

Ministerstvo pro místní rozvoj
odbor územního plánování,
Staroměstské náměstí 932/6,
110 15, Praha 1

Připomínky k 4. aktualizaci Politiky územního rozvoje

Na základě oznámení č.j. MMR – 72442/2020-81 ze dne 10. 12. 2020 uplatňujeme připomínky dle ustanovení § 33 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“) k návrhu 4. Aktualizace Politiky územního rozvoje (dále též jen „PUR“), která se týká bodu č. (99) SOKP (nově „SD4“) a bodu č. (131) L1.

(99) SOKP SD4

Vymezení:

Dálnice D0 Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy.

Důvody vymezení:

Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Součást TEN-T.

Úkoly pro územní plánování:

Vymezit koridor v ZÚR.

Požadujeme upravit text a grafické schéma SOKP SD4 následovně:

Vymezení:

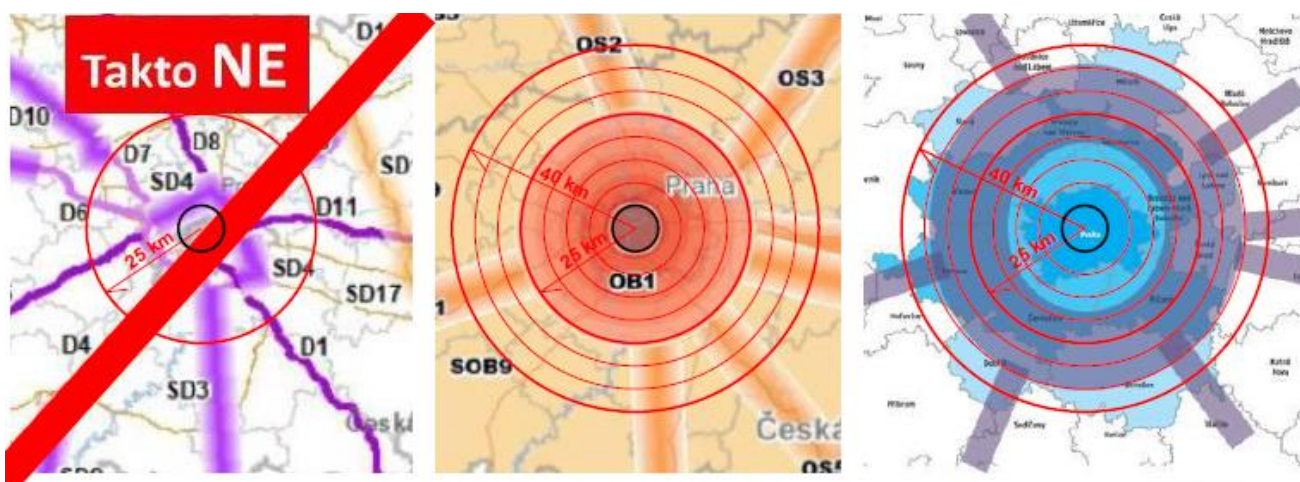
Dálnice D0 Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojuje **v metropolitní oblasti** jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy.

Důvody vymezení:

Převedení tranzitní silniční dopravy **mimo území hl. města Prahy** a intenzivně zastavěné části středočeských měst a obcí, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Součást TEN-T.

Úkoly pro územní plánování:

Vymezit koridor v ZÚR.



Silniční okruh kolem Prahy

Koridor silničního okruhu dálnice D0, aby zajistil efektivní obsluhu a **vyvážený polycentrický rozvoj** Pražské metropolitní oblasti, musí pokrýt nikoliv hranici a území hlavního města, ale nejlépe **celou metropolitní rozvojovou oblast**.

Cílem Pražského okruhu je převedení tranzitní silniční dopravy **mimo území hl. města Prahy** a intenzivně zastavěné části středočeských měst a obcí a účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti.

