



V Praze dne 13. 10. 2011

## **Námítka sdružení Auto\*Mat, o. s.**

*k posudku dle přílohy č.5 Zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k záměrům konkrétně č. 0081 Pelc Tyrolka – Balaběnka, č. 0094 Balaběnka – Štěrboholská radiála a č. 8313, Libeňská spojka.*

**Jelikož naše předchozí připomínka nebyla v některých bodech uspokojivě vypořádána, požadujeme vydání nesouhlasného stanoviska. I nadále trváme na přepracování dokumentace, a to následujícím způsobem:**

### **1. Žádáme doplnit posouzení o „minimalizovanou“ variantu řešení MO+LS jako návrh zahrnující mýto a emisní zóny a současně nezvýhodňující MO před PO.**

Varianta spočívá v dostavbě komunikací v úsecích staveb Libeňské spojky a stavby MO 0094, a to charakterem a kapacitou odpovídající stávajícímu řešení v úseku MO 0081, tedy nyní existující ulici Povltavské a Čuprově na místě stavby Pelc-Tyrolka – Balaběnka, včetně zachování současného dopravního režimu (např. povolená jízda cyklistů s výjimkou nových tunelových úseků, kde by byl jejich provoz nežádoucí). Součástí minimalizované varianty může být zkapacitnění úrovnových křižovatek na Průmyslovém polookruhu (Kbelská a Poděbradská, Kbelská a Kolbenova) obdobně, jak je navrhováno v předkládaném záměru.

Minimalizovanou variantu požadujeme posuzovat v optimalizovaném stavu, tj po realizaci opatření na stávající komunikace v úseku MO 0081 a na Průmyslovém polookruhu jako u nulového optimalizovaného stavu.

*Podrobné zdůvodnění viz příložený Komentář k vypořádání připomínek, připomínka 2.*

### **2. I nadále požadujeme zapracování „nulového optimalizovaného“ stavu a srovnání optimalizované realizace vztahovat k této variantě.**

Nulový optimalizovaný stav by měl obsahovat:

1. Opatření vedoucí ke snížení negativního vlivu na životní prostředí na stávajících komunikacích v rozsahu stávajícího koridoru záměru a dále v oblasti tzv. Průmyslového polookruhu, který by převzal funkci této sekce Městského okruhu. Jedná se o obvyklá opatření, které navrhovatel i zpracovatel posudku doporučuje jako nezbytné při realizaci záměru, příkladně instalaci nízkohlučných povrchů a protihlukových stěn na stávající komunikace, instalaci protihlukových oken, pravidelné čištění stávajících komunikací atd.

2. Instalaci opatření k optimalizaci dopravy, která byla navržena pro optimalizovaný výhledový stav, tedy zejména zavedení mýta a nízkoemisních zón.

*Podrobné zdůvodnění viz příložený Komentář k vypořádání připomínek, připomínky č. 3, 4.*

### **3. I nadále požadujeme 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. S ohledem na jistou vágnost předchozí verze připomínky doplňujeme požadavek na jednoznačné zohlednění možné změny dopravního chování způsobené vybudováním infrastruktury pro veřejnou (a případně i bezmotorovou) dopravu.

*Podrobné zdůvodnění viz příložený Komentář k vypořádání připomínek, připomínka 5.*

Vzhledem k závažnosti námitek č. 1–3 navrhujeme, aby jejich konečné vypořádání proběhlo formou společného projednání zpracovatele posudku, zástupce zpracovatele projektové dokumentace, zástupce sdružení Auto\*Mat, zástupce navrhovatele (investora – OMI / MHMP) a dopravních odborníků prizvaných všemi stranami.

**V případě, že zpracovatel posudku vydá k záměrům kladné stanovisko, požadujeme dopracování sekce *Podmínky pro další stupně projektové přípravy, fázi výstavby a provozu posudku.***

4. Do podmínky č. 1 ve všech záměrech navrhujeme doplnit:

*Aby byl vyloučen vznik nepříznivého mezistavu, kdy by byly dokončeny jmenované záměry bez zprovoznění silničního okruhu kolem Prahy, je nezbytné podmínit vydání územního rozhodnutí k záměru vydáním stavebního povolení na zbývající stavby silničního okruhu kolem Prahy s výjimkou úseku 520 Březiněves (D8) – Satalice (R10).*

