



Městská část Praha - Ďáblice

Rada městské části

072. zasedání
dne 7. 8. 2013

USNESENÍ č. 322/13/RMČ

k vyjádření MČ Praha – Ďáblice k Vyhodnocení koncepce
„Dopravní sektorové strategie 2. fáze“

Rada po projednání

I. schvaluje

finální verzi vyjádření MČ Praha – Ďáblice, které je přílohou tohoto usnesení,
k Vyhodnocení koncepce „Dopravní sektorové strategie 2. fáze“.

II. pověřuje

starostu zaslat vyjádření MČ Praha – Ďáblice na příslušný odbor Ministerstva
životního prostředí.

Zdeňka Fišmistrová
zástupce starosty

Ing. Miloš Růžička
starosta



Městská část Praha – Ďáblice
Úřad městské části Praha – Ďáblice
Květnová 553/52, 182 02 Praha - Ďáblice
tel.: 283 910 723-4, fax: 283 910 721, e-mail: podatelna@dablice.cz
starosta

Ministerstvo životního prostředí

odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 65

100 10 Praha 10 - Vršovice

V Praze dne 8.8. 2013

Č.j.: 1133/2013_MCPD/STAR

Vyjádření MČ Praha – Ďáblice k Vyhodnocení koncepce „Dopravní sektorové strategie 2. fáze“

MČ Praha – Ďáblice v zákonné lhůtě podává níže připojené připomínky, požadujeme jejich vypořádání a nápravu předmětných nedostatků. Za nedílnou součást tohoto vyjádření považujte také přiložené připomínky ke koncepci DSS2 z 9. 7. 2013 adresované Ministerstvu dopravy, se kterými souhlasí.

A)

Připomínky k řešení problematiky pozemní dopravy v „Dopravní sektorové strategii 2.Fáze“ a ve Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.

Posouzení SEA bylo vydáno k nehotovému materiálu DSS2. Materiál vydávaný za návrh koncepce je označen jako „*primární*“ verze, což podle procesu DSS2 dokumentovaného na <http://www.dopravnistrategie.cz> je neúplná pracovní verze. Zároveň se zveřejněním Návrhu probíhá meziresortní řízení, na webu MD je přímo uvedeno, že: „*Na veřejném projednání dne 18.7.2013 bude zároveň koncepcí dotčená veřejnost seznámena se změnami, které v koncepci vyvolá předchozí zapracování připomínek obdržených v rámci meziresortního připomínkového řízení.*“

Posouzení je však možné vydat až pro finální dokument návrhu koncepce. Z toho je navíc zřejmé, že finální verze materiálu ani veřejnosti předložena nebyla.

Dokument posouzení je neúplný, protože neobsahuje nezávislé hodnocení vlivů na veřejné zdraví, tzv. hodnocení HIA, což je zásadním pochybením. Nikde není doložen a posouzen reálný stav znečištění ovzduší s uvedením, ve kterých oblastech dochází k dlouhodobému a opakovanému nadlimitnímu znečištění a překračování povolených limitů hluku. Problematická místa jsou právě podél „oficiální“ trasy SOKP na katastru hl. města Prahy.

Posouzení HIA tedy mělo na tyto (již nyní či potenciálně nadlimitně zatížené oblasti) poukázat a samotná koncepce měla takové zásadní problémy respektovat a přispět k jejich řešení.

Obsah a rozsah SEA byl upřesněn závazným závěrem zjišťovacího řízení. Tento závěr však nebyl dodržen. Podrobněji je toto doloženo v samostatných níže uvedených připomínkách k SEA.

Vyhodnocení SEA neobsahuje řádné posouzení synergických a kumulativních vlivů, a to přesto, že právě absence tohoto řádného posouzení pro SOKP byla jedním z důvodů ke zrušení ploch a koridorů jeho nedostavěných úseků v Zásadách územního rozvoje (ZÚR) HMP rozsudky Nejvyššího správního soudu.

DSS2 měly být zásadním strategickým materiálem, z něhož by měly jasně vyplynout potřeby rozvoje dopravní infrastruktury v ČR, jakožto srozumitelný podklad jak pro občany ČR, tak pro orgány EU, protože dokument má sloužit i jako podklad pro budoucí spolufinancování dopravních staveb z dotačních programů EU. Výsledek je místo toho dlouhý seznam existujících a z části zastaralých (zejména silničních) projektů, u kterých bylo záměrem posoudit tyto jako bezproblémové, k realizaci a financování vhodné. Tomu byla podle našeho názoru přizpůsobena metodika jejich posuzování. Takto hodnotíme materiál DSS2. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí již tento „obraz“ již mnoho nezměnilo.

