



Ministerstvo životního prostředí ČR
odbor posuzování vlivů na ŽP a IPPC
Vršovická 65
100 00, Praha 10

Věc: PŘIPOMÍNKY K ZÁMĚRU STAVBY MĚSTSKÉHO OKRUHU A LIBEŇSKÉ SPOJKY

Soubor staveb Městského okruhu č. 0081 a 0094 a Libeňské spojky č. 8313.

Kódy záměru: MZP092 (stavba 0081), MZP093 (stavba 0094) a MZP326 (stavba 8313)

Záměr realizace souboru staveb sám o sobě bude mít sporný vliv na životní prostředí. K záměru proto předkládáme následující soubor připomínek (číslované 1 - 5). Podrobné zdůvodnění jednotlivých připomínek je rozpracováno v následujících kapitolách tohoto dokumentu.

1. Navrhované stavby Městského okruhu nemohou plnit správně požadovanou funkci bez předchozí realizace severní části Pražského okruhu.

Požadujeme podmínit zprovoznění staveb 0081, 0094 a 8313 předchozí realizací severní části Pražského okruhu.

2. V případě dostavěného Pražského i Městského okruhu bude minimálně pro IAD nadále atraktivnější průjezd po Městském okruhu než po Pražském okruhu.

Požadujeme doplnit srovnání o variantu, která by v době po případném dokončení nadřazeného komunikačního skeletu reálně plnila požadavek nižší atraktivity Městského okruhu oproti Pražskému okruhu.

3. Jako pozitivní výsledek posouzení je nabídnuta tzv. „optimalizovaná“ varianta doplněná o zavedení mýta a nízkoemisních zón (tzv. *dopravně-organizační opatření*). Jejich realizaci ovšem nepovažujeme za garantovanou souběžně s realizací posuzovaného souboru staveb, resp. po uvedení souboru staveb do provozu, a proto nepovažujeme tzv. optimalizovanou variantu za kladný výsledek hodnocení vlivu na životní prostředí. Pokud je však princip optimalizace považován za akceptovatelný pro srovnání EIA,

požadujeme do srovnání zařadit optimalizovanou nulovou variantu, spočívající v aplikaci stejných, resp. srovnatelných dopravně-organizačních opatření, jaké jsou navrhovány pro posuzované stavby, avšak bez jejich realizace.

4. Předložené posouzení vlivu navrženého souboru staveb na životní prostředí není korektní. Navržené varianty jsou hodnoceny nerealisticky v situaci předchozího dokončení vnějšího Pražského okruhu. Jsou pak porovnány s taktéž nerealistickým nulovým stavem. V dopravním modelu není uvažován vliv indukce.

Požadujeme posuzovat i realistický scénář situace po dokončení stavby spočívající v neexistenci severní části Pražského okruhu a do srovnání zařadit optimalizovanou nulovou variantu, spočívající v současné realizaci stejných dopravně-organizačních opatření, jaké jsou navrhovány pro posuzované stavby.

5. Lze se oprávněně domnívat, že rozvojem kapacitní sítě veřejné dopravy lze mnohem dříve dosáhnout podstatně lepších výsledků z hlediska životního prostředí obyvatel Prahy než masivním rozvojem silniční infrastruktury. Takové možnosti ale nejsou vůbec posuzovány.

Požadujeme proto doplnit do hodnocení variantu (resp. varianty) kombinující emisní a mýtné zóny společně s dostavbou vybraných částí sítě kapacitní kolejové veřejné dopravy, bez realizace posuzovaných silničních staveb.