Odůvodnění:

Vzhledem k dynamickému rozvoji hlavního města a přilehlých obcí v posledních 30 letech je nevhodné vést koridor silničního okruhu, který má propojit mezinárodní a republikové trasy, na rozhraní Prahy a Středočeského kraje. Realizace dálniční komunikace v navrhovaném koridoru by se stala výraznou bariérou v území zejména z hlediska možnosti posílit přírodní zázemí nebo pro rozvoj dotčených městských částí a obcí a zároveň by měla velmi negativní dopady na dopravní situaci, životní prostředí a zdraví obyvatel. **Na území hl. města Prahy a v nejbližším okolí** je naopak žádoucí **předcházet potřebám po mobilitě** (např. budováním města krátkých vzdáleností, podpory práce z domova) a vytvářet územní podmínky pro **upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy**.

Vymezení koridoru SOKP SD4 na rozhraní Prahy a Středočeského kraje a jeho konkrétní vymezení v Zásadách územního rozvoje je v rozporu s několika ustanoveními Politiky územního rozvoje:

Je veden 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 dalších městských částí a obcí: Praha 8, Dolní Chabry, Horoměřice, Praha- Čakovice, Mírovice (Veleň), Přezletice, Podolanka, Vinoř, Radonice. Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se počítá s další rezidenční zástavbou. Na východě Prahy SOKP protíná hustě obydlenou oblast sídliště Černý Most a Horní Počernice s více než 40 000 obyvateli.

Nezajistí účelnou distribuci zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti, která zahrnuje několik okresů Středočeského kraje. Vzhledem k nevhodnému umístění nezajistí ani efektivní dopravní obsluhu hl. města Prahy, neboť zde bude docházet k nežádoucímu mísení tranzitní a městské dopravy s negativními dopady na plynulost a bezpečnost provozu. Při cestě mezi středočeskými městy a obcemi (např. Kladno - Brandýs) budou řidiči jezdit přes Prahu namísto toho, aby se hlavnímu městu vyhnuli.

(18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení partnerství vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.

Nepodporuje vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Namísto propojení středočeských měst a obcí, která nejsou napojená na kvalitní dopravní infrastrukturu, zlepšuje dostupnost Prahy automobilem a slouží jako příjezdová komunikace do hl. města. Tím degraduje středočeské obce (bez dostatečné občanské vybavenosti, nabídky pracovních míst a dopravní infrastruktury) na pouhé noclehárny a zvyšuje závislost jejich obyvatel na dojíždění do Prahy. Za účelem ochrany životního prostředí a zlepšení dopravní situace v Praze je naopak žádoucí, aby lidé nemuseli dojíždět vůbec, tj. aby mohli uspokojit své potřeby v místě bydliště a v případě dojíždění použili veřejnou hromadnou dopravu.

(20) 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 možné a 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.

Tento rozvojový záměr, který může významně ovlivnit charakter krajiny, **je umístěn do vysoce konfliktních lokalit.** Vede skrz soustavu Natura 2000 (Kaňon Vltavy u Sedlce) a další hodnotné přírodní lokality (např. PP Sedlecké skály, PR Roztocký háj, PP Zámky, přírodní park Draháň-Troja, atd.). Významně poškodí krajinný ráz Trojské kotliny a Čimického a Drahanského údolí. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (SOKP 518 a 519) „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,...“

Vizualizace dálnice D0 na severu Prahy (zdroj: ŘSD)

