická s provozem cca 9 400 vozidel denně, po dostavbě záměru budou obyvatelé Čimic vystaveni hluku a škodlivým emisím z cca 105 500 vozidel na dálnici a 24 300 vozidel na Čimickém přivaděči. Navíc dojde i k významnému nárůstu dopravy na Čimické (+47 %).

V Dolních Chabrech má jezdit na páteřních komunikacích (Spořická, Ústecká) v roce 2030 bez záměru cca 29 000 vozidel. Po dostavbě severní části okruhu s Čimickým přivaděčem a sběračem sice dojde k poklesu na uvedených stávajících komunikacích, avšak celková dopravní zátěž na území Chaber stoupne o cca pětinašobek: 92 400 na dálnici, 24 300 na přivaděči a 11 400 na sběrači. Navíc se zvýší dopravní zátěž na ulici Horňátecká směr Kobyličky, což může způsobit kolony jak na Ústecké, tak na ulici Kládky, odkud se auta z Čimického sběrače napojí zpět na Ústeckou. V případě nehod, kolon a uzavírek tunelů na okruhu budou místní komunikace sloužit jako objízdné trasy.

Zdiby jsou již v současnosti vystaveny dopravní zátěži z páteřních komunikací Pražská, Průběžná a dálnice D8. V roce 2030 bez záměru se očekává pokles na Pražské díky zprovoznění TT do Kobyličky, avšak další nárůst dopravy na Průběžné a D8 v úseku Zdiby – Březiněves. Dostavba D0 povede k nárůstu na Průběžné (+16,5 %), na D8 (+15 %) a nově bude jezdit na okruhu v blízkosti Zdib cca 92 400 vozidel včetně 10 000 nákladních. Obyvatelé Zdib budou vystaveni hluku a škodlivým látkám z cca 231 600 vozidel, což představuje téměř 78% nárůst oproti scénáři bez záměru.

1.2.12. Zpochybnění přínosů investic do veřejné hromadné dopravy

Dopravní model, který usiluje o prokázání přínosů dálnice na území Prahy, zároveň zpochybňuje miliardové investice do veřejné hromadné dopravy. Při srovnání stavu v roce 2019 se scénářem D – 2030 bez záměru, kdy mají být zprovozněny klíčové dopravní stavby, lze konstatovat, že jejich vliv na přesun cestujících z aut do VHD je minimální. Navzdory zprovoznění železnice na letišti a do Kladna a tramvajové tratě (TT) Divoká Šárka – Dědina - Na Padesátíku intenzity IAD na Evropské nadále rostou (+2200). Je zapotřebí dodat, že se uvažuje přibližně stejný počet pasažérů na Letišti Václava Havla (cca 18 milionů) jako v roce 2019. Dokonce TT Podbaba – Suchdol s terminálem Výhledy nepovede dle modelu k významnějšímu přesunu cestujících do MHD. Denní intenzity na ulici Kamýcká v úseku hranice města – Internacionální se zvýší z 12 300 na 13 600. Ani realizace lanovky Podbaba - ZOO – Bohnice, která představuje alternativní spojení mezi Prahou 6 a Prahou 8, nemá evidentně pozitivní přínos z hlediska přesunu cestujících z IAD na VHD. Doprava v tunelu Blanka nadále poroste (+3100 vozidel/den). Jediný záměr VHD s mírně pozitivním dopadem na přesun cestujících z IAD do VHD má TT Kobylisy – Zdičky: pokles dopravních intenzit na Ústecká (pokles –2000 vozidel/den) a Hornátecká (–1800 vozidel/den).

Pokud by byl dopravní model věrohodný, lze oprávněně pochybovat o socioekonomických přínosech výše uvedených investic do VHD, jejichž celkové náklady zřejmě přesáhnou 40 miliard. Domníváme se však, že hlavním účelem modelu bylo „zvýraznit“ následný pokles intenzit IAD v důsledku zprovoznění úseků D0 518 a 519 ve scénáři E2.

1.2.13. Vypuštění klíčového projektu TT Podbaba – Troja – Bohnice

Scénář E3 – 2030 se záměrem a dokonce ani výhledový scénář F nepočítá se zprovozněním klíčové stavby tramvajové tratě Podbaba – Troja – Bohnice, která je součástí tramvajového okruhu a severní tramvajové tangenty Podbaba – Bohnice – Kobylisy – Letňany. Nový tramvajový most mezi Prahou 6 a Prahou 8 má zároveň sloužit pro chodce, cyklisty a IZS. Jedním z hlavních důvodů přetížení tunelu Blanka je právě absence kapacitního kolejového spojení na severu Prahy, které může převzít část cestujících z aut zejména v relacích mezi Prahou 6 a Prahou 8.

1.2.14. Zlepšení přinese nový přístup, nikoliv nová dálnice ve městě

Prezentovat dálniční průtah 518, 519 a 520 jako řešení kritické dopravní situace je naprosto scestné a svědčí o nedostatečných znalostech dávno známého jevu dopravní indukce (viz výše), aktuálních trendů a poznatků v oblasti udržitelné městské mobility a dopravního chování obyvatel. Citujeme:

„Pro zlepšení dnešní kritické dopravní situace je nutné dálniční a silniční síť na okraji a v přilehlé části Pražského regionu propojit okruhem, avšak v takové poloze, která bude dostatečně atraktivní pro vytvoření nabídky alternativní trasy mimo intenzivně urbanizovaná území...“ (str. 29. hlavní dokumentace EIA)

Naopak odborné studie, výstupy mezinárodních projektů a doporučení odborných institucí potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity vede ke zhoršení kongescí, zvýšení emisí CO₂ a dalším negativním externalitám. **Je nejvyšší čas opustit tento zastaralý přístup plánování dopravy a hledat nová řešení.**

V posledních letech se úspěšně uplatňuje tzv. „**Avoid – Shift – Improve**“:

- Snižování poptávky po dopravě (město krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace, polycentrický rozvoj lokálních center s občanskou vybaveností).
- Přesun k udržitelným druhům dopravy (VHD, cyklo, pěší, sdílená mobilita).
- Zlepšení zbývající dopravy (přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla).

<https://projects2014-2020.interregeurope.eu/innotrans/news/news-article/6151/sustainable-transport-avoid-shift-improve/>

1.2.15. Nedostatky DIP a požadavek na jejich přepracování

Dopravně inženýrské podklady vykazují vážné nedostatky, neboť

- jsou silně tendenční ve prospěch prosazovaného záměru,
- pracují s nereálnými scénáři, které počítají s předchozím zprovozněním několika dalších významných staveb,
- bagatelizují celkový nárůst dopravních výkonů IAD a přetížení dotčených oblastí dopravní zátěží,
- podhodnocují jev dopravní indukce na stávajících (odlehčených) komunikacích,
- prezentují D0 518, 519 a 520 jako řešení kritické dopravní situace hlavního města Prahy v rozporu s daty, odbornými studii, zkušenostmi z praxe velkých aglomerací a aktuálními poznatky v oblasti udržitelné městské mobility a dopravního chování,
- silně nadhodnocují potřebu dojížděky (autem) mezi severovýchodní a severozápadní části pražské aglomerace,
- přehlížejí masivní nárůst dopravy na stávajících úsecích D0 510 u Černého Mostu a D0 517 v Ruzyni, kde se nachází obytná zástavba a rozvojové plochy pro bydlení,
- podceňují význam přivaděče Rybářka z hlediska atraktivity cílů na Praze 6, levého břehu centra a tunelu Blanka pro cestující z pravého břehu Vltavy a severovýchodního segmentu pražské aglomerace,
- podhodnocují dopravní význam ulice Horoměřické,
- bagatelizují obrovský nárůst dopravní zátěže v oblasti Čimic, Zdib a Dolních Chab,er,
- zpochybňují přínosy miliardových investic do VHD,
- nepočítají s klíčovou tramvajovou tratí Podbaba – Troja – Bohnice, která nabídne konkurenceschopné spojení mezi Prahou 6 a 8.

Požadujeme přepracovat dopravně inženýrské podklady se zohledněním výše uvedených skutečností.

1.3. Nefunkční dopravní řešení, nesoulad s evropskou legislativou TEN-T a zákonem o pozemních komunikacích

Dálnice D0 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 úrovněových 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 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 P6 – P8 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).

Severní část dálnice D0 včetně navazujícího úseku D0 510 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.

PO dle ZÚR nemůže zároveň plnit funkci dálnice a místní komunikace

- ▶ Zákon o pozemních komunikacích (Zákon č. 13/1997 Sb.) rozlišuje charakter a funkce dálnice pro dálkovou dopravu a místní komunikace pro místní (městskou dopravu), tedy podle § 4, resp. 6:

„Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.“

„Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.“

- ▶ Nařízení EU č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, čl. 17, odst. 2, resp. čl. 17, odst. 3a):

„Silnice vysoké kvality ... (a tedy i SOKP jako součást TEN-T) plní důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra, ... spojují horské, vzdálené, špatně přístupné a okrajové regiony NUTS 2 s centrálními regiony Unie.“

„Dálnice (tedy SOKP) je speciálně projektovaná silnice vybudovaná pro provoz motorových vozidel, která neslouží k obsluze přilehlých pozemků ...“

1.4. Vyjádření k rozptylové studii a vlivu na veřejné zdraví

Program zlepšování kvality ovzduší (PZKO) aglomerace Praha 2020 stanovil lokality, kde jsou překračovány imisní limity benzo(a)pyrenu. Mezi nejhůře postižené patří Praha-Suchdol, Praha-Lysolaje, Praha-Přední Kopanina a Praha-Vinoř, tedy městské části, které mají být dotčené plánovanou dálnicí D0. Realizace záměru D0 je v naprostém rozporu s cíli PZKO snižovat hodnoty B(a)P pod zákonné limity.

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

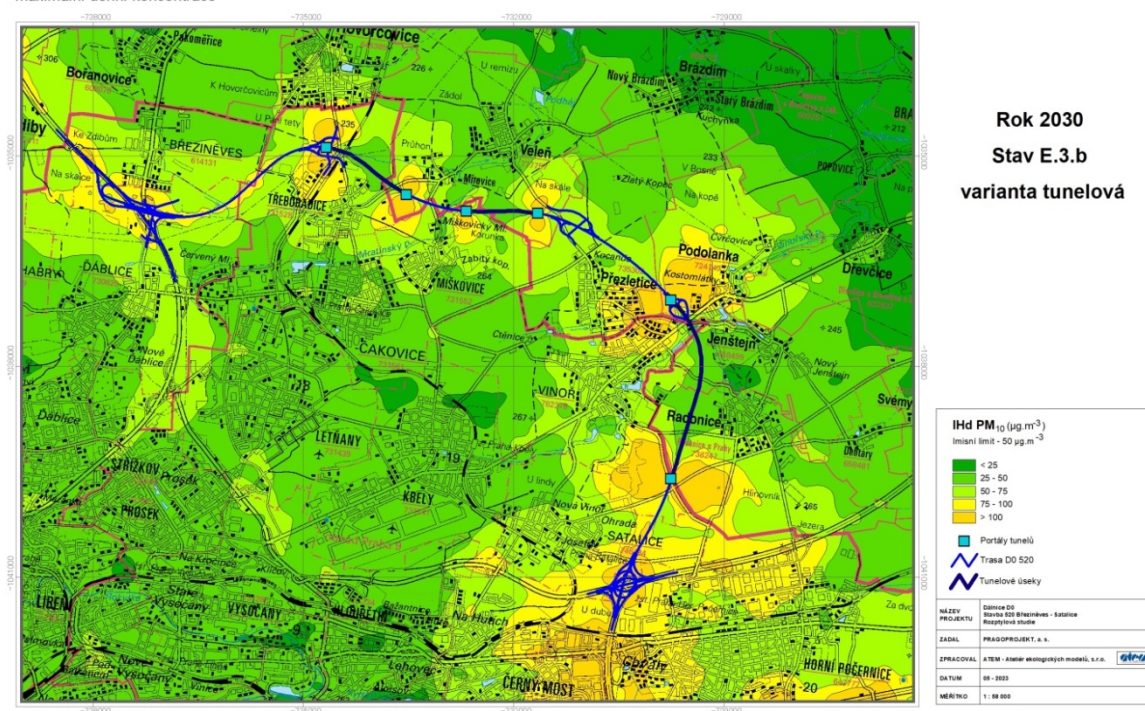
Zdroj: PZKO 2020+

Záměr bude mít negativní vliv na veřejné zdraví z důvodu zvýšené expozice obyvatel škodlivým látkám, jejichž negativní účinky není možné dostatečně kompenzovat.

Již po dostavbě D0 511 a dalších dálničních úseků budou výrazně překračovány maximální denní koncentrace PM₁₀ v oblasti Černého Mostu a Horních Počernic. Po dostavbě severní části okruhu se imisní situace nadále zhorší.

SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE PM₁₀
maximální denní koncentrace

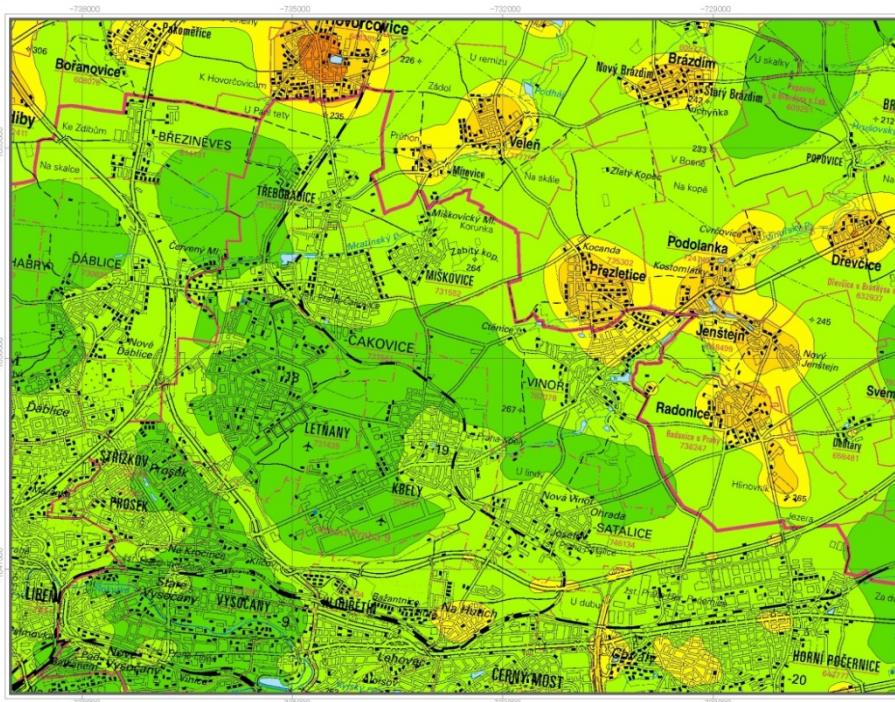
Vykres 64



Ve scénáři D v roce 2030 bez záměru budou překračovány limity benzo(a)pyrenu ve většině obcí podél plánované trasy D0 (Hovorčovice, Veleň, Jenštejn, Podolanka, Radonice).

