



Odborný posudek ke Stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k záměru Dálnice D3 "Středočeská"

V roce 2022 zpracoval
ASITIS s.r.o.

Asitis 

Autoři:

Ing. Martin Vokřál
Mgr. Hana Trávníčková



OBSAH

1. Zpracovatel posudku	3
1.1 Zpracovatel.....	3
1.2 Zadavatel.....	3
2. Předmět posouzení	4
2.1 Záměr	4
2.2 Právní rámec posouzení.....	4
2.3 Důvod prověřování projektů infrastruktury z hlediska klimatického dopadu	7
3. Klimatické prověřování v procesu EIA.....	8
3.1 Klimatické prověřování záměru	9
4. Posouzení stávající dokumentace a posudků z hlediska klimatické změny	10
4.1 Záměr	10
4.2 Vliv na ovzduší a klima	11
4.3 Vlivy na hlukovou situaci	12
4.4 Vlivy na vodu	12
4.5 Energetické zdroje.....	13
4.6 Chybějící témata stávající dokumentace a stanovisek	14
4.6.1 Zmírňování změny klimatu (klimatická neutralita).....	14
4.6.2 Přizpůsobení se změně klimatu	14
4.7 Výběr variant	15
5. Závěr.....	16
Přehled zdrojů	18

1. ZPRACOVATEL POSUDKU

1.1 Zpracovatel

Společnost: ASITIS s.r.o.
IČO: 07836686
Sídlo: Vážného 99/10, 621 00 Brno
Oprávněný zástupce Ing. Martin Vokřál, jednatel

Společnost ASITIS s.r.o. je poradenská společnost zaměřená na řešení témat souvisejících s klimatickou změnou v oblastech adaptace a mitigace klimatické změny s týmem odborníků zahrnující specialisty v oblasti životního prostředí i energetiky. Je významným zpracovatelem Adaptačních strategií (např. Liberec, Havířov, Mladá Boleslav) a Akčních plánů pro klima a energetiku (SECAP – např. Karviná, Přerov).

1.2 Zadavatel

Spolek: Alternativa středočeské D3, z.s.
IČO: 07074417
Sídlo: Přetlucká 2304/3, Strašnice (Praha 10), 100 00 Praha
Oprávněný zástupce PhDr. Roman Andres, předseda

Spolek Alternativa středočeské D3, z.s. se zasazuje za zlepšování stávajících dopravních koridorů, modernizaci dopravy a obchvaty obcí. Prosazuje řešení AD3 0+, jehož realizace má předpoklady zajistit dopravní obslužnost v kratším časovém horizontu, s nižšími ekonomickými náklady a s nižšími socioekonomickými náklady zahrnujícími znehodnocení krajiny, sídel a životního prostředí.

2. PŘEDMĚT POSOUZENÍ

2.1 Záměr

Posudek se věnuje záměru výstavby Dálnice D3 „Středočeské“ ve vybrané variantě „Západní varianta“.

Jde o plánovanou výstavbu úseku dálnice D3 ve variantách cca 58,2 – 61,5 km. Kategorie dálnice/navrhovaná rychlost je uvažována 120 km/hod. Konstrukce vozovky asfaltobetonová, případně cementobetonová. (V každém směru dva pruhy šířky 3,75 m se středním dělicím pásem šířky 3,5 m a zpevněnými krajnicemi šířky 2,5 m s celkovou šířkou 27,5 m.)

Cíl projektu – zlepšit dostupnost Prahy, Českých Budějovic a dalších cílů, spojit severní a jižní země Evropy přes ČR pro tranzitní dopravu v roce 2030.