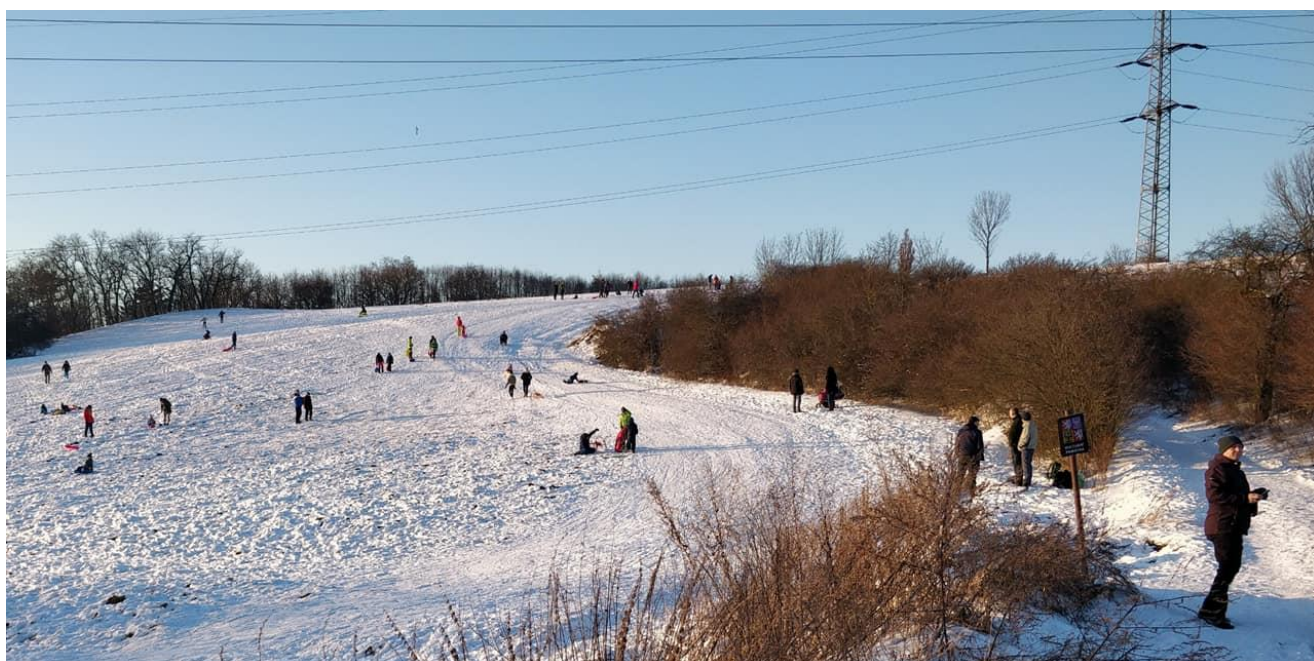


(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

Ohrozí vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně, zničí část lesních porostů a omezí prostupnost krajiny zejména na severu Prahy. Dotčené přírodní lokality jsou čím dál více využívány místními obyvateli, ale i návštěvníky ze vzdálenějších částí Prahy pro krátkodobou rekreaci a odpočinek. Umístění koridoru D0 představuje nepřiměřený zásah do této oblasti s negativními dopady na životní prostředí, krajinný ráz a kvalitu života obyvatel.

Obrázky níže zachycují přírodní a rekreační lokality na severu Prahy, kudy by měla vést dálnice D0.





(23) Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území.

Nezmírňuje vystavení městské oblasti nepříznivým účinkům tranzitní silniční dopravy. Nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Realizace tohoto dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na cca 100 000 lidí na severu a východě Prahy.

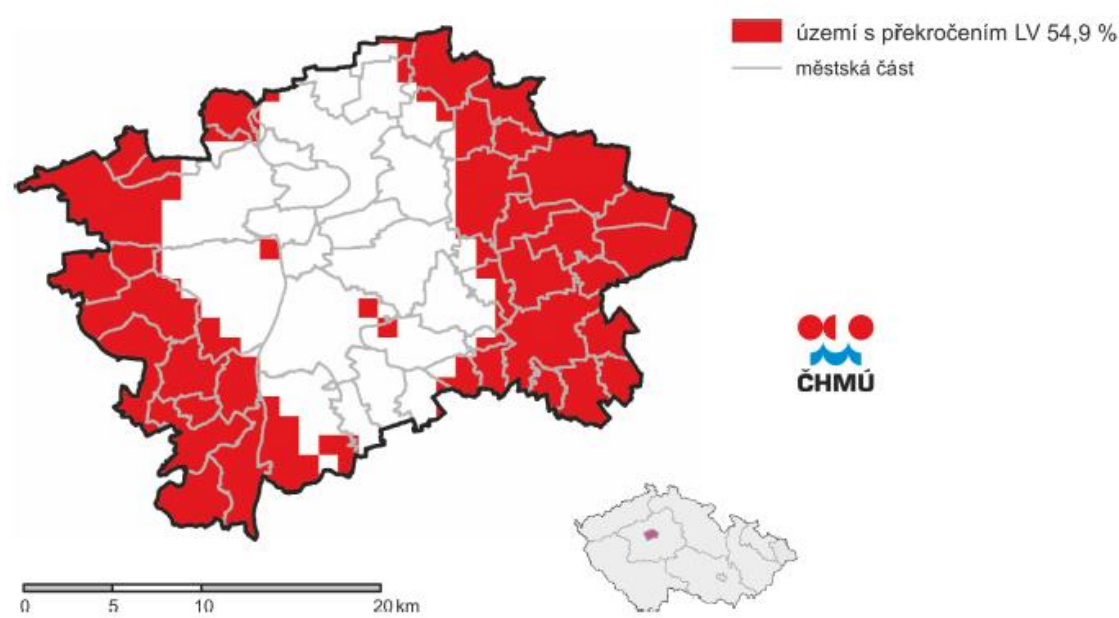
(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu.