BENZO[a]PYREN
průměrné roční koncentrace

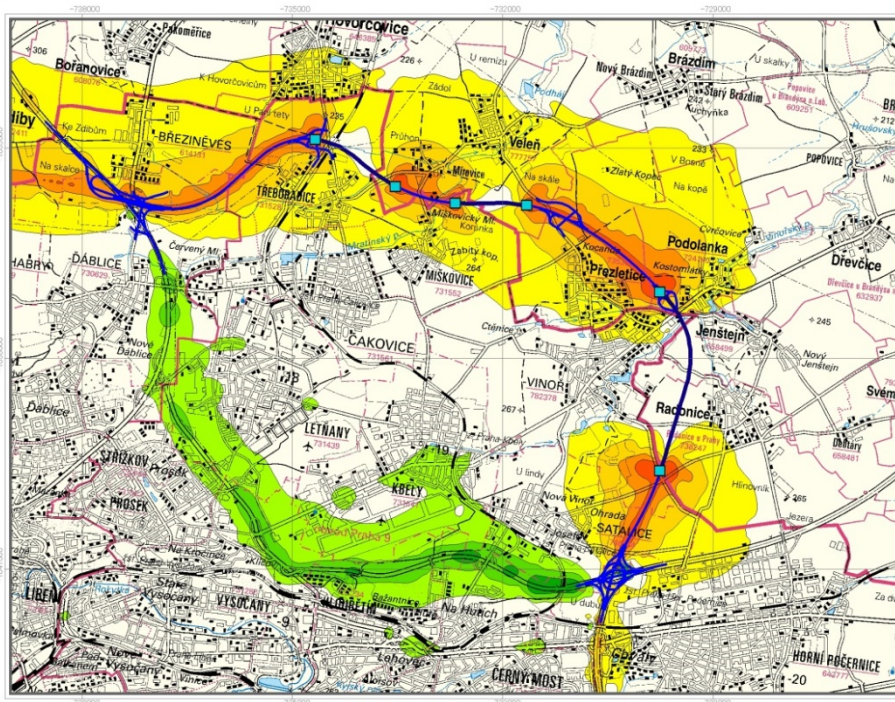
Vykres 83



Dle dat/výkresů z rozptylové studie záměr povede k dalšímu navýšení koncentrací B(a)P v dotčených obcích nad rámec zákonných limitů.

BENZO[a]PYREN
průměrné roční koncentrace

Vykres 87



V následujícím textu sdílíme vyjádření RNDr. Alice Dvorské, Ph.D.

Studie opatření ke snížení vlivů na kvalitu ovzduší byla v červnu 2023 zpracována firmou ATEM, s. r. o. (dále jen Studie opatření). K této studii je třeba vznést následující připomínky:

- a) „U jedné znečišťující látky – benzo[a]pyrenu – dochází v části zastavěného území k situaci, kdy bude v součtu pětiletých průměrů koncentrací za roky 2017–2021 s imisními příspěvky překročen imisní limit a zároveň zde imisní příspěvek přesahuje 1 % imisního limitu“ (str. 5 Studie opatření). Studie opatření je tedy zaměřena na problematiku imisního zatížení benzo(a)pyrenem. Na území MČ Praha – Horní Počernice se ale v její obytné části podle imisní mapy ČHMÚ pro roky 2017–2021 pohybují imisní koncentrace $PM_{2,5}$ až do výše $15,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Tyto hodnoty se na první pohled zdají být se značnou rezervou pod (současným) legislativním imisním limitem $PM_{2,5}$ ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$), avšak nejistoty map pětiletých průměrů imisních koncentrací mohou být dosti vysoké a jsou závislé na řadě faktorů, mj. na rovnoměrnosti pokrytí území měřicími stanicemi. Mapy mají nejmenší nejistotu v blízkosti měřicích stanic, avšak na území MČ Praha – Horní Počernice se žádná měřicí stanice nenachází. Přestože je k nejistotám imisních map nutno přihlížet při jejich interpretaci¹, nejsou tyto skutečnosti ve Studii opatření uvedené ani diskutované. Navíc je třeba si uvědomit, že při tvorbě map imisních koncentrací jsou kombinována data naměřená na měřicích stanicích imisního monitoringu s výstupem z rozptylového modelu. Podhodnocení nenastane, pokud rozptylový model zohledňuje všechny podstatné emisní zdroje (což ovšem nevyklučuje náhodné podhodnocení či nadhodnocení dané nejistotou mapy). Je důležité vědět, že víceemise z mimoúrovňových křižovatek nebyly do modelování zahrnuté, což může vést k mírnému podhodnocení imisních map.² Takových křižovatek se na území MČ Praha – Horní Počernice nachází několik. Je důvodné se domnívat, že i některé další zdroje znečištění ovzduší nebyly při tvorbě map imisních koncentrací zohledněné, neboť jejich výši je velmi obtížné odhadnout (např. pálení biomasy na zahradách, které představuje významný epizodní zdroj znečištění ovzduší³, dále vytápění chatek v zahrádkářských a chatových oblastech zcela nevhodnými palivy apod.). Hodnoty zjištěné měření $PM_{2,5}$ se ve srovnání s modelovanými imisními mapami ČHMÚ v některých lokalitách mohou navíc silně rozcházet.⁴ Ze všech těchto důvodů nelze vyloučit, že imisní pozadí v součtu s imisním příspěvkem Záměru povede v MČ Praha – Horní Počernice k překročení imisního limitu $PM_{2,5}$.

Ze všech výše uvedených důvodů je pro zjištění reálného imisního pozadí $PM_{2,5}$ a dalších znečišťujících látek třeba provést na území městské části měření imisního zatížení. Pro zjištění rozložení imisních koncentrací na území městské části je možné použít

¹ https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18en/Prilohal_CHMU2018.pdf

² Dopis ČHMÚ ze dne 1. 10. 2021 (č. j. CHMI/411/76/2021), který je odpovědí na dopis MČ Praha – Ďáblice ze dne 30. 7. 2021 (č. j. 1863/2021_MCPD).

³ <https://www.jmk.cz/content/25025>

⁴ Příkladem je jihomoravská lokalita Spešov (Rájec-Jestřebí), kde podle imisních map ČHMÚ pro roky 2017–2021 má průměrná roční koncentrace $PM_{2,5}$ dosahovat hodnot kolem $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V roce 2021 však byla ve Spešově v rámci měření pro mezinárodní síť měřicích stanic IQAir naměřena roční průměrná koncentrace $PM_{2,5}$ ve výši $26,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, v roce 2022 byla situace podobná ($25,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$) (<https://www.igair.com/world-most-polluted-cities?continent=59af92ac3e70001c1bd78e52&country=DpgXxrKfMPZHuaXf4&state=&sort=rank&page=1&perPage=50&cities=>).

screeningová měření⁵, na vytipovaných zájmových lokalitách je poté nutné provést měření dlouhodobější. Z důvodu pokrytí časové variability imisních koncentrací je žádoucí měření provádět po dobu několika let (od současnosti do doby plánovaného zahájení výstavby Záměru), avšak minimálně po dobu jednoho celého roku.⁶ Při volbě míst k měření je třeba úzce spolupracovat se zástupci úřadu městské části a veřejností. Pro nutnost zjištění reálného zatížení ovzduší MČ Praha – Horní Počernice částicemi PM_{2,5} a dalšími polutanty hovoří i skutečnost, že „ze sledovaných znečišťujících látek je nutno v hodnocené zástavbě při zohlednění imisního pozadí (tj. tedy i v referenčních stavech bez záměru) očekávat zvýšené riziko z chronické expozice částicím PM₁₀, PM_{2,5}, oxidu dusičitému a benzo[a]pyrenu (...) Vlivem záměru lze očekávat převažující zvýšení míry zdravotního rizika ve sledovaném území“ (str. 200–201 Dokumentace).

Studii opatření ke snížení vlivů Záměru na kvalitu ovzduší a Dokumentaci je třeba přepracovat, a to ve smyslu zahrnutí poznatků minimálně ze screeningových měření imisních koncentrací znečišťujících látek. Bude-li na území MČ Praha – Horní Počernice v součtu s imisním příspěvkem Záměru indikováno možné překročení imisního limitu PM_{2,5}, PM₁₀ nebo NO₂, je třeba již během procesu EIA pro tato území navrhnout a ověřit minimalizační a kompenzační opatření.

- b) Na str. 37 Studie opatření je diskutován vývoj problematiky imisního zatížení ovzduší v budoucnu: „V současné době je v pokročilém stádiu schvalovacího procesu revize směrnice EU o kvalitě vnějšího ovzduší, z níž jsou odvozeny i české imisní limity. Tato revize mj. přináší zásadní zpřísnění imisních limitů pro PM₁₀, PM_{2,5} a NO₂, a to u průměrných ročních koncentrací na polovinu.“

Z důvodu prověření efektivity a proveditelnosti minimalizačních a kompenzačních opatření zaměřených na imisní zatížení PM₁₀, PM_{2,5} a NO₂ by proto tato měla být ve Studii opatření zahrnuta. Cílem je předcházení možným budoucím problémům s aplikací opatření, které se mohou objevit v souvislosti s potenciálně značným rozšířením ploch území s překračováním imisního limitu PM_{2,5} a dalších znečišťujících látek.

- c) Opatřením k minimalizaci vlivů Záměru na kvalitu ovzduší v MČ Praha – Horní Počernice je realizace vegetačních bariér. Na str. 34 Studie opatření se píše, že „v rámci dalších etap projektové přípravy je ovšem nutno situaci prověřit ve vazbě na konkrétní prostorové řešení bariéry, neboť dálnice D0 je v tomto úseku vedena na náspech a částečně i mostech a reálné provedení bariéry tak bude patrně prostorově více heterogenní. V případě, že by konkrétní prostorové podmínky neumožnily provedení výsadeb v takovém rozsahu, aby došlo k redukci imisních příspěvků záměru v obytné zástavbě pod hodnotu 0,01 ng.m⁻³, bude nutno doplnit vegetační bariéru též o plošné výsadby v obytné zástavbě (tzn. kompenzační opatření).“ Z uvedeného plyne, že výsadba vegetačních bariér tak, jak byla zkoumána ve Studii opatření, nemusí být v praxi vůbec realizovatelná. Studie opatření ovšem zcela rezignuje na podrobnější zkoumání praktické realizatel-

⁵ Vzhledem ke konstrukci většiny imisních limitů jako roční průměry je absolutním minimem měření po dobu 2 týdnů, a to alespoň 4x v různých ročních obdobích. V tomto režimu bylo provedeno např. měření v rámci studie „Šíření látek znečišťujících ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (Sládeček J. a kolektiv, technický dokument ČHMÚ, červen 2017)

<http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/reditel/SIS/nakladatelstvi/assets/119.pdf>.

⁶ Viz projekt monitoringu životního prostředí pro stavbu „D0 – úsek 511-Běchovice – D1“ (únor 2023, SUDOP Praha, a.s.), v rámci něhož má být měření kvality ovzduší prováděno i stacionárními stanicemi s celoročním provozem.

nosti navrženého minimalizačního opatření, případně podrobnější studium dalších opatření kompenzačních.

- d) Na str. 5 Studie opatření se píše, že „studie (...) není návrhem kompenzačních opatření podle § 11 zákona [č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší], neboť záměr se v současnosti nenachází ve fázi územního řízení.“ K problematice se dále na str. 36 Studie opatření uvádí, že se jedná „o modelovou studii, která prezentuje možné řešení předmětné problematiky. Studie v žádném případě nepředkládá konečný či závazný výčet opatření – to by ani nebylo možné vzhledem k jejímu postavení v rámci procesu projektové přípravy záměru, vývoji imisní situace v území a předpokládanému vývoji evropské a české legislativy. Její smysl a účel spočívá zejména v zodpovězení otázky, zda je vůbec možné pomocí minimalizačních či kompenzačních opatření dosáhnout stanovených cílů kvality ovzduší (...) Jeví se jako evidentní, že při důsledném přístupu je dosažení tohoto cíle možné, a tato skutečnost je v dané fázi přípravy podstatnější, než konkrétní technická řešení, která se bezpochyby budou v budoucím období vyvíjet.“ Citovaná tvrzení jsou vysoce problematická, neboť:
- Odkládání stanovení konkrétní a závazné podoby minimalizačních a kompenzačních opatření do dalších fází procesu projektové přípravy je v rozporu s běžnou praxí. Konkrétní podoba a rozsah v dokumentaci EIA stanovených opatření na kompenzaci emisí BaP bývá zahrnuta již do závazných podmínek pro navazující řízení (viz např. kompenzační opatření výsadby konkrétního počtu stromů pro záměr „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“⁷).
 - Vývoj evropské a české legislativy lze v rozhodující míře předpokládat a je již znám, proto je možné, a nutné proveditelnost opatření prověřit již nyní (viz text výše).
 - V textu výše je rozvedeno, proč minimalizační opatření navržené ve Studii opatření nemusí být v praxi realizovatelné vůbec nebo jen se značnými obtížemi. Praktická realizovatelnost navrženého minimalizačního opatření není ze strany Oznamovatele Záměru nikterak prokázána a doložena.
- e) **K textu Studie opatření je třeba uvést ještě poznámky obecného charakteru:**
- **Kapitola 2.2.1 se zabývá výsadbou vegetace coby opatření k minimalizaci vlivů Záměru na kvalitu ovzduší. V textu je třeba zřetelně uvést, že vegetační bariéry sice v kapitole popsanými mechanismy sníží zatížení ovzduší, avšak znečišťující látky jsou transportovány do jiných složek životního prostředí (půda, vegetace). Nejedná se tedy o opatření, které by vedlo ke snížení zatížení životního prostředí jako celku, což je důležité si uvědomit.**
 - Je třeba upozornit, že z metodických důvodů nelze souhlasit s úvahou o vývoji imisních koncentrací BaP na str. 37 Studie opatření: „Úroveň průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu (...) v hodnocené oblasti dosahuje právě hodnoty limitu 1 ng.m^{-3} , přičemž v naprosté většině modelové oblasti je již limit splněn. Přitom platí, že imisní zátěž území benzo[a]pyrenem se soustavně snižuje – za období 2014–2017, tzn. pouze o 3 roky dříve, dosahovaly jeho roční koncentrace v modelové oblasti až $1,5 \text{ ng.m}^{-3}$ a hodnoty nižší než 1 ng.m^{-3} se vyskytovaly jen v cca 16 % čtverců.“ Imisní mapy lze totiž pro srovnání vývoje imisní zátěže v čase aplikovat jen orientačně, přičemž je třeba

⁷ https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP472?lang=cs

vzít v úvahu nejistotu jednotlivých map. To však ve Studii opatření nebylo provedeno. Průměrná relativní nejistota jednotlivých map má v jednotlivých letech různé prostorové rozložení. Je třeba upozornit, že imisní mapy nejsou primárně konstruovány za účelem jejich meziročního srovnání.⁸ Nevhodnost použití map pětiletých průměrů imisních koncentrací pro hodnocení vývoje imisního zatížení v čase lze demonstrovat na příkladu města Jesenice. V letech 2007–2011 zde dálnice D0 coby významný liniový zdroj znečištění ovzduší po většinu času ještě nebyla v provozu, naopak v letech 2014–2018 v provozu již byla. Podle hodnot imisních koncentrací ve čtvercích obsahujících těleso dálnice D0 zahrnujících Jesenici a Osnici mělo v letech 2014–2018 u ročních imisních koncentrací PM₁₀, PM_{2,5} a NO₂ navzdory novému provozu D0 dojít k někdy i výraznému poklesu (viz obrázek níže, čtverce se stavbou D0 jsou vyznačeny tučně).

