

Námítky k návrhu Metropolitního plánu hlavního města Prahy

Magistrát hlavního města Prahy
Odbor územního rozvoje
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., jako **zmocněný zástupce veřejnosti** dle § 23 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, v platném znění, **podává námítky** podle § 52 odst. 2 a 3 stavebního zákona **k nevhodnému vymezení koridoru Pražského okruhu** skrz rezidenční, rekreační a přírodní lokality na území hl. města Prahy.

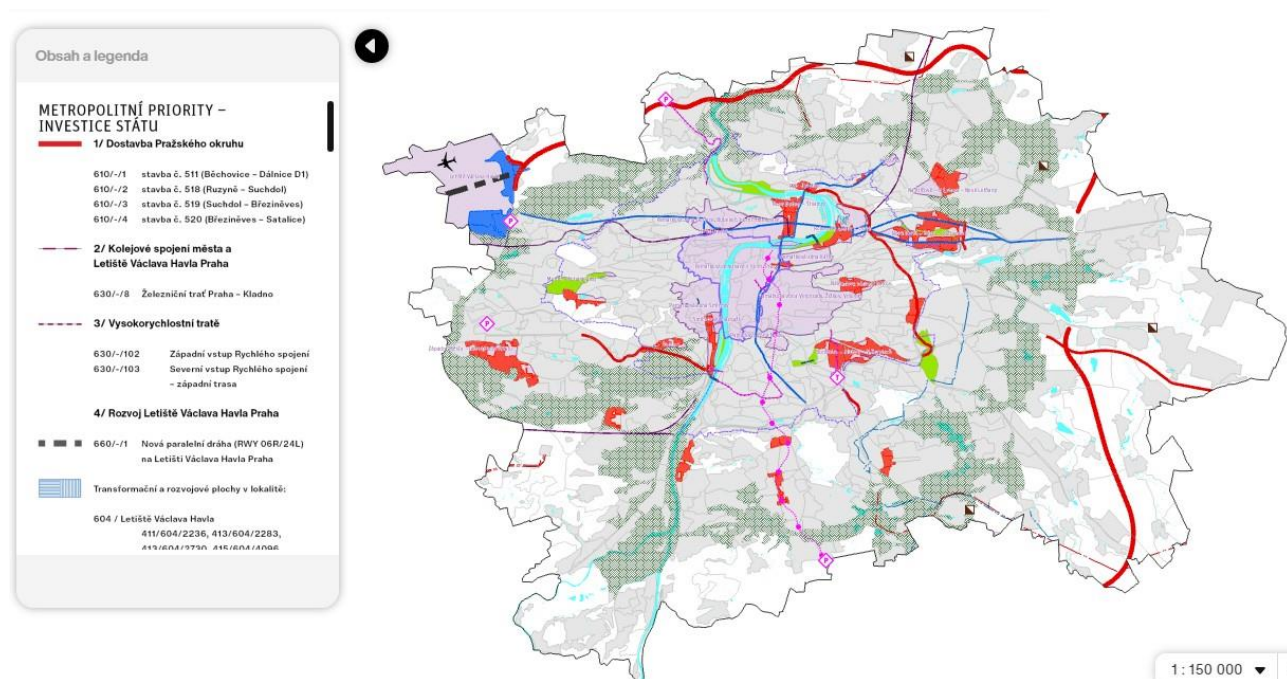
Pražský okruh

Vyjádření je rozděleno na dvě části:

1. Nesouhlas s navrhovaným záměrem a odůvodnění.
2. Požadavky pro řešení tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci.

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.



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.