I přesto SEA dochází k četným silně znepokojivým zjištěním, která však nepochopitelně nejsou zohledněna v Závěru SEA. Dokumentace upozorňuje na řadu problémů, ale závěry neodpovídají předchozím analýzám.

Zejména:

* Při nulové variantě i při realizaci navržených staveb – se očekává nárůst dopravních intenzit na síti a tedy i emisí, aniž by to koncepce SESTRAS2 dokázala řešit. V rámci SESTRAS2 neexistují mapové podklady v jednotném formátu pro jednotlivé posuzované projekty, náměty a clustery, což zpracovatelům SEA velmi komplikovalo práci a dle našeho názoru to velice snižuje vypovídací hodnotu a důvěryhodnost výsledku.

* SEA str. 15: *„DSS2 se detailně nezabývá územními souvislostmi jednotlivých staveb, řešením vedení tras jednotlivých komunikací apod. Součástí koncepce nejsou mapové výstupy, které by mohly sloužit jako podklad pro detailní posuzování územních souvislostí. V souladu s účelem a charakterem vyhodnocení koncepce na národní úrovni se SEA DSS2 proto rovněž detailně nezabývá technickými aspekty realizace jednotlivých staveb, či podrobným hodnocením územních souvislostí tras jednotlivých komunikací apod.“*

U takto zásadního koncepčního dokumentu by tyto mapové podklady rozhodně měly existovat. Územní souvislosti, stejně tak některé zásadní technické aspekty jednotlivých staveb, mohou být velice podstatné pro celkové zhodnocení smysluplnosti a možné realizace dané stavby.

* SEA str.15 *„Metodika vícestupňového multikriteriálního hodnocení aplikovaná v rámci DSS2 v omezeném rozsahu zohledňuje dílčí aspekty týkající ochrany životního prostředí a zdraví. Zpracovatel SEA formuloval návrhy na úpravu přístupu k zohlednění vlivů na životní*

prostředí v rámci multikriteriálního hodnocení DSS2, z nichž část byla přijata.... Akceptovaný nicméně nebyly návrhy na provádění individuálních hodnocení (tzn. odhady konkrétních vlivů) včetně počtů ovlivněných obyvatel a hodnocení celkového přínosu pro životní prostředí, neboť nedošlo k nalezení oboustranně vyhovujícího metodického přístupu. Řada hodnocení prováděna v rámci II. pilíře multikriteriálního hodnocení je tak zaměřena především na stanovení rizik formálních problémů při schvalování a realizaci jednotlivých clusterů.“

V tom vidíme zásadní chybu. (Viz příloha)

* Dopravní model použitý v SESTRA II a použitý i pro SEA považujeme za zcela nedostatečný.

Podle vyjádření zpracovatele SESTRA i SEA tento model nedokázal zohlednit lokální dopravu, tzn. lokální a vnitroměstské dopravní zátěže. Takto nastavený model pak vykázal v konkrétním případě pražské aglomerace i diametrálně odlišné dopravní zátěže, než jsou známy u posuzování jednotlivých staveb v procesech EIA nebo například v rámci přípravy či aktualizací Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Prahy.

Pokud tento model vykázal i o polovinu nižší dopravní zátěž, než vyplývá z jiných veřejně dostupných dokumentací (a tedy i zpracovateli SEA dostupných) a pokud na základě takových dopravních intenzit jsou posuzovány vlivy na obyvatele a přírodu v okolí takové stavby, jsou výsledky vysoce nedůvěryhodné.

Je-li předmětem posuzování například Silniční okruh Prahy a přitom dopravní model nezohledňuje vnitropražskou dopravu – a to přesto, že “oficiální” varianta okruhu prochází silně obydleným územím pražských městských částí a oblastí OZKO, je takový model zcela nevhodný a nesouhlasíme s jeho použitím.

* SEA str. 103:

Příroda a krajina má v rámci druhého pilíře váhu 15%. Největší váhu má ve druhém pilíři soulad s územně plánovací dokumentací. Nejde tedy o hledání ekologicky nejvhodnější varianty, ale varianty formálně nejprůchodnější, což ostatně není nijak zastíráno. Smyslem DSS je mj. stanovit pořadí potřebnosti projektů s identifikací překážek, nikoliv vybrat k realizaci environmentálně neproblematická opatření. Na celkové hodnocení projektů mají kritéria zkoumající jejich dopad na přírodu a krajinu minimální vliv. Postihují navíc jen málo faktorů významných pro přírodu a krajinu, a to dosti hrubě bez rozlišení skutečné významnosti vlivů.

