

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 65

100 10 Praha 10

V Praze dne 22. 1. 2024

Věc: Vyjádření k návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“

Dne 7. 12. 2023 bylo na portálu CENIA zveřejněno oznámení č.j. MZP/2023/710/3955 o návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050 “. Podle ustanovení § 10f odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), každý může Ministerstvu životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, zaslat své písemné vyjádření k návrhu koncepce nejpozději do 5 dnů ode dne konání veřejného projednání návrhu koncepce.

Podatel považuje některé části koncepce za velmi škodlivé zejména z hlediska negativních dopadů na životní prostředí, kvalitu života a zdraví obyvatel a na dopravní situaci nejen v dotčených oblastech. Několik záměrů obsažených v návrhu koncepce je v přímém rozporu s cíli udržitelného rozvoje a jejich realizace by vedla k znezodpovědnému mrhání s veřejnými prostředky, které by se daly použít na mnohem smysluplnější projekty.

S ohledem na tyto skutečnosti podatel předkládá následující vyjádření.

Vyjádření je rozděleno na tři části:

1. Nesouhlas s návrhem koncepce a odůvodnění
2. Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí
3. Závěr – požadavky a návrh na vydání nesouhlasného závazného stanoviska ke koncepci.

1. Nesouhlas s návrhem koncepce a odůvodnění

Podatel nesouhlasí s návrhem koncepce „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050“. Některé části návrhu koncepce jsou v rozporu s Politikou územního rozvoje (PÚR), strategickými dokumenty a klimatickými závazky hl. m. Prahy, ČR a EU a budou mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Předložený návrh koncepce není objektivním odborným podkladem, který přispívá k udržitelnému rozvoji společnosti.

1.1. Tendenční návrh koncepce s řadou nedostatků

Předložený návrh koncepce je silně tendenční a obsahuje řadu nedostatků zejména z hlediska hodnocení konkrétních projektů. V rozporu se všeobecně známými poznatky v oblasti životního prostředí, udržitelné mobility, klimatu a v rozporu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů přeceňuje přínosy a bagatelizuje negativní dopady několika dálničních staveb, čímž významně zkrasluje pořadí projektových klastrů a nastavuje chybně investiční priority. Realizace problematických projektů dle návrhu koncepce by měla významný negativní vliv nejen na životní prostředí a veřejné zdraví, ale i na socioekonomickou situaci ČR.

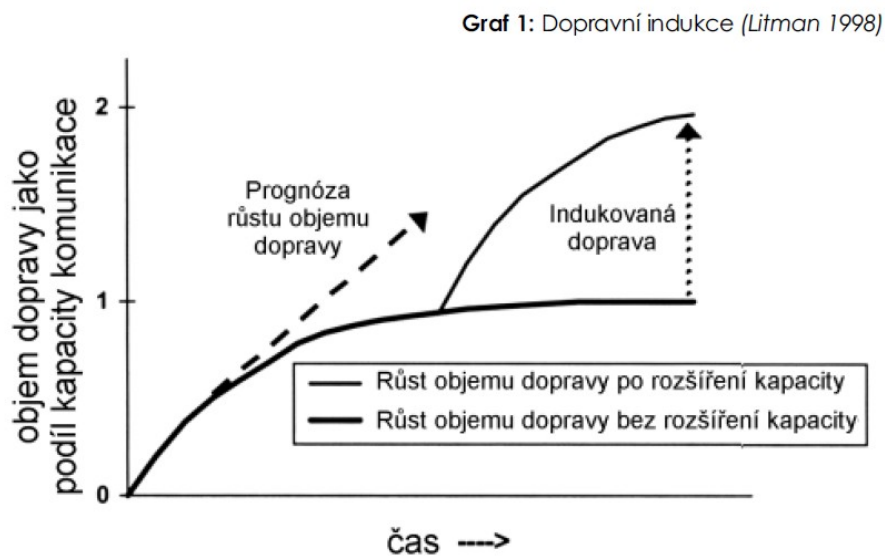
1.2. Negativa pragocentrické dálniční sítě

Koncepce dálniční sítě v ČR je extrémně pragocentrická, neboť do hlavního města směřuje osm dálničních radiál (po dostavbě D3 dokonce devět). Namísto budování a modernizace tangenciálních komunikací mezi městy a obcemi mimo pražskou aglomeraci se připravuje propojení všech radiál převážně na území Prahy (dostavba D0) a zkapacitňování dálnic směrem do hlavního města. To je v naprostém rozporu s potřebou polycentrického rozvoje sídelní struktury ČR a přispívá k prohlubování nerovností mezi Prahou a ostatními regiony. D0 v prosazované trase nechrání Prahu před tranzitní dopravou, naopak ji zakonzervuje v hustě obydlené oblasti Černého Mostu a Horních Počernic a navíc přivede nákladní tranzit do rezidenčních, rekreačních a přírodních lokalit na severu Prahy, pouhých 6 km od centra.

Požadujeme, aby z hlediska územního významu byly upřednostněny silniční projekty, které umožní tangenciální propojení měst a obcí dál od Prahy včetně propojení krajských měst v regionech.

1.3. Podcenění indukce silniční dopravy

Dopravně inženýrské podklady, odborné studie a zkušenosti z praxe potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity v městských aglomeracích vede k dalšímu nárůstu automobilové dopravy v důsledku dopravní indukce. Nabídka nové silniční kapacity umožní podnikat častější, delší a zbytné cesty autem, znevýhodní alternativní (ekologické) druhy dopravy a podpoří nežádoucí výstavbu závislou na autech (rezidenční satelity, sklady, komerční objekty apod.).



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/>

„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

Například z dokumentace EIA k D0 518, 519 a 520 vyplývá, že vlivem zprovoznění záměru dojde k nárůstu dopravních výkonů o 1 560 tisíc vozokilometrů za den v pražské aglomeraci a cca 1/2 dopravy na uvedených úsecích D0 má být indukovaná. Navíc v důsledku dopravní indukce dojde časem k nárůstu IAD i na „odlehčených“ vnitroměstských komunikacích.

Indukce silniční dopravy však není zohledněna v hodnocení silničních staveb, které se nacházejí na území metropolí či v jejich bezprostřední blízkosti a prokazatelně povedou k nárůstu dopravní zátěže s negativními dopady na dopravní situaci, životní prostředí a veřejné zdraví. Požadujeme zahrnout dopravní indukci do hodnocení projektů u všech relevantních kritérií.

1.4. Silniční projekty v rozporu s kritérii TEN-T

Je zapotřebí revidovat zejména silniční projekty s ohledem na jejich (ne)soulad s evropskou legislativou TEN-T.

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0812>

Mezi hlavní cíle transevropské dopravní sítě (čl. 4) patří:

- **udržitelnost**
(snižování emisí CO₂, větší využívání udržitelných druhů dopravy, větší ochrana životního prostředí, snížení externích nákladů, zvýšení energetické bezpečnosti)
- **soudržnost**
(dostupnost a propojenost všech regionů, účinná koordinace a propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu na jedné straně a regionální a místní dopravou a dopravními službami v městských uzlech na straně druhé)
- **účinnost**
(odstranění úzkých míst, interoperabilita vnitrostátních, regionálních a místních dopravních sítí atd.)
- **zvýšení přínosů pro uživatele**
(s ohledem na osoby se zdravotním postižením, bezpečnost, kvalita, udržitelnost, cenová dostupnost atd.)

Projekty společného zájmu (čl. 8):

1. *Projekty společného zájmu přispívají k rozvoji transevropské dopravní sítě budováním nové dopravní infrastruktury, modernizací stávající dopravní infrastruktury nebo opatřeními na podporu využívání sítě způsobem účinně využívajícím zdroje.*
2. *Projekt společného zájmu musí:*
 - a) *přispívat k dosažení cílů spadajících alespoň do dvou ze čtyř kategorií stanovených v čl. 4;*
 - b) *být ekonomicky životaschopný na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů;*
 - c) *vykazovat evropskou přidanou hodnotu.*

Definice silniční sítě TEN-T (čl. 28 odst. 2):

„Pozemní komunikace jsou silnice, které plní důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra a poskytují propojení s jinými druhy dopravy.“

Další priority pro městské uzly (čl. 41):

Při podpoře projektů společného zájmu souvisejících s městskými uzly a vedle obecných priorit stanovených v člancích 12 a 13 se upřednostní tyto činnosti:

- a) *plynulé propojení mezi infrastrukturou transevropské dopravní sítě a infrastrukturou regionální a místní dopravy;*
- b) *zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů;*
- c) *podpora účinné dopravy a mobility s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, včetně ekologizace městských vozových parků;*
- d) *zvýšení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy;*
- e) *digitální výměna informací o dopravě a dopravním provozu mezi městskými a mimo-městskými středisky řízení dopravy a se subjekty poskytujícími informační služby v souladu s normami ISO/CEN.*

Několik silničních projektů, které jsou součástí závazkového pilíře TEN-T (např. D0, D52 Pohořelice – Mikulov, D3 středočeská část, I/35 Úlibice – Turnov, I/49 Hulín – Horní Lideč), vykazuje nesoulad s některými cíli a prioritami TEN-T zejména z hlediska udržitelnosti a ochrany životního prostředí a neprokázané ekonomické životaschopnosti na základě analýzy přínosů a nákladů. Dálnice D0 (510, 511, 518, 519 a 520) je navíc v rozporu s prioritami pro městské uzly:

- a) *Nezajistí plynulé propojení mezi infrastrukturou transevropské dopravní sítě a infrastrukturou regionální a místní dopravy, neboť slučuje v jedné velkokapacitní komunikaci dálkovou, regionální a místní dopravu (např. stávající problematický úsek 510 u Černého Mostu).*

- b) Nechrání městskou oblast před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy, neboť se nejedná o obchvat, ale průtah městem. Vede skrz silně urbanizovanou oblast Horních Počernic a Černého Mostu a skrz rezidenční, rekreační a přírodní lokality na severu Prahy pouhých 6 km od centra.
- c) Nepodporuje účinnou dopravu a mobilitu s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, naopak hluková a emisní zátěž D0 bude obrovská.
- d) Povede ke snížení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, neboť výrazně snižuje jejich konkurenceschopnost a odsává finanční prostředky pro realizaci záměrů udržitelné dopravy.

Požadujeme revidovat hodnocení silničních/dálničních projektů TEN-T s ohledem na plnění cílů a priorit legislativy TEN-T v oblasti udržitelnosti, ochrany životního prostředí, ekonomické životaschopnosti a funkčnosti městských uzlů.

1.5. Emise skleníkových plynů

S výjimkou modernizace stávajících železničních tratí a některých stávajících silničních tahů každý nový projekt (novostavba) povede k nárůstu emisí skleníkových plynů, a to jak ve fázi výstavby, tak v provozu. U železničních koridorů celkový efekt však může mít pozitivní vliv na klima, pokud dojde zároveň k přesunu části cest ze silniční dopravy. U nových silničních staveb, zejména dálnic, však jednoznačně převládá negativní dopady na klima. Čím kapacitnější komunikace a čím blíže městu, tím bude silnější efekt dopravní indukce a větší nárůst emisí CO₂. Navíc je zapotřebí započítat i tzv. nepřímé emise, 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. 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.

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

Mnoho silničních projektů je nesprávně hodnoceno jako „přínosných“ z hlediska emisí skleníkových plynů. Je zapotřebí toto hodnocení upravit na „negativní“.

1.6. Emise znečišťujících látek v urbanizovaném území

Železniční koridory (modernizace i novostavby), zejména pokud převedou část cestujících a nákladu ze silnic, mají významný přínos z hlediska snížení emisí znečišťujících látek v urbanizovaném území. U silničních staveb vliv na ovzduší může být ambivalentní a v některých případech dokonce negativní. Vliv bude záviset zejména na charakteru stavby, umístění stavby, technickém řešení a objemu a strukture dopravy na stávajících a na nových komunikacích. Je zapotřebí rozlišovat jednotlivé případy:

Obchvaty obcí na silnicích I. a II. třídy – pokud se jedná pouze o obchvat obce s vysokým podílem tranzitní dopravy, přičemž obchvat je umístěn v dostatečné vzdálenosti od zástavby obce a nebude indukovat novou dopravu (dojde pouze k přesunu dopravy z průtahové komunikace na obchvat), lze očekávat **pozitivní vliv na ovzduší**, tedy snížení emisí znečišťujících látek v urbanizovaném území. Příklad: obchvat Olbramovic.

Výstavba nového dálničního úseku v extravilánu – nová dálnice může částečně odvést dopravu ze stávajících komunikací v některých obcích. Zároveň však dojde k přesunu dopravy i z dalších silničních komunikací, a také z jiných druhů dopravy (např. železnice). Díky nové atraktivní nabídce silniční kapacity lze očekávat nárůst provozu i v důsledku dopravní indukce. **Vliv na ovzduší bude ambivalentní až negativní**. V obcích, odkud bude odvedena část dopravy, se ovzduší zlepší, avšak v lokalitách poblíž dálnice se zhorší. Příklad: dostavba D35.

Výstavba dálnic v městských aglomeracích – v městských aglomeracích tvoří drtivou většinu dopravy vnitroměstská doprava a dojížděka. Podle ročenky TSK (2016) podíl tranzitních cest na celkovém objemu cest automobilovou dopravou v Praze činí cca 5 %. Tranzitní doprava jezdí zejména po stávajících úsecích Pražského okruhu a některých nadřazených městských komunikacích. Výstavba či zkapacitnění dálničních komunikací v městských aglomeracích bude mít **převážně negativní vliv na ovzduší**. Dočasně dojde k mírnému poklesu dopravy na některých městských komunikacích, avšak v důsledku dopravní indukce se zase zaplní. Na nové dálniční úseky se přesune část dopravy z některých městských a krajských silnic, ale i tranzitní doprava ze vzdálenějších lokalit, která dosud využívala jiné trasy. Dále lze díky zatraktivnění podmínek pro automobilovou dopravu očekávat i přesun z jiných druhů dopravy (zejména VHD) a nárůst zbytných cest a cest za vzdálenějšími cíli. Celkově dojde k významnému nárůstu dopravy v důsledku dopravní indukce a v delším časovém horizontu realizací výstavby závislé na IAD (rezidenční satelity, sklady, komerční objekty atd.). Větší využívání aut na úkor VHD, kol či pěší dopravy bude mít negativní dopady na zdraví řidičů v důsledku vystavení výrazně vyššímu množství škodlivých látek uvnitř vozidla a nižší pohybové aktivitě. Příklad: Pražský okruh v prosazované trase skrz městské části na severu a na východě Prahy.

Požadujeme upravit hodnocení u silničních/dálničních staveb dle výše popsaných scénářů.

1.7. Energetická náročnost dopravy

Projekty nových železničních koridorů či elektrizace stávajících tratí lze hodnotit jednoznačně kladně, zejména pokud vedou k přesunu části cestujících a nákladu ze silniční dopravy. U modernizace některých stávajících úseků silnic (pokud zároveň nedojde ke zkapacitnění a k následnému nárůstu dopravy) lze projekt rovněž označit jako přínosný z hlediska energetické účinnosti. U nových dálničních staveb, které povedou k nárůstu dopravních intenzit IAD a spotřeby energie mj. v důsledku vyšší rychlosti (zejména oproti silnicím I. třídy), jednoznačně převáží negativa. Nejhorší dopady na energetickou náročnost budou mít velkokapacitní silniční komunikace v městských aglomeracích, které způsobí silnou dopravní indukci, přesun části cest ze železnice a MHD na silnice a zahrnují energeticky náročné stavby (zejména tunely).

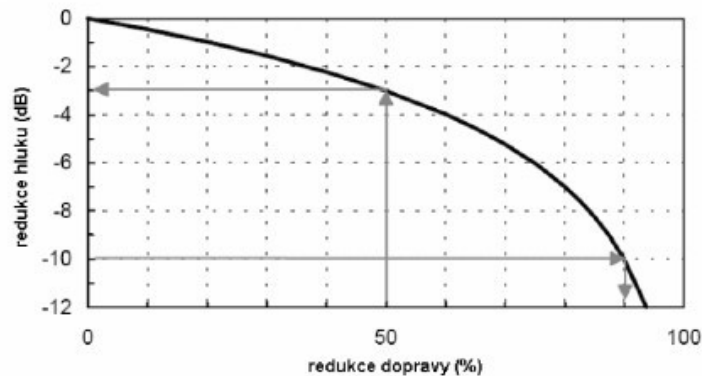
Požadujeme upravit hodnocení u výše zmíněných dálničních staveb na „negativní“.

1.8. Hluková zátěž

Modernizace stávajících železničních koridorů a stávajících silničních úseků (pokud zároveň nedojde k jejich zkapacitnění) má pozitivní vliv na snižování hladiny hluku. Vliv železničních a silničních novostaveb může být různý v závislosti na jejich umístění, technickém řešení a intenzitě a skladbě dopravního proudu.

Obecně lze konstatovat, že celková hluková zátěž ze železnice (zejména pokud se jedná o moderní tratě a moderní soupravy) je nižší, neboť generuje hluk v intervalech, zatímco silnice/dálnice generují nepřetržitý hluk. Umístění novostavby v tunelu, kvalitní protihlukové stěny, kvalitní povrch silnice/trati přispívají ke snížení hladiny hluku. Silnice I. třídy díky převážně nižší intenzitě dopravy a zejména díky nižší rychlosti generují méně hluku než dálnice. Nová dálnice je vždy obrovským zdrojem hluku (pokud není vedena v tunelu) a její dopady budou záviset na vzdálenosti obytné zástavby, počtu exponovaných obyvatel, intenzitě a skladbě dopravního proudu. Některé dálniční stavby mohou sice přispět k poklesu dopravy v intravilánu obce/města a tedy i ke snížení hladiny hluku v urbanizovaných územích. Avšak pokud nedojde k významnějšímu snížení intenzity dopravy na stávajících komunikacích, může být pokles hluku znehodnocen vyšší rychlostí. V městských aglomeracích výstavba nových dálnic způsobuje přesun problémů do jiných lokalit a celkové zvýšení hlukové zátěže mj. v důsledku celkového nárůstu IAD (dopravní indukce).

Obr. 12: Vliv snížení intenzity dopravy



Zdroj: [19]

Intenzita dopravy a rychlost spolu souvisejí, avšak snížení intenzity je zpravidla spojeno se zvýšením rychlosti. V důsledku toho nemusí být dosaženo optimálního přínosu z hlediska redukce dopravního proudu.

Zdroj: Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019, Ekola Group s.r.o. (str. 60)

Požadujeme upravit hodnocení hlukové zátěže u dálničních staveb na „neutrální“ či „negativní“.

1.9. Nehodovost

V železniční dopravě je nehodovost výrazně nižší než v silniční dopravě. Přínos železničních projektů lze tady označit za významný. Modernizace stávajících silnic (zejména odstranění rizikových míst na infrastruktuře) lze rovněž hodnotit pozitivně z hlediska vlivu na nehodovost. U nových silnic a dálnic jsou dopady ambivalentní. Na jednu stranu převedení části dopravy ze stávajících nevyhovujících silnic na nové komunikace může přispět ke snížení nehodovosti, na druhou stranu, zejména v případě dálnic, vyšší rychlost a vyšší intenzity dopravy mohou tato pozitiva částečně či úplně znehodnotit. Za nejproblematictější je zapotřebí označit nové dálniční úseky v městských aglomeracích, kde dochází k nebezpečnému mísení městské osobní a dálkové nákladní dopravy a kde je výrazně vyšší hustota MÚK a zahrnují tunelové úseky. Tyto „městské“ dálnice navíc indukují velké množství IAD a způsobují přesun části cest ze železnice a MHD na silnici.

Požadujeme upravit hodnocení nehodovosti u dálnic v městských aglomeracích na „neutrální“ či „negativní“.

1.10. Zábor území

- Klastre při své modernizaci je veden ve stejné stopě, a má tak neutrální vliv na zábor území (5 bodů).
- Klastre má malý vliv na nový zábor území (vysokorychlostní tratě, rozšíření stávajících silnic, projekty 2+1 bez další doprovodné komunikace (0 bodů).
- Velký vliv mají komunikace 2+2 s doprovodnou silnicí (–5 bodů).

Kritérium je definováno správně, avšak u některých dálničních novostaveb je hodnocení chybné. Požadujeme upravit hodnocení u všech nových dálničních projektů na „velký vliv“.

1.11. Odstranění omezujících míst

Nové silniční/dálniční stavby sice mohou přispět k odstranění úzkých hrdel na stávající síti, avšak v důsledku celkového nárůstu dopravy a přesunu dopravy do jiných lokalit mohou zároveň vytvořit nová omezující místa. Týká se to zejména dálničních úseků na území městských aglomerací, kde bude docházet k mísení tranzitní a městské dopravy, dojde k masivnímu nárůstu dopravní zátěže a kde je vyšší hustota MÚK a tunelové úseky.

Požadujeme snížit bodové hodnocení pro dálniční úseky v blízkosti městských aglomerací.

1.12. Multimodální nákladní doprava

Definice kritéria jako „přínos klastru dopravní infrastruktury pro multimodální nákladní dopravu“ pro silniční úseky navazující na terminály multimodální dopravy je poněkud zavádějící. Některé nové silniční/dálniční stavby sice mohou navazovat na terminály multimodální dopravy, avšak zároveň silně konkurují železniční dopravě a povedou k přesunu části nákladu ze železnice na silnici.

Požadujeme snížit bodové hodnocení zejména u dálničních staveb minimálně na polovinu, neboť zvýhodňují nákladní silniční dopravu oproti železniční.

1.13. Multimodální osobní doprava

Definice kritéria jako „přínos klastru dopravní infrastruktury pro multimodální osobní dopravu“ pro silniční úseky navazující na terminály osobní dopavy je poněkud zavádějící. Některé nové silniční/dálniční stavby sice mohou navazovat na terminály osobní dopavy, avšak zároveň silně konkurují železniční a veřejné hromadné dopravě a povedou k přesunu části cestujících z VHD do aut. Navíc řada terminálů pro osobní dopravu nebude ani kapacitně dostatečná pro auta ze stávajících komunikací (omezená kapacita P+R), natož pro auta z nových dálničních úseků.