2.2 Právní rámec posouzení

Předmětem posouzení je souladu postupu investora s požadavky stanovených v právních předpisech pro několik fondů EU a zejména s:

- Pařížskou dohodou a cíli EU v oblasti klimatu. Postup investora musí odpovídat důvěryhodné trajektorii snižování emisí skleníkových plynů v souladu s novými cíli EU v oblasti klimatu na rok 2030 a dosažením klimatické neutrality do roku 2050, jakož i s rozvojem odolným vůči změně klimatu. **Infrastruktura se životností delší než do roku 2050 by měla rovněž zohledňovat provoz, údržbu a likvidaci podle podmínek klimatické neutrality**, což může zahrnovat aspekty oběhového hospodářství.
- Postup investora má vycházet ze zásady „**energetická účinnost v první řadě**“, která je definována v čl. 2 bodě 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999¹.
- A také ze zásady „**významně nepoškozovat**“, která se odvíjí od přístupu EU k udržitelnému financování a je zakotvena v nařízení

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU a 2013/30/EU, směrnice Rady 2009/119/ES a (EU) 2015/652 a zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 328, 21.12.2018), s. 1

Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852² (nařízení o taxonomii). Tyto pokyny řeší dva z environmentálních cílů uvedených v článku 9 nařízení o taxonomii, tedy zmírňování změny klimatu a přizpůsobování se této změně.

Technické pokyny, které jsou klíčovým dokumentem pro předkládaný posudek, jsou obsahem platného SDĚLENÍ KOMISE uveřejněném 16.9.2021 v Úředním věstníku Evropské unie č. 2021/C 373/01. Jde o sdělení, jehož účelem je poskytnout **technické pokyny k prověřování investic do infrastruktury z hlediska klimatického dopadu** v novém programovém období 2021-2027.

- Tyto pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu jsou součástí pokynů k udržitelnosti.
- Pokyny Komise k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu, v relevantních případech soudržné s pokyny vypracovanými pro jiné programy Unie, jsou předpokládány také podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153³ (nařízení o Nástroji pro propojení Evropy (CEF)).

Tyto pokyny jsou rovněž považovány za relevantní referenční dokument pro posuzování klimatické odolnosti infrastruktury podle čl. 2 bodu 37 a čl. 67 odst. 3 písm. j) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1060⁴ (nařízení o společných ustanoveních), jakož i podle Nástroje pro oživení a odolnost⁵. (dále také technické pokyny)

Národní legislativa a strategické dokumenty nejvyšší úrovně, které výše uvedené cíle přebírají a mají za úkol zajistit jejich výkon jsou:

- Strategie přizpůsobování se změně klimatu v podmínkách ČR (2015), kterou pro oblast dopravy shrnuje přímo Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 stanovuje následující hlavní cíl:

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 (Úř. věst. L 198, 22.6.2020), s. 13

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 (Úř. věst. L 249, 14.7.2021), s. 38

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1060 ze dne 24. června 2021 o společných ustanoveních pro Evropský fond pro regionální rozvoj, Evropský sociální fond plus, Fond soudržnosti, Fond pro spravedlivou transformaci a Evropský námořní, rybářský a akvakulturní fond a o finančních pravidlech pro tyto fondy a pro Azylový, migrační a integrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a Nástroj pro finanční podporu správy hranic a vízové politiky (Úř. věst. L 231, 30.6.2021), s. 159

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro oživení a odolnost (Úř. věst. L 57, 18.2.2021), s. 17

Hlavním cílem pro sektor dopravy je v souladu se Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR zvýšení schopnosti adaptace na negativní projevy změny klimatu, zvýšení odolnosti vůči negativním dopadům změny klimatu a podpora nízko-emisního rozvoje v oblasti dopravy, aniž by byla ohrožena kvalita životního prostředí a ekonomický a společenský potenciál rozvoje.⁶

- Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, která stanovuje následující hlavní cíl:

Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

- Vnitrostátní plán České republiky v oblasti energetiky a klimatu, který se věnuje vedle energetiky právě problematice dopravy jako jedné z oblastí, která má stanovené ambiciózní cíle v oblasti obnovitelných zdrojů energie. Ty vstupují do závazků dekarbonizace ČR:

Součástí rozměru dekarbonizace je také oblast obnovitelných zdrojů energie. ... Česká republika navrhuje příspěvek k evropskému cíli do roku 2030 na úrovni 22 %, což je nárůst o 9 procentních bodů v porovnání s vnitrostátním cílem ČR na úrovni 13 % pro rok 2020. ... V oblasti dopravy je cíl stanoven závazně pro všechny členské státy na úrovni 14 %.⁷

⁶ MD, 2021: Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, s. 10

⁷ Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2019: Vnitrostátní plán České republiky v oblasti energetiky a klimatu, s. 2

