

Odborné posouzení dokumentace k záměru „D3 0304 VÁCLAVICE – VORAČICE“

(DÚR datovaná 12/2021) z hlediska dopadu záměru na emise

Posudek se zabývá dopadem výstavby úseku středočeské části dálnice D3, D3 0304/I, úsek Václavice – Voračice, na emise, včetně otázky úplnosti a adekvátnosti posouzení nežádoucích vlivů souvisejících s emisemi.

Na úvod nutno poznamenat, že emise zahrnují jak látky přímo nebo nepřímo rizikové pro lidské zdraví a látky přímo nebo nepřímo přispívající ke skleníkovému efektu a klimatickým změnám, přičemž některé látky, například částice emitované vznětovými motory bez filtru částic, spadají do obou těchto kategorií. Dále poznamenávám, že posudek se nezabývá jinými než emisními klimatickými dopady (změna absorpce slunečního záření povrchem, změny související se změnou ve využití plochy) a ani se nezabývá emisemi akustickými, tj. hlukem.

Dále na úvod poznamenávám, že výstavba samotného předkládaného záměru by byla bezpředmětná a zbytečná bez výstavby navazujících částí dálnice D3, tj. všech zbývajících úseků mezi Prahou a napojením na stávající vedení silnice I/3. V opačném případě by bylo nutné si položit otázku, proč je kvůli o málo více než 20 tisícům vozidel denně nutné stavět dálnici. Proto je vhodné posuzovat celou trasu, aby při zjištění neschůdnosti výstavby některého z úseků nebyly zbytečně vynaloženy prostředky na výstavbu jiných úseků, které by se tak staly zbytnými.

Předložená dokumentace EIA z roku 2010 pro celý úsek „středočeské D3“, Praha-Mezno, jejíž platnost byla následně prodloužena, uvádí na str. 15-18 historii záměru, který byl plánován (v roce 1993) a následně (v roce 1997) z ekonomických důvodů zrušen, a z textu je patrné, že z hlediska nežádoucích dopadů byl problematický. Vývoj situace od roku 2010 v dokumentaci není uveden, nicméně nepředpokládám, že by se jednalo o bezproblémový záměr.

Protože se předpokládáné dopady odvíjí od intenzity dopravy, ať již v jednotlivých místech nebo úsecích, nebo celkové, je otázka intenzity dopravy zásadní.

Dopravní model vypracovaný Sudop Praha v roce 2015 pro úseky Václavice-Voračice a Voračice-Nová Hospoda intenzity dopravy uvádí, avšak **se omezuje na stávající dopravu**. Na str. 16 této studie je uvedeno: „*Výhledové dopravní intenzity jsou zpracovány pro stavy S projektem i Bez projektu v letech 2026 (výchozí, invariantní), 2031 a 2050. Dopravní model uvažuje pouze s převedenou dopravou, tedy takovou, která v důsledku realizace projektu nezmění svůj zdroj a cíl, ale pouze trasu. V případě významných projektů s celostátním dopadem na přepravní poptávku, jakým zcela jistě je i dálnice D3 v hodnoceném úseku Praha – Mezno, lze však očekávat i významnou část indukované dopravy, která by se bez realizace D3 vůbec neuskutečnila, případně by se uskutečnila na kratší vzdálenosti.*“ Zde nezbývá

než konstatovat, že indukovaná doprava může být velmi vysoká a představovat podstatnou a pravděpodobně většinovou intenzitu dopravy.

Za prvé, model zmiňuje nutnost dobudování D3 jako součást E55 spojující Švédsko, Dánsko, Německo, ČR, Rakousko, Itálii a Řecko. Jakékoli zkrácení jízdní doby bezpochyby povede k navýšení tranzitní kamionové dopravy mimo jiné přes Prahu, přičemž v určitém bodě zkracování jízdní doby, kdy tato trasa se stane výhodnější oproti například trasám přes Německo, může vést k navýšení velmi významnému.

