

Územní plán hl. m. Prahy (Metropolitní plán)

název org.	charakter	PID	ID vyjádření	shrnutí	obsah vyjádření
6) Zástupce veřejnosti					
3364 MHMPP08XFQ4R	Námítka	MHMPXPJ1W96F	3012363	Jiné	Zástupce veřejnosti zastupuje 746 fyzických osob - viz detail podání.
3364 MHMPP08XFQ4R	Námítka	MHMPXPJ1W96F	3012365	Nesouhlas	Námítky k návrhu Metropolitního plánu hlavního města Prahy 1.Nesouhlas se záměrem a odůvodnění Nesouhlasíme s vymezením koridoru pro Pražský okruh a související stavby (MÚK, přivaděče) a požadujeme jeho/jejich zrušení v Metropolitním plánu (MPP) i Zásadách územního rozvoje (ZÚR) hl. m. Prahy. Uvedený záměr je v rozporu se zákony (evropská legislativa TEN-T, zákon o pozemních komunikacích, stavební zákon), Politikou územního rozvoje (PÚR), strategickými dokumenty a klimatickými závazky hl. m. Prahy, ČR a EU. Zároveň představuje nepřiměřený zásah do vlastnictví a do veřejného zájmu. (obr. viz příloha - pozn. pořiz.) 1.1. Nefunkční dopravní řešení, nesoulad s evropskou legislativou TEN-T a zákonem o pozemních komunikacích Pražský okruh (PO, dálnice D0) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patří především zvýšení plynulosti a

bezpečnosti provozu, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení městských oblastí, oddělení městské a tranzitní dopravy.
Podle zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., § 4 odst. 1: „Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.“
Pražský okruh by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV vnitroměstskou a příměstskou dopravu. Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má.
Pražský okruh dle MPP a ZÚR je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T, neboť vede rezidenčními, rekreačními a přírodními lokalitami hl. města Prahy a nechrání obyvatele pražské aglomerace před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Navíc povede k nežádoucímu mísení městské a tranzitní (zejména nákladní) dopravy. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na více než 100 000 lidí na severu a na východě Prahy.
Z bezpečnostního auditu ke zkapačitnění úseku 510 (Satalice - Běchovice), který si nechalo zpracovat ŘSD, vyplývá, že po dostavbě 511 bude kapacita úseku 510 (3+3 pruhy) nedostatečná a výhledově po zprovoznění 520 nebudou stačit ani 4+4 pruhy. Navíc jsou zásadním způsobem porušeny požadavky na vzdálenosti křižovatek. Překážkou pro zkapačitnění je okolní zástavba a přírodní památky v blízkosti dálnice. Audit navrhuje uvažovat o realizaci ve vzdálenější alternativě na východ od Prahy.
<https://rozumnadoprava.cz/publikace/#510bezpecnost>
https://dolni-pocernice.cz/doc/A_D0_510_AKTUALIZACE-ZDP.pdf#page=150
(obr. viz příloha - pozn. pořiz.)

1.2. Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji

Současný návrh Pražského okruhu dle Metropolitního plánu (dále MPP) a Zásad územního rozvoje (dále ZÚR) vychází z koncepce 60. let minulého století. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. Návrh nebere ohled na zásadní změny a zavádí na území hl. m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu. Je také v rozporu se strategickými dokumenty a požadavky v oblasti udržitelné mobility, s klimatickými závazky a s potřebou omezování závislosti na fosilních palivech.
(obr. viz příloha - pozn. pořiz.)

1.3. Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje

Pražský okruh jako součást TEN-T s kamionovým provozem je veden skrz či v těsné blízkosti intenzivně zastavěných částí města (Černý Most, Horní Počernice) a rezidenčních lokalit, kde se očekává výrazný populační nárůst (Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje, Horoměřice, Ďáblice, Březiněves) a přes rekreační a přírodní oblasti pro desítky tisíc obyvatel.
Trasa Pražského okruhu navíc zabírá zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl. m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby, způsobí fragmentaci krajiny a zábor ploch veřejné zeleně, Výrazně sníží využití rekreačního potenciálu krajiny a negativně ovlivní přírodní a krajinné hodnoty území. To je zásadní rozpor s čl. 38 odst. b, f, g Politiky územního rozvoje. Realizace Pražského okruhu dle MPP a ZÚR pravděpodobně povede k nežádoucí výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze.
Dlouhodobým problémem hlavního města Prahy je absence vize jejího rozvoje, která by měla být zakotvena zejména v územně plánovací dokumentaci. Jakmile bude PO realizován, stane se v dotčeném území výraznou bariérou – hranicí růstu. V severní části Prahy je z tohoto pohledu jižní varianta PO značně limitující: zejména pro budoucí možnost posílit přírodní zázemí nebo pro rozvoj těchto městských částí. Zatímco ve Středočeském kraji kapacitní komunikace ve volné krajině může být konkurenční výhodou a významnou úsporou času při přepravě lidí a zboží mezi městy a obcemi. Silnice jsou motorem ekonomiky do okamžiku, než začínají svou zátěží potenciální rozvoj blokovat, jak hrozí v Praze, kde je nedostatek volných parcel za dostupnou cenu.