2.3 Důvod prověřování projektů infrastruktury z hlediska klimatického dopadu

Evropská ekonomika přejde do roku 2050 na nulové čisté emise skleníkových plynů (klimatická neutralita) v souladu s Pařížskou dohodou a evropským právním rámcem pro klima, včetně splnění nových cílů v oblasti skleníkových plynů pro rok 2030. Infrastruktura, mezi kterou jsou jmenovitě zahrnuté dálnice – jako dopravní stavby shodné s předmětem posudku, má dlouhou dobu životnosti, která přesahuje rámec roku 2050 a investor tak podle pokynu plánuje jejich provoz i ve 2. polovině 21. století. **Rozhodnutí o povolení a investicích do dopravní infrastruktury proto musí zohlednit vliv staveb na dosahování cílů v oblasti klimatické neutrality, ke kterým je Česká republika vázána.**

Současně je z hlediska ekonomické udržitelnosti a ochrany životního prostředí nezbytně nutné povolit a rozhodnout o investicích pouze do těch projektů infrastruktury a jejich variant, které budou připravené na vývoj změny klimatu predikovaný pro období jejich celého období životnosti. Do projektů, které jsou plně přizpůsobené nevyhnutelným dopadům změny klimatu a podporují tak budování adaptační kapacity a minimalizaci zranitelnosti v souladu s Pařížskou dohodou.

3. KLIMATICKÉ PROVĚŘOVÁNÍ V PROCESU EIA

Dopravní stavby, zvláště pak velké dopravní stavby, jsou zařazené do přílohy I směrnice EIA, protože mají významné vlivy na životní prostředí. U těchto záměrů dochází již od roku 2014 k překrývání mezi procesem EIA a prověřování z hlediska klimatického dopadu.

V roce 2014 byla směrnice EIA novelizována, aby se přizpůsobila vývoji politiky, právním a technickým souvislostem za posledních 25 let a novým úkolům v oblasti životního prostředí. Spolu normotvůrci se shodli, že důležitost problematiky životního prostředí, jako je změna klimatu a rizika nehod a katastrof, při tvorbě politiky se zvýšila a že by tedy měla také představovat důležitý prvek při posuzování a rozhodování o schvalování záměrů.⁸

Pro záměr Středočeské D3 k prověřování z hlediska klimatického dopadu prozatím nedošlo a dokumentace záměru, ani posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) neobsahuje materiály potřebné k tomuto prověření. A to přesto, že **záměr ze své podstaty a rozsahu představuje rizika související se změnou klimatu, která by sama o sobě měla být prověřená z hlediska vlivu na životní prostředí.**⁹ (A to nad rámec vlivu na životní prostředí dokumentovaném v předložené dokumentaci 2010.)

Požadavek prověření rizik souvisejících se změnou klimatu v rámci procesu posouzení vlivů záměrů na životní prostředí (EIA) vyplývá také z integrovaného přístupu k adaptaci na změnu klimatu, která je nedílnou součástí politiky udržitelného rozvoje a snižování rizika katastrof, a která je zakotvená v implementační části **Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizaci pro období 2021 – 2030 zpracované Ministerstvem životního prostředí** v meziresortní spolupráci s využitím klimatologických podkladů Českého hydrometeorologického ústavu schváleného usnesením vlády ČR ze dne 13.9.2021 č. 785. Tento materiál

⁸ Sdělení Komise — Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027 (OJ C, C/373, 16.09.2021), s. 64

⁹ Sdělení Komise — Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027 (OJ C, C/373, 16.09.2021), s. 44

explicitně zmiňuje proces posouzení vlivů záměrů na životní prostředí jako jeden ze stávajících procesů, v rámci, kterého mají být realizována opatření pro přizpůsobení se změně klimatu.

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace k posouzení vlivů záměru na životní prostředí EIA v případě velkých dopravních staveb jednoznačně má obsahovat prověření záměru z hlediska klimatického dopadu.

3.1 Klimatické prověřování záměru

Proces prověření záměru z hlediska klimatického dopadu je rozdělený na **dva pilíře – zmírňování změny klimatu** (mitigace) a **přizpůsobení se změně klimatu** (adaptace).