Požadujeme snížit bodové hodnocení zejména u dálničních staveb na „0“, neboť zvýhodňují individuální automobilovou dopravu oproti železniční, VHD a aktivním druhům dopavy.

1.14. Soubor kritérií: Technologie

V těchto kritériích jsou překvapivě lépe hodnoceny silniční a dálniční stavby, i když není jasné o jaké konkrétní technologie v oblasti optimalizace kapacity infrastruktury a zvyšování bezpečnosti dopavy se jedná.

- *Klastry, které obsahují digitální projekty s významnými přínosy v oblasti optimalizace kapacity infrastruktury, jsou hodnoceny 20 body, s částečnými přínosy 5 body.*
- *Klastry obsahující digitální projekty přispívající k významnému zvyšování bezpečnosti dopavy, jsou hodnoceny 20 body, částečnému zvyšování bezpečnosti 5 body.*

Bodové rozdíly „významné“ oproti „částečné“ přínosy jsou markantní. Silniční a dálniční projekty zde dostávají o 30 bodů více (20+20) oproti železničním (5+5). Vystává otázka, zda nebylo účelem zvýhodnit některé dálniční stavby, aby dohonily ztracený náskok v kritériích „životní prostředí“.

Požadujeme specifikovat digitální projekty v oblasti optimalizace kapacity infrastruktury a zvyšování bezpečnosti u silničních/dálničních staveb a snížit bodové hodnocení pro „významný přínos“ z 20 na 10.

1.15. Soubor kritérií: Vyváženost rozvoje multimodálního klastru

Každý druh dopavy plní specifické funkce a v podmínkách České republiky by měly všechny definované multimodální klastry vykazovat rovnoměrný rozvoj silniční a železniční infrastruktury. Kritérium zvýhodňuje ty klastry, které přispívají k tomuto rovnoměrnému vývoji v rámci svého multimodálního klastru:

- *Klastr železniční nebo silniční infrastruktury svou realizací zajistí funkčnost multimodálního klastru (v současnosti existuje výrazný rozdíl v kvalitě mezi silniční a železniční infrastrukturou v klastru nebo naopak, realizace tento rozdíl vyrovná) 20 bodů.*
- *Klastr železniční nebo silniční infrastruktury svou realizací zvýší funkčnost multimodálního klastru (v současnosti existuje menší rozdíl v kvalitě mezi silniční a železniční infrastrukturou v klastru nebo naopak, realizace tento rozdíl vyrovná) 5 bodů.*

U některých projektů je hodnocení problematické, neboť není jasné, jakým způsobem přispívají k vyváženosti. Například KŽ Praha – Tábor – České Budějovice nedostal ani bod, přitom jeho modernizace je naprosto klíčová pro zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy z Prahy na jih Čech. Zatímco dálnice D3 Praha – Tábor – České Budějovice získala 20 bodů, přitom dostavba D3 přes středočeské Posázaví by prohloubila nevyváženost silniční a železniční infrastruktury mezi hlavním městem a Českými Budějovicemi. Velmi diskutabilní je také hodnocení dostavby D0 20 body za vyrovnání rozdílu mezi silniční a železniční infrastrukturou. Přitom železniční (resp. kolejové) tangenciální spojení na území hlavního města i v pražské aglomeraci je naprosto nedostatečné. S ohledem na potřeby udržitelné mobility je žádoucí upřednostnit projekty železniční dopravy, i když to v některých případech může zvýšit rozdíl v kvalitě mezi silniční a železniční infrastrukturou.

Požadujeme upravit bodování vyváženosti rozvoje multimodálních klastrů tak, aby byla zajištěna vyšší konkurenceschopnost železniční dopravy oproti silniční.

1.16. Účelové a chybné hodnocení klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520)

Mezi nejzávažnější nedostatky návrhu koncepce patří naprosto účelové a chybné hodnocení klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520), který je prezentován jako obchvat Prahy. Ve skutečnosti šestiproudá dálnice vedená převážně na území Prahy zakonzervuje tranzitní dopravu v silně urbanizované oblasti Černého Mostu a Horních Počernic a navíc přivede nákladní tranzit do rezidenčních, rekreačních a přírodních lokalit na severu Prahy, pouhých 6 km od centra. Kvůli své poloze v intravilánu města a početným mimoúrovňovým křižovatkám D0 se jedná o průtahovou hybridní komunikaci pro městskou, příměstskou a dálkovou dopravu, která je v rozporu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů ČR, Prahy a EU.

Kritérium: Hlavní síť TEN-T

Klastr D0 obdržel 30 bodů. Na mapě je sice vyznačen jako součást transevropské dopravní sítě, avšak tento projekt nepřispívá k plnění cílů a priorit nařízení TEN-T v oblasti udržitelnosti, ochrany životního prostředí, ekonomické životaschopnosti a funkčnosti městského uzlu, viz [Silniční projekty v rozporu s kritérii TEN-T](#) a [Příloha 2 – Nefunkční dopravní řešení, nesoulad s evropskou legislativou TEN-T a zákonem o pozemních komunikacích](#)

Požadujeme snížit bodové hodnocení na 0 bodů.

Kritérium: Propojení metropolí – základní a doplňkové potřeby

Kritérium se týká základních a doplňkových potřeb, tedy zajištění takové infrastruktury, která umožňuje kvalitní napojení pomocí jednoho dálničního tahu, v případě železnic pomocí konvenční tratě. Klastr D0 obdržel 50 bodů, což je silně nadhodnocené. Ve skutečnosti Praha už je se všemi uvedenými metropolemi propojená:

- Brno – D1
- Ostrava – D1 a do budoucna i D11 a D35
- Dresden – D8
- München a Nürnberg – D5
- Wrocław – D11 (chybí pouze dostavět úsek Jaroměř – státní hranice)

Požadujeme snížit hodnocení na 15 bodů (doplňková potřeba).

Kritérium: Emise skleníkových plynů

Klastr D0 obdržel 5 bodů a je hodnocen jako přínosný. Toto hodnocení je naprosto scestné, neboť dle dokumentace EIA k D0 518, 519 a 520 záměr povede k nárůstu emisí skleníkových plynů mj. v důsledku vysoké indukce silniční dopravy a převodu ze železniční dopravy, resp. VHD na silniční.

Požadujeme snížit hodnocení na –5 bodů (negativní).

Kritérium: Emise znečišťujících látek v urbanizovaném území

Klastr D0 obdržel 10 bodů (vysoce přínosné). Přitom dopravně inženýrské podklady a rozptylová studie dle dokumentace EIA k D0 518, 519 a 520 potvrzují, že záměr povede k celkovému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci, více než ½ dopravy na uvedených úsecích má být indukovaná a dojde k přesunu cest ze železniční dopravy, resp. VHD na silnici. Zanedbatelný pokles emisí na několika málo komunikacích bude znehodnocen výrazným nárůstem znečišťujících látek zejména v dotčených urbanizovaných lokalitách.

Citujeme mezinárodně uznávaného odborníka na emise z dopravy prof. Vojtíška:

„Záměr povede k obecnému navýšení emisí zdravotně rizikových látek a tím k obecnému zhoršení imisní situace v pražské aglomeraci. K nárůstu dojde prakticky u všech sledovaných kategorií (oxidy dusíku, částice, benzo[a]pyren) i legislativou výslovně nelimitovaných látek (amoniak, formaldehyd, ostatní reaktivní sloučeniny dusíku, ostatní polycyklické aromatické uhlovodíky, sekundární částice). Dle rozptylové studie, která je součástí oznámení záměru,

jsou pro všechny sledované látky relativní navýšení koncentrací vyvolané záměrem o řád (desetinásobně i více) vyšší než maximální snížení koncentrací vyvolané záměrem.“

Jeho celé vyjádření k D0 je ke stažení zde:

https://www.dchabry.cz/sites/default/files/prilohy/2023/10/05/20231004_fin_vojtisek.pdf

Požadujeme snížit hodnocení na –5 bodů (negativní).

Kritérium: Energetická náročnost dopravy

Klastr D0 obdržel 15 bodů (přínosné). Toto hodnocení je naprosto scestné, neboť se jedná o jeden z energeticky nejnáročnějších projektů v ČR. Zahrnuje výstavbu a energeticky náročný provoz několika tunelových úseků pro energeticky nejnáročnější druh dopravy. Klastr přináší vyšší indukci silniční dopravy, převod ze železniční dopravy a VHD na dopravu silniční a bude znamenat obrovskou spotřebu energie v silniční dopravě.

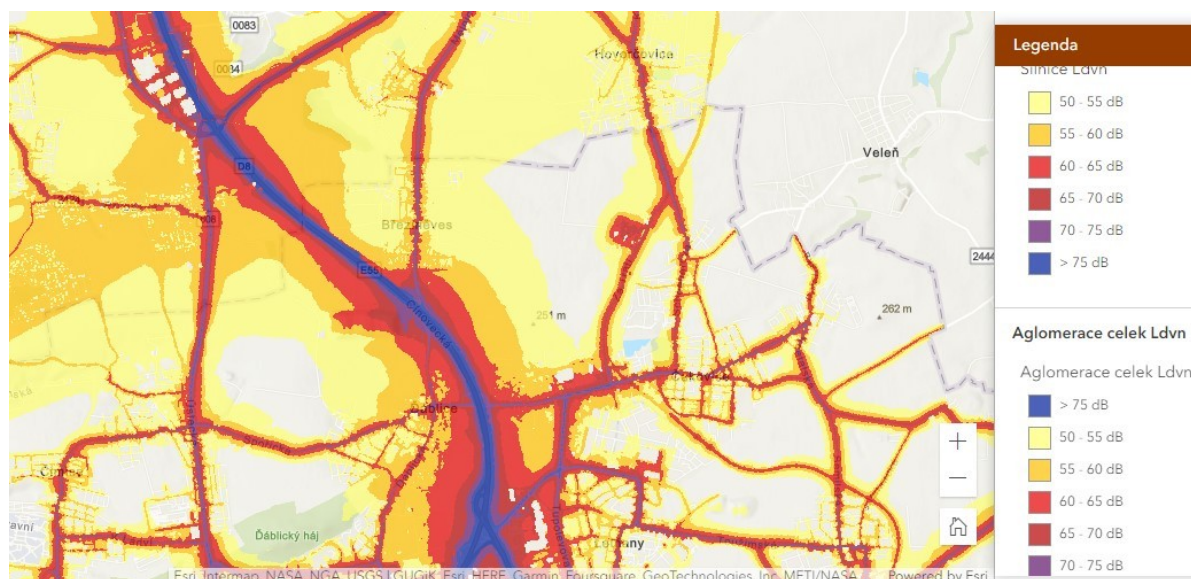
Požadujeme snížit hodnocení na –15 bodů (negativní).

Kritérium: Hluková zátěž

Klastr D0 obdržel 10 bodů (pozitivní). Přitom se jedná o umístění nového obrovského zdroje hluku v převážně osídleném území. Pokles dopravy a tedy i hlukové hladiny na některých stávajících komunikacích je nepatrný v porovnání s významným nárůstem hlukové zátěže vyvolaným realizací dálnice D0.

Obrázek ze strategických hlukových map Ministerstva zdravotnictví (2022) potvrzuje, že osídlené lokality v blízkosti dálničních tahů jsou vystaveny nadměrnému hluku.

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



Překračování hlukových limitů v oblasti Zdob, Dábliv, Brezíněvsí.

Požadujeme snížit hodnocení na 0 bodů.

Kritérium: Nehodovost

Klastr D0 obdržel 10 bodů. Přitom dostavba D0 povede k významnému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci, nebezpečnému mísení tranzitní nákladní a osobní městské dopravy a vzniku nových úzkých hrdel a rizikových míst: např. úsek D0 510 s denním provozem více než 130 000 vozidel denně včetně 24 000 nákladních a vysokou hustotou MÚK v rozporu s normami pro vzdálenost křižovatek nebo problematické tunelové úseky na severu Prahy. Dalším rizikem z hlediska nehodovosti je výrazně vyšší návrhová rychlost na dálnici ve srovnání s nadřazenými městskými komunikacemi.

Požadujeme snížit hodnocení na 0 bodů.

Kritérium: Zábor území

Klastr D0 obdržel 0 bodů (malý vliv). Přitom zahrnuje desítky kilometrů dálničních úseků s mnoha mimoúrovňovými křižovatkami a další související stavby (např. přeložka I/12, přivaděče, Hostivařská spojka, přeložky II/244 a II/610). Jedná se tedy o obrovský zábor území. Navíc komunikace 2+2 či více pruhů jsou uváděny, že mají velký vliv.

Požadujeme snížit hodnocení na -5 bodů (velký vliv).

Kritérium: Odstranění omezujících míst

Klastr D0 obdržel 20 bodů. Jeho dopad je však ambivalentní. Na některých komunikacích sice dojde k mírnému dočasnému poklesu dopravy (než se opět zaplní v důsledku dopravní indukce), zatímco v dotčených lokalitách vzniknou nová omezující místa: obrovský nárůst dopravní zátěže a tedy vznik úzkého hrdla nastane např. na úseku 510 v hustě obydlené oblasti Černého Mostu a Horních Počernic, u sjezdu z přivaděče Rybářka na Kamýcké, dále na Čimické, na úseku D0 517 v oblasti Ruzyně atd.

Požadujeme snížit hodnocení na 0 bodů.

Kritérium: Multimodální nákladní doprava

Klastr D0 obdržel 25 bodů. Jeho přínos pro multimodální dopravu je však ambivalentní. Úsek D0 511 s Hostivařskou spojkou sice navazuje na multimodální terminál v Uhříněvsi, avšak

realizace velkokapacitní dálniční komunikace na území hl. města výrazně sníží konkurenceschopnost železniční dopravy a povede k přesunu části nákladních cest ze železnice na silnici.

Požadujeme snížit hodnocení na 10 bodů.

Kritérium: Multimodální osobní doprava

Klastr D0 obdržel 15 bodů. Jeho přínos pro multimodální dopravu je však záporný. Podél dálnice D0 se sice nachází či plánuje pár terminálů pro osobní dopravu (Černý Most, Výhledy, Sever), avšak tyto terminály nebudou kapacitně stačit ani pro vozidla ze stávajících komunikací. Jejich P+R kapacita je velmi omezená. Naopak dostavba D0 výrazně sníží konkurenceschopnost osobní multimodální/udržitelné dopravy oproti automobilové a povede k přesunu části cestujících z VHD ba silnici.

Požadujeme snížit hodnocení na 0 bodů.

Soubor kritérií: Technologie

Klastr D0 obdržel celkem 40 bodů (20+20) za digitální projekty v oblasti optimalizace kapacity a zvýšení bezpečnosti. Není jasné, o které konkrétní projekty se jedná. Navíc je zde markantní nepoměr v bodování za významný přínos (oproti částečnému přínosu) ve prospěch silničních staveb.

Požadujeme snížit hodnocení na 20 bodů (10+10), neboť v těchto kritériích jsou silniční stavby nepřiměřeně (účelově?) nadhodnoceny.

Soubor kritérií: Vyváženost rozvoje multimodálního klastru

Klastr D0 obdržel 20 bodů. Jeho přínos pro zajištění funkčnosti multimodálního klastru a vyrovnáními výrazného rozdílu v kvalitě mezi silniční a železniční infrastrukturou je velmi sporný. Výrazný kvalitativní rozdíl v infrastruktuře pro tangenciální vazby na území Prahy je ve prospěch silniční dopravy, nikoliv železniční. Veřejná hromadná a železniční doprava má především radiální charakter. Dostavbou D0 se rozdíl ještě zvýší a multimodální klastr bude více nevyvážený. Nové tangenciální silniční komunikace dávají mnohem větší smysl dál od Prahy, nikoliv na jejím území.

Požadujeme snížit hodnocení na 0 bodů.

Hodnocení klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520)			
Kritérium	Hodnocení DSS	Hodnocení odpovídající realitě	Komentář
Hlavní síť TEN-T	30	0	zásadní rozpor s cíli a prioritami TEN-T v oblasti udržitelnosti, ochrany životního prostředí, ekonomické životaschopnosti a funkčnosti městského uzlu
Propojení metropolí – základní a doplňkové potřeby	50	15	základní potřeby propojení s ostatními metropolemi již zajišťují radiální dálnice
Základní potřeby (stav klastru)	25	25	
Emise skleníkových plynů	5	-5	významný nárůst emisí CO ₂ , silná dopravní indukce, přesun cest z VHD/železnice na silnici
Emise znečišťujících látek v urbanizovaném území	10	-5	celkové zhoršení ovzduší, mírné zlepšení na několika málo komunikacích znehodnoceno významným zhoršením v dotčených urbanizovaných lokalitách
Energetická náročnost dopravy	15	-15	energeticky extrémně náročná stavba (tunely) pro energeticky nejnáročnější druh dopravy, silná dopravní indukce, přesun cest z VHD/železnice na silnici
Hluková zátěž	10	0	mírné zlepšení na několika málo komunikacích znehodnoceno významným zhoršením v důsledku umístění nového obrovského zdroje hluku
Nehodovost	10	0	celkový nárůst osobní a nákladní dopravy, nebezpečné mísení tranzitní (nákladní) a městské dopravy, nová kapacitní hrdla, rizikové tunelové úseky, porušování technických norem na bezpečnou vzdálenost MÚK, výrazně vyšší rychlost na dálnici
Fragmentace krajiny	-5	-5	
Zábor území	0	-5	desítky kilometrů dálničních úseků s mnoha MÚK a další související stavby (přeložky, přivaděče)
Průměrná rychlost dosažení center vzdušnou vzdáleností pro vztahy mezi metropolemi a aglomerací k metropolím	10	10	
Odstranění omezujících míst	20	0	v důsledku dopravní indukce a přesunu velké (v současnosti celkem rovnoměrně rozložené) zátěže do několika lokalit vzniknou nová úzká hrdla
Multimodální nákladní doprava	25	10	snížení konkurenceschopnosti nákladní železniční/multimodální dopravy oproti silniční, přesun části nákladu ze železnice na silnici
Multimodální osobní doprava	15	0	snížení konkurenceschopnosti železniční/VHD/multimodální dopravy oproti automobilové, přesun části cest ze železnice/VHD na silnici; naprosto nedostatečná kapacita P+R na terminálech nejen pro novou dopravu z D0
Optimalizace kapacity	20	10	nejasnosti ohledně konkrétních digitálních projektů, nepřiměřené nadhodnocení silničních staveb (významný přínos × částečný přínos)
Zvýšení bezpečnosti	20	10	nejasnosti ohledně konkrétních digitálních projektů, nepřiměřené nadhodnocení silničních staveb (významný přínos × částečný přínos)
Klastr žel. nebo sil. infrastruktury svou realizací zajistí funkčnost multimod. klastru	20	0	prohloubení nevyváženosti multimodálního klastru ve prospěch silniční dopravy (zejména v tangenciálních relacích)
Celkem	285	45	Požadujeme snížit bodové hodnocení klastru D0 na úroveň odpovídající realitě.

2. Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s. (dále „Platforma“) souhlasí se závěry vyhodnocení, že „předložená Dopravní sektorové strategie 3. fáze pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050 bude mít významně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví“ a souhlasí s vydáním nesouhlasného stanoviska Ministerstvo životního prostředí k návrhu koncepce. Nicméně Platforma má zásadní výhrady k některým dílčím vyhodnocením koncepce a ke konkrétním projektům.

2.1. Vztah strategie ke strategickým dokumentům na mezinárodní úrovni

Agenda pro udržitelný rozvoj 2030 OSN (2030)

Cíl: 9. Vybudovat odolnou infrastrukturu, podporovat inkluzivní a udržitelnou industrializaci a inovace

Cíl 11: Vytvořit inkluzivní, bezpečná, odolná a udržitelná města a obce

Obecně lze říci, že cíle Agendy 2030 jsou zohledněny v DSS, nicméně některé konkrétní klastry (projekty) tyto cíle nenaplnují.

Zelená dohoda pro Evropu (EU Green Deal), 2019 a Fit for 55, 2021

DSS přispívá částečně k naplňování cílů Zelené dohody a Fit for 55, avšak některé konkrétní projekty jsou v přímém rozporu s cíli snižování emisí skleníkových plynů.

Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011

DSS přispívá částečně k naplňování cílů Bílé knihy, avšak některé konkrétní projekty jsou v přímém rozporu s cíli účinnějšího využívání zdrojů a snižování negativního dopadu na životní prostředí.

2.2. Vztah strategie ke strategickým dokumentům na národní úrovni

Dopravní politika ČR 2021–2027 s výhledem do roku 2050

DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Dopravní politiky jen částečně. Řada dálničních staveb je v rozporu s požadavky dopravního systému. Potřeby mobility lze uspokojit jiným udržitelnějším způsobem.

„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... 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 nenáročné a environmentálně šetrné podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy.“

Strategický rámec Česká republika 2030

DSS 3. fáze je sice obecně v souladu s hospodářským modelem a cílem ekonomické aktivity podporuje stabilní a funkční infrastrukturu, avšak některé konkrétní projekty jsou v rozporu s jinými cíli Strategického rámce:

- Hospodaření se zdroji: Přírodní zdroje jsou využívány co nejefektivněji a nejšetrněji tak, aby se minimalizovaly externí náklady, které jejich spotřeba působí.
- Odolné ekosystémy: krajina a ekosystémové služby, biologická rozmanitost, voda v krajině, péče o půdu.
- Obce a regiony: omezování suburbanizace, snižování regionálních nerovností, adaptace na změnu klimatu (utlumování IAD).