1.4. Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR)

Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení Silničního okruhu kolem Prahy - SOKP převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce dopravy v metropolitní oblasti a klade za úkol koordinovat rozvoj Prahy a Středočeského kraje. Tranzitní silniční doprava je však vedena intenzivně zastavěnými částmi města: Na severu je velmi problematické vedení skrz městskou část Praha – Suchdol, kde žije, studuje a pracuje téměř 30 000 lidí (včetně studentů České zemědělské univerzity) a také v těsné blízkosti rezidenční zástavby Horoměřic, Čimic, Bohnic a Dolních Chabí (více než 30 000 obyvatel). Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se počítá s další rezidenční zástavbou. Na východě Prahy PO protíná hustě obydlenou oblast sídliště Černý Most a Horní Počernice s více než 40 000 obyvateli.
Pražský okruh dle MPP a ZÚR zajišťuje distribuci zdrojové a cílové dopravy pouze v Praze a nejbližším okolí, NIKOLIV však v metropolitní oblasti, která zahrnuje několik okresů Středočeského kraje. Nejenže tedy nezajistí efektivní dopravní obsluhu metropolitní oblasti, ale ve svém důsledku ani hl. města Prahy, neboť zde bude docházet k nežádoucímu mísení tranzitní a městské dopravy s negativními dopady na plynulost a bezpečnost provozu.
Funkce Pražského okruhu pro distribuci zdrojové a cílové dopravy po obvodu města je problematická, protože usnadní dojíždění autem (i ze vzdálenějších lokalit). Za účelem ochrany životního prostředí a zlepšení dopravní situace ve městě je naopak žádoucí, aby lidé nemuseli dojíždět do Prahy vůbec, tj. aby mohli uspokojit své potřeby v místě bydliště a v případě dojíždění použili veřejnou hromadnou dopravu. Navíc v prosazované poloze blízko města realizace okruhu, který bude sloužit i jako příjezdová komunikace do Prahy a degraduje středočeské obce (bez dostatečné občanské vybavenosti a dopravní infrastruktury) na pouhé „noclehárny“. Realizace Pražského okruhu dle MPP a ZÚR je z hlediska potřeby vyváženého a polycentrického rozvoje sídelní struktury (čl. 18 PÚR) a zvyšování soběstačnosti středočeských měst a obcí (za účelem omezení vynucené mobility) nežádoucí. Nevhodnost polohy dálničního okruhu na území Prahy potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe:
Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists
<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-trafficmotorists/>
Politika územního rozvoje stanovuje jako hlavní kritéria minimalizaci konfliktů s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami a respektování požadavků Evropské unie na transevropskou dopravní síť TEN-T (čl. 79 odst. b, c PÚR).
Pražský okruh dle MPP a ZÚR má vést přes chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky a Drahaň – Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nálezem, jehož historie sahá do doby kamenné. Výstavba a provoz transevropské dálnice (zejména úseky PO 518 a 519) by představovaly zásadní konflikt s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami. To je zásadní rozpor rovněž s odst. 20 PÚR: „Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, ... vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.“
Historická krajina versus dálnice, Ing. arch Lenka Hornychová
<https://rozumnadoprava.cz/historicka-krajina-versus-dalnice/>
Rozpor s požadavky Evropské unie na TEN-T je popsán v kapitole 1.1.

1.5. Střety se životním prostředím

Pražský okruh dle ZÚR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000 (Housle, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon Vltavy u Sedlce, Zámky, přírodní park Drahaň-Troja s údolím Čimického potoka a Drahanským údolím). Na východě Prahy je transevropská dálnice trasována v těsné blízkosti dalších přírodních památek (Bažantnice v Satalicích, Vinořský park, Chvalský lom, Xaverovský háj, Počernický rybník, Litožnice). Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Podle stanoviska odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy číslo jednací MHMP 210954/2019 ze dne 30. 1. 2019, které bylo přílohou zjišťovacího řízení EIA k úsekům 518 a 519: „Nelze vyloučit, že uvedené záměr může mít významný vliv na předmět ochrany uvedené EVL.“
Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (jižní) „nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v

některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná,...