Realizace D0 ve vymezeném koridoru **povede k dalšímu významnému zhoršování stavu na územích,** kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví. Jedná se zejména o lokality na severozápadě a na východě Prahy.

Tab. 1 Přehled lokalit na území hlavního města Praha, pro které jsou stanoveny cíle

Správní obvod	Městská část	Procento překročení imisičního limitu po aplikaci stávajících opatření
		benzo[a]pyren
Praha 5	Praha 5	2
Praha 5	Praha-Slivenec	66
Praha 6	Praha 6	17
Praha 6	Praha-Lysolaje	72
Praha 6	Praha-Přední Kopanina	78
Praha 6	Praha-Suchbát	96
Praha 13	Praha 13	70
Praha 13	Praha-Řeporyje	56
Praha 16	Praha-Lipence	3
Praha 17	Praha 17	100
Praha 17	Praha-Zličín	76
Praha 19	Praha-Vinoř	50
Praha 21	Praha-Klánovice	9
Praha 21	Praha 21	25

Zdroj: PZKO 2020+



Obr. 5 Území s překročením imisních limitů, aglomerace CZ01 Praha, 2016

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Tam, kde je to účelné, vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí...

Realizace D0 naopak vytvoří podmínky pro upřednostnění automobilové dopravy. Přitom v dotčených lokalitách je účelné a žádoucí podporovat zejména veřejnou hromadnou, cyklistickou a pěší dopravu a umožnit tak účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí.

(38) Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny území ve všech rozvojových oblastech a rozvojových osách je nutno sledovat zejména:

...

b) rozvoj bydlení při upřednostnění rozvoje uvnitř zastavěného území a předcházení prostorové sociální segregaci, fragmentaci krajiny nově vymezenými zastavitelnými plochami a záborům ploch veřejné zeleně a dalších prvků přírodního charakteru sloužící svému účelu,

...

f) ochranu a využití rekreačního potenciálu krajiny,

g) minimalizování ovlivnění přírodních a krajinných hodnot území.

Záměr D0 ve vymezeném koridoru naopak **zabere plochu pro bydlení uvnitř zastavěného území a způsobí fragmentaci krajiny a zábor ploch veřejné zeleně.** Výrazně sníží využití rekreačního potenciálu krajiny a negativně ovlivní přírodní a krajinné hodnoty území.