Politika územního rozvoje České republiky, Aktualizace č. 6

DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Politiky územního rozvoje ČR jen částečně, některé projekty jsou v rozporu s cíli a zásadami PÚR, např. dálnice D0 v prosazované trase skrz Prahu, viz [Příloha 7 – Rozpor s Politikou územního rozvoje \(PÚR\)](#)

Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050

Předkládaná koncepce je v souladu s cíli SPŽP ČR pouze částečně. Ztotožňujeme se s následujícím komentářem:

„V některých ohledech mohou mít přesto konkrétní záměry realizace dopravní infrastruktury, jež jsou součástí DSS 3. fáze lokálně negativní vliv, především z hlediska ochrany půdy, snižování retenční schopnosti území, ovlivnění přírody a krajiny. Další potenciálně negativní vlivy souvisí s potenciálním narušením biotopů zvláště chráněných druhů.“

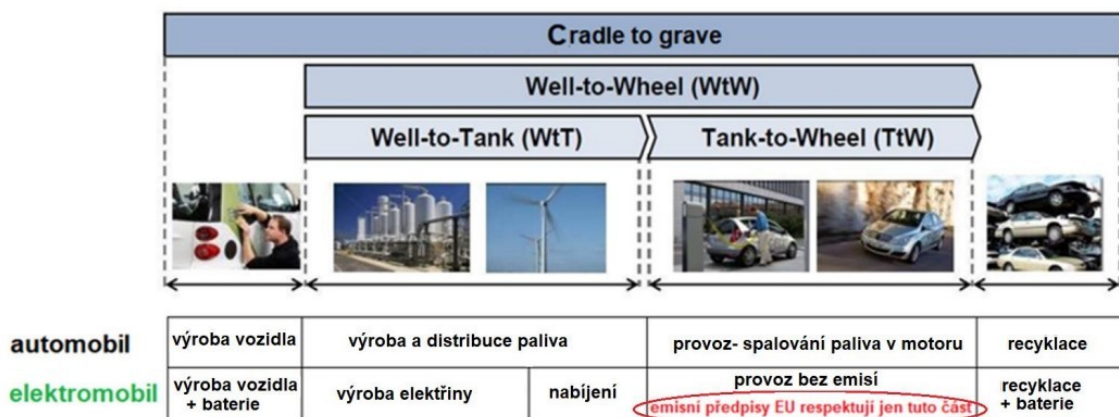
Nicméně zdůrazňujeme, že řada záměrů je rovněž v rozporu s cíli snižování hlukové zátěže a světelného znečištění, zlepšování kvality ovzduší, snižování emisí CO₂ a zajištění ekologické stability krajiny.

Politika ochrany klimatu v ČR

DSS 3. fáze je v souladu s Politikou ochrany klimatu v ČR pouze částečně (projekty železniční dopravy). Naopak je zapotřebí revidovat silniční a dálniční projekty. S výjimkou modernizace stávajících silnic lze konstatovat, že silniční novostavby povedou k nárůstu emisí skleníkových plynů.

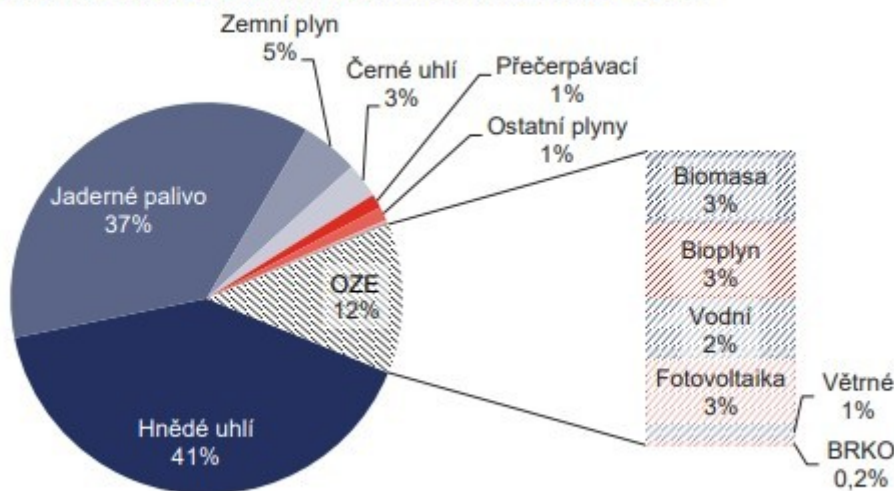
Zároveň upozorňujeme na přeceňování pozitivního vlivu elektromobility (tzv. intramodálních úspor) u individuální automobilové dopravy. Často totiž nejsou zohledněny emise CO₂ v rámci celoživotního cyklu vozidla, který zahrnuje také výrobu vozidla a baterie, výrobu elektřiny a nabíjení, recyklaci vozidla 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/rocní-zpráva-o-provozu-elektrizacní-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

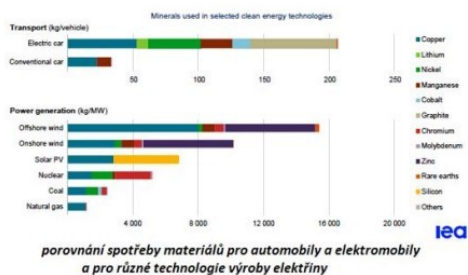
Pro scénář udržitelného rozvoje do roku 2040.

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.

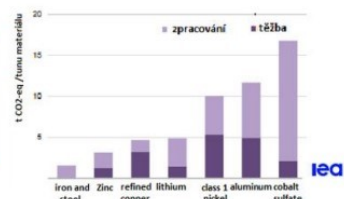
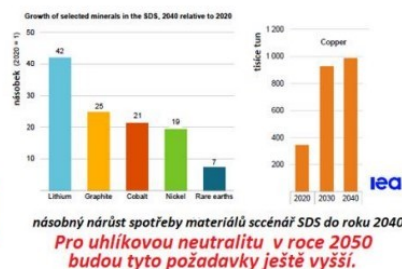
Tytéž materiály jsou potřeba nejen pro elektromobily (baterie), ale i pro solární, větrné i další elektrárny a rovněž pro vojenské účely.

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.

Programy zlepšování kvality ovzduší

DSS 3. fáze přispívá k naplňování cílů Programů zlepšování kvality ovzduší (PZKO) pouze částečně. Řada konkrétních záměrů, zejména dálničních staveb v městských aglomeracích jsou v rozporu s cíli PZKO. Ve většině krajských PZKO jsou stanovena podpurná opatření ke snížení emisí z dopravy (např. Plány udržitelné mobility, rozvoj bezemisní dopravy, parkovací politika, nízkemisní zóny apod.). Pouze u Prahy a Brna jsou nesmyslně uvedena jako hlavní opatření dostavba silničních okruhů a navazujících komunikací. Přitom je vědecky a empiricky dokázáno, že právě realizace dálničních staveb na území měst vede k dalšímu nárůstu IAD a ke zhoršení ovzduší. Nesouhlasné vyjádření k PZKO aglomerace Praha bylo zasláno na MŽP 31. 08. 2020 a obsahuje odborné argumenty proti dostavbě D0 jako naprosto nevhodnému opatření ke zlepšování kvality ovzduší.

https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2020/09/N%C3%A1mitky-ke-koncepci-PZKO-Praha_Platforma_310820.pdf

Shrnutí vyhodnocení souladu DSS 3. fáze s cíli ochrany životního prostředí

Nesouhlasíme se závěrem, že „z výše uvedeného vyhodnocení vyplývá soulad DSS 3. fáze s cíli v oblasti ochrany životního prostředí stanovenými v relevantních koncepčních dokumentech na mezinárodní i národní úrovni. Pozitivní je zejména zohlednění řady cílů v oblasti ochrany klimatu a adaptace na klimatickou změnu.“ Soulad s cíli v oblasti ochrany životního prostředí se týká pouze části projektů (zejména železnic, případně modernizace některých stávajících silnic). Naopak řada dálničních novostaveb je v rozporu s uvedenými cíli relevantních koncepčních dokumentů, např. dokončení dálnice D0, viz [Příloha 8 – Rozpor s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů](#)

2.3. Souhrnný komentář k vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Téměř všechny projekty v rámci jednoho druhu dopravy jsou hodnoceny stejně ve vybraných kritériích v oblasti vlivu na životní prostředí (např. klima, půdní fond, příroda a krajina, odpady atd.) bez ohledu na to, zda se jedná o modernizaci stávajícího úseku či novostavbu a bez ohledu na rozsah a charakter záměru (silnice I. třídy versus nová dálnice).

Níže uvádíme konkrétní příklady novostaveb rozsáhlých dálničních úseků versus zkapacitnění či novostavby kratších úseků silnic I. třídy

- D0 (str. 657, 658)
- D3 Praha – Jílové – Nová Hospoda (od str. 663)
- D52 Pohořelice – státní hranice (str. 690)
- I/3 Olbramovice, přeložka (str. 696)
- I/9 Nový Bor – Svor, zkapacitnění (str. 698)
- I/14 Rychnov nad Kněžnou, obchvat (str. 709)

Všechny uvedené projekty jsou hodnoceny –1 (mírně negativní) u kritérií klima, půdní fond, příroda a krajina a 0 u odpadů. Přitom uvedené dálniční novostavby budou mít bezpochyby výrazně horší dopady na složky životního prostředí. D0 a D3 navíc zahrnují několik kilometrů tunelů, což povede k produkci velkého množství výkopové zeminy.

Při srovnání silničních a železničních projektů považujeme za nesprávné stejné bodové hodnocení (–1) u dálničních novostaveb a optimalizací či elektrizací tratí u kritéria půdní fond. Zábory ZPF a PUPFL jsou u železniční dopravy výrazně nižší než u silniční. Navíc pokud se jedná o modernizaci stávající trati je rozdíl v záboru ještě výraznější ve srovnání s dálničními novostavbami. Dokonce u železničních novostaveb (včetně VRT) je zábor výrazně nižší oproti srovnatelně rozsáhlým dálničním úsekům.

Požadujeme upravit hodnocení u uvedených složek životního prostředí pro velké dálniční stavby na –2 (významný negativní vliv).

2.4. Výběr zkoumaných variant

Velkým nedostatkem koncepce je invariantnost, neboť části koncepce (konkrétní projekty) budou mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Chybí variantní řešení, které by spočívalo ve vypuštění problematických projektů a návrhu udržitelných a efektivních alternativ.

Porovnání návrhu koncepce s nulovou variantou (str. 166 a 167) je velmi tendenční a v některých případech chybné.

Hodnocení: Půdní fond

Nelze souhlasit se shodným hodnocením realizace koncepce a nulové varianty (+/-). Realizace většiny projektů DSS 3. fáze je spojena se zábořem ZPF a PUPFL a mnoho záměrů, zejména dálniční novostavby, může vyvolat další záboř zemědělské a lesní půdy v důsledku výstavby skladových a komerčních areálů či rezidenčních satelitů, což je v posledních 20 letech běžná praxe (viz nové sklady a satelity podél dálnic u Prahy).

Požadujeme upravit hodnocení realizace koncepce na (-) a nulovou variantu na (+).

Hodnocení: Příroda a krajina

Nelze souhlasit se shodným hodnocením realizace koncepce a nulové varianty (+/-). Realizace většiny projektů DSS 3. fáze je spojena se zásahem do přírody a krajiny, některé záměry budou mít dokonce významný negativní vliv na biodiverzitu, zvláště chráněná území, VKP, ÚSES. Tvzení, že bez realizace koncepce lze očekávat do budoucna další rozšiřování zástavby je zavádějící. Naopak právě výstavba dopravní infrastruktury vyvolá další výstavbu v okolí nově realizovaných záměrů. Z ekologického a socioekonomického hlediska mají nejhorší dopady dálniční novostavby, protože představují největší zásah do přírody a krajiny a vyvolávají novou výstavbu (zejména sklady a rezidenční satelity), jejíž náklady pro společnost jsou výrazně vyšší než přínosy.

Požadujeme upravit hodnocení realizace koncepce na (-) a nulovou variantu na (+).

Hodnocení: Odpady

Nelze souhlasit se shodným hodnocením realizace koncepce a nulové varianty (0/0). Realizace mnoha projektů DSS 3. fáze je spojena s produkcí odpadů. Nejedná se jen o výkopovou zeminu, ale i o stavební odpad a následný provoz a údržbu. Každopádně realizace koncepce povede k výrazně větší produkci odpadů než nulová varianta.

Požadujeme upravit hodnocení realizace koncepce na (-).

Hodnocení: Vlivy na veřejné zdraví

Nelze souhlasit s hodnocením realizace koncepce (+) a s naprosto scestným hodnocením dálničních a silničních novostaveb. Citujeme (doslovně):

„Realizace DSS 3. fáze představuje potenciálně pozitivní vlivy na úrovni mírných až významných vlivů mají na hlukovou zátěž, kvalitu ovzduší, dopravní nehodovost a socioekonomické faktory záměry týkající se významných novostaveb dálnic, městských okruhů a silnic.“

Pozitivní vlivy lze očekávat u železničních projektů a modernizací stávajících silničních úseků, nikoliv však u novostaveb dálnic a městských okruhů, kde ve většině případů převáží negativní vlivy na veřejné zdraví.

Požadujeme upravit hodnocení realizace koncepce na (+/-).

2.5. Postup vyhodnocení vlivů návrhové části DSS na veřejné zdraví

Zásadně nesouhlasíme s následujícím postupem hodnocení:

+2 potenciální významný pozitivní vliv

Realizace projektu významně pozitivně ovlivní příslušné determinanty vlivů na zdraví. Hodnocení bylo uplatněno u jednotlivých determinant v následujících případech: u projektů silniční dopravy pro determinanty Kvalita ovzduší, Hluková zátěž a Dopravní nehody v případech nejvýznamnějších staveb s potenciálem převedení značných objemů dopravy mimo soustředěnou zastávku velkých sídel (nebo většího počtu menších sídel), pro Socioekonomické faktory pak kromě uvedených případů též u projektů významně zlepšující dopravní obslužnost velkých měst, pro železniční dopravu pak pouze pro determinantu Socioekonomické faktory v případě projektů rychlých spojení.

Naopak velké silniční novostavby, zejména na území městských aglomerací a v blízkosti sídel budou mít převážně negativní vliv na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž. Čím větší aglomerace, tím nižší podíl tranzitní dopravy a tím menší potenciál převedení dopravy mimo osídlené lokality (např. v Praze dle TSK činí podíl tranzitní dopravy cca 5 %). Mírný pokles dopravy a tedy i hlukové zátěže podél stávajících komunikací může být znehodnocen vyšší rychlostí a následně opětovným nárůstem IAD v důsledku dopravní indukce. Dálniční novostavba bude navíc představovat obrovský zdroj hluku, který zasáhne mnohem větší oblast než hluk ze stávajících komunikací v městských sídlech. Zlepšení kvality ovzduší podél stávajících komunikací je rovněž zanedbatelné ve srovnání zhoršením ovzduší v lokalitách dotčených dálniční novostavbou, která v důsledku dopravní indukce bude převádět významný objem dopravy s vyšším podílem nákladní dopravy a zároveň kvůli vyšší návrhové rychlosti (100-130 km/h) bude generovat výrazně větší hlukovou a emisní zátěž.

U nových dálničních staveb požadujeme upravit vliv na hlukovou zátěž a kvalitu ovzduší na „-1“ až „-2“. Pokud dojde k prokazatelnému zlepšení podél stávajících komunikací, tak lze upravit na „+1 N, -1 až -2 P“.

Dopravní nehody: V železniční dopravě je nehodovost výrazně nižší než v silniční dopravě. Přínos železničních projektů lze tedy označit za významný. Modernizace stávajících silnic (zejména odstranění rizikových míst na infrastruktuře) lze rovněž hodnotit pozitivně z hlediska vlivu na nehodovost. U nových silnic a dálnic jsou dopady ambivalentní. Na jednu stranu převedení části dopravy ze stávajících nevyhovujících silnic na nové komunikace může přispět ke snížení nehodovosti, na druhou stranu, zejména v případě dálnic, vyšší rychlost a vyšší intenzity dopravy mohou tato pozitiva částečně či úplně znehodnotit. Za nejproblematictější je zapotřebí označit nové dálniční úseky v městských aglomeracích, kde dochází k nebezpečnému mísení městské osobní a dálkové nákladní dopravy a kde je výrazně vyšší hustota MÚK a zahrnují tunelové úseky. Tyto „městské“ dálnice navíc indukují velké množství IAD a způsobují přesun části cest ze železnice a MHD na silnici.

U nových dálničních staveb požadujeme upravit vliv na nehodovost na „0“ až „-1“.

Socioekonomické faktory: U nových dálnic a silnic se sice zlepší obslužnost automobilovou dopravou, avšak celospolečenský dopad není jednoznačný. V oblastech (zejména v odlehlých regionech), kde je špatná dopravní dostupnost, nízká životní úroveň a vysoká nezaměstnanost, může mít nová silniční/dálniční stavba pozitivní vliv. V městských aglomeracích, které mají hustou síť silnic a dálnic, vysokou životní úroveň a nízkou nezaměstnanost, socioekonomické náklady pro společnost budou výrazně vyšší než přínosy. Dálnice omezují městotvorné funkce (bydlení, vzdělávání, zdravotní a sociální služby, rekreace apod.) a podporují nežádoucí výstavbu závislou na autech, zejména skladové a komerční areály s nízkou přidanou hodnotou. Nedaleko dálnic pak vznikají rezidenční satelity (velmi nákladné na provoz a údržbu z veřejných rozpočtů), jejichž obyvatelé denně dojíždí autem do metropole.

U nových dálničních staveb v městských aglomeracích požadujeme upravit vliv na socioekonomické faktory na „-1“ až „-2“.

2.6. Vyhodnocení návrhové části DSS na veřejné zdraví na úrovni projektových a multimodálních klastrů a projektových balíčků

V důsledku nesprávného postupu hodnocení vlivů na veřejné zdraví je chybně vyhodnoceno několik klastrů zahrnujících dálniční stavby, např.: Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520), D52 Mikulov st. hr. – Brno, D3 Praha – Tábor – České Budějovice atd.

Požadujeme upravit hodnocení u těchto klastrů dle našich připomínek v předchozí kapitole.

2.7. Hodnocení projektů DSS na veřejné zdraví a jeho determinant – silniční doprava

Zásadně nesouhlasíme s následujícím tvrzením:

„Potenciálně pozitivní vlivy na úrovni mírných (+1) až významných (+2) vlivů mají na hlukovou zátěž, kvalitu ovzduší, dopravní nehodovost a socioekonomické faktory záměry týkající se významných novostaveb dálnic, městských okruhů a silnic. Tyto projekty mají předpoklady pro odvedení dopravní zátěže a tím pádem zlepšení kvality ovzduší a dopravní bezpečnosti, a také snížení hlukové zátěže v obydlených oblastech. V případě že se tyto záměry přibližují k obytné zástavbě, může v těchto oblastech docházet ke zhoršení kvality ovzduší a nárůstu hlučnosti, a to na úrovni velmi mírně negativních (0/-1) až mírně negativních (-1) vlivů. Přesto u většiny novostaveb dálnic, rychlostních silnic a městských obchvatů výrazně převažují přínosy záměru nad negativními dopady.“

Naopak velké silniční novostavby, zejména na území městských aglomerací a v blízkosti sídel budou mít převážně negativní vliv na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž. Čím větší aglomerace, tím nižší podíl tranzitní dopravy a tím menší potenciál převedení dopravy mimo osídlené lokality (např. v Praze dle TSK činí podíl tranzitní dopravy cca 5%). Mírný pokles dopravy a tedy i hlukové zátěže podél stávajících komunikací může být znehodnocen vyšší rychlostí a následně opětovným nárůstem IAD v důsledku dopravní indukce. Dálniční novostavba bude navíc představovat obrovský zdroj hluku, který zasáhne mnohem větší oblast než hluk ze stávajících komunikací v městských sídlech. Zlepšení kvality ovzduší podél stávajících komunikací je rovněž zanedbatelné ve srovnání zhoršením ovzduší v lokalitách dotčených dálniční novostavbou, která v důsledku dopravní indukce bude převádět významný objem dopravy s vyšším podílem nákladní dopravy a zároveň kvůli vyšší návrhové rychlosti (100-130 km/h) bude generovat výrazně větší hlukovou a emisní zátěž. Nárůst atraktivity a větší využívání IAD na úkor udržitelných druhů dopravy povede ke snížení pohybových aktivit (chůze, jízda na kole), což bude mít rovněž negativní vliv na zdraví obyvatel. Navíc řidiči a jejich spolujezdci aut jsou vystaveni násobně vyšším koncentracím škodlivých látek, než kdyby využili udržitelný druh dopravy (VHD v kombinaci s chůzí, kolo).

https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/zneucisteni-ovzdusi-auta-deti.A170612_153219_zahranicni_san

U nových dálničních staveb požadujeme upravit vliv na hlukovou zátěž a kvalitu ovzduší na „-1“ až „-2“. Pokud dojde k prokazatelnému zlepšení podél stávajících komunikací, tak lze upravit na „+1 N, -1 až -2 P“.

Rovněž následující tvrzení je velmi zavádějící a v některých částech nepravdivé:

„Potenciální vliv na socioekonomické faktory lze u těchto záměrů hodnotit na škále od mírně pozitivních vlivů (+1) po významně pozitivní vlivy (+2), a to vzhledem k tomu, že přispívají ke zlepšení dopravní obslužnosti, plynulosti dopravy, podpoře rozvoje města atd...“

(Pro kontext citujeme celý odstavec)

„V případě, že se novostavby silnic, dálnic a městských obchvatů přibližují k obytné zástavbě, mohou mít v nejbližší zástavbě mírně negativní (-1) vliv na socioekonomické faktory (navýšení hluku, zhoršení kvality ovzduší, snížení pohody bydlení a tím i negativní vlivy na obyvatelstvo dané lokality). Z hlediska bariérového efektu jsou tyto projekty hodnoceny na úrovni velmi mírně negativních (0/-1) a mírně negativních (-1) vlivů, neboť zpravidla rozdělují krajinu, případně obemykají sídlo.“

Socioekonomické faktory: U nových dálnic a silnic se sice zlepší obslužnost automobilovou dopravou, avšak celospolečenský dopad není jednoznačný. V oblastech (zejména v odlehlých regionech), kde je špatná dopravní dostupnost, nízká životní úroveň a vysoká nezaměstnanost, může mít nová silniční/dálniční stavba pozitivní vliv. V městských aglomeracích, které mají hustou síť silnic a dálnic, vysokou životní úroveň a nízkou nezaměstnanost socioekonomické náklady pro společnost budou výrazně vyšší než přínosy. Dálnice omezují městotvorné funkce (bydlení, vzdělávání, zdravotní a sociální služby, lokální obchody a služby, rekreace apod.) a podporují nežádoucí výstavbu závislou na autech, zejména skladové a komerční areály s nízkou přidanou hodnotou. Nedaleko dálnic pak vznikají rezidenční satelity (velmi nákladné na provoz a údržbu z veřejných rozpočtů), jejichž obyvatelé denně dojíždí autem do metropole. U novostaveb silnic, dálnic a městských obchvatů, které se přibližují obytné zástavbě, nejsou rozlišovány (či odstupňovány) vlivy novostaveb či zkapacitnění silnic I. třídy v lokalitách s nižší hustotou obyvatel a vlivy nových dálničních úseků s mnohem vyšší intenzitou provozu v lokalitách s výrazně vyšší hustotou obyvatel.