Polutant	2007–2011	2014–2018
PM ₁₀		
PM _{2,5}		
NO ₂		

⁸ Způsob hodnocení vývoje imisní zátěže v čase se odvíjí od účelu takového hodnocení a velikosti hodnoceného území. Pro hodnocení vývoje imisní zátěže v jednotlivých lokalitách je samozřejmě ideální časová řada imisních měření v dané lokalitě. Není-li takové měření k dispozici, je třeba vyjít z dostupných dat, která k dispozici jsou a počítat s nejistotou, jež plyne z omezeného množství dat. Na základě dostupných dat je teoreticky možné nechat si spočítat „reanalýzu“ za příslušné období, a to na základě konzistentní metodiky, emisních vstupů a naměřených dat z konzistentního souboru stanic. Viz odpověď ČHMÚ ze dne 6. 11. 2020 (č.j. CHMI/411/153/2020) na žádost o součinnost a poskytnutí informací města Jesenice.

V následujícím textu sdílíme vyjádření Prof. Michala Vojtíška, M.S., Ph.D.

Celý Pražský okruh, nyní pak jeho dostavba, úseky D0 518, 519 a 520, jsou veřejnosti předkládány s cílem vyvedení tranzitní dopravy z centra a zlepšení ovzduší v Praze či v pražské aglomeraci. Již od počátku je však zřejmé, a toto nyní potvrzuje i dokumentace, že

- a) úbytek dopravy v centru města bude minimální, pokud vůbec nějaký,
- b) dojde k celkovému navýšení intenzity dopravy v Praze a okolí,
- c) dojde ke zvýšení emisí skleníkových plynů, emisí látek rizikových pro lidské zdraví, a emisí hluku.

Skutečný přínos bude jiný. Výrazné zkrácení dojezdových časů zejména na severu, severozápadě a západě pražské aglomerace, například mezi Ďáblicemi a letištěm, povede ke zlepšení dopravní obslužnosti silniční automobilovou dopravou, a tím k prudkému nárůstu automobilové dopravy. Zlepšená dopravní obslužnost povede k rozsáhlé výstavbě obytných a obchodních objektů.

Pokud tato výstavba bude živelná a nikoliv předmětem uváženého územního plánování, vzniknou oblasti s nízkou hustotou obytné zástavby, bez odpovídající občanské vybavenosti, a architektonicky nepřilíživé haly, které budou sloužit jako obchodní centra, skladiště, výrobní závody. Tato druhotná výstavba, známá ze Spojených států a ostatně i z jihovýchodní, východní a severovýchodní části pražské aglomerace, povede k dalšímu výraznému nárůstu silniční automobilové dopravy. Ta se následně přelije i do vlastní Prahy, takže lze očekávat, že v konečném důsledku se intenzita dopravy, tam, kde ještě nějaká kapacita silniční sítě zbývá, navýší i v centru.

(Poznámka: Paradoxně přetížení dopravní sítě povede tam, kde je kapacita daného úseku nebo křižovatky již dosažena, ke zhroucení dopravního toku, tvorbě kolon, a snížení počtu vozidel, které projedou. Vždy, když vlivem nějakého opatření dojde ke snížení intenzity dopravy, je třeba se ptát, zda ve skutečnosti nedošlo k přetížení a zahlcení předmětného úseku.)

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). Rozložení dopadů bude značně nerovnoměrné, v některých oblastech dojde ke zlepšení, jinde naopak ke zhoršení situace; v průměru však dojde ke zhoršení.

Rozptylová studie (dále jen RS) v tomto směru umně počítá s intenzitami dopravy a emisemi na 23 vybraných úsecích stávajících komunikací, a tyto mezi sebou porovnává. Například při pohledu na Tabulku 17 se může zdát, že celkové emise realizací záměru poklesnou. Tento výpočet ovšem nezahrnuje samotný úsek, jenž má být předmětem výstavby, a jehož emise jsou počítány zvlášť.

Z RS vyplývá, že pro všechny sledované látky je relativní navýšení koncentrací vyvolané záměrem násobně (až desetinásobně i více) vyšší než maximální snížení koncentrací vyvolané záměrem.

RS uvádí, že k překročení limitů dojde vesměs mimo obytnou zástavbu a „lokálně“, to jest podél trasy úseku 520 a v její blízkosti.

Například dle kap. 4.2.1.2. realizací záměru dojde dle k navýšení průměrných ročních koncentrací NO₂ „do 35 ug/m³“. Není přitom zřejmé, že při požadových koncentracích 12-25 ug/m³ nedojde k překročení imisního limitu 40 ug/m³, jak je v RS tvrzeno.

V kap. 4.1.6. RS je připuštěno překročení ročního imisního limitu PM_{2,5}, což je rovněž umně zaobaleno: „Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5} stanovený ve výši 20 µg.m⁻³ je splněn prakticky na celém zájmovém území, překročení bylo vypočteno jen zcela lokálně v prostoru ulice Olomoucké, na samém jižním okraji výpočtové oblasti.“

V jedné z variant byla vypočtená maximální hodinová koncentrace NO₂ o 120 ug/m³ – tj. o 60 % – vyšší, než je platný imisní limit 200 ug/m³. („Nejvyšší hodnoty byly vypočteny do 320 µg.m⁻³, a to v blízkosti jižního portálu tunelu Vinoř.“)

V „tunelové“ variantě dle kap. 4.2.7.2. pro benzo[a]pyren „Nejvyšší nárůst koncentrací byl vypočten do 1,30 ng.m⁻³“ – toto je nikoliv celková koncentrace, ale pouze navýšení v důsledku realizace záměru – navýšení je 130 % platného imisního limitu.

Při bližším pohledu na RS je patrné, že v širší oblasti Černý Most – Satalice – Horní Počernice dojde ke kumulaci několika komunikací (okruh D0, „hradecká“ dálnice D11, „turnovská“ dálnice D10, radiální místní komunikace směr Hloubětín, oblast několika nákupních center, sídliště), která se projeví dalším zhoršením kvality ovzduší v oblasti zejména Horních Počernic, které budou sevřené z jihu dálnicí D11, se severu dálnicí D10, ze západu okruhem D0, a protunty rovněž vytíženou silnicí 611 (dřívější „výpadovka“ směr Poděbrady).

Prakticky ve všech případech budou překročeny hodnoty doporučené Světovou zdravotnickou organizací, a v četných případech i současně platné imisní limity.

Zde je nutno připomenout, že současný evropský legislativní návrh⁹ z října 2022 uvažuje výrazné snížení, v případě ročních průměrných koncentrací PM_{2,5} a NO₂ o jednu polovinu, imisních limitů. Toto snížení je podloženo právě novými poznatky, na jejichž základě v roce 2021 Světová zdravotnická organizace výrazně snížila doporučené limity.¹⁰

Překročení imisních limitů, které zde RS připouští, může být dle mého názoru podhodnocené, zejména z důvodu podhodnocení intenzity dopravy.

⁹ COM/2022/542 ze dne 26.10.2022; https://environment.ec.europa.eu/publications/revision-eu-ambient-air-quality-legislation_en

¹⁰ WHO Air Quality Guidelines, 22.9.2021 <https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/who-global-air-quality-guidelines>; <https://www.who.int/publications/i/item/9789240034228>

Dle RS byly „Údaje o plynulosti dopravy byly přežaty z projektu [2].“, ovšem pod odkazem [2] je uveden zdroj „ATEM: Imisní model ATEM. <http://www.atem.cz/atem.php>“, který takové údaje neobsahuje. RS tím porušuje zásadní pravidlo pro zpracování rozpylových studií, kterým je jejich přezkoumatelnost. Nejsou-li klíčové parametry, na kterých je výpočet založen, uvedeny, je studie nepřezkoumatelná. Intenzity dopravy (které doloženy jsou) a plynulost dopravy (která doložena není) přitom patří k zásadním parametrům.

Lze očekávat, že realizací každého úseku Pražského okruhu dojde v oblasti Horních Počernic k navýšení intenzity dopravy, což je v souladu s prezentovanými daty. Minimálně D0 a D11 jsou však přetížené již nyní, kdy zejména v ranních špičkách jsou typické kolony na D11 ve směru do Prahy, na D0 pak v různých částech dne oběma směry. Lze tedy očekávat, že dojde ke snížení plynulosti dopravy a tím k navýšení emisí. Není přitom zřejmé, že snížení plynulosti dopravy bylo v RS zohledněno. (Poznámka: Se zvyšováním intenzity dopravy klesá i propustnost komunikace, intenzita dopravy pak může být paradoxně nižší, protože dojde k zahlcení komunikace.)

Je možné, že víceemise vyplývající ze záměru jsou v RS podhodnoceny i tím, že například nejsou uvažovány fyzikální a chemické pochody v atmosféře, například tvorba oxidu dusičitého oxidací emitovaného oxidu dusnatého, tvorba přízemního (troposférického) ozonu fotolýzou oxidu dusnatého slunečním světlem, tvorba mikroskopických částic například dusičnanu amonného z emitovaných oxidů dusíku a amoniaku rovněž emitovaným vozidly a emitovaným též například zemědělskou činností. Není zohledněna **tvorba sekundárního aerosolu** obecně.

Dále jsou víceemise vyplývající ze záměru podhodnoceny tím, že **skutečný objem indukované dopravy bude vyšší, než je v rozptylové studii předpokládáno**. K určitému nárůstu indukované dopravy dojde velmi brzy po zprovoznění záměru, nicméně k dalšímu nárůstu indukované dopravy dojde až v průběhu dalších let tím, že v přilehlých lokalitách dojde k masové výstavbě obytné a komerční zástavby. Příkladem toho budiž nekontrolovaná a z hlediska územního plánování nezvládnutá výstavba obřích logistických areálů, nákupních center a rezidenčních zón (není zřejmé, že lze hovořit o „obcích“ ve významově realistickém slova smyslu, neboť velmi často postrádají základní občanské vybavení, které je pro obec charakteristické) podél koridorů D1, D10, D11, a nově i D5, D8 a dalších.

Záměr je v přímém rozporu s klimatickým závazkem hl. m. Prahy. Dle dostupných dat, pro počtů a odhadů o intenzitě dopravy dojde na území pražské aglomerace k nárůstu intenzity silniční automobilové dopravy, a to především vlivem dopravní indukce, kdy nově vzniklá kapacita generuje novou dopravu tím, že nabízí příznivé podmínky pro cestu automobilem tam, kde tato doposud byla zdlouhavá vlivem chybějící infrastruktury nebo vlivem přetížení stávající infrastruktury.

Kompenzační opatření pro snížení nadlimitních koncentrací škodlivin v ovzduší budou neúčinná, resp. nepovedou ke snížení koncentrací velmi jemných uhlíkatých částic, které mají výrazně horší dopad na lidské zdraví než například anorganický prach z pole. Zatímco

hrubé částice, například piliny při řezání dřeva, klesají k zemi poměrně rychle a lze je zamést, menší částice klesají k zemi výrazněji pomaleji. To je zřejmé například u cigaretového kouře, který na zem v praktické míře neklesá, a tudíž jej nelze z místnosti odstranit ani jejím zametáním, ani kropením podlahy. Velmi malé částice nelze ani odstranit listnatou zelení. Navrhování „zelených bariér“ má obdobný účinek jako oddělení kuřácké a nekuřácké části restaurace rostlinami v květináčích. Nutno podotknout, že částice z motorů jsou ještě výrazněji menší než viditelné částice obsažené v kouři z cigaret. Výsledek je spíše akademický – dle studie federální vlády USA snížila zeleň v Chicagu koncentrace částic v ovzduší o desetiny procenta, a obdobné hodnoty jsou popsány i v další literatuře. Používaná „certifikovaná metodika“ má značné rezervy. Kdyby byla zeleň tak účinná, šlo by vyřešit přeshraniční přenos částic včetně BaP z Polska do Moravskoslezského kraje vysazením zeleného pásu při hranicích. Pro názornou ukázkou doporučuji aplikovat metodiku na poměrně rozsáhlou stávající zeleň, například Ďáblický háj nebo Kunratický les, nebo i na kterýkoli z městských parků, a výsledky porovnat s naměřenými hodnotami.

Nárůst emisí CO₂ není možné nijak kompenzovat, protože všechna myslitelná opatření – snížení energetické náročnosti vozidel, náhrada ropných paliv biopalivy a syntetickými palivy, náhrada kapalných paliv elektrickými pohony, zlepšení stylu jízdy (ecodriving), náhrada automobilové dopravy veřejnou dopravou, nemotorizovanou dopravou atd. – **již budou v maximální míře využita právě pro splnění klimatického závazku,** a i tak je, díky technologické realitě, vysoce nepravděpodobné, že klimatického závazku bude dosaženo.

Další předpokládané negativní vlivy, jejichž rozbor je nad rámec tohoto textu, jsou tvorba **tepelných ostrovů, snížení schopnosti krajiny zadržet vodu, fragmentace krajiny, a vznik a rozvoj vyloučených lokalit podél trasy záměru.** Lze též očekávat, tak jako u všech předchozích úseků dálnic v Praze a okolí, že indukovaná doprava logicky povede k nárůstu intenzity i na vzdálenějších místech a nutně povede k přetížení dopravní sítě, se všemi dopady na plynulost provozu a kvalitu ovzduší, jinde.

Za hlavní přínos záměru lze označit pouze to, že záměr povede ke zlepšení obslužnosti zejména severního okraje pražské aglomerace automobilovou dopravou. Všechny ostatní dopady budou spíše negativní, a to poměrně výrazně. Objem indukované dopravy vysoce převyší poměrně malý objem dopravy vymístěné z centra města. Dojde tak k celkovému nárůstu, a to velmi značnému, intenzity dopravy. Ten bude spojen s výrazným zhoršením kvality ovzduší, výrazným navýšením hluku, a dalšími negativními dopady v lokalitách. Záměr je předkládán v době, kdy se většina Evropy snaží nahradit individuální automobilovou dopravu jinými druhy dopravy, a to právě z důvodu značných a mnohočetných negativních vlivů na ovzduší, klima, tepelné ostrovy, fragmentaci krajiny, vznik vyloučených lokalit podél dálnic, ale i například národní bezpečnost (většina ropy a ropných paliv je do EU dovážena, a to převážně z politicky problematických zemí a regionů).

Celkový dopad záměru tak bude negativní, a to zejména v místech, kde má být záměr lokalizován.

Z uvedeného je zřejmé, že se zde **střetávají dva navzájem neslučitelné zájmy**, na jedné straně zájem o lepší vzájemné propojení zejména Prahy a přilehlých regionů automobilovou dopravou, a na druhé straně zájem občanů, a to zejména obyvatel nejvíce dotčených obcí, jako jsou Zdiby, Vinoř, Veleň, Horní Počernice a další, o nenavyšování znečištění ovzduší, hluku a dalších nežádoucích dopadů automobilové dopravy. Lze to podat i tak, že **v tomto řízení se bude rozhodovat o střetu práva či privilegia cestovat automobilem a práva či privilegia na ochranu života, zdraví a životního prostředí.**

Práva na život, ochranu zdraví a příznivé životní prostředí jsou zakotvena v ústavním pořádku, a na jejich základě jsou ustanoveny například emisní a imisní limity, a požadovány a vypracovávány studie o vlivu dopadů na životní prostředí a zdraví, a tyto veřejně projednávány, s cílem zajistit, aby byly povoleny jen ty záměry, u kterých jsou negativní dopady vyhodnoceny jako „přijatelné“. (Není reálné, aby negativní dopady jakékoli soudobé technologie byly nulové.) Provozovat a využívat motorová vozidla je nutné brát jako privilegium, vázané na řadu podmínek, a zjevně nikoli nadřazené právům zakotvených v ústavním pořádku. V tomto případě, alespoň z hlediska obcí dotčených záměrem, ale pravděpodobně i daleko širšího okruhu veřejnosti, jsou negativní dopady zjevně příliš vysoké a ač historicky mohly být vnímány jako přijatelné, stejně jako například v historické době kouření v budovách, používání azbestu nebo DDT, či jízda bez přilby nebo bez bezpečnostních pásů, za současné situace jsou tyto dopady neúměrné přínosům a proto nepřijatelné. (Je pravděpodobné, že technologickým pokrokem dojde k výraznému snížení negativních vlivů dopravy, ale toto nelze považovat za spolehlivě zaručené.)