Připomínka č. 1

Navrhované provedení stavby ve všech variantách odporuje požadavkům na dopravní funkci Městského okruhu tak, jak jsou uvedeny v souhrnné zprávě (str.46). Aby Městský okruh plnil správně svou dopravní funkci a nenahrazoval svojí existencí okruh vnější, je zcela nezbytné, aby byl pro uživatele méně komfortní, než vnější okruh. Tento předpoklad není navrženým záměrem naplněn ve dvou bodech:

a) Vnitřní okruh se v severní části města buduje dříve než okruh vnější a bude tedy po značnou dobu automaticky atraktivnější než „nulová varianta“ fyzicky nepřítomného vnějšího okruhu.

b) I ve velmi nepravděpodobném případě současného dokončení obou okruhů nabídne Městský okruh pro mimopražský tranzit kratší cestu bez výrazných překážek (jako by byly křižovatky se světelnou signalizací nebo úseky se zpomalením dopravy na 50 km/h, případně kapacitní omezení vyžadující dávkování dopravy).

Požadujeme proto podmínit zprovoznění staveb 0081, 0094 a 8313 předchozí realizací severní části Pražského okruhu.

Připomínka č. 2

Z bodu „b“ předchozí připomínky vyplývá potřeba doplnit srovnání o posouzení varianty řešení stavby, která by byla schopná nezvýhodnit průjezd po Městském okruhu a Libeňské spojce oproti jízdě po okruhu vnějším.

Samotná potřebnost existence MO v navržených parametrech není také dostatečně zdůvodněna. Pro obecné zdůvodnění staveb nadřazeného komunikačního skeletu se v dokumentaci používají argumenty, které považujeme za sporné.

1. MO tvoří „logickou hranici“ pro zavedení mýta (zpráva k 0094 s.11 dole).

Toto není argument. Logickou hranicí mohou být stejně dobře stávající komunikace (například Průmyslová).

2. Nedokončení funkčního celku by mělo negativní vliv na investované prostředky, protože vytvořená kapacita NKS by nebyla dostatečně využívána (zpráva k 0094 s.11 a jinde).

Toto tvrzení je nepravdivé, protože řada zrealizovaných staveb NKS dlouhodobě funguje na hranici kapacity (např. Štěrboholská radiála). I když je to často z toho důvodu, že stavby suplují doposud neexistující části Pražského okruhu, nelze předpokládat, že by i stávající stavby MO nebyly po dokončení PO dostatečně využívány. Konečně je pochybné zdůvodňovat sporná současná rozhodnutí tím, že jejich nerealizace sníží hodnotu obdobných sporných rozhodnutí z minulosti.

3. MO slouží k ochraně centrální oblasti města před zbytnou dopravou (souhrnná zpráva, str. 45).

Není tak zcela pravda. Usnadnění průjezdu městem po dokončení MO povede ve střednědobém měřítku naopak ke zvýšení zátěže a tím ke zvýšení tlaku na centrální oblast města, která může zlepšení životního prostředí (dosažené spíše díky realizaci mýta a nízkoemisních zón než díky dostavbě okruhu) časem zcela anulovat.

4. Účinnost systému lze hodnotit až po jeho dokončení a až tehdy přejímat doplňující nebo korigující opatření (souhrnná zpráva, s. 47).

Jestliže ale vzniká stavba, která v zásadě nesplňuje ani teoretické požadavky (především ten, že použití MO má být pro uživatele znatelně méně komfortní než použití PO) a pozitivní jevy (např. snížení negativních vlivů na životní prostředí v centru města) vážeme spíše na dopravně-organizační než stavební opatření, je otázka, zda bude cíle po dostavbě systému vůbec dosaženo, a pokud tohoto cíle za značných nákladů dosáhneme, zda příčinou naplnění tohoto cíle byla dlouhodobá výstavba NKS, nebo spíše až návazná organizační opatření jako je zavedení mýta či nízkoemisních zón.

5. Význam MO spočívá v soustředění diametrálních dopravních vztahů z přilehlých oblastí na adekvátně vybavenou komunikaci (souhrnná zpráva, str. 45).

Tento jediný argument je pravdivý.

Požadavek na existenci *adekvátně vybavených* komunikací pro IAD (a tedy usnadnění průjezdu IAD širším centrem města) je jediným skutečným důvodem výstavby MO. Tento argument ovšem nelze považovat za dostatečný v situaci, kdy se jedná o stavbu s nedostatečně prokázaným kladným vlivem na životní prostředí v Praze.

