



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA-DOLNÍ CHABRY

Hrušovanské náměstí 253/5, 184 00 Praha 8-Dolní Chabry

IČ:00231274

tel./fax: 283 85 12 72, 283 85 12 77

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 1442/65,

100 10 Praha 10

Vaše č. j: MZP/2023/710/3911

Naše č. j: MCPCH 04362/2023

Vyřizuje/tel:

Gabriela Chamrová

V Praze dne 20.12.2023

Vyjádření MČ Praha-Dolní Chabry k dokumentaci záměru „D0, stavba 520 Březiněves - Satalice“

Dne **20. 11. 2023** bylo na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje zveřejněno oznámení č. j. MZP/2023/710/2860 o zveřejnění dokumentace záměru s názvem „D0, stavba 520 Březiněves - Satalice“ („Záměr“).

MČ Praha – Dolní Chabry („Městská část“) tímto podle § 8 odst. 3 zákona EIA v zákonem stanovené lhůtě podává ke zveřejněné dokumentaci na základě rozhodnutí rady městské části č. 329/23/RMČ ze dne 18. 12. 2023 následující **včasné a odůvodněné vyjádření**.

Městská část jako dotčený územní samosprávný celek je připravovaným Záměrem zásadně dotčena, a to zejména s přihlédnutím k přímě vazbě Záměru na záměr dálnice D0 518, 519 Suchdol – Březiněves, ke kterému se Městská část vyjadřovala v rámci probíhajícího řízení EIA „D0 518, 519 Suchdol-Březiněves“. Záměr bude významným zdrojem imisí hluku a znečištění ovzduší. **Záměr by tedy vedl ke zhoršení kvality životního prostředí na území Městské části a života jejich občanů.**

I. NESOUHLAS MĚSTSKÉ ČÁSTI SE ZÁMĚREM

S ohledem na zpracování předložené dokumentace záměru, která trpí celou řadou zásadních nedostatků, je v rozporu s právními předpisy České republiky, legislativou Evropské Unie,

strategickými dokumenty a obsahuje nedostatečná a rozporuplná posouzení a stanoviska, tímto Městská část předkládá své vyjádření k dokumentaci Záměru, nesouhlasí s předloženým Záměrem, a to z následujících důvodů:

1. Nesoulad Záměru s předpisy EU a požadavky na rozvoj sítě TEN-T

D0 jako součást infrastruktury globální sítě by měl plnit důležitou roli v **dálkové nákladní a osobní dopravě**, jak vyplývá z nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí 661/2010/EU („**nařízení TEN-T**“). Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nemůže podle názoru Městské části fungovat tak, jak má. Je naopak zapotřebí **zamezit mísení městské a tranzitní dopravy**, a to zejména nákladní kamionové. Jedině tak je možné docílit zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, tedy naplnit cíle nařízení TEN-T.

Současný návrh Silničního okruhu kolem Prahy, nově dálnice D0 („**D0**“) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje transevropské dopravní sítě patří především

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

Podle ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích „*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.*“ **D0 by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy**, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, nikoliv však zajištění vnitroměstských vazeb hl. města Prahy.

D0 vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy, a tedy **nechrání obyvatele Prahy** před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30 písm. e) nařízení TEN-T). D0 fakticky **není obchvatem, ale průtahem** hlavním městem. Realizace tohoto dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na cca 100.000 lidí na severu a východě Prahy.

D0 zároveň nezajistí bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu (nesoulad s čl. 30 písm. d) nařízení TEN-T), neboť slučuje v jedné velkokapacitní komunikaci **dálkovou, regionální a místní dopravu** a způsobí nebezpečné mísení tranzitní (zejména nákladní) dopravy s dopravou městskou a s čl. 30 písm. e) nařízení TEN-T, neboť **nezmírňuje vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy**, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí.

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.

Nesoulad vedení D0 s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě nebo nařízením TEN-T byl opakovaně namítán v rámci jednotlivých návrhů na zrušení příslušné územně

plánovací dokumentace (především Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy a Středočeského kraje).

2. Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR) a dalšími strategickými dokumenty

Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení D0 518, 519 a 520 převedení tranzitní silniční dopravy **mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce dopravy** v metropolitní oblasti. PÚR zároveň klade za úkol koordinovat rozvoj Prahy a Středočeského kraje. **Tranzitní silniční doprava je ovšem vedena v přímém rozporu s cílem PÚR intenzivně zastavěnými částmi města.**

D0 520 je zapotřebí vnímat jako součást liniové stavby, která zahrnuje velmi problematické úseky 518, 519 a 510. Úsek D0 518 a 519 vede skrz městskou část Praha-Suchdol, kde žije, studuje a pracuje téměř 30 000 lidí (včetně studentů České zemědělské univerzity) a také v těsné blízkosti rezidenční zástavby Horoměřic, Bohnic, Čimic, Dolních Chaber, 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.**

Funkce D0 **pro distribuci zdrojové a cílové dopravy po obvodu města je problematická**, protože usnadní dojíždění autem (i ze vzdálenějších lokalit). Za účelem ochrany životního prostředí a zlepšení dopravní situace ve městě je naopak žádoucí, aby lidé nemuseli dojíždět do Prahy vůbec, tj. aby mohli uspokojit své potřeby v místě bydliště a v případě dojíždění použili veřejnou hromadnou dopravu. Navíc v prosazované poloze blízko města realizace okruhu, který bude sloužit i jako příjezdová komunikace do Prahy a degraduje středočeské obce (bez dostatečné občanské vybavenosti a dopravní infrastruktury) na pouhé „noclehárny“.

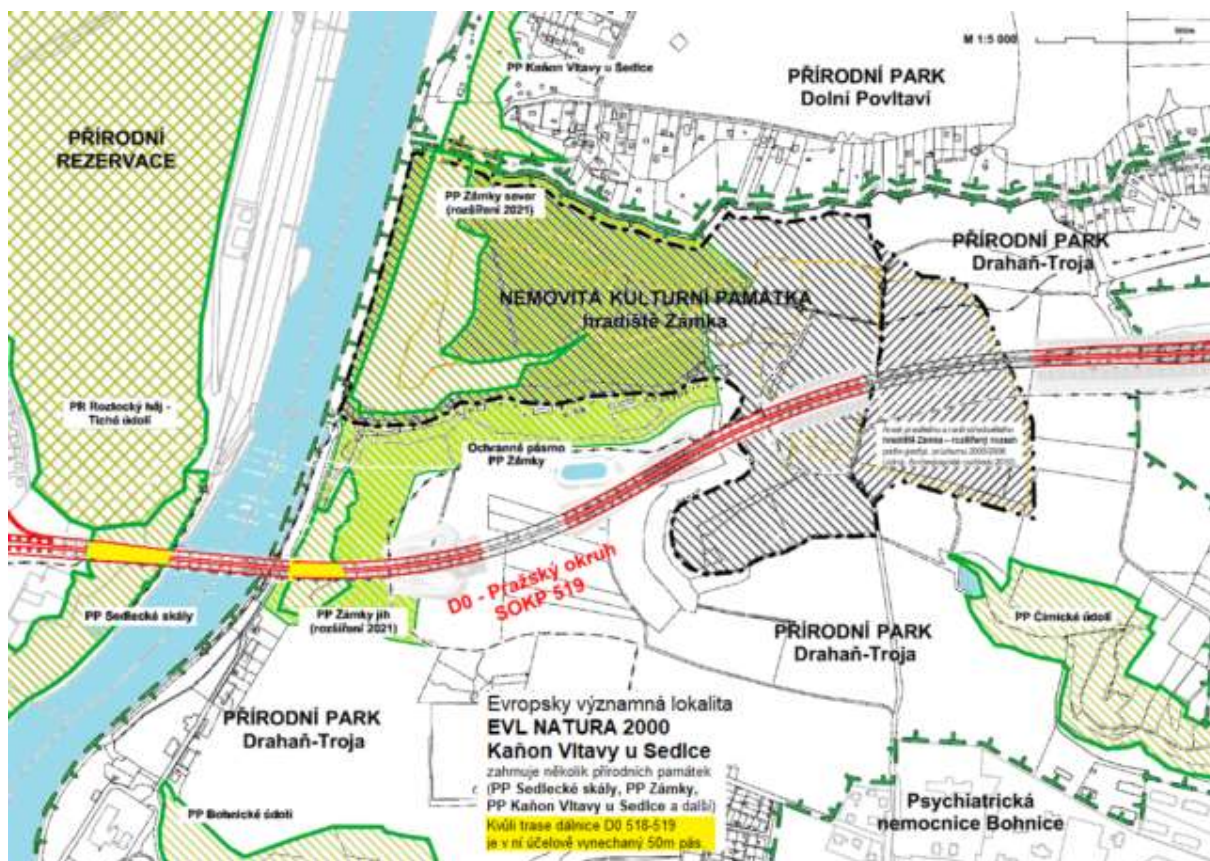
Trasování D0 je z hlediska potřeby vyváženého a polycentrického rozvoje sídelní struktury (odst. 18 PÚR) a zvyšování soběstačnosti středočeských měst a obcí (za účelem omezení vynucené mobility) **nežádoucí**. Nevhodnost polohy dálničního okruhu na území Prahy potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe.

