

Ministerstvo pro místní rozvoj
odbor územního plánování
Staroměstské náměstí 932/6
110 00 Praha 1
Datová schránka: 26iaava

K č. j.: MMR-19986/2025-81

V Praze dne 5. 5. 2025

Podatel:
Ing. Karel Havlíček
Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.
Adresa: Kobylická 477/44, 184 00 Praha 8
IČ: 06378684
ID datové schránky: jx24sqv

VYJÁDŘENÍ DOTČENÉ VEŘEJNOSTI podle § 71b odst. 2 stavebního zákona k

- (i) Návrhu Změny č. 8 Politiky územního rozvoje České republiky,
 - (ii) Vyhodnocení vlivů návrhu Změny č. 8 Politiky územního rozvoje České republiky na udržitelný rozvoj území.
-

Obsah

1.	REKAPITULACE ŘÍZENÍ	3
2.	OBEČNÉ PŘIPOMÍNKY K NÁVRHU	3
3.	ZAJIŠTĚNÍ SOULADU S EU NAŘÍZENÍM TEN-T	3
4.	IMPLEMENTACE EU SMĚRNIC	5
5.	ZPRACOVÁNÍ PLÁNŮ UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY	5
6.	ZMÍRNĚNÍ EXPOZICE HUSTĚ OSÍDLENÝCH OBLASTÍ	6
7.	POSOUZENÍ ROZUMNÝCH A REALIZOVATELNÝCH VARIANT	6
8.	NEVYKONATELNOST PODMÍNEK PRO MITIGACI A KOMPENZACI	7
9.	UPŘESŇOVÁNÍ KORIDORŮ AŽ NA ZÁKLADĚ POSOUZENÍ SEA/EIA	7
10.	NOVÉ VYMEZENÍ OKRUHU KOLEM PRAHY	8
11.	ZRUŠENÍ VYMEZENÍ NOVÉ PARALELNÍ VZLETOVÉ A PŘISTÁVACÍ DRÁHY LETIŠTĚ PRAHA-RUŽYŇ	9
12.	ZÁVĚR	9

PŘÍLOHA 1 – NOVÉ VYMEZENÍ OKRUHU KOLEM PRAHY

PŘÍLOHA 2 – ZRUŠENÍ VYMEZENÍ NOVÉ PARALELNÍ VZLETOVÉ A PŘISTÁVACÍ DRÁHY LETIŠTĚ PRAHA-RUŽYŇ

1. REKAPITULACE ŘÍZENÍ

- 1.1. Ministerstvo pro místní rozvoj (dále též „**MMR**“) dne 06.03.2025 oznámilo, že zveřejnilo návrh Změny č. 8 Politiky územního rozvoje České republiky (dále jen „**Z8 PÚR ČR**“), Vyhodnocení vlivů návrhu Z8 PÚR ČR na udržitelný rozvoj území (dále jen „**SEA Z8 PÚR ČR**“) a další související materiály v Národním geoportálu územního pod č. j.: MMR-19986/2025-81 (souhrnně také jako „**Návrh**“).
- 1.2. Podatel je jako spolek Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., dotčenou veřejností ve smyslu § 3 písm. i) bod 2, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „**Zákon SEA**“), neboť je osobou soukromého práva, jejímž předmětem činnosti je podle zakladatelského právního jednání ochrana životního prostředí. Podatel je tudíž dotčenou veřejností, která je oprávněna podat připomínky jak k návrhu Z8 PÚR ČR, tak k posouzení SEA PÚR ČR.

2. OBECNÉ PŘIPOMÍNKY K NÁVRHU

- 2.1. Podatel již dlouhodobě opakovaně a aktivně upozorňuje na to, že severní část pražské aglomerace je již nyní silně zatížena hlukem a imisemi zejména ze silniční a letecké dopravy. Požaduje koncepční řešení, které by snížilo stávající zátěž na místní obyvatele a vyloučilo umístění dalších zdrojů hluku a znečištění do dotčeného území. Nejen toto území není koncepčně uchopeno jako krajina určená k životu. Ignorují se reálné obtíže zde žijících statisíců obyvatel.
- 2.2. PÚR a následně ZÚR nesmí být jen nástrojem prostřednictvím kterých se do území autoritativně umísťují dopravní koridory s negativním vlivem, jak to je dnes. Mělo by se jednat o jasnou koncepci, která umožní komplexní ale především jasně formulované a konkrétní nastavení podmínek pro udržitelný rozvoj území při zohlednění stávající zátěže.
- 2.3. Podatel proto v níže uvedených připomínkách požaduje především doplnění a přepracování Návrhu, tak aby bylo zajištěno dodržování platné legislativy, a to v souladu se závazkem jejího eurokonformního výkladu.
- 2.4. Podatel namítá, že Návrh nebyl zpracován v souladu se zákonem a je jako celek nepřezkoumatelný, jelikož:
- (i) **nebyl zpracován v souladu s požadavky dle stavebního zákona a Zákona SEA a v souladu s povinností zajištění jejich eurokonformního výkladu s příslušnými evropskými předpisy a závazky ČR v rámci EU;**
 - (ii) **nebyl zpracován odborně, komplexně, přezkoumatelně a objektivně.**

Bližší odůvodnění připomínek je uvedeno níže:

3. ZAJIŠTĚNÍ SOULADU S EU NAŘÍZENÍM TEN-T

- 3.1. Návrh zmiňuje potřebu implementovat přímo aplikovatelné Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (dále jen „**EU Nařízení TEN-T**“) pouze v tom smyslu, že

direktivně rozhoduje o tom, které trasy budou zařazeny do transevropské dopravní sítě. Návrh však požadavky EU Nařízení TEN-T blíže neidentifikuje a nedefinuje. To je zcela nedostatečné. Této přístup nezajišťuje naplnění smyslu a účelu EU Nařízení TEN-T.