Požadujeme proto doplnit srovnání o variantu, která by po případném dokončení nadřazeného komunikačního skeletu reálně plnila požadavky na dopravní funkci Městského okruhu, konkrétně ten, že použití vnějšího okruhu (PO) má být pro řidiče projíždějící Prahou výhodnější, než použití okruhu vnitřního (MO).

Připomínka č. 3

Pro zajištění pro výpočet a dopravní modelování potřebného snížení intenzit IAD (a tedy hluku a emisí) na základě prvního vrácení dokumentace EIA bylo nutné nově kalkulovat se zavedením mýtného v celé ploše území uvnitř Městského okruhu a zároveň se zavedením emisních zón Euro 4 cca v rozsahu mýtného a Euro 3 na zbývajícím území HMP. Z předkládaných výpočtů a výsledků modelování je zřejmé, že **deklarované celkové mírné plošné zlepšení zátěže životního prostředí je možné pouze dostavbou Městského okruhu v kombinaci současně s aplikací těchto restriktivních opatření**: v opačném případě by, pouhou dostavbou Městského okruhu bez těchto opatření, naopak pravděpodobně dlouhodoběji došlo k plošnému zhoršení životního prostředí v širším centru Prahy.

Pro zajištění možnosti zrealizovat dopravně-organizační opatření bylo dne přijato Radou hlavního města Prahy **usnesení č. 1701 ze dne 21.9.2010**, ukládající Odboru městského investora realizaci zmíněných opatření.

Toto usnesení ukládá MHMP – OMI MHMP aplikovat organizační a stavebně technická opatření „při přípravě a realizaci“ staveb severovýchodní části MO a Libeňské spojky a je přiloženo, aby garantovalo reálnost stavebně-technických a dopravně-organizačních opatření navrhovaných pro zajištění optimalizovaného výhledového stavu.

Jsme přesvědčeni, že zmíněné usnesení nemůže být garancí realizace dopravně-organizačních opatření (zavedení mýta a nízkoe emisních zón), a to z následujících důvodů:

1. Usnesení neukládá zavádět jakákoliv opatření po zprovoznění zmíněných staveb.
2. Samotné zavedení mýta a nízkoe emisních zón dle bodů 7 a 8 přílohy usnesení není v současnosti v souladu s národní legislativou. Usnesení přitom neukládá žádnému orgánu HMP za úkol vyvinout zákonodárnou iniciativu, která by tento stav změnila. (Uvědomujeme si, že samospráva nemá možnost předkládat vlastní návrhy zákonů, nicméně je tak možné činit nepřímo).
3. Usnesení bylo schváleno předchozím vedením Prahy. Současné vedení města teprve hledá způsob jak a zda vůbec mýta a nízkoe emisní zóny zavést a nelze jej tedy považovat za garanta zmíněných opatření.

Usnesení tak není dostatečnou garancí realizace zmíněných dopravně organizačních opatření a proto nelze tzv „optimalizované varianty“ (V2 u 0081, T1 u 0094 a LS-O u 8313) považovat pro posouzení stavby z hlediska vlivu na životní prostředí za relevantní.

Požadujeme proto buď vyřazení optimalizované varianty ze závěrů posuzování, anebo srovnatelně podrobné dopracování varianty nulové optimalizované.

Připomínka č. 4

Předložené posuzování vlivu na životní prostředí a bodové srovnání variant staveb 0081 a 0094 je zkresleno. Bodové srovnání variant nemůže být tedy považované za věcně správné z následujících důvodů:

