

SPOLEK PRO ĎÁBLICE

Na Blatech 243/7, 182 00 Praha 8 - Ďáblice

IČ 22672681

ID: 4fmjvj4

Ministerstvo životního prostředí

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí

a integrované prevence

Vršovická 65, 100 10 Praha 10

ID: 9gsaax4

V Praze dne 31.8.2020

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

Vážení,

Nesouhlasíme s opatřením „Kompletní dostavba Pražského okruhu (PZKO_2020_4) a požadujeme jeho vynětí z koncepce PZKO aglomerace Praha. Toto opatření nepřispěje k dosažení imisních limitů v aglomeraci Praha. Naopak z důvodu nárůstu intenzit automobilové dopravy povede k významnému zhoršení ovzduší.

Odůvodnění:

Současný návrh Pražského okruhu dle Zásad územního rozvoje (dále ZÚR)

- **zavádí na území hl. m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu.** Ve skutečnosti se nejedná o „okruh“, ale o „průtah“, který přivede do několika městských částí na severu a východě Prahy (mezinárodní) nákladní tranzit, tedy významný zdroj znečištění.
- Je v rozporu s cílem „odvedení tranzitní dopravy (individuální i nákladní) z obydlených oblastí“, neboť je **veden skrz či v těsné blízkosti rezidenčních oblastí**

s vysokou hustotou obyvatel (Suchdol, Horoměřice, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Ďáblice, Černý Most, Horní Počernice). Lokality podél SOKP slouží zároveň jako rekreační zázemí a nachází se zde chráněné přírodní památky (Housle, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon u Sedlce, Zámky, přírodní park Draháň - Troja, Xaverovský háj, Počernický rybník, Lítožnice, atd.)

- **Městské části na severu Prahy jsou již nyní vystaveny emisím z jiných zdrojů, zejména lokální vytápění a letecká doprava.** V případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. V PZKO nejsou řádně vyhodnoceny synergické a kumulativní vlivy silniční a letecké dopravy (tj. SOKP a letiště Václava Havla).
- **Je v rozporu s evropskou legislativou o transevropských dopravních sítích TEN-T** (nařízení č. 1315/2013/EU), neboť vede zastavěným a zastavitelným územím a nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy.
- V důsledku obrovského nárůstu automobilové dopravy bude mít za následek **výrazné zhoršení kvality ovzduší** v dotčených lokalitách a s tím související **zvýšení zdravotních rizik**. Obyvatelé okolní zástavby by navíc byli po několik let vystaveni emisím a prachu ze stavebních prací.
- bude mít **nulový či zanedbatelný vliv na kvalitu ovzduší v centru**, neboť podíl dálkové dopravy v centru Prahy je minimální. Podle ročenky TSK 2017 pouze 12,6 % cest širším centrem jen projíždí, avšak mimopražský tranzit na Severojižní magistrále je ještě výrazně nižší a odehrává se hlavně v noci.
- **Pozitivní efekt SOKP dle ZÚR na stávající kritická místa v Praze je velmi sporný.** Dle dostupných prognóz (např. studie ČVUT) by došlo k mírnému snížení intenzit dopravy (v průměru 5-15 %) na několika komunikacích, avšak v důsledku dopravní indukce lze očekávat, že uvolněné komunikace se zase brzy zaplní, což povede k opětovnému zhoršení kvality ovzduší. Navíc se výrazně přitíží zejména radiálám a přivaděčům na severu a na východě Prahy, kam dojde k masivnímu přesunu dopravy po dostavbě SOKP.
- **V prostoru katastru Ďáblic** vytváří pro tuto oblast nebezpečné „nůžky“, kdy ze severní strany obepíná obec nově navrhovaný okruh (kde je navíc umístěna nebezpečná skládka komunálního odpadu s naprosto nedozírnými následky v případě zahoření) a z východní strany téměř dálniční komunikací Cínoveckou s dnešními průjezdy okolo 90tis aut denně.

Dopravní indukce vyvolaná dostavbou dálničního okruhu dle ZÚR

Podle dopravně inženýrských podkladů ze zjišťovacího řízení EIA SOKP 518 a 519 (str. 9 a 10) cca 2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 mají být indukované. Dojde k zatraktivnější podmínce pro IAD a tedy k jejímu nárůstu s negativními dopady na ovzduší.

PZKO výrazně **podceňuje jev dopravní indukce**, která se projeví nejen na nových úsecích okruhu a přivaděčích, ale také **na stávajících komunikacích. Právě blízkost okruhu (dle ZÚR), který přitáhne i městskou 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 tunelu Blanka po zprovoznění severní části okruhu (518, 519). Stejně tak by mohlo dojít k úplnému „ucpání“ ulice Dábské či dalších na ni navazujících.

Rozpor s cíli pro dosažení ročního imisního limitu pro benzo(a)pyren

V tabulce 1 na str. 24 koncepce PZKO jsou uvedeny cílové lokality, kde jsou překračovány imisní limity B(a)P i po aplikaci stávajících opatření. Mezi nejhůře postižené patří Praha – Suchbát, Praha – Lysolaje a Praha – Přední Kopanina. A právě skrz či v těsné blízkosti těchto městských částí je naplánována trasa Pražského okruhu, jejíž realizace evidentně povede k výraznému zhoršení kvality ovzduší. **Dostavba SOKP dle ZÚR je tedy v přímém rozporu s cíli pro dosažení ročních imisních limitů pro B(a)P ve vybraných cílových lokalitách!**

Rozpor opatření s klimatickým závazkem Prahy

Dne 17.6. 2019 rada hl. m. Prahy 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. Realizace SOKP dle ZÚR naopak povede k obrovskému nárůstu emisí skleníkových plynů, a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu (viz odstavec o dopravní indukci).

Závěr:

Kompletní dostavbu Pražského okruhu dle ZÚR nelze tedy považovat za opatření k dosažení imisních limitů. Naopak povede prokazatelně k významnému nárůstu automobilové dopravy a k celkovému zhoršení ovzduší v pražské aglomeraci. Zlepšení

ovzduší může být docíleno snížením emisí na vozidlo (obměnou vozového parku, snižováním počtu vozidel s nadměrnými emisemi) a snížením intenzity dopravy (podpora alternativních druhů dopravy, P+R ideálně mimo město, zavedení mýta, omezování možností parkování zejména v širším centru, sdílená mobilita, budování města krátkých vzdáleností, home office, atd.). Zároveň je zapotřebí odvést dálkovou nákladní dopravu mimo území hl.m. Prahy do lokalit s minimální hustotou obyvatel a/nebo převést část nákladní dopravy na železnici.

S pozdravem

Věra Prokešová

Spolek pro Ďáblice