5. Do podmínky č. 2 ve všech záměrech navrhujeme doplnit:

*Vzhledem k tomu, že zavedení navrhovaných optimalizačních opatření není v ČR doposud podobným způsobem nikde realizováno, je nezbytné podmínit vydání územního rozhodnutí dosažením takového stavu legislativy ČR, který umožní zavedení optimalizačních opatření, a současně veřejným závazkem aktuálního vedení města, že tato opatření nejpozději se zprovozněním stavby skutečně zavede. Trvajícím nebo obnoveným závazkem stávajícího vedení města k realizaci optimalizačních opatření pak musí být podmínkou i pro vydání každého jednotlivého stavebního povolení.*

Nedílnou součástí této námítky je Komentář k vypořádání připomínky sdružení Auto\*Mat, o. s., obsahující zdůvodnění, proč nepovažujeme vypořádání některých námitek v předchozí fázi řízení za dostatečné.

**Za sdružení Auto\*Mat:**

-----  
Jakub Stránský

---

**Auto\*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě**

Kancelář: Bořivojova 108, 130 00 Praha 3, e-mail: [auto-mat@auto-mat.cz](mailto:auto-mat@auto-mat.cz) / telefon: +420 732 336 535

Sídlo: Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 / IČO: 226 703 19 / internet: [www.auto-mat.cz](http://www.auto-mat.cz)

## Komentář

### k vypořádání připomínky sdružení Auto\*Mat, o. s.

*v posudku dle přílohy č.5 Zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k záměrům konkrétně č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka, č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála a č. 8313, Libeňská spojka.*

Komentář obsahuje rozbor vypořádání připomínky sdružení Auto\*Mat, o. s., podaného v rámci posuzování vlivů na životní prostředí záměrů č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka, č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála a č. 8313, Libeňská spojka, a to společně s ohledem na praktickou totožnost vypořádání připomínky v posudcích k jednotlivým záměrům.

Vlastní text komentáře obsahuje zestručněné znění původní připomínky, shrnutí příslušných částí posudku (s ohledem na nemožnost vykopírovat si patřičná znění ze zamčených dokumentů PDF, na kteroužto praxi si dovoluujeme upozornit jakožto na velmi nevhodnou), a konečně komentáře sdružení k danému vypořádání v posudku. V textu komentáře budeme odkazovat na stránky z posudku k záměru 0081.

Sdružení Auto\*Mat považuje některé své připomínky za nedostatečně vypořádané s ohledem na skutečnost, že posudek na řadě míst předkládá tvrzení, která dále objektivně rozporujeme, vypořádává připomínky metodou „tvrzení proti tvrzení“, ignoruje možnost řešit sporné body dopracováním podkladové dokumentace, případně se požadovanému vysvětlení v textu vyhýbá.

Z těchto důvodů sdružení Auto\*Mat i nadále požaduje vydání v rámci posuzování vlivu staveb na životní prostředí nesouhlasného stanoviska a vrácení dokumentace k dopracování. Komentář slouží jako podrobná příloha zdůvodňující naše setrvání na tomto požadavku a je nedílnou součástí námítky.

### Připomínka 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.*

Posuzovatel podmiňuje zprovoznění MO+LS (Městského okruhu a Libeňské spojky) předchozím nebo nejpozději současným zprovozněním SOKP (silničního okruhu kolem Prahy). (s. 145)

- Souhlasíme. S ohledem na možné průtahy či přerušení přípravy staveb navrhujeme (v případě vydání souhlasného stanoviska) podmínit vydání ÚR na MO+LS vydáním stavebních povolení na SOKP.

**Tuto připomínku považujeme za uspokojivě vypořádanou. Podmínku posuzovatele navrhujeme zpřesnit.** Navrhujeme podmínit vydání územního rozhodnutí ke stavbám dosažením vyššího stupně přípravy vnějšího okruhu, tj. stavebního povolení.