1. Stavba není posuzována za podmínek nejpravděpodobnějšího možného scénáře, spočívajícího v dokončení Městského okruhu (MO) bez dostavby okruhu vnějšího (PO).
2. V řešení všech staveb byly na hodnocení vybraných variant (V2 u 0081, T1 u 0094 a LS-O u 8313) aplikován „soubor dopravně-organizačních opatření“, spočívající v zavedení mýta a nízkoe emisní zóny Euro 4 v oblasti ohraničené MO a v zavedení nízkoe emisní zóny Euro 3 v oblasti ohraničené pražským okruhem. Použití těchto opatření pochopitelně vedlo k nejpozitivnějším výsledkům srovnání. Zajištění těchto opatření nicméně není nijak garantováno, je nepravděpodobné a jejich realizace není v současnosti dokonce ani legálně možná (blíže viz připomínka 3).
3. V posuzování figuruje zcela nepravděpodobný nulový stav. Ten spočívá v aplikaci předpokládaného nárůstu intenzit individuální dopravy na stávající stav komunikací v oblasti bez jakýchkoliv stavebních úprav nebo dopravních opatření při současném předpokládaném zvýšení dopravních intenzit. Je přitom zřejmé, že atraktivita průjezdu IAD se od nulového stavu ve všech realizovaných variantách výrazně liší, což povede nejen k jiné distribuci cest po komunikační síti,

ale také k jinému počtu skutečně zrealizovaných cest. Tento počet bude v případě realizace navrhovaných staveb vyšší než v případě zachování současného stavu nebo jeho mírné optimalizace (dopravní indukce). Je proto nekorektní uvažovat pro modelování vlivu na životní prostředí stejné celkové intenzity dopravy v oblasti pro nulovou variantu i pro varianty s dobudováním NKS.

4. Není korektní ignorovat v posuzování optimalizovaný nulový stav – tedy situaci, kdy bude ponecháno dopravní řešení vedené po stávajících komunikacích s optimalizacemi, které jsou jinak součástí pro navrhovaných staveb (protihluková opatření, nízkohlučné povrchy).

Požadujeme proto

1. Posuzovat ve srovnání i realistický scénář situace po dokončení stavby spočívající v neexistenci severní části Pražského okruhu.

2. zařadit do posuzování variantu nulového stavebního stavu při současné realizaci stejných dopravně-organizačních opatření, jaké jsou navrhovány pro posuzované stavby (zejména zavedení mýta a nízkoe emisních zón ve stejném, resp. srovnatelném rozsahu).

Domníváme se, že takové porovnání by mohlo dodat velmi zajímavé výsledky prokazující neopodstatněnost realizace posuzovaných staveb v navrhovaném rozsahu a kapacitě.

Připomínka č. 5.

Lze se oprávněně domnívat, že rozvojem kapacitní sítě veřejné dopravy lze mnohem dříve dosáhnout podstatně lepších výsledků z hlediska životního prostředí obyvatel Prahy než masivním rozvojem silniční infrastruktury, nicméně tato objektivní komplexní posouzení v rovině EIA nebyla v Praze nikdy provedena. Prověřování dílčích variant jednoho předkládaného řešení tedy vychází spíše z názoru investora (MHMP v zastoupení OMI), že právě zkapacitnění silniční sítě je nejefektivnějším řešením.

Domníváme se, že bez porovnání s variantami, které zahrnují odpovídající investice do rozvoje veřejné dopravy, nelze dosáhnout korektního posouzení vlivu navrhovaných staveb na životní prostředí.

U staveb severovýchodní sekce Městského okruhu se nabízí možnost posoudit vliv například následujících staveb veřejné dopravy:

- Zkapacitnění železniční trati Hostivař – Libeň pro osobní dopravu (včetně výstavby nových zastávek Depo Hostivař, potažmo U Kříže)
- Železniční diametr a zavedení částečně nebo plně průjezdného modelu železničních linek (Nové spojení 2).
- Tramvajová trať Želivského – Chodov.

Požadujeme proto doplnit do hodnocení variantu (nebo varianty) kombinující emisní a mýtné zóny společně s dostavbou vybraných částí sítě kapacitní kolejové veřejné dopravy bez realizace posuzovaných staveb.

Děkujeme za pečlivé zvážení připomínek,

Za Auto*Mat, o. s. s pozdravem

Michal Křivohlávek

V Praze, dne 7. února 2010