3364	MHMPPO8XFQ4R	Námítka	MHMPXPJ1W96F	3012366	Nesouhlas	<p><u>Námítky k návrhu Metropolitního plánu hlavního města Prahy</u> (viz ID 3012365 - pozn. pořiz.) (pokrač. - pozn. pořiz.)</p> <p>1.6. Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách</p> <p>Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa Pražského okruhu, jsou již v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou a příměstskou silniční dopravou. V případě realizace dálničního průtahu (PO) a paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Zatímco městské části a obce na východě Prahy jsou vystaveny extrémní zátěži zejména tranzitní nákladní a příměstské dopravy. Navíc data z PZKO aglomerace Praha potvrzují, že v dotčených lokalitách na severozápadě a východě Prahy dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví. Jedná se o další zásadní rozpor s Politikou územního rozvoje (čl. 24a). Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí podporovat veřejnou hromadnou a nemotorovou dopravu, převést část nákladu na železnici, budovat město krátkých vzdáleností a rozvíjet občanskou vybavenost a pracovní příležitosti ve středoevropských městech a obcích za účelem snížení dojíždky do Prahy.</p>
3364	MHMPPO8XFQ4R	Námítka	MHMPXPJ1W96F	3012367	Nesouhlas	<p>1.7. Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci</p> <p>Podle dopravně-inženýrských podkladů ze zjišťovacího řízení EIA (2019) realizace PO 518 a 519 povede k významnému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci. 2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 mají být indukované a celkově dojde k nárůstu dopravních výkonů o 770 tis. vozokilometrů za den! Jev dopravní indukce potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe. Nabídka nové silniční kapacity umožní podnikat častější, delší a zbytečné cesty autem, znevýhodní ekologické druhy dopravy a prohloubí problém roztržitého zástavby v satelitech za Prahou závislých na automobilové dopravě. (obr. viz příloha - pozn. pořiz.)</p> <p>Podle oficiálních podkladů (např. EIA k D0 511 a k rozšíření D11) dojde k výraznému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy také na východě Prahy nejen vlivem dopravní indukce, ale i dostavby dalších dálničních úseků v ČR (např. D10 a D35), které povedou k přesunu části dopravy na dálnice D10 a D11 zejména v oblasti Černého Mostu. Stane se Praha dálniční křižovatkou pro mezinárodní tranzit? Tato situace už je neudržitelná. https://rozumnadoprava.cz/stane-se-praha-dalnicni-krizovatkou-pro-mezinarodni-tranzit-tato-situace-uzje-neudrzitelna/</p> <p>1.8. Rozpor s klimatickým závazkem Prahy</p> <p>V červnu 2019 přijalo zastupitelstvo HLMP klimatický závazek s cílem snížit emise CO2 v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO2 nejpozději do roku 2050. Výstavba a provoz dálničního okruhu skrz Prahu naopak povede k obrovskému nárůstu emisí skleníkových plynů. V dopravně inženýrských podkladech je potvrzen velký nárůst dopravních výkonů IAD a kamionů v souvislosti s nabídkou nové silniční kapacity, což bude mít negativní dopad na klima. Stavět silnice městům neulehčí v dopravě ani v klimatu https://denikreferendum.cz/clanek/33098-stavet-silnice-mestum-neulehci-vdoprave-ani-v-klimatu</p> <p>Widening roads leads to more greenhouse gas emissions www.sightline.org/research_item/climate-analysis-gqe-new-lanes-10-07/</p> <p>1.9. Rozpor s dalšími strategickými dokumenty hl. města Prahy, ČR a EU</p> <p>Pražský okruh dle MPP a ZÚR je v rozporu s cíli a principy dalších důležitých strategických dokumentů hl. města Prahy, České republiky a Evropské unie: Plán udržitelné mobility Prahy a okolí: zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení bezpečnosti, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví PO: snížení prostorové efektivity dopravy, zvýšení uhlíkové stopy, snížení bezpečnosti (v důsledku mísení městské a tranzitní dopravy a vyšší rychlosti jízdy na okruhu a přivaděčích), snížení finanční udržitelnosti (extrémně vysoké investiční a provozní náklady), zhoršení lidského zdraví (v důsledku nárůstu IAD, zavedení kamionů do obydlených lokalit, snížení atraktivity zdraví prospěšných druhů dopravy) https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/10/PDopravni_politika_2017-09-19.pdf#page=7 Strategický plán hl. města Prahy: město krátkých vzdáleností, podpora šetrné dopravy, rozvoj příměstské krajiny PO: dálnice nenaplní koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu zejména na severu Prahy https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf Strategický rámec ČR: omezení tempa suburbanizace, snižování dojíždky autem, omezení emisí CO2 PO: prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojíždku autem, povede ke zvýšení emisí CO2 www.cr2030.cz/strategie/ Koncepce městské a aktivní mobility: snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu PO: zvyšuje mobilitu pro cesty autem a nemotivuje lidi k využívání ekologických druhů dopravy https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-aaktivni-mobility-pro-obdobi-202 Dopravní politika ČR: rozvoj dopravy v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě PO: rozvoj dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejškodlivější podobě https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravnipolitika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni_Politika_CR_CZ.pdf.aspx Zelená dohoda pro Evropu: zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO2 z dopravy o 90% do roku 2050 PO: prosazování nejvíce znečišťující, nejdražší a pro zdraví nejhorší formy dopravy, zvýšení emisí CO2 https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_cs#opaten Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu: snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy PO: zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=CS</p> <p><u>Námítky k návrhu Metropolitního plánu hlavního města Prahy</u> (viz ID 3012365 - pozn. pořiz.) (pokrač. - pozn. pořiz.)</p> <p>1.10. Rozpor se stavebním zákonem</p> <p>§ 5 odst. 6: „Obce a kraje jsou povinny soustavně sledovat uplatňování územně plánovací dokumentace a vyhodnocovat je podle tohoto zákona. Dojde-li ke změně podmínek, na základě kterých byla územně plánovací dokumentace vydána, jsou povinny pořídit změnu příslušné územně plánovací dokumentace.“</p> <p>Pražský okruh dle MPP a ZÚR je v rozporu s tímto ustanovením, neboť vychází z koncepce 60. let minulého století. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. Nebere ohled na zásadní změny podmínek a jeho realizace by měla velmi negativními dopady na dopravní situaci, životní prostředí a kvalitu života obyvatel Prahy. Viz kapitola 1.2.</p> <p>§ 18 odst. 1: „Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.“</p> <p>Pražský okruh, tedy transevropská dálnice skrz Prahu, v žádném případě nevytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území. Způsobí velký nárůst dopravy v pražské aglomeraci, povede k výraznému zhoršení kvality života obyvatel v dotčených lokalitách, poškození vzácných přírodních památek a rekreačních oblastí a ohrožení životních podmínek budoucích generací (mj. v důsledku degradace přírody a krajiny, zvýšení emisí CO2 a nárůstu spotřeby fosilních paliv). Zároveň významně podkope úsilí o budování města krátkých vzdáleností s dominancí šetrných druhů dopravy a vyvážený a polycentrický rozvoj metropolitního regionu.</p> <p>§ 18 odst. 4: „Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti...“</p> <p>Pražský okruh dle MPP a ZÚR poškozuje či dokonce ničí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Viz kapitola 1.4 a 1.5. https://rozumnadoprava.cz/historicka-krajina-versus-dalnice/</p>