- 3.2. V této souvislosti Podatel upozorňuje, že tento přístup je zcela kontraproduktivní. Nedostatečná implementace EU Nařízení TEN-T totiž paradoxně vede k prodražení nákladů na výstavbu potřebných transevropských infrastrukturních projektů, a to kvůli nemožnosti či ztížení financování z EU fondů, resp. prostřednictvím bankovních úvěrů, kde se splnění požadavků legislativy EU rovněž dokládá.
- 3.3. Ze Zvláštní zprávy Evropského účetního dvora z r. 2020 vyplývá, že finanční prostředky určené EU na budování TEN-T infrastruktury **nemohly být Českou republikou doposud plně čerpány pro nesoulad v oblasti ochrany životního prostředí**. ČR tak přišla o možnost čerpat dotace z evropských fondů na výstavbu transevropských dálnic v období 2014 – 2020. Podle dat předložených Evropským účetním dvorem lze tuto ztracenou příležitost vyčíslit až **na cca 160 miliard Kč**.¹

Připomínky

32

Silnice hlavní sítě TEN-T představují přibližně jen 1 % všech silnic se zpevněným povrchem v EU, což vysvětluje, proč bylo 79 % prostředků z EFRR přidělených na silnice vyčleněno na silnice, které nepatří do sítě TEN-T.

Více než 57 % prostředků přidělených na silnice z Fondu soudržnosti bylo vyčleněno na hlavní síť TEN-T, zatímco 43 % na globální síť TEN-T. Vezmeme-li v úvahu rozdílnou délku hlavní a globální sítě TEN-T (globální síť je o 75 % delší než hlavní), byla průměrná intenzita podpory z Fondu soudržnosti na hlavní silniční síť TEN-T více než dvojnásobná oproti globální síti TEN-T (tj. 169 000 EUR/km oproti 72 400 EUR/km).

Finanční prostředky EU navíc nejsou jediným zdrojem financování investic do hlavní sítě TEN-T. V souladu se zásadou doplňkovosti nesmí příspěvky z evropských strukturálních a investičních fondů nahrazovat výdaje z veřejných zdrojů nebo rovnocenné strukturální výdaje členských států.

33

V České republice bylo na hlavní síť přiděleno skutečně pouze 15 % prostředků z ESI fondů, zatímco většina podpory z těchto fondů byla přidělena mimo síť TEN-T. Několik důležitých velkých projektů týkajících se hlavní sítě TEN-T, u nichž se původně s podporou z ESI fondů počítalo, nakonec z těchto fondů financováno nebylo. Orgány České republiky je stáhly, protože nebyly zcela v souladu s *acquis* EU v oblasti životního prostředí.

Viz také odpověď Komise k bodu 32.

Dílčí závěr 1:

- 3.4. Podatel požaduje řádné odborné posouzení a ověření implementace všech základních požadavků a cílů EU Nařízení TEN-T v Návrhu, tak aby byla zajištěna jejich efektivní implementace v nižší územně-plánovací dokumentaci.

¹ <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/core-road-network-9-2020/cs/#annexi>

4. IMPLEMENTACE EU SMĚRNIC

4.1. Podatel především upozorňuje na to, že ČR systematicky neimplementuje základní povinnosti vyplývající z EU směrnic, které podle článku 5 odst. 3 EU Nařízení TEN-T musí být dodrženy, a to zejména:

- směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (dále jen „**EU Směrnice EVL**“) – a to především v tom ohledu, že nestačí posuzovat „významný negativní vliv“ na soustavu EVL, ale má být zohledněn i „jen“ negativní vliv na EVL;
- se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „**EU Směrnice SEA**“) – a to především (ale nejen) v tom ohledu, že v rámci posouzení SEA (jako tomu je ostatně i v případě tohoto Návrhu) nejsou řádně navrženy, odborně posouzeny a s veřejností projednávány varianty jednotlivých řešení;
- se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (dále jen „**EU Směrnice o hlukovém mapování**“) - a to především (ale nejen) v tom ohledu, že strategické hlukové mapování se provádí čistě formálně, bez jakékoliv praktické implementace v územně-plánovací dokumentaci;
- se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (dále jen „**EU Směrnice EIA**“) - a to především (ale nejen) v tom ohledu, že v rámci řízení SEA nejsou řádně navrženy, odborně posouzeny a s veřejností projednávány varianty jednotlivých řešení, nejsou navrhovány žádné kompenzační opatření (zaměřují se s eliminačními).

Dílčí závěr 2:

4.2. Podatel požaduje, aby Návrh výslovně stanovil, že při upřesňování návrhu jednotlivých koridorů transevropské dopravní sítě:

- (i) bylo zajištěno vyloučení negativního vlivu na EVL (pozn. nejen významného negativního vlivu);
- (ii) bylo provedeno řádné zpracování alternativních variant vedení koridorů, a to ve spolupráci s dotčenými místními samosprávami, a následně bylo provedeno jejich řádné odborné vyhodnocení a posouzení v řízení SEA resp. EIA;
- (iii) byl podmíněn provedením odpovídajících kompenzačních opatření.

5. ZPRACOVÁNÍ PLÁNŮ UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

5.1. Podle článku 41 odst. 1 písm. b) EU Nařízení TEN-T má tzv. 424 městských uzlů v síti TEN-T – tj. městské uzly dle PÚR, do konce roku 2027 vypracovat plány udržitelné městské mobility na podporu mobility s nulovými emisemi a na zvýšení a zlepšení veřejné dopravy a infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu.