## Připomínka 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.*

Posuzovatel považuje za nižší atraktivitu Městského okruhu i po dostavbě obou okruhů, zdůvodňuje to vyšší návrhovou rychlostí Pražského okruhu a velkorysejšími návrhovými parametry. (s. 146 uprostřed, s. 148 uprostřed)

- Provedli jsme ověřovací propočty, který naznačil, že pro cesty ležící zcela mimo oblast Pražského okruhu (SOKP) bude využití PO skutečně výhodnější. Tyto cesty nicméně tvoří v dopravě na území Prahy jen několik procent. Pro cesty s jedním cílem mezi Městským a Pražským okruhem je již ale výhodnější využití Městského okruhu, a to i přes jeho nižší návrhové parametry. I když bude Pražský okruh navržen na provozní rychlost 130 km/h, vzhledem k řadě umělých staveb (tunelů), hustotě provozu a umístění v silně urbanizované předměstské krajině lze předpokládat, že i na Pražském okruhu bude na řadě míst z provozních nebo hlukových důvodů omezena rychlost na 100 km/h nebo i méně.

Posuzovatel konstatuje, že vyšší atraktivnost průjezdu po hodnocených stavbách by pravděpodobně nastala při dostavbě radiál. (s. 149 nahoře)

- Vzhledem k tomu, že následnou dostavbu radiál stavba MO+LS přímo předpokládá (zejména v případě Vysočanské radiály a dále u tzv. Čimické radiály, která není doposud ani zakotvena v územním plánu), chápeme toto vyjádření jako uznání skutečnosti, že stavby MO+LS přispějí nevratným způsobem ke zjednodušení průjezdu aglomerací a nebudou tak mít (v navrhované podobě) předkládaný význam, tedy výhodnější použití Pražského okruhu oproti Městskému okruhu.

Otázku vhodné hraniční komunikace pro mýtný systém konzultoval posuzovatel s dopravními odborníky a přiklání se k názoru, že mýtný systém jednak nemůže fungovat správně bez adekvátně kapacitní obvodové komunikace, jednak že navrhovaná Průmyslová ulice je již příliš daleko na to, aby mohla jako tato hranice sloužit. (s. 146/147)

- Otázku mýtné hranice jsme diskutovali se dvěma dopravními experty pracujícími v odborných institucích MHMP. Dle jejich názoru je přítomnost kapacitní obvodové komunikace pochopitelně výhodná, nelze ji ale považovat za nutnou podmínku pro realizaci mýtného systému. Například v Londýně často kapacitní komunikace na hranici mýtné zóny nejsou, v řadě případů se jedná i o městské ulice 2x1 jízdní pruh. Takové požadavky v současnosti splňují dokonce i ulice Dřevčická, U Tvrze a Pod Tábořem, jež tvoří aktuálně nejméně kapacitní článek stávající trasy alternující tuto sekci Městského okruhu. Tyto ulice mohou být zařazeny do mýtné zóny s tím, že dále na východ (například do areálu továren v Malešicích) by ale mýtná zóna nezasahovala.
- Přítomnost vhodné obvodové komunikace lze nicméně zajistit i realizací méně náročné varianty realizace záměrů, což je naprosto v souladu s naším požadavkem začlenit do posuzování také variantu méně kapacitní a méně výhodnou pro vnitroměstský tranzit.

Posuzovatel si není jist, zda v naší připomínce popisované „usnadnění průjezdu městem“ se týká svedení dopravy ze stávající uliční sítě na nové kapacitní komunikace a reaguje na tento předpoklad. (s. 149 nahoře)

- Upřesňujeme proto: Realizací MO+LS dojde k usnadnění průjezdu městem v tom smyslu, že realizace záměru umožní rychlejší průjezd městem bez kompenzací pro ostatní druhy

dopravy a funkce města. Součástí záměru není současné provedení redukcí na povrchu (jako Milady Horákové, Veletržní apod., naopak někdy i zkapacitnění).

Posuzovatel uvádí, že „Stejně jako není reálné předpokládat, že pouze výstavba NKS vyřeší všechny problémy města, není ani reálné předpokládat, že pouze zavedení regulací vyřeší všechny problémy. Toto ostatně potvrdila i dokumentace EIA na MO“ (s. 148, horní část komentáře)

- Toto tvrzení je nepravdivé. Dokumentace EIA nemožnost řešit problémy města zavedením regulací nijak nepotvrzuje, protože v porovnání neobsahuje variantu zavedení optimalizačních opatření bez realizace záměru.

**Tuto připomínku nepovažujeme za uspokojivě vypořádanou. Zdůvodnění větší výhodnosti PO oproti MO po dokončení obou staveb není podloženo. Stavby MO v navrhované podobě podle našeho názoru neplní deklarovaný účel, a proto i nadále požadujeme dopracování dokumentace o variantu, která by nezajišťovala zvýhodnění MO oproti PO pro cesty s cílem mimo MO.**

Tento požadavek dále upřesňujeme a navrhuje zařadit do hodnocení řešení „minimalizované“ varianty MO+LS, s návrhovými parametry odpovídajícími stávající podobě komunikací v oblasti záměru Pelc-Tyrolka – Balabenka, tedy ulic Povltavské a Čuprovy.