Z hlediska bariérového efektu jsou novostavby silnic a dálnic hodnoceny na úrovni velmi mírně negativních (0/-1) a mírně negativních (-1) vlivů. Přitom zejména dálniční novostavby představují obrovský zásah do krajiny a vytváří masivní bariéru v území. Požadujeme upravit hodnocení bariérového efektu na (-1) až (-2) v závislosti na rozsahu stavby.

Další zavádějící tvrzení:

„Vzhledem k tomu, že zkapacitněním komunikace nebo její přestavbou na dálnici dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, podpoře rozvoje města atd., jsou vlivy na socioekonomické faktory zkapacitnění komunikací hodnoceny na úrovni velmi mírně pozitivních (0/+1) a vlivy přestaveb rychlostních silnic na dálnice na úrovni mírně pozitivních vlivů (+1).“

Velmi problematické je zkapacitnění komunikací zejména v městských aglomeracích. Na zkapacitněním úseku dálnice/silnice v extravilánu sice může dojít ke zlepšení dopravní obslužnosti a plynulosti dopravy, avšak problém se přesun do města, kde je omezená

kapacita komunikací a budou se tvořit kolony uvnitř urbanizovaného území. Zkapacitnění dálnic/silnic (a samozřejmě novostavby) zvýší atraktivitu automobilové dopravy na úkor veřejné hromadné dopravy a v důsledku dopravní indukce dojde k celkovému nárůstu IAD. Jak bylo vysvětleno výše, dopady na rozvoj města budou negativní, neboť kapacitní komunikace omezují městotvorné funkce a naopak bude vznikat nežádoucí zástavba podél či v blízkosti dálnic (skladové a komerční areály, rezidenční satelity), která vyvolá další nárůst nákladní a osobní automobilové dopravy.

U nových dálničních staveb a zkapacitnění komunikací v městských aglomeracích požadujeme upravit vliv na socioekonomické faktory na „-1“ až „-2“.

Nelze zcela souhlasit s tímto tvrzením:

„Potenciálně pozitivní vlivy na všechny determinanty hodnocení lidského zdraví – a to na škále velmi mírně (0/+1) až mírně až významně (+1/+2) pozitivních vlivů – působí záměry realizace tunelů. Tyto záměry odvádějí dopravu zpravidla z osídlených území do tunelů a tím pozitivně ovlivňují kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a dopravní nehodovost, přičemž zároveň zmírňují bariérový efekt v území. Lepší dopravní dostupnost a plynulost dopravy pak přináší pozitivní vliv na socioekonomické faktory obyvatel.“

Pokud se jedná o zahloubení či zakrytí stávající přetížené komunikace (např. ulice v Holešovičkách), tak lze tunely hodnotit pozitivně z hlediska vlivů na lidské zdraví. Avšak pokud se jedná o tunelové novostavby v blízkosti obytné zástavby, jejich vlivy jsou převážně negativní. Nejvíce zasaženy budou oblasti u portálů tunelů, kde bude nejvyšší koncentrace emisí škodlivých látek a hluku, které se budou šířit do okolí. Novostavby tunelů v městských aglomeracích budou rovněž indukovat novou dopravu a povedou k celkovému nárůstu dopravních výkonů. Na rozdíl od komunikací vedených po povrchu jsou tunely výrazně rizikovější z hlediska nehodovosti. Časté uzavírky či omezení vjezdu do tunelů v důsledku kolon, nehod či pravidelné údržby povedou k přesunu obrovského množství dopravy na místní komunikace se všemi negativními dopady na lidské zdraví.

U tunelových novostaveb zejména v městských aglomeracích, které neznamenají zahloubení či zakrytí stávajících komunikací, požadujeme upravit vliv na všechny determinanty hodnocení lidského zdraví na „-1“ až „-2“.

2.8. Hodnocení projektů DSS na veřejné zdraví a jeho determinant – železniční doprava

Ve vyhodnocení na str. 218 je uvedeno:

„Z hlediska hluku jsou mírně až významně negativně (-1/-2) hodnoceny všechny rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT), kde dojde k navýšení rychlosti na trati a tím i emisí hluku. Na úrovni mírně negativního vlivu (-1) jsou pak hodnoceny novostavby železničních tratí, kde vzniká nový zdroj hluku. U modernizací, optimalizací a rekonstrukcí traťových úseků se jedná o vliv ambivalentní (-1, +1) podle konkrétního řešení (potenciální negativní vlivy z hlediska zvýšení rychlosti, případně intenzit dopravy na trati oproti potenciálním pozitivním vlivům v případě aplikace nových protihlukových opatření).“

Modernizace stávajících železničních koridorů má převážně pozitivní vliv na snižování hladiny hluku díky novým technologiím (tišší tratě či vlakové soupravy). Vliv železničních novostaveb může být různý v závislosti na jejich umístění, technickém řešení a intenzitě dopravního proudu.

Obecně lze konstatovat, že celková hluková zátěž ze železnice (zejména pokud se jedná o moderní tratě a moderní soupravy) je nižší než ze silnic/dálnic, neboť generuje hluk v intervalech, zatímco silnice/dálnice generují nepřetržitý hluk. Je absurdní, že dálniční novostavby, které jsou obrovským zdrojem nepřetržitého hluku, jsou hodnoceny výrazně lépe než železniční rychlostní spojení a vysokorychlostní tratě. Dálniční novostavby navíc mohou způsobit přesun části cest ze železnice/VHD na silnici a indukovat úplně nové cesty, což povede k celkovému nárůstu dopravních intenzit s negativními dopady na hlukovou situaci v území. Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, případný pokles dopravy a hluku na některých stávajících komunikacích může být znehodnocen vyšší rychlostí a (zejména v městských aglomeracích) opětovným nárůstem IAD v důsledku dopravní indukce.

U železničních novostaveb požadujeme revidovat hodnocení vlivů na hlukovou zátěž tak, aby bylo minimálně na stejném stupni či o stupeň lepší než u dálničních novostaveb. U železničních novostaveb (RS a VRT) navrhuje tedy hodnocení -1 a u dálničních novostaveb „-1 až -2“ v závislosti na intenzitě provozu a blízkosti obytné zástavby.

Ve vyhodnocení na str. 219 je uvedeno:

Vzhledem k bariérovému efektu v území mají nejvýznamnější negativní vliv, a to na úrovni mírného až významného vlivu (-1/-2) rychlostní spojení (RS) a vysokorychlostní tratě (VRT). Záměry modernizací, jejichž předmětem je i výstavba nové trati, jsou z hlediska bariérového efektu vyhodnoceny jako mírně negativní (-1). Velmi mírně negativně (0/-1) jsou pak hodnoceny některé modernizace, optimalizace, rekonstrukce, revitalizace a zdvoukolejnění

trati. V případě, že je v rámci modernizace trati nově navrhováno vedení trati v železničním tunelu, je tato skutečnost z hlediska bariérového efektu hodnocena velmi mírně (0/+1), případně mírně pozitivně (+1).

Je absurdní, že železniční tratě jsou hodnoceny z hlediska bariérového efektu hůře než silniční a dálniční novostavby, které vzhledem k šířce komunikace a téměř nepřetržitému provozu vytváří v území nepropustnou bariéru. Zatímco železnice zabírá výrazně méně prostoru (z hlediska šířky tratě) a nepředstavuje tak velkou překážku např. pro migrující živočichy, neboť vlaky jezdí v intervalech, nikoliv nepřetržitě.

U železničních novostaveb (RS a VRT) požadujeme revidovat hodnocení vlivů z hlediska bariérového efektu tak, aby bylo o stupeň lepší než u dálničních novostaveb. U železničních novostaveb (RS a VRT) navrhuje tedy hodnocení (-1) a u dálničních novostaveb (-2).

2.9. Podmínky implementace strategií z hlediska jejich vlivů na veřejné zdraví

U silničních/dálničních a železničních staveb požadujeme doplnit do podmínek „posouzení variant“. U dálničních staveb se může jednat jak o alternativní trasování dálnice, tak o jiné dopravní alternativy (např. silnice v užším profilu v kombinaci s kolejovou dopravou ap.).

2.10. Souhrnné vyhodnocení DSS

Následující tvrzení považujeme za zavádějící:

„Celkově je možné realizaci dopravních sektorových strategií hodnotit z hlediska dlouhodobých vlivů na veřejné zdraví jako neutrální až ambivalentní s převahou pozitivních vlivů.“

Projekty železniční dopravy mají dlouhodobý pozitivní vliv na veřejné zdraví zejména díky přesunu části cest z aut na koleje, zlepšení ovzduší a snížení nehodovosti. Některé železniční novostavby mohou vést ke zhoršení hlukové situace v přilehlých obytných oblastech, avšak díky moderním technologiím a protihlukovým opatřením lze jejich negativní dopady minimalizovat. U silničních projektů mohou mít pozitivní vliv modernizace stávajících silničních úseků (pokud zároveň nedojde k výraznějšímu nárůstu dopravy) a obchvaty obcí s vysokým podílem tranzitní dopravy, jejichž realizace nebude indukovat novou dopravu. Avšak dálniční novostavby včetně městských okruhů mají jednoznačně negativní vliv na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci ve svém okolí. Na místních komunikacích, odkud by byla část dopravy

odvedena, může dojít sice k mírnému zlepšení, avšak výsledný efekt záleží na podílu tranzitní dopravy a indukčním potenciálu. Odborné studie, dopravně inženýrské podklady a zkušenosti z praxe potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity zejména v městských aglomeracích s vysokým podílem cílové/zdrojové dopravy vede k dalšímu nárůstu dopravních výkonů, přesunu části cest z VHD/železnice do aut a prohloubení problému suburbanizace (skladové a komerční areály, rezidenční satelity závislé na autech apod.). Nárůst atraktivity a větší využívání IAD na úkor udržitelných druhů dopravy povede ke snížení pohybových aktivit (chůze, jízda na kole), což bude mít rovněž negativní vliv na zdraví obyvatel. Navíc řidiči aut a jejich spolujezdcí jsou vystaveni násobně vyšším koncentracím škodlivých látek, než kdyby využili udržitelný druh dopravy (VHD v kombinaci s chůzí, kolo). Lze tedy konstatovat, že celkový vliv dálničních novostaveb a městských okruhů na veřejné zdraví je negativní.

Nesouhlasíme s následujícím tvrzením:

„U žádného klastru nebyly identifikovány převažující negativní vlivy, ani vlivy potenciálně významně negativní.“

Zejména klastry zahrnující dálniční stavby mají převážně negativní a některé dokonce potenciálně významně negativní vlivy na veřejné zdraví, jak bylo vysvětleno výše a v předchozích kapitolách.

2.11. Účelové a chybné hodnocení klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520)

Mezi nejzávažnější nedostatky vyhodnocení koncepce patří naprosto účelové a chybné hodnocení klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520), který je prezentován jako obchvat Prahy. Ve skutečnosti šestiproudá dálnice vedená převážně na území Prahy zakonzervuje tranzitní dopravu v silně urbanizované oblasti Černého Mostu a Horních Počernic a navíc přivede nákladní tranzit do rezidenčních, rekreačních a přírodních lokalit na severu Prahy, pouhých 6 km od centra. Na základě odborných poznatků v oblasti udržitelné mobility a dat z dokumentace EIA k D0 lze konstatovat, že tento klaster bude mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vyhodnocení vlivu na veřejné zdraví

Vyhodnocení: Kvalita ovzduší

Klaster je hodnocen +2(N), -1 (P). Přitom dopravně inženýrské podklady a rozptylová studie dle dokumentace EIA k D0 518, 519 a 520 potvrzují, že záměr povede k celkovému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci, více než ½ dopravy na uvedených úsecích má být indukovaná a dojde k přesunu cest ze železniční dopravy, resp. VHD na silnici. Zanedbatelný pokles emisí na několika málo komunikacích bude znehodnocen výrazným nárůstem znečišťujících látek zejména v dotčených urbanizovaných lokalitách.

Citujeme mezinárodně uznávaného odborníka na emise z dopravy prof. Vojtíška:

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

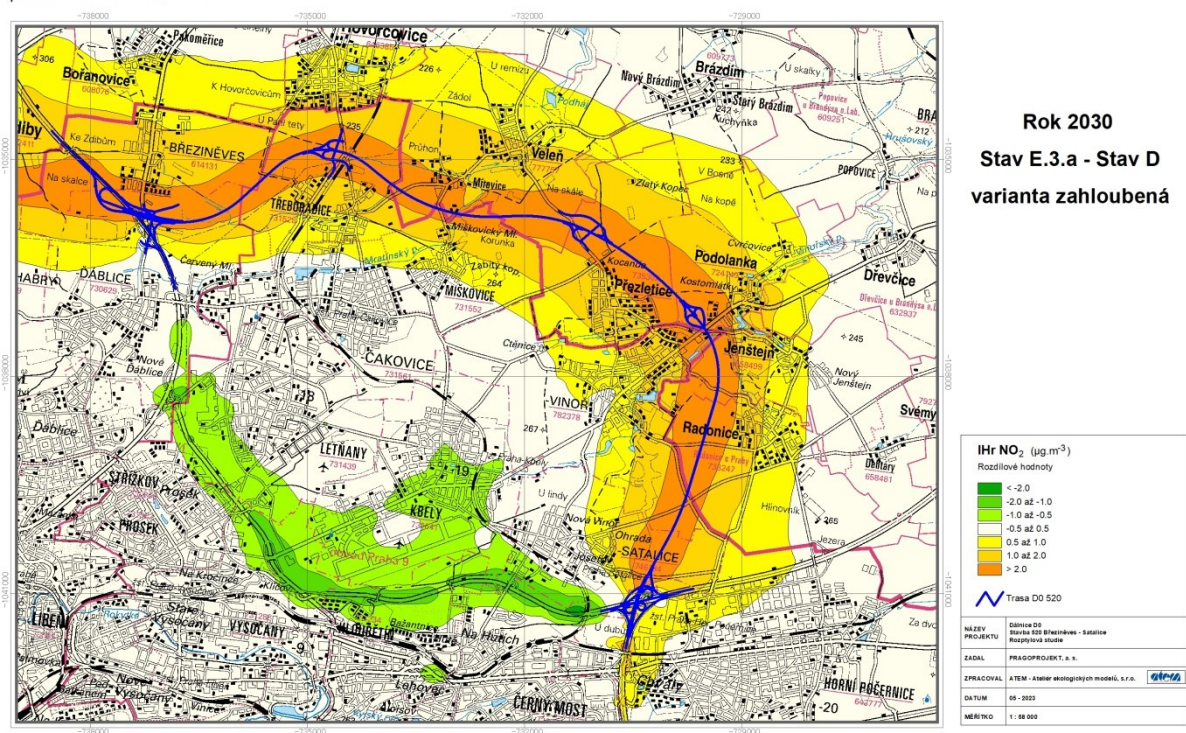
Jeho celé vyjádření k DO je ke stažení zde:

https://www.dchabry.cz/sites/default/files/prilohy/2023/10/05/20231004_fin_vojtisek.pdf

Obrázek níže z Rozptylové studie dokumentace EIA D0 520 jasně dokazuje, že realizací záměru dojde k významnému navýšení koncentrací škodlivých látek (např. NO_x) v dotčených osídlených oblastech, zatímco pokles emisí v urbanizovaném území kolem stávajících komunikací je zanedbatelný. Mírné zlepšení ovzduší pocítí pouze část zástavby Kbel a okrajové části Letňan a Proseka. Navzdory významnému poklesu dopravy (o cca 50 %) na Mladoboleslavské ve Vinoři, dojde ke zhoršení ovzduší v obytné zástavbě této městské části právě v důsledku realizace záměru D0. K významnějšímu poklesu dopravy má dojít i na dvou komunikacích v Čakovicích. To se však téměř neprojeví na kvalitě ovzduší v této oblasti, zatímco severní část Čakovic (Třeboradice) bude vystavena výraznému navýšení koncentrací škodlivých látek z dálnice.

OXID DUSIČITÝ průměrné roční koncentrace

Výkres 16



Dále je zapotřebí zdůraznit, že znečištěnému ovzduší nebudou vystaveni pouze obyvatelé v okolí komunikace, ale i řidiči a jejich spolujezdcí. Navíc koncentrace škodlivých látek uvnitř vozidel je násobně vyšší než venku. Vzhledem k tomu, že realizace záměru D0 způsobí významný nárůst IAD včetně přesunu části cest z VHD do aut, bude zdraví škodlivým emisím dotčeno výrazně více lidí, viz [Příloha 3 – Negativní vliv dálnice D0 na ovzduší](#)

https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/zneisteneni-ovzdusi-auta-deti.A170612_153219_zahranicni_san

Požadujeme upravit hodnocení na -2(P), +1/0(N).

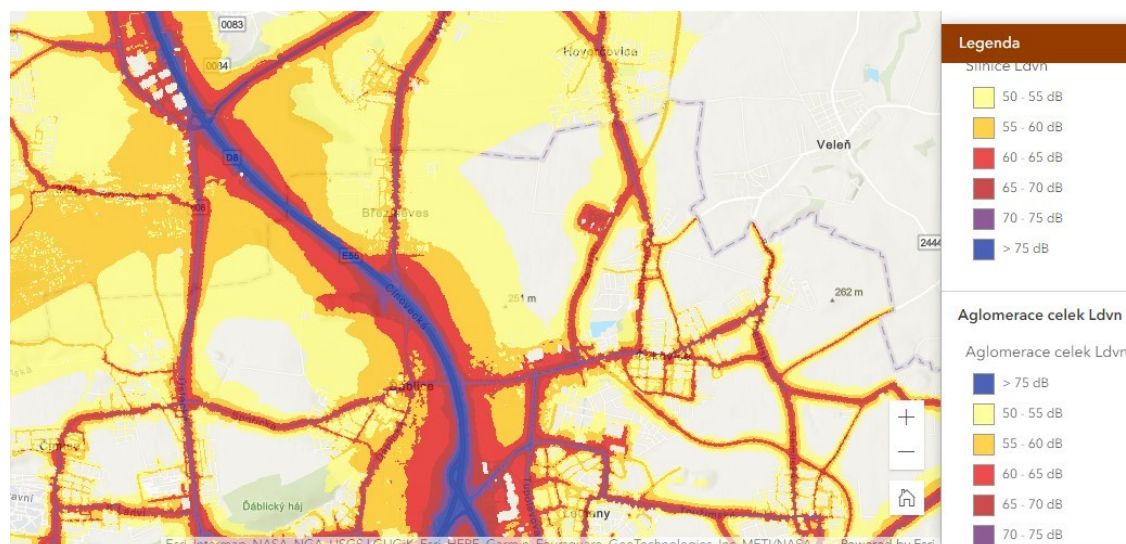
Vyhodnocení: Hluková zátěž

Klastr je hodnocen +2(N), -1 (P). Přitom se jedná o umístění nového obrovského zdroje hluku v převážně osídleném území. Pokles dopravy a tedy i hlukové hladiny na některých stávajících komunikacích je nepatrný v porovnání s významným nárůstem hlukové zátěže vyvolaným realizací dálnice D0. Mírný pokles hlukové zátěže na některých komunikacích bude zřejmě znehodnocen vyšší rychlostí a opětovným nárůstem dopravy v důsledku dopravní indukce, viz [Příloha 4 – Negativní vliv dálnice D0 na hlukovou situaci](#)

Obrázek ze strategických hlukových map Ministerstva zdravotnictví (2022) potvrzuje, že osídlené lokality v blízkosti dálničních tahů jsou vystaveny nadměrnému hluku.

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

Prekročování hlukových limitů v oblasti Zdib, Ďáblic, Březiněvsi



Požadujeme upravit hodnocení na -2(P), +1/0(N).

Vyhodnocení: Dopravní nehodovost

Klastr D0 byl hodnocen +1/+2(N). Přitom dostavba D0 povede k významnému nárůstu dopravy v pražské aglomeraci, nebezpečnému mísení tranzitní nákladní a osobní městské dopravy a vzniku nových úzkých hrdel a rizikových míst: např. úsek D0 510 s denním provozem více než 130 000 vozidel denně včetně 24 000 nákladních a vysokou hustotou MÚK v rozporu s normami pro vzdálenost křižovatek nebo problematické tunelové úseky na severu Prahy. Dalším rizikem z hlediska nehodovosti je výrazně vyšší návrhová rychlost na dálnici ve srovnání s nadřazenými městskými komunikacemi. Celkový efekt na nehodovost je při nejlepším ambivalentní, spíš mírně negativní.

Požadujeme upravit hodnocení na 0.**Vyhodnocení: Socioekonomické faktory**

Klastr D0 je hodnocen +2 (N). Realizace záměru sice zlepší obslužnost okrajových částí Prahy automobilovou dopravou, avšak zároveň sníží konkurenceschopnost udržitelných druhů dopravy, což je velmi nežádoucí. Vzhledem k tomu, že pražská aglomerace má hustou síť silnic a dálnic, vysokou životní úroveň a nízkou nezaměstnanost socioekonomické náklady nové dálnice pro společnost budou výrazně vyšší než přínosy. Dálnice omezuje městotvorné funkce (bydlení, vzdělávání, zdravotní a sociální služby, rekreace apod.) a podporuje nežádoucí výstavbu závislou na autech, zejména skladové a komerční areály s nízkou přidanou hodnotou. Nedaleko dálnic pak vznikají rezidenční satelity (velmi nákladné na provoz a údržbu z veřejných rozpočtů), jejichž obyvatelé denně dojíždí autem do metropole. Hlavní město Praha nepotřebuje další dálnice na svém území, ale udržitelný a polycentrický rozvoj založený na konceptu města krátkých vzdáleností s cílem snížit poptávku po (automobilové) dopravě. Klíčovou prioritou je také výstavba a zkapacitnění železniční sítě, rozvoj veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy v kombinaci se sdílenou mobilitou. Kdyby se ty desítky miliard investovaly do rozvoje udržitelných druhů dopravy, budování měst krátkých vzdáleností a tvorbě pracovních příležitostí s vysokou přidanou hodnotou, byl by socioekonomický přínos násobně vyšší. Realizace záměru D0 podporuje rozvoj energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy a na autech závislé výstavby. Posílí také roli pražské aglomerace jako skladiště Evropy.