- 5.2.** Je povinností členských států sladit s těmito cíli celostátní a místní politiky a tomu odpovídající směřování veřejných investic. Tak, aby vnitrostátní dopravní a investiční plány byly v souladu s prioritami připravovaného nařízení, aby tyto plány byly realizovány v praxi.

Dílčí závěr 3:

- 5.3.** Podatel požaduje, aby Návrh výslovně stanovil, že nově definované městské uzly primární sítě TEN-T mají povinnost zpracovat do konce roku 2027 plán udržitelné městské mobility, a to v souladu s požadavky EU Nařízení TEN-T. Podatel požaduje, aby Návrh rovněž výslovně stanovil povinnost promítnout požadavky vyplývající z těchto plánů do PÚR a příslušných ZÚR, a to v přiměřené lhůtě, např. s povinností zpracovat návrh do konce roku 2028.

6. ZMÍRNĚNÍ EXPOZICE HUSTĚ OSÍDLENÝCH OBLASTÍ

- 6.1.** Podle článku 12 odst. 2 EU Nařízení TEN-T je třeba věnovat zvláštní pozornost opatřením, jež jsou nezbytná ke zmírnění expozice městských oblastí a případně hustě osídlených citlivých oblastí negativním účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy.

Dílčí závěr 4:

- 6.2.** Podatel požaduje, aby Návrh výslovně stanovil, že upřesnění dopravních koridorů musí vést k prokazatelnému zmírnění negativních účinků tranzitní dopravy na hustě osídlené oblastí. Zmírnění vlivu musí být řádně odborně prokázáno před schválením příslušného koridoru provedením kvalifikovaných výpočtů vlivu na veřejné zdraví reálně dotčených obyvatel. Veřejné náklady na předpokládaná předčasná úmrtí, na zdravotní péči a na sníženou produktivitu práce přitom musí být transparentně přičteny k tíži celkových nákladů na realizaci jednotlivých záměrů. Při plánování dopravních koridorů musí být v souladu s EU Nařízením TEN-T rovněž zohledněny negativní výsledky socioekonomické analýzy nákladů a přínosů nebo významných negativních dopadů na životní prostředí či biologickou rozmanitost.

7. POSOUZENÍ ROZUMNÝCH A REALIZOVATELNÝCH VARIANT

- 7.1.** Jak již bylo uvedeno výše, ani samotný Návrh nesplňuje požadavky EU Směrnice SEA, a to v tom ohledu, že při návrhu nových dopravních koridorů nebyly zpracovány varianty těchto koridorů, které by byly odborně posouzeny a vyhodnoceny v SEA.

Dílčí závěr 5:

- 7.2.** Podatel požaduje, aby nově navržené dopravní koridory byly ve spolupráci s dotčenými místními samosprávami zpracovány v rozumných a realizovatelných variantách, které následně budou odborně posouzeny a vyhodnoceny v SEA/EIA, zejména s důrazem na minimalizaci negativních dopadů na veřejné zdraví obyvatelstva.

8. NEVYKONATELNOST PODMÍNEK PRO MITIGACI A KOMPENZACI

- 8.1.** Podatel upozorňuje na to, že stávající znění zásad udržitelného rozvoje tak, jak je formulováno v PÚR ČR, resp. Z8 PÚR ČR není dostatečně konkrétní a vykonatelné. Naplňování tam uvedených zásad udržitelného rozvoje nelze kontrolovat, jelikož neobsahuje konkrétní úkoly pro nižší územně-plánovací dokumentaci.
- 8.2.** Jediné konkrétní a kontrolovatelné úkoly, včetně stanovení dat do kdy, jsou vymezené právě jen s ohledem na upřesňování dopravních koridorů. To je zcela neakceptovatelné. PÚR ČR se tak díky tomu totiž stává autoritativním nástrojem moci výkonné, která bez navržení odpovídajících konkrétních opatření pro mitigaci a kompenzaci negativních vlivů dopravních koridorů tyto koridory do území pouze autoritativně umísťuje a to bez odpovídající konzultace s dotčenými samosprávami a dotčenou veřejností.

Dílčí závěr 6:

- 8.3.** Podatel požaduje, aby Návrh obsahoval konkrétní a vykonatelné podmínky pro mitigaci a kompenzaci negativních vlivů dopravních koridorů, včetně lhůt pro jejich naplnění, jejichž plnění lze kontrolovat.

9. UPŘESŇOVÁNÍ KORIDORŮ AŽ NA ZÁKLADĚ POSOUZENÍ SEA/EIA

- 9.1.** Podatel upozorňuje na to, že Návrh neodpovídá stávající legislativě, když ignoruje, že návrh resp. upřesňování jednotlivých dopravních koridorů nemůže být zpracováváno Ministerstvem dopravy, případně jinými ministerstvy, jak je stanoveno. Upřesňování koridorů musí být vždy zpracováváno formou pořízení územně-plánovací dokumentace nižšího stupně. V tomto případě konkrétně formou Územního rozvojového plánu, a to jeho příslušným pořizovatelem, na základě posouzení jednotlivých variant v řízení SEA v souladu s požadavkem EU Směrnice SEA.