Trasa D0 zabírá zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl. m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby, způsobí fragmentaci krajiny a zábor ploch veřejné zeleně. **Výrazně sníží využití rekreačního potenciálu krajiny a negativně ovlivní přírodní a krajinné hodnoty území. To je zásadní rozpor s čl. 38 odst. b, f, g Politiky územního rozvoje.** Realizace záměru pravděpodobně povede k nežádoucí výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze.

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

Navazující úsek dálnice D0 518 a 519 má vést přes chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky, PP Sedlecké skály a přírodní park Drahaň-Troja)

se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné. Výstavba a provoz transevropské dálnice by představovaly zásadní konflikt s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami. To je zásadní rozpor rovněž s odst. 20 PÚR: „Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, ... vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.“



Historická krajina versus dálnice, Ing. arch Lenka Hornychová

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

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

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

3. Nesoulad s politikou ochrany klimatu v ČR

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

Na str. 38 dokumentace je uvedeno:

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

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

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

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

Umberto de Pretto, generální tajemník IRU:

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

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

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

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

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

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

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

Vztah k vybraným opatřením v tabulce níže je hodnocen chybně.

Tab. 2.2. Politika ochrany klimatu v České republice

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

Záměr je v přímém rozporu se závazkem přesunout část přepravních výkonů nákladní dopravy na železnici, neboť výrazně zvýší konkurenceschopnost silniční dopravy oproti železniční a odsaje významné finanční prostředky z rozpočtu na dopravu, které by jinak mohly být využity na investice do zlepšování podmínek pro nákladní železniční dopravu. V dopravně inženýrských podkladech (příloha B.1, str. 15) je uvedeno, že záměr způsobí převedení 3 tisíc cest osob z VHD na IAD a po dostavbě D0 518 a 519 dokonce 23 tisíc cest osob. To je velmi nežádoucí nejen z hlediska potřeby snižovat emise CO₂.

4. Rozpor se Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR 2021–2030

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

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

1. 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.**
2. 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.**
3. 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.**

4. Je dosaženo vysoké efektivity systému včasného varování a odpovědné reakce obyvatel. **U tohoto cíle není přímá souvislost se záměrem.**

5. 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.

6. Strategie adaptace hlavního města Prahy na změnu klimatu

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

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

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

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

- A.6 Posilovat ekologickou stabilitu a regenerační schopnosti krajiny.
- B.3 Realizace opatření cílených na zpomalení povrchového odtoku vody z krajiny a proti-erozní 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.

7. Nesoulad s Klimatickým plánem hlavního města Prahy

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

1. Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony veřejné hromadné dopravy – naopak dojde ke snížení konkurenceschopnosti IAD a přesunu části cestujících z VHD do aut.
2. Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony nemotorové dopravy – chůze je nedílnou součástí cest VHD. Vzhledem k přesunu části cest na IAD a zvýšení atraktivitu IAD díky novým propojením dojde zřejmě k snížení výkonů nemotorové dopravy.

3. Snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze – záměr povede k nárůstu o cca 409 tisíc vozokilometrů denně v pražské aglomeraci, po dostavbě D0 518 a 519 dokonce o 1 560 tisíc vozokilometrů denně, přičemž více než 1/2 dopravy má být indukovaná.

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

8. Rozpor s cíli udržitelného rozvoje stanovených ve strategických dokumentech

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

1) Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Snížení uhlíkové stopy

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

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

Zvýšení bezpečnosti

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

Zvýšení finanční udržitelnosti

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

Zlepšení lidského zdraví

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

Zvýšení prostorové efektivity dopravy

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

2) Rozpor se Strategickým plánem hlavního města Prahy

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

Citujeme ze Strategického plánu, str. 28-29:

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

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

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

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

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

Příklady opatření v oblasti zelené infrastruktury:

1.4–A3 Posilovat ekologickou stabilitu a regenerační schopnosti krajiny

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

Realizace:

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

1.4–A4 Zlepšit prostupnost krajiny a její využitelnost pro rekreaci

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

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

3) Rozpor se Strategickým rámcem ČR 2030

Mezi důležité priority Strategického rámce patří omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO₂. Naopak D0 ve své poloze skrz Prahu a její bezprostřední blízkosti prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO₂. Přímoú 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/>

4) Rozpor se Státní politikou životního prostředí

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

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

5) Rozpor s Koncepcí městské a aktivní mobility ČR 2021–2030

Základní vizí je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030, a to dle jednotlivých kategorií měst. U Prahy to znamená snížení podílu automobilové dopravy z dnešních cca 30 % na 15–20 %. To však nelze docílit realizací D0 a dalších velkých silničních staveb v pražské aglomeraci, které jsou v rozporu s klíčovými pilíři Koncepce.

Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města:

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

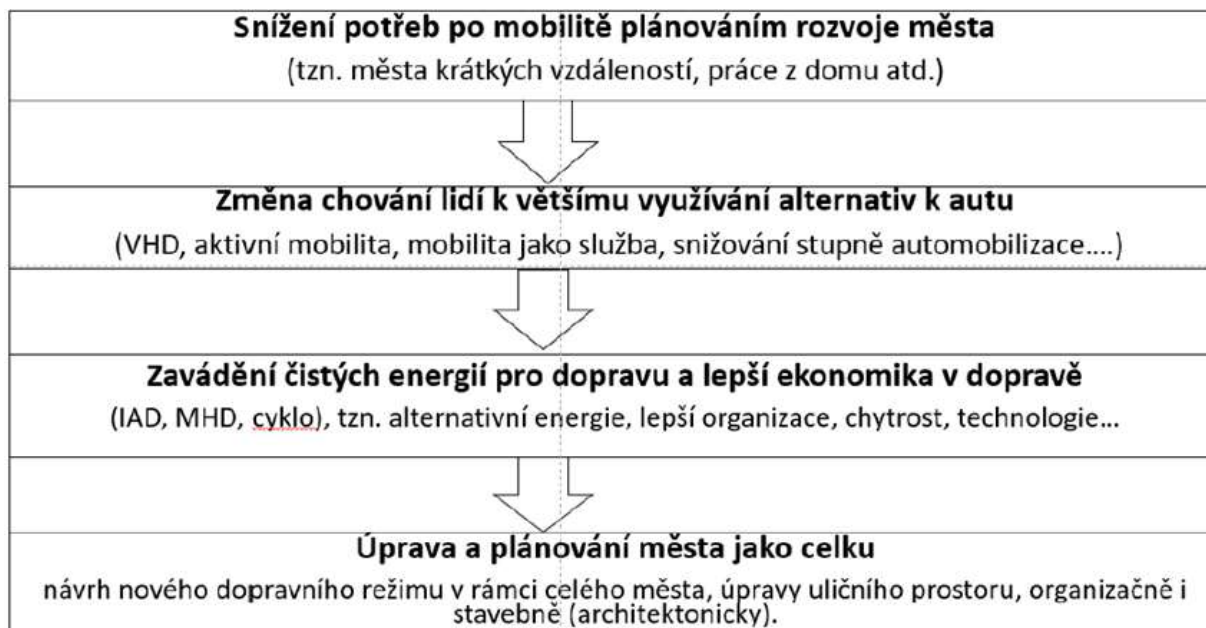
Report OECD

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

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

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

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



Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu:

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

6) Rozpor s Dopravní politikou ČR

„Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické)

změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Bude proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky 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).“

D0 518, 519 a 520 vizi a strategické cíle Dopravní politiky ČR naopak popírá.

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

Dálnice D0 povede k dalšímu prohloubení nerovností mezi Prahou a regiony, neboť posílí pragocentrický 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 D0 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 D0 na biodiverzitu, přírodu a krajinu bude významný; odborník Jiří Francek ze společnosti NaturaServis uvádí:

„Výstavba liniových staveb zásadním způsobem ovlivňuje život místní flory a fauny a vodní režim v krajině. Je proto morální, ale také zákonem danou povinností, chránit zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a přírodu obecně.“

Bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím

automobilová doprava využívá především fosilní paliva a má významný podíl na konečné spotřebě energie a emisí CO₂ v ČR; i při postupném přechodu na elektromobilitu lze očekávat, že významná část elektřiny používané v automobilové dopravě bude vyráběna z uhlí, přičemž samotná výroba elektromobilů a zejména baterií včetně jejich recyklace je velmi energeticky náročná.

Rozvoj dopravy v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě

naopak realizace D0 povede k rozvoji dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejškodlivější podobě.

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

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

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

7) Rozpor se Zelenou dohodou pro Evropu

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

9) 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 palivách 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.

10) Rozpor se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility

D0 jako celek neodpovídá Plánu udržitelné mobility hlavního města. Jeho cílem je přitom „zajistit dopravu obyvatel a přepravu zboží tak, aby všechny způsoby pohybu po městě fungovaly v souladu. Aby se navzájem zbytečně **neomezovaly**, řídily se zejména potřebami lidí, kteří ve městě a jeho okolí žijí, a zároveň aby se **zlepšila kvalita života v Praze a okolí. Znečištění ovzduší spalovacími motory, vysoká míra hlučnosti, ale třeba i stres během čekání v dopravní zácpě má na veřejné zdraví značný vliv**“ (viz. <https://poladprahu.cz/co-je-plan-mobility/>).

Dle ustanovení § 1 odst. 3 zákona o posuzování vlivů je účelem posuzování vlivů na životní prostředí *získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Záměr je v rozporu s cíli a principy důležitých strategických dokumentů hl. města Prahy, České republiky a Evropské unie. Pouze vydání **nesouhlasného** závazného stanoviska k záměru by umožnilo naplnit účel zákona o posuzování vlivů.*

Záměr je tedy v rozporu s následujícími strategickými cíli Plánu udržitelné mobility.

a) Snížení uhlíkové stopy

Vlivem Záměru 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;
- nárůst dopravních výkonů na stávajících komunikacích uvnitř Prahy v důsledku dopravní indukce;
- větší nabídka silniční kapacity, a tedy atraktivnější podmínky pro automobilovou dopravu (s výrazně vyšší uhlíkovou stopou) v neprospěch alternativních druhů dopravy;
- nákladný a energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků.

b) 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.

c) 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.). Záměr je extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti.

d) Zlepšení lidského zdraví

Přivedení tranzitní kamionové dopravy a celkový nárůst dopravních výkonů na území Prahy (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 zamoří zplodiny z dálnice vedené pouhých 6 km od centra pražskou

kotlinu a centrální části Prahy. Nárůst atraktivity a větší využívání IAD povede ke snížení ohybových aktivit (chůze, jízda na kole), což bude mít rovněž negativní vliv na zdraví obyvatel

e) Zvýšení prostorové efektivity dopravy

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

Tyto jevy jen zakonzervují stávající špatné klima, zhorší hlukovou zátěž a tím povedou ke **zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy**. Cílem Plánu udržitelné mobility přitom má být přesný opak.

Lukáš Ballo, odborník na moderní městskou mobilitu a plánovač městské mobility, působící na Univerzitě ETH v Curychu říká, že **mobilita a aktivity v prostoru jsou zásadním parametrem lidského života. Více než hodinu času denně trávíme v dopravě přesouváním se z jednoho místa na druhé**. Rozhodnutí, která souvisí s dopravou, jsou součástí našeho životního stylu. Veřejná doprava je součástí všech důležitých veřejných prostor. Dopravní plánování má důležitou roli v tom, jak trávíme náš čas, jaké aktivity vykonáváme a jak vypadají veřejné prostory. Pro chování lidí je tedy zásadní, jaký typ dopravy a jaké veřejné prostředí chce vláda České republiky a hlavní město Praha podporovat a vytvářet pro budoucí generace. Musí vycházet z vědomého rozhodnutí, jak tvarovat prostor, vnímat prostor kolem nás a dopředu modelovat důsledky. **Lidmi jsou automaticky využívány takové dopravní systémy, které fungují. Rozhodnutí, jak se po městě pohybovat, je kolektivním rozhodnutím, které děláme individuálně v závislosti na tom, jak vypadá náš dopravní systém a geografie místa.**

Sám Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) konstatuje: *„Dosažené intenzity v dlouhodobém výhledu ukazují na fakt, že i po dostavbě nadřazeného komunikačního systému, či jeho zkapacitnění, dojde k jeho postupnému saturování. Tato (saturace) je způsobena několika faktory. Blízké aglomerační pásmo (a vztahy ku Praze) má ve výhledu největší dynamiku rozvoje, a tedy i růstu automobilové dopravy. Dostavba D0 (Pražského okruhu) v zamýšlených profilech a případné zkapacitnění vstupů do města (dálnice) přináší v kombinaci s regulací vjezdu do měst přirozený tlak na dopravní výkony, a tedy i dosahované intenzity na tomto okruhu. V případě dalšího zkapacitnění významných vnějších radiálních komunikací, nad rámec uvedených v této zprávě, dojde k přitížení nejen D0. Zvýší se tlak na komunikace uvnitř silničního okruhu a jde zcela proti záměrům hlavního města ve věci veřejných prostranství neboli regulace dopravy v klidu a příslušným možným kapacitám záchytných parkovišť. V kombinaci se zkušenostmi velkých zahraničních měst, se zdá být cestou jiný pohled na dimenze neboli pojetí těchto staveb. Ve věci návrhu a následného posouzení by bylo vhodné volnější užití souvisejících norem, využívat tedy jejich výjimky, mantinely, a případně vyvolat jejich revizi. Návrh by měl být efektivní, využívající například nižší dimenze s možnou rezervou, moderní a inovativní, zohledňující nové formy a zkušenosti s uspořádáním a řízením, každopádně bez přílišné rigidního přístupu k dané věci“*.