Základem pro analýzu nákladů a přínosů zmírňování změny klimatu je vyčíslení a peněžní vyjádření emisí skleníkových plynů. Pro korektní výběr alternativ – variant projektu, a tedy pro vyjádření společenských nákladů a vlivu na životní prostředí je třeba výpočtu a posouzení stínové ceny uhlíku pro všechny navrhované varianty záměru budování nové infrastruktury.

Vedle stínové ceny uhlíku výstavby dopravní infrastruktury je třeba z důvodu předpokládané životnosti staveb přesahujících rok 2050 ověřit, jestli je daná varianta z hlediska provozu, údržby, a konečným vyřazením z provozu slučitelná v celkovém kontextu nulových čistých emisí skleníkových plynů a klimatické neutrality.

Určení, ocenění a požadované provedení opatření pro přizpůsobení se změně klimatu je postaveno na základě posouzení klimatické zranitelnosti a rizik. Socioekonomické posouzení variant, včetně negativních vlivů variant záměru na obyvatelstvo a životní prostředí není kompletní bez posouzení a návrhu adaptačních opatření, které zajistí udržitelnost infrastruktury po celou dobu jejího plánovaného životního cyklu.

4. POSOUZENÍ STÁVAJÍCÍ DOKUMENTACE A POSUDKŮ Z HLEDISKA KLIMATICKÉ ZMĚNY

Ministerstvo životního prostředí v Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (1933/ENV/12) ze dne 1. února 2012, jako příslušný úřad podle § 21 zákona dospělo k závěru, že u záměru „D3 – Středočeská část“ nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru a platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného pod č.j.: 1933/ENV/12 dne 1. února 2012 se v souladu s § 9a odst. 3 zákona prodlužuje o 5 let, tedy do 1. února 2022.

Níže bychom rádi uvedli několik zásadních bodů, které jasně hovoří o tom, že na realizaci záměru je třeba se dívat zcela odlišnou optikou. V období ode dne, kdy se stala Středočeská D3 součástí koncepce výstavby dálniční sítě na základě vládního usnesení č. 741 z roku 1999 došlo ke zcela zásadnímu přehodnocení paradigmatu pohledu na vliv lidské činnosti na životní prostředí. (A to nebereme v potaz, že původní záměr pochází ze 70. let 20. století, kdy reagoval na tehdejší potřeby.)

4.1 Záměr

Kapacita záměru, pro který je dokumentace připravovaná je plánována na dopravní zatížení v roce 2030. Dnes je již zřejmé, že v roce 2030 dálnice pravděpodobně nebude ani dokončená. Plánování kapacity záměru má dle výše uvedeného právního rámce zahrnovat období minimálně 50 let a v případě záměru Středočeské D3 – jako velké dopravní stavby horizont 100 let.

Plánovaná kapacita (rozsah) záměru je klíčovým aspektem pro hodnocení vlivu na životní prostředí a v této chvíli je zřejmé, že tyto **základní údaje jsou zcela neaktuální.**

4.2 Vliv na ovzduší a klima

Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 mezi svými východisky uvádí:

Dominantní role energeticky velmi náročných automobilů poháněných spalovacími motory s nízkou účinností je příčinou vysoké spotřeby energie pro dopravu. V roce 2016 překonala v ČR konečná spotřeba energie pro dopravu 269 PJ/rok konečnou spotřebu energie v průmyslu (268 PJ/rok) a soustavně každoročně narůstá o dalších 9,2 PJ/rok. To je v ostrém kontrastu se závazkem ČR, který přijala vláda ČR dne 13. 1. 2020 ve svém usnesení č. 31, kterým schválila Vnitrostátní plán v oblasti energetiky a klimatu. Ten obsahuje závazný úkol snižovat novými úsporami energie (zvyšováním energetické účinnosti) konečnou spotřebu energie každoročně o 8,4 PJ/rok.¹⁰

Zároveň popisuje současnou negativní praxi, kdy stále ještě nedošlo k dostatečnému rozvoji 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.**¹¹ Tento jev negativně vstupuje do záboru hodnotných přírodních lokalit i k degradaci životního prostředí se všemi negativními vlivy na životní prostředí. Současně jde o projekty s velkou uhlíkovou stopou, které působí proti závazkům dekarbonizace.