Socioekonomický „přínos“ D0 518 a 519? Sever Prahy jako skladiště Evropy



Logistické haly u D8 v katastru obcí Zdliby a Klíčany

<https://rozumnadoprava.cz/prazsky-okruh-v-prosazovane-trase-doprave-v-praze-nepomuze-epis-ji-zhorsit-aneb-vyvraceni-dezinformaci-sirenych-zastanci-dalnicniho-prutahu/>

Požadujeme upravit hodnocení na –2(N).

Vyhodnocení: Pohoda bydlení

Klastr je hodnocen –1(P). Záměr povede k výraznému snížení životní pohody obyvatel v dotčených lokalitách. Kromě zhoršení hlukové situace, kvality ovzduší a zvýšení zdravotních rizik místní obyvatelé mohou být vystaveni psychické zátěži v důsledku realizace záměru. Stavební práce probíhající v blízkosti obytné zástavby a objektů občanské vybavenosti budou obtěžovat hlukem, prachem, škodlivými látkami, vibracemi a navíc ohrozí bezpečnost obyvatel, zejména dětí a seniorů. Lidé přijdou o důležitá místa pro setkávání, rekreaci a procházky včetně cenných přírodních památek na obou březích Vltavy. Stres vyvolaný radikálním zásahem do života místních obyvatel může u citlivých jedinců vést k rozvoji řady nemocí, zejména kardiovaskulárního systému, viz [Příloha 5 – Snížení pohody bydlení v důsledku realizace dálnice D0](#)

Požadujeme upravit hodnocení na –2(P).

Vyhodnocení: Syntéza – vlivy na veřejné zdraví a obyvatelstvo

Zásadně nesouhlasíme s komentáři z hlediska vlivů na veřejné zdraví a obyvatelstvo na straně 93 a požadujeme přeformulovat následovně:

Potenciální významně negativní vliv na ovzduší a hluk, socioekonomické faktory, a tím i obyvatelstvo, ambivalentní vliv na dopravní bezpečnost. Jedná se o nekoncepční, extrémně nákladnou a škodlivou stavbu, která zatíží rezidenční lokality Prahy tranzitní nákladní dopravou, povede k celkovému nárůstu dopravních výkonů a zároveň ke zhoršení kvality ovzduší a zvýšení akustické zátěže v pražské aglomeraci. Mírné zlepšení ovzduší a hlukové situace na stávajících vnitroměstských komunikacích bude zřejmě znehodnoceno opětovným nárůstem dopravy v důsledku dopravní indukce. Významný negativní vliv na ovzduší, hluk a tím i obyvatelstvo: v místech přiblížení k obytné zástavbě dojde k obrovskému zvýšení zátěže oproti současnému stavu, přitom v dotčených lokalitách již nyní dochází k překročení imisních a hlukových limitů. Dokud nedojde ke zprovoznění navazujícího úseku SOKP č. 520, je nutno očekávat též nárůst zátěže v prostoru zástavby Proseka a částečně Letňan.

Negativní dopady záměru výrazně převažují nad diskutabilními přínosy. Negativním vlivem může být také následná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která povede k nárůstu zátěže území těžkou nákladní dopravou, tento vliv je nutno řídit s ohledem na imisní a hlukové zatížení. Zatímco pokračující expanze rezidenčních satelitů, pro kterou záměr vytváří příznivé předpoklady, povede k dalšímu nárůstu individuální automobilové dopravy do a uvnitř metropole.

Požadujeme upravit hodnocení na -2.

Vyhodnocení vlivu na životní prostředí

Vyhodnocení: Vlivy na klima

D0 obdržel hodnocení -1. S ohledem na celkové dopady takto rozsáhlého a energeticky náročného projektu a ve srovnání s jinými silničními stavbami by měl být vliv klastru D0 na klima hodnocen jako významný negativní. Například dle dokumentace EIA k D0 518 a 519 záměr povede k výraznému nárůstu emisí skleníkových plynů: „*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. 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.

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

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

Negativní vlivy klastru D0 na klima souvisí i s významným rozšířením nepropustných ploch, vznikem nových tepelných ostrovů a zhoršením mikroklimatických podmínek v oblasti záměru, viz [Příloha 6 – Významný negativní vliv dálnice D0 na klima](#)

Požadujeme upravit hodnocení na –2.

Vyhodnocení: Vlivy na vodu

Klastr D0 dostal hodnocení 0, tedy neutrální. Přitom např. z dokumentace EIA k D0 518 a 519 vyplývá, že záměr bude mít negativní vliv zejména na podzemní vody. Z výsledků rešeršních a průzkumných prací vyplynuly úseky, které budou nejvíce ovlivněny stavbou:

Tunel Suchdol 36,075–38,045 km

- Zmenšení infiltrační oblasti.
- Vzduť hladiny podzemní vody (HPV) proti proudu.
- Snížení HPV ve směru proudu.
- Změna proudění podzemní vody (PV).
- Ovlivnění prameniště pravostranného přítoku Unětického potoka – 36,600–36,800 km.
- Trvalé ovlivnění hladiny v kvartérní zvodni a zvodně vázané na přípovrchovou vrstvu zvětralých proterozoických hornin.

Tunel Rybářka na přivaděči

- Zmenšení infiltrační oblasti.
- Vzduť HPV proti proudu.
- Snížení HPV ve směru proudu.
- Trvalé ovlivnění hladiny v kvartérní zvodni a zvodně vázané na přípovrchovou vrstvu zvětralých proterozoických hornin.

Závěr HG dokumentace EIA uvádí:

„Velikost a míra vlivu na podzemní a povrchové vody odpovídá charakteru dotčeného území a rozsahu záměru. Vlivy jsou hodnoceny jako středně významné s ohledem na rozsah nově vzniklých zpevněných ploch a očekávané lokální ovlivnění hladiny podzemní vody.“

Požadujeme upravit hodnocení na -1/-2.

Vyhodnocení: Vliv na půdní fond

Klastr D0 dostal hodnocení -1. Dálnice D0 (511, 518, 519, 520) o délce cca 42 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 mimoúrovňovými křižovatkami, tunelovými úseky o délce cca 10, 3 km a dvěma přeložkami silnic I/12, II/244 a II/610 a několika přivaděči (Rybářka, Čimický, Hostivařská spojka). Záměr bude představovat obrovský zábor půd nejvyšší kvality mimo jiné i ve srovnání s mnoha dalšími silničními stavbami výrazně menšího rozsahu. Dále je zde velké riziko, že realizace záměru vyvolá nežádoucí výstavbu (skladové a komerční areály, rezidenční satelity), která povede k dalšímu významnému záboru ZPF.

Požadujeme upravit hodnocení na -2.

Vyhodnocení: Vliv na přírodu a krajinu

Klastr D0 dostal hodnocení -1. Přitom z odborných posudků (nejen k dokumentaci EIA) vyplývá, že dálnice bude mít významný negativní vliv na přírodu a krajinu. Vede skrz či v těsné blízkosti mnoha zvláště chráněných území, přírodních památek, rezervací, parků a EVL Natura 2000. Ve srovnání s řadou dalších silničních záměrů, které rovněž dostaly hodnocení -1, jsou dopady D0 výrazně horší. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001–2002 varianta jižní (D0 518 a 519):

„nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná, ...“

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

Další odborné posudky rovněž potvrzují negativní dopady záměru na životní prostředí.

Tabulka 75
Přehled nejvýznamnějších vlivů ploch a koridorů dopravní infrastruktury
na zvláštní a obecnou ochranu přírody

NAZEV	KOD	POPIS	VLIV
Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol)	610/-/2	Trasa obchvatu ve V části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2
Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves)	610/-/3	Trasa obchvatu v Z části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2

Zdroj: SEA k Metropolitnímu plánu HMP_základní dokument_4.2022_str. 311

PROSTORY ZJIŠTĚNÝCH VÝZNAMNÝCH KUMULATIVNÍCH A SYNERGICKÝCH VLIVŮ

Prostor A045, B017, C09 (MČ Praha 8, Praha-Suchdol)

Vltavské údolí včetně navazujícího pravobřežního území vázaného na údolní polohy Čimického a Drahanského potoka se vyznačuje vysokou koncentrací přírodních hodnot (oblast B17). Vltava je nadregionálním biokoridorem K59, který je v dotčeném prostoru zaústěn do NRBC 2001 Údolí Vltavy. Součástí biocentra jsou PP Zámky, PP Bohnické údolí, PR Podhoří a PP Sedlecké skály, která mají stanovená OP. PP Čimické údolí včetně OP již leží mimo plochu biocentra. Mimo správní obvod Prahy se na levém břehu dále nachází PR Roztocký háj-Tiché údolí. Vltavský kaňon je součástí EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Přírodně cenná území jsou zpravidla zalesněna. Při hranici Prahy na vyvýšeném místě nad Vltavou se nachází bývalé hradiště Zámka. Území hradiště je tzv. archeologickou stopou (kulturní památkou zapsanou na seznamu nemovitých kulturních památek). Lokalita se vyznačuje zvýšenou kulturně-krajinnou hodnotou (oblast C/9). Celá pravobřežní oblast

je součástí přírodního parku Drahaň - Troja. Převážně zorněná zemědělská půda se místy vyznačuje vyšší bonitou (II. třída ochrany).

Zdrojem významně negativních vlivů v tomto prostoru jsou zejména úseky SOKP Ruzyně – Suchdol (610/-/2) a Suchdol – Březiněves (610/-/3), jmenovitě ve vztahu k ZPF, resp. k přírodním a krajinným hodnotám tohoto území. Předmětná část SOKP, s výjimkou krátkého tunelového úseku vedená převážně po povrchu, prochází přírodně a krajinařsky cenným územím přírodního parku Drahaň-Troja a 2x prochází plochou NRBC 2001, kde zároveň zasahuje do lesních porostů. Z maloplošných ZCHÚ v tomto prostoru zasahuje PP Zámky a PP Sedlecké skály a okrajově prochází archeologickým územím hradiště Zámka. Všechny tyto vlivy jsou klasifikovány jako významné. Jejich synergické působení je spojeno s významným rizikem degradace přírodních a krajinných hodnot jižní části přírodního parku Drahaň – Troja, vázaných především na údolí Drahanského potoka a jeho nejbližší okolí.

Zdroj: SEA k Metropolitnímu plánu HMP_základní dokument_4.2022_str. 354–355

D0 518 a 519 vedoucí skrz chráněné přírodní památky na severu Prahy



Zdroj: Dokumentace EIA D0 518 a 519, rok 2023

Požadujeme upravit hodnocení na -2.

Vyhodnocení: Vlivy na odpady

Klastr dostal hodnocení 0. Vzhledem k rozsahu a technickému řešení stavby (mnoho tunelových a zahloubených úseků) a ve srovnání s ostatními silničními projekty bude mít dálnice D0 negativní vlivy na odpady zejména ve fázi výstavby. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina z tunelů a zahloubených úseků. Významnou položku představuje i odpad ze stavebních materiálů. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu bude úklid a údržba komunikací, což u dálničních projektů má mnohem větší dopad než u silnic I. třídy.

Požadujeme upravit hodnocení na -1.

Vyhodnocení: Celkové hodnocení vlivů na životní prostředí

Nesouhlasíme s komentáři na str. 657 a 658 a požadujeme přeformulovat následovně:

V lokalitě EVL Kaňon Vltavy u Sedlce byl účelově vymezen desítky metrů široký úsek pro dálnici D0, přičemž skalní společenstva v tomto úseku nejsou předmětem ochrany. Budou však významně zasaženy výstavbou a provozem dálnice podobně jako oficiální stanoviště EVL v bezprostřední blízkosti záměru. Vliv depozice NOx byl již na úrovni hodnocení záměru vyhodnocen na úrovni negativního vlivu. Projekt nezasahuje do dobývacích prostor, CHLÚ ani výhradních ložisek a proto je hodnocen vliv na přírodní zdroje jako zanedbatelný. Objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit během výstavby výkopová zemina, proto je třeba v návrhu optimalizovat zemní bilanci. Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu komunikací bude úklid a údržba komunikací. Vzhledem k velkému rozsahu tunelových a zahloubených úseků jsou vlivy na odpady hodnoceny jako mírně negativní. V bezprostřední blízkosti záměru se nachází hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné. Projekty vyžadují zábory ZPF a PUPFL, z tohoto důvodu je hodnocen vliv jako potenciálně negativní. Projekt bude mít negativní vliv na podzemní vody (zejména v tunelových úsecích) a pokud nebudou přijata účinná opatření, výrazně zvýší riziko záplav z Mratínského potoka. Projekt zasahuje do několika zvláště chráněných území: vede skrz či v bezprostřední blízkosti přírodních památek a rezervací (Housle, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Zámky, přírodní park Drahaň–Troja s údolím Čimického potoka a Drahanským údolím, Bažantnice v Satalicích, Vinořský park, Chvalský lom, Xaverovský háj, Počernický rybník, Lítožnice). Projekt kříží prvky ÚSES, významné krajinné prvky a jeho umístění je třeba řešit s ohledem na krajinný ráz. S ohledem na uvedené je vliv na přírodu a krajinu hodnocen jako potenciálně významně negativní. Vzhledem k vysoké produkci emisí skleníkových plynů, rozsáhlému rozšíření nepropustných ploch, vzniku nových tepelných ostrovů a velkému záboru lesů je vliv projektu hodnocen jako potenciálně významně negativní.

Požadujeme upravit hodnocení na -2.

Hodnocení klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520)

Kritérium	Hodnocení DSS	Hodnocení odpovídající realitě	Komentář
-----------	---------------	--------------------------------	----------

Vliv na veřejné zdraví

Kvalita ovzduší	+2(N), -1(P)	-2(P), +1/0(N)	významné zhoršení ovzduší v dotčených obydlených lokalitách oproti zanedbatelnému zlepšení podél několika málo městských komunikací
Hluková zátěž	+2(N), -1(P)	-2(P), +1/0(N)	významné zvýšení hlukové zátěže v důsledku umístění obrovského zdroje hluku v blízkosti obytné zástavby oproti mírnému poklesu hluku podél několika málo městských komunikací
Dopravní nehodovost	+1/+2(N)	0	celkový nárůst osobní a nákladní dopravy, nebezpečné mísení tranzitní (nákladní) a městské dopravy, nová kapacitní hrdla, rizikové tunelové úseky, porušování technických norem na bezpečnou vzdálenost MÚK, výrazně vyšší rychlost na dálnici
Socioekonomické faktory	+2(N)	-2(N)	jediný přínos: zlepšení obslužnosti IAD, avšak na úkor VHD; omezení městotvorných funkcí (bydlení, vzdělávání, rekreace atd.) a podpora nežádoucí výstavby závislé na autech (skladové a komerční areály, satelity); odčerpání obrovských finančních prostředků, které by mohly být použity na mnohem smysluplnější projekty s vysokou přidanou hodnotou
Pohoda bydlení	-1(P)	-2(P)	radikální zhoršení ovzduší, hluku a zvýšení zdravotních rizik v důsledku realizace záměru; ztráta míst pro setkávání, rekreaci a procházek v cenných přírodních lokalitách; negativní ovlivnění psychiky dotčených obyvatel; možné škody na majetku/nemovitost v důsledku stavebních prací
Syntéza - vlivy na veřejné zdraví a obyvatelstvo	+2, -1	-2	významné zhoršení ovzduší, hluku a pohody bydlení v dotčených lokalitách oproti zanedbatelnému zlepšení ovzduší a hluku podél několika málo komunikací; ambivalentní vliv na dopravní nehodovost; omezení městotvorných funkcí a podpora nežádoucí výstavby závislé na autech; náklady obětované příležitosti: desítky miliard do škodlivé a nekonceptní dálnice namísto do udržitelné dopravy, vzdělávání a pracovních příležitostí s vysokou přidanou hodnotou

Vliv na životní prostředí

Vlivy na klima	-1	-2	významný nárůst emisí CO ₂ (násobné překročení míry pro stanovení uhlíkové stopy dle metodiky EIB), navíc nepřímé emise spojené s výstavbou, provozem a údržbou a emise „well to tank“; významné rozšíření nepropustných ploch, vznik nových tepelných ostrovů, velký zábor ZPF a PUPFL
Vlivy na vodu	0	-1/-2	dle dokumentace EIA D0 518 a 519: významný negativní vliv na podzemní vody zejména v důsledku realizace tunelů
Vlivy na půdní fond	-1	-2	obrovský zábor ZPF nejvyšší kvality: cca 42 km dálnice + související stavby (přeložky silnic, přivaděče, MÚK); riziko následné výstavby skladových a komerčních areálů a rezidenčních satelitů závislých na autech
Vlivy na přírodu a krajinu	-1	-2	vede skrz či v těsné blízkosti mnoha ZCHÚ (např. PP Housle, Sedlecké Skály, Zámky, Lítožnice, PR Roztocký háj atd.), EVL Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlce; kříží prvky ÚSES a poškozují krajinový ráz; významný negativní vliv dle odborných posudků (např. SEA k Metropolitnímu plánu)
Vlivy na odpady	0	-1	obrovský objem výkopové zeminy zejména z tunelů a hloubených úseků mj. v porovnání s mnoha ostatními silničními stavbami
Celkem – vlivy na životní prostředí	-1	-2	Požadujeme snížit bodové hodnocení klastru D0 na úroveň odpovídající realitě.

3. Požadavky a návrh na vydání nesouhlasného stanoviska

Na základě našich připomínek v tomto dokumentu požadujeme upravit hodnocení klastrů/projektů jak v návrhové části, tak ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Týká se to zejména klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520), ale i dalších silničních staveb. Na základě upraveného bodového hodnocení požadujeme přepracovat pořadí klastrů v hodnocení MKA (K8T3). Prioritou by měly být zejména železniční projekty, modernizace stávajících úseků silnic, obchvaty obcí s vysokým podílem tranzitní dopravy a tangenciální silniční komunikace mimo pražskou aglomeraci, které přispívají k polycentrickému rozvoji ČR a zlepšují dopravní dostupnost regionů. Naopak je zapotřebí přehodnotit zejména dálniční projekty, které posilují pragocentrický charakter dálniční sítě (dálnice vedoucí do Prahy a na území pražské aglomerace) a které budou mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

Pokud nebude koncepce přepracována dle našich připomínek, odborných poznatků v oblasti udržitelné mobility a v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů a klimatickými závazky Prahy, ČR a EU, navrhuje, aby Ministerstvo životního prostředí vydalo nesouhlasné závazné stanovisko.

V Praze dne 22. 1. 2024

Ing. Karel Havlíček

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

Adresa: Kobyliská 477/44, 184 00 Praha 8

IČ: 06378684

ID datové schránky: jx24sqv

Přílohy ke klastru 104S Dokončení dálnice D0 (511, 518, 519, 520)

Příloha 1 – Negativní dopady dokončení D0 na dopravu v pražské aglomeraci

Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci

Minimální podíl tranzitu a zvýšení atraktivity dojížděky autem do Prahy

Narušení přirozené spádovosti a principu města krátkých vzdáleností

Dopravní kolaps u Černého Mostu a Horních Počernic

Masivní nárůst dopravy v oblasti Ruzyně

Přetížení komunikací Kamýcká, Roztocká a Podbabská

Přetížení komunikace Horoměřická

Masivní nárůst dopravy v oblasti Čimic, Dolních Chaběr a Zdib

Zlepšení přinese nový přístup, nikoliv nová dálnice ve městě

Příloha 2 – Nefunkční dopravní řešení, nesoulad s evropskou legislativou TEN-T a zákonem o pozemních komunikacích

Příloha 3 – Negativní vliv dálnice D0 na ovzduší

Příloha 4 – Negativní vliv dálnice D0 na hlukovou situaci

Příloha 5 – Snížení pohody bydlení v důsledku realizace dálnice D0

Příloha 6 – Významný negativní vliv dálnice D0 na klima

Záměr je v rozporu s klimatickými cíli národních a regionálních strategií

Přecenění pozitivního vlivu elektromobilů na klima

Příloha 7 – Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR)

Příloha 8 – Rozpor s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Rozpor se Strategickým plánem hlavního města Prahy

Rozpor se Strategickým rámcem ČR 2030

Rozpor se Státní politikou životního prostředí

Rozpor s Konceptí městské a aktivní mobility ČR 2021–2030

Rozpor s Dopravní politikou ČR

Rozpor se Zelenou dohodou pro Evropu

Rozpor s evropskou Strategií pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

Příloha 9 – Požadavky na alternativní řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů Prahy, ČR a EU

Řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů

Řešení dopravy (nejen) v severní části pražské aglomerace

Snížování poptávky po dopravě

Podpora udržitelných druhů dopravy

Přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla

Ekonomické a daňové nástroje pro regulaci dopravy

Posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu

Příloha 1 – Negativní dopady dokončení D0 na dopravu v pražské aglomeraci

Výrazný nárůst automobilové dopavy v pražské aglomeraci

Podle dopravně-inženýrských podkladů z dokumentace EIA realizace D0 518, 519 a 520 povede k výraznému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopavy 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.**

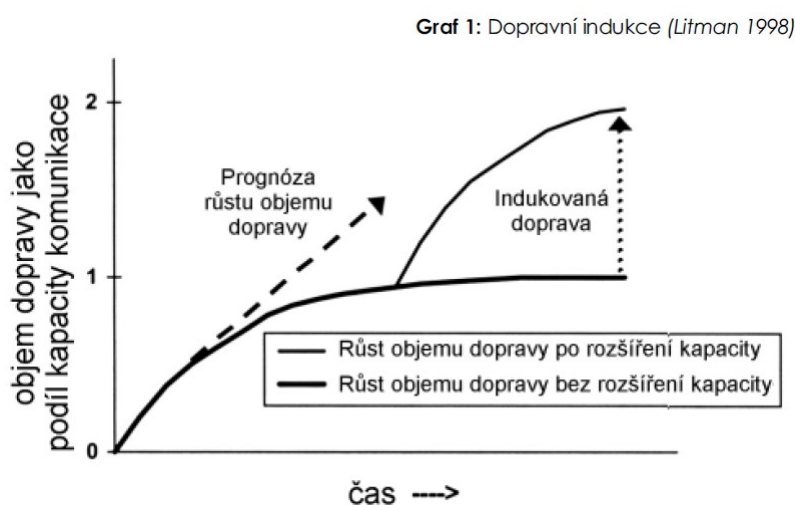
Citujeme ze závěrů IPRu (DIP D0 518 a 519 str. 103):

„Stejně jako v etapovém stavu je zprovoznění Pražského okruhu významnou změnou nejen v kvalitativní, ale i kvantitativní nabídce dopravního systému z pohledu automobilové dopavy. 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 dopavy 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 zbytečné cesty autem, znevýhodní alternativní (ekologické) druhy dopravy a prohloubí problém roztržité zástavby v satelitech za Prahou závislých na IAD.