Za druhé, dosavadní výstavba dálnic vedla k nepřilíš regulované výstavbě nízkohustotní roztroušené zástavby v jejich blízkosti, jako jsou obchodní centra, skladiště, překladiště, montovny a další, a rezidenční oblasti zpravidla bez odpovídajícího občanského zázemí (školka, škola, obchod, hospoda, zdravotní středisko). Všechna tato zástavba je zpravidla relativně nízké architektonické a zejména urbanistické hodnoty a zcela popírá historický trend kompaktních obcí, dnes žádoucí jako „města malých vzdáleností“, po kterých se lze, a historicky tomu tak bylo, pohybovat pěšky, a ve kterých je dnes veřejná doprava. Nízká hustota zástavby, její roztroušenost a absence občanského zázemí vede k tomu, že je obsluhována prakticky výhradně individuální automobilovou dopravou.

Jako příklad lze uvést výstavbu D11, na které se na výjezdu z Prahy a východně od sjezdu na Sadskou dle sčítání ŘSD počet lehkých vozidel více než zdvojnásobil mezi roky 2000 a 2016, ačkoliv celkový výkon individuální automobilové dopravy se dle dopravních ročenek Sudop zvýšil pouze o necelých 20 %. Více než zdvojnásobily se jak počet vozidel na obou úsecích, tak rozdíl mezi nimi, z čehož lze usuzovat, že se jedná pro úsek přibližně Horní Počernice – Sadská o dopravu cílovou.

Je tedy zřejmé, že intenzita indukované dopravy – jak cílové pro okolí záměru, tak dopravy tranzitní – bude s největší pravděpodobností velmi podstatná, přičemž z výše zmíněného příkladu D11 lze usuzovat, že pravděpodobně stejného řádu jako doprava stávající.

Tato indukovaná doprava navýší emise zdravotně rizikových látek a emise skleníkových plynů nejen podél hodnocené trasy, ale rovněž jinde podél tras této indukované dopravy. Protože emise jsou závislé nejen na počtu vozidel, ale i na plynulosti dopravy, je nutné brát v potaz, že navýšení intenzity dopravy může vést ke snížení plynulosti dopravy na jiných úsecích mimo ty, jež jsou předmětem hodnocení. Lze předpokládat, tak jako v případě ostatních dálnic (D10, D11, D8, D4, D5), že podstatná část indukované dopravy bude projíždět v Prahou nebo v Praze mít počátek nebo konec cesty. Zde lze vznést oprávněnou obavu, že doprava indukovaná výstavbou záměru přispěje k navýšení intenzity automobilové dopravy v Praze, kde již nyní dochází na mnoha místech k přetížení silniční sítě. **Lze tedy očekávat, že realizací záměru a) dojde ke snížení plynulosti dopravy na některých místech na území hl. m. Prahy, b) dojde ke zvýšení emisí rizikových látek a skleníkových plynů na území hl. m. Prahy na jedno vozidlo v důsledku snížení plynulosti dopravy, c) dojde ke zvýšení celkových emisí rizikových látek a skleníkových plynů na území hl. m. Prahy vlivem vyššího počtu**

vozidel a vlivem nižší plynulosti dopravy. Co se týče bodů b) a c), zde shledávám možnost nežádoucích dopadů na kvalitu ovzduší v Praze, kterážto je jedna z nejhorších v ČR, a možnost rozporu s klimatickým závazkem hl.m. Prahy, jehož dosažení si lze jen těžko představit bez výrazného snížení intenzity individuální automobilové dopravy, jejíž uhlíkovou stopu na vozidlo a kilometr se dosud nijak výrazně nedařilo snížit, a není zřejmé že se tak podaří do roku 2030, a proto bude muset být snížení uhlíkové stopy automobilové dopravy dosaženo jejím omezením.