1.11. Nepřiměřený zásah do vlastnictví a do veřejného zájmu
Pražský okruh tak, jak je vymezený v MPP a ZÚR, představuje nepřiměřený zásah do vlastnického práva obyvatel dotčených městských částí a obcí, neboť povede ke zhoršení kvality jejich života (mj. v důsledku obrovského nárůstu automobilové dopravy, hluku, vibrací a škodlivých emisí a poškození přírodních a rekreačních lokalit, které v současnosti využívají) a znehodnocení nemovitostí. Zároveň se jedná o nepřiměřený zásah do veřejného zájmu, neboť kromě zhoršení kvality života v dotčených lokalitách tento záměr povede k celkovému nárůstu energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy v pražské aglomeraci, výraznému narušení udržitelného rozvoje a urbanismu založeném na principu města krátkých vzdáleností a většímu využíváním šetrných druhů dopravy a nenávratnému poškození vzácných přírodních památek a kulturních a historických hodnot. Realizace PO dle MPP a ZÚR, tedy transevropské dálnice skrz Prahu, znamená rovněž neskutečné mrhání veřejnými prostředky, které by jinak bylo možné využít mnohem smysluplnějším a efektivnějším způsobem. Považujeme za velmi nezodpovědné ze strany příslušných institucí prosazovat záměr, jehož negativa výrazně převyšují „deklarovaná pozitiva“ a který nadřazuje výstavbu dálniční komunikace na území hl. města Prahy cílům udržitelného rozvoje zakotvených ve strategických dokumentech a právu občanů ČR na příznivé životní prostředí (dle Listiny základních práv a svobod čl. 35). Z výše uvedených důvodů můžeme jednoznačně konstatovat, že Pražský okruh dle MPP a ZÚR není ve veřejném zájmu! Existuje široká škála efektivnějších a šetrnějších alternativ řešení tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci.*

*Řešení tranzitní a městské dopravy v Praze a Středočeském kraji (str. 10 – 12) https://rozumnadoprava.cz/wpcontent/uploads/2021/06/Reseni-tranzitni-a-mestske-dopravy_2021_Platforma.pdf

3364	MHMPPO8XFQ4R	Námitka	MHMPXPJ1W96F	3012372	Nesouhlas
------	--------------	---------	--------------	---------	-----------

2. Požadavky pro řešení tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci
Dopravu v pražské aglomeraci je zapotřebí řešit komplexně a zabývat se především příčinami dopravních problémů, nikoliv jen léčit symptomy. Současná kritická situace je důsledkem nekoncepčního dopravního a územního plánování v posledních 20-30 letech, které bylo podřízené automobilové dopravě na úkor ekologických druhů dopravy a vedlo k zvyhodnění životního stylu závislého na autech. ** Jedná se o velké silniční stavby (např. tunel Blanka, Novopacká, rozšiřování dálničních úseků směrem do Prahy, atd.), boom rezidenčních satelitů za Prahou, výstavbu obřích logistických hal a obchodních a zábavních center s desítkami tisíc parkovacích míst a masivní koncentrací ekonomických aktivit v Praze namísto polycentrického rozvoje napříč regiony. Je naprosto evidentní, že řešením nemůže být realizace šestiproudé dálnice v pražské aglomeraci, která výše uvedené problémy naopak prohloubí.

Požadujeme

- Zrušení navrhovaného koridoru pro Pražský okruh a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče) v Metropolitním plánu a Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.
- Vyjmutí stávajícího úseku PO 510 ze sítě TEN-T, neboť je v zásadním rozporu s evropskou legislativou o transevropských dopravních sítích.
- Zpracování analýzy skutečných příčin dopravních problémů v pražské aglomeraci
- Komplexní posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu v Pražské metropolitní oblasti s ohledem na dopravní, ekologické, ekonomické parametry a polycentrický rozvoj regionu***
- Komplexní návrh řešení městské a příměstské dopravy**** v pražské aglomeraci v souladu s Klimatickým závazkem hl. města Prahy (snížení emisí CO2 o 45 % do roku 2030 a uhlíková neutralita do roku 2050) a stěžejními strategickými dokumenty ČR a EU*****
- Implementaci opatření na základě Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030*****, jejímž cílem je zlepšit dělbu přepravní práce ve prospěch udržitelných druhů dopravy:

1. Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města
2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu
3. Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě
4. Dopravní funkce ve veřejném prostoru (humanizace veřejného prostoru)

- V případě nevyhnutelnosti dostavby úseku 511, požadujeme jej realizovat v užším profilu jako městskou komunikaci s úrovnovým křížením a napojit na úsek 510 ve větší vzdálenosti od Běchovic. Zároveň okamžitě zahájit přípravy na dostavbu vzdálenějšího tranzitního okruhu (mimo území hl. města Prahy), kam bude odvedena tranzitní nákladní doprava z úseků 510 a 511.