Dílčí závěr 7:

- 9.2.** Podatel požaduje, aby upřesňování jednotlivých dopravních koridorů Návrhu probíhalo v souladu se zákonem, tj. prostřednictvím pořízení Územního rozvojového plánu, na základě návrhu rozumných variant zpracovaného ve spolupráci s dotčenými samosprávami, a to včetně řádného odborného vyhodnocení rozumných variant v SEA/EIA.
- 9.3.** Podatel rovněž namítá, že ani podmínky pro možné zkapacitnění a modernizaci dálnic D0, D4, D5, D8, D10 a D11 v okolí Prahy (bod 209) nemohou být vyhodnocovány jen na základě předaných podkladů od Ministerstva dopravy. Vyhodnocení musí proběhnout předložením úplné dokumentace k jejímu odbornému posouzení v rámci řízení EIA u jednotlivých záměrů.

Dílčí závěr 8:

- 9.4.** Podatel požaduje, aby rozvoj dálniční sítě včetně zkapacitnění dálnic dle Návrhu probíhal v souladu se zákonem, tj. prostřednictvím pořízení Územního rozvojového plánu, na základě návrhu rozumných variant zpracovaného ve spolupráci s dotčenými

samosprávami, a to včetně řádného odborného vyhodnocení rozumných variant v SEA/EIA.

10. NOVÉ VYMEZENÍ OKRUHU KOLEM PRAHY

- 10.1.** Stávající vymezení okruhu kolem Prahy dle Návrhu je **v zásadním rozporu s celostátními prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území** (18), (20), (21), (23), (24a), (29), dále s podmínkami Koncepce rozvojové oblasti (38) a s podmínkami Koncepce záměrů dopravní infrastruktury (79).
- 10.2.** Vymezení okruhu kolem Prahy dle Návrhu je rovněž **v rozporu s požadavky a cíli EU nařízení TEN-T** zejména z hlediska udržitelnosti, ochrany životního prostředí a priorit pro městské uzly.
- 10.3.** Vymezení okruhu kolem Prahy dle Návrhu je **v rozporu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů**, např.: Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, Strategický plán hl. m. Prahy, Strategický rámec 2030, Státní politika životního prostředí, Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030, Dopravní politika ČR, Zelená dohoda pro Evropu a Evropská strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.
- 10.4.** Dle aktuální studie „Možnosti a příležitosti rozvoje dálniční sítě po roce 2050“, kterou v dubnu 2025 schválila Centrální komise Ministerstva dopravy, je žádoucí **posoudit nový koridor okruhu kolem Prahy (D99)**. Nový okruh kolem Prahy má přispět ke snížení dopravní zátěže pražské aglomerace a nabídnout tangenciální propojení měst a obcí v metropolitní oblasti.
- 10.5.** Tato studie, ale i výše zmíněné důvody (viz 10.1 - 10.3) potvrzují, že desítky let starý koridor okruhu kolem Prahy trasovaný skrz hustě osídlené čtvrti, chráněné přírodní památky a rekreační lokality převážně na území hl. města, je naprosto nevhodný a nemůže efektivně plnit své funkce: převedení tranzitní dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti.
- 10.6.** Nové vymezení okruhu kolem Prahy ve vzdálenější poloze od metropole by mělo vést **k přehodnocení možného zkapacitnění dálnic D0, D4, D5, D8, D10 a D11 v okolí Prahy**. Uvedeným dálničním úsekům se výrazně uleví díky poklesu tranzitní nákladní a osobní dopravy, která nemá cíl v pražské aglomeraci.

Dílčí závěr 9:

- 10.7.** Podatel požaduje, aby v Návrhu byl zrušen starý koridor D0 a nově vymezen koridor okruhu kolem Prahy ve vzdálenější poloze od metropole v souladu s celostátními prioritami pro zajištění udržitelného rozvoje území, s podmínkami Koncepce rozvojové oblasti a záměrů dopravní infrastruktury, dále v souladu s požadavky a cíli EU Nařízení TEN-T, s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů a v návaznosti na studii „Možnosti a příležitosti rozvoje dálniční sítě po roce 2050“.

11. ZRUŠENÍ VYMEZENÍ NOVÉ PARALELNÍ VZLETOVÉ A PŘISTÁVACÍ DRÁHY LETIŠTĚ PRAHA-RUZYŇ

- 11.1.** Podatel upozorňuje, že vymezení nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletových a přiblížovacích prostor (VPP) letiště Praha-Ruzyně dle Návrhu je v rozporu s celostátními prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (18), (21), (24a) a podmínkami Koncepce rozvojové oblasti (38).
- 11.2.** Vymezení VPD a VPP je rovněž v rozporu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů a klimatickými závazky Prahy, ČR a EU např.: Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030, Zelená dohoda pro Evropu, Strategický rámec ČR 2030.
- 11.3.** Realizace VPD a VPP povede k další koncentraci ekonomických aktivit v Praze a prohloubení regionálních nerovností. V souladu s prioritou vyváženého a polycentrického rozvoje sídelní struktury je žádoucí směřovat finanční prostředky do regionů za účelem tvorby nových pracovních míst, rozvoje občanské vybavenosti a infrastruktury a zvyšování životní úrovně obyvatel.
- 11.4.** Ministerstvo dopravy by mělo přepracovat Koncepti letecké dopravy s ohledem na plnění klimatických závazků a snižování regionálních nerovností. Jedním z cílů by měla být optimalizace leteckého provozu tak, aby byla více využita regionální letiště, kde přínosy (zejména ekonomické) rozvoje letecké dopravy výrazně převáží nad negativy (hluk, vyšší dopravní zátěž).

Dílčí závěr 10:

- 11.5.** Podatel požaduje, aby v Návrhu bylo zrušeno vymezení nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD) a vzletových a přiblížovacích prostor (VPP) letiště Praha-Ruzyně. Dále požaduje, aby Ministerstvo dopravy přepracovalo Koncepti letecké dopravy s ohledem na plnění klimatických závazků a snižování regionálních nerovností.