* Str. 104 -105:

Multikriteriální analýza, provedená zpracovatelem koncepce, upřednostňuje při hodnocení vlivů na ovzduší hledisko ochrany zdraví lidí nad hlediskem ochrany ekosystémů (možný vyšší bodový zisk). Pro úplnost lze upozornit, že platná legislativa nerozlišuje, které hledisko je důležitější.

Z hlediska efektivního zahrnutí problematiky vlivů dopravy na ovzduší v rámci DSS2 lze hodnotit jako nedostatek, že multikriteriální hodnocení nebere v potaz skutečnost, že význam, jaký je nutno přisuzovat stejně velkému imisnímu příspěvku, bude v různých územích různý, mimo jiné v návaznosti na stavající kvalitu ovzduší. Čím více se stávající úroveň znečištění blíží imisním limitům, jiné hranici únosné míry zatížení nebo čím je obecně vyšší, tím má stejně velký imisní příspěvek větší význam z hlediska kvality ovzduší. Citlivost a zranitelnost různých regionů ČR ve vztahu ke stejně velkým imisním příspěvkům je významně rozdílná.

Regionální specifika, ani stávající úroveň znečištění ovzduší nejsou v MKA dostatečně zohledněny.

* Další dílčí výhrady ke způsobu zohlednění environmentálních aspektů do multikriteriálního hodnocení:

- ⤴ MKA nebere v úvahu emise, ale pouze intenzity dopravy, patrně na základě předpokladu, že velikost emisí je přímo úměrná funkci dopravních intenzit. Tento předpoklad však není univerzálně platný. Mění-li se významně podíl nakladních vozidel na komunikaci, předpokládaná přímá úměra mezi intenzitou dopravy a emisemi neplatí. Také nelze přímou úměru předpokládat v případě suspendovaných částic, protože velký vliv na celkové emise z komunikace má resuspendovaná prašnost. Ta podle aktuálně používaných metodik není závislá přímo na intenzitě dopravy, neboť množství prachu schopného resuspenze z vozovky („silt loading“ faktor) je u více frekventovaných silnic menší, než by odpovídalo intenzitě dopravy. Při hodnocení je vhodné přihlédnout k tomu, že suspendované částice jsou spolu s benzo(a)pyrenem prioritními polutanty v ovzduší České republiky.
- ⤴ Jako s kritériem významného zhoršení kvality ovzduší koncepce pracuje s překročením imisních limitů. V hodnocení nejsou nijak zohledněny případy, kdy se stávající kvalita imisním limitům blíží, avšak dosud nejsou překročeny. Nově umístěná stavba nebo navržené navýšení intenzity provozu na komunikaci zde přitom může způsobit překročení imisních limitů, tedy legislativně závadný stav – a bude tedy mít významně negativní vliv. Toto riziko metodika MKA použitá v koncepci nezohledňuje.
- ⤴ Není zřejmé, co je v koncepci myšleno „odvedením dopravy mimo obytnou zástavbu“?

* Str. 105:

Obecně lze konstatovat, že (v souladu s deklarovaným účelem koncepce) multikriteriální hodnocení v rámci DSS2 není konstruováno za účelem zajištění výběru či upřednostnění staveb s nejmenšími dopady na životní prostředí. Použitá kritéria a priority nevyklučují preferenci staveb s potencionálně významnými negativními vlivy při sestavování harmonogramu přípravy a realizace opatření v dopravní infrastruktuře. Zpracovatel SEA proto doporučuje zvážit zařazení doplňujících environmentálních kritérií (viz dále, oddíl 11.2):

Takový účel koncepce považujeme za zcela nepřijatelný, když u některých staveb jsou právě co nejmenší dopady na zdraví občanů a celkově dopady na životní prostředí jedním ze základních smyslů stavby (např. u obchvatů měst).