** Barrandovský most jako důkaz, že autům města ustupují až příliš <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/domacipolitika-barrandovsky-most-jako-dukaz-ze-autum-mesta-ustupuji-az-prilis-207137>

***Do posouzení zahrnout tzv. regionální variantu, aglomerační okruh, I/16 a také stávající a plánované železniční tratě včetně VRT (jako alternativa pro silniční dopravu)
**** Do návrhu zahrnout městské propojení mezi Sedlcem a Bohnicemi se severní tramvajovou tangentou (Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany) a stezkou pro chodce a cyklisty
***** Strategické dokumenty a klimatické závazky ČR a EU v oblasti dopravy https://rozumnadoprava.cz/wpcontent/uploads/2021/08/Rozpory_SOKP_dle_ZUR.pdf
***** <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-proobdobí-202>

3364	MHMPXPJ1W96F	Námitka	MHMPXPJ1W96F	3012363	Jiné
------	--------------	---------	--------------	---------	------

Zástupce veřejnosti zastupuje 746 fyzických osob - viz detail podání.

3364	MHMPXPJ1W96F	Námitka	MHMPXPJ1W96F	3012365	Nesouhlas
------	--------------	---------	--------------	---------	-----------

Námítky k návrhu Metropolitního plánu hlavního města Prahy

1.Nesouhlas se záměrem a odůvodnění
Nesouhlasíme s vymezením koridoru pro Pražský okruh a související stavby (MÚK, přivaděče) a požadujeme jeho/jejich zrušení v Metropolitním plánu (MPP) i Zásadách územního rozvoje (ZÚR) hl. m. Prahy. Uvedený záměr je v rozporu se zákony (evropská legislativa TEN-T, zákon o pozemních komunikacích, stavební zákon), Politikou územního rozvoje (PÚR), strategickými dokumenty a klimatickými závazky hl. m. Prahy, ČR a EU. Zároveň představuje nepřiměřený zásah do vlastnictví a do veřejného zájmu.
(obr. viz příloha - pozn. pořiz.)

1.1. Nefunkční dopravní řešení, nesoulad s evropskou legislativou TEN-T a zákonem o pozemních komunikacích
Pražský okruh (PO, dálnice D0) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patří především zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení městských oblastí, oddělení městské a tranzitní dopravy.
Podle zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., § 4 odst. 1: „Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.“
Pražský okruh by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV vnitroměstskou a příměstskou dopravu. Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má.
Pražský okruh dle MPP a ZÚR je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T, neboť vede rezidenčními, rekreačními a přírodními lokalitami hl. města Prahy a nechrání obyvatele pražské aglomerace před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Navíc povede k nežádoucímu mísení městské a tranzitní (zejména nákladní) dopravy. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na více než 100 000 lidí na severu a na východě Prahy.
Z bezpečnostního auditu ke zkapačitnění úseku 510 (Satalice - Běchovice), který si nechalo zpracovat ŘSD, vyplývá, že po dostavbě 511 bude kapacita úseku 510 (3+3 pruhy) nedostatečná a výhledově po zprovoznění 520 nebudou stačit ani 4+4 pruhy. Navíc jsou zásadním způsobem porušeny požadavky na vzdálenosti křížovatek. Překážkou pro zkapačitnění je okolní zástavba a přírodní památky v blízkosti dálnice. Audit navrhuje uvažovat o realizaci ve vzdálenější alternativě na východ od Prahy.
<https://rozumnadoprava.cz/publikace/#510bezpecnost>
https://dolni-pocernice.cz/doc/A_D0_510_AKTUALIZACE-ZDP.pdf#page=150
(obr. viz příloha - pozn. pořiz.)

1.2. Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji
Současný návrh Pražského okruhu dle Metropolitního plánu (dále MPP) a Zásad územního rozvoje (dále ZÚR) vychází z koncepce 60. let minulého století. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. Návrh nebere ohled na zásadní změny a zavádí na území hl. m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu. Je také v rozporu se strategickými dokumenty a požadavky v oblasti udržitelné mobility, s klimatickými závazky a s potřebou omezování závislosti na fosilních palivech.

(obr. viz příloha - pozn. pořiz.)

1.3. Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje

Pražský okruh jako součást TEN-T s kamionovým provozem je veden skrz či v těsné blízkosti intenzivně zastavěných částí města (Černý Most, Horní Počernice) a rezidenčních lokalit, kde se očekává výrazný populační nárůst (Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje, Horoměřice, Dáblice, Březiněves) a přes rekreační a přírodní oblasti pro desítky tisíc obyvatel.

Trasa Pražského okruhu navíc zabírá zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl. m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby, způsobí fragmentaci krajiny a zábor ploch veřejné zeleně, Výrazně sníží využití rekreačního potenciálu krajiny a negativně ovlivní přírodní a krajinné hodnoty území. To je zásadní rozpor s čl. 38 odst. b, f, g Politiky územního rozvoje. Realizace Pražského okruhu dle MPP a ZÚR pravděpodobně povede k nežádoucí výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze.

Dlouhodobým problémem hlavního města Prahy je absence vize jejího rozvoje, která by měla být zakotvena zejména v územně plánovací dokumentaci. Jakmile bude PO realizován, stane se v dotčeném území výraznou bariérou – hranicí růstu. V severní části Prahy je z tohoto pohledu jižní varianta PO značně limitující: zejména pro budoucí možnost posílit přírodní zázemí nebo pro rozvoj těchto městských částí. Zatímco ve Středočeském kraji kapacitní komunikace ve volné krajině může být konkurenční výhodou a významnou úsporou času při přepravě lidí a zboží mezi městy a obcemi. Silnice jsou motorem ekonomiky do okamžiku, než začínají svou zátěží potenciální rozvoj blokovat, jak hrozí v Praze, kde je nedostatek volných parcel za dostupnou cenu.