Přílohou dokumentace je **rozptylová studie** (dále jen Rozptylová studie nebo RS), na kterou je odkazováno v Souhrnné technické zprávě a ve Zprávě o vlivu stavby na životní prostředí. Tato studie vypracovaná ing. Šináglem je datovaná 12/2021.

Ve studii jsou na první pohled patrné dle mého názoru „školácké“ chyby, které ji však činí zmatečnou:

Imisní pozadí benzo[a]pyrenu (dále jen BaP) je v Tabulce XXX v desetínách $\mu\text{g}/\text{m}^3$, přičemž se zjevně má jednat o desetiny nanogramu na m^3 (ng/m^3), tj. hodnoty tisícinásobně menší. Naopak pozadřové koncentrace jsou v nesmyslné jednotce ný-metr, zřejmě nanometr, ale uvedená hodnota zjevně odpovídá spíše $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tedy naopak hodnotám tisícinásobně větším.

Tabulky XVI až XXV uvádí data s nereálnou přesností, například tabulka XXV na 6-7 platných číslic, z nichž skutečně platné jsou v lepším případě dvě, nanejvýše tři.

Příspěvky záměru k průměrným ročním koncentracím BaP vynesené ve všech obrazových přílohách (např. Obr. 62) jsou zjevně chybné, protože $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (maximum patrné z obr. 62), tj. $20\,000 \text{ ng}/\text{m}^3$, dvacetitísíckrát převyšující imisní limit je $1 \text{ ng}/\text{m}^3$, lze již považovat za pro mnohé jedince smrtelnou koncentraci. Očekával bych hodnoty o 5-6 řádů nižší, tj. setiny až desetiny nanogramu (ng , tj. desítky až stovky pikogramů, pg) na m^3 .

Je s podivem, že takovýto výsledek – překročení limitu o 2 000 000 % - byť jen v grafické příloze – zřejmě unikl pozornosti zpracovatele zprávy o vlivu stavby na životní prostředí, protože v opačném případě by byla rozptylová studie vrácena k opravě nebo alespoň by tato chyba byla předmětem komentáře ve zprávě.

Atypickým shledávám rozdíl v maximálním příspěvku k ročním koncentracím NO_2 mezi výpočtovými roky 2030 ($0,111 \mu\text{g}/\text{m}^3$, kap. 4.2.1) a 2050 ($0,302 \mu\text{g}/\text{m}^3$, kap. 4.2.2). Původ tohoto rozdílu není ze studie patrný - rozdíl mezi celkovými emisemi NO_x je prakticky zanedbatelný a rozdíl v ostatních parametrech ve studii dokumentován není – považuji tak za poměrně pravděpodobné, že se může jednat o chybu zpracovatele, a to buď ve vstupních datech modelu, nebo v jeho interpretaci.

Zde je otázkou, zda a do jaké míry jsou touto nebo související chybou zatíženy ostatní výsledky rozptylové studie.

Pozoruhodný je nepoměr mezi intenzitami dopravy pro výpočtový rok 2050, které jsou ve směru Praha o 3-5 % vyšší než v opačném směru. Tento nepoměr přičítám tomu, že zpracovatel použil pro rok 2050 pro směr Praha (avšak nikoliv pro opačný směr) omylem data pro rok 2030.

V RS absentuje zmínka o studených startech, ty v tomto případě nepokládám za problém, nicméně metodika jejich posouzení vyžaduje, studie by proto měla obsahovat poznámku, že k nim nebude ve vyšší míře docházet.

Dále v RS absentuje zmínka o emisích během výstavby.

Z kteréhokoli z výše uvedených důvodů je Rozptylová studie vadná a měla by být upravena či přepracována.

Domnívám se, že by se však jednalo pouze o formální krok, protože je zřejmé, že zásadním dopadem nebude provoz deklarovaného počtu vozidel po dálnici vedoucí vesměs mimo městské aglomerace, ale dopad indukované dopravy, tj. dopravy vyvolané výstavbou záměru, na ovzduší v pražské aglomeraci.

