

Vyjádření k oznámení koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence,

Vršovická 65, 100 10 Praha 10

V Praze dne 25. 1. 2021

Ve smyslu ustanovení § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb. a na základě usnesení rady městské části Praha-Dolní Chabry č. xxx /RMČ/2021 ze dne 25. 1. 2021 podáváme k oznámení koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ (dále Koncepce) v zákonem stanovené lhůtě toto vyjádření a **požadujeme přepracování Koncepce na základě uvedených připomínek.**

Koncepce správně identifikuje klíčové problémy, resp. východiska a stanovuje strategické a specifické cíle s ohledem na hlavní výzvy naší společnosti, tj. globální změny klimatu, extenzivní rozvoj energeticky a prostorově náročných druhů dopravy a zavádění nových technologií. Koncepce je postavena na třech strategických pilířích:

1. Udržitelná mobilita, resp. předcházení potřebám po mobilitě
2. Co největší využívání alternativních druhů dopravy oproti dopravě silniční
3. Zavádění alternativních energií zejména v silniční dopravě, resp. postupná dekarbonizace dopravy

V rámci specifických cílů jsou navržena opatření k jejich naplňování. **Některá opatření jsou však v rozporu s uvedenými strategickými cíli,** neboť jejich realizace povede k prohloubení identifikovaných problémů a ohrozí naplňování stanovených cílů. Týká se to zejména opatření v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury.

1. Rozvoj silniční a dálniční sítě

Na str. 30 návrhu Koncepce je uvedeno:

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

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

Je zapotřebí zdůraznit, že **rozvoj silniční a dálniční sítě povede k nárůstu dopravních výkonů a zvýšení konkurenceschopnosti energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy.** Je na zvážení, zda navrhované investice do zkapacitnění sítě pro IAD vůbec odpovídají předpokládanému nárůstu intenzit automobilové dopravy, a zda jej spíše neakcelerují nad rámec předpokládaného cca 5,5% růstu do roku 2027.

Jak je uvedeno výše, výstavba silniční a dálniční infrastruktury má negativní dopady na retenční schopnost a fragmentaci krajiny a na přírodně hodnotné lokality včetně jejich ekosystémů.

Masivní zavádění alternativních energií a postupný přechod k elektromobilitě sice povede ke snížení emisí skleníkových plynů, avšak z hlediska dopadů na životní prostředí by se jeho význam neměl přeceňovat. Je nutné zohlednit negativní externality spojené s výrobou nových vozidel, výrobou alternativních energií, likvidací starých vozidel, budování nabíjecí infrastruktury a dopady na zábor ploch. Vozidla na alternativní pohon sice produkují výrazně méně škodlivých látek oproti automobilům se spalovacími motory avšak jsou minimálně stejně prostorově náročné a jejich používání a parkování vede k záborům ploch ve městech a v krajině, které by jinak mohly být využity užitečnějším a ekologičtějším způsobem.

Rozšiřování silniční kapacity navíc může ohrozit plnění důležitějších strategických a specifických cílů, zejména ovlivňování mobility a multimodální přístup. Např. když se vybuduje nové dálniční spojení metropole s krajským městem, lidé nebudou tolik motivováni „šetřit dopravou“ (např. vyřídit záležitost online či uspokojit potřeby co nejbližší bydliště) ani využít ekologické druhy dopravy (např. železnici), protože cesta autem bude rychlejší a pohodlnější. Rozvoj silniční infrastruktury bude indukovat automobilovou dopravu a povede k nežádoucímu zvýšení mobility (uskutečnění delších, častějších a zbytných cest autem do vzdálenějších cílů).

S ohledem na výše uvedené problémy spojené s rozvojem dálniční a silniční sítě je **zapotřebí revidovat koncepci silniční dopravy a všechny připravované silniční a dálniční stavby.** K výstavbě nového dálničního/silničního úseku či obchvatu by se mělo přistoupit, teprve když se ukáže, že není možné uplatnit opatření v rámci cílů ovlivňování mobility a multimodálního přístupu. Zároveň je nezbytné posoudit varianty trasování a technického řešení staveb pomocí mezinárodně uznávaných metod (multikriteriální hodnocení, CBA, atd.) a projednat tyto varianty s dotčenými subjekty a veřejností. Před výstavbou nové komunikace by měla být vždy pečlivě posouzena možnost využití stávajících komunikací s případnými technickými úpravami (např. rozšíření vozovky, dostavba obchvatu obce, apod.).

1.1. Opatření pro silniční infrastrukturu

1.3.4.28 Výstavba chybějících úseků na hlavní síti TEN-T do roku 2030 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).

1.3.4.29 Výstavba chybějících úseků na globální síti TEN-T do roku 2050 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).

1.3.4.30 Zkvalitnění napojení všech krajských měst na páteřní kapacitní silniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (Praha, na Moravě rovněž Brno) do roku 2030.

1.3.4.35 Řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů (týká se i tzv. doprovodných komunikací ke komunikacím dálničního typu), a to dle harmonogramu stanoveného v dokumentu *Dopravní sektorové strategie*.