To, že vlivy staveb na životní prostředí zpracovatelé SESTRA II nepovažovali za dostatečně důležité, vyplývá například i z této formulace v SOUHRNNÉM DOKUMENTU - Dopravní sektorové strategie 2. Fáze. Primární verze z 10. 6. 2013, na straně 164:

„V prvním stupni hodnocení jsou clusterly hodnoceny především podle výsledku v 1. dopravně-společenském pilíři a ve 3. ekonomickém pilíři. Pořadí pásem je sestaveno s použitím vah stanovených expertní skupinou. Ve druhém stupni hodnocení se přidává hledisko 2. environmentálního pilíře, což znamená, že environmentální pilíř má rozhodující vliv na pořadí clusterů shodného dopravní a ekonomického významu neboť tyto dva pilíře jsou zásadní z pohledu uspokojení potřeb uživatelů dopravy, kvůli nimž je dopravní infrastruktura primárně rozvíjena I druhý pilíř je samozřejmě velmi významný, neboť není

možné rozvíjet dopravní infrastrukturu na úkor územní průchodnosti a na úkor životního prostředí – za účelem eliminace těchto vlivů je však třeba primárně optimalizovat technické řešení, nikoliv zcela rezignovat na realizaci potřebného opatření.“

** **Prioritním cílem** celého dokumentu, jemuž je přizpůsobena metodika, je tedy: „*uspokojení potřeb uživatelů dopravy, kvůli nimž je dopravní infrastruktura primárně rozvíjena*“.*

Domníváme se, že toto je opravdu málo, pokud potřeby uživatelů jsou tak jednostranně preferovány na úkor územních vztahů, ekologie a ekonomiky. To není cíl zásadní dopravní koncepce moderního evropského státu na několik desetiletí.

** Str. 62 – konkrétněji k Silničnímu okruhu kolem Prahy:*

Výsledky hodnocení jednotlivých clusterů, včetně variantních námětů:

Pro hodnocení vlivu zdrojů znečišťování na kvalitu ovzduší existují pouze 2 hlavní metody, které jsou zakotveny v platné legislativě. Jedná se o přímé měření, nebo o modelování (rozptylové studie). První z nich nelze použít z důvodu neexistence zdroje. Reprezentativní modelování nelze provést, protože při SEA celostátní koncepce pro něj nejsou k dispozici dostatečně přesné údaje (vedení, návrhové rychlosti, výškové uspořádání, zasazení do terénu, intenzity v jednotlivých místech komunikace atd.). Tyto podrobnosti jsou řešeny v EIA. Níže předkládané vyhodnocení proto může být pouze obecné a indikativní.

„Mezi skupiny staveb, které se dle provedeného hodnocení vyznačují největšími potenciálními vlivy na ovzduší lze zařadit tyto clustery: Obchvat Prahy (cluster CS010, CS012, CS013), a to jak v předložené projektové podobě, tak i jeho variantní náměty. Důvodem je přetrvávající vysoká návrhová intenzita dopravy na navržených clusterech ve spojení se zvýšeným stávajícím znečištěním ovzduší v oblasti, do které budou potencionálně stavby umístěny. Jejich umístěním však dojde k vymístění dopravy z mnohem hustěji zastavěných oblastí hlavního města Prahy, což povede ke snížení vzniku emisí v hustě zastavěných oblastech. Při teoretickém zachování současného stavu se budou dále zhoršovat kongesce na území hlavního města Prahy a existuje riziko, že celkové množství emisí bude v součtu vyšší než při realizaci Pražského okruhu. Navíc je nutné konstatovat, že současné vedení tranzitní nákladní dopravy okolo Prahy je z důvodů absence jednotlivých staveb Pražského okruhu vedeno delší než nezbytně nutnou trasou. Nákladní doprava nad 12 tun musí dle dopravního značení využívat dostatečně kapacitní trasu po existujících komunikacích minimalizující vedení dopravy přes zastavěná území – to vede k celkově delší trase a vzniku vyššího množství emisí. Jednotlivé stavby Pražského okruhu byly posouzeny podrobně v procesu EIA.“

Při použití námi kritizovaného dopravního modelu a za použití nestandardní MKA, která silně ponížila skutečné environmentální vlivy, řadí SESTRA 2 všechny nedostavěné úseky “oficiální” varianty SOKP do velmi dobrých pásem hodnocení, pouze u většiny úseků odkládá realizaci s ohledem na chybějící úřední povolení a obtížnou projednatelnost. Trasu Regionální, vedenou skutečně okolo Prahy, pak dokonce vyhodnocuje jako méně vhodnou!

SEA k SESTRA II shledává ve svém převážně obecném negativním hodnocení mezi trasami jen malé rozdíly, i když připouští o něco větší přijatelnost trasy Regionální a i když je zřejmé, že rozdílů je více a podstatných. S tímto závěrem hodnocení nelze souhlasit jako se skutečně prověřeným a objektivním (viz též příloha).