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>

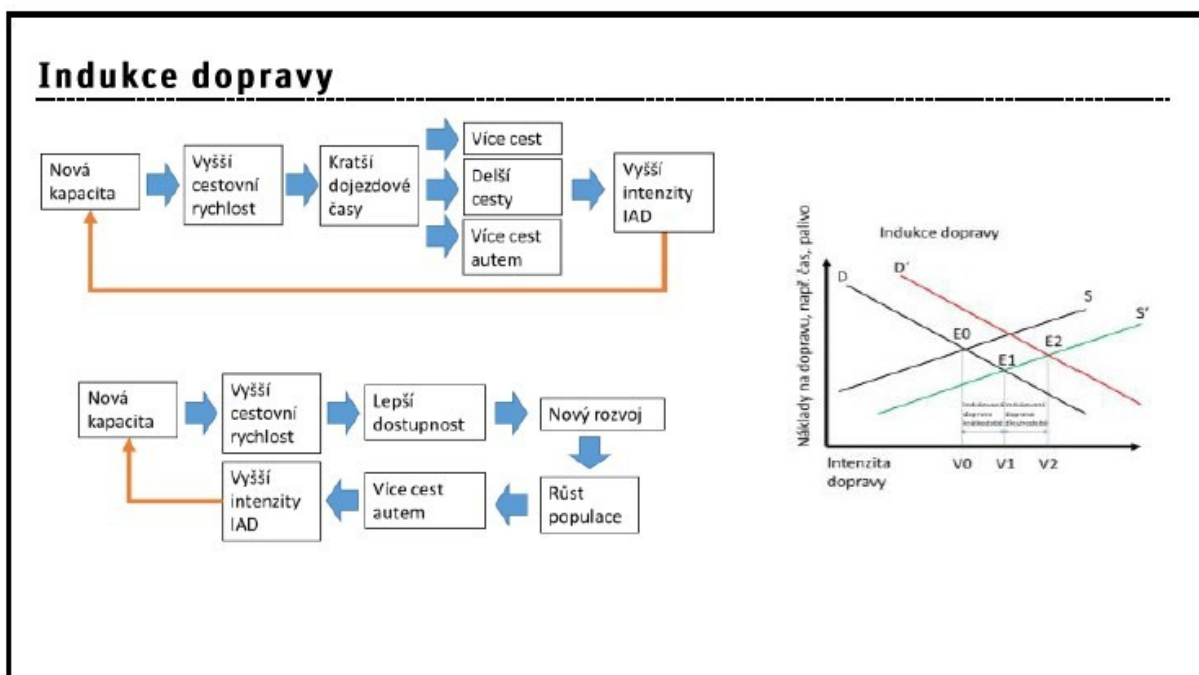
Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists (Rozšiřování silniční kapacity v městských oblastech vedlo ke vzniku sídelní kaše, většímu provozu a více cestám autem)

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

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.



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 %.

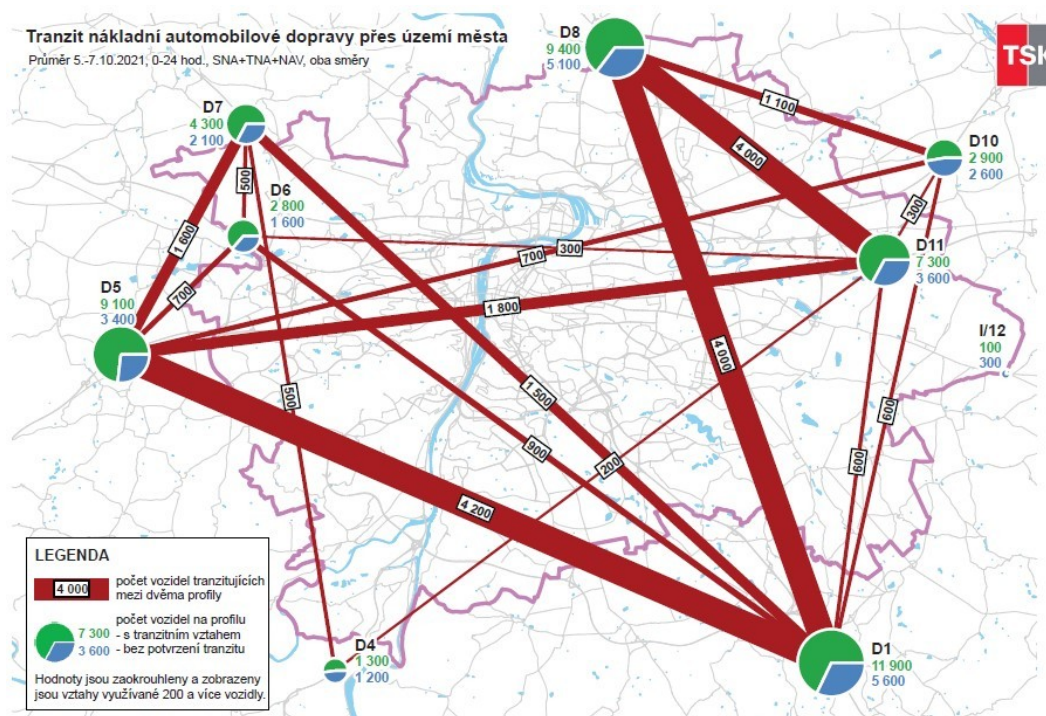
Bilance počtů cest osob na území města v běžném pracovním dnu

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 suburbii 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 dál 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.

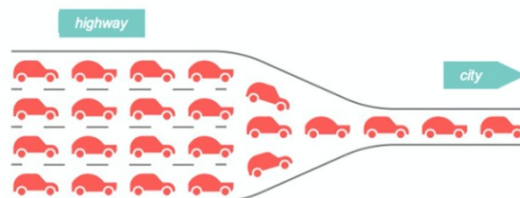


https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/172/infoletak_s16-slany-velvary.pdf

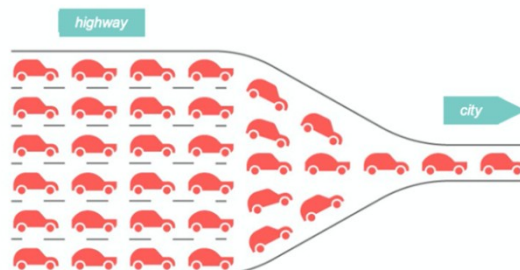
Je naprosto evidentní, že šestiproudá dálnice pouhých 6 km od centra (D0 518 a 519) či na okraji Prahy (D0 520) s několika sjezdy bude převážně sloužit jako příjezdová komunikace do hl. města a výrazně usnadní dojížděku autem. To povede k dalšímu zatížení navazujících komunikací a zvýšenému záboru ploch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

The Bottleneck

If this is your problem...



...then this isn't your solution

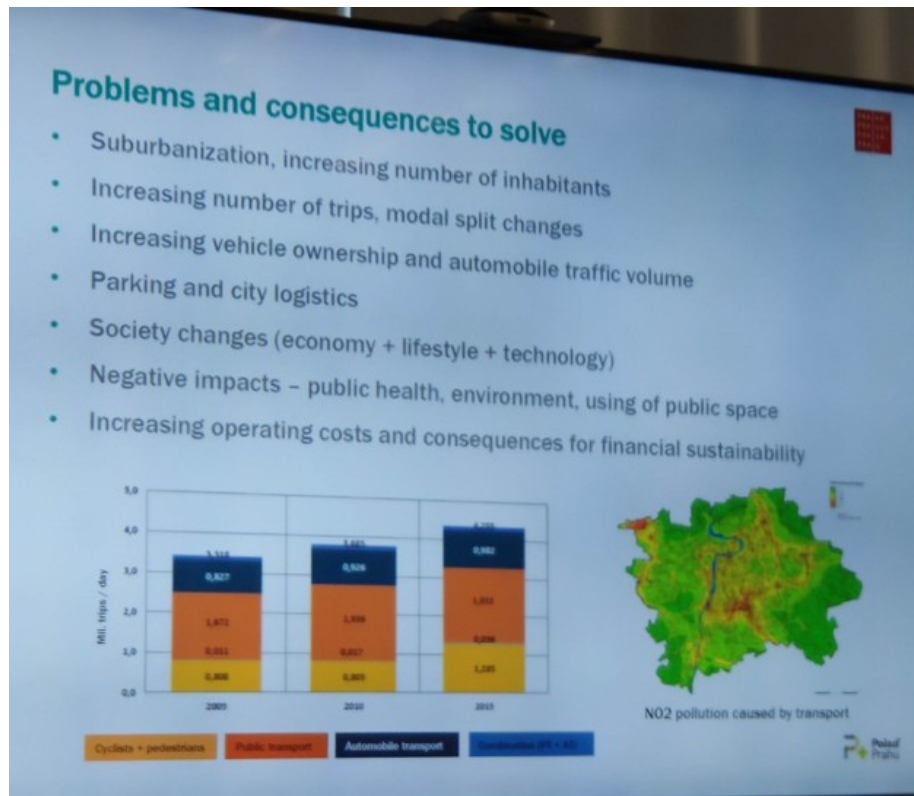


Bron: Cees van de Brink, De Kracht van Utrecht, bewerking door De Correspondent

Zdroj: Urban Cycling Institute

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

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.

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.“

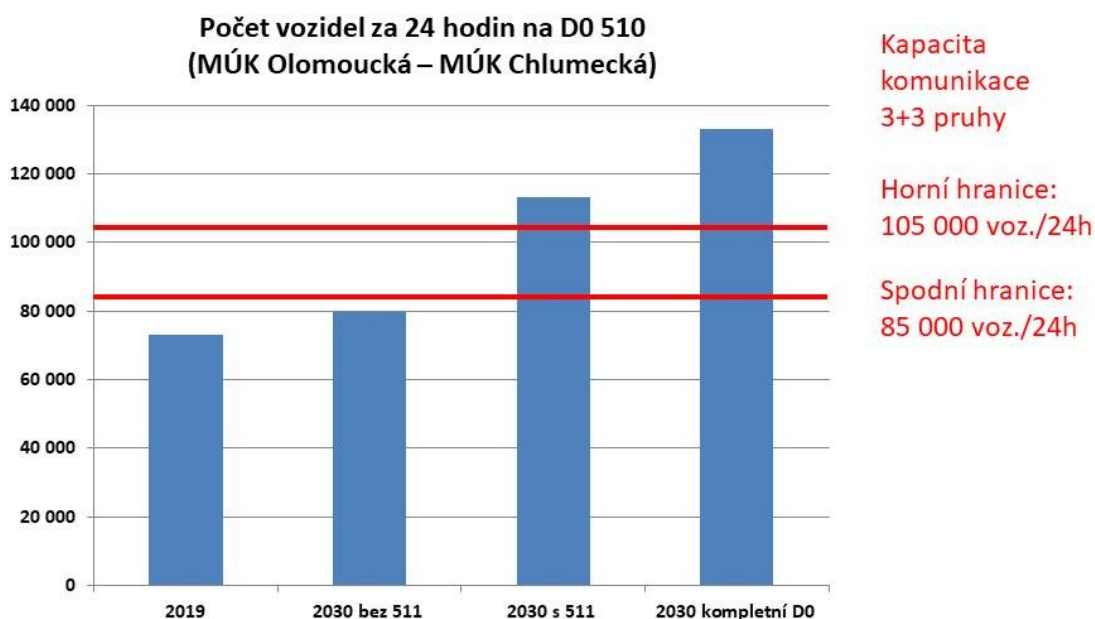
Běžný český občan jede na letiště maximálně jednou za rok, a to zejména v letních měsících. Každodenní dopravu na/z Letiště Václava Havla tvoří především zaměstnanci, dodavatelé a zahraniční turisté. Z dat mobilních operátorů vyplývá, že na letiště v současnosti cestují denně lidé žijící v severozápadním 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 suburbí mj. i pro „zbytné“ cesty a na úkor VHD.

Dopravní kolaps u Černého Mostu a Horních Počernic

Z dopravně-inženýrských podkladů k EIA D0 vyplývá, že 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 krajině 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).

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**.

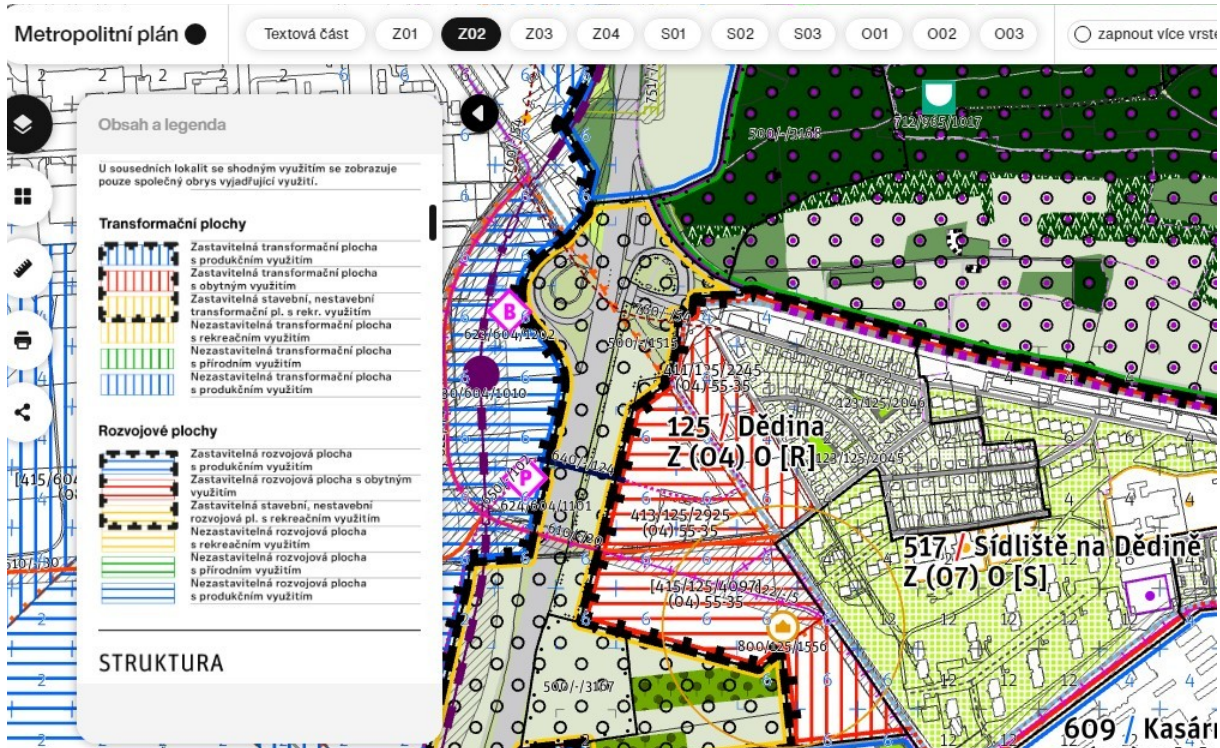
Díky tomuto požadavku je otázkou, zda by nebylo vhodné uvažovat o realizaci alternativní komunikace v podobě souběžné komunikace, např. východní část Aglomeračního okruhu.

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

Masivní nárůst dopravy v oblasti Ruzyně

Dokončení D0 povede k masivnímu nárůstu 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 záměr 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).

Přetížení komunikací Kamýcká, Roztocká a Podbabská

Vlivem zprovoznění úseků 518 a 519 s přivaděčem Rybářka dojde k výraznému nárůstu dopravy v oblasti Suchdola a Sedlce a na navazujících komunikacích směrem do centra. Díky zpřístupnění těchto komunikací z pravého břehu Vltavy a z dálnice D8 vznikne atraktivní spojení do Dejvic, do centra a k tunelu Blanka a nejkratší radiála mezi vnějším a vnitřním okruhem. Navíc v severozápadním segmentu pražské aglomerace se plánuje masivní rezidenční výstavba pro cca 25 000 obyvatel (např. v obcích Státnice, Lichoceves, Horoměřice a dalších – viz dále), přičemž lze očekávat, že většina z nich bude dojíždět za prací, za školou a dalšími cíli na Prahu 6 a do širšího centra.

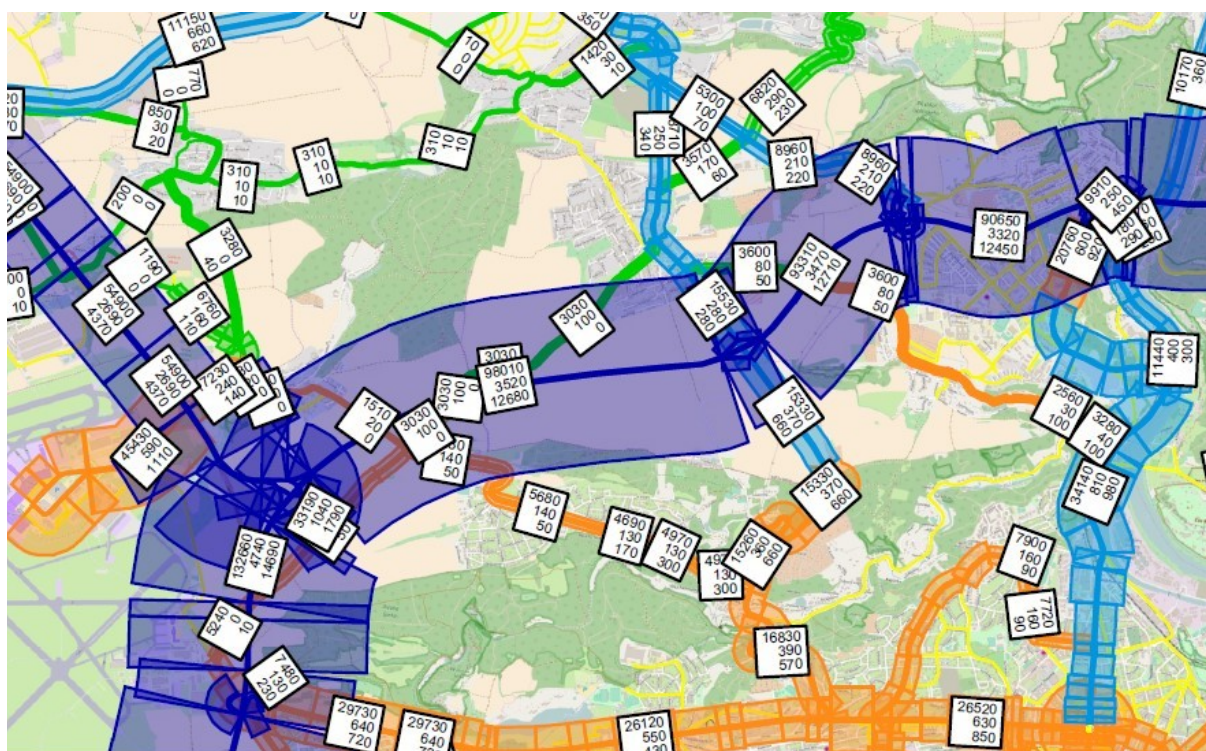
Aktuální dopravně inženýrské podklady k projektu Nového Sedlce potvrzují nárůst dopravy na komunikacích ze Suchdola na Prahu 6. Pokud by nebyla zprovozněna TT Podbaba-Suchdol před realizací D0, byla by dopravní situace výrazně horší.

Prognóza dle IPRu s D0 a TT Podbaba - Suchdol				
úsek	2019	D0, TT bez NS	D0, TT s NS = v2	rozdíl v2 v % oproti 2019
Kamýcká (Dvorská - Internacionální)	12700	10100	10400	-18,1
Kamýcká (Internacionální - Suchdolská)	14200	11100	11400	-19,7
Kamýcká (Suchdolská/přivaděč Rybářka - Ke Střelnici)	15700	21200	22900	45,9
Kamýcká (V Sedlci - Roztocká)	16200	20500	22000	35,8
Roztocká (hr. Města - Kamýcká)	8800	9900	9800	11,4
Roztocká (Kamýcká - V Podbabě)	24600	27100	29800	21,1
Podbabská (V Podbabě - Papírenská)	28500	30200	32800	15,1
Podbabská (Ve Struhách - Terronská)	22200	22400	24600	10,8
Papírenská	10000	9600	10000	0,0

Zdroj: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/c47fcc78d8664ea52ebb93195a5683c4.pdf>

Přetížení komunikace Horoměřická

Zprovoznění šestiproudé dálnice s MÚK Horoměřice a sjezdem do Šareckého údolí povede 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. Některé 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

Masivní nárůst dopravy v oblasti Čimic, Dolních Chabech 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 Čimické přivaděči. Navíc dojde i k významnému nárůstu dopravy na Čimické (+47 %).

V Dolních Chabech 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 Chabech 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 Kobyly, což může způsobit kolony jak na Ústecké, tak na ulici K Ládví, 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 Kobyly, 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.

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.

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/>

Příloha 2 – 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 úrovnňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.“

Dálnice D0 by měla 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 ni budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužila 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. 41, b) – 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 plynulé propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu (nesoulad s čl. 41, a), 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.