Rozptylová studie však posuzuje pouze oblast výstavby záměru, nikoliv oblast, kde lze logicky očekávat nejhorší dopady. Z dokumentace i z porovnání intenzit dopravy pro roky 2030 a 2050 je pak zřejmé, že doprava vyvolaná záměrem do výpočtu zahrnuta není.

Dalším podstatným nedostatkem RS, který nejde k tíži zpracovatele, protože o něm nemohl vědět, je akt Evropské rady, kterým bylo 14.10.2024 schváleno nařízení, kterým se snižují budoucí imisní limity, přičemž nový limit pro průměrné roční koncentrace PM_{2.5}, 10 ug/m³, je již nyní překročen (pozařované koncentrace jsou dle Tabulky XXX RS, pokud odmyslíme chybu tří řádů zpracovatele rozptylové studie, 13 ug/m³). Toto nařízení sice ještě nebylo transponováno do české legislativy, ale bude muset do dvou let být, a lze prakticky s jistotou očekávat, že k tomu na základě stávajících mezinárodních závazků dojde.

Nezávisle na této nové evropské legislativě existují, a existovaly v době zpracování RS, poznatky o škodlivosti pro lidské zdraví i koncentrací nižších, než jsou imisní limity. Splnění legislativních limitů totiž ještě neznamena, že záměr nebude mít žádný dopad. Imisní limity nejsou stanoveny tak, aby zaručovaly, že nedojde ke škodám na lidské zdraví v případě jejich splnění. Světová zdravotnická organizace, která vychází z vědeckých poznatků, v roce 2021 snížila cíl pro roční průměrné koncentrace PM_{2.5} na 5 ug/m³ a NO₂ na 10 ug/m³, v obou případech na čtvrtinu evropského limitu. Tento cíl pro PM_{2.5} je v ČR ve většině obydlených území, včetně lokality záměru, překročen.

V Rozptylové studii (Šinágl, 2021) není zahrnuta indukovaná doprava, dále nejsou zahrnuty předpokládané negativní vlivy na plynulost dopravy a na ovzduší zejména v Praze, a není zohledněn současný stav poznání zejména o zdravotních rizicích sledovaných látek.

Kromě emisí rizikových látek je třeba brát v potaz emise skleníkových plynů, a to jak související s výstavbou díla, tak s jeho následným provozem.

V originální dokumentaci nenalézám jakékoli posouzení emisí skleníkových plynů, zejména CO₂ emitovaného během jak výstavby záměru, tak jeho provozem. Požadavek na snížení emisí skleníkových plynů vyplývá z mezinárodních závazků ČR, v rámci Prahy pak z klimatického závazku hl. m. Prahy. **Dokument o vlivech záměru na klimatický systém** a odolnosti projektu vůči klimatickým změnám, zpracovaný ATEM, datovaný srpen 2021 (PDF souboru má datum změny 31.8.2024), dále jen „klimatický dokument ATEM“, **byl dodán až dodatečně,** jako podklad pro prodloužení platnosti EIA:

Zde si dovoluji poznamenat časový sled událostí. Dne 16.9.2021 byly v Úředním věstníku Evropské komise (2021/C 373/01) zveřejněny „Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021-2027“. Dle současného stavu poznání představují klimatické změny, způsobené ovlivněním tepelné bilance Země zejména emisemi skleníkových plynů, velmi zásadní, ne-li přímo existenční, riziko pro naši civilizaci, a proto jsou uvažovány, plánovány, či byly přijaty závazky ke snížení emisí skleníkových plynů. Zjevně se tak jedná o poměrně zásadní riziko, které, jak uvádí dokumentace, v době vydání prvního EIA nebylo nutné posoudit, ale minimálně od 16.9.2021, tedy v době podání žádosti o prodloužení EIA (dle dokumentace 9.11.2021), zde taková povinnost vznikla. **Je tedy právní otázkou, kterou mně nepřísluší posoudit, zda byly splněny zákonné podmínky pro prodloužení platnosti stanoviska k EIA, mezi které patří, že nesmí existovat nová, dosud neposouzená rizika.**