* Kromě dále zmíněného výsledku procesu EIA pro stavby 518 a 519 uvádíme následující citace z oficiálních dokumentů, které dokládají faktickou ekologickou nepřijatelnost trasy SOKP v úsecích 518 a 519, t.j. jižní trasy (ještě před vyhlášením oblasti Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlce v r. 2009!):

- ▲ *“Z toho jednoznačně vyplývá nepřijatelnost zavádění narůstající tranzitní dopravy do obytných oblastí, jak je tomu dnes, ale také jak by tomu bylo v případě realizace navrhované trasy “J”. Rozdíl vedení trasy “J” oproti trase “Ss” (I proti trase “T”) je z hlediska dálkových evropských tahů naprosto zanedbatelný, ale negativní dopady této dopravy na životní prostředí Prahy se variantou “J” radikálně zhorší.”*
(Stanovisko řed. odboru ochrany ovzduší MŽP MUDr. E. Rychlíkové k dokumentaci EIA staveb SOKP 18 a 519, č.j. 727/74001 z 12.1.2001)
- ▲ *“Lze proto jednoznačně hovořit o tom, že preferovaná varianta je z hlediska vlivů na životní prostředí nepřijatelná a její prosazování je v příkrém rozporu s požadavky citovaného zákona č. 114/1992 Sb.... Varianta označená jako “J” je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.”* (Vyjádření ČIŽP k dokumentaci EIA staveb SOKP 518 a 519, č.j. 1/HI/10440/01 z 16.1.2001)
- ▲ *“Z hlediska vlivů na životní prostředí MŽP doporučuje realizaci varianty “B” (dle EIA “Ss”). Varianta “A” (dle EIA “J”) je možná pouze v případě, že koncept ÚPN VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty “B”, máme však za to, že dosavadní řešení ÚPN VÚC ani posouzení vlivů koncepce na životní prostředí realizaci varianty “B” nijak nevylučuje.... Dále je v této věci také potřeba respektovat stanovisko bezpečnostních složek státu, které z vojensko-strategického hlediska upřednostňuje variantu “B”, a v neposlední řadě I otázku ekonomickou, kdy vzhledem k náročnosti technického řešení varianty “A” je tato výrazně dražší.”* (Stanovisko MŽP ke konceptu ÚPN VÚC Pražského regionu, č.j. 710bOPVŽP/02MS z 27.5.2002)
- ▲ *“Z hlediska expozice vybraným škodlivinám v ovzduší... Také varianta Ss nebude v tomto ohledu představovat významné riziko z hlediska ochrany zdraví obyvatel. Z hlediska ochrany veřejného zdraví před hlukem je ovšem nutno v dalším postupu přípravy realizace této akce prosazovat variantu Ss oproti variantě J.”* (Vyjádření krajského hygienika Středočeského kraje k dokumentaci EIA staveb SOKP 518 a 519, č.j. 3924-215/00/1287 z 9.2.2001)
- ▲ *“...tato varianta SOKP (tzv. varianta “J”) byla v procesu EIA vyhodnocena jako nejméně vhodná z hlediska zájmů ochrany přírody, nicméně celkově jako v krajním případě přípustná za splnění podmínek, že se nedotkne přírodní památky Sedlecké skály a přírodní památky Zámky, a dále s ohledem na navržené řešení, které jedním z pilířů mostu stojí přímo v PP Sedlecké skály a skalní step PP Zámky přetíná v takovém úhlu, že stavba a provoz komunikace způsobí její postupnou degradaci a zánik, ČIŽP další pokračování prací na přípravě stavby resp. její realizaci v uvedené trase považuje za závažné ohrožení dochovaného stavu přírody na území hlavního města Prahy (záměr je v rozporu s ustanovením § 5 odst. 1 zákona- obecná ochrana rostlin a živočichů ...) ... Jelikož navržená varianta “J” se liší od stanovených*

podmínek, za nichž byla prohlášena za ještě přípustnou v krajním případě, stala se tedy nepřípustnou a proto ČIŽP navrhuje rozpracování jiných variant komunikace (např. v trase “Ss” či “T”) tak, jak bylo navrženo v původní dokumentaci EIA z r. 2001.” (Dopis ČIŽP gen. řediteli ŘSD P. Laušmanovi č.j. VOP 8376/04/Kuf z 31.5.2004)

Je tedy velmi podivné, že SEA hodnotí trasu “Ss” (severní část Regionální varianty) jako jenom o něco málo méně špatnou než trasu jižní.