12. ZÁVĚR

- 12.1.** S ohledem na výše uvedené Podatel požaduje:

(i) zajištění naplnění všech Dílčích závěrů 1 – 10

nebo

(ii) vydání nesouhlasného stanoviska k Návrhu.

- 12.2.** S ohledem na nízkou kvalitu odborného posouzení SEA Návrhu, pokládá Podatel posouzení SEA Návrhu minimálně za nehospodárné a žádá proto prověření postupu zadání posouzení SEA ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu.

PŘÍLOHA 1

NOVÉ VYMEZENÍ OKRUHU KOLEM PRAHY

(99) 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.

Požadujeme upravit text a schéma SD4 následovně:

Vymezení:

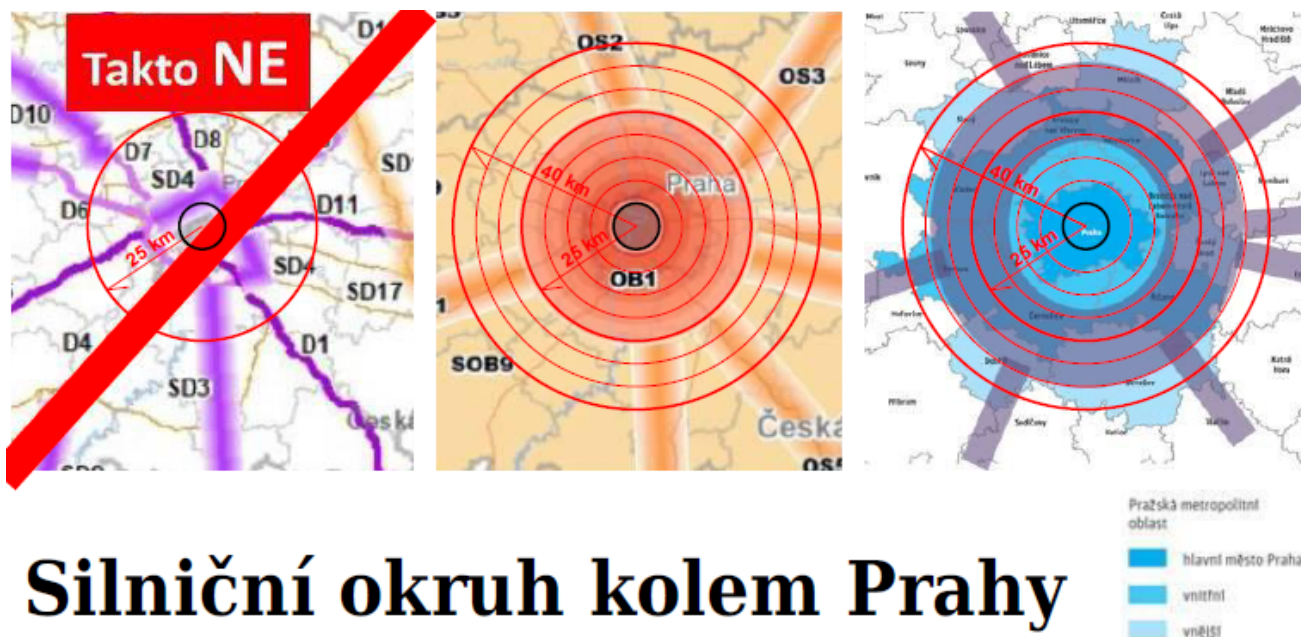
Dálnice D0 Silniční okruh kolem Prahy propojuje **v metropolitní oblasti** jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy.

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:

Vymezení koridoru SD4 na rozhraní Prahy a Středočeského kraje a jeho konkrétní vymezení v Zásadách územního rozvoje je v rozporu:

- s celostátními prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (18), (20), (21), (23), (24a), (29)
- s podmínkami Koncepce rozvojové oblasti (38)
- s podmínkami Koncepce záměrů dopravní infrastruktury (79)
- s požadavky a cíli EU nařízení TEN-T
- s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů

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**.

Je veden intenzivně zastavěnými částmi města: Na severu je velmi problematické vedení skrz městskou část Praha – Suchbátka, 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, Mirovice (Veleň), Přezletice, Podolanka, Vlnohrad, Radonice. Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se počítá s další rezidenční zástavbou. Na východě Prahy D0 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 vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi 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, tj. aby mohli uspokojit své potřeby v místě bydliště a v případě dojíždění použili veřejnou hromadnou dopravu.

(20) Chránit přírodní funkce a krajinné hodnoty před negativními vlivy vytvářením podmínek pro umísťování rozvojových záměrů do co nejméně konfliktních lokalit a podporovat potřebná zmírňující a případně kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti respektovat veřejné zájmy ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněných oblastí přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Dále vytvářet územní podmínky pro zvyšování a udržování ekologické stability volné krajiny, zajištění ekologických funkcí přírodních stanovišť a jejich obnovu, implementaci a respektování územních systémů ekologické stability, ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích a zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Tento rozvojový záměr, který by významně ovlivnil 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 Drahaň-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)