Jediným řešením proto je realizaci záměru odložit do té doby, než budou výrazně a prokazatelně sníženy emise rizikových látek, hluku a skleníkových plynů z provozovaných vozidel.

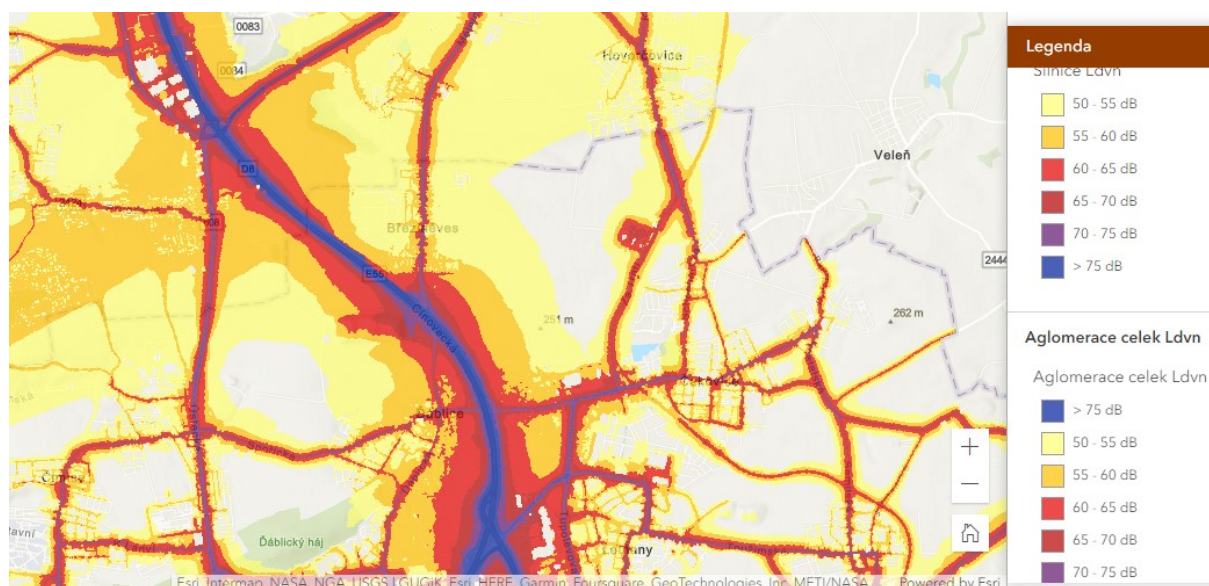
1.5. Vyjádření k hlukové studii

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa dálnice D0, jsou již **v současnosti zatíženy silniční a leteckou dopravou (zejména Zdiby, Ďáblice, Březiněves).** Dle strategických hlukových map z roku 2022 dochází k překračování hygienických limitů hluku na nadřazených i místních komunikacích v oblastech dotčených plánovaným záměrem. Umístění nového zdroje hluku D0 s intenzitou dopravy více než 80 000 vozidel/den, významným podílem (20–23 %) nákladní dopravy v kombinaci s vysokou rychlostí (100 až 130 km/h) povede ke zhoršení hlukové situace. Dokumentace uvádí, že pro kumulativní posouzení provozu z dopravy nejsou dle platné legislativy stanoveny hygienické limity hluku. Je však jisté, že kombinace hluku z dálnice, místních komunikací a letecké dopravy povede ke zvýšení celkové hlukové zátěže a zdravotních rizik.

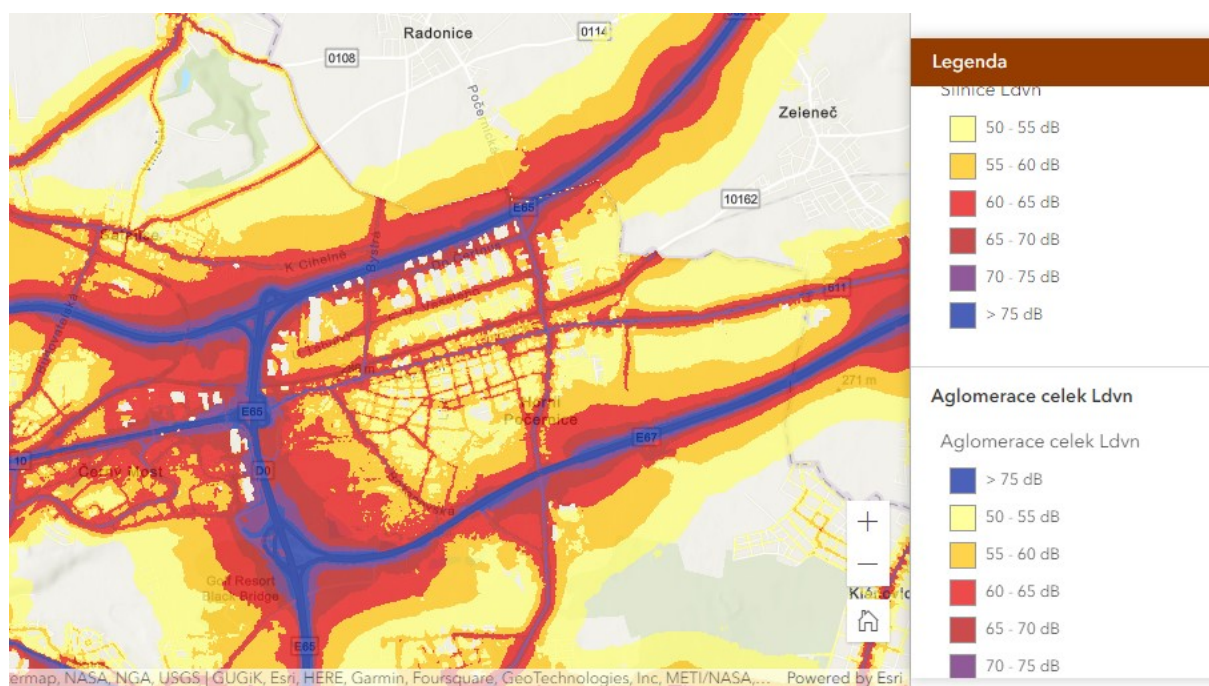
Strategická hluková mapa Ministerstva zdravotnictví 2022

<https://geoportal.mzcr.cz/shm/?locale=cs>

Překračování hlukových limitů v oblasti Zdib, Ďáblic, Březiněvsí



Překračování hlukových limitů v oblasti Černého Mostu a Horních Počernic



Nejvíce zasažené hlukem budou obce a městské části, kde není možné realizovat tunelové řešení a kde se nachází velké mimoúrovňové křižovatky: Zdiby, Březiněves, Horní Počernice a Černý Most. V akustických výpočtech je poměrně značné množství výsledků v chráněném venkovním prostoru staveb na hranici či těsně pod hranicí hlukových limitů (zejména v noční době). Navíc matematické modely jsou nepřesné: dosahují 2,0 dB odchylek od reality a 2,0 dB nejistoty dané výpočtovou metodou. Z výše uvedených důvodů je velmi pravděpodobné, že navzdory implementaci některých protihlukových opatření (PHS, valy apod.) budou překračovány hygienické limity hluku. Z hlediska vlivu na veřejné zdraví považujeme realizaci záměru D0 za nepřijatelnou.

1.6. Vyjádření k vlivu na klima

1.6.1. Tendenci studie vlivu na klima

Doprava je významným producentem skleníkových plynů a přispívá 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 %!

<https://zpravy.aktualne.cz/domaci/emise-z-dopravy-v-cesku-rostou-temer-nejrychleji-z-cele-eu/r~83f15c24975011e9b7740cc47ab5f122/>

https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2019/06/02_Zmena_klimatu.pdf

Automobilová doprava přispívá ke změně klimatu nejen vlastním provozem, ale i nároky na obrovské zábery pozemků, což vede ke snížení retenční schopnosti, způsobuje její fragmentaci a ohrožuje přírodně hodnotné lokality včetně jejich ekosystémů.

Citujeme z Koncepce SEA k Dopravní politice ČR:

„Zejména v případě rozvoje silniční a dálniční sítě je nutné zohlednit skutečnost, že efektivita těchto staveb nemůže být posuzována jen z pohledu ekonomického, ale rovněž z pohledu, podle kterého nadměrné zábery pozemků vedou ke snižování retenční schopnosti krajiny s negativními dopady na zásobování obyvatel vodou, s dopadem na půdní vlhkost v zemědělství a lesnictví a v neposlední řadě se zvyšováním rizik povodňových událostí.

Zároveň může docházet také k záboru přírodně hodnotných ploch. Na silniční a dálniční síti je zatím stále nedostatečný rozvoj technologií ITS a C-ITS, které umožňují rovněž optimalizovat kapacitu, a proto bývá často snaha upřednostňovat výstavbu dalších kapacit, ať už nových paralelních komunikací, nebo rozšiřovat stávající, obojí s dopadem na další zábor pozemků.“

Dálnice D0 520 o délce cca 13,6 km vede po pozemcích ZPF s nejvyšší ochranou a v blízkosti rezidenčních lokalit hlavního města a středočeských obcí. Jedná se o šestiproudou dálnici kategorie D34/100 s pěti mimoúrovňovými křižovatkami, tunelovými úseky o délce 5 040 m a dvěma přeložkami silnic II/244 a II/610. Alternativou je varianta zahlobená, s kterou však většina dotčených obcí nesouhlasí. Dle prognózy se očekává denní provoz cca 77 000 až 88 000 vozidel včetně cca 18 000 nákladních. Záměr bude mít bezpochyby významný dopad z hlediska klimatu nejen na nejbližší okolí, ale na celou pražskou aglomeraci.

Studie vlivu na klima však dopady záměru evidentně bagatelizuje, tendenčně a v řadě případů nesprávně vyhodnocuje jeho vztah k cílům relevantních strategických dokumentů. Zároveň se nekvalifikovaně vyjadřuje k dopravní problematice, což svědčí o nedostatečných znalostech zpracovatelů dávno známého jevu dopravní indukce, aktuálních trendů a poznatků v oblasti udržitelné městské mobility a dopravního chování obyvatel.

1.6.2. Vztah k cílům uvedených v relevantních strategiích

Dokumentace posuzuje vztah k cílům uvedených v národních a regionálních strategiích.

Politika ochrany klimatu v ČR

Záměr je v rozporu s redukčními cíli Politiky ochrany klimatu v roce 2040 a 2050 a měl by být hodnocen jako negativní (-).

Na str. 38 dokumentace je uvedeno:

„celková produkce emisí CO₂ ekvivalentu z automobilové dopravy se na komunikační síti zvýší cca o 27–82 kt/rok, což představuje nárůst emisí z dopravy cca o 0,6–1,8 % (dle výpočetního stavu).“

Tento údaj však nezahrnuje nepřímé emise, produkované v souvislosti se záměrem, zejména:

- emise spojené s materiálovými a energetickými nároky na vlastní realizaci stavby (vč. celého životního cyklu stavby jako takové),
- emise spojené se spotřebou elektrické energie při provozu komunikace (zejména systémy tunelů a osvětlení komunikace),
- emise spojené s údržbou komunikace – čištění, zimní údržba, péče o vysazenou vegetaci, opravy komunikace apod.,
- emise spojené s nakládáním s odpady a odpadními vodami.

Dále je zapotřebí zohlednit emise tzv. „well to tank“, které zahrnují proces těžby, zpracování a přepravy paliv.

Umberto de Pretto, generální tajemník IRU:

„Neobjektivní norma tank-to-wheel, která měří emise pouze u výfukového potrubí, tak místo přesného hodnocení, zahrnujícího těžbu surovin až po použití paliva, narušuje politické úsilí o snížení emisí CO₂ z komerční silniční dopravy.“

<https://truckfocus.cz/novinky/26325,emise-elektricky-nakladnich-vozidel-jsou-vyssi-nez-u-konvencnich-prekvapivy-vyzkum>

Well to Tank (WTT) analýza od zdroje do nádrže posuzuje energetickou náročnost a produkci emisí skleníkových plynů v jednotlivých fázích výroby paliva, které předcházejí spálení paliva ve vozidle. U fosilních paliv se jedná zejména o těžbu suroviny (ropy, zemního plynu), dopravu do rafinérií, výrobu paliva a distribuci do čerpacích stanic.

Dokumentace se však zabývá pouze Tank to Wheels (TTW) analýzou, která posuzuje energetickou náročnost a produkci emisí skleníkových plynů při spálení paliva ve vozidle.

<https://biom.cz/cz/odborne-clanky/hodnoceni-zivotniho-cyklu-fosilnich-paliv-a-bioetanolu>

Při zahrnutí nepřímých emisí včetně „well-to-tank“ by celkový nárůst emisí v důsledku realizace D0 520 byl pravděpodobně výrazně vyšší.

Nelze souhlasit s tvrzením v dokumentaci (str. 38), že „v kontextu jiných typů zdrojů emisí jej lze považovat za zcela akceptovatelný“. Vzhledem k nezapočítaným nepřímým emisím budou celkové emise výrazně vyšší než 27–82 kt CO₂e/rok a násobně překročí míru určenou pro stanovení podrobné uhlíkové stopy dle metodiky EIB (20 kt/rok). Vliv na klima je signifikantní v kontextu národních i mezinárodních klimatických závazků.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=OJ%3AC%3A2021%3A373%3AFULL>

Vztah k vybraným opatřením v tabulce níže je hodnocen chybně.

Tab. 2.2. Politika ochrany klimatu v České republice

Opatření	Hodnocení
Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem v rámci Národního programu životního prostředí	0
Stimulace využití alternativních pohonů v silniční nákladní dopravě prostřednictvím úpravy režimů a sazeb silniční daně	0
Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem a podpora výstavby související infrastruktury díky podpoře příslušných Operačních programů	0
Přesun částí přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici (do roku 2030 zajistit přesun minimálně 30 % podílu dálkové nákladní přepravy na železniční a lodní dopravu adekvátně podmínkám ČR)	0/-
Výkonové zpoplatnění nákladní dopravy – rozšíření stávajícího systému	0/+
Rozvoj šetrných způsobů dopravy. Zajistit realizaci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 až 2020. Připravit navazující strategii pro období do roku 2030	0

Záměr je v přímém rozporu se závazkem přesunout část přepravních výkonů nákladní dopravy na železnici, neboť výrazně zvýší konkurenceschopnost silniční dopravy oproti železniční a odsaje významné finanční prostředky z rozpočtu na dopravu, které by jinak mohly být využity na investice do zlepšování podmínek pro nákladní železniční dopravu. Hodnocení: negativní (-)

Vztah k výkonovému zpoplatnění nákladní dopravy by bylo možné hodnotit kladně, pokud by došlo k jeho rozšíření na stávající komunikace (např. I. a II. třídy). U nových komunikací včetně D0, které však způsobí nárůst emisí CO₂, je vhodnější hodnotit vztah k opatření **neutrálně**.

Ve vztahu k **rozvoji šetrných druhů dopravy** by měl být záměr **hodnocen negativně**, a to ze dvou důvodů:

- 1) zvyšuje konkurenceschopnost IAD oproti šetrným druhům dopravy,
- 2) odčerpá finanční prostředky, které by mohly být investovány do šetrných druhů dopravy.