* Smyslem okruhu kolem Prahy je vyvést tranzit z hlavního města a ulevit Pražanům od jeho negativních vlivů na zdraví a na zbývající pražskou přírodu. Rovněž je samozřejmě smyslem, aby tranzit byl plynulý a bezpečný. Tzv. Oficiální varianta okruhu plánovaná přes obytné čtvrti a pražské přírodní parky není okruhem kolem Prahy (na východě města je cca 8 km hluboko v Praze) a pokud některým částem města vůbec uleví (v materiálech pro aktualizaci ZÚR Praha je toto již velmi zpochybněno), tak v každém případě jiné hustě zastavěné části Prahy zásadně přitíží.

To platí například pro sídliště Černý Most, v jehož blízkosti by dramaticky stouply dopravní intenzity (viz materiály k ZÚR Praha) a který se již nyní nachází v oblasti OZKO a silné zatížení hlukem je vidět i z oficiálních hlukových map MZ ČR. Musíme brát v potaz vysoké dopravní zátěže, které v té oblasti hrozí (okolo 120 000 vozidel denně). Toto SEA v potaz nebere (dopravní model vykázal pouze 62 000 vozidel). Přičemž zpracovatelé SEA nám k tomu vysvětlili, že metodika, kterou použili pro obchvat – okruh Prahy – nemohla brát v potaz počet obyvatel v Praze více zasažených po dostavbě okruhu jeho emisemi a hlukem, neboť v případě obchvatů se hodnotí pouze obyvatelé nově zasažení v území mimo sídlo, kde se obchvat staví. Porovnat počty občanů postižených vlivy okruhu v Praze (“oficiální” variantou okruhu) a ve Středočeském kraji (Regionální variantou) podle metodiky nebylo možné! Jak lze ovšem tuto zvláštní metodiku vysvětlit občanům, kteří žijí v Praze a kterým má být přesto před domem postaven dálniční okruh s odůvodněním, že obyvatelé jiné pražské čtvrti si snad uleví? **V situaci, kdy obchvat není ve skutečnosti obchvatem, ale plánuje se přes město, je tak použití takového přístupu zcela absurdní.**

* Nesouhlasíme s výrokem, že: „*Jednotlivé stavby Pražského okruhu byly posouzeny podrobně v procesu EIA.*“ To je velmi zavádějící. Stavby CS013 a CS009 stanovisko EIA doposud nemají, projednány nebyly. Zbývající úseky 511, 518 a 519 mají stanovisko vydané na základě dokumentace staré cca 13 let, od níž došlo jak ke změnám v území, tak ke změnám legislativy ohledně EIA. Souhlasné stanovisko u úseků 518 a 519 navíc již tehdy jednoznačně doporučilo severní trasu vedenou okolo Prahy. Tzv. jižní varianta byla připuštěna pouze pro případ prokázání nemožnosti realizovat doporučenou trasu, k čemuž nikdy nedošlo. Naopak, realizovatelnost trasy severní byla potvrzena studií fy MottMacDonald pořízenou Ministerstvem dopravy v létě 2007.

* SEA str.93-94:

SOKP – posouzení “oficiální” a Regionální varianty:

Tvrzení, že z hlediska všech faktorů SEA (ovzduší, krajina, zdraví) jsou trasy variant obdobné, je nesprávné a zavádějící neboť:

- z hlediska ovzduší technické řešení tunelové (CS 239P) na délku tunelu kompenzuje emise je správné, avšak tunelové výduchy umístěné v blízkosti zástavby rodinných domů značně překračují hygienické normy;
- z hlediska krajiny tvrzení, že Regionální varianta přetíná a významně ovlivňuje CHPV Mýto je chybné, neboť trasa SOKP (původní varianta R z r.1996) tuto míjí cca 1 km západně (zřejmě se jedná o záměnu s regionální trasou Středočeského kraje z r.2011, která tuto kříží);
- z hlediska zdraví SEA nezohledňuje počet ohrožených obyvatel dopravou, který je u varianty “oficiální” několikanásobně vyšší než u varianty Regionální.

K těmto pasážím SEA je tedy možno konstatovat, že varianta Regionální (CS 239N) je z hlediska ekologického podstatně výhodnější než varianta “oficiální” (CS 239P).

* SEA str. 154:

11. V rámci přípravy budoucích aktualizací dopravních sektorových strategií doporučujeme iniciovat zpracování návrh komplexních opatření na síti pro snížení intenzit silniční dopravy zejména v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší. Doporučujeme, aby tato komplexní opatření zahrnující např. odvádění dopravy z citlivých oblastí, přeložky, zřizování nízkoemisních zón, zvyšování atraktivnosti a dostupnosti veřejné dopravy, propojování dopravních modů, atp., byla připravena již pro příští aktualizaci DSS2 a aby byla zohledněna souběžně s dalšími zvažovanými opatřeními na dopravní síti.