D0 518 a 519 vedoucí skrz chráněné přírodní památky na severu Prahy



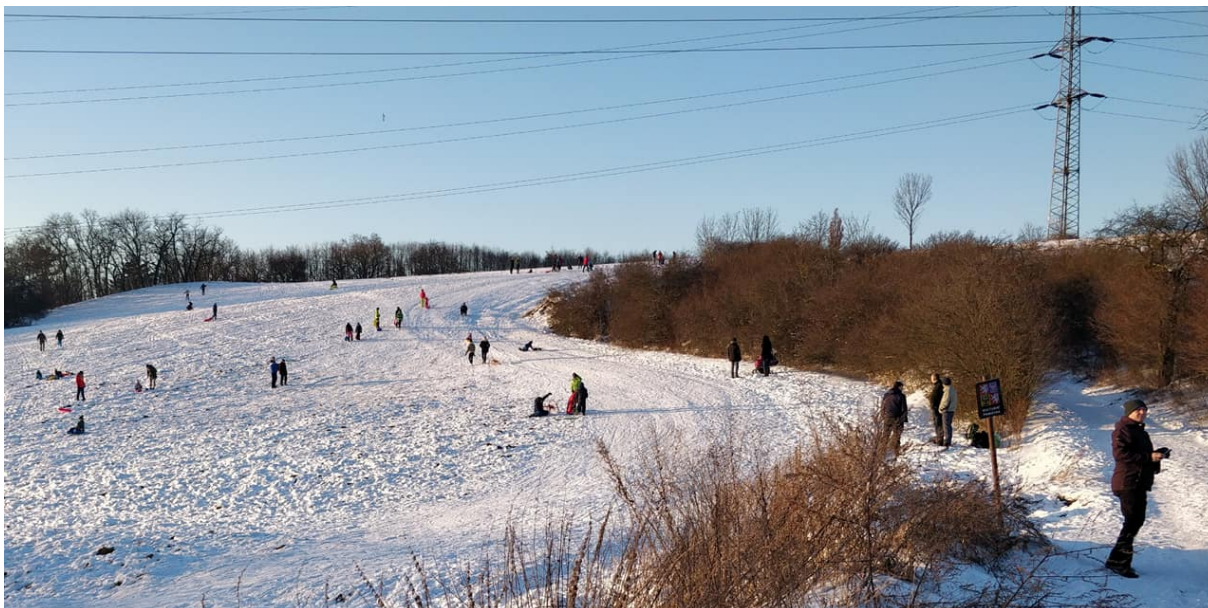
Zdroj: Dokumentace EIA D0 518 a 519, rok 2023

(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně 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 ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

Záměr D0 ohrozí vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně, zničí část lesních porostů a omezí prostupnost krajiny zejména na severu Prahy. Dotčené přírodní lokality jsou často 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.

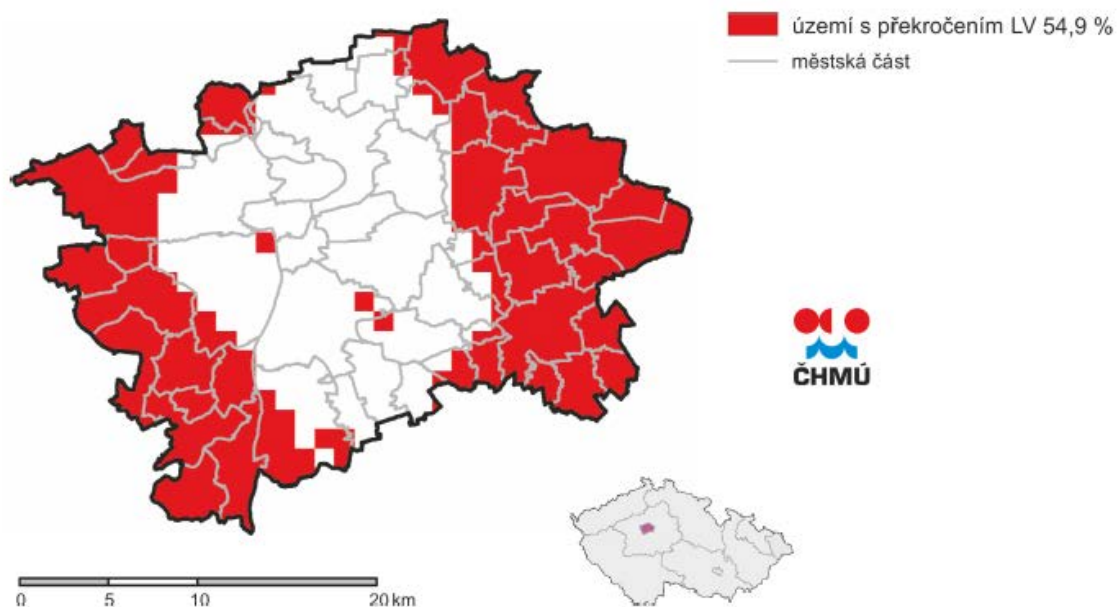
(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo.

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 imisního 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-Vinohrady	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. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat záměry 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. Zlepšovat propustnost měst a obcí pro environmentálně šetrné formy dopravy a vytvářet podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

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) Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:

Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro:

...

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) Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:

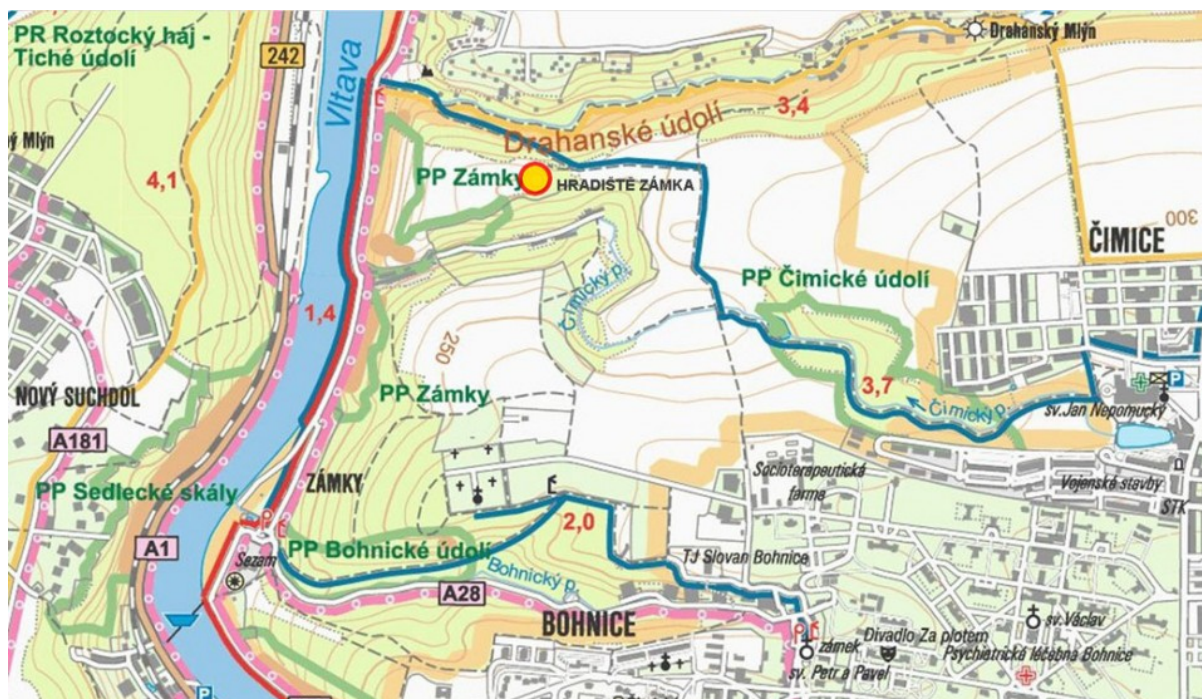
Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro:

...

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

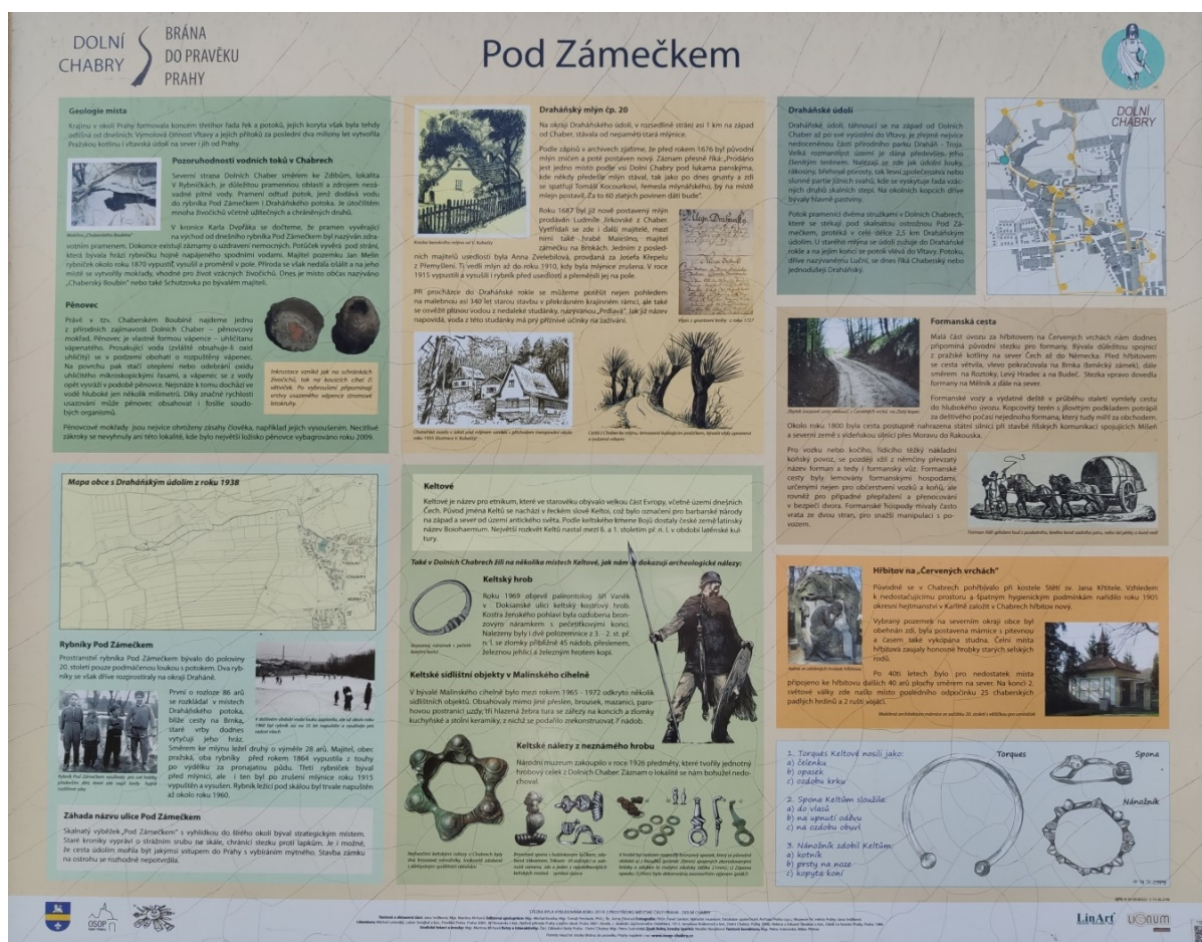
c) respektování požadavků mezinárodních dohod a Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.