Dálnice spojující Prahu s velkými krajskými městy jsou dokončené: D1 Praha – Brno – Ostrava, D5 Praha – Plzeň, D8 Praha – Ústí nad Labem, D11 Praha – Hradec Králové, D10 Praha – Liberec. Co se týká spojení Prahy s Karlovými Vary, Chomutovem a Českými Budějovicemi, dokončení celého dálničního úseku by rozhodně nemělo být prioritou. Stačila by modernizace stávajících silnic I. třídy s dostavbou obchvatů obcí. Naopak mělo by se vybudovat kvalitní železniční spojení zejména na Karlovy Vary, Chomutov a Liberec a také do jižních Čech. Výstavba středočeské D3 je z dopravního, ekologického a ekonomického hlediska nežádoucí. Více na www.alternativad3.cz

Je zapotřebí revidovat technické řešení D35 (Hradec Králové – Olomouc), které by zřejmě stačilo vybudovat v parametrech silnice I. třídy. Velkým rizikem dokončení dálniční komunikace D35 s napojením na D11 směrem do Prahy je dopravní indukce a zvýšení atraktivity automobilové dopravy oproti železniční. V současnosti využívají cestující mezi Olomoucí, Ostravou a Prahou často vlakové spojení. Během modernizace D1 došlo také výraznému nárůstu přepravních výkonů na železnici mezi Prahou a Brnem. V případě dostavby D35 však dojde pravděpodobně k přesunu části cest na silnici a výraznému nárůstu automobilové dopravy mezi Prahou a krajskými městy na Moravě a Slezsku. Dále může dojít k nárůstu silniční nákladní dopravy, zejména kamionů z Polska, které zatím při cestě na západ využívají dálnici E40.

Zkapacitnění dálničních úseků na území Prahy a v okolí (např. D10, D11, 510) je v rozporu se strategickými a specifickými cíli Koncepce, neboť způsobí dopravní indukci a zvýší atraktivitu silniční dopravy oproti dopravě železniční. Řešení dopravy na těchto komunikacích je popsáno v rámci opatření Specifického cíle 2.2 *Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí* a 2.3 *Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM*.

Co se týká obchvatů měst a obcí, je žádoucí upřednostnit záměry v lokalitách s vysokými intenzitami tranzitní dopravy, kde nelze efektivně realizovat opatření v rámci strategického cíle *Udržitelná mobilita*.

Samostatnou kapitolou je Pražský okruh, jehož trasování vychází z koncepce 60. let minulého století a neodpovídá současným potřebám a požadavkům na udržitelný rozvoj a ochranu klimatu. **Propojení 9 dálnic na území hl. města je neudržitelné a mělo by velmi negativní dopady na dopravní situaci, životní prostředí a zdraví obyvatel v pražské aglomeraci.** K odvedení tranzitní (nákladní) dopravy z Prahy by přitom stačilo využít některé stávající komunikace (např. I/16) a dobudovat kvalitní a šetrné propojení dálnic mimo pražskou aglomeraci v lokalitách s minimální hustotou obyvatel. Řešení tranzitní / dálkové dopravy by však mělo spočívat především v budování železničních tratí, VRT a přesunu části nákladní dopravy na železnici, jak je popsáno v opatření 2.2.1.1 *V dálkové a meziregionální dopravě na základě vytváření vhodných podmínek zajistit účelnou mezioborovou spolupráci s cílem dosáhnout většího podílu energeticky účinnějších druhů dopravy* (2.2 Specifický cíl: Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí).

Pražskému okruhu je často připisována funkce pro distribuci zdrojové a cílové dopravy po obvodu města, což však usnadní dojíždění autem (i ze vzdálenějších lokalit) a bude indukovat příměstskou a vnitroměstskou dopravu. 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, degraduje středočeské obce (bez dostatečné občanské vybavenosti, infrastruktury a nabídky pracovních míst) na pouhé „noclehárny“ a výrazně ztíží polycentrický rozvoj Středočeského kraje. Zlepšení dostupnosti Prahy automobilem je z hlediska potřeby vyváženého územního rozvoje a zvyšování soběstačnosti středočeských měst a obcí nežádoucí. Pražský okruh je tedy v rozporu se specifickým cílem 2.3 *Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM*, kde je doporučován následující postup:

1. Předcházení potřebám po mobilitě,
2. Podpora využívání udržitelných způsobů dopravy (veřejná hromadná doprava, aktivní mobilita),
3. Snižování negativních vlivů jednotlivých druhů dopravy ve městě na veřejné zdraví, jakož i globální změny,
4. Humanizace uličního prostoru tak, aby se ulice staly multifunkčním prostorem a nikoliv jen jednoúčelovou kapacitní dopravní a parkovací infrastrukturou.

K naplnění uvedeného specifického cíle je žádoucí (namísto Pražského okruhu) realizovat tato opatření:

2.3.1.1 Na základě implementace plánů udržitelné městské mobility přetvořit veřejný prostor ve městech na prostor multifunkční s vhodnými parametry pro veřejný život.