Tato témata v posudcích vlivu na životní prostředí vůbec nejsou reflektována. Ani výpočet přepočtené uhlíkové stopy a přepočtená emisní zátěž, ani postupující přechod na moderní technologie řízení dopravní zátěže stávajících komunikací nejsou vůbec uvažovány. Je pochopitelné, že v roce 2007–v době zpracování prvních posudků, či dříve v době plánování záměru, nebyly tyto moderní technologie známe, stejně jako ČR nebyla signatářem celé řady mezinárodních dohod se závazkem snížení emisí, či dekarbonizace. Aktuálně jde však o zásadní nedostatek, který je v přímém rozporu s výše uváděným technickým pokynem a z hlediska Evropské komise činí celý záměr nefinancovatelným.

¹⁰ MD, 2021: Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, s. 5

¹¹ MD, 2021: Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, s. 31

Autoři posudků také nereflektují průběžné zvyšování prašnosti spojené s obdobím dlouhodobého sucha, které se s postupující klimatickou změnou bude vyskytovat stále častěji. Aktualizovaná Adaptační strategie ČR k tomuto jevu uvádí:

Dlouhodobé sucho může při nedostatečné údržbě komunikací a dalších zpevněných ploch přispívat ke zvýšené prašnosti, a tím k ohrožení zdraví lidí (poškození dýchacího a oběhového ústrojí).¹²

To je v rozporu se zpracovanými posudky, které uvádí, že provoz na dálnici nevyžaduje žádné suroviny. Technologie omezení prašnosti však stále obvykle zahrnují kropení vodou, která se napříč Evropou a také v celé řadě oblastí v ČR (mimo jiné i ve středočeském kraji, který je lokalitou umístění záměru) stává vzácným, omezeným zdrojem.

4.3 Vlivy na hlukovou situaci

Součástí popisu záměru je stanovení maximální povolené rychlosti na 120 km/h. Dnes již víme, že připravovaná Dokumentace pro územní řízení (DUR) pracuje s rychlostí 130 km/h. S ohledem na tento fakt je zřejmé, že **bude třeba přistoupit znovu k výpočtu hluku a emisí pro jednotlivé úseky.**

4.4 Vlivy na vodu

Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 uvádí k problematice vodního režimu následující:

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.¹³

¹² MŽP, 2021: Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizace pro období 2021–2030, s. 36

¹³ MD, 2021: Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, s. 31

Zpracované posudky se skutečně zabývají odvodněním komunikace. Se srážkovou vodou však navrhuji nakládat způsobem neaktuálním, a to svedením do místních vodních toků.

Tato praxe je v přímém rozporu se stávající snahou o maximální možnou retenci srážkové vody v lokalitě. Snaze o zadržení vody, která působí v období zesilujících hydrometeorologických extrémů jako preventivní opatření proti povodním, stejně jako způsob boje proti suchu.

Odvedení srážkové vody do místních toků bylo nad rámec toho pravděpodobně plánováno s využitím srážkových koeficientů, které již dnes nejsou platné a realizace záměru navrženým způsobem by mohla mít potenciál způsobit přívalové povodně, či zesílit povodňovou vlnu zejména s odstupem času, kdy bude dále docházet ke zvětšování hydrometeorologických extrémů.

Navržený způsob nakládání se srážkovými vodami je neakceptovatelný v době, kdy Státní fond životního prostředí financuje na úrovni všech krajů dokumentaci Plánů zvládání sucha zaměřenou opačným způsobem.

4.5 Energetické zdroje

Autoři posudků pravděpodobně v době zpracování nemohli předpokládat rozvoj elektromobility a závazky ČR v oblasti dosažení podílu obnovitelných zdrojů energie v oblasti dopravy (14 % již do roku 2030)¹⁴.