### Připomínka 3

*Jako pozitivní výsledek posouzení je nabídnuta tzv. „optimalizovaná“ varianta doplněná o zavedení mýta a nízkoemisioních 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.*

Posuzovatel považuje garanci HMP za adekvátní vyjádření politické vůle zavést optimalizační opatření. Dále v posudku navrhuje podmínit zahájení stavby rozhodnutím HMP o zavedení zmíněných optimalizačních opatření. (s. 150)

- S ohledem na možnost, že záměry obdrží souhlasné stanovisko, ze strany posuzovatele vítáme podmínění realizace staveb rozhodnutím o zavedení optimalizačních opatření.
- Vzhledem k tomu, že zavedení navrhovaných optimalizačních opatření není v ČR doposud podobným způsobem nikde realizováno, žádáme nicméně podmínit vydání územního rozhodnutí takovým stavem legislativy, který následné zavedení optimalizačních opatření reálně umožní, a současně veřejným závazkem vedení města, že tato opatření nejpozději po zprovoznění stavby skutečně zavede.

Posuzovatel neodpovídá na otázku, proč nemůže být posouzen základní optimalizovaný stav, ani tuto otázku neklade zpracovateli dokumentace. Konstatuje, že je standardní postup, kdy se v průběhu zpracování záměru zjistí negativní vliv na životní prostředí, zpracovatel zapracuje dodatečná opatření, která negativní vliv na životní prostředí sníží, a tím učiní záměr akceptovatelným.

Posuzovatel dále konstatuje, že i stav bez optimalizace je výhodnější, než udržování současného stavu do zprovoznění SOKP. (s. 149, uprostřed)

- **Toto rozporujeme.**

1. Je zcela nepravděpodobné, aby na komunikacích se stávající kapacitou došlo k takovému nárůstu intenzit jako při realizaci MO+LS, srovnání, které uvažuje prakticky stejný dopravní výkon ve výhledovém nulovém stavu a aktivní stavební variantě, je nekorektní (podrobněji viz zdůvodnění k bodu 5).
  2. Je zcela nepravděpodobné, že by se v případě nerealizace MO+LS nepřistoupilo alespoň k dílčím opatřením snižujícím negativní vliv na životní prostředí v okolí stávajících komunikací.
  3. Je zcela nepravděpodobné, že by bez realizace MO+LS k realizaci optimalizačních opatření jako takových (tj. zavedení mýta a nízkoemisních zón) vůbec nedošlo.
- **Zpracované hodnocení tedy trvale porovnává realizaci záměru s fiktivním stavem, ke kterému nemůže reálně dojít, a je z tohoto důvodu nekorektní.**

Posuzovatel dále konstatuje, že realizace optimalizačních opatření není možná bez realizace záměru, a to jednak pro neexistenci staveb (které pak nelze optimalizovat), jednak pro nemožnost zřízení mýta bez odpovídající hraniční komunikace. (s. 151)

- **Toto rozporujeme.**
1. Pochopitelně jsme si byli vědomi, že jakákoliv opatření nelze aplikovat na nerealizované stavby. Požadavek pro srovnání variant zněl na opatření vedoucí ke snížení negativního vlivu na životní prostředí *na stávajících komunikacích* tam, kde je to možné. Jedná se o obvyklá opatření, které navrhovatel i zpracovatel posudku doporučuje při realizaci záměru. Nesouhlasíme s tím, že žádná z těchto opatření nelze ve stávající uliční síti realizovat.
    - Protihluková ochrana objektů protihlukovými stěnami je možná tam, kde komunikace vede po tělese výrazně odděleném od zástavby, konkrétně např. podél prakticky celé ulice Povltavské. V zástavbě je možná realizace individuálních protihlukových opatření.
    - Výrazný efekt na hluk má instalace asfaltového povrchu tam, kde je v současnosti dlažba (Zenklova ulice).
    - Pro realizaci záměru jsou doporučována další opatření, možná zcela bez ohledu na charakter komunikace, který doprovázejí, konkrétně výsadba a údržba zeleně, údržba komunikací v řádném technickém stavu, pravidelné mytí komunikací atd.
    - Jakkoliv se nám to nezdá být naprosto vhodné, jsou možná i opatření, která zpracovatel navrhuje jako nástroj územního plánování. Tedy změnit charakter zástavby z obytné na nebytové prostory tam, kde nelze zákonné hodnoty emisí dosáhnout jinak.
  2. Pokud jde o nemožnost zavedení mýta bez realizace záměrů MO+LS, toto nebylo nikde prokázáno a ve stávající argumentační pozici se jedná výhradně o tvrzení proti tvrzení. Srovnání požadujeme doplnit o optimalizovaný nulový stav právě proto, aby bylo možné záměr objektivně posoudit.