2.3.1.2 Snižovat stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.

2.3.1.3 Rozvíjet služby související s mobilitou osob a věcí zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě.

„Fenomén tzv. dopravní indukce totiž způsobí, že jakékoliv rozšíření kapacit automobilové infrastruktury zvýší celkový objem dopravy. Automobilová doprava nefunguje jako voda, která potřebuje určitý průměr pro průtok, funguje spíše jako ideální plyn – dokonale vyplní veškerý prostor, který má k dispozici. Dopravní indukci nejlépe shrnul urbanista Lewis Mumford: bojovat proti dopravní zácpě rozšiřováním silnic je to samé jako bojovat proti obezitě širšími kalhotami. Čím víc se postaví silnic, obchvatů a parkování, tím více na nich bude aut.“

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

Uvádíme odkaz na podklady, které upozorňují na závažné nedostatky Pražského okruhu v prosazované trase a zároveň obsahují nástin alternativních řešení:

Řešení tranzitní a městské dopravy v Praze a Středočeském kraji

https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2020/11/Reseni-tranzitni-a-mestske-dopravy_2020_Platforma.pdf

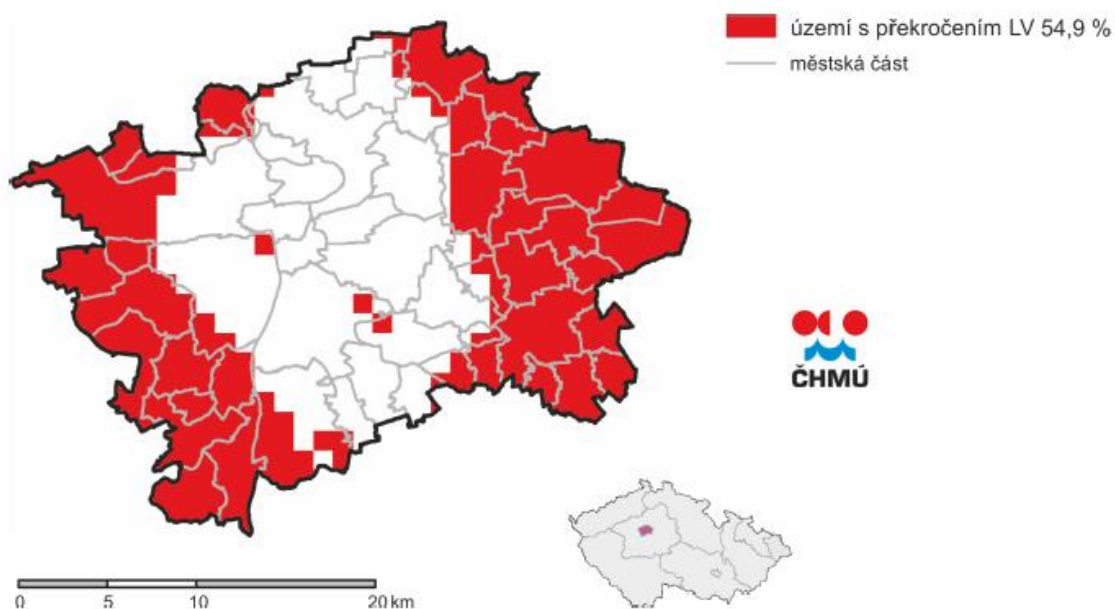
Připomínky k zjišťovacímu řízení EIA SOKP 520

https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2020/11/Pripominky_zjist_eia_SOKP-520_201120_Platforma.pdf

1.2. Rozpor s cíli Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha

Některá opatření v oblasti silniční infrastruktury jsou v rozporu s cíli Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha, neboť jejich realizace povede k nárůstu dopravy a zhoršení ovzduší v pražské aglomeraci. Týká se to zejména dostavby Pražského okruhu v prosazované variantě ZÚR, zkapacitnění dálničních úseků na území Prahy a v okolí a také dostavba některých dálnic v krajích (např. střeďočeká D3), což by zvýšilo atraktivitu automobilové dopravy pro cesty do Prahy.

Vzhledem k tomu, že už jsou nyní překračovány limity BaP na velké části území Prahy, není žádoucí realizovat opatření, která zvýhodňují používání energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy.



Obr. 5 Území s překročením imisních limitů, aglomerace CZ01 Praha, 2016

Citujeme z **vyjádření prof. Vojtíška, odborníka na emise z dopravy, k severní části Pražského okruhu:**

„Realizací stavby dojde k podstatnému zvýšení dopravního zatížení metropolitní oblasti Prahy indukovanou dopravou. S tím bude spojen nárůst emisí CO₂, zdravotně rizikových látek, a hluku. Emise CO₂ a rizikových látek prakticky není možné účinně kompenzovat. Záměr je neslučitelný s klimatickým závazkem hl. m. Prahy, neboť neexistuje dostupné, praktické a do roku 2030 ve velké míře nasaditelné řešení motorizované silniční dopravy s nulovou či velmi nízkou uhlíkovou stopou.“

<https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1291/otevreny-dopis-na-mzp-k-dostavbe-prazskeho-okruhu-sokp-520-mzp500>

Podrobnější informace o negativních dopadech dostavby Pražského okruhu na ovzduší v Praze:

Připomínky ke koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha–CZ01: Aktualizace 2020“

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

1.3. Rozpor s Národním programem snižování emisí 2019

Některá opatření pro silniční infrastrukturu (viz bod 1.1 v tomto dokumentu) jsou v rozporu s Národním programem snižování emisí 2019¹. Jejich realizace povede k nárůstu intenzit automobilové dopravy (mj. v důsledku dopravní indukce a zvýšené atraktivity osobní a nákladní silniční dopravy na úkor jiných druhů dopravy) a ke zvýšení emisí, což je v přímém rozporu s navrhovaným opatřením „dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru silniční doprava“.