IPR zde legitimně vyjadřuje pochybnosti ohledně účelnosti, efektivity a udržitelnosti navrhovaného **dopravního řešení, které je zastaralé, monocentrické a evidentně nepřispívá k udržitelnému rozvoji společnosti.**

Stále máme příležitost ovlivnit možné důsledky tohoto Záměru, včetně plánované dálnice D0 518, 519, která má probíhat přes cenná přírodní území, evropsky chráněné lokality a obytná území. Máme čas na pečlivé posouzení, zda skutečně chceme ve svém regionu realizovat další dálniční průtah s tranzitní i mezinárodní dopravou. Rozhodnout se, zda chceme přeměňovat veškerý tranzit a další dopravu do hlavního města, i přes vlastní zkušenost se Severojižní magistrálou. Dopravní tepnou vedenou centrem města po vzoru Moskvy, která jej nenávratně zničila a hlavní město Praha složitě hledá řešení, jak ji humanizovat.



Severojižní magistrála je radikální tepnou, která poničila centrum Prahy

II. NEDOSTATKY DOKUMENTACE ZÁMĚRU

Dokumentace Záměru vykazuje celou řadu nedostatků a pochybení, které Městská část shrnuje dále v textu tohoto vyjádření.

1. Kumulativní a synergické vlivy

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa D0, jsou již v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou, přičemž dochází k překračování hygienických limitů hluku.

Předložená dokumentace zcela opomíjí další strategické záměry a jejich synergický vliv na životní prostředí v okolí Záměru. Městská část odkazuje na judikaturu Nejvyššího správního soudu, konkrétně na rozsudek č. j. 1 As 135/2011–246 ze dne 31. 1. 2012. V něm Nejvyšší správní soud uvedl, že „*limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku.*“ Dále se v tomto rozsudku Nejvyšší správní soud ztotožnil se závěrem, že „*do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží*

svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. [...] Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...).“

Stávající judikatura správních soudů nevyklučuje, aby byl záměr, který je sám o sobě zdrojem dalších negativních vlivů na životní prostředí, vymezen v území, které je již nyní nadlimitně zatíženo z hlediska hluku či znečištění ovzduší. **V takovém případě ovšem musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, jejichž kumulace vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti.** V případě zjištění takových vlivů pak musí být koncipována přiměřená kompenzační opatření.

Kumulativní a synergický vliv dalších záměrů může **překročit hygienické limity** a působit nadměrnou zátěž na životní prostředí. Při posuzování vlivů záměru na životní prostředí a lidské zdraví je tedy nutné zohlednit spolupůsobení hluku a znečištění ovzduší také ze silničního a leteckého provozu.

Městská část v rámci svého vyjádření k oznámení Záměru požaduje zapracování kumulativního a synergického vlivu dalších záměrů v území, a dále záměrů, které obsahuje územní a Metropolitní plán. Městská část je tedy přesvědčena, že dokumentace EIA je v tomto ohledu v rozporu s principem **předběžné opatrnosti**, jelikož nepočítá s nejhroším možným scénářem v souvislosti s existencí kumulativních synergických vlivů.

Městská část a obce podél předpokládané trasy Záměru jsou již nyní vystaveny negativním účinkům neustále rostoucí letecké dopravy. Záměr musí být hodnocen i v souvislosti s plánovaným rozšířením letiště Václava Havla.

2. Nereálnost dopravních modelů

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

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

Dokumentace EIA pro vedení dálnice D0 v úseku 520 vedení těchto celorepublikově významných staveb doposud řádně nekoordinuje. Tudíž není zřejmé, jaké konkrétní dopady bude tato kumulace záměrů mít.

Tyto předpokládané dopravní stavby by měly logicky pokrýt část dopravních výkonů v dotčené oblasti, a tedy snížit využití samotného záměru automobilovou dopravou.

Vzhledem k pokročilosti stupně projektových příprav předpokládaných dopravních staveb lze ovšem **jen stěží předpokládat, že předpokládané dopravní stavby budou do roku 2030 realizovány**. Dokumentace EIA přitom s takovým výhledem počítá a jednotlivé studie a posouzení se od tohoto předpokladu odvíjejí. Jelikož je již nyní zřejmé, že do roku 2030 nebudou předpokládané dopravní stavby pro veřejnou dopravu realizovány, vychází dokumentace EIA a další odborné studie z **nesplnitelného předpokladu**, a jako taková je tedy zatížena neodstranitelnou vadou.

Existence či resp. neexistence výše uvedených předpokládaných dopravních staveb, zahrnutých do posouzení záměru, tak nesporně významně ovlivní výši modelovaných dopravních intenzit, a tudíž i skutečnou hladinu hluku a imisí vyprodukovaných vlivem záměru. V návaznosti na tato zavádějící data tak lze očekávat také **výrazně větší negativní dopad na lidské zdraví**, který musí být rovněž řádně vyhodnocen. Oznamovatel navíc pouze **předpokládá** realizaci a plnou funkčnost předpokládaných dopravních staveb, využívá jejich teoretické přínosy a neřeší žádné jiné reálné výhledy. To znamená, že předložený scénář E2/3 pro rok 2030 s okruhem je „neoptimističtější“ variantou, která prokazatelně nenastane. Dopravní intenzity na mnoha komunikacích včetně okruhu budou tedy vyšší než v posuzovaném scénáři, z kterého vychází i další přílohy dokumentace.

Podmínkou případného vydání kladného závazného stanoviska EIA ze strany MŽP musí být i předchozí realizace těchto předpokládaných dopravních staveb.

3) Vlivy 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-Suchbát, Praha-Lysolaje, Praha-Přední Kopanina a Praha-Vinoř, tedy městské části, které mají být dotčené plánovanou dálnicí D0. Realizace záměru D0 je v naprostém rozporu s cíli PZKO snižovat hodnoty B(a)P pod zákonné limity.