Posuzovatel nekomentuje problém téměř totožných intenzit při srovnání variant s různým stavem NKS, konkrétně v námitce zmíněný vliv dopravní indukce. (s. 153)

- Otázku různých dopravních výkonů v různých variantách řešíme podrobněji v komentáři k připomínce 5.

**Tuto připomínku nepovažujeme za uspokojivě vypořádanou.** I nadále budeme požadovat

přepřerování dokumentace a zařazení „optimalizované nulové varianty“.

## Připomínka 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.*

Posuzovatel upozorňuje, že dostavba Pražského okruhu je státní prioritou a pravděpodobnost předchozí nerealizace Pražského okruhu není velká. V rámci posudku také zavádí podmínku zprovoznění Pražského okruhu před zprovozněním navrhovaných staveb. (s. 145)

- S ohledem na současné problémy s územním řízením u sekcí okruhu 511 a 518 vítáme podmínku předchozího zprovoznění SOKP uvedenou v posudku. Vydání územního rozhodnutí nicméně doporučujeme podmínit předchozím udělením stavebního povolení na všechny stavby Silničního okruhu kolem Prahy s výjimkou úseku 520 (D8-R11).

Posuzovatel upozorňuje, že scénář požadovaný v připomínce je v hodnocení identifikován jako mezistav 3. I tento mezistav je příznivější než nulový stav. (s. 151)

- Akceptujeme, že námi požadovaný stav byl posouzen.

**Tuto připomínku považujeme zčásti za uspokojivě vypořádanou.** Nicméně i nadále budeme požadovat zařazení „optimalizované nulové varianty“.

## Připomínka 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.*

Posuzovatel konstatuje, že alternativy předkládané v hodnocení v roce 2008 byly společensky přijatelné, zatímco návrh nerealizovat záměr a současně zřídít mýto a nízkoemisní zóny by nebyl společensky přijatelný, neboť nenabízí přijatelnou alternativu. (s. 153)

- Naše sdružení se domnívá, že podpora veřejné dopravy a cílená snaha města zajistit přesun zbytných cest z IAD do veřejné nebo bezmotorové dopravy je naprosto společensky přijatelná. Spíše je společensky nepřijatelné, aby kvůli budování nové dopravní infrastruktury narostl počet cest, které prakticky nelze vykonat jinak než tím nejméně šetrným způsobem dopravy.

Posuzovatel nicméně konstatuje rozporuplné vnímání zlepšení nabídky pro IAD, konstatuje nezbytnost korigovat negativní vlivy prostřednictvím regulačních nástrojů a skutečnost, že při omezeném objemu finančních prostředků je třeba investovat finance prioritně tak, aby pokud možno došlo ke zlepšení životního prostředí ve městě. (tamtéž)

- S tímto názorem se v obecné rovině plně ztotožňujeme, nicméně vyvozujeme z něj jiné závěry. Právě z důvodu omezených investičních možností města máme pochybnosti o tom, zda investice do takto náročné dopravní stavby je oprávněná a zda není možné úspornější řešení, které umožní bezproblémové zavedení regulačních opatření a současně v dlouhodobém měřítku nezhorsí životní prostředí v Praze možnostmi dalšího nepřiměřeného nárůstu objemu individuální automobilové dopravy.