Navíc v dopravně inženýrských podkladech (příloha B.1, str. 15) je uvedeno, že záměr způsobí převedení 3 tisíc cest osob z VHD na IAD a po dostavbě D0 518 a 519 dokonce 23 tisíc cest osob. To je velmi nežádoucí nejen z hlediska potřeby snižovat emise CO₂.

Strategie přizpůsobení se změně klimatu

v podmínkách ČR 2021–2030

[https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/\\$FILE/OE_OK_Narodni_adaptacni_strategie-aktualizace_20212610.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/$FILE/OE_OK_Narodni_adaptacni_strategie-aktualizace_20212610.pdf)

Adaptační strategie stanovuje pět specifických cílů. Dokumentace však sleduje vztah záměru pouze k cíli „Je výrazně posílena resilience lidských sídel včetně jejich veřejné a zelené infrastruktury s důrazem na ochranu lidského zdraví“ a hodnotí jej jako neutrální. S výběrem jednoho cíle a tendenčním hodnocením však nelze souhlasit.

- Je zajištěna ekologická stabilita a poskytování ekosystémových služeb v zemědělské krajině s důrazem na omezení degradace i záboru půdy a posílení přirozeného vodního režimu. **Vzhledem k obrovskému záboru a degradaci půdy v důsledku výstavby a provozu šestiproudé dálnice je vztah záměru k uvedenému cíli negativní.**
- Je zajištěna ekologická stabilita a poskytování ekosystémových služeb vodních a na vodu vázaných ekosystémů s důrazem na posílení přirozeného vodního režimu krajiny a s ohledem na zajištění potřeb lidské společnosti a udržitelné užívání vody. **Vzhledem k negativnímu vlivu výstavby a provozu dálnice na podzemní i povrchové vody je vztah záměru k uvedenému cíli negativní.**
- Je výrazně posílena resilience lidských sídel včetně jejich veřejné a zelené infrastruktury s důrazem na ochranu lidského zdraví. Výstavba a provoz šestiproudé dálnice oslabí odolnost lidských sídel z těchto důvodů: významné rozšíření nepropustných ploch, vznik nového tepelného ostrova, znehodnocení přírodních a rekreačních lokalit, snížení ochrany lidského zdraví (obyvatelé budou vystaveni hluku a exhalacím z dálnice). **Vztah záměru k uvedenému cíli je negativní.**
- Je dosaženo vysoké efektivity systému včasného varování a odpovědné reakce obyvatel. **U tohoto cíle není přímá souvislost se záměrem.**

Klimatický závazek hlavního města Prahy

Vztah k cíli snižovat emise skleníkových plynů minimálně o 45 % do roku 2030 a dosáhnout nulových emisí CO₂ nejpozději do roku 2050 je jednoznačně negativní. Viz komentář u Politiky ochrany klimatu.

Strategie adaptace hlavního města Prahy na změnu klimatu

https://adaptacepraha.cz/wp-content/uploads/2023/02/strategie_adaptace_cs_website.pdf

„Vize: Zvýšení dlouhodobé odolnosti a snížení zranitelnosti hlavního města Prahy vůči dopadům změny klimatu postupnou realizací vhodných adaptačních opatření s přednostním využitím ekosystémově založených opatření v kombinaci se šedými (technickými) a měkkými opatřeními s cílem zabezpečit kvalitu života obyvatel města.“

Záměr je v rozporu s vizí strategie, neboť snižuje dlouhodobou odolnost a zranitelnost hlavního města Prahy vůči dopadům změny klimatu.

Vztah k adaptačním opatřením je hodnocen v několika případech tendenčně či dokonce nesprávně. Záměr má negativní vztah k těmto opatřením:

- A.6 Posilovat ekologickou stabilitu a regenerační schopnosti krajiny.
- B.3 Realizace opatření cílených na zpomalení povrchového odtoku vody z krajiny a protierozní ochranu.
- B.4 Zavádění a postupná změna zpevněných nepropustných ploch na plochy s propustným nebo polopropustným povrchem.
- B.7 Zlepšení prostupnosti krajiny a její využitelnosti pro rekreaci.
- E.1 Zajistit provázání udržitelné mobility s dalšími aspekty udržitelného města.
- E.2 Podpořit veřejnou hromadnou dopravu, kolejovou dopravu, elektromobilitu ve veřejné i individuální dopravě, pěší a cyklisty – záměr je v rozporu s cíli udržitelné mobility, neboť výrazně zvýší atraktivitu IAD na úkor ekologických druhů dopravy, povede k přesunu části cestujících z VHD do aut a usnadní dojížděku autem do metropole i ze vzdálenějších lokalit.

Klimatický plán hlavního **města Prahy**

Záměr má negativní vztah ke klíčovým prioritám v oblasti udržitelné mobility:

- Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony veřejné hromadné dopravy – naopak dojde ke snížení konkurenceschopnosti IAD a přesunu části cestujících z VHD do aut.
- Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony nemotorové dopravy – chůze je nedílnou součástí cest VHD. Vzhledem k přesunu části cest na IAD a zvýšení atraktivity IAD díky novým propojením dojde zřejmě k snížení výkonů nemotorové dopravy.
- Snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze – záměr povede k nárůstu o cca 409 tisíc vozokilometrů denně v pražské aglomeraci, po dostavbě D0 518 a 519 dokonce o 1 560 tisíc vozokilometrů denně, přičemž více než 1/2 dopravy má být indukovaná.

Mýtný systém lze zavést před dokončením okruhů, je to dokonce podmínkou zprovoznění městského okruhu. Příklady zahraničních metropolí (např. Stockholm) dokazují, že k zavedení mýta není zapotřebí mít dokončené okruhy.

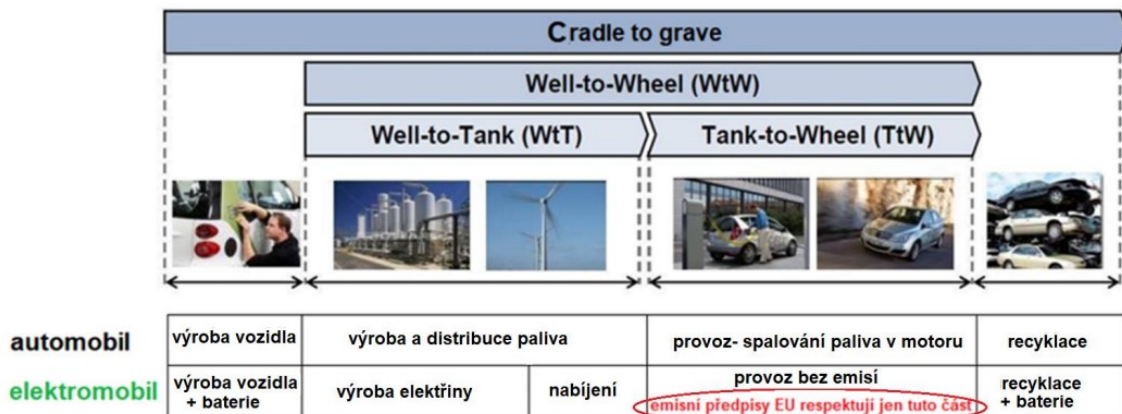
Záměr má negativní vztah i k několika adaptačním opatřením:

- Postupná přeměna zpevněných nepropustných ploch na plochy s propustným nebo polopropustným povrchem.
- Vytváření a podpora zahrádkových a komunitních osad, eko-zemědělství a podpora udržitelného zemědělství – záměr povede k významnému záboru zemědělské půdy nejvyšší bonity.

1.6.3. Přecenění pozitivního vlivu elektromobilů na klima

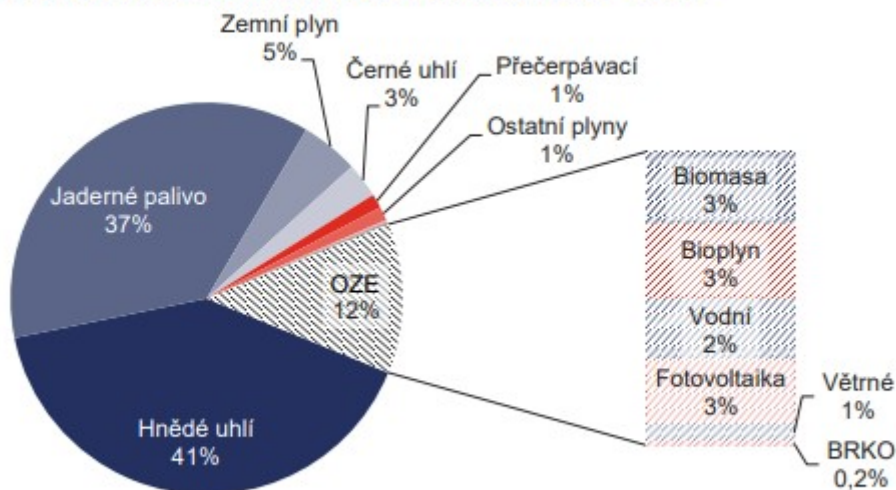
Zpracovatel studie vlivu na klima velmi přeceňuje pozitivní vliv elektromobilů. Přitom nezohledňuje emise CO₂ v rámci celoživotního cyklu vozidla, který zahrnuje také výrobu vozidla a baterie, výrobu elektřiny a nabíjení, recyklaci vozidla a baterie. Viz obrázek níže „Emise za životní cyklus vozidla“ z prezentace Ing. Josefa Morkuse z Centra vozidel udržitelné mobility, FS ČVUT.

Emise za životní cyklus vozidla



Vzhledem k tomu, že elektřina v ČR je vyráběna převážně z uhlí (cca 44 % v roce 2022), nelze provoz elektromobilů dobíjených z české přenosové soustavy, považovat za bezemisní.

Podíl paliv a technologií na výrobě elektřiny brutto – 2022



Zdroj: Energetický regulační úřad <https://eru.gov.cz/rocni-zprava-o-provozu-elektrizacni-soustavy-cr-pro-rok-2022>

Brzdou pro další rozvoj elektromobility budou obrovské materiálové nároky a také hrozba přetížení elektrické sítě při současném dobíjení velkého množství vozidel.

Materiálová náročnost

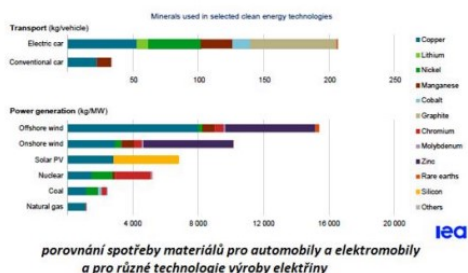
Pro scénář udržitelného rozvoje do roku 2040.

Podle analýzy IEA uvedené ve zprávě *The Role of Critical Minerals in Clean Energy Transitions* do roku 2040 násobně vzroste potřeba materiálů, a to nejen lithia, grafitu, kobaltu ap. ale i materiálů běžně používaných jako je např. měď.

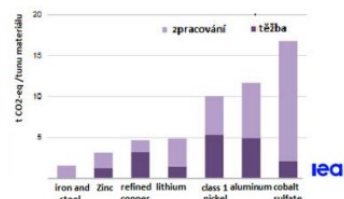
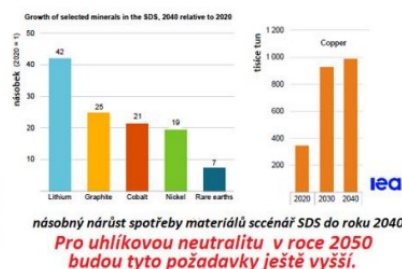
Tytéž materiály jsou potřeba nejen pro elektromobily (baterie), ale i pro solární, větrné i další elektrárny a rovněž pro vojenské účely.

Nedostatek materiálu může být limitem rozvoje elektromobility!

Například otevření nového dolu na měď trvá 15 - 20 let



S růstem spotřeby materiálů porostou i emise z jejich těžby a zpracování



Zdroj: Ing. Josef Morkus, CSc., Centrum vozidel udržitelné mobility FS ČVUT

Odborníci doporučují využívání elektromobilů menších rozměrů s malou baterií ve městech, kde jsou krátké dojezdové vzdálenosti (do 100 km denně) a také pomalejší dobíjení (s nižší spotřebou a nižšími nároky na síť). Elektromobily však nelze považovat za univerzální řešení ke snižování emisí CO₂ z dopravy.

1.7. Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR)

Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení Silničního okruhu kolem Prahy (dále D0) 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. **Předkládaný Záměr ani jeden z těchto cílů PÚR nerespektuje a nenaplnuje.**

D0 520 je zapotřebí vnímat jako součást liniové stavby, která zahrnuje velmi problematické úseky 518, 519 a 510. Úsek D0 518 a 519 vede 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 Horoměřic, Bohnic, Čimic, Dolních Chab, Zdib (více než 35 000 obyvatel). Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se počítá s další rezidenční zástavbou. D0 510 vede skrz hustě obydlenou oblast Černého Mostu a Horních Počernic, kde se v blízkosti dálnice nachází školní a zdravotnická zařízení. **Záměr tedy v rozporu s PÚR vede tranzitní dopravu v intenzivně zastavěných částech města.**

Dálnice D0 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 hlavního 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 denně do Prahy, tj. aby mohli uspokojit svoje 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“. **Trasování D0 je z hlediska potřeby vyváženého a polycentrického rozvoje sídelní struktury (odst. 18 PÚR) a zvyšování soběstačnosti středočeských měst a obcí (za účelem omezení vynucené mobility) nežádoucí.** Nevhodnost polohy dálničního okruhu na území Prahy či v její bezprostřední blízkosti potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe:

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

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

Trasa D0 navíc zabírá 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, způsobí fragmentaci krajiny a zábor ploch veřejné zeleně. **Výrazně sníží využití rekreačního potenciálu krajiny a negativně ovlivní přírodní a krajinné hodnoty území. To je zásadní rozpor s čl. 38 odst. b, f, g Politiky územního rozvoje.** Realizace záměru pravděpodobně povede k nežádoucí výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze.

Politika územního rozvoje stanovuje jako hlavní kritéria minimalizaci konfliktů s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami a respektování požadavků Evropské unie na transevropskou dopravní síť TEN-T (čl. 79 odst. b, c PÚR).