Národní program snižování emisí 2019

Opatření v dopravě národní úroveň

- Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru silniční doprava
- Podpora nákupu nízkoemisních a bezemisních vozidel pro veřejnou osobní dopravu
- Podpora výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury pro alternativní pohony v dopravě
- Zdokonalení postupů k odhalování manipulací se systémy ke snížení emisí znečišťujících látek u vozidel v provozu
- Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici

Ministerstvo životního prostředí
České republiky

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65, 100 10 Praha 10
Česká republika

www.mzp.cz



1.4. Rozpor s klimatickým závazkem Prahy

Doprava je významným producentem skleníkových plynů a přispívá ke změnám klimatu. Nejvyšší podíl na emisích z dopravy má silniční doprava (cca 93 %). Od roku 1993 rostly emise skleníkových plynů z dopravy v ČR téměř nejrychleji z celé EU – o 80%!

Z tiskové zprávy MHMP 17. 6. 2019:

¹ Program byl vytvořen za účelem naplňování zákona o ochraně ovzduší (201/2012 Sb.), zajištění mezinárodních závazků ČR (Göteborgský protokol), s ohledem na očekávanou změnu evropské legislativy a s ohledem na neplnění imisních limitů látek PM10, PM2.5, troposférického ozónu a benzo(a)pyrenu, které mají negativní dopady na lidské zdraví.

Rada hl. m. Prahy si uvědomuje, že se naše planeta nachází ve stavu klimatické nouze, a tedy i potřebu co nejrychleji zavádět opatření, která povedou ke stabilizaci množství skleníkových plynů v atmosféře. Proto dnes městská rada schválila klimatický závazek Prahy snížit emise CO₂ v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO₂ nejpozději do roku 2050. Zároveň schválila základní okruhy opatření nutných k naplnění tohoto cíle. Potvrdila tak, že ochrana klimatu je její politickou prioritou.

http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/mestska_ra_da_dnes_vyhlasila_klimaticky.html

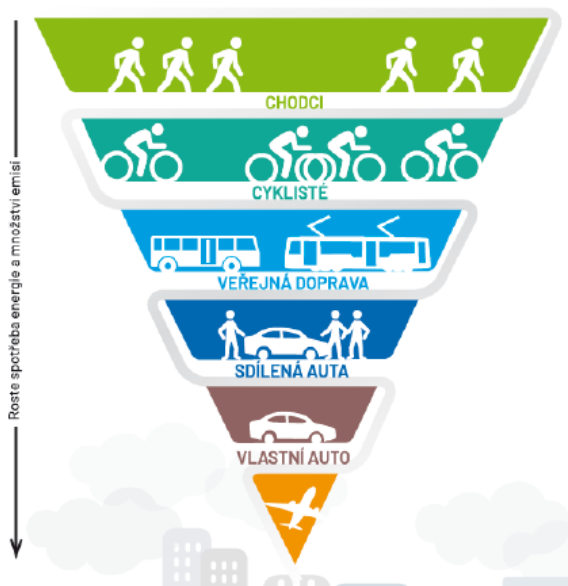
Některá opatření pro silniční infrastrukturu jsou v rozporu s klimatickým závazkem hl. města Prahy, neboť jejich realizace povede k nárůstu emisí skleníkových plynů v pražské aglomeraci. Z dostupných prognóz vyplývá, že dojde k významnému nárůstu dopravních výkonů v pražské aglomeraci. Díky nabídce nové silniční kapacity lze očekávat silnou dopravní indukci, přičemž se zvýší atraktivita automobilové dopravy na úkor ekologických druhů dopravy.

2. Rozvoj letecké infrastruktury

Letecká doprava představuje nejrychleji rostoucí zdroj emisí skleníkových plynů (v posledních dvou desetiletích o téměř 130 %), které přispívají ke změně klimatu. Před krizí COVID-19 Mezinárodní organizace pro civilní letectví očekávala do roku 2050 až trojnásobný nárůst emisí z letecké dopravy oproti 2015.

<https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20191129STO67756/emise-z-letecke-a-lodni-dopravy-fakta-a-cisla-infografika>

Letecká doprava je nejméně šetrná z hlediska spotřeby energie a produkce emisí.



Navíc je nutné zohlednit skutečnost, že letecká doprava generuje i navazující dopravu (na/z letiště), která se v mnoha případech uskuteční autem (obchodní cestující a turisté využívající taxislužby, cesty na letiště za účelem dovolené).

Z tohoto pohledu není žádoucí navyšovat kapacitu letišť. Je však zapotřebí optimalizovat provoz tak, aby byla více využita regionální letiště, kde přínosy (zejména ekonomické) letecké dopravy výrazně převažují nad negativy (hluk, emise a dopravní zátěž přilehlých lokalit).

2.1. Opatření pro infrastrukturu letišť a leteckého provozu

1.3.4.49 S ohledem na plnění požadavků procesu EIA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha. Spolu s pokračováním přípravy výstavby paralelní dráhy dále realizovat rozvojový plán letiště (především posílení terminálových kapacit) s cílem uspokojit rostoucí poptávku po letecké dopravě v souladu s dlouhodobými prognózami vývoje poptávky po letecké dopravě. V případě nerealizace rozvojových plánů by rostoucí poptávka po letecké dopravě ze spádové oblasti musela být obsluhována s využitím letišť v okolních státech (dále bude rozpracováno v aktualizaci Koncepte letecké dopravy).