Dále je otázkou, zda „klimatický dokument ATEM“ splňuje požadavky, kladené citovanými pokyny Evropské komise. Dle mého názoru nikoliv, protože například absentuje nejen výpočet, ale jakákoli úvaha o emisích skleníkových plynů spojených s výstavbou záměru. Dále absentuje stanovení ohraničení projektu, který díky změnám trasování dopravy (které v klimatickém dokumentu ATEM zmíněny jsou) a indukované dopravě (která tamtéž zmíněna není) má zjevně dopady mimo samotný koridor záměru. Technické pokyny Evropské komise mimo jiné ukládají (str. 69) do posouzení EIA zahrnout „přímé emise skleníkových plynů vzniklé při výstavbě projektu a v průběhu provozu projektu po dobu jeho životnosti“, a při posuzování podle okolností zohlednit „příslušné cíle snížení skleníkových plynů na vnitrostátní, regionální a místní úrovni“, přičemž „V některých odvětvích, zejména v dopravě a rozvoji měst, by to rovněž mělo být s odkazem na nejrelevantnější fázi, což je celkový plán, do něž projekt spadá (nebo by měl spadat).“

Klimatický dokument tak sice popisuje riziko možných dopadů klimatických změn na vlastní záměr, ale jen kuse popisuje dopady, které výstavba a provoz záměru mohou mít na klimatické změny. Například výstavba hodnocena vůbec není, a ve fázi provozu je zřejmě ignorována indukovaná doprava a navýšení intenzity dopravy mimo úseky pokryté dokumentem. **Je opět právní otázkou, zda rizika, která**

v originální EIA hodnocena nebyla, byla adekvátně hodnocena alespoň dodatečně, a pokud nikoliv, zda mělo být stanovisko EIA prodlouženo.

Závěr klimatického dokumentu ATEM, že 115 tisíc tun CO₂ (viz. str. 11 dokumentu MŽP o prodloužení platnosti stanoviska EIA, Č. j.: MZP/2021/710/5811) ročně představuje malé množství, srovnatelné s teplárnou menšího města, bez jakékoli úvahy, jak by bylo možné tyto emise snížit či kompenzovat, považuji za kusy a v kontextu současného stavu za zcela neadekvátní a nedostatečný.

Dosavadní zkušenost se zprovozněním prakticky libovolné dálnice v ČR je taková, že se v žádném případě nejedná o pouhý přesun předem daného počtu vozidel ze stávající silnice na novou dálnici, ale že dochází k nárůstu intenzity dopravy právě díky zlepšení dopravní obslužnosti (ať již skutečnému, nebo pocitovanému). Příkladem je výstavba D11 z Prahy směr Sadská, která měla odvést tranzitní dopravu z Horních Počernic, Nehvizd, a dalších obcí. Současná realita je taková, že na hraně své kapacity, a často již za ní, je v řádově první desítky kilometrů jak nově vystavěná D11, tak původní silnice 611.

Tato indukovaná doprava je spojena s emisemi skleníkových plynů. Jedná se převážně o přímo emitované CO₂, v menší míře o přímo emitovaný metan (CH₄) a oxid dusný (N₂O), dále o CO₂ vzniklý v atmosféře oxidací přímo emitovaného CO a organických látek, a dále o klimatický dopad emitovaných sazí, které mají obdobný efekt jako CO₂, avšak jejich životnost v atmosféře je výrazně nižší.

Zatímco v Evropě i v ČR se celkové emise CO₂ spíše snižují, spotřeba pohonných hmot v ČR setrvale narůstá, např. v roce 2023 se jednalo o 8,384 miliardy litrů paliv, převážně motorové nafty a benzínu (statistika České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, ČAPPO). Spotřeba nafty a benzínu vzrostla za rok 2023 o cca 2 % a za posledních třicet let o více než dvojnásobek.