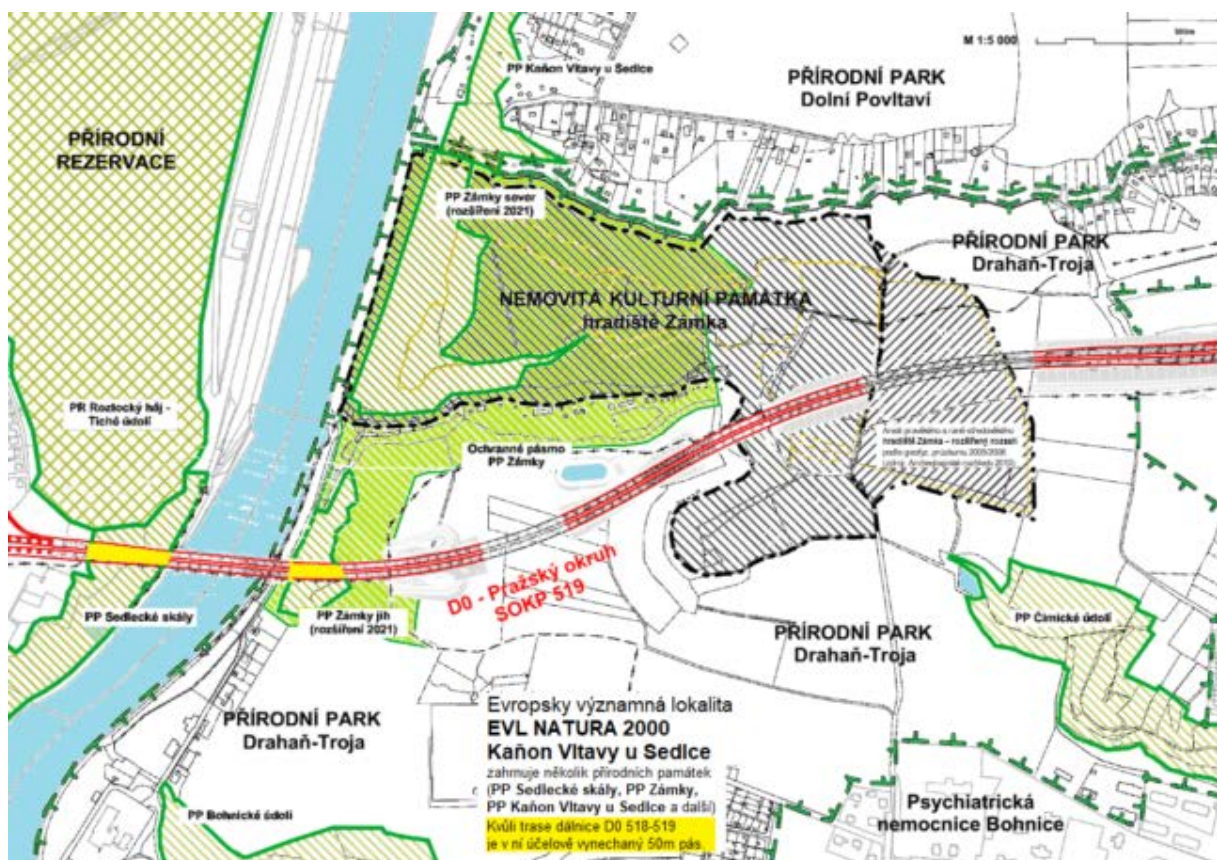
D0 518 a 519 má vést přes chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky, PP Sedlecké skály a přírodní park Drahaň-Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné. **Výstavba a provoz transevropské dálnice by představovaly zásadní konflikt s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami.** To je zásadní rozpor rovněž s odst. 20 PÚR: „Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, ... vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.“

Historická krajina versus dálnice, Ing. arch Lenka Hornychová

<https://rozumnadoprava.cz/historicka-krajina-versus-dalnice/>

Dálnice, nebo ochrana přírody a zdraví občanů? Zkuste si vybrat!

<https://rozumnadoprava.cz/dalnice-nebo-ochrana-prirody-a-zdravi-obcanu/>



<http://www.archeopraha.cz/bohnice-hradiste-zamka>

http://portalzp.praha.eu/public/c4/6f/85/1727142_422100_letak_pp_drahan.pdf

1.8. Rozpor s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů

Dle § 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. *účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti.* Severní část D0 518, 519 a 520 je v rozporu s cíli a principy důležitých strategických dokumentů hlavního města Prahy, České republiky a Evropské unie. Vydání **nesouhlasného rozhodnutí** k uvedenému záměru umožní naplnit účel tohoto zákona.

1.8.1. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

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 na území Prahy,
- celkový nárůst dopravních výkonů na území Prahy a v jejím bezprostředním 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 ekologických druhů dopravy,
- nákladný a energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků.

Zvýšení bezpečnosti

Naopak dojde ke snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti, mj. v důsledku mísení tranzitní nákladní a městské dopravy, výrazně vyšší rychlosti na okruhu a přivaděčích. Je prokázáno, že snížení bezpečnosti může být nejefektivněji docíleno snížením rychlosti na 30 km/h (v některých lokalitách i méně), vhodnými stavebními úpravami, které vedou ke zklidnění dopravy ve prospěch chodců a cyklistů, a také náhradou velkých těžkých aut (SUV) za malá, prostorově úsporná vozidla.

Zvýšení finanční udržitelnosti

Naopak dojde k výraznému zhoršení finanční udržitelnosti jak z hlediska investičních, tak provozních nákladů (tunely, mosty). Jedná se zřejmě o dosud nejdražší dálniční stavbu v historii ČR, která povede k obrovskému zadlužení státu a odsaje veřejné zdroje pro mnohem potřebnější a užitečnější investice (např. železnice, infrastruktura ve strukturálně postižených regionech, školství, věda a výzkum apod.). D0 518, 519 a 520 je extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti.

Zlepšení lidského zdraví

Přivedení tranzitní kamionové dopravy a celkový nárůst dopravních výkonů v pražské aglomeraci (mj. v důsledku dopravní indukce) zakonzervuje stávající špatné klima, zhorší hlukovou zátěž a tím povede ke **zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy**. Při proudění větrů ze severu a severozápadu zplodiny z dálnice mohou zamořit i vzdálenější centrální části Prahy. Nárůst atraktivity a větší využívání IAD povede ke snížení pohybových aktivit (chůze, jízda na kole), což bude mít rovněž negativní vliv na zdraví obyvatel.

Zvýšení prostorové efektivity dopravy

D0 518, 519 a 520 podporuje rozvoj a **zvyšuje atraktivitu prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy** a ohrožuje konkurenceschopnost prostorově efektivních a udržitelných druhů dopravy (MHD, cyklo, pěší či jejich kombinace).

1.8.2. Rozpor se Strategickým plánem hlavního města Prahy

Strategický plán hlavního města Prahy deklaruje strategické cíle a priority, které zahrnují ekonomickou a ekologickou udržitelnost: přechod od extenzivního využívání zdrojů směrem k intenzifikaci, snížení spotřeby energií, materiálu a emisí, ... S tím úzce souvisí budování města krátkých vzdáleností a podpora šetrné dopravy. Cílem je snížit celkový objem dopravy, zejména individuální automobilové dopravy v Praze a okolí.

Citujeme ze Strategického plánu, str. 28-29:

„Individuální automobilová doprava s sebou nese řadu nákladů a externalit. Vedle relativně vysokých nákladů pro samotné uživatele automobilů, kterými jsou náklady na pořízení automobilu, palivo, servis, čas cestování, parkování a vlastní ztráty v dopravních nehodách, to jsou náklady pro veřejný sektor spojené s investicemi a údržbou dopravní infrastruktury. Kromě těchto nákladů je s dopravou spojena i řada externalit, které se dotýkají širokého okruhu aktérů. Mezi tyto externality patří například kvalita ovzduší a způsobený hluk, které obě snižují hodnotu nemovitostí v bezprostřední blízkosti frekventovaných silnic a ulic a které rovněž snižují kvalitu života lokálním obyvatelům a pracujícím, kteří pak mohou preferovat odchod do vzdálenějších a méně zatížených částí města, kde ale z důvodu horší dopravní obslužnosti budou sami preferovat automobilovou dopravu. Tento efekt je sebe se podporující. Postrádá tedy vlastní rovnovážný stav, minimálně za současného nastavení tržního systému...“

Doprava je integrálním projevem využívání území a její charakter a intenzita je mimo jiné podmíněna vystavěnou strukturou města. Proto bychom neměli tak jako doposud léčit symptomy, ale správným uspořádáním města řešit problémy dopravy hned u jejich počátku... Další rozvoj tedy musí upřednostňovat vyšší intenzity využití území, které vedou i k potřebě prostorově efektivních způsobů dopravy, jako je chůze, jízda na kole nebo veřejná doprava.“

Dálnice D0 vedená skrz Prahu a v její bezprostřední blízkosti je v zásadním rozporu s cílem snižovat objem individuální automobilové dopravy, její náklady a negativní externality!!

Další strategickou prioritou je „zdravé město ohleduplné k přírodě“, str. 108:

„Praha dosáhne zdravého přírodního a urbánního prostředí, zkvalitnění podmínek pro život obyvatel a zlepšení stavu přírody a krajiny. Sníží současnou ekologickou zátěž, především znečištění ovzduší v některých lokalitách, a dosáhne rovnováhy mezi sídelními strukturami a krajinou tak, že se stane městem čistým, zdravým a harmonickým.“

Příklady opatření v oblasti zelené infrastruktury:

1.4–A3 Posilovat ekologickou stabilitu a regenerační schopnosti krajiny

Zastavit další degradaci a fragmentaci krajiny a omezit její nehospodárné zastavování s využitím přírodních a polopřírodních prvků zapojených do integrovaného systému.

Realizace:

– pokračování v realizaci Zeleného pásu kolem Prahy dle schválených zásad a principů jeho tvorby a za spolupráce se Středočeským krajem.

1.4–A4 Zlepšit prostupnost krajiny a její využitelnost pro rekreaci

Zlepšit prostupnost krajiny pro rozšiřování a migraci živočišných druhů, umožnit pěším i cyklistům volný průchod krajinou a její větší využitelnost pro volnočasové venkovní aktivity.

Dálnice D0 vedená skrz Naturu 2000, chráněné přírodní památky a přírodní park Drahaň-Troja, který slouží jako rekreační zázemí pro desítky tisíc obyvatel nejen na severu Prahy, je v zásadním rozporu s výše uvedeným strategickým cílem!

1.8.3. Rozpor se Strategickým rámcem ČR 2030

Mezi důležité priority Strategického rámce patří omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO₂. Naopak D0 ve své poloze skrz Prahu a její bezprostřední blízkosti prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO₂. Přímou souvislost mezi rozšiřováním silniční kapacity a suburbanizací potvrzují mnohé studie včetně reportu OECD.

Report OECD

<https://www.oecd.org/environment/tools-evaluation/Policy-Highlights-Rethinking-Urban-Sprawl.pdf>

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

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

1.8.4. Rozpor se Státní politikou životního prostředí

Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050: přechod ke klimatické neutralitě: rozvoj nízkoemisní hromadné a nemotorové dopravy, rozvoj vozidel s alternativním pohonem, udržitelné územní plánování, postupný přesun nákladní dopravy ze silniční na železniční; adaptace sídel na změnu klimatu: potřeba zachování či obnovy funkčního propojení přírodních a urbánních struktur v širších krajinných souvislostech.

D0: zvyšování emisí CO₂, zvyšování konkurenceschopnosti energeticky a prostorově nejnáročnější formy dopravy oproti nízkoemisní hromadné a nemotorové dopravě, neudržitelné územní plánování podporující suburbanizaci a mono (resp. prago-) centrický rozvoj, zvýšení konkurenceschopnosti silniční nákladní dopravy oproti železniční; vážné narušení funkčního propojení přírodních a urbánních struktur v pražské aglomeraci.

1.8.5. Rozpor s Konceptí městské a aktivní mobility ČR 2021–2030

Základní vizí je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030, a to dle jednotlivých kategorií měst. U Prahy to

znamená snížení podílu automobilové dopravy z dnešních cca 30 % na 15–20 %. To však nelze docílit realizací D0 a dalších velkých silničních staveb v pražské aglomeraci, které jsou v rozporu s klíčovými pilíři Koncepce.

Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města:

Dálnice D0 skrz Prahu a v její bezprostřední blízkosti zvyšuje mobilitu prostorově a energeticky nejnáročnějšího druhu dopravy a ve střednědobém horizontu zvýší i potřebu po mobilitě, resp. závislost na autech mj. v důsledku pokračující suburbanizace a dojížděky ze vzdálenějších lokalit. Přímou souvislost mezi rozšiřováním silniční kapacity a suburbanizací potvrzují mnohé studie včetně reportu OECD.

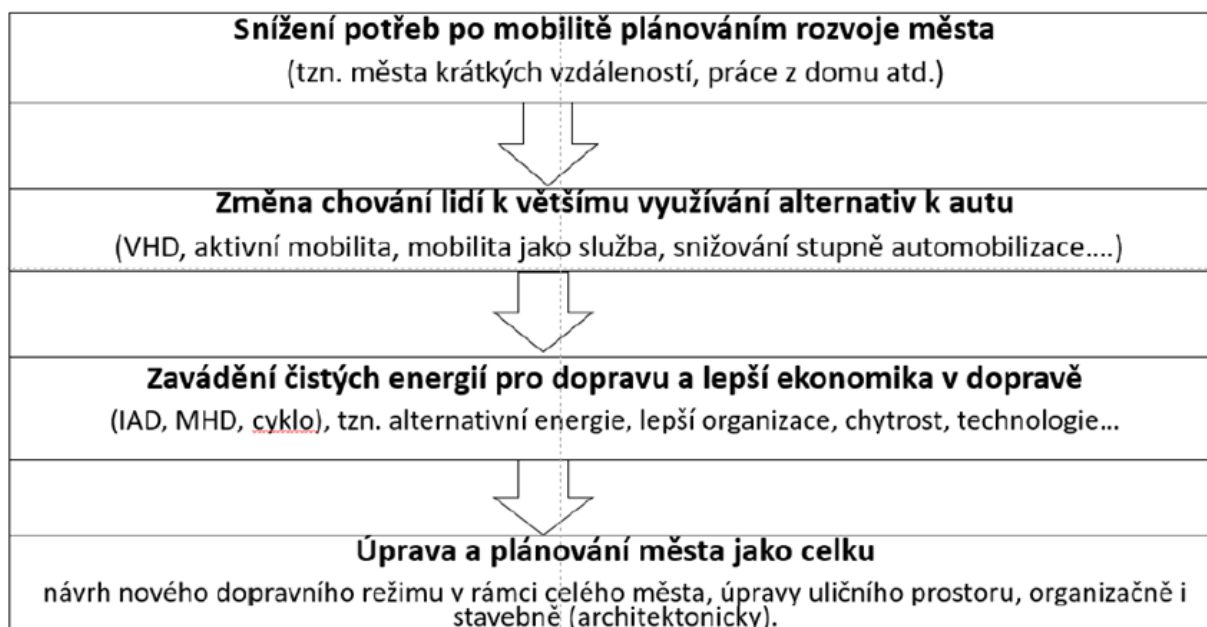
Report OECD

<https://www.oecd.org/environment/tools-evaluation/Policy-Highlights-Rethinking-Urban-Sprawl.pdf>

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

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

D0 518, 519 a 520 je v přímém rozporu s principem města krátkých vzdáleností, kde obyvatelé mohou uskutečnit většinu svých potřeb v docházkové vzdálenosti od místa bydliště. Narušuje přirozenou spádovost a usnadňuje každodenní cestování autem do vzdálenějších lokalit.



Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu:

Je naprosto evidentní, že D0 vedená skrz Prahu a v její bezprostřední blízkosti s mnoha sjezdy do města bude naopak motivovat lidi k většímu využívání osobního auta a přispívat k dalšímu nárůstu automobilizace obyvatel.

1.8.6. Rozpor s Dopravní politikou ČR

„Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Bude proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce).“

DO 518, 519 a 520 vizi a strategické cíle Dopravní politiky ČR naopak popírá.

Udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele

– povede k dalšímu prohloubení nerovností mezi Prahou a regiony, neboť posílí prago-centrický charakter dálniční sítě a odčerpá obrovské finanční prostředky, které by mohly být smysluplně investovány v regionech (do dopravní infrastruktury, občanské vybavenosti, pracovních příležitostí atd.).