Záměr D0 ve vymezeném koridoru je **v zásadním konfliktu s ochranou přírody, krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami.** V oblasti se nachází chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky, PP Sedlecké skály) 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.

- Nezajistí plynulé propojení mezi infrastrukturou transevropské dopravní sítě a infrastrukturou regionální a místní dopravy, neboť slučuje v jedné velkokapacitní komunikaci dálkovou, regionální a místní dopravu (např. stávající problematický úsek 510 u Černého Mostu).
- Nechrání městskou oblast před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy, neboť se nejedná o obchvat, ale průtah městem. Vede skrz silně urbanizovanou oblast Horních Počernic a Černého Mostu a skrz rezidenční, rekreační a přírodní lokality na severu Prahy pouhých 6 km od centra.
- Nepodporuje účinnou dopravu a mobilitu s nízkou hlukovou zátěží a nulovými emisemi, naopak hluková a emisní zátěž D0 bude obrovská.
- Povede ke snížení podílu veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, neboť výrazně snižuje jejich konkurenceschopnost a odsává finanční prostředky pro realizaci záměrů udržitelné dopravy.
- Nepřispívá k plnění zásadního cíle „udržitelnosti sítě TEN-T“, spíše naopak: zvyšuje emise CO₂, nižší využívání udržitelných druhů dopravy, poškozují životní prostředí, zvyšuje externí náklady, snižuje energetickou bezpečnost (větší závislost na fosilních palivech).

Rozpor vymezení D0 s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí: zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení bezpečnosti, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví

D0: 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

D0: dálnice nenaplnuje koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu zejména na severu Prahy

Strategický rámec ČR: omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO₂

D0: prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO₂

www.cr2030.cz/strategie/

Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021 - 2030: snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu

D0: 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-2021-2030>

Dopravní politika ČR: rozvoj dopravy v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě

D0: 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-vyhledem/Dopravni_Politika_CR_CZ.pdf.aspx

Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050: přechod ke klimatické neutralitě: rozvoj nízkoemisní hromadné a nemotorové dopravy, rozvoj vozidel s alternativním pohonem, udržitelné územní plánování, postupný přesun nákladní dopravy ze silniční na železniční; adaptace sídel na změnu klimatu: potřeba zachování či obnovy funkčního propojení přírodních a urbánních struktur v širších krajinných souvislostech

D0: zvyšování emisí CO₂, zvyšování konkurenceschopnosti energeticky a prostorově nejnáročnější formy dopravy oproti nízkoemisní hromadné a nemotorové dopravě, neudržitelné územní plánování podporující suburbanizaci a mono (resp. prago-) centrický rozvoj, zvýšení konkurenceschopnosti silniční nákladní dopravy oproti železniční; vážené narušení funkčního propojení přírodních a urbánních struktur v pražské aglomeraci

[https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/\\$FILE/OPZ_PUR-statni_politika_zp_2030_s_vyhledem_2050-20220615.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/$FILE/OPZ_PUR-statni_politika_zp_2030_s_vyhledem_2050-20220615.pdf)

Zelená dohoda pro Evropu: zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO₂ z dopravy o 90% do roku 2050

D0: 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

D0: 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>

Požadavky

(99) 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

a) Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje s důrazem na řešení problémů suburbanizace, včetně odpovídající veřejné infrastruktury.

b) Pořídit územní studie řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury.

c) Pořídit ve vzájemné koordinaci územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména hierarchizaci sídelní struktury a nekoncepční rozvoj.

Doplnit: **Navrhnout opatření ke snížení poptávky po mobilitě** v souladu s cíli Dopravní politiky a Strategickým rámcem ČR 2030.

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

PŘÍLOHA 2

Zrušení vymezení nové paralelní vzletové a přistávací dráhy letiště Praha-Ruzyně

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.

Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:

Záměr nové paralelní vzletové a přistávací dráhy koordinovat se záměrem napojení letiště Praha-Ruzyně na železniční síť. Po realizaci nové paralelní vzletové a přistávací dráhy prověřit možnost dalšího využití dráhy 12/30.

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 síť).*

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Hlavní město Praha a 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 vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletových a přiblížovacích prostor (VPP) letiště Praha-Ruzyně dle Návrhu je v zásadním rozporu

- s celostátními prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (18), (21), (24a)
- s podmínkami Koncepce rozvojové oblasti (38)
- s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů.

(18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi 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



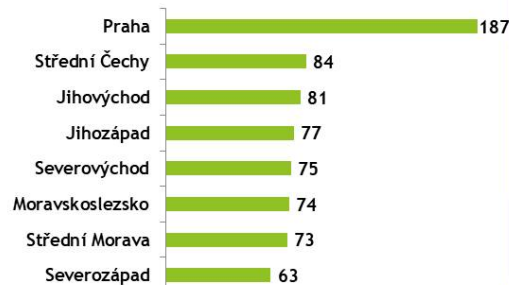
Foto: Shutterstock

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-15a51bda39c11e98aa4c1f6b220ee0/>, 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) Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:
Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro:

...

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, Kozí Hřbety, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Trojská kotlina, přírodní park Draháň – Troja.

(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo.

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-nesouhlasi-s-vystavbu-nove-drahy-na-ruzynskem-letisti>

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

- Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030 – závazek Prahy snížit emise CO₂ o 45% do roku 2030 a klimatická neutralita v roce 2050. Výstavba paralelní dráhy, která povede k významnému navýšení letecké dopravy, ztěžuje naplňování klimatických cílů.
- 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 %.
- 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

V souladu s celostátní prioritou

(18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi 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). 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).