Současná situace a výhled provozu infrastruktury však jasně ukazuje, že **bude třeba reflektovat ohromné nároky na dodávky elektrické energie potřebné pro provoz elektromobilů**. Naprostá absence zmínky o velkých a intenzivních odběrech elektrické energie z nabíječek vozů, které se staly běžnou součástí benzínových pump i dálničních odpočívek je z hlediska plánování záměru na hraně s katastrofickými scénáři spojenými s výpadky dodávek elektřiny na další odběrová místa. Zároveň lze předpokládat, že záměr bude vyžadovat vybudování doplňkové infrastruktury, která posílí stávající nabídku energetické distribuční sítě v místech realizace záměru.

S ohledem na to, že záměr je plánován tak, aby se, pokud možno vyhnul urbanizovaným lokalitám, lze předpokládat s ohledem na široká ochranná

¹⁴ Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2019: Vnitrostátní plán České republiky v oblasti energetiky a klimatu, s. 343

pásma energetických sítí další významné zásahy do životního prostředí a cenných přírodních lokalit.

4.6 Chybějící témata stávající dokumentace a stanovisek

Pro možnost vydání stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí nebo k prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí mají být dle technického pokynu vypracovány následující podklad(y) potřebné k prověření záměru z hlediska klimatického dopadu:

4.6.1 Zmírňování změny klimatu (klimatická neutralita)

- Stanovení uhlíkové stopy – CO₂ ekvivalentu, včetně peněžního vyjádření emisí skleníkových plynů, vyjádření stínové ceny uhlíku z celého životního cyklu realizace a provozu infrastruktury.
- Stanovení uhlíkové stopy musí být zpracováno **pro všechny navrhované varianty, včetně nulové**, pro potřebu prosazení nízkouhlíkové volby a varianty z hlediska životního cyklu infrastruktury – tedy doporučení preferovaných variant MŽP jako orgánu, který stanovuje pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí v souladu se **zásadou „energetická účinnost v první řadě“**.
- Stanovení výchozího stavu (nulové varianty) a výpočet stínové ceny uhlíku je třeba k posouzení hodnověrnosti projektu z hlediska mezinárodních závazků Pařížské dohody a evropského právního rámce pro klima pro roky 2030 a 2050. V případě dopravní infrastruktury posuzované pro životní cyklus 100 let je třeba počítat také emise vznikající provozem této infrastruktury v dlouhodobém horizontu.

4.6.2 Přizpůsobení se změně klimatu

- Stanovení klimatických rizik včetně analýzy pravděpodobnosti a dopadu prostřednictvím analýzy zranitelnosti, která obsahuje vyjádření expozice a citlivosti na klimatická nebezpečí související s posuzovaným záměrem. Analýza expozice se musí zaměřit na expozici současným klimatem, ale také budoucím klimatem v předpokládaném výhledovém horizontu životnosti infrastruktury. Klíčové je vyjádřit, jak bude expozice a citlivost změněná realizací záměru. Pro efektivní plánování adaptačních opatření je třeba kvantifikovat pravděpodobnost i dopad rizik minimálně v rozsahu technických pokynů.

- Analýza zranitelnosti odhaluje klíčová rizika související s klimatickou změnou, a proto by měla být vypracována **pro všechny navrhované varianty, včetně nulové pro potřebu výběru varianty, která má potenciál nejlépe splnit zásadu „významně nepoškodovat“**.
- Vyhodnocení a plán příslušných adaptačních opatření – musí být naplánována taková opatření, která zajistí, že záměr nezvýší zranitelnost sousedních hospodářských a sociálních struktur a životního prostředí.
- Plán pravidelného monitorování a následných opatření (např. kritických předpokladů ve vztahu k budoucí změně klimatu a jejímu vývoji).

4.7 Výběr variant

Zásadním tématem pro výběr a doporučení variant podle technického pokynu je posouzení jednotlivých variant z hlediska klimatického dopadu. Výše uvedený právní rámec, ale i strategické dokumenty v oblasti životního prostředí i dopravy jasně ukazují na řadu nedostatků v popisu a dokumentaci záměru.

Úplná absence popisu dopadů jednotlivých variant z hlediska klimatického dopadu dle nových poznatků a právního rámce jsou zcela zásadním nedostatkem, který ve stávající době, při závazcích České republiky v oblastech klimatu, znemožňují odpovědný výběr vhodné varianty řešení a její doporučení v rámci stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Předkládaný posudek identifikuje nejvýznamnější problémy a uvádí, jaké kroky jsou třeba k tomu, aby bylo možné objektivně přistoupit k výběru a doporučení varianty řešení nevyhovující dopravní situace z hlediska vlivu na životní prostředí.