1.3.4.51 Realizovat adekvátní kapacitní posílení silničního napojení letiště na dopravní síť ČR.

Realizace paralelní dráhy na letišti Václava Havla v Praze umožní výrazné navýšení kapacity letiště a zdvojnásobení počtu pasažérů. To bude znamenat nárůst leteckého provozu, ale i silniční dopravy v okolí letiště a směrem do centra Prahy. **Tento záměr je v rozporu s cíli Dopravní politiky**

1.1 Specifický cíl: Ovlivňování mobility (předcházení potřebám po mobilitě)

1.2 Specifický cíl: Multimodální přístup (preference kolejové dopravy oproti silniční a letecké dopravě)

neboť vytváří podmínky pro nárůst energeticky nejnáročnějšího druhu dopravy.

2.1 Specifický cíl: Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou

neboť umožňuje výrazné navýšení kapacity pražského letiště a oslabuje konkurenceschopnost regionálních letišť, které tak zůstanou nedostatečně využité a budou ztrátové.

Na str. 5 Konceptu je uvedeno:

„Jedním z cílů územního rozvoje státu je zapojení celé plochy území do společného systému tvorby a spotřeby hodnot. Cestou k tomu je vytvoření zdravé polycentrické struktury osídlení. Ta je protipólem k monocentrické struktuře osídlení s dominantní rolí centrální oblasti a s chudobou odlehlých regionů.“

Rozšíření letiště Václava Havla povede k nežádoucímu posílení monocentrické struktury, což je v rozporu se zdravým polycentrickým rozvojem země. Namísto této kontroverzní investice v nejbohatším českém městě by bylo mnohem přínosnější směřovat finanční prostředky do regionů za účelem tvorby nových pracovních míst, rozvoje občanské vybavenosti a infrastruktury a zvyšování životní úrovně obyvatel. Podpora regionů bude mít výrazně vyšší přínos pro české hospodářství než další koncentrace ekonomických aktivit v hlavním městě. Problém pragocentrismu a jeho negativní dopady na kvalitu života obyvatel Prahy ilustruje obrázek níže:

Je nutné podpořit vyvážený ekonomický a územní rozvoj napříč celou ČR

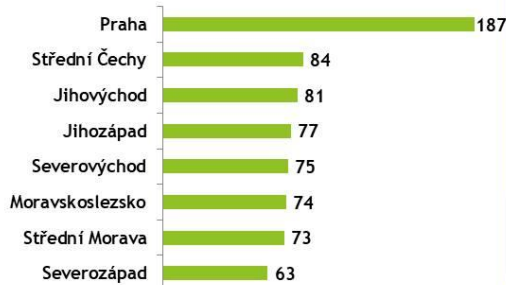
Praha vytvoří dvojnásobek bohatství, než je v EU běžné. V žebříčku premiantů je sedmá

26. 2. 2019 13:29



Foto: Shutterstock

HDP na obyvatele, EU28 = 100 %



Pragocentrismus a vysoká koncentrace ekonomických aktivit v Praze - příliv obyvatel z regionů, přetížení dopravní infrastruktury, bytová krize, tlak na zástavbu zelených ploch, zhoršení životního prostředí

Podpora rozvoje regionů - investice do dopravní infrastruktury, občanské vybavenosti, nabídka pracovních míst, přesun části ekonomických aktivit z Prahy

Zdroj: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/bohatstvi-regionu-eu-podle-eurostatu-hdp-obyvatele/r-15a51bda39c111e98aa4c1f6b220ea9f>, Eurostat

Zvýšení kapacity pražského letiště bude mít za následek nárůst emisí škodlivých látek a skleníkových plynů a zhoršení hlukové situace pro desítky tisíc obyvatel na severu Prahy. Další negativa spojená s rozšířením letiště zahrnují nárůst turistů (před pandemií COVID-19 byl cestovní ruch v centru Prahy za hranicí únosnosti) a navazující dopravy (zejména automobilové) v okolí letiště a směrem do centra.

Výstavbu paralelní dráhy odmítá i Komise pro životní prostředí Akademie věd ČR, jejíž předsedkyně prof. RNDr. Eva Zažímalová, CSc. vyjádřila nesouhlas se záměrem na jednání zastupitelstva hl. m. Prahy 17. 12. 2020. Komise uvedla, že výstavba představuje významná rizika v životním prostředí, turismu, dopravě, ale i v kvalitě života v Praze. Záměr je v rozporu s klimatickými závazky hlavního města. Praha se zavázala činit kroky pro snížení emisí CO₂ o 45 procent do roku 2030 a stát se do roku 2050 uhlíkově neutrální. Nárůst odbavených letadel je však podle komise s takovým plánem v přímém rozporu - mimo jiné proto, že právě letecká doprava je velkým zdrojem emisí CO₂. Rozšíření letiště sice vyplývá z dokumentu Koncepce letecké dopravy ČR, ta však není v souladu například s aktuálními klimatickými cíli Evropské unie. Proto se o ni nelze opřít. Komise doporučila koncepci aktualizovat. V závěru také konstatuje, že se záměr paralelní dráhy jeví jen jako "partikulární byznys", který Praze ani zemi neprospěje a jeho přínosy nevyváží újmu.

<https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/odbornici-z-akademie-ved-nesouhlasi-s-vystavbu-nove-drahy-na-ruzynskem-letisti>

Výstavba paralelní dráhy je v rozporu se závazky ČR a strategickými dokumenty:

- Zelená dohoda pro Evropu (Green Deal) – stanovuje povinnost států EU snížit emise z dopravy o 90 % do roku 2050 a jejím cílem je klimaticky neutrální ekonomika s nulovými emisemi skleníkových plynů.
- Pařížská dohoda - Česká republika jako člen EU se zavázala ke společnému snižování emisí skleníkových plynů o nejméně 40 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990. V prosinci 2020 EU svůj závazek z Pařížské dohody ještě posílila a navýšila cíle do roku 2030 na 55 %.

- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – několik lokalit (Přední Kopanina, Suchdol, Lysolaje), kde jsou překračovány imisní limity B(a)P, se nachází v koridoru paralelní dráhy a budou vystaveny nárůstu emisí z letecké dopravy.
- Strategický rámec ČR – výstavba paralelní dráhy je v rozporu s cíli snižování emisí skleníkových plynů a snižování regionálních nerovností (rozšíření pražského letiště by posílilo ekonomickou roli Prahy na úkor regionů)

3. Investiční priority

Vzhledem k omezenému rozpočtu (mj. i v důsledku pandemie COVID-19) je zapotřebí stanovit priority napříč jednotlivými druhy dopravy a pro jednotlivé stavby. Doprava musí být udržitelná, tedy nezávislá na fosilních palivech, s minimální energetickou náročností a s minimálními negativními vlivy na přírodu a na životní prostředí. Prioritou by měly být investice do bezemisní a nízkoemisní veřejné hromadné dopravy. Klíčový je rozvoj železniční infrastruktury (zejména výstavba VRT, modernizace stávající železniční sítě, výstavba a modernizace terminálů, vlakových nádraží a zastávek).

U silniční infrastruktury je nezbytné provést revizi všech připravovaných silničních a dálničních staveb. K výstavbě nového dálničního/silničního úseku či obchvatu by se mělo přistoupit, teprve když se ukáže, že není možné uplatnit opatření v rámci cílů ovlivňování mobility a multimodálního přístupu. Zároveň je nezbytné posoudit varianty trasování a technického řešení staveb pomocí mezinárodně uznávaných metod (multikriteriální hodnocení, CBA, atd.) a projednat tyto varianty s dotčenými subjekty a veřejností. Před výstavbou nové komunikace by měla být vždy pečlivě posouzena možnost využití stávajících komunikací s případnými technickými úpravami (např. rozšíření vozovky, dostavba obchvatu obce, apod.).

Navíc je zapotřebí vyhradit dostatek finančních prostředků na provoz, údržbu, opravy a modernizaci stávající infrastruktury. Každá nová stavba totiž znamená i dodatečné provozní náklady po celou dobu své životnosti. Čím více staveb, tím vyšší provozní náklady. Kvalita infrastruktury musí mít přednost před kvantitou.

4. Vyhodnocení koncepce

4.1. Vyhodnocení opatření pro silniční infrastrukturu

Na str. 137 – 141 Vyhodnocení koncepce jsou hodnocena opatření pro silniční infrastrukturu. Většina z nich zahrnuje výstavbu nových silničních a dálničních komunikací. Zde je zapotřebí zdůraznit, že vliv na ovzduší, klima a veřejné zdraví může být ambivalentní a v některých případech dokonce negativní. Vliv bude záviset zejména na charakteru stavby, umístění stavby, technickém řešení a objemu a strukture dopravy na stávajících a na nových komunikacích. Je zapotřebí rozlišovat jednotlivé případy:

Obchvaty obcí na silnicích I. a II. třídy – pokud se jedná pouze o obchvat obce s vysokým podílem tranzitní dopravy, přičemž obchvat je umístěn v dostatečné vzdálenosti od zástavby obce a nebude indukovat novou dopravu (dojde pouze k přesunu dopravy z průtahové

komunikace na obchvat) lze očekávat **pozitivní vliv na ovzduší, klima a veřejné zdraví**. Příklad: obchvat Olbramovic

Výstavba nového dálničního úseku v extravilánu – nová dálnice může částečně odvést dopravu ze stávajících komunikací v některých obcích. Zároveň však dojde k přesunu dopravy i z dalších silničních komunikací, ale také z jiných druhů dopravy (např. železnice). Díky nové atraktivní nabídce silniční kapacity lze očekávat nárůst provozu i v důsledku dopravní indukce. **Vliv na ovzduší, klima a veřejné zdraví bude ambivalentní až negativní**. V obcích, odkud bude odvedena část dopravy, se ovzduší a veřejné zdraví zlepší, avšak v lokalitách poblíž dálnice se zhorší. Celkové emise skleníkových plynů se pravděpodobně zvýší v důsledku celkového nárůstu dopravy. Příklad: dostavba D35 (popsána v bodě 1.1 tohoto vyjádření)

Výstavba dálnic v městských aglomeracích – v městských aglomeracích tvoří drtivou většinu dopravy vnitroměstská doprava a dojíždka. Podle ročenky TSK (2016) podíl tranzitních cest na celkovém objemu cest automobilovou dopravou v Praze činí cca 5%. Tranzitní doprava jezdí zejména na stávajících úsecích Pražského okruhu a na nadřazených městských komunikacích, kde se její podíl pohybuje od 5 % do 28 %. Výstavba či zkapacitnění dálničních komunikací v městských aglomeracích bude mít **převážně negativní vliv na ovzduší, klima a veřejné zdraví**. Dočasně dojde k mírnému poklesu dopravy na některých městských komunikacích, avšak v důsledku dopravní indukce se zase zaplní. Na nové dálniční úseky se přesune část dopravy z některých městských a krajských silnic, ale i tranzitní doprava ze vzdálenějších lokalit, která dosud využívala jiné trasy. Dále lze díky zatraktivnění podmínek pro automobilovou dopravu očekávat i přesun z jiných druhů dopravy (zejména VHD) a nárůst zbytných cest a cest za vzdálenějšími cíli. Větší využívání aut na úkor VHD, kol či pěší dopravy bude mít negativní dopady na zdraví řidičů v důsledku vystavení výrazně vyššímu množství škodlivých látek uvnitř vozidla a nižší pohybové aktivitě. Příklad: Pražský okruh v prosazované trase ZÚR skrz městské části na severu a na východě Prahy.