Značným technologickým pokrokem bylo dosaženo zvýšení účinnosti spalovacího motoru a snížení energetických ztrát vozidel, toto se ale projevuje spíše u těžkých užitkových vozidel, zatímco u osobních automobilů byl tento pokrok z velké míry kompenzován navýšením hmotnosti a navýšením výkonových parametrů vozidel. Menšího snížení emisí CO₂ bylo dosaženo používáním biopaliv (emise CO₂ při výrobě biopaliv jsou vesměs záporné, protože biomasa při svém růstu absorbuje CO₂ z atmosféry), které ale nahrazují jen jednotky procent ropných paliv.

Další opatření ke snížení CO₂, jako je náhrada spalovacích motorů elektrickými pohony, náhrada individuální automobilové dopravy veřejnou a nemotorizovanou dopravou, přesun silniční nákladní dopravy na železnici, jsou sice deklarována a podporována, ale dosud realizována v relativně malé míře, a proto dosud nevedla k výraznějšímu snížení emisí CO₂, a není mi známo, že by existoval jasný, reálně proveditelný a závazný plán, jak výraznějšího snížení emisí CO₂ z automobilové dopravy do roku 2030 dosáhnout.

V případě klimatického závazku hl. m. Prahy byl připraven Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030 (<https://klima.praha.eu/cs/klimaplan-v-kostce.html>)

(https://klima.praha.eu/data/Dokumenty/Dokumenty%202023/klimaplan_cz_2301_09_online.pdf), který ukládá do roku 2030 snížit spotřebu fosilních paliv v dopravě o 17 % vzhledem k roku 2010. Jednou z významných priorit Klimatického plánu je snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze.

Podporovat z veřejných prostředků zároveň zlepšení dostupnosti hlavního města automobilovou dopravou výstavbou nových dálnic, včetně předkládaného záměru, a zároveň různými demotivačními opatřeními (omezení parkování, poplatky za vjezd, ...) snižovat intenzitu automobilové dopravy, tj. dvě navzájem zcela protichůdná opatření, se zdá být nesmyslné, a zdá se být neúčelným vynakládáním veřejných prostředků.

Zde popsaná úvaha autora je zcela v souladu s citovanými technickými pokyny Evropské komise, které uvádí, že „Zvláštní pozornost je třeba věnovat každému projektu infrastruktury, která využívá fosilní paliva nebo s nimi souvisí,“ (str. 19), a dále (str. 69), že „Při posuzování by se podle okolností měly zohlednit příslušné cíle snížení skleníkových plynů na vnitrostátní, regionální a místní úrovni.“, a také to, nakolik projekt přispívá k těmto cílům formou snížení emisí, přičemž „mohou zde být určeny příležitosti ke snižování emisí alternativními prostředky“.

Dle mého názoru adekvátní posouzení, alespoň v rozsahu předepsaném evropskou legislativou, v klimatickém dokumentu ATEM zcela absentuje.

Dále vzhledem k tomu, že dle dostupných vědeckých poznatků představuje klimatická změna velmi závažnou, možná i existenční hrozbu pro naši civilizaci, by jakékoli opatření, vedoucí k navýšení emisí skleníkových plynů, mělo být posuzováno (pokud není posuzováno z jiného titulu) dle principu „výrazně neškodit“ (DNSH, Do no significant harm). Posouzení DNSH je vyžadované např. nařízením Evropského parlamentu a Rady 2021/1060 pro záměry financované evropských fondů, dále Metodickým pokynem pro uplatňování zásady DNSH pro Národní plán obnovy na období 2021-2026 (https://www.dia.gov.cz/wp-content/uploads/2023/11/NPO_MP-pro-uplatnovani-zasady-DNSH-pro-NPO_verze-2.0.pdf), lze jej tak označit za pragmatický přístup pro záměry financované z veřejných prostředků.