12. V průběhu všech budoucích aktualizací „Dopravní sektorové strategie“ zpřesňovat a důsledně zohledňovat kritéria ochrany životního prostředí.

Zásadně nesouhlasíme a žádáme, aby toto bylo zpracováno nyní a aby se takto zásadní věci neodsunovaly k aktualizacím SESTRA II, neboť všechna tato opatření a důsledná zohlednění ochrany životního prostředí měla být součástí tohoto dokumentu SESTRA II a budou-li nyní posvěceny stavby nejen environmentálně nevhodné, dost obtížně na tom nějaká aktualizace ještě něco změní – to je cílem?

Závěr:

Konstatujeme, že nebyla splněna vůbec nebo jen dílčím způsobem většina z 19ti podmínek/požadavků ze Závěru zjišťovacího řízení EIA.

Zejména upozorňujeme na zcela protichůdná negativní konstatování v SEA ve vztahu k zásadní podmínce č. 9. „Posoudit, zda v multikriteriální analýze, navržené v SeStra 2 pro hodnocení jednotlivých dopravních projektů, jsou v dostatečné míře zastoupena kritéria životního prostředí a veřejného zdraví, a zda je těmto kritériím přikládána dostatečná váha. Pokud tomu tak není, navrhnout a použít jinou multikriteriální analýzu, která tato kritéria dostatečně zohledňuje (s důrazem na kritéria ochrany veřejného zdraví a kritéria ochrany přírody a krajiny).“

Splněna nebyla ani podmínka 8. „Vyhodnotit, jak SESTRA 2 podporuje ekologicky šetrné druhy dopravy tj. železniční, kombinovanou, veřejnou osobní, cyklistickou apod.“

Nesplněny zůstaly i další podmínky zjišťovacího řízení týkající se vlivu na veřejné zdraví, oblasti OZKO, vyvedení tranzitní dopravy z center měst a obcí. Strategie celkově klade důraz na silniční dopravu, nejsou srovnávány varianty mezi mody (silnice vs. železnice, apod.), ale pouze varianty v rámci jednoho modu, atd.

Doporučujeme proto pro takto zásadní celorepublikový strategický dokument pořídit důvěryhodný dopravní model, jenž dokáže zohlednit i lokální dopravu v rámci velkých center osídlení a doporučujeme vypracovat novou multikriteriální analýzu, která bude objektivně a transparentně posuzovat všechna kritéria, nebude ponižovat skutečná environmentální hlediska, nýbrž dá jim váhu, která jim přísluší.

Doporučujeme vypracovat standardní multikriteriální analýzu používanou v EU při hodnocení dopravních staveb. Pouze tak bude možno podle našeho názoru plnit i podmínky, jež obsahuje Závěr zjišťovacího řízení SEA.

V každém případě žádáme zadat standardní v Evropě používanou multikriteriální analýzu pro porovnání variant Silničního okruhu Prahy – “oficiální” a Regionální variantu. Tvorba koncepčního celorepublikového dokumentu SESTRA II, který má být podkladem pro financování staveb z dotací EU, je ideální příležitost, kdy by mohlo být konečně poctivě odborně a transparentně posouzeno, kudy by rozumný, funkční a bezpečný okruh Prahy měl být veden. Mohl by se tak ukončit letitý spor a mohla by se přiblížit i jeho realizace a bezproblémové spolufinancování z fondů EU.

Současný přístup v důsledku nevhodného dopravního modelu a metodiky přehlíží vlivy staveb na zdraví občanů a přírodu a tak opět účelově prosazuje pouze “oficiální” variantu SOKP. Tento přístup opět pouze vytváří příčiny konfliktů a oddaluje stavby potřebné pro Prahu, ČR a střední Evropu.

Příprava této strategie by měla být využita jako ideální příležitost, při níž by se aktuálně, odborně a transparentně posoudily i varianty trasy, tzn. kudy nedostavěné části okruhu Prahy postavit, aby vznikl okruh skutečně funkční, nepřesunul dopravní a emisní zátěž jen z jedné části Prahy do druhé a aby se konečně věcně a odborně rozřešily letité spory o tuto stavbu. **Žádáme, aby v tomto směru byla dokumentace dopracována, nebo aby z jejího závěru vyplýval jednoznačný a termínovaný požadavek na vypracování podrobné srovnávací studie obou diskutovaných tras okruhu – a) oficiální – Prahou a b) regionální – okolo Prahy.**

B)

Připomínky k řešení problematiky letecké dopravy v „Dopravní sektorové strategii 2.Fáze“ a ve Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.