Posuzovatel konstatuje, že razantní změna dopravní infrastruktury nevede ke změně dopravního chování ve větším rozsahu než několika málo procentních bodů a že takovouto změnu nelze modelovat nebo zohlednit v posuzování. *(tamtéž)*

- **Toto tvrzení rozporujeme. Toto rozporování považujeme v řadě ohledů za klíčové.**
- Je velmi důležité chápat, že právě dopravní infrastruktura je zásadní prvek, který dopravní chování v dané oblasti nejen výrazně ovlivňuje, ale v řadě případů přímo determinuje. Cílený vývoj dopravní infrastruktury je pak zásadním nástrojem ovlivňování dopravního chování.
- Ve středně- a dlouhodobém měřítku lze soustavným působením nástrojů dopravního a územního plánování dosáhnout tak výrazných změn dopravního chování (zejména směrem k šetrnější a udržitelnější dopravě), že ve svém výsledku mají značný vliv jak na životní prostředí, tak na urbanismus města. Zahraniční města (Vídeň, Kodaň, Bern a další) plánují dlouhodobě změny dopravního chování, které probíhají rychlostí zhruba jednoho procentního bodu za rok, a v dlouhodobém horizontu zde dochází ke zcela zásadním posunům o desítky procentních bodů.
- Město Vídeň plánuje snížit podíl automobilové dopravy ze 32 % dosahovaných v roce 2009 na 25 % v roce 2020, tedy o celou čtvrtinu (jedná se o podíl na počtu cest, do kterého jsou započteny i bezmotorové druhy dopravy, nicméně pro ilustraci jsou tato čísla dostačující, v případě uvažování dopravního výkonu pouze motorové dopravy budou čísla přibližně dvojnásobná a číselně vyjádřený posun bude více než jeden procentní bod za rok). Dopravní Masterplan Vídně pracuje s přesuny mezi automobilovou a veřejnou dopravou v rámci dopravních investic a tamní odborníci jsou schopni takové věci modelovat.
- Ještě výraznějších změn lze dosáhnout v oblasti cyklistické dopravy. Město Vídeň připravuje opatření, která zvýší podíl cyklistické dopravy ze stávajících 6 % (v r. 2010) na 10 % v roce 2015 – obě tyto změny znamenají roční změnu podílu jednotlivých druhů dopravy na dopravním výkonu v řádu procentních bodů. Dokonce i v Praze roste v posledních letech dopravní výkon cyklistické dopravy o 20–30 % ročně, v rámci dopravního výkonu se jedná o nárůst cca o 0,2–0,5 procentního bodu. Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Praze počítá s dosažením podílu 5–7 % cyklistické dopravy na dopravním výkonu v roce 2020.
- Razantní změna dopravní infrastruktury tedy ve dlouhodobém měřítku vede ke změně dopravního chování. Z tohoto důvodu považujeme za zcela zavádějící, pokud se varianty cílového stavu porovnávají bez ohledu na vliv atraktivity individuální automobilové dopravy, daný navrženým stavem sítě a bez hodnocení možné změny dopravního chování.

Posuzovatel dále konstatuje, že cílový podíl jednotlivých druhů dopravy je předmětem Územního plánu a předmětem posouzení je zde pouze porovnání variant v rámci zadání počítajícího s danými intenzitami jednotlivých druhů dopravy. *(s. 154 nahoře)*

- Výsledný vliv realizace záměru na životní prostředí bude ve značné míře podmíněn právě výsledným podílem individuální a veřejné dopravy v pražské aglomeraci; z tohoto důvodu



je nezbytné posouzení vlivu stavby za odlišných podmínek konkurenceschopnosti individuální automobilové dopravy. Základní stav za podmínek lepší konkurenceschopnosti veřejné dopravy se může ukázat z hlediska vlivu na životní prostředí výrazně příznivější než realizace celého záměru.

- Znovu zdůrazňujeme, že předmětem hodnocení dopadu záměru na životní prostředí nemůže být porovnání se základním stavem, který se rovná pouhé nerealizaci záměru. Jestliže má město řadu nástrojů, kterými může působit na vliv automobilové dopravy na životní prostředí, nelze při posuzování jednotlivého záměru porovnat tento záměr se situací, kdy město nebude dopady automobilové dopravy řešit žádným jiným způsobem.

**Jelikož tento bod připomínky nebyl uspokojivě vypořádán, budeme i nadále požadovat přepracování dokumentace se zařazením námi požadovaných stavů.** S ohledem na jistou vágnost předchozí verze připomínky doplňujeme požadavek na jednoznačné zohlednění možné změny dopravního chování způsobené upřednostněním budováním infrastruktury pro veřejnou (a případně i bezmotorovou) dopravu.