(79) Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

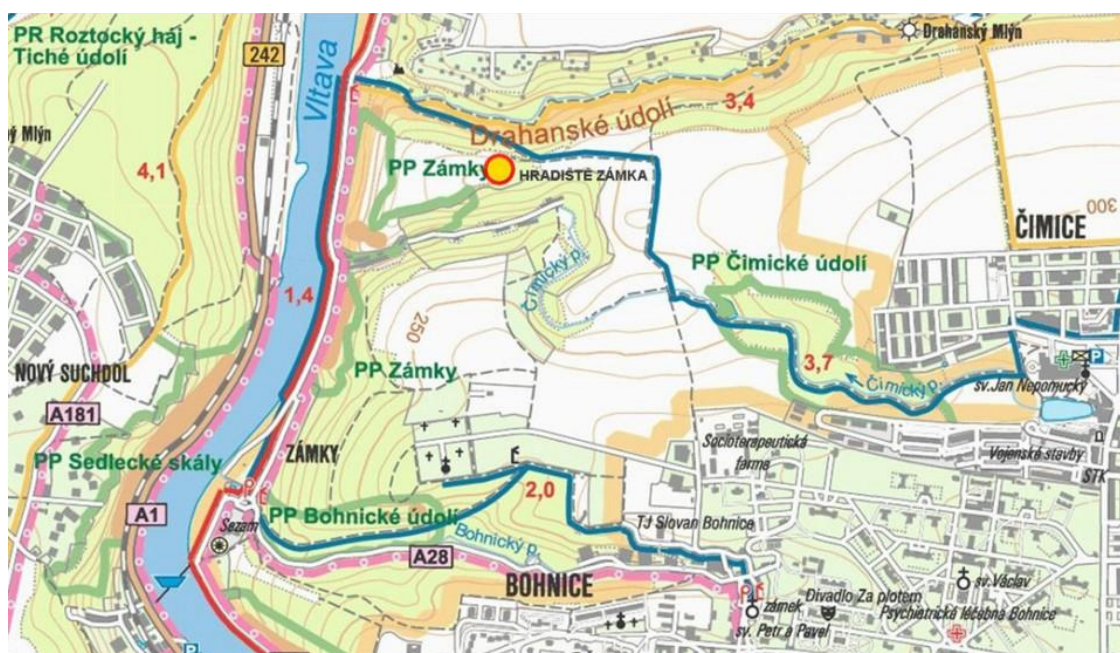
Při rozhodování a posuzování rozvojových záměrů je nutno sledovat zejména:

...

b) minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami v území,

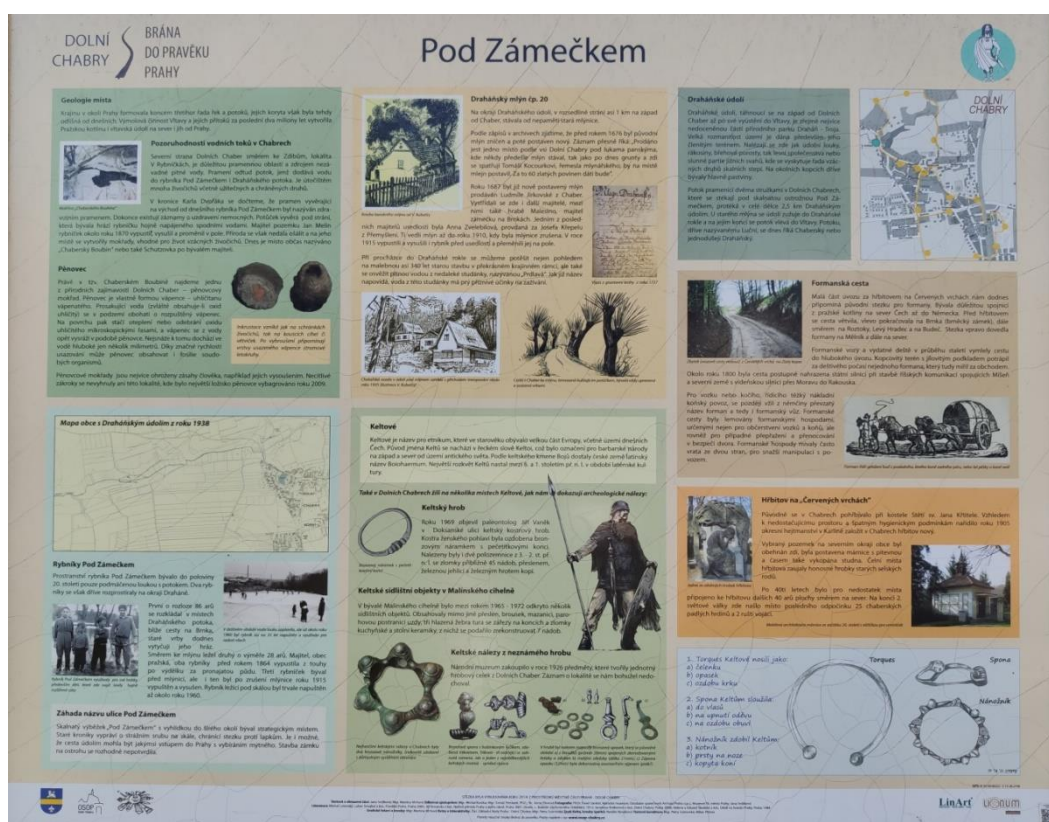
c) respektování požadavků mezinárodních dohod a Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.