1.4. Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR)

Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení Silničního okruhu kolem Prahy - SOKP převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce dopravy v metropolitní oblasti a klade za úkol koordinovat rozvoj Prahy a Středočeského kraje. Tranzitní silniční doprava je však vedena intenzivně zastavěnými částmi města: Na severu je velmi problematické vedení skrz městskou část Praha – Suchdol, kde žije, studuje a pracuje téměř 30 000 lidí (včetně studentů České zemědělské univerzity) a také v těsné blízkosti rezidenční zástavby Horoměřic, Čimic, Bohnic a Dolních Chaběr (více než 30 000 obyvatel). Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se počítá s další rezidenční zástavbou. Na východě Prahy PO protíná hustě obydlenou oblast sídliště Černý Most a Horní Počernice s více než 40 000 obyvateli. Pražský okruh dle MPP a ZÚR zajišťuje distribuci zdrojové a cílové dopravy pouze v Praze a nejbližším okolí, NIKOLIV však v metropolitní oblasti, která zahrnuje několik okresů Středočeského kraje. Nejenže tedy nezajistí efektivní dopravní obsluhu metropolitní oblasti, ale ve svém důsledku ani hl. města Prahy, neboť zde bude docházet k nežádoucímu mísení tranzitní a městské dopravy s negativními dopady na plynulost a bezpečnost provozu. Funkce Pražského okruhu pro distribuci zdrojové a cílové dopravy po obvodu města je problematická, protože usnadní dojíždění autem (i ze vzdálenějších lokalit). Za účelem ochrany životního prostředí a zlepšení dopravní situace ve městě je naopak žádoucí, aby lidé nemuseli dojíždět do Prahy vůbec, tj. aby mohli uspokojit své potřeby v místě bydliště a v případě dojíždění použili veřejnou hromadnou dopravu. Navíc v prosazované poloze blízko města realizace okruhu, který bude sloužit i jako příjezdová komunikace do Prahy a degraduje středočeské obce (bez dostatečné občanské vybavenosti a dopravní infrastruktury) na pouhé „noclehárny“. Realizace Pražského okruhu dle MPP a ZÚR je z hlediska potřeby vyváženého a polycentrického rozvoje sídelní struktury (čl. 18 PÚR) a zvyšování soběstačnosti středočeských měst a obcí (za účelem

omezení vynucené mobility) nežádoucí. Nevhodnost polohy dálničního okruhu na území Prahy potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe:

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-trafficmotorists/>

Politika územního rozvoje stanovuje jako hlavní kritéria minimalizaci konfliktů s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami a respektování požadavků Evropské unie na

transevropskou dopravní síť TEN-T (čl. 79 odst. b, c PÚR).

Pražský okruh dle MPP a ZÚR má vést přes chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky a Drahaň – Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nálezíštěm, jehož historie sahá do doby kamenné. Výstavba a provoz transevropské dálnice (zejména úseky PO 518 a 519) by představovaly zásadní konflikt s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami. To je zásadní rozpor rovněž s odst. 20 PÚR: „Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, ... vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.“

Historická krajina versus dálnice, Ing. arch Lenka Hornychová

<https://rozumnadoprava.cz/historicka-krajina-versus-dalnice/>

Rozpor s požadavky Evropské unie na TEN-T je popsán v kapitole 1.1.

1.5. Střety se životním prostředím

Pražský okruh dle ZÚR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000 (Housle, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon Vltavy u Sedlce, Zámky, přírodní park Drahaň-Troja s údolím Čimického potoka a Drahanským údolím). Na východě Prahy je transevropská dálnice trasována v těsné blízkosti dalších přírodních památek (Bažantnice v Satalicích, Vinořský park, Chvalský lom, Xaverovský háj, Počernický rybník, Lítoznice). Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Podle stanoviska odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy číslo jednací MHMP 210954/2019 ze dne 30. 1. 2019, které bylo přílohou zjišťovacího řízení EIA k úsekům 518 a 519: „Nelze vyloučit, že uvedené záměr může mít významný vliv na předmět ochrany uvedené EVL.“

Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (jižní) „nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná,...“

Námítky k návrhu Metropolitního plánu hlavního města Prahy (viz ID 3012365 - pozn. pořiz.)

(pokrač. - pozn. pořiz.)

1.6. Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa Pražského okruhu, jsou již v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou a příměstskou silniční dopravou. V případě realizace dálničního průtahu (PO) a paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Zatímco městské části a obce na východě Prahy jsou vystaveny extrémní zátěži zejména tranzitní nákladní a příměstské dopravy. Navíc data z PZKO aglomerace Praha potvrzují, že v dotčených lokalitách na severozápadě a východě Prahy dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví. Jedná se o další zásadní rozpor s Politikou územního rozvoje (čl. 24a). Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí podporovat veřejnou hromadnou a nemotorovou dopravu, převést část nákladu na železnici, budovat město krátkých vzdáleností a rozvíjet občanskou vybavenost a pracovní příležitosti ve středočeských městech a obcích za účelem snížení dojíždky do Prahy.

1.7. Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci

Podle dopravně-inženýrských podkladů ze zjišťovacího řízení EIA (2019) realizace PO 518 a 519 povede k významnému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci. 2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 mají být indukované a celkově dojde k nárůstu dopravních výkonů o 770 tis. vozokilometrů za den! Jev dopravní indukce potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe. Nabídka nové silniční kapacity umožní podnikat častější, delší a zbytné cesty autem, znevýhodní ekologické druhy dopravy a prohloubí problém roztržité zástavby v satelitech za Prahou závislých na automobilové dopravě.