Tab. 1 Přehled lokalit na území hlavního města Praha, pro které jsou stanoveny cíle

Správní obvod	Městská část	Procento překročení imisního limitu po aplikaci stávajících opatření
		benzo[a]pyren
Praha 5	Praha 5	2
Praha 5	Praha-Slivenec	66
Praha 6	Praha 6	17
Praha 6	Praha-Lysolaje	72
Praha 6	Praha-Přední Kopanina	78
Praha 6	Praha-Suchdol	96
Praha 13	Praha 13	70
Praha 13	Praha-Řeporyje	56
Praha 16	Praha-Lipence	3
Praha 17	Praha 17	100
Praha 17	Praha-Zličín	76
Praha 19	Praha-Vinoř	50
Praha 21	Praha-Klánovice	9
Praha 21	Praha 21	25

Zdroj: PZKO 2020+

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

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

SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE PM₁₀
maximální denní koncentrace

Výhled 3d



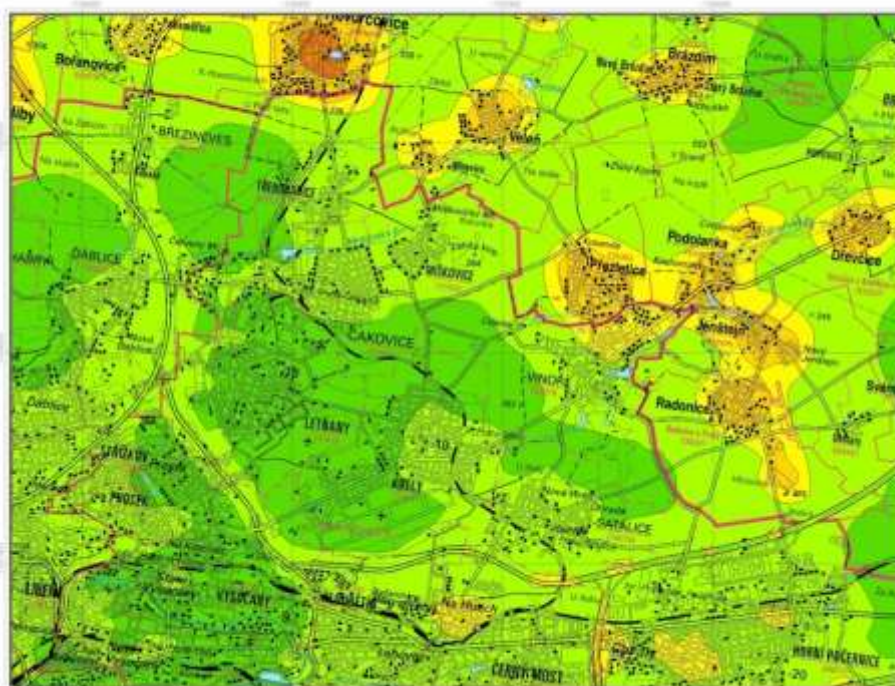
Rok 2030
Stav E.3.b
varianta tunelová



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

BENZO[a]PYREN
průměrné roční koncentrace

Výkres B1



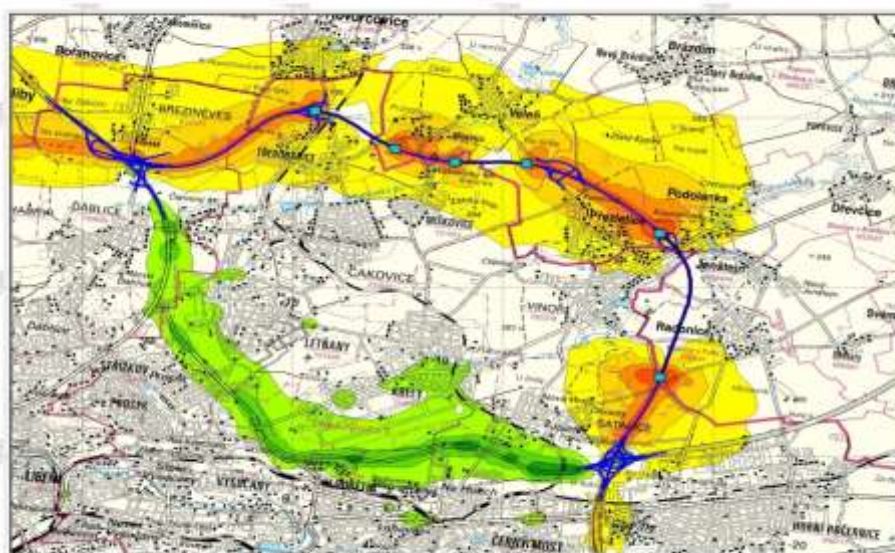
Rok 2030
Stav D



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

BENZO[a]PYREN
průměrné roční koncentrace

Výkres B7



Rok 2030
Stav E.3.b - Stav D
varianta tunelová



Dle 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.

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, ze 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 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 přílehlých 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.

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

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>

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.

4) Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci

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

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

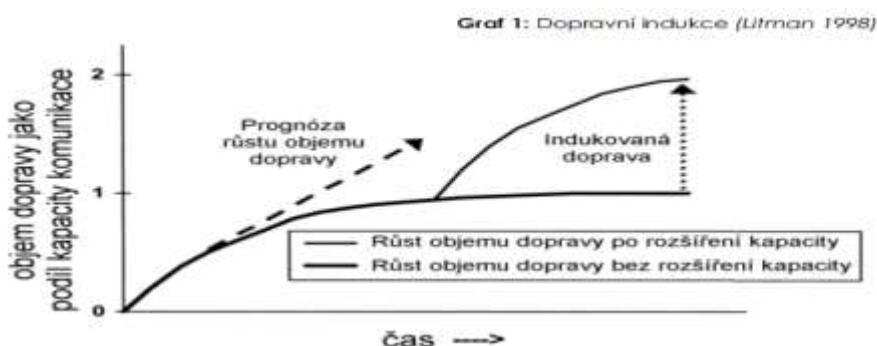
„Stejně jako v etapovém stavu je zprovoznění Pražského okruhu významnou změnou nejen v kvalitativní, ale i kvantitativní nabídce dopravního systému z pohledu automobilové dopravy. Tedy i z pohledu zátěží, a souvisejících dopravních výkonů, na dotčených úsecích je obdobný poměr výkonů z jízd existujících,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

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

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

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

Jev dopravní indukce potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe. Nabídka nové silniční kapacity umožní podnikat častější, delší a zbytné cesty autem, znevýhodní alternativní (ekologické) druhy dopravy a prohloubí problém roztržité zástavby v satelitech za Prahou závislých na IAD.



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

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

www.vtpi.org/gentraf.pdf

How highways make traffic worse (Jak dálnice zhoršují dopravu)

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

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

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

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

„Výsledky matematického modelování, potvrzené zkušenostmi z praxe, jsou jednoznačné: výstavba městských silničních okruhů vede k růstu intenzity automobilové dopravy spojené s růstem spotřeby a energie a s růstem hluku i exhalací, tedy s poškozováním zdraví obyvatelstva:

- *prodlužují se trajektorie jízd automobilů,*
- *roste zatížení návazných radiálních komunikací,*
- *uvolněné ulice zaplňuje další automobilová doprava,*
- *roste poptávka po dalších plochách pro parkování,*
- *v důsledku mezioborových externalit klesá atraktivita pěší a hromadné dopravy (auta je zdržují).“*