Záměr D0 ve vymezeném koridoru je **v zásadním konfliktu s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami.** V oblasti se nachází chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky a Draháň – Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné a také archeologická naleziště a kulturní památky v Dolních Chabrech.



<http://www.archeopraha.cz/bohnice-hradiste-zamka>

http://portalzp.praha.eu/public/c4/6f/85/1727142_422100 LETAK_PP_DRAHAN.pdf



Nerespektuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.

- D0 jako součást infrastruktury globální sítě by měl plnit důležitou roli v dálkové nákladní a osobní dopravě (nařízení č. 1315/2013 čl. 17). Vzhledem k jeho umístění na území Prahy však bude sloužit i pro příměstskou a vnitroměstskou dopravu. Dojde tak k nežádoucímu mísení městské a tranzitní dopravy, zejména kamionové s negativními dopady na plynulost a bezpečnost provozu.
- Vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy a středočeských obcí

- Nechrání obyvatele pražské aglomerace před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na cca 100 000 lidí na severu a východě Prahy.
- Nezajistí bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu (nesoulad s čl. 30, d), neboť slučuje v jedné velkokapacitní komunikaci dálkovou, regionální a místní dopravu a způsobí nebezpečné mísení tranzitní (zejména nákladní) dopravy s dopravou městskou. Typickým příkladem jsou stávající úseky Pražského okruhu, které vedou na území Prahy (SOKP 510 mezi Černým Mostem a Běchovicemi a SOKP 515 Slivenec – D5), kde dochází k častým zácpám a nehodám včetně ohrožení plynulosti provozu na dalších městských komunikacích.

Vymezení koridoru D0 na území Prahy je v rozporu se strategickými cíli koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“, která je postavena na třech základních pilířích:

1. Udržitelná mobilita, resp. předcházení potřebám po mobilitě
2. Co největší využívání alternativních druhů dopravy oproti dopravě silniční
3. Zavádění alternativních energií zejména v silniční dopravě, resp. postupná dekarbonizace dopravy

Pražská aglomerace, která je již nyní silně zatížena automobilovou dopravou, vyžaduje opatření zaměřená na předcházení potřebám po mobilitě (např. budování města krátkých vzdáleností), ovlivňování dopravního chování ve prospěch ekologických druhů dopravy a investice do kolejové dopravy (příměstské železnice, tramvaje, metro). Za účelem vyváženého a polycentrického rozvoje je žádoucí směřovat investice v oblasti dopravní infrastruktury, občanské vybavenosti a tvorby pracovních míst do středočeských měst a obcí, aby jejich obyvatelé nemuseli často dojíždět do Prahy a také do strukturálně postižených a odlehlých regionů ČR.

Letiště *(131) L1*

Vymezení:

Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přiblížovací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně včetně souvisejících odbavovacích kapacit, modernizace zázemí a bezpečnosti provozu letiště.

Důvody vymezení:

Zvýšení kapacity mezinárodního letiště, zlepšení bezpečnosti letového provozu (ve smyslu provozní bezpečnosti i ochrany letectví před protiprávními činy). Součást TEN-T.

Úkoly pro územní plánování:

- a) V závislosti na potřebách rozvoje letiště Praha-Ruzyně řešit územní rozvoj dotčených obcí.*
- b) Řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravou).*

Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj

Požadujeme zrušit vymezení koridoru nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletových a přiblížovacích prostor (VPP) letiště Praha-Ruzyně.

Odůvodnění:

Vymezení nové paralelní dráhy je v rozporu s několika ustanoveními Politiky územního rozvoje:

(18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení partnerství vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.

Rozšíření letiště Václava Havla nepodporuje vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury.