PO dle ZÚR nemůže zároveň plnit funkci dálnice a místní komunikace

- Zákon o pozemních komunikacích (Zákon č. 13/1997 Sb.) rozlišuje charakter a funkce dálnice pro dálkovou dopravu a místní komunikace pro místní (městskou dopravu), tedy podle § 4, resp. 6:

„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.“

„Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.“

- Nařízení EU č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, čl. 17, odst. 2, resp. čl. 17, odst. 3a):

„Silnice vysoké kvality ... (a tedy i SOKP jako součást TEN-T) plní důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra, ... spojují horské, vzdálené, špatně přístupné a okrajové regiony NUTS 2 s centrálními regiony Unie.“

„Dálnice (tedy SOKP) je speciálně projektovaná silnice vybudovaná pro provoz motorových vozidel, která neslouží k obsluze přilehlých pozemků ...“

Z bezpečnostního auditu ke zkapacitnění 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 zkapacitnění 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

16 VYBRANÁ DOPORUČENÍ A POŽADAVKY NA STAVEBNÍ ŘEŠENÍ, TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ A PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ, KTERÉ VYPLYNULY ZE STUDIE BEZPEČNOSTI A ANALÝZY RIZIK

16.1 DOPORUČENÍ Z DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉHO POSOUZENÍ

16.1.1 VÝSLEDKY KAPACITNÍHO POSOUZENÍ

Z normového kapacitního posouzení vyplývá, že navržené uspořádání D0 stavby 510 je z kapacitního hlediska pro výhledové intenzity roku 2055 **nevyhovující**. Na úsek mezi MÚK Běchovice a MÚK Chlumecká je při zatížení roku 2055 překročena kapacita v mezikřižovatkových úsecích, z čehož vyplývají i nevyhovující prvky mimoúrovňových křižovatek na tomto úseku.

Ve variantě roku 2025 (po zprovoznění stavby D0 511) již stavba 510 kapacitně nevyhovuje ani v navrženém optimalizovaném uspořádání dle dokumentace DÚR (01/2018). Za nevyhovující je označen úsek mezi **MÚK Českobrodská a MÚK Horní Počernice** pouze v třípruhovém uspořádání. Dle kapacitního posouzení je **požadováno** uspořádání **2 x 4 jízdní pruhy**.

Po zprovoznění stavby D0 520 a dalšímu nárůstu intenzit již stavba 510 **kapacitně nevyhovuje** v navrženém optimalizovaném uspořádání, a to v úseku mezi křižovatkami MÚK Českobrodská a MÚK Chlumecká. V tomto úseku je při dopravním zatížení roku 2055 kapacitní požadavek na uspořádání **2 x 5 jízdních pruhů**.

Díky tomuto požadavku je otázkou, zda by nebylo vhodné uvažovat o realizaci alternativní komunikace v podobě souběžné komunikace, např. východní část Aglomeračního okruhu.

Optimalizace DÚR – zrušení ramp od ulice Českobrodské a nutnost uspořádání stavby 510 2 x 4 jízdní pruhy (pro rok 2055 je kapacitní požadavek v části MÚK Chlumecká – MÚK Běchovice na uspořádání 2 x 5 jízdních pruhů), nebo **realizovat kolektorovou variantu celého úseku**.

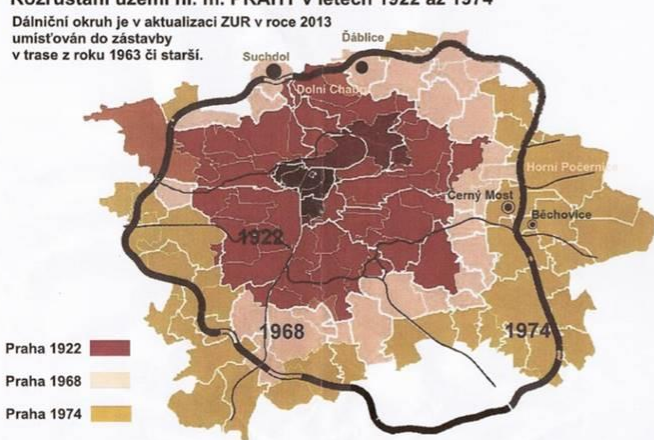
1.2. Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji

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.

Pražský okruh dle ZÚR vychází z koncepce 60. let minulého století

Rozrůstání území hl. m. PRAHY v letech 1922 až 1974

Dálniční okruh je v aktualizaci ZÚR v roce 2013 umístěn do zástavby v trase z roku 1963 či starší.