- Nepodporuje účinnou dopravu a mobilitu s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, naopak hluková a emisní zátěž D0 bude obrovská.
- Povede ke snížení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, neboť výrazně snižuje jejich konkurenceschopnost a odsává finanční prostředky pro realizace záměrů udržitelné dopravy.
- Rozpor s klíčovým cílem transevropské dopravní sítě: udržitelnost – snižování emisí CO₂, větší využívání udržitelných druhů dopravy, větší ochrana životního prostředí, snížení externích nákladů, zvýšení energetické bezpečnosti (nesoulad s čl. 4)
- Dokončení D0 (511, 518, 519, 520) není ekonomicky životaschopný projekt (nesoulad s čl. 8, b). Dosud nebyla zpracována socioekonomická analýza přínosů a nákladů. Celkové investiční náklady D0 včetně souvisejících staveb pravděpodobně přesáhnou 100 miliard Kč. Náklady na severní úseky D0 518, 519 a 520 činí více než 2 mld./km, což je téměř sedminásobek oproti nákladům na běžné dálniční stavby (cca 300 mil./km).

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 ...“

Příloha 3 – Negativní vliv dálnice D0 na ovzduší

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 MČ, 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

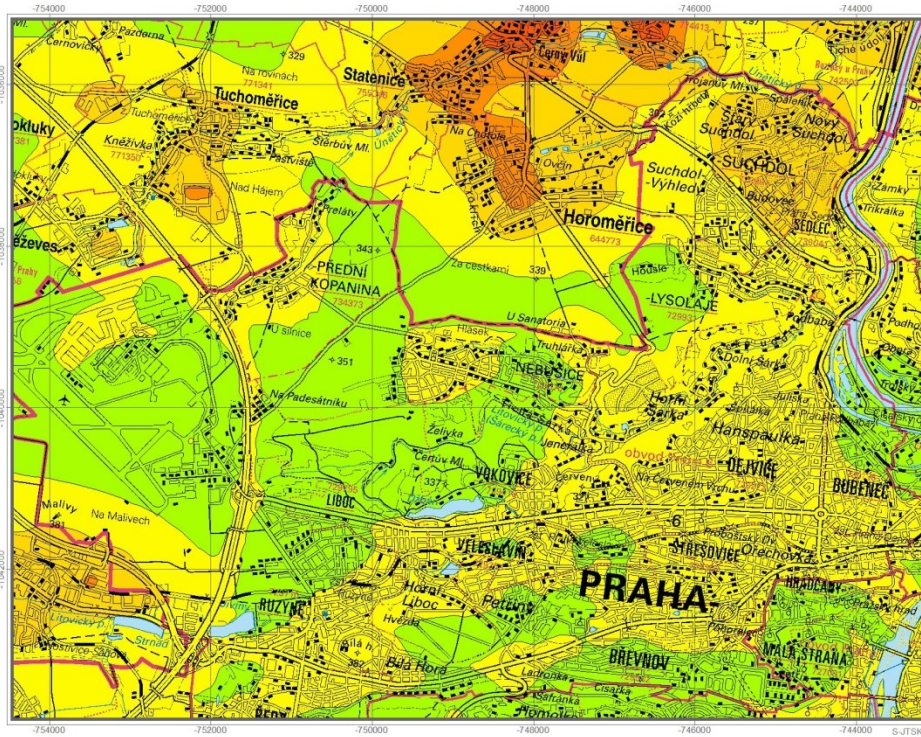
Správní obvod	Městská část	Procento překročení imisního limitu po aplikaci stávajících opatření
		benzo[a]pyren
Praha 5	Praha 5	2
Praha 5	Praha-Slivenec	66
Praha 6	Praha 6	17
Praha 6	Praha-Lysolaje	72
Praha 6	Praha-Přední Kopanina	78
Praha 6	Praha-Suchdol	96
Praha 13	Praha 13	70
Praha 13	Praha-Řeporyje	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+

Výkres z Rozptylové studie dokumentace EIA D0 518 a 519 znázorňuje překračování limitů B(a)P v dotčené oblasti ještě ve stavu bez záměru.

BENZO[a]PYREN
průměrné roční koncentrace

Výkres 16



Stávající stav
Stav B

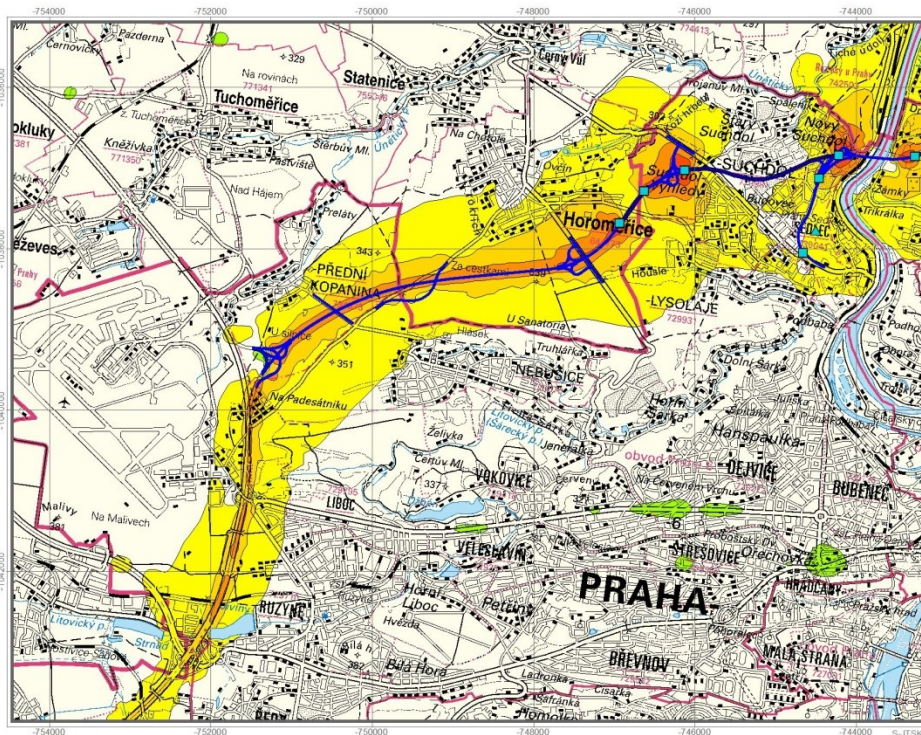
I Hr BENZO[a]PYREN (ng.m ⁻³)	
Imisiční limit - 1 ng.m ⁻³	
< 0.50	0.50 - 0.75
0.75 - 1.00	1.00 - 1.50
1.50 - 2.00	> 2.00

NÁZEV PROJEKTU	00 518, 519 Rozjezd - Březová rozptylová studie
ZADAL	PRAGOPROJEKT, s. r. o.
ZPRACOVAL	ATEM - Atelier ekologických modelů, s. r. o.
BATUM	04 - 2023
MĚŘÍTKO	1 : 12 000

Po realizaci D0 518 a 519 se kvalita ovzduší nadále zhorší nad rámec zákonných limitů.

BENZO[a]PYREN
průměrné roční koncentrace

Výkres 108



Rok 2030
Stav E.2 - Stav D

I Hr BENZO[a]PYREN (ng.m ⁻³)	
Rozdílové hodnoty	
< -0.05	-0.05 až -0.02
-0.02 až 0.02	0.02 až 0.05
0.05 až 0.10	0.10 až 0.20
> 0.20	

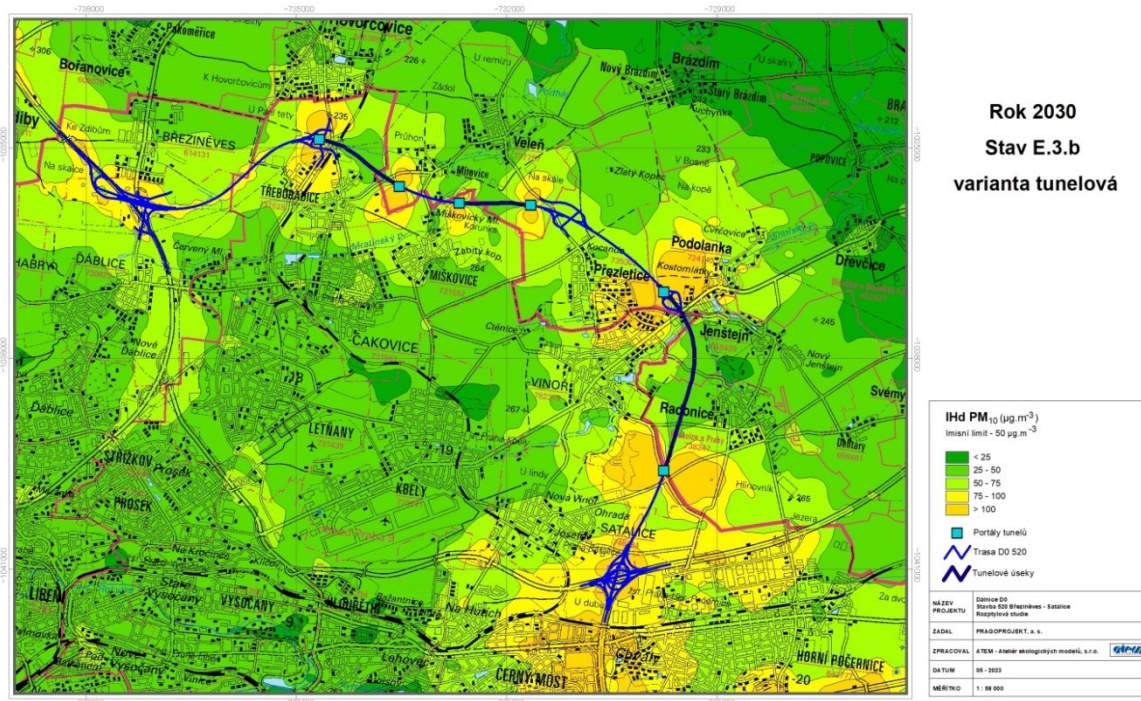
- Výdech tunelů
- Portály tunelů
- Trasa D0 518, D0 519
- Tunelové úseky

NÁZEV PROJEKTU	00 518, 519 Rozjezd - Březová rozptylová studie
ZADAL	PRAGOPROJEKT, s. r. o.
ZPRACOVAL	ATEM - Atelier ekologických modelů, s. r. o.
BATUM	04 - 2023
MĚŘÍTKO	1 : 12 000

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



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

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 požadovaných 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 ug.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 ug.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 protnuty rovněž vytiženou 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 návrh¹ 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.²

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

Dle RS byly „Údaje o plynulosti dopravy byly přejaty 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

¹ COM/2022/542 ze dne 26.10.2022; https://environment.ec.europa.eu/publications/revision-eu-ambient-air-quality-legislation_en

² 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>

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, propočtů 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.

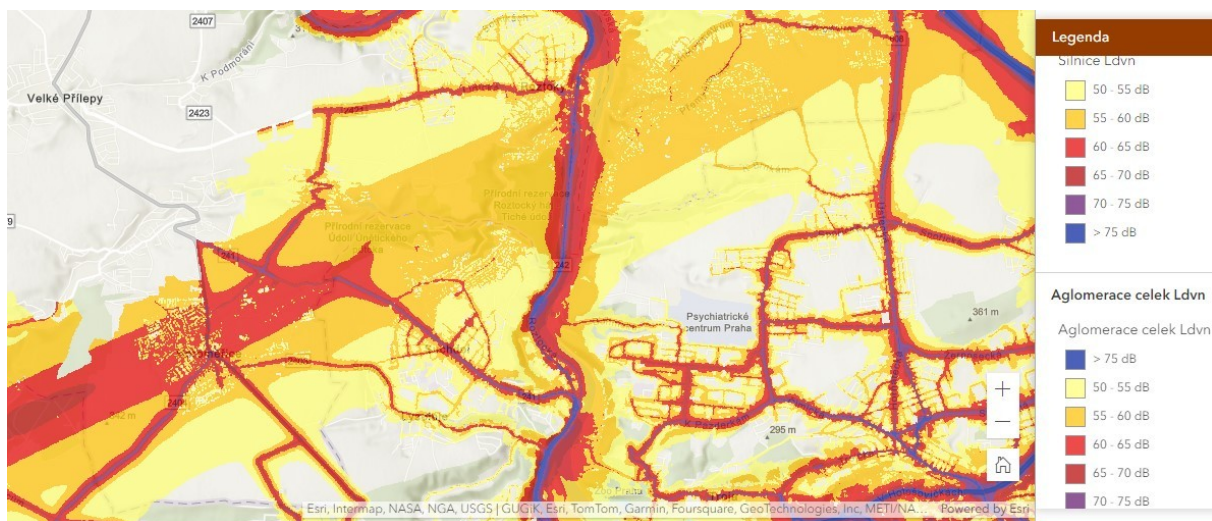
Příloha 4 – Negativní vliv dálnice D0 na hlukovou situaci

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa dálnice D0, jsou již **v současnosti zatíženy silniční a leteckou dopravou**. 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 80 000 - 10 000 vozidel/den, významným podílem (10 - 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.

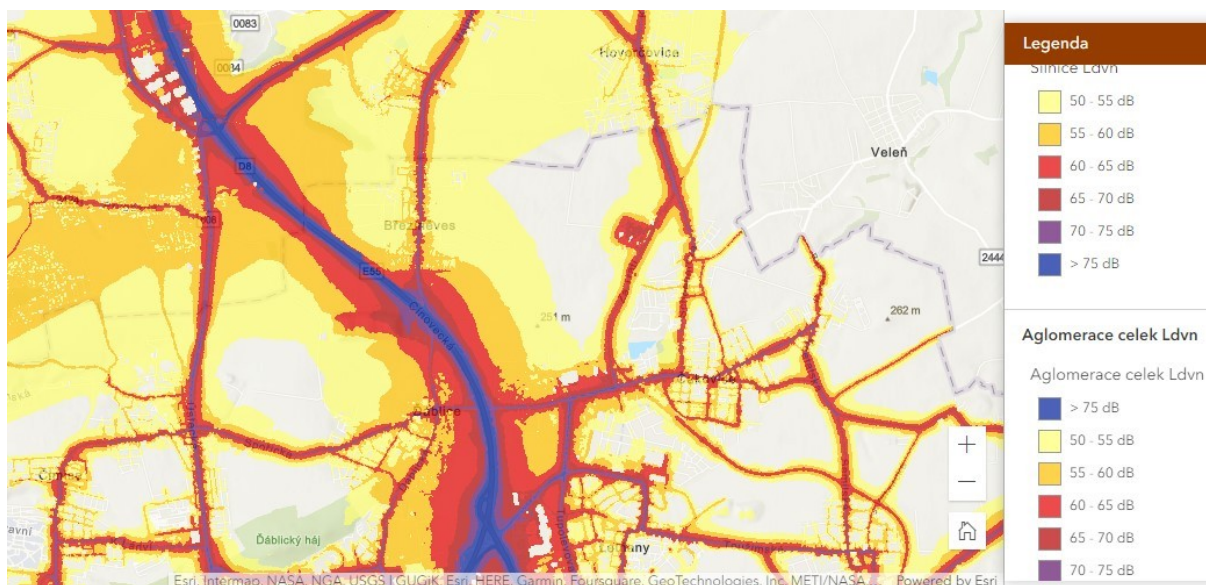
Strategická hluková mapa Ministerstva zdravotnictví 2022

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

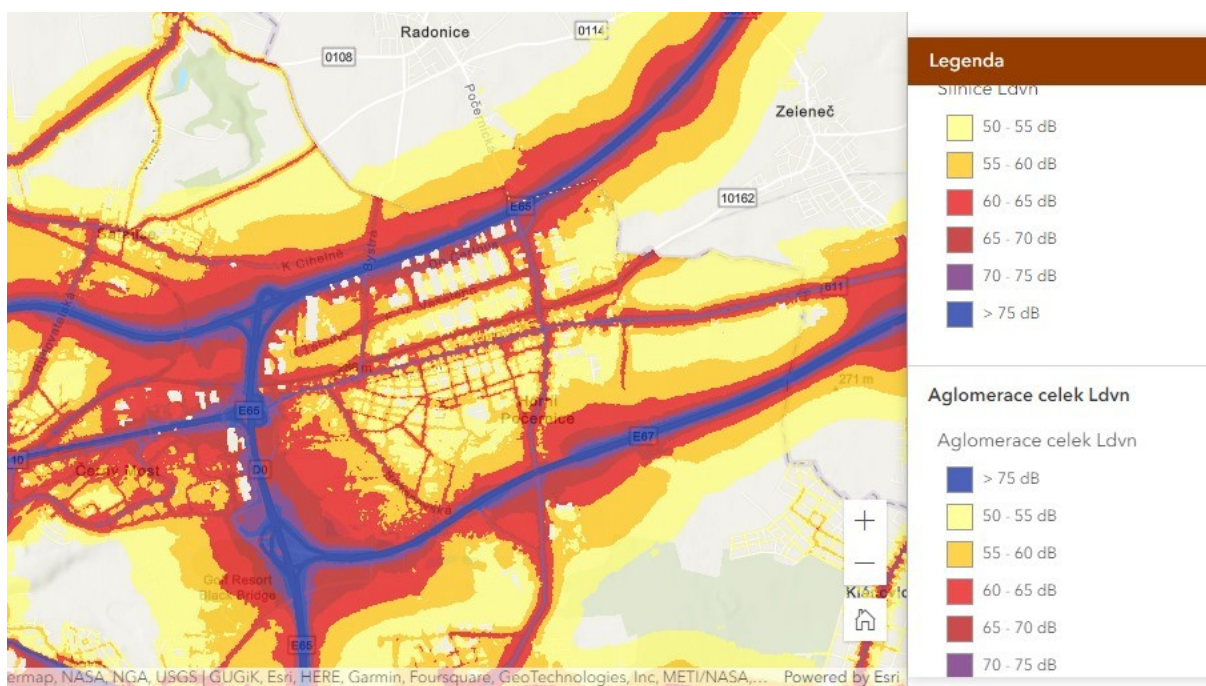
Překračování hlukových limitů v oblasti Přední Kopaniny a Horoměřic



Překračování hlukových limitů v oblasti Zdíb, Ďáblic, Březiněvsí



Překračování hlukových limitů v oblasti Černého Mostu a Horních Počernic



V dotčených lokalitách jsou již nyní překračování hlukové limity a po realizaci D0 se hluková zátěž nadále zvýší. 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.

Příloha 5 – Snížení pohody bydlení v důsledku realizace dálnice D0

Záměr povede k výraznému snížení životní pohody obyvatel v dotčených lokalitách. Kromě zhoršení hlukové situace, kvality ovzduší a zvýšení zdravotních rizik místní obyvatelé mohou být vystaveni psychické zátěži v důsledku realizace záměru. Stavební práce probíhající v blízkosti obytné zástavby a objektů občanské vybavenosti budou obtěžovat hlukem, prachem, škodlivými látkami, vibracemi a navíc ohrozí bezpečnost obyvatel, zejména dětí a seniorů. Lidé přijdou o důležitá místa pro setkávání, rekreaci a procházky včetně cenných přírodních památek na obou březích Vltavy. Stres vyvolaný radikálním zásahem do života místních obyvatel může u citlivých jedinců vést k rozvoji řady nemocí, zejména kardiovaskulárního systému.

Záměr D0 518 v podstatě znamená likvidaci komunitní zahrady v centrální části Suchdola. Komunitní zahrada slouží pro setkávání, trávení volného času, soukromé akce (např. narozeninové oslavy či opékání buřtů) a akce pro veřejnost (kultura, koncerty, sportovní soutěže, gastronomie apod.)

<https://praha-suchdol.cz/komunitni-zahrada/>

Nachází se tam několik dětských herních prvků, lavice a stůl, tábořiště, jezírko, amfiteátr (promítání filmů či představení). Lidé si tam mohou pěstovat bylinky či zeleninu. Komunitní zahradu využívají rodiny s dětmi, mládež, ale i školy a školky. Několikrát do roka se tam konají kulturní a společenské akce. Pro obyvatele Suchdole má velkou hodnotu.



Záměr D0 v oblasti MÚK Rybářka, přivaděče a dálničního mostu připraví nejen obyvatele Suchdola o jedno z nejkrásnějších a přírodně nejvzácnějších míst v Praze, které slouží pro rekreaci a vycházky.



Polní cesty a aleje mezi Suchdolem a Horoměřicemi, které jsou vyhledávaným místem pro vycházky a trávení volného času, budou v případě realizace záměru znehodnoceny (v důsledku vysokých koncentrací hluku a škodlivin) či dokonce poškozeny.



Obyvatelé žijící nejen na severu Prahy přijdou o jednu z nejkrásnějších a přírodně nejhodnotnějších lokalit pro rekreaci a trávení volného času Vltavský kaňon, přírodní památka a hradiště Zámky, které budou záměrem silně poškozeny.



Oblíbeným místem pro trávení volného času jsou i zelené svahy v oblasti Čimic. Zejména v době pandemie COVIDu byla tato lokalita hojně frekventovaná. V případě realizace záměru bude zničená dálnicí.



Drahaňské údolí – oblíbené lokalita pro volnočasové aktivity obyvatel Dolních Chaber, Čimic, Zdib a Bohnic má být zničeno dálnicí.



Příloha 6 – Významný negativní vliv dálnice D0 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 zábory 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 zábory 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 (511, 518, 519, 520) o délce cca 42 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 mimoúrovňovými křižovatkami, tunelovými úseky o délce cca 10, 3 km a dvěma přeložkami silnic I/12, II/244 a II/610. Dle prognózy se očekává denní provoz cca 77 000 až 105 000 vozidel včetně cca 10 000 - 18 000 nákladních. Záměr bude mít bezpochyby významný dopad z hlediska klimatu nejen na nejbližší okolí, ale na celou pražskou aglomeraci.

Záměr je v rozporu s klimatickými cíli národních a regionálních strategiích

Politika ochrany klimatu v ČR

Záměr je v rozporu s redukčními cíli Politiky ochrany klimatu v roce 2040 a 2050.