Naopak povede k nežádoucímu posílení monocentrické struktury. Namísto této kontroverzní stavby v nejbohatším českém městě by bylo mnohem přínosnější směřovat finanční prostředky do regionů za účelem tvorby nových pracovních míst, rozvoje občanské vybavenosti a infrastruktury a zvyšování životní úrovně obyvatel. Podpora regionů bude mít výrazně vyšší přínos pro české hospodářství než další koncentrace ekonomických aktivit v hlavním městě. Problém pragocentrismu a jeho negativní dopady na kvalitu života obyvatel Prahy ilustruje obrázek níže:

Je nutné podpořit vyvážený ekonomický a územní rozvoj napříč celou ČR

Praha vytvoří dvojnásobek bohatství, než je v EU běžné. V žebříčku premiantů je sedmá

26. 2. 2019 13:29



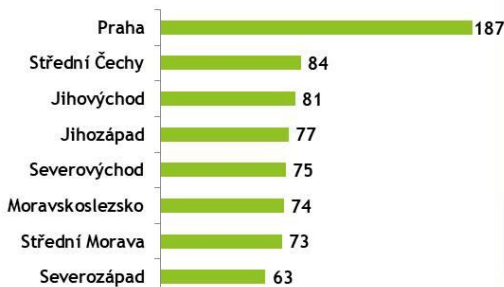
Foto: Shutterstock

Pragocentrismus a vysoká koncentrace ekonomických aktivit v Praze - příliv obyvatel z regionů, přetížení dopravní infrastruktury, bytová krize, tlak na zástavbu zelených ploch, zhoršení životního prostředí

Podpora rozvoje regionů - investice do dopravní infrastruktury, občanské vybavenosti, nabídka pracovních míst, přesun části ekonomických aktivit z Prahy

Zdroj: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/bohatstvi-regionu-eu-podle-eurostatu-hdp-obyvatele/r-15a51bda39c111e98aa4ac1f6b220ee8/>, Eurostat

HDP na obyvatele, EU28 = 100 %



(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových ...; cílem je zachování souvislých pásů ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace...

(38) Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny území ve všech rozvojových oblastech a rozvojových osách je nutno sledovat zejména:

...

f) ochranu a využití rekreačního potenciálu krajiny,

Výstavba paralelní dráhy sice nepředstavuje stavební zásah do veřejné zeleně, avšak **její provoz bude mít negativní dopady na využití rekreačního potenciálu krajiny. Nadměrnému hluku budou vystaveni návštěvníci mnoha přírodních lokalit na severu Prahy:** přírodní park Šárka – Lysolaje, PP Housle, Koží Hřbety, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Trojská kotlina, přírodní park Draháň – Troja.

(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu.

V lokalitách na severu Prahy již v současnosti dochází k překračování imisních limitů

benzo(a)pyrenu (zdroj ČHMÚ). V případě výstavby paralelní dráhy (navíc v kombinaci s dálnicí D0) by došlo k významnému zhoršení stavu.

Zvýšení kapacity pražského letiště bude mít za následek nárůst emisí škodlivých látek a skleníkových plynů a zhoršení hlukové situace pro desítky tisíc obyvatel na severu Prahy. Další negativa spojená s rozšířením letiště zahrnují nárůst turistů (před pandemií COVID-19 byl cestovní ruch v centru Prahy za hranicí únosnosti) a navazující dopravy (zejména automobilové) v okolí letiště a směrem do centra.

Výstavbu paralelní dráhy odmítá i Komise pro životní prostředí Akademie věd ČR, jejíž předsedkyně prof. RNDr. Eva Zažímalová, CSc. vyjádřila nesouhlas se záměrem na jednání zastupitelstva hl. m. Prahy 17. 12. 2020. Komise uvedla, že výstavba představuje významná rizika v životním prostředí, turismu, dopravě, ale i v kvalitě života v Praze. Záměr je v rozporu s klimatickými závazky hlavního města. Praha se zavázala činit kroky pro snížení emisí CO₂ o 45 procent do roku 2030 a stát se do roku 2050 uhlíkově neutrální. Nárůst odbavených letadel je však podle komise s takovým plánem v přímém rozporu - mimo jiné proto, že právě letecká doprava je velkým zdrojem emisí CO₂. Rozšíření letiště sice vyplývá z dokumentu Koncepce letecké dopravy ČR, ta však není v souladu například s aktuálními klimatickými cíli Evropské unie. Proto se o ni nelze opřít. Komise doporučila koncepci aktualizovat. V závěru také konstatuje, že se záměr paralelní dráhy jeví jen jako "partikulární byznys", který Praze ani zemi neprospěje a jeho přínosy nevyváží újmu.