Z výše uvedených důvodů jsem toho názoru, že ani původní, a ani doplněná, dokumentace v době podání žádosti o prodloužení platnosti stanoviska k EIA, a rovněž v době vydání prodloužení platnosti stanoviska k EIA, nesplňovala podmínku, že všechna rizika, která mají být posouzena, byla adekvátně posouzena.

Zde si dovoluji upozornit obavu, že relativně povrchní a relativně laxní přístup k ochraně ovzduší a klimatu přispěje k nenaplnění pro ČR právně závazných snížení emisí skleníkových plynů a zvýší riziko

žalob (např. pro nečinnost) ze strany občanů, kteří jsou nebo v budoucnu s určitou pravděpodobností mohou být klimatickými dopady dotčeni.

Z klimatického hlediska shledávám záměr zcela protichůdný všem základním směrům snižování nežádoucích dopadů na klima, které počítají s útlumem silniční dopravy, a to například formou přesunu dálkové dopravy na železnici, elektrifikací místní dopravy, ale rovněž snižováním poptávky po dopravě podporou místní ekonomiky a budováním kompaktních „měst nízkých vzdáleností“, kde lze pro krátké cesty použít chůzi, jízdu na kole a obdobných prostředcích, a jízdu malými vozítky na elektrický pohon, které v mnohých případech již nyní jsou, na rozdíl od velkých rodinných vozů s dojezdem řádově vyšších stovek km bez doplňování energie, ekonomicky dostupné, jak je patrné z rozmachu elektokol, elektrokoloběžek, skútrů a podobných vozidel. Zmíněné snahy o snížení závislosti na individuální automobilové dopravě a silniční nákladní dopravě vyplývají ze skutečnosti, že zatímco spotřeba fosilních paliv a spojené emise skleníkových plynů se ve většině odvětví rychle snižují zejména přechodem na obnovitelné zdroje energie, v případě dopravy tomu tak není. Emise skleníkových plynů z dopravy stagnují nebo mírně stoupají, protože i přes značné úsilí totiž nebyl nalezen většinově dostupný zdroj energie, který by nahradil ropná paliva v současném objemu jejich spotřeby.

Žádná variantní řešení nejsou v dokumentaci uvažována. (Pozn.: Ze dvou tras vedení D3, východní a západní, z nichž pouze západní je předmětem prodloužení stanoviska k EIA, tj. nejedná se fakticky o variantní řešení.)

Zde považuji za nutné poznamenat, že protože klimatický plán i další dokumenty výslovně hovoří o potlačování silniční dopravy (např. dálkové tranzitní nákladní ve prospěch železniční dopravy, individuální osobní ve prospěch veřejné a nemotorové dopravy, ...), **alternativy zmiňované ve strategických dokumentech by měly být zohledněny v úvaze o variantních řešeních.**

Možnou alternativou výstavby D3 pro tranzitní dopravu může být urychlení dobudování železničních tranzitních koridorů TEN-T, vybudování vysokorychlostní železnice a přesun tranzitní nákladní dopravy na železnici. Takový přístup by napomohl i prioritám snížení emisí skleníkových plynů, protože železniční doprava je méně energeticky náročná a většina přepravních výkonů na železnici je realizována na elektrický pohon, jehož uhlíková stopa na jednotku výkonu postupně klesá, zatímco uhlíkovou stopu silniční dopravy se zatím ve významnější míře snížit nedaří.

Obdobně variantním řešením výstavby D3 pro dojezd do Prahy z oblasti záměru může být železniční trať Praha – Benešov u Prahy – Olbramovice – Tábor a Olbramovice – Sedlčany.

Možnou alternativou výstavby D3 pro místní dopravu pak může být pečlivě vybraná řada opatření, kterými bude region směřovat k takovému územnímu a ekonomickému rozvoji, který je méně závislý na silniční dopravě.