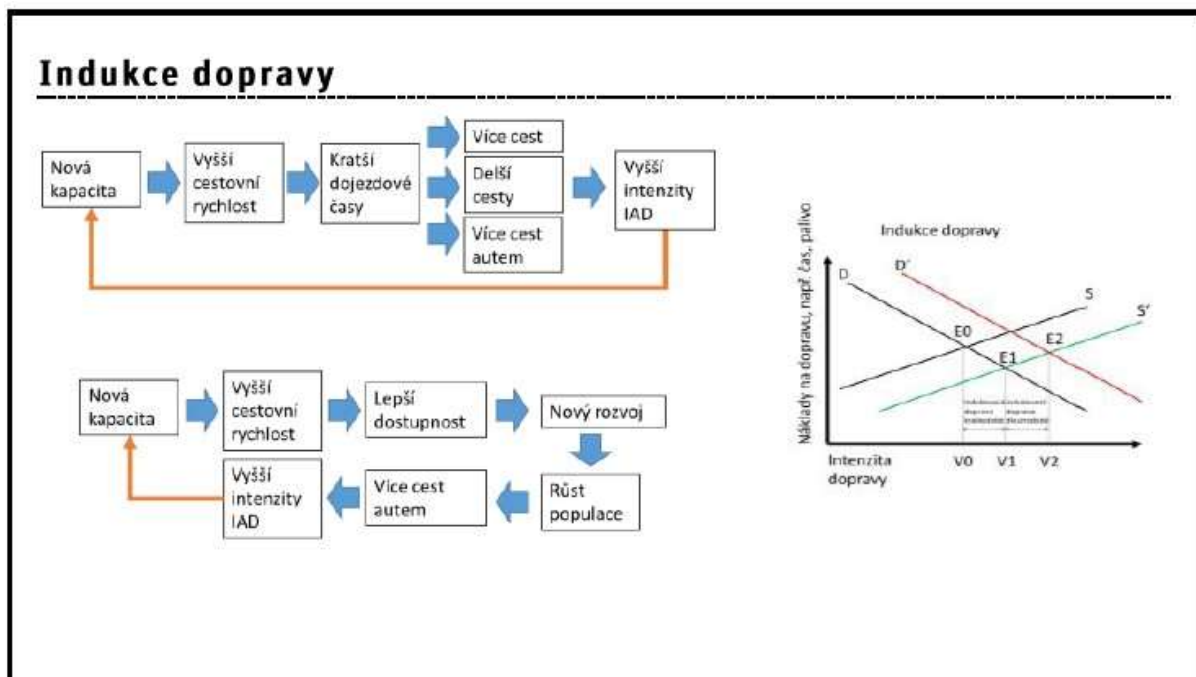
Zdroj: Prezentace dopravního odborníka Ing. Jiřího Pohla na besedě „Městská mobilita v časech klimatické krize“ 24. 9. 2019, str. 9:

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

Právě blízkost okruhu (v jižní variantě), který přitáhne i vnitroměstskou a příměstskou dopravu, výrazně zesílí dopravní indukci.

Příklad z Prahy: V roce 2010 byla otevřena jižní část SOKP a očekával se výrazný pokles dopravy na Barrandovském mostě. Během pár let na tomto úseku MO však došlo k prudkému nárůstu dopravní zátěže a v roce 2018 byl Barrandovský most nejvytíženější komunikací v Praze (144 400 vozidel denně dle TSK 2018). Podobný scénář může nastat v TKB (Tunelový komplex Blanka) či na Kbelské a Novopacké po zprovoznění severní části okruhu.

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



5) Vlivy na krajinu

Záměr dálnice D0 v oblasti navazujícího úseku D0 519 vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000. Realizace záměru tak bude mít evidentně negativní vliv na tato chráněná území. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (úseky 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, [...]“ Městská část podotýká, že tato situace se od roku 2001 žádným způsobem nezměnila a posuzovaná varianta záměru dodnes představuje zásadní negativní dopad pro životní prostředí.

Podle ustanovení § 12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny („ZOPK“), je krajinným rázem zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Krajinný ráz je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Z judikatury správních soudů pak vyplývá, že při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou (ať z hlediska přírodního, historického, architektonického, či jiného), a stav, jak bude vypadat například po umístění stavby.

Souhlas k zásahu do krajinného rázu nelze zdůvodnit pouze tím, že se v dané lokalitě umísťuje množství jiných nových staveb, a pominout tak po staletí vytvářenou charakteristiku místa (srov. rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 11. 4. 2008, č. j. 7 Ca 219/2007-58, 2108/2010 Sb. NSS).

Dle Nejvyššího správního soudu je krajinný ráz dynamický a podléhá změnám ve využití území.

Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 9. 2009 č. j. 7 As 52/2009-227 vyplývá, že zásah do krajinného rázu je akceptovatelný, pokud by záměr vytvořil sám určitou hodnotu a začlenil se do krajiny. Dle výše uvedených závěrů ovšem zásah do krajinného rázu je v mnoha ohledech silný a dojde k zásahu do jedinečného a neopakovatelného významu. Dokumentace Záměru ovšem neuvádí žádné skutečnosti svědčící o tom, že by se záměr urbanisticky vhodně začlenil do krajiny a stal se její harmonickou součástí, dominantou či významným krajinným prvkem. O takový případ se tedy **nejedná**.

Z hlediska krajinného rázu **tunelová varianta Záměru výrazně méně zasahuje do krajinného rázu lokality**, i když obsahuje větší množství vjezdů a výjezdů. Tunely, které vedou pod téměř 40% území, **nabízí mnohem větší potenciál ochrany, obnovy a rozvoje středočeské příměstské krajiny. Tunely umožní navrácení krajiny do původního stavu.**

Tunelová varianta oproti variantě zahloubené **nezasáhne do cenných přírodních prvků a biokoridorů** v lokalitě. Konkrétně se jedná o:

- a. soutok a údolí Vinořského a Ctěnického potoka
- b. údolí Třeboradického potoka
- c. méně zasáhne do údolí Mratínského potoka

Prosazení tunelové varianty opět znamená soulad s PÚR v kapitole 2.2: „*Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umístování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny.*”

Vedení části stavby v tunelech umožní lepší prostupnost krajiny. Ačkoliv bude prostupnost krajiny narušena oběma variantami, neboť dojde především k přerušení cyklistických tras a cyklostezek a přetnutí některých turistických cest, bude i v tomto případě mírně **lepší řešení tunelovou variantou**.

Vedení části stavby v tunelech přispěje také k větší rekreační atraktivitě území. V rámci Záměru by tak mělo být cíleno na zachování co největšího množství krajinně blízkých cest a koridorů, a to ideálně bez vizuálního i hlukového zatížení.

6) Tendencnost dopravního modelu a jeho interpretace

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

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

- Jejich kvalita je ovlivněna daty, s kterými pracují, přičemž data bývají často nepřesná a nedostatečná. Sběr a zpracování dat je výrazně ovlivněn jejich metodikou sčítání a tudíž na stejném silničním úseku mohou rozdílné metodiky vykazovat výrazně rozdílné výsledky např. denních intenzit individuální automobilové dopravy (IAD) – odlišnost CSD ŘSD a ročenky TSK Praha.

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

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

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

Originál:

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

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

Citujeme z další odborné literatury:

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

Originál:

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

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

V této souvislosti si dovoluujeme připomenout tendenčnost dopravního modelu k tunelu Blanka, který měl rovněž za cíl prokázat přínos záměru v podobě výrazného poklesu dopravy v širším centru a pouze mírný nárůst na několika málo komunikacích (zejména radiály k městskému okruhu). Po zprovoznění došlo k mírnému poklesu například v centru, na magistrále, v ulici Milady Horákové, ale následně začala doprava houstnout, v ulicích V Holešovičkách, Patočkově a na severu Prahy došlo k výraznému zvýšení dopravních výkonů. Celkový nárůst intenzity dopravy v Praze od podzimu 2014 do června 2016 mohl dosáhnout až milion vozokilometrů denně.