- Nárůst obyvatel o cca 400 000
- Rozvoj města, suburbanizace
- Přechod na tržní ekonomiku
- Vstup do EU a Schengenu
- 10-násobný nárůst dopravní zátěže
- Ekologické a hygienické zákony
- Legislativa TEN-T
- Strategické dokumenty a požadavky v oblasti udržitelné mobility
- Klimatické změny a snižování emisí CO₂
- Omezování závislosti na fosilních palivech
- Kumulativní efekt silniční a letecké dopravy

Mezitím se výchozí situace radikálně změnila. SOKP nebere ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj.

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, Suchbát, 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 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-traffic-motorists/>

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 Draháň – Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, 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, Lítožnice). 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 uvedený 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,...“



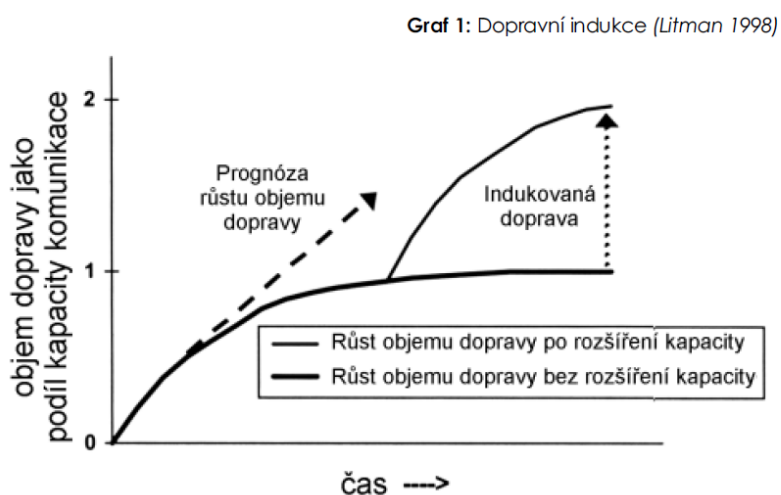
1.6. Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách

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 dojížděky 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.



Generated Traffic and Induced Travel

www.vtpi.org/gentraf.pdf

How highways make traffic worse

<https://www.youtube.com/watch?v=2z7o3sRxA5g>

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-uz-je-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 nenaplnuje 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 dojížděky autem, omezení emisí CO₂

PO: prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku 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-a-aktivni-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/Dopravni-politika-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>

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.¹

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 zvýhodnění životního stylu závislého na autech.² 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 koncentraci 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

¹ Řešení tranzitní a městské dopravy v Praze a Středočeském kraji (str. 10 – 12) https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2021/06/Reseni-tranzitni-a-mestske-dopravy_2021_Platforma.pdf

² Barrandovský most jako důkaz, že autům města ustupují až příliš <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/domaci-politika-barrandovsky-most-jako-dukaz-ze-autum-mesta-ustupuji-az-prilis-207137>

- Komplexní posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu v Pražské metropolitní oblasti s ohledem na dopravní, ekologické, ekonomické parametry a polycentrický rozvoj regionu³
- Komplexní návrh řešení městské a příměstské dopravy⁴ 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 EU⁵
- Implementaci opatření na základě Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030⁶, 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.

V Praze dne 27. června 2022

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

Klimentská 1208/12

110 00 Praha 1 – Nové Město

IČ: 06378684

Datová schránka: jx24sqv

www.rozumnadoprava.cz

Ing. Petr Kasa

³ Do posouzení zahrnout tzv. regionální variantu, aglomerační okruh, I/16 a také stávající a plánované železniční tratě včetně VRT (jako alternativa pro silniční dopravu)

⁴ Do návrhu zahrnout [městské propojení mezi Sedlcem a Bohnicemi](#) se severní tramvajovou tangentou (Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany) a stezkou pro chodce a cyklisty

⁵ Strategické dokumenty a klimatické závazky ČR a EU v oblasti dopravy https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2021/08/Rozpory_SOKP_dle_ZUR.pdf

⁶ <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202>