V dokumentaci EIA k D0 518 a 519 je uvedeno:

„celková produkce emisí CO₂ ekvivalentu z automobilové dopravy se na komunikační síti zvýší cca o 44 – 83 kt/rok, což představuje nárůst emisí z dopravy cca o 1 – 1,8 % (dle výpočetního stavu).“

Podobný objem emisí budou generovat i úseky 511 a 520. Ve výpočtech nejsou zahrnuté tzv, nepřímé emise „well to tank“, které zahrnují proces těžby, zpracování a přepravy paliv.

Emise produkované záměrem 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>

Záměr má negativní vztah k následujícím opatřením:

Přesun části přepravních výkonů nákladní dopravy na železnici: dostavba D0 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.

Rozvoj šetrných druhů dopravy:

- 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 23 tisíc cest osob z VHD na IAD 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/OEOK_Narodni_adaptacni_strategie-aktualizace_20212610.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/$FILE/OEOK_Narodni_adaptacni_strategie-aktualizace_20212610.pdf)

Adaptační strategie stanovuje pět specifických cílů.

- 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.

Záměr má negativní vztah k těmto adaptačním opatřením:

- A.1 Zlepšovat mikroklimatické podmínky města prostřednictvím víceúčelové zelené infrastruktury
- A.3 Zakládat a revitalizovat vegetační prvky a plochy ve městě
- A.5 Vytvářet podmínky pro rozvoj příměstského a městského zemědělství jako adaptačního opatření
- 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 – dostavba severní části D0 518. 519 a 520 povede k nárůstu o cca 1 560 tisíc vozokilometrů denně pražské aglomeraci, přičemž více než 1/2 dopravy má být indukovaná.

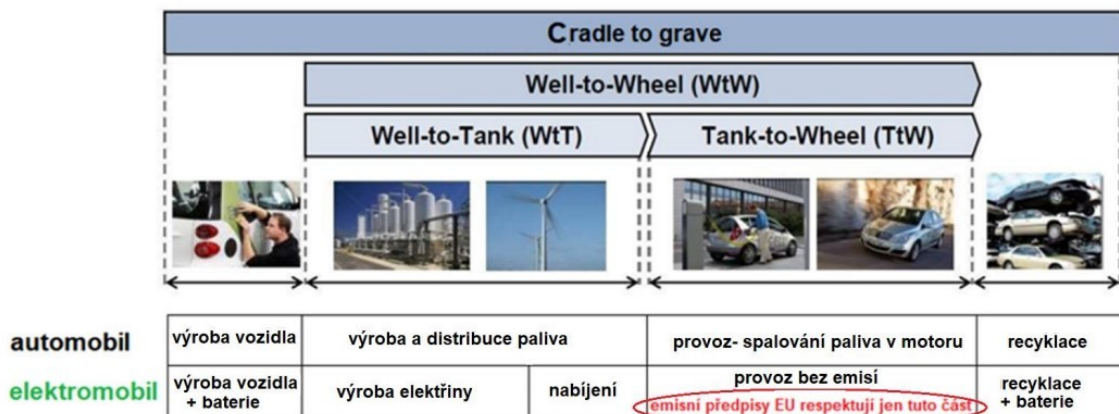
Záměr má negativní vztah i k několika adaptačním opatřením:

- Revitalizace parků, zelených a zpevněných ploch, výsadba zeleně – vlivem výstavby a provozu dojde k poškození přírodního parku Drahaň- Troja
- 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 poškození či dokonce likvidaci zahrádkových osad a významnému záboru zemědělské půdy nejvyšší bonity

Přecenění pozitivního vlivu elektromobilů na klima

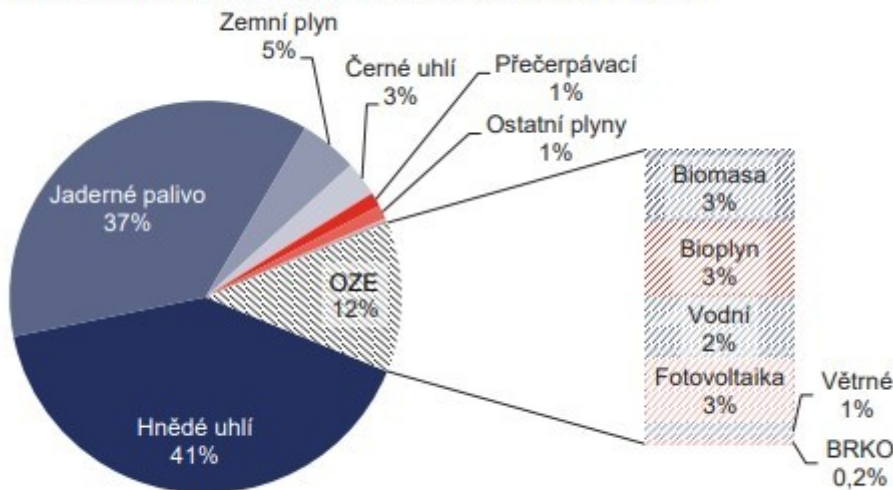
V dokumentacích bývá často přeceněn pozitivní vliv elektromobilů na klima. Přitom se nezohledňují emise CO₂ v rámci celoživotního cyklu vozidla, který zahrnuje také výrobu vozidla a baterie, výrobu elektřiny a nabíjení, recyklaci vozidla a baterie. Viz obrázek níže „Emise za životní cyklus vozidla“ z 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

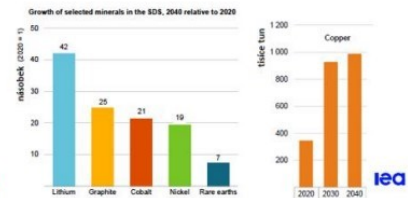
Pro scénář udržitelného rozvoje do roku 2040.

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.

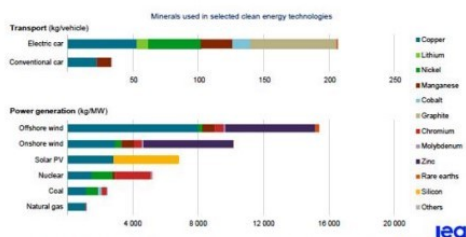
Tytéž materiály jsou potřeba nejen pro elektromobily (baterie), ale i pro solární, větrné i další elektrárny a rovněž pro vojenské účely.

Nedostatek materiálu může být limitem rozvoje elektromobility!

Například otevření nového dolu na měď trvá 15 - 20 let

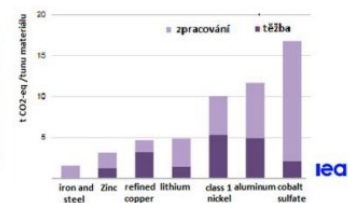


*násobný nárůst spotřeby materiálů scénář SDS do roku 2040
Pro uhlíkovou neutralitu v roce 2050 budou tyto požadavky ještě vyšší.*



porovnání spotřeby materiálů pro automobily a elektromobily a pro různé technologie výroby elektřiny

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



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

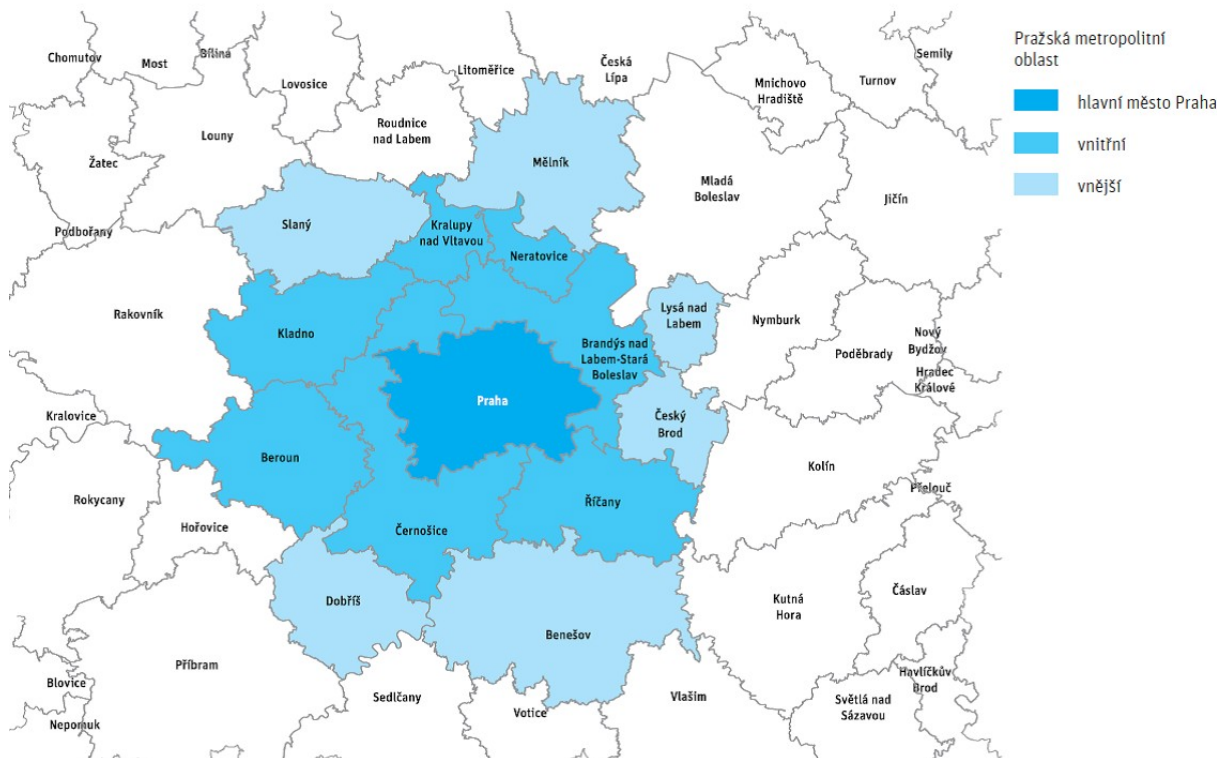
Odborníci doporučují využívání elektromobilů menších rozměrů s malou baterií ve městech, kde jsou krátké dojezdové vzdálenosti (do 100 km denně) a také pomalejší dobíjení (s nižší spotřebou a nižšími nároky na síť). Elektromobily však nelze považovat za univerzální řešení ke snižování emisí CO₂ z dopravy.

Příloha 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 518 a 519 vede skrz městskou část Praha-Suchbát, 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 střeodočeské 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 střeodočeských 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 zabor 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).

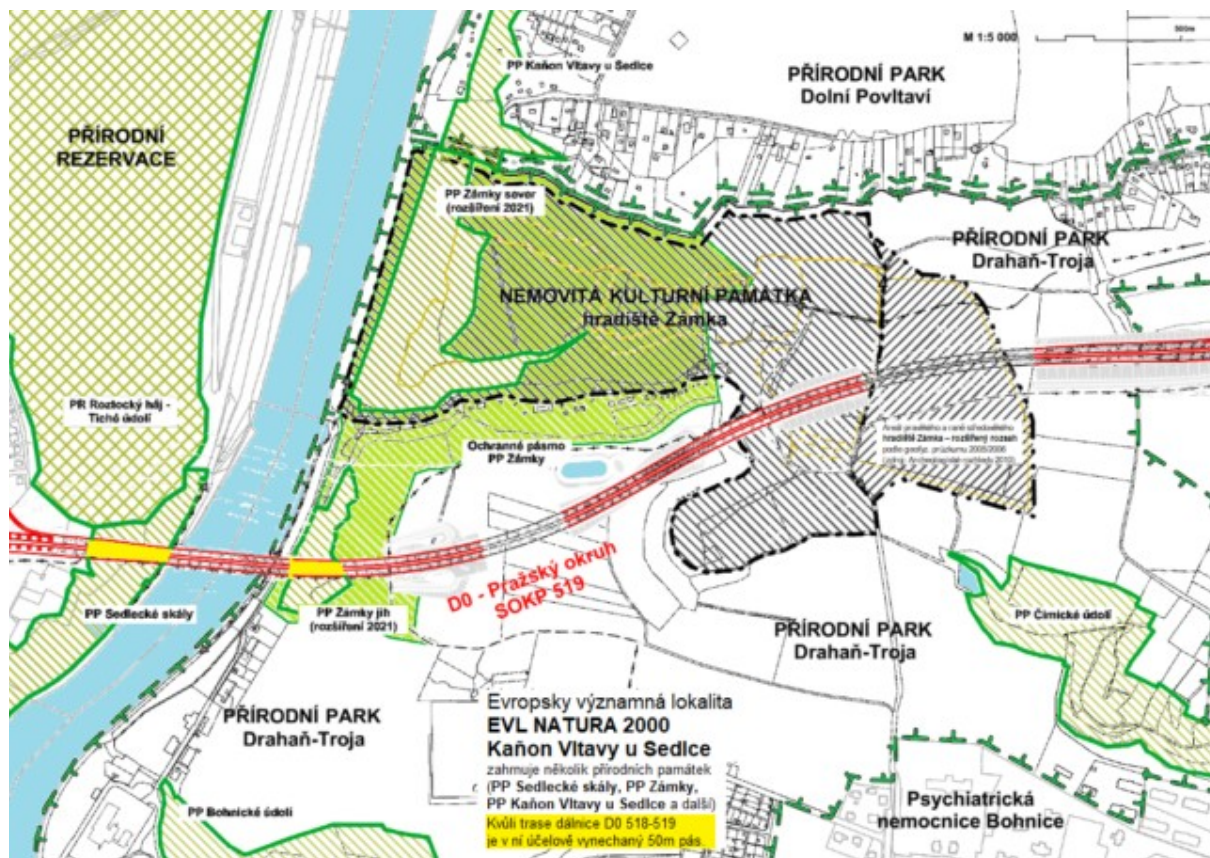
D0 518 a 519 má vést přes chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky, PP Sedlečské skály a přírodní park Drahaň-Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné. **Výstavba a provoz transevropské 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.arheopraha.cz/bohnice-hradiste-zamka>

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

Příloha 8 – Rozpor s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů

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.). DO 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 podporuje rozvoj a **zvýšuje atraktivitu prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy** a ohrožuje konkurenceschopnost prostorově efektivních a udržitelných druhů dopravy (MHD, cyklo, pěší či jejich kombinace).

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!

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/>

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.

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.

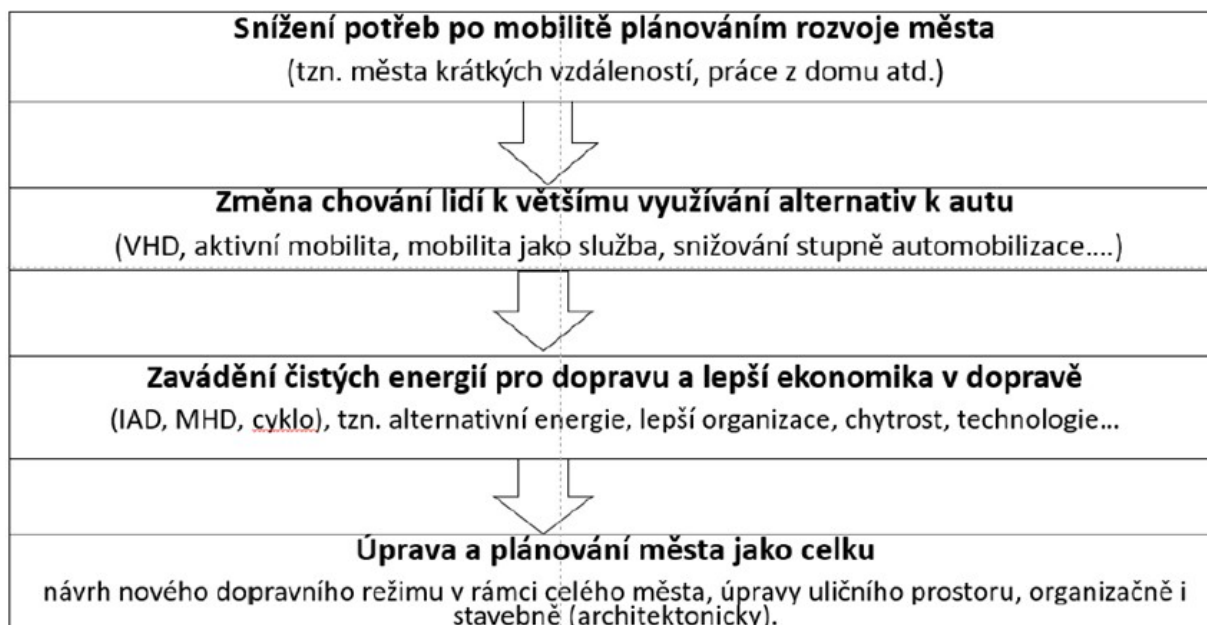
Report OECD

<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 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.

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 nenáročné a environmentálně šetrné podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce).“

DO 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 nejkodlivější 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 nejvyspělejšího města ČR.

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.

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.

Příloha 9 – 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.

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.**

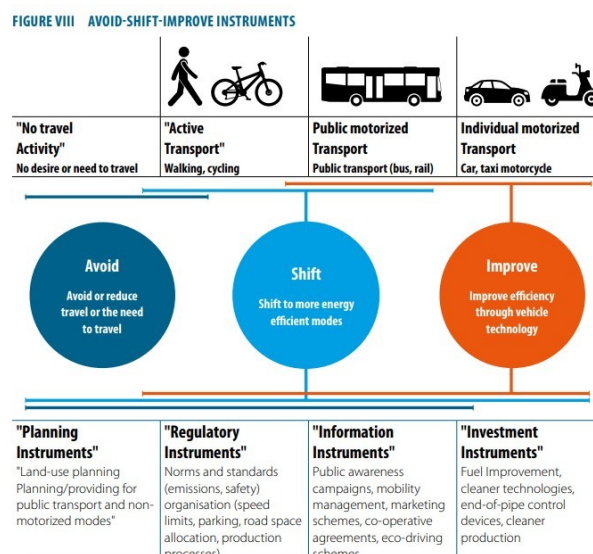
V posledních letech se úspěšně uplatňuje tzv. „**Avoid-Shift-Improve**“:

- 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



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:

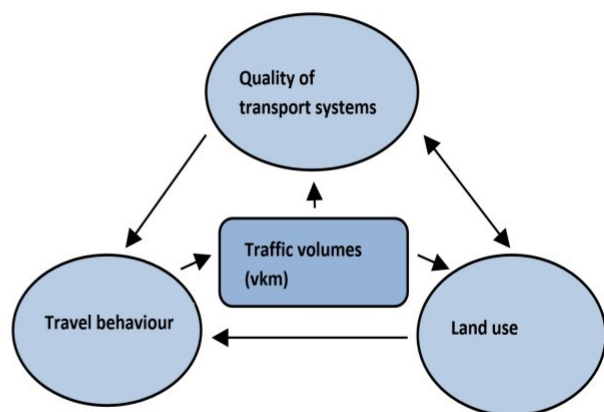
- územní plánování založené na zahušťování a transformaci namísto sídelní kaše („urban sprawl“);
- zlepšování podmínek pro aktivní mobilitu (chůze a jízda na kole);
- zlepšování služeb veřejné dopravy;
- omezení vjezdu soukromých vozidel;
- ekonomické nástroje regulace IAD (parkování, mýto apod.).

Viz prezentace expertky z Norwegian Centre for Transport Research

www.mobilita-ieep.cz/media/hzpceci/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

tøi Institute of Transport Economics
Norwegian Centre for Transport Research

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.).

Snížení 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.

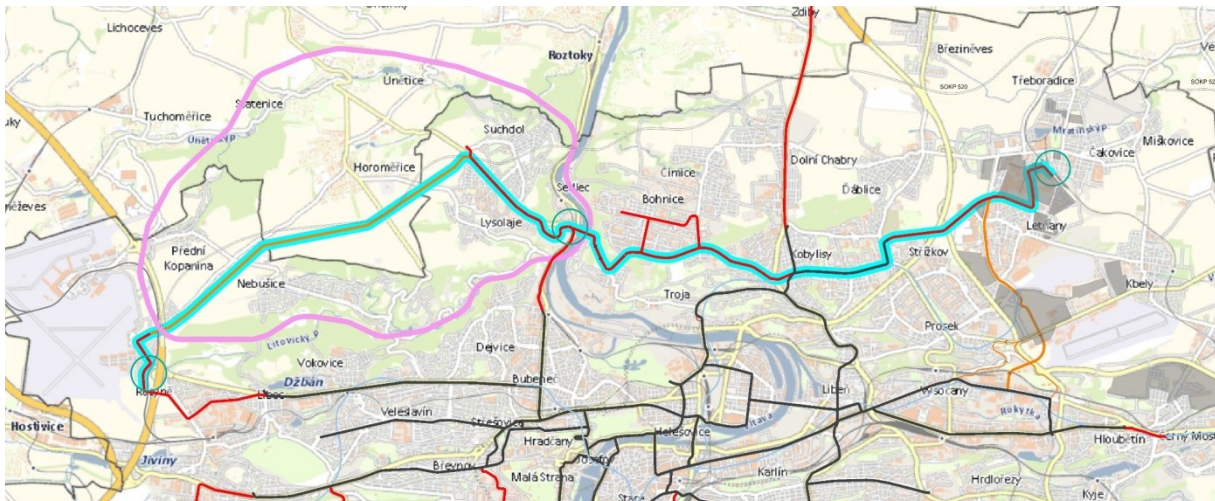
Omezení suburbanizace: obce by neměly podporovat další rezidenční výstavbu bez odpovídající občanské vybavenosti a kvalitní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou. Rozvoj by měl probíhat primárně podél železničních koridorů v blízkosti zastávek VHD. Obce a příslušné úřady by neměly povolovat další logistické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

Home office: Zlepšit podmínky pro práci z domova, díky které zaměstnanci ušetří čas na dojíždění do práce a sníží se poptávka po dopravě.

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%9Bry-podle-strategi%C3%AD-V.-Hodek.pdf>

Přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla

Vzhledem k omezenému uličnímu prostoru 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 zavadly. 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/>

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.

Posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu

Je zapotřebí posoudit **více variant pro tranzitní a regionální dopravu včetně varianty regionální (tzv. severní), které na rozdíl od D0 v prosazované trase jsou skutečným obchvatem Prahy.**

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 zavadějícího 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.