(obr. viz příloha - pozn. pořiz.)

Podle oficiálních podkladů (např. EIA k D0 511 a k rozšíření D11) dojde k výraznému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy také na východě Prahy nejen vlivem dopravní indukce, ale i dostavby dalších dálničních úseků v ČR (např. D10 a D35), které povedou k přesunu části dopravy na dálnice D10 a D11 zejména v oblasti Černého Mostu.

Stane se Praha dálniční křižovatkou pro mezinárodní tranzit? Tato situace už je neudržitelná.

<https://rozumnadoprava.cz/stane-se-praha-dalnicni-krizovatkou-pro-mezinarodni-trazit-tato-situace-uzje-neudrzitelna/>

1.8. Rozpor s klimatickým závazkem Prahy

V červnu 2019 přijalo zastupitelstvo HLMP klimatický závazek s cílem snížit emise CO2 v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO2 nejpozději do roku 2050. Výstavba a provoz dálničního okruhu skrz Prahu naopak povede k obrovskému nárůstu emisí skleníkových plynů. V dopravně inženýrských podkladech je potvrzen velký nárůst dopravních výkonů IAD a kamionů v souvislosti s nabídkou nové silniční kapacity, což bude mít negativní dopad na klima. Stavět silnice městům neulehčí v dopravě ani v klimatu <https://denikreferendum.cz/clanek/33098-stavet-silnice-mestum-neulehci-vdoprave-ani-v-klimatu> Widening roads leads to more greenhouse gas emissions www.sightline.org/research_item/climate-analysis-gge-new-lanes-10-07/

1.9. Rozpor s dalšími strategickými dokumenty hl. města Prahy, ČR a EU

Pražský okruh dle MPP a ZÚR je v rozporu s cíli a principy dalších důležitých strategických dokumentů hl. města Prahy, České republiky a Evropské unie: Plán udržitelné mobility Prahy a okolí: zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení bezpečnosti, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví PO: snížení prostorové efektivity dopravy, zvýšení uhlíkové stopy, snížení bezpečnosti (v důsledku mísení městské a tranzitní dopravy a vyšší rychlosti jízdy na okruhu a přivaděčích), snížení finanční udržitelnosti (extrémně vysoké investiční a provozní náklady), zhoršení lidského zdraví (v důsledku nárůstu IAD, zavedení kamionů do obydlených lokalit, snížení atraktivity zdraví prospěšných druhů dopravy) https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/10/PDopravni_politika_2017-09-19.pdf#page=7 Strategický plán hl. města Prahy: město krátkých vzdáleností, podpora šetrné dopravy, rozvoj příměstské krajiny PO: dálnice nenaplní koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu zejména na severu Prahy https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf Strategický rámec ČR: omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděk autem, omezení emisí CO2 PO: prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojíždku autem, povede ke zvýšení emisí CO2 www.cr2030.cz/strategie/ Koncepce městské a aktivní mobility: snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu PO: zvyšuje mobilitu pro cesty autem a nemotivuje lidi k využívání ekologických druhů dopravy <https://www.mdcrcz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-aaktivni-mobility-pro-obdobi-202> Dopravní politika ČR: rozvoj dopravy v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě PO: rozvoj dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně neškodlivější podobě https://www.mdcrcz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravnipolitika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni_Politika_CR_CZ.pdf.aspx Zelená dohoda pro Evropu: zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO2 z dopravy o 90% do roku 2050 PO: prosazování nejvíce znečišťujících, nejdražších a pro zdraví nejhorších forem dopravy, zvýšení emisí CO2 https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-andgreen-deal_cs#opaten Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu: snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy PO: zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=CS>

Námítky k návrhu Metropolitního plánu hlavního města Prahy (viz ID 3012365 - pozn. pořiz.)

(pokrač. - pozn. pořiz.)

1.10. Rozpor se stavebním zákonem

§ 5 odst. 6: „Obce a kraje jsou povinny soustavně sledovat uplatňování územně plánovací dokumentace a vyhodnocovat je podle tohoto zákona. Dojde-li ke změně podmínek, na základě kterých byla územně plánovací dokumentace vydána, jsou povinny pořídit změnu příslušné územně plánovací dokumentace.“

Pražský okruh dle MPP a ZÚR je v rozporu s tímto ustanovením, neboť vychází z koncepce 60. let minulého století. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. Nebere ohled na zásadní změny podmínek a jeho realizace by měla velmi negativními dopady na dopravní situaci, životní prostředí a kvalitu života obyvatel Prahy. Viz kapitola 1.2.

§ 18 odst. 1: „Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.“

Pražský okruh, tedy transevropská dálnice skrz Prahu, v žádném případě nevytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území. Způsobí velký nárůst dopravy v pražské aglomeraci, povede k výraznému zhoršení kvality života obyvatel v dotčených lokalitách, poškození vzácných přírodních památek a rekreačních oblastí a ohrožení životních podmínek budoucích generací (mj. v důsledku degradace přírody a krajiny, zvýšení emisí CO2 a nárůstu spotřeby fosilních paliv). Zároveň významně podkope úsilí o budování města krátkých vzdáleností s dominancí šetrných druhů dopravy a vyvážený a polycentrický rozvoj metropolitního regionu.

§ 18 odst. 4: „Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti...“

Pražský okruh dle MPP a ZÚR poškozuje či dokonce ničí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Viz kapitola 1.4 a 1.5.