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

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

(Zdroj: Ing. Jiří Pohl, dopravní expert Siemens, prezentace na besedě Městská mobilita v časech klimatické krize, září 2019)

U komentářů k opatřením pro silniční infrastrukturu je uvedeno:

„Dopravní stavby přednostně lokalizovat mimo veškerá zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty ochrany a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a navržením zmírňujících opatření.

Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy.“

Některé dálniční stavby jsou v rozporu s těmito požadavky. Například severní část Pražského okruhu je trasována skrz území soustavy NATURA 2000 (Kaňon Vltavy u Sedlce) a přírodních památek (Housle, Zámky, Sedlecké skály, Bohnické údolí, Čimické údolí) a v těsné blízkosti hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné. Přitom lze realizovat efektivnější, šetrnější a v řadě případů levnější alternativy v souladu s cíli *Udržitelná mobilita a Multimodální přístup.*

4.2. Vyhodnocení opatření pro infrastrukturu letišť a leteckého provozu

Na str. 144 – 145 Vyhodnocení koncepce jsou hodnocena opatření pro infrastrukturu letišť a leteckého provozu. Část z nich zahrnuje **zvýšení kapacity letišť a výstavbu nové paralelní dráhy na letišti Václava Havla v Praze.** Zde je zapotřebí zdůraznit, že **vliv těchto opatření na ovzduší, klima a veřejné zdraví bude jednoznačně negativní.** V případě zrušení vedlejší dráhy na pražském letišti by se sice zlepšila hluková situace v některých obydlených oblastech Prahy, avšak podíl na celkovém ročním provozu činí na vedlejší dráze méně než 10%. Zatímco obyvatelé pod koridorem hlavní dráhy nesou podstatnou většinu hlukové zátěže. Nově by byly zasaženy nadměrným hlukem z paralelní dráhy desítky tisíc obyvatel rezidenčních lokalit na severu Prahy, dále areál Zoologické zahrady a přírodní parky, které využívají k odpočinku a rekreaci obyvatelé Prahy. Kvůli plánovanému vyhlášení ochranného hlukového pásma by byly vystaveny nadlimitnímu hluku celý areál České zemědělské univerzity a Ústav chemických procesů Akademie věd ČR s negativními dopady na jejich fungování. Vzhledem k navýšení počtu letů a pasažérů a nárůstu navazující automobilové dopravy v okolí letiště a směrem do centra Prahy dojde k výraznému zhoršení kvality ovzduší a produkce emisí skleníkových plynů.

4.3. Fragmentace krajiny

Ve vyhodnocení Koncepce na str. 66 se uvádí:

Proces fragmentace krajiny v ČR pokračuje. Za období 2000–2010 klesla rozloha nefragmentované krajiny o 5,2 % a v roce 2010 tvořila 63,4 % celkové rozlohy ČR. V ČR navíc neexistuje efektivní systém monitoringu funkčnosti migračních objektů.

Klesá také podíl přírodních biotopů na ploše katastrálního území, v roce 2018 představoval tento podíl 13,2 %. Na vodních tocích v ČR je evidováno více než 6 600 příčných objektů vyšších než 1 m a v roce 2018 bylo evidováno 758 jezů, které mohou nepříznivě ovlivňovat vodní ekosystémy.

Nejvyšší fragmentace krajiny v rámci ČR je zaznamenána v krajích Středočeském, Jihomoravském a Moravskoslezském, které patří současně mezi kraje s nejvyšším úbytkem nefragmentovaných ploch za období 2005–2010.

Vysoký nárůst fragmentace je způsoben rozšiřováním zastavěných ploch v důsledku pokračující urbanizace území, zejména městských aglomerací, a v důsledku rozvoje dopravní infrastruktury, zahrnující zejména výstavbu městských okruhů, rychlostních a dálničních komunikací.

Koncepce však obsahuje řadu opatření, zejména v oblasti rozvoje silniční infrastruktury, která zhorší fragmentaci krajiny. Vybudování nových dálničních a silničních staveb bude

zřejmě obnášet i tlak na zastavení přilehlých lokalit logistickými, průmyslovými a komerčními areály. Kromě negativních dopadů na krajinu povede realizace těchto staveb i k dalšímu nárůstu (silniční) dopravy a s ním spojenými negativními vlivy na ovzduší, klima a veřejné zdraví v okolních obcích.