- *Bude splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace)*
 - naopak výstavba a provoz DO způsobí další nárůst emisí skleníkových plynů, neboť podporuje rozvoj energeticky nejnáročnějšího druhů dopravy a energeticky nejnáročnější infrastruktury (tunely); výrazně zhorší možnosti adaptace na klimatickou změnu zejména v lokalitách na severu Prahy. Přírodní park Drahaň-Troja, který slouží jako přírodní a rekreační území pro desítky tisíc obyvatel, bude pro tyto účely naprosto znehodnocen.
- *Bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví*
 - naopak způsobí zhoršení lidského zdraví v důsledku celkového nárůstu osobní a nákladní dopravy v pražské aglomeraci. Při proudění větrů ze severu a severozápadu zplodiny z dálnice mohou zamořit centrální části Prahy. Nárůst atraktivity a větší využívání IAD povede ke snížení pohybových aktivit (chůze, jízda na kole), což bude mít rovněž negativní vliv na zdraví obyvatel.
- *Bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu*
 - naopak vzhledem k rozsahu a charakteru záměru negativní vliv DO na biodiverzitu, přírodu a krajinu bude významný; 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.“

- *Bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím*
 - automobilová doprava využívá především fosilní paliva a má významný podíl na konečné spotřebě energie a emisí CO₂ v ČR; i při postupném přechodu na elektromobilitu lze očekávat, že významná část elektřiny používané v automobilové dopravě bude vyráběna z uhlí, přičemž samotná výroba elektromobilů a zejména baterií včetně jejich recyklace je velmi energeticky náročná.
- *Rozvoj dopravy v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě*
 - naopak realizace D0 povede k rozvoji dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejškodlivější podobě.

D0 518, 519 a 520 je rovněž v rozporu se strategickými cíli Dopravní politiky:

1. Udržitelná mobilita, resp. předcházení potřebám po mobilitě.
2. Co největší využívání alternativních druhů dopravy oproti dopravě silniční.

Podobně jako u Koncepce městské a aktivní mobility D0 naopak zvýší atraktivitu a následně i potřebu cestovat autem – častěji a na delší vzdálenosti – a zároveň bude motivovat lidi k většímu využívání aut právě díky svému umístění na území či v bezprostřední blízkosti nejlidnatějšího a ekonomicky nejnáročnějšího města ČR.

1.8.7. Rozpor se Zelenou dohodou pro Evropu

Prioritou Zelené dohody pro Evropu jsou opatření na podporu veřejné hromadné dopravy a aktivní mobility s cílem snížit emise CO₂ z dopravy o 90 % do roku 2050. Dálnice D0 nejenže oslabuje konkurenceschopnost udržitelných druhů dopravy, ale ohrožuje i realizaci potřebných investic zejména do veřejné dopravy, neboť odčerpává významné finanční prostředky. I když jsou některé železniční stavby financovány z EU fondů, je nutná finanční spoluúčast státu. Výstavba a provoz D0 v navrhované trase a podobě povede k výraznému nárůstu emisí CO₂ v rozporu s cíli Zelené dohody.

1.8.8. Rozpor s evropskou Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu zavazuje členské státy k plnění cílů v oblasti snižování závislosti na fosilních palivech a přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy. Z toho plynou konkrétní opatření, které zahrnují především přesun části nákladní dopravy na železnici, investice do veřejné hromadné dopravy a zlepšování podmínek pro aktivní mobilitu a postupný přechod na elektromobilitu, NIKOLIV však výstavba dálničních komunikací ve městech či jejich bezprostřední blízkosti.

1.9. Nerealizovatelnost záměru a porušení zákona a směrnice EIA

D0 520 je zapotřebí vnímat jako součást liniové stavby, která zahrnuje také velmi problematické úseky 518 a 519 vedené skrz EVL Natura 2000.

- 1) Záměr je z hlediska směrnice o stanovištích (92/43) neuskutečnitelný a nelze jej na základě § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 schválit.

Zaprvé, záměr nelze ze strany MŽP na základě § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny schválit odůvodněním, že záměr nemá *kvalifikovaný* negativní vliv (na dotčenou EVL), jak požaduje uvedené ustanovení na základě jim použitého výrazu „významný“.

Pokud by tak MŽP učinilo, tak by to znamenalo, že je v § 45i daného zákona zakotvena **systematická neslučitelnost** s režimem stanoveným čl. 6 odst. 3 směrnici o stanovištích, která by vyžadovala legislativní změnu zejména jeho odst. 2 a 8.

Uvedené ustanovení směrnice sice používá rovněž pojem „významný vliv“, ale to výlučně v rámci prvotní fáze předchozí kontroly. V následné fázi provedení odpovídajícího posouzení čl. 6 odst. 3 směrnice však požaduje, aby byl záměr „*schválen pouze tehdy, když nebude mít nepříznivý účinek na celistvost lokality*“ (rozsudek SDEU ve věci C-164/17, *Grace*, bod 38).

Unijní judikatura tak oproti § 45i odst. 2 a 8 zákona č. 114/1992 Sb., které provádí čl. 6 odst. 3 směrnice, nijak nekvantifikuje intenzitu vlivu záměru na dané EVL, tj. vychází z jakéhokoliv negativního vlivu (účinku) na celistvost daného EVL.

To očividně zahrnuje i nějaký (údajně) mírný negativní vliv na EVL, což je závěr, ke kterému dochází samotné posouzení dle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1995 v předmětné věci vůči EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, a kterým je Vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000 uvedené v dokumentaci jako příloha č. B.7 (dále jen „vyhodnocení vlivu“).

V souladu s povinností eurokonformního výkladu v případě možného rozporu mezi vnitrostátní a unijní úpravou je tak třeba pojem „významný“ negativní vliv uvedený v § 45i odst. 2 a 8 zákona č. 114/1992 Sb. nutně vykládat tak, že se jedná o „jakýkoliv negativní vliv“ na chráněné území s nepříznivým účinkem na jeho celistvost.

Na základě uvedené potenciální systematické neslučitelnosti české právní úpravy se směrnici o stanovištích nelze rovněž v rámci posouzení ze strany MŽP dle § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb. jakkoliv zohlednit rozlišování a kategorizaci významného versus mírného negativního vlivu, jak je např. uvedeno v tabulce č. 4 na s. 43 vyhodnocení vlivu, která uvádí numerická hodnocení pro vliv významný/mírný, resp. pozitivní/negativní, a která oproti zdání, které se snaží zpracovatel vyhodnocení vlivu vyvolat, vůbec neodpovídají metodice Evropské komise uvedené v jejím „*Posouzení plánů a projektů ve vztahu k lokalitám sítě Natura 2000 – Metodické pokyny k ustanovením čl. 6 odst. 3 a 4 směrnice o stanovištích 92/43/EHS*“ (dále jen „Sdělení Komise (2021/C 437/01“).

Zadruhé, záměr nelze ze strany MŽP na základě § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb. schválit, neboť **nepříznivý účinek na celistvost lokality potvrzuje nejen OPC MHMP** svým stanoviskem ve smyslu § 45i odst. 1 a 2 daného zákona, **ale i nechtěně samotné** vyhodnocení vlivu, tj. **posouzení** dle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992.

Jednak toto posouzení dochází na s.52 ve vztahu k srovnávané lokalitě v okolí Barrandovských skal k zcela patrnému závěru, že „*Při bližším ohledání je patrné, že eutrofizace, resp. ruderalizace území je patrná od výstavby podél ulice Barrandovská (...)*“. Tím samotné posouzení potvrzuje stanovisko OCP MHMP, že v dotčeném EVL pravděpodobně dojde k ruderalizaci, tj. konkrétně k **vytlačení** předmětu ochrany (původních porostů) z důvodu ukládání dusíkatých látek do půdy vlivem znečištění z automobilové dopravy, které kauzálně povede k rozšíření silnějších nepůvodních druhů.

Dále dané posouzení na s. 52 uvádí, že „*je patrné, i přes dlouhodobé zátěže jsou zde se vyskytující společenstva schopná se dlouhodobě udržet*“. Nehledě toho, že toto srovnání vychází z „*aktualizace mapování biotopů*“, tj. vůbec nedokáže posoudit negativní vliv od počátku zvýšení silniční dopravy v okolí Barrandovských skal, tak je založeno na zcela mylném *právním předpokladu*, dle kterého pouze extrémní negativní vliv na chráněné druhy v podobě jejich přímé ztráty (zničení všech chráněných druhů v dané lokalitě) je hodné být kvalifikováno jako (významný) negativní vliv na chráněné území. Přitom dle bodu 3.2.2 Sdělení Komise (2021/C 437/01) i vyrušování, které „*může mít mimo jiné za následek vytlačení jedinců druhů*“, k čemuž dochází v případě ruderalizace, je třeba považovat za mající negativní vliv na celistvost dané lokality.

Na základě toho je třeba dospět k závěru, že záměr bude mít nepříznivý účinek na celistvost lokality, a tudíž negativní vliv ve smyslu čl. 6 odst. 3 směrnice o stanovištích, resp. významný negativní vliv ve smyslu § 45i odst. 8 smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

Zatřetí, záměr nelze ze strany MŽP na základě § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb. schválit, neboť údajná zmírňující opatření uvedená v bodě 14 na s. 64 vyhodnocení vlivu vůbec **nemíří na meritum obav** stanoviska OCP MHMP ohledně uvedeného **vytlačení** (ruderalizaci) původních porostů **v dané lokalitě**.

Konkrétně se navrhuje pro *období* výstavby stanovit odborně způsobilou osobu/biologický dozor a dále monitorovat nástup invazních druhů rostlin, ale to *pouze na místech, kde došlo k narušení povrchu půdy, a/nebo byly realizovány dílčí stavební objekty* (tj. nikoliv na celé lokalitě), a to *navíc pouze pro omezenou dobu 5 let*.

Posouzení dle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 tak zdaleka nepřináší „*úplné, přesné a konečné zjištění a závěry umožňující rozptýlit jakoukoli důvodnou vědeckou pochybnost o účincích prací plánovaných v dané chráněné lokalitě*“, jak vyžaduje unijní judikatura (srov. rozsudek SDEU ve věci C-164/17, *Grace*, bod 39). Naopak s ohledem na výše uvedený pravděpodobný vědecký scénář ohledně ruderalizace vlivem znečištění z automobilové dopravy, přichází v úvahu jako jediné takové zmírňující opatření, které by dokázalo zcela eliminovat negativní dopad znečišťujících látek z automobilové dopravy na celé území daného EVL, a to konkrétně fyzickým oddělením dopravy nějakou nepropustnou zábranou, např. v podobě tunelu.

Vzhledem k tomu, že vyhodnocení vlivu jakožto posouzení ve smyslu § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 neobnáší žádné zmírňující opatření, která by byla způsobilá eliminovat či skutečně minimalizovat (významný) negativní vliv na danou lokalitu, nejsou dány zákonné podmínky, na základě kterých by MŽP mohlo daný záměr na základě § 45i odst. 8 uvedeného zákona schválit.

2) Dokumentace EIA porušuje zákon EIA a směrnici EIA, neboť vůbec neuvádí možné alternativní varianty vedení trasy zamýšlené dopravní stavby, natož aby je z hledisek environmentálních nějak posuzovala. Na základě toho je nutně třeba vydat negativní závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí dle § 9a zákona EIA.

Zaprvé, posouzení EIA porušuje § 8 ve spojení s přílohou IV zákona EIA a čl. 5 odst. 1 písm. d) směrnice EIA (2011/92 v konsolidovaném znění), a navíc se zcela nedostatečně vypořádalo s požadavkem MŽP na zpracování dokumentace EIA.

Oproti zjišťovacímu řízení, v jehož rámci byly alternativní varianty trasy alespoň popsány, když už ne hodnoceny, tak současné posouzení EIA na popis alternativních variant zcela rezignuje, natož aby je řádně posuzovalo z hlediska dopadů na životní prostředí. Jedná se např. o alternativní varianty, jako je např. varianta Ss, kterou označilo samo MŽP ve svém stanovisku ze dne 30. 4. 2002 jako vhodnější variantu z hlediska dopadů na životní prostředí. Stejně tak se posouzení EIA z hlediska dopadů na životní prostředí nevypořádává s dalšími variantami uvedenými v rámci zjišťovacího řízení, jako je např. tzv. regionální varianta nebo aglomerační okruh s místním mostem mezi Prahou 6 a Prahou 8.

Tento postup tak zcela ignoruje požadavky judikatury Soudního dvora EU 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“.

Místo toho posouzení na s. 32 dokumentace si dovoluje mlhavě tvrdit, že „nedochází (...) k vyhledávání nového variantního trasování mimo koridor ZÚR“ z důvodu nějakého údajného respektování nějakých nespécifikovaných dřívějších závěrů vyplývajících z blíže neurčených legislativou nadřazených procesů (sic!). Dále místo toho, aby se posouzení vypořádalo s obdobnou připomínkou vznesenou v rámci zjišťovacího řízení a navazujícím požadavkem MŽP se s touto připomínkou vypořádat, se v příloze B.15 na s. 17 a 18 pouze uvádí, že „při výběru variant (...) nevychází oznamovatel ze závěrů předchozího procesu posouzení EIA, nýbrž z (pozn.: nějakých neurčitých) komplexních dlouhodobých výsledků hledání (pozn.: údajně) optimální trasy“.

Samo posouzení EIA tak přiznává, že existují alternativní varianty vedení trasy, s kterými se však v rozporu s požadavky uvedené judikatury *Holohan* zjevně nijak nezabývalo, natož aby se s nimi vypořádalo z hlediska vlivu na životní prostředí.

Zadruhé, řada variant byla přitom uvedena v předchozím posouzení EIA mj. k D0 518 a 519, které je však zapotřebí zopakovat z důvodu, že dřívější právní úprava v rozporu se směrnicí EIA nezaručovala právo dotčené veřejnosti domáhat se soudního přezkumu daného posouzení EIA. Pokud tak dotčená veřejnost neměla v rámci předchozího posouzení možnost účinně napadnout posouzení varianty, musí toto oprávněně mít v rámci nynějšího posouzení. Předpokladem ovšem je, že posouzení EIA aspoň alternativní řešení vedení trasy zvažované v minulosti uvede a provede jejich environmentální posouzení. V předmětné situaci, kdy posouzení EIA žádné takové varianty neuvádí a žádné takové posouzení neprovádí, je dotčené veřejnosti tak zjevně znemožněno, aby bylo soudně přezkoumáno *meritum* výběru varianty trasy dotčené dopravní stavby. Vzhledem k tomu, že záměr

nefiguruje mezi prioritními dopravními záměry ve smyslu § 23a zákona EIA, představuje postup zvolený v posouzení EIA nejen porušení, ale očividné pohrdání práva dotčené veřejnosti na soudní přezkum předmětného posouzení EIA a možných variant vedení trasy ve smyslu čl. 11 směrnice EIA.

Posouzení EIA dále zjevně porušuje závazky přijaté ČR vůči Evropské komisi, dle kterých budou (s výjimkou prioritních dopravních staveb ve smyslu § 23a zákona EIA) dosud nezrealizované záměry, které byly posouzeny na základě předchozí právní úpravy neslučitelné se směrnicí EU, znova řádně posouzeny od samého začátku, tj. včetně posouzení variant, jejichž výběr by byl soudně přezkoumatelný ze strany dotčené veřejnosti. Uvedené se mimochodem týká i dalších úseků okruhu.

Zatřetí, posouzení EIA je dále nepřezkoumatelné, neboť z něj nevyplývá, jaké jsou vůbec alternativní varianty, přičemž z tvrzení, jako je výše uvedené mlhavé tvrzení uvedené na s. 32 dokumentace, rovněž nevyplývá, na základě jakého zákonného oprávnění si zpracovatelé posouzení EIA dovolili alternativní varianty vedení trasy vůbec neuvádět, natož aby je z hlediska environmentálního neposoudili.