Závěry:

1. Rozptylová studie trpí vícero věcnými chybami, včetně chyb v rozsahu více řádů (některé hodnoty jsou vykázány tisíckrát menší, jiné tisíckrát nebo milionkrát větší, než patrně ve skutečnosti jsou).
2. Rozptylová studie dále nezohledňuje aktuální stav legislativy, tj. schválení přísnějších imisních limitů Evropskou radou.
3. Posouzení emisí skleníkových plynů a dopadů záměru na klima je neúplné a neodpovídá legislativním požadavkům (ani současným, ani platným v době prodlužování platnosti stanoviska k EIA).
4. Jak posouzení emisí rizikových látek a jejich dopadů na zdraví, tak posouzení emisí skleníkových plynů, jsou omezeny na oblast záměru, přičemž dopady záměru lze očekávat i mimo tuto oblast, zejména v případě zdravotních dopadů emisí v pražské aglomeraci.
5. Výstavba a provoz záměru, zejména navýšení intenzity dopravy vyvolané zkrácením jízdní doby a zlepšením dopravní obslužnosti, povede k podstatnému navýšení emisí skleníkových plynů, což je v přímém rozporu s národními, evropskými i celosvětovými snahami o snížení emisí skleníkových plynů, a s těmito snahami spojenými místními, národními a mezinárodními závazky.
6. **Cíl a účel záměru, usnadnit automobilovou dopravu z Prahy na jih a opačně, je v přímém rozporu s cílem a snahami automobilovou dopravu v Praze naopak omezovat.** Stav, kdy jsou, či mají být, z veřejných peněz financovány záměry s protichůdnými dopady, které mají tendenci se navzájem anihilovat, nelze považovat za systematický a hospodárný přístup.

V Praze 7.11.2024

Prof. Michal Vojtíšek, M.S., Ph.D.

Kontaktní adresa:

Centrum vozidel udržitelné mobility

Fakulta strojní ČVUT v Praze

Technická 4, 160 00 Praha 6

michal.vojtisek@mensa.cz, michal.vojtisek@fs.cvut.cz,

tel. 774 262 854

Dovětek o kvalifikacích

Posudek jsem vypracoval jako vědecký pracovník a univerzitní profesor (Fakulta strojní ČVUT v Praze, Technická fakulta České zemědělské univerzity v Praze, Fakulta mechatroniky a mezipředmětových studií Technické univerzity v Liberci) působící 28 let v oboru hodnocení a měření emisí motorových vozidel a spalovacích motorů a dopadů nových motorových paliv a technologií na emise, ovzduší, životní prostředí a lidské zdraví. Jsem autorem mimo jiné 72 mezinárodně uznávaných recenzovaných článků v databázi Scopus, které získaly více než 1000 citací (h-index 20 dle Scopus, 18 dle Web of Science). Moje odborná praxe zahrnuje zpracování a nezávislé audity dopravních a rozptylových studií a dokumentace EIA obecně v zahraničí. V současné době nejsem držitelem v ČR uznávané autorizace ke zpracování dotčených typů studií, k čemuž dodávám, že tyto nezpracovávám, a k jejich posuzování žádná autorizace není vydávána ani legislativou vyžadována. Není mi známa existence soudního znalce, který by se emisemi z dopravy přímo zabýval, znalci v oboru energetiky a pohonů se specializují na jiné aspekty než emise a znalci v oboru čistota ovzduší se zabývají jinými zdroji emisí než doprava a není v jejich silách sledovat rychle se vyvíjející stav poznání. Hledá-li úředník legislativní oporu vypracování tohoto posudku, vyplývá z odstavců d) a e) prvního paragrafu Zákona o vysokých školách, který zohledňuje mezinárodní zvyklost, dle které členové akademické obce spolupracují se společností a se státní správou ve složitých společenských a dalších otázkách, které jsou v jejich odborné kompetenci.