5. Požadavky

- Při řešení dopravy v městských aglomeracích, regionech a na celostátní úrovni upřednostnit opatření zaměřená na předcházení potřebám po mobilitě či podporu bezemisní a nízkoemisní dopravy.
- Přijmout účinná opatření snižující intenzitu automobilové dopravy v souladu se specifickými cíli *Ovlivňování mobility a Multimodální přístup* jako prostředek ke snížení hlukové zátěže, emisí skleníkových plynů a škodlivých látek, zátěže ekosystémů a zlepšení veřejného zdraví.
- K propojení regionů a zlepšení dopravní obslužnosti v aglomeracích upřednostnit rozvoj železnic a kolejové dopravy před výstavbou nových silnic a dálnic.
- Důsledně revidovat záměry dopravní infrastruktury (vč. záměrů ve fázi přípravy) s ohledem na jejich vliv na fragmentaci krajiny, na adaptační strategii, odolnost a zranitelnost ke klimatickým změnám.
- Revidovat všechny připravované silniční a dálniční stavby s ohledem na jejich skutečnou potřebnost, přínosy a náklady, zdravý polycentrický rozvoj a alternativní řešení, která zahrnují opatření zaměřená na předcházení potřebám po mobilitě, podporu bezemisní a nízkoemisní dopravy či využití a modernizace stávajících komunikací.
- U všech připravovaných záměrů posoudit varianty trasování a technického řešení staveb pomocí mezinárodně uznávaných metod (multikriteriální hodnocení, CBA, atd.) a projednat tyto varianty s dotčenými subjekty a veřejností.
- Upustit od přípravy střeďočeské dálnice D3, která je vedena duplicitně s D4. Po brzké dostavbě dálnice D4, modernizaci IV. železničního koridoru a modernizaci silnice I/3 se stane výstavba střeďočeské D3 zcela nadbytečnou. V těsné blízkosti by se tak ocitly hned 4 paralelní kapacitní dopravní trasy vedoucí od Prahy na jih.
- Upustit od přípravy nových či zkapacitnění stávajících dálničních úseků v městských aglomeracích. Týká se to zejména tzv. jižní varianty Pražského okruhu (518, 519 a 520) a rozšíření stávajících dálnic na území Prahy (např. D10, D11). Realizovat opatření zaměřená na předcházení potřebám po mobilitě či podporu bezemisní a nízkoemisní dopravy. V případě stavby 511 (Běchovice – D1) vybudovat pouze městskou komunikaci v užším profilu šetrně napojenou na Štěrboholskou spojku, která by dočasně převzala tranzit ze Spořilova. Řešit tranzitní dopravu kvalitním a zároveň šetrným propojením dálnic mimo pražskou aglomeraci a převodem části nákladní dopravy na železnici.
- Pozastavit veškeré záměry vedoucí k nárůstu leteckého provozu, zejména výstavbu paralelní dráhy na letišti Václava Havla.
- Optimalizovat stávající provoz tak, aby byla více využita regionální letiště, kde přínosy (zejména ekonomické) letecké dopravy výrazně převažují nad negativy (hluk, emise a dopravní zátěž přilehlých lokalit).
- Zapracovat do Koncepce účinná opatření, která pomohou zastavit fragmentaci krajiny.

- Zapracovat do Koncepce požadavek vyhodnocení vlivů připravovaných záměrů na klimatický systém, resp. absolutní a relativní emise a uhlíkovou stopu spojenou s výstavbou a provozem nových tras dopravní infrastruktury.
- Zapracovat do Koncepce požadavek vyhodnocení vztahu připravovaných záměrů k závazkům ČR na národní, evropské a mezinárodní úrovni v oblasti ochrany klimatu a dopadů klimatické změny a také ke strategickým dokumentům (např. Strategický rámec ČR 2030).
- Zapracovat do Koncepce požadavek vyhodnocení vlivu připravovaných záměrů na adaptační strategii, odolnost a zranitelnost vůči klimatickým změnám.
- Zapracovat do Koncepce požadavek vyloučení možnosti, aby se vliv připravovaných projektů dopravní infrastruktury na životní prostředí u velkých/liniových staveb posuzoval na jejich dílčí části izolovaně (tzv. salámová metoda).

6. Závěr

Obecně lze konstatovat, že cíle jsou správně definovány a většina navrhovaných opatření směřuje k jejich naplnění. Je však **zapotřebí revidovat záměry zejména v oblasti silniční a letecké infrastruktury, která jsou v rozporu se stanovenými cíli a snižují účinnost jiných opatření** (např. předcházení potřebám po mobilitě či rozvoj kolejové dopravy). Podobně jako u městských aglomerací i v celostátním měřítku je žádoucí sledovat následující postup:

1. Udržitelná mobilita, resp. předcházení potřebám po mobilitě
2. Co největší využívání udržitelných druhů dopravy oproti dopravě silniční
3. Zavádění alternativních energií zejména v silniční dopravě, resp. postupná dekarbonizace dopravy

Výstavba nové dopravní infrastruktury dává největší smysl v hůře dostupných regionech s vyšší nezaměstnaností a nižší životní úrovní, kde může být motorem ekonomického růstu. Naopak pražská aglomerace, která je již nyní silně zatížena automobilovou dopravou, vyžaduje opatření zaměřená na předcházení potřebám po mobilitě (např. budování města krátkých vzdáleností), ovlivňování dopravního chování ve prospěch ekologických druhů dopravy a investice do kolejové dopravy (příměstské železnice, tramvaje, metro). Za účelem vyváženého a udržitelného ekonomického rozvoje v souladu s cíli územní soudržnosti je žádoucí **směřovat investice v oblasti infrastruktury, občanské vybavenosti a tvorby pracovních míst do strukturálně postižených a odlehlých regionů ČR.**

Požadujeme, aby Ministerstvo životního prostředí v závěru zjišťovacího řízení uvedlo, že Koncepce může mít významné negativní vlivy na životní prostředí a zapracovalo požadavky uvedené v tomto vyjádření.