**Připomínky k Aktualizaci č. 5 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy**

Magistrát hlavního města Prahy

Odbor územního rozvoje

Jungmannova 35/29

110 00 Praha 1

V Praze dne 19. 11. 2021

**Podnět ke zrušení koridoru SOKP 518 (Ruzyně – Suchdol)**

**a 519 (Suchdol – Březiněves)**

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 Silničního okruhu kolem Prahy v trase Ruzyně – Suchdol (518) a Suchdol – Březiněves (519) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče).**

* 1. **Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T**

Silniční okruh kolem Prahy (dále SOKP) 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.

**SOKP 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.   
SOKP dle 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. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na více než 50 000 lidí na severu Prahy.

* 1. **Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji**

Současný návrh SOKP dle 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. SOKP **nebere ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj** a zavádí na území hl.m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu.

* 1. **Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje**

**SOKP** **jako součást TEN-T s  kamionovým provozem je veden skrz či v těsné blízkosti 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 SOKP 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. Realizace SOKP dle 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.

* 1. **Střety se životním prostředím**

SOKP 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). Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. 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. **Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách**

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa SOKP, jsou již v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou a příměstskou silniční dopravou. V případě realizace dálničního průtahu a paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí podporovat veřejnou hromadnou a nemotorovou dopravu a budovat město krátkých vzdáleností.

* 1. **Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci**

Podle dopravně-inženýrských podkladů ze zjišťovacího řízení EIA (2019) realizace SOKP 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 roztříštěné zástavby v satelitech za Prahou závislých na automobilové dopravě.

*Generated Traffic and Induced Travel* [www.vtpi.org/gentraf.pdf](http://www.vtpi.org/gentraf.pdf)

*How highways make traffic worse* <https://www.youtube.com/watch?v=2z7o3sRxA5g>

* 1. **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 v jižní variantě 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>

**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. 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.

**Požaduji**

* 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[[1]](#footnote-1)
* komplexní návrh řešení městské a příměstské dopravy[[2]](#footnote-2) 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[[3]](#footnote-3)
* implementaci opatření na základě Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030[[4]](#footnote-4), 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 prostranství (humanizace veřejného prostoru)

Jméno a příjmení

Datum narození  
Adresa trvalého bydliště

Podpis

1. Do posouzení zahrnout tzv. regionální variantu, aglomerační okruh, I/16 a také stávající a plánované železniční tratě včetně VRT (jako alternativa pro silniční dopravu) [↑](#footnote-ref-1)
2. Do návrhu zahrnout [městské propojení mezi Sedlcem a Bohnicemi](https://sarudoli.axiohm.cz/result-pdfs/1.Draft%20-%20koncept/3.%20N%C3%A1vrh%20%20/5.%20Dopravn%C3%AD%20infrastruktura/5.3.%20MHD%20kolejov%C3%A1%20doprava%20a%20leti%C5%A1t%C4%9B/5.3.6%20TT%20Sedlec_Bohnice.pdf) se severní tramvajovou tangentou (Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany) a stezkou pro chodce a cyklisty [↑](#footnote-ref-2)
3. Strategické dokumenty a klimatické závazky ČR a EU v oblasti dopravy <https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2021/08/Rozpory_SOKP_dle_ZUR.pdf> [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202> [↑](#footnote-ref-4)