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

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

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

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

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

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

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

7) Vlivy na povrchové a podzemí vody

Území Záměru leží v povodí Mratínského potoka (IDVT 10100496), do kterého se na tomto území vlévá Třeboradický potok (IDVT 10185635). Zmíněné vodní toky se potýkají s rozsáhlými záplavami a s rozvodňováním výše jmenovaných toků. K rozvodnění Mratínského a Třeboradického potoka dochází při téměř každé menší bouři. S rostoucím množstvím zpevněných a zastavěných ploch, zejména v městských částech Prahy 9, městské části Čakovice – Třeboradice, Ďáblice, Březiněves a obce Zdiby, a se snižováním schopnosti krajiny absorbovat srážkové vody dochází k prohlubování problému rozsáhlých záplav na území podatele. Ke zhoršení stavu vodních toků přispěla také stavba dálnice D8, která je odvodněna do Mratínského potoka. Do Mratínského potoka je tak přiváděno stále více srážkových vod z území hl. m. Prahy, ačkoliv je stav tohoto vodního toku kritický. V povodí Mratínského a Třeboradického potoka **dochází k opakování tzv. bleskových povodní**, které se vyznačují prudkým a rychlým nástupem povodňové vlny.

Obce Veleň, Sluhy a Mratín, které jsou často postihovány záplavami Mratínského potoka, zahájily kroky k výstavbě tzv. suchých poldrů, které jsou z hlediska ochrany před povodněmi efektivním řešením. Změna č. 6 Územního plánu obce Veleň zanesla do územního plánu dva suché poldry (Třeboradice a Mírovice), které jsou z důvodu veřejného zájmu vymezeny jako veřejně prospěšné stavby. Změna č. 6 Územního plánu obce Veleň nabyla účinnosti v prosinci 2019. Vzhledem k zamýšlenému umístění staveb poldrů na území více obcí a ovlivnění protipovodňové ochrany v celém úseku Mratínského potoka až po soutok s Labem mají tyto stavby nadmístní charakter. Jejich vymezení je součástí návrhu Aktualizace č. 5 ZÚR hlavního města Prahy, ve které je mj. navržena **povinnost koordinovat záměr na vybudování suché nádrže Třeboradice s trasou Pražského okruhu**.

Dle výše uvedených údajů je zcela zjevné, že již aktuální situace, pokud jde o povodňové situace a s tím spojené hrozby, je kritická. Vzhledem k těmto podmínkám v území je před realizací Záměru **nezbytná** výstavba suchých poldrů k ochraně území v okolí Záměru. Posuzovaný Záměr zcela jistě ovlivní hydrologickou situaci na území, když má být odvodněn do předemných toků. Vlivy Záměru, co se týče odvádění srážkových vod do záplavových území, je třeba adekvátně posoudit a navrhnout veškerá možná zmírňující opatření, **a to včetně koordinace Záměru s výstavbou suchých poldrů** na území Středočeského kraje i hl. m. Prahy.

Realizaci Záměru D0 520 (a rovněž D0 518 a D0 519) musí předcházet realizace suchých poldrů Třeboradice a Mírovice, a to na základě podrobného průzkumu a konkrétních hydrotechnických výpočtů. Pouze s realizací těchto suchých poldrů bude zajištěno, že stavba Záměru je z hlediska vlivů na vodní útvary možná. Pokud by v území byla nejprve realizována stavba dálnice D0, byla by tím efektivní ochrana povodí Mratínského potoka před povodněmi výstavbou suchých poldrů zmařena a zároveň by nebylo zajištěno adekvátní odvodnění úseku D0 520.

Ochrana je důležitá zejména pro obce Veleň, Sluhy, Mírovice a Mratín, které jsou již v dnešní době postihovány bleskovými povodněmi. **Výstavbou dálnice dojde při srážkových událostech k navýšení odtoku v obou variantách a je proto nutné, aby výstavbě dálnice předcházela výstavba výše zmíněných poldrů pro ochranu před povodněmi.**

8) Dostavba dálnice D0 povede k nárůstu dopravy na úseku D0 510

Záměr přináší zcela nekonceptně šestiproudou dálnici s republikovým a evropským tranzitem, s nevhodným mísením s městskou dopravou, nerespektování technických norem, resp. s řadou výjimek z technických norem, které v konečném důsledku přináší další negativní dopady s tím,

že vyřeší problém dopravní zátěže. Celé dopravní řešení se tak ale pouze dostává do začarovaného kruhu, tzv. dopravní indukce, ve kterém platí, že jakmile je dostupnost dopravy zvýšena, roste i poptávka, přičemž tento proces je prakticky nezastavitelný.

Významnou dopravní indukci dojde k podstatnému zahuštění dopravy i v dalších lokalitách. Dopravně-inženýrské podklady např. naprosto přehlížejí alarmující dopravní situaci v hustě obydlené oblasti Černého Mostu a Horních Počernic. Po dostavbě severní části okruhu a dalších dálničních komunikací stoupne dopravní zátěž na úseku 510 ze současných 73 100 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 nejvyšší hustotou kamionů.

V Dokumentaci není provedena žádná úvaha v tom smyslu, jaký vliv na dopravu bude Záměrem vyvolaná indukce dopravy, kterou dopravní prognóza potvrzuje. Ani proč je uvažována právě varianta 3+3 pruhu a proč je navržena právě v dané trase, a ne v jiné, která by indukci dopravy nevyvolala. Resp. by ji nevyvolala v dopravou nejzatíženějších hustě osídlených oblastech Prahy a Středočeského kraje, příp. mohla indukci vyloučit nebo alespoň eliminovat.

ŘSD si nechalo v roce 2018 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 pruhu bude nedostatečná. Po zprovoznění stavby D0 511 jsou proto požadovány 4+4 pruhu a po zprovoznění severní části okruhu dokonce 5+5 pruhů. Z uvedeného je zřejmé, že v místě bude potřeba vyřešit enormní množství dopravy, které sem bude všemi těmito stavbami monocentricky přivedeno.

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

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

16.1 DOPORUČENÍ Z DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉHO POSOUZENÍ

16.1.1 VÝSLEDKY KAPACITNÍHO POSOUZENÍ

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

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

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 pruhu (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

Takové zásadní zkapacitnění přitom bude pro místní obyvatele **nejen zcela neúnosné, ale z dlouhodobé perspektivy nejen neudržitelné, ale mnohdy i nemožné**. To ostatně vyplývá

i z tohoto bezpečnostního auditu, kde se uvádí, že překážkou potřebného zkapacitnění je okolní zástavba a přírodní lokality. Audit k tomuto na str. 42 uvádí: *"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 2 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."*

Z auditu dále jasně vyplývá, že **jsou navíc porušovány normy na bezpečnou vzdálenost křižovatek**. „Ani jedna dvojice křižovatek neodpovídá z hlediska vzájemné vzdálenosti požadavku normy!“ (str. 89) a že 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.“

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

Zřejmé zhoršení dopravy lze očekávat po kompletní dostavbě severní části okruhu (dálnice D0) a dalších dálničních komunikací i na dalších místech. Stoupne dopravní zátěž na úseku D0 517 ze současných 67 600 na 115 600 vozidel denně včetně 14 890 nákladních, tj. o 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 křižovatek (dle platné normy to je min. 4 km, v městských aglomeracích min. 2 km).

Pokud tedy bezpečnostní audit na existující obdobné stavbě D 510 doporučuje řešení Aglomeračním okruhem, považujeme za podstatné řádně a včas vyhodnotit takové řešení i na této severní části a jev dopravní indukce takto zásadně nepodceňovat, jak to v tuto chvíli dělá investor.