*** Dopravní sektorová strategie 2.Fáze – oblast letecké dopravy**

Předkládaný materiál je neúplný, nekoncepční a neplní základní požadavky a cíle tohoto strategického materiálu:

- ⤴ zpracovatel uvádí, že leteckou infrastrukturu neřeší detailně, přesto detailně řeší jedno vybrané letiště a zcela opomíjí řešení strategie letecké dopravy v ČR jako celku,
- ⤴ ostatní letiště a jejich vývoj, který dopravní strategie může pozitivně i negativně zásadním způsobem ovlivnit, nejsou řešena, přestože mohou ovlivnit dostupnost i rozvoj regionů, požadavky na připojení na silniční i železniční síť .

Přístup zpracovatele k dalším letištím včetně mezinárodních, financovaných ze soukromých i veřejných prostředků není ani naznačen a jedná se o zcela nevyvážený přístup a nepřiměřenou orientaci na jeden subjekt.

Není řešeno, jakým způsobem ovlivní zásadní rozvoj letiště Václava Havla další letiště, jak se projeví případná koncentrace provozu na jejich ekonomice, zda jsou z hlediska státu potřebná, nebo zda budou v rámci ČR nahrazena vysokorychlostní dopravou, atp. a bude následně nutný jejich útlum či změna jejich charakteru.

V důsledku neřešení dalších letišť je i zpochybněn závěr o nezbytnosti rozsahu rozvoje letiště Václava Havla s negativními dopady na jeho okolí. Chybí odůvodnění koncentrace provozu a negativních dopadů do jednoho území, zpracovatel absolutně pomíjí probíhající přípravu dalšího mezinárodního letiště.

-Zpracovatel uvádí, že letecká infrastruktura není financovaná ze SFDI nebo ze státního rozpočtu a proto není zahrnuta v požadavcích na financování. Chybí ale zdůvodnění, proč se nezabývá i dalšími letišti a jejich rozvojem, přestože stejně jako letiště Václava Havla nekladou požadavky na financování, ale zcela zjevně nějakým způsobem nevyhnutelně zasahují do strategie rozvoje infrastruktury letišť.

*** Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví – oblast letecké dopravy**

S ohledem na zásadní nedostatky v samotné DSS je nutné hodnocení této oblasti dopravy přepracovat po doplnění dopravní strategie v oblasti letecké infrastruktury:

- ⤴ je hodnocena neúplná a nekoncepční DSS a proto ani závěry učiněné zejména v případě jedné lokality nemohou být věrohodné a odůvodněné, je nutné dopracovat strategii letecké dopravy a následně po vymezení rozvoje infrastruktury a jejích možných variant řešit jejich dopady a hledat přijatelná řešení v rámci strategického materiálu,
- ⤴ zcela se v rámci DSS i vyhodnocení pomíjí hledání a posuzování variant, potřebnost letecké infrastruktury v horizontu let 2020 s přihlédnutím k aktuálnímu vývoji,
- ⤴ podklady, na které se odvolává vyhodnocení jedné části dopravní infrastruktury, zcela zjevně vznikaly bez existence koncepčního materiálu rozvoje letecké dopravy a jsou z nich uváděny nepřesné a neúplné závěry,
- ⤴ jsou předkládány mylné informace („jsou např. řešeny náhrady za způsobený diskomfort u obyvatel v dosahu hluku, který bude způsoben novou drahou Ruzyňského letiště“)
- ⤴ zpracovatel v důsledku nedořešené DSS ve svých hodnocení tápe (*Priorizace železnice a posílení její infrastruktury jako celku ve smyslu „Bílé knihy Evropské dopravy“ není strategii zaručeno. Opatření k posílení železniční infrastruktury a multimodality jsou v koncepci zahrnuta, nicméně účinnost těchto opatření na změnu dělby dopravní práce je nejistá. Je neurčitě počítáno s náhradou za možnost leteckého spojení z Prahy s výstavbou vysokorychlostní trati do Drážďan a do Wroclawi. ...*),
- ⤴ DSS zjevně nenaplnuje požadavky citované Charty dopravy, životního prostředí a zdraví.

Příloha: Připomínky adresované MD k Sestra 2 z 9.7.2013 – s mapovými přílohami

Ing. Miloš Růžička
starosta MČ Praha - Ďáblice