Začtvrté, posouzení EIA pouze odkazuje na údajné výsledky posouzení tzv. regionální varianty, ale nijak neprovádí samotné posouzení navrhované varianty s touto regionální variantou z hlediska dopadů na životní prostředí. Posouzení EIA v daném ohledu trpí stejnými výše uvedenými právními vadami z hlediska zákona EIA a směrnice EIA.

Zapáté, posouzení EIA se zabývá pouze posouzením dílčích alternativ v rámci vybrané varianty. Je zřejmé, že takový postup nedokáže zakrýt, natož zhojit porušení povinností stanovené zákonem EIA a směrnicí EIA, tj. posoudit alternativní varianty vedení trasy dopravní stavby z hlediska dopadů na životní prostředí, a to způsobem, který by dotčené veřejnosti umožnil plnohodnotný soudní přezkum.

2. Požadavky na alternativní řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů Prahy, ČR a EU

Požadujeme, aby Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo dopravy, hlavní město Praha a Středočeský kraj podpořily alternativní řešení dopravy, která jsou v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů Prahy, ČR a EU.

2.1. Řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů

Odborné studie, výstupy mezinárodních projektů a doporučení odborných institucí potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity vede ke zhoršení kongescí, zvýšení emisí CO₂ a dalším negativním externalitám. **Je nejvyšší čas opustit tento zastaralý přístup plánování dopravy a hledat nová řešení.**

V posledních letech se úspěšně uplatňuje tzv. „Avoid-Shift-Improve“:

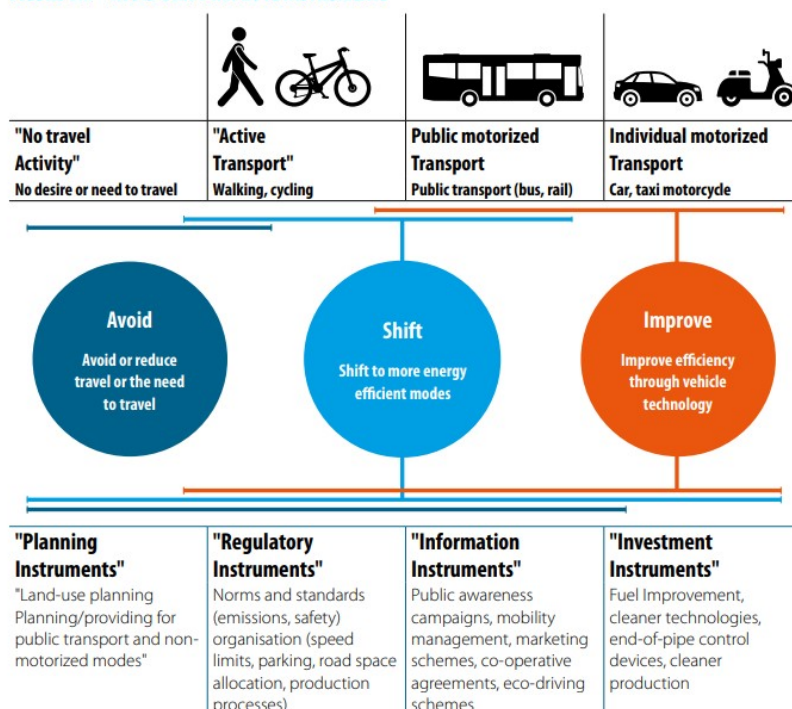
- Snižování poptávky po dopravě (město krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace, polycentrický rozvoj lokálních center s občanskou vybaveností).
- Přesun k udržitelným druhům dopravy (VHD, cyklo, pěší, sdílená mobilita).
- Zlepšení zbývajících dopravy (přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla).

<https://projects2014-2020.interregeurope.eu/innotrans/news/news-article/6151/sustainable-transport-avoid-shift-improve/>

Přístup „Avoid-Shift-Improve“ popisuje ve své odborné publikaci THE PEP Transport, Health and Environment (společný projekt Evropské hospodářské komise OSN a Světové zdravotnické organizace).

https://unece.org/sites/default/files/2021-05/2101940_E_PDF_WEB.pdf

FIGURE VIII AVOID-SHIFT-IMPROVE INSTRUMENTS



Zároveň je na něm postaven Rakouský plán mobility 2030 (Austria's 2030 Mobility Master Plan)

<https://www.bmk.gv.at/en/topics/mobility/mobilitymasterplan2030.html>

I při nárůstu počtu obyvatel lze ustálit či dokonce snížit objem automobilové dopravy použitím následujících strategií:

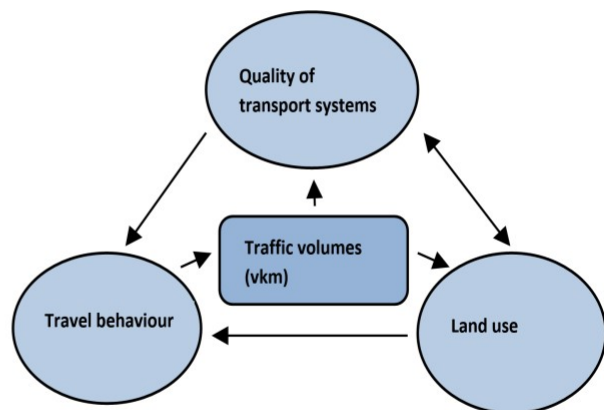
- územní plánování založené na zahušťování a transformaci namísto sídelní kaše („urban sprawl“);
- zlepšování podmínek pro aktivní mobilitu (chůze a jízda na kole);
- zlepšování služeb veřejné dopravy;
- omezení vjezdu soukromých vozidel;
- ekonomické nástroje regulace IAD (parkování, mýto apod.).

Viz prezentace expertky z Norwegian Centre for Transport Research

www.mobilita-ieep.cz/media/hzpcejl/5_tenn%C3%B8y_future-of-urban-mobility.pdf

Strategies for achieving zero-growth or reduction

- Land use development as central densification and transformation rather than sprawl
- Improving conditions for walking and bicycling
- Improving public transport services
- Restrictions on accessibility by private car
- Road tolling - as a restrictive measure and for funding



Page 9

toi Institute of Transport Economics
Norwegian Centre for Transport Research

2.2. Řešení dopravy (nejen) v severní části pražské aglomerace

Řešení dopravy musí být v souladu se stěžejními strategickými dokumenty (Strategický rámec ČR 2030, Koncepce městské a aktivní mobility ČR, Strategický plán hl. města Prahy, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, Klimatický plán HMP) a postavené na čtyřech základních pilířích:

1. Snížování poptávky po dopravě (město krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace, polycentrický rozvoj lokálních center s občanskou vybaveností, home office).
2. Podpora udržitelných druhů dopravy (VHD, cyklo, pěší, sdílená mobilita).

3. Zlepšení zbývající dopravy (přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla).
4. Ekonomické a daňové nástroje pro regulaci dopravy (parkovací poplatky, mýto, nižší DPH pro veřejnou hromadnou dopravu apod.).

2.2.1. Snižování poptávky po dopravě

Město krátkých vzdáleností a polycentrický rozvoj: Boom rezidenčních satelitů za Prahou zvýšil nároky na dojíždění do Prahy kvůli nedostatečné veřejné vybavenosti (školy, školky, zdravotnická a sociální zařízení, obchody, služby, apod.) a chybějícím pracovním příležitostem. Je zapotřebí doplnit vybavenost a podmínit tím i další nárůst sídel v okolí Prahy. Dále je žádoucí podporovat místní podnikatele a zlepšovat podmínky pro tvorbu pracovních příležitostí s vyšší přidanou hodnotou ve středočeských městech a obcích.

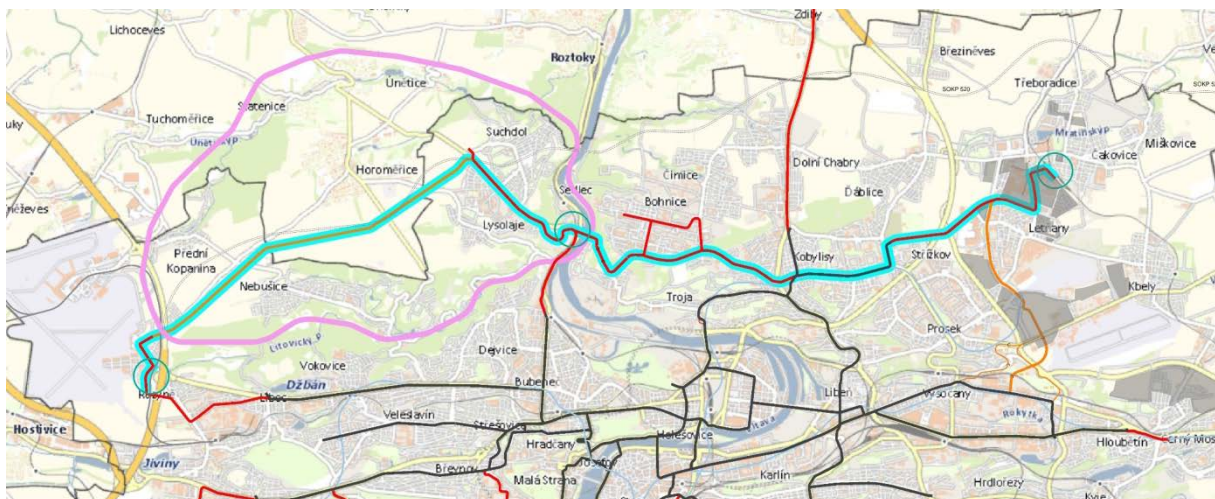
Omezení suburbanizace: obce by neměly podporovat další rezidenční výstavbu bez odpovídající občanské vybavenosti a kvalitní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou. Rozvoj by měl probíhat primárně podél železničních koridorů v blízkosti zastávek VHD. Obce a příslušné úřady by neměly povolovat další logistické a komerční areály, které generují obrovské nároky na zábor půdy a silniční infrastrukturu.

Home office: To je především úkol pro zákonodárce. Zlepšit podmínky pro práci z domova, díky které zaměstnanci ušetří čas na dojížděku do práce a sníží poptávku po dopravě.

2.2.2. Podpora udržitelných druhů dopravy

- zkapacitnění a zkvalitnění železniční dopravy (prodloužení souprav a nástupišť),
- urychlená dostavba vysokorychlostních tratí (např. Praha – Ústí nad Labem – Drážďany),
- terminál Sever s VRT na Ústí nad Labem a Líbeznickou spojkou na Neratovice a Mělník,
- modernizace železnice na letiště a do Kladna,
- rychlostní železnice Praha – Brandýs nad Labem – Mladá Boleslav – Liberec),
- Nové spojení II,
- rozvoj tramvajových tratí (např. TT Kobylisy - Zdiby – Sedlec, TT Podbaba – Suchdol),
- severní tramvajová tangenta s městským bulvárem Ruzyně – Nebušice – Horoměřice – Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany - Čakovice, která umožní napojení na TT z Dědiny a železnici na letiště,
- výstavba nových stezek pro chodce a cyklisty mezi obcemi a v návaznosti na kolejovou dopravu (zastávky železnice a tramvaje),
- podpora sdílené mobility a poptávkové dopravy (Demand Responsive Transport) zejména pro „poslední míli“.

Severní tramvajová tangenta



Zdroj: Architektonický ateliér axiohm s.r.o. <https://praha-suchdol.cz/wp-content/uploads/2021/06/Dopravn%C3%AD-z%C3%A1m%C4%B9-podle-strategi%C3%AD-V.-Hodek.pdf>

2.2.3. Přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla

Vzhledem k tomu, že na dálnicích u Prahy a přilehlých komunikacích tvoří významnou část příměstská doprava s cílem cesty v hlavním městě, je žádoucí, aby byly využívány a zvýhodňovány prostorově a energeticky méně náročná osobní vozidla. V provozu zatím dominují velké automobily se spalovacími motory, které jsou konstruovány na dálniční provoz pro 4 až 5 lidí se zavady. Přitom průměrná obsazenost vozidel v Praze činí 1,3 osoby. Proto je zapotřebí zvýhodnit malá elektroauta oproti „standardním vozům“ jak z hlediska parkování, tak průjezdu městem.



Zdroj: <https://www.eroute.cz/e-moto-q3/>

2.2.4. Ekonomické a daňové nástroje pro regulaci dopravy

Parkovací poplatky: parkování je příliš levné, což nemotivuje řidiče k většímu využívání alternativ. Nízká cena parkování a špatná vymahatelnost pokut za nelegální parkování je jednou z příčin přebujelé automobilové dopravy v Praze. Uvedenou problematiku výborně vystihuje tento článek.

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

Mýto: Bezplatná jízda autem po Praze zvyšuje atraktivitu dojížděky i ze vzdálenějších mimo-pražských lokalit. Zpoplatnění vjezdu do (širšího) centra může motivovat část cestujících k volbě jiného dopravního prostředku (VHD) s pozitivním dopadem na dopravu a životní prostředí ve městě.

Daňové zvýhodnění VHD: je zapotřebí zvýhodnit veřejnou hromadnou dopravu oproti individuální automobilové dopravě např. výrazným snížením či zrušením sazby DPH.

2.3. Posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu

Požadujeme posouzení **více variant pro tranzitní a regionální dopravu včetně varianty regionální (tzv. severní).**

Oznámení EIA (2019) obsahovalo seznam dokumentací k porovnání variant v severozápadním segmentu. Porovnání zpracovaná před rokem 1999 jsou zastaralá a nelze je považovat za relevantní. V letech 2001–2002 bylo v rámci procesu EIA posuzováno pět 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 nebyť 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 v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.

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 hlavního 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 – viz vyjádření k dopravně inženýrským podkladům.**

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. Viz předchozí dvě kapitoly.

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.**

K tomuto bodu přikládáme ještě následující podklady:

- Stručné stanovisko ke studii ČVUT, jejíž závěry jsou dle našeho názoru účelové a zavádějící.
https://www.rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2018/03/Stručné-stanovisko-ke-studii-ČVUT_2017.pdf
- Předběžné multikriteriální hodnocení dokončení SOKP od Ing. Milana Strnada z 15. 6. 2017, kde ve většině parametrů vyšla lépe regionální varianta.
<https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2023/10/Predbezne-multikriterialni-hodnoceni-dokonceni-SOKP-A.pdf>
https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2023/10/Predbezne-multikriterialni-hodnoceni-dokonceni-SOKP-B_komentar.pdf
- Aktualizace regionální varianty z roku 2020
<https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020>

Do posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu požadujeme zahrnout také varianty s aglomeračním okruhem (přeložka II/240 a II/101), silnicí I/16, silnicí I/38 a vysokorychlostními tratěmi, které umožní převod části dálkové osobní dopravy na železnici a rovněž uvolní hlavní koridory pro nákladní železniční dopravu.

3. Závěr – návrh na vydání nesouhlasného stanoviska k záměru

Předložená dokumentace EIA je silně tendenční, vykazuje mnoho nedostatků a neproказuje přínos záměru pro udržitelný rozvoj společnosti. Negativní dopady D0 518, 519 a 520 na životní prostředí, dopravní situaci a zdraví obyvatel výrazně převáží nad diskutabilními přínosy spočívajícími ve zlepšení dostupnosti severního okraje Prahy automobilovou dopravou. Přitom existují mnohem šetrnější a efektivnější řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje.

Na základě skutečností uvedených v tomto vyjádření Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., navrhuje, aby Ministerstvo životního prostředí k posuzovanému záměru **vydalo nesouhlasné závazné stanovisko EIA**.

V Praze dne 19. 12. 2023

Ing. Karel Havlíček

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

Adresa: Kobylišká 477/44, 184 00 Praha 8

IČ: 06378684

ID datové schránky: jx24sqv