V této části považujeme za podstatné vyjádřit se rovněž k souvisejícímu úseku dálnice D0 518, 519 Suchdol – Březiněves ve vazbě na předkládaný Záměr.

Vedení úseku dálnice D0 518-519 prokazatelně poškozují hl. m. Prahu a navazující okolí. Propojení Záměru s dálnicí D8 na dálnici D0 519 bude zdrojem největší dopravní indukce. Kartogramy dokumentace EIA pro Záměr prokazují, že varianta realizace dálnice D0 520 bez úseku D0 518-519 je příznivější. Lepší je z pohledu distribuce zdrojové a cílové dopravy a daleko lépe dokáže plnit cíle udržitelného rozvoje.

Dálnice D0 úsek 518-519 vedou buď po hraně, nebo přímo protínají nejrozsáhlejší ucelený soubor zelených ploch, které jsou bezprostředně navázány na samotné centrum hl. m. Prahy a jsou dostupné jak pro pěší, tak pro cyklo dopravu. Kapacitní komunikace v úseku 519 i 518 nedává pro obsluhu území žádný smysl. Vede prakticky po celé své délce buď v přírodním parku, nebo po jeho hraně. Na území navazují jen rezidenční obytná území. V úseku 519 přitom nezachytávají žádnou dostřednou dopravu. Naopak přivádí dopravu do Dolních Chaběr, Čimic a Zdib. V úseku 518 směrem do Prahy vedou jen dvě místně obslužné komunikace, Horoměřická a Podbabská. Tyto komunikace nemají ani nesmí být vzhledem k celoměstskému významu přírodního parku dálničními radiálami. Jejich kapacita je a bude vždy omezená. Úsek dálnice D0 518 a 519 s 3+3 dálničními pruhy a 5 mimoúrovňovými křižovatkami vytváří vysokokapacitní dopravní vazbu, která je pro území zcela nepřiměřená. Vypuštění úseku dálnice D0 518-519 se zachováním cenných evropsky chráněných přírodních lokalit má přitom

pro vedení tranzitní dopravy plně funkční alternativu pro propojení TEN-T v Aglomeračním okruhu. Rozdíl mezi touto mezinárodní dálnicí vedenou nejen přírodně hodnotnými a evropsky chráněnými územími, ale i hustě obydleným územím a Aglomeračním spojením je jen 7 minut. Je neobhájitelné, aby z důvodu vylepšení dopravní tranzitní vazby o 7 minut pro dálkovou kamionovou dopravu a individuální tranzitní dopravu došlo k likvidaci nejhodnotnějších přírodních ploch, zavlečení dálniční dopravy přímo do města a zvyšování individuální automobilové dopravy na úkor ostatních druhů dopravy a kvality života statisíců lidí.

Z výše uvedeného je zřejmé, že Záměr, ve spojení se záměrem dálnice D0 518, 519 Suchdol – Březiněves nevyřeší dopravní problémy hl. m. Prahy ani metropolitní oblasti, naopak je prohloubí a indukuje nové významné objemy republikové a evropské tranzitní dopravy v podobě mezinárodní dálnice vedené obytným územím, aniž by v dotčeném spádovém území byla doprava z této mezinárodní dálnice koordinována s konkrétními opatřeními strategie udržitelné mobility.

9) 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 Čimickém přivaděči. Navíc dojde i k významnému nárůstu dopravy na Čimické (+47 %).

V Dolních Chabrech má jezdit na páteřních komunikacích (Spořická, Ústecká) v roce 2030 bez záměru cca 29 000 vozidel. Po dostavbě severní části okruhu s Čimickým přivaděčem a sběračem sice dojde k poklesu na uvedených stávajících komunikacích, avšak celková dopravní zátěž na území 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 Hornátecká směr Kobylisy, 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 Kobylis, 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.

10) Podmínky stanoviska EIA

Vzhledem k nedostatkům záměru i celého projektu D0, a vzhledem k uvedeným nedostatkům a nesrovnalostem v dokumentaci EIA nemá Městská část jinou možnost než se záměrem nesouhlasit. Městská část v tomto ohledu důsledně plní své zákonné povinnosti, tedy **pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů**, Městská část zároveň při plnění svých úkolů **chrání též veřejný zájem**.

Pokud by ministerstvo přes všechny výše uvedené vady vydalo kladné závazné stanovisko EIA, pak Městská část požaduje, aby v rámci závazného stanoviska EIA byly (kromě podmínek uvedených již v textu tohoto vyjádření) formulovány následující závazné podmínky pro navazující řízení.

1. **Realizace úseku D0 520 v tunelové variantě (odmítnutí zahloubeného řešení).**
2. **Zrušení navazujících úseků dálnice D0 518, 519 Suchdol - Březiněves.**
3. **Výstavba záměru nesmí být zahájena před zprovozněním následujících záměrů**
 - a. **Aglomeračního okruhu v parametrech 2 + 2 pruhy pro nákladní dopravu, tj. přeložky II/240 a I/101 jako plnohodnotného propojení dálniční sítě TEN-T mezi dálnicemi D7 a D8;**
 - b. **tramvajové trati Podbaba – Suchdol;**
 - c. **tramvajové trati Podbaba – Troja – Bohnice – Kobylisy- Letňany - Čakovice;**
 - d. **tramvajové trati Kobylisy – Zdiby;**
 - e. **železnice na letišti a do Kladna;**
 - f. **VRT Praha – Ústí n. L. s Líbeznickou spojkou.**

III. ZÁVĚR

Jak již bylo uvedeno výše, podkladové dokumenty a studie jsou zpracovány v rozporu s právními předpisy a je nutné je případně **doplnit a přepracovat ve smyslu vyjádření Městské části**. Městská část požaduje, aby jednotlivé podkladové dokumenty byly zpracovány v souladu s relevantními metodickými pokyny MŽP a dalších orgánů.

Dokumentace EIA je založena na nedostatečných a nepřesných vstupních datech a východiscích, což má zcela logický důsledek v tom, že odborná posouzení vycházející z těchto dat trpí stejnou vadou. Dokumentace EIA vychází například z předpokladu, že v roce 2030 budou uvedeny do provozu předpokládané dopravní stavby, které ovlivní dopravní proudy a intenzity, a které budou mít vliv na celkové rozložení dopravy. Skutečnost, že veškerá odborná posouzení počítají s provozem předpokládaných dopravních staveb v roce 2030, znamená prakticky nepoužitelnost těchto posouzení.

Dokumentace EIA kromě toho nereflektuje požadavky právních předpisů Evropské unie či strategických dokumentů a koncepcí přijatých ČR. Dokumentace EIA tak zejména nevyhovuje podmínkám nařízení TEN-T a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, je v rozporu se směrnicí EIA či nereaguje na možnosti vyplývající ze směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2002/49/ES. Dokumentace EIA je v rozporu s cíli definovanými v Plánu udržitelné mobility, Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR 2021 – 2030, Klimatickém závazku hlavního města Prahy či Strategii adaptace hlavního města Prahy na změnu klimatu.

Vzhledem k tomu, co bylo uvedeno výše v tomto vyjádření, je nutné podkladové dokumenty k dokumentaci EIA vrátit k doplnění, odstranění a objasnění závažných rozporů, a celkově tedy přepracovat ve smyslu vyjádření Městské části. Pokud ministerstvo nebude postupovat uvedeným způsobem, navrhuje Městská část vydání nesouhlasného závazného stanoviska EIA.

Městská část Praha – Dolní Chabry
Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková,
starostka