5. ZÁVĚR

Problematika ochrany životního prostředí je s postupujícími klimatickými změnami stále více spojená s adaptací a mitigací klimatické změny. **Evropská komise i jednotlivé členské státy EU, včetně České republiky formulovaly nové požadavky na posouzení vlivů na životní prostředí u investičních projektů do infrastruktury.** Tyto požadavky vychází z mezinárodních úmluv a jsou zhmotněny právními akty Evropské komise i vnitrostátními strategickými dokumenty nejvyšší úrovně.

Odborný posudek ke Stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k záměru Dálnice D3 "Středočeská" vychází z aktuálního právního rámce a konkrétních technických pokynů Evropské komise k aplikaci nových požadavků v rámci procesů posouzení vlivu záměrů na životní prostředí EIA.

Posudek shledal, že historická dokumentace posouzení vlivu na životní prostředí, která vedla k vydání souhlasného stanoviska MŽP k záměru v roce 2012 a jeho prodloužení v roce 2017, obsahuje řadu závažných nedostatků.

Dokumentace záměru vychází z dat a plánů, které nejsou aktuální. Mezi nejzásadnějšími je plánování dopravních kapacit pro rok 2030, namísto roku 2080-2130, absence uchopení témat elektromobility, zadržení a retence vody pro potřebu zvládání sucha, obdobně jako reflexe změněných klimatických podmínek a opatření zajišťujících obnovení odolnosti narušených ekosystémů na změny klimatu, či plánování odolnosti infrastruktury na nové hydrometeorologické extrémy, které se stávají realitou.

Naprosto zásadní pro posouzení vlivu na životní prostředí je dle technického pokynu prověření záměru z hlediska klimatického dopadu. V oblastech zmírňování změny klimatu (směřující ke klimatické neutralitě a dekarbonizaci) a přizpůsobení se změně klimatu (směřující ke zvýšení odolnosti životního prostředí na postupující změnu klimatu). Toto posouzení je pokynem předepisováno pro všechny varianty.

Absence vypracování posouzení klimatického dopadu v rámci posouzení vlivu na životní prostředí je samo o sobě důvodem, pro které stávající právní rámec akce vylučuje z financování, a tedy z realizace.

Pro potřebu posouzení vlivu na životní prostředí záměru Dálnice D3 "Středočeská" je zásadní doporučení variant. Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku v roce 2012 doporučilo, a ještě v roce 2017 prodloužilo své stanovisko k realizaci konkrétních variant stavby pro konkrétní úseky.

Doporučení variant podle technického pokynu musí být realizováno také na základě klimatického posouzení všech variant. Zvláště důležité je toto téma v kontextu aktualizované Dopravní politiky České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, která přímo hovoří o problémech v nadbytečném plánování kapacity dopravní infrastruktury.

PŘEHLED ZDROJŮ

- Sdělení Komise — Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027 (OJ C, C/373, 16.09.2021)
- Ministerstvo životního prostředí, 2021: Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizace pro období 2021–2030
- Ministerstvo dopravy, 2021: Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050
- Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2019: Vnitrostátní plán České republiky v oblasti energetiky a klimatu
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro oživení a odolnost (Úř. věst. L 57, 18.2.2021)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 (Úř. věst. L 198, 22.6.2020)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU a 2013/30/EU, směrnice Rady 2009/119/ES a (EU) 2015/652 a zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 328, 21.12.2018),
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 (Úř. věst. L 249, 14.7.2021)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1060 ze dne 24. června 2021 o společných ustanoveních pro Evropský fond pro regionální rozvoj, Evropský sociální fond plus, Fond soudržnosti, Fond pro spravedlivou transformaci a Evropský námořní, rybářský a akvakulturní fond a o finančních pravidlech pro tyto fondy a pro Azylový, migrační a integrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a Nástroj pro finanční podporu správy hranic a vízové politiky (Úř. věst. L 231, 30.6.2021)