<https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/odbornici-z-akademie-ved-nesouhlas-i-s-vystavbu-nove-drahy-na-ruzynskem-letisti>

Výstavba paralelní dráhy je v rozporu se závazky ČR a strategickými dokumenty:

- Zelená dohoda pro Evropu (Green Deal) – stanovuje povinnost států EU snížit emise z dopravy o 90 % do roku 2050 a jejím cílem je klimaticky neutrální ekonomika s nulovými emisemi skleníkových plynů.
- Pařížská dohoda - Česká republika jako člen EU se zavázala ke společnému snižování emisí skleníkových plynů o nejméně 40 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990. V prosinci 2020 EU svůj závazek z Pařížské dohody ještě posílila a navýšila cíle do roku 2030 na 55 %.
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – několik lokalit (Přední Kopanina, Suchdol, Lysolaje), kde jsou překračovány imisní limity B(a)P, se nachází v koridoru paralelní dráhy a budou vystaveny nárůstu emisí z letecké dopravy.
- Strategický rámec ČR – výstavba paralelní dráhy je v rozporu s cíli snižování emisí skleníkových plynů a snižování regionálních nerovností (rozšíření pražského letiště by posílilo ekonomickou roli Prahy na úkor regionů).

Požadavky

(99) SOKP SD4

Vymezení:

Dálnice D0 Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojuje **v metropolitní oblasti** jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy.

Důvody vymezení:

Převedení tranzitní silniční dopravy **mimo území hl. města Prahy** a intenzivně zastavěné části středočeských měst a obcí, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Součást TEN-T.

Úkoly pro územní plánování:

Vymezit koridor v ZÚR.

Upravit vymezení silničního okruhu kolem Prahy tak, aby jeho koridor nezasahoval do území hl. města a přilehlých obcí, zajistil efektivní dopravní obsluhu a vyvážený polycentrický rozvoj celé pražské metropolitní oblasti.

(40) OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha

Úkoly pro územní plánování:

- Pořídít územní studie řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury.
- Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.
- Pořídít územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména nekoncepční rozvoj.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, Hlavní město Praha, Středočeský kraj

- Pořídít studie řešící vyvážený a polycentrický rozvoj a využití území hl. města Prahy a Středočeského kraje.**
- Pořídít studie řešící problém suburbanizace a navrhnout opatření ke snížení poptávky po mobilitě** v souladu s cíli Dopravní politiky a Strategickým rámcem ČR 2030.

(184) Pořizovat územní studie řešící problémy přesahující hranice jednoho kraje a dle potřeby pořizovat územní studie prověřující účelnost, reálnost a územní nároky rozvojových záměrů, případně navrhnout a prověřit možné varianty koridorů u rozvojových záměrů technické a dopravní infrastruktury.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj ve spolupráci s dotčenými resorty a kraji

Termín: průběžně

- Pořídít studie řešící dálkovou, regionální a městskou dopravu v pražské metropolitní oblasti**, prověřit možné varianty koridorů u rozvojových záměrů dopravní infrastruktury a navrhnout opatření v souladu s cíli Dopravní politiky, Strategickým rámcem ČR 2030 a klimatickými závazky ČR.

(18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení partnerství vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.

- Zrušit vymezení koridoru nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD)**, vzletových a přiblížovacích prostor (VPP) letiště Praha-Ruzyně.
- Vypracovat novou koncepci letecké dopravy** s ohledem na vyvážený a polycentrický rozvoj ČR a v souladu se strategickými dokumenty (Zelená dohoda, Pařížská dohoda, Strategický rámec ČR 2030, Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha). Jedním z cílů by měla

být optimalizace stávajícího provozu tak, aby byla více využita regionální letiště, kde přínosy (zejména ekonomické) letecké dopravy výrazně převažují nad negativy (hluk, emise a dopravní zátěž přilehlých lokalit).

V Praze dne 15. 2. 2021

Ing. Gabriela Lněničková, MBA

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

Klimentská 1208/12

110 00 Praha 1 – Nové Město

IČO: 06378684

Datová schránka: jx24sqv

www.rozumnadoprava.cz