<https://rozumnadoprava.cz/historicka-krajina-versus-dalnice/>

1.11. Nepřiměřený zásah do vlastnictví a do veřejného zájmu

Pražský okruh tak, jak je vymezený v MPP a ZÚR, představuje nepřiměřený zásah do vlastnického práva obyvatel dotčených městských částí a obcí, neboť povede ke zhoršení kvality jejich života (mj. v důsledku obrovského nárůstu automobilové dopravy, hluku, vibrací a škodlivých emisí a poškození přírodních a rekreačních lokalit, které v současnosti využívají) a znehodnocení nemovitostí. Zároveň se jedná o nepřiměřený zásah do veřejného zájmu, neboť kromě zhoršení kvality života v dotčených lokalitách tento záměr povede k celkovému nárůstu energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy v pražské aglomeraci, výraznému narušení udržitelného rozvoje a urbanismu založeném na principu města krátkých vzdáleností a většímu využíváním šetrných druhů dopravy a nenávratnému poškození vzácných přírodních památek a kulturních a historických hodnot. Realizace PO dle MPP a ZÚR, tedy transevropské dálnice skrz Prahu, znamená rovněž neskutečné mrhání veřejnými prostředky, které by jinak bylo možné využít mnohem smysluplnějším a efektivnějším způsobem. Považujeme za velmi nezodpovědné ze strany příslušných institucí prosazovat záměr, jehož negativa výrazně převyšují „deklarovaná pozitiva“ a který nadřazuje výstavbu dálniční komunikace na území hl. města Prahy cílům udržitelného rozvoje zakotvených ve strategických dokumentech a právu občanů ČR na příznivé životní prostředí (dle Listiny základních práv a svobod čl. 35). Z výše uvedených důvodů můžeme jednoznačně konstatovat, že Pražský okruh dle MPP a ZÚR není ve veřejném zájmu! Existuje široká škála efektivnějších a šetrnějších alternativ řešení tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci.*

*Řešení tranzitní a městské dopravy v Praze a Středočeském kraji (str. 10 – 12) https://rozumnadoprava.cz/wpcontent/uploads/2021/06/Reseni-tranzitni-a-mestske-dopravy_2021_Platforma.pdf

2. Požadavky pro řešení tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci

Dopravu v pražské aglomeraci je zapotřebí řešit komplexně a zabývat se především příčinami dopravních problémů, nikoliv jen léčit symptomy. Současná kritická situace je důsledkem nekonceptního dopravního a územního plánování v posledních 20-30 letech, které bylo podřízené automobilové dopravě na úkor ekologických druhů dopravy a vedlo k zvýhodnění životního stylu závislého na autech. ** Jedná se o velké silniční stavby (např. tunel Blanka, Novopacká, rozšiřování dálničních úseků směrem do Prahy, atd.), boom rezidenčních satelitů za Prahou, výstavbu obřích logistických hal a obchodních a zábavních center s desítkami tisíc parkovacích míst a masivní koncentrací ekonomických aktivit v Praze namísto polycentrického rozvoje napříč regiony. Je naprosto evidentní, že řešením nemůže být realizace šestiproudé dálnice v pražské aglomeraci, která výše uvedené problémy naopak prohloubí.

Požadujeme

- Zrušení navrhovaného koridoru pro Pražský okruh a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče) v Metropolitním plánu a Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.
- Vyjmutí stávajícího úseku PO 510 ze sítě TEN-T, neboť je v zásadním rozporu s evropskou legislativou o transevropských dopravních sítích.

- Zpracování analýzy skutečných příčin dopravních problémů v pražské aglomeraci
- Komplexní posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu v Pražské metropolitní oblasti s ohledem na dopravní, ekologické, ekonomické parametry a polycentrický rozvoj regionu***
- Komplexní návrh řešení městské a příměstské dopravy**** v pražské aglomeraci v souladu s Klimatickým závazkem hl. města Prahy (snížení emisí CO2 o 45 % do roku 2030 a uhlíková neutralita do roku 2050) a stěžejními strategickými dokumenty ČR a EU*****
- Implementaci opatření na základě Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030*****, jejímž cílem je zlepšit dělbou přepravní práce ve prospěch udržitelných druhů dopravy:
 1. Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města
 2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu
 3. Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě
 4. Dopravní funkce ve veřejném prostoru (humanizace veřejného prostoru)
- V případě nevyhnutelnosti dostavby úseku 511, požadujeme jej realizovat v užším profilu jako městskou komunikaci s úroňovým křížením a napojit na úsek 510 ve větší vzdálenosti od Běchovic. Zároveň okamžitě zahájit přípravy na dostavbu vzdálenějšího tranzitního okruhu (mimo území hl. města Prahy), kam bude odvedena tranzitní nákladní doprava z úseků 510 a 511.

** Barrandovský most jako důkaz, že autům města ustupují až příliš <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/domacipolitika-barrandovsky-most-jako-dukaz-ze-autum-mesta-ustupuji-az-prilis-207137>

***Do posouzení zahrnout tzv. regionální variantu, aglomerační okruh, I/16 a také stávající a plánované železniční tratě včetně VRT (jako alternativa pro silniční dopravu)

**** Do návrhu zahrnout městské propojení mezi Sedlcem a Bohnicemi se severní tramvajovou tangentou (Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany) a stezkou pro chodce a cyklisty

***** Strategické dokumenty a klimatické závazky ČR a EU v oblasti dopravy https://rozumnadoprava.cz/wpcontent/uploads/2021/08/Rozpory_SOKP_dle_ZUR.pdf

***** <https://www.mdcrcz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-proobdobí-202>