

# **Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti**

**k materiálu**

**„Návrh Zprávy o uplatňování PÚR ČR, po aktualizaci č. 4“**

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

Přehled Přílohy č. 1 – Vyhodnocení stanovisek ministerstev, jiných ústředních správních úřadů a krajů	
Usnesení vlády	0 připomínek
Předkládací zpráva	0 připomínek
Zpráva o uplatňování	21 připomínky
Zpráva Příloha 1a – Přehled o stavu plnění úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady	0 připomínky
Zpráva Příloha 1b – Přehled o stavu plnění úkolů pro územní plánování	0 připomínek
<b>Celkem</b>	<b>21 připomínek</b>

Poř. č.	Připomínkové místo	Připomínka (Usnesení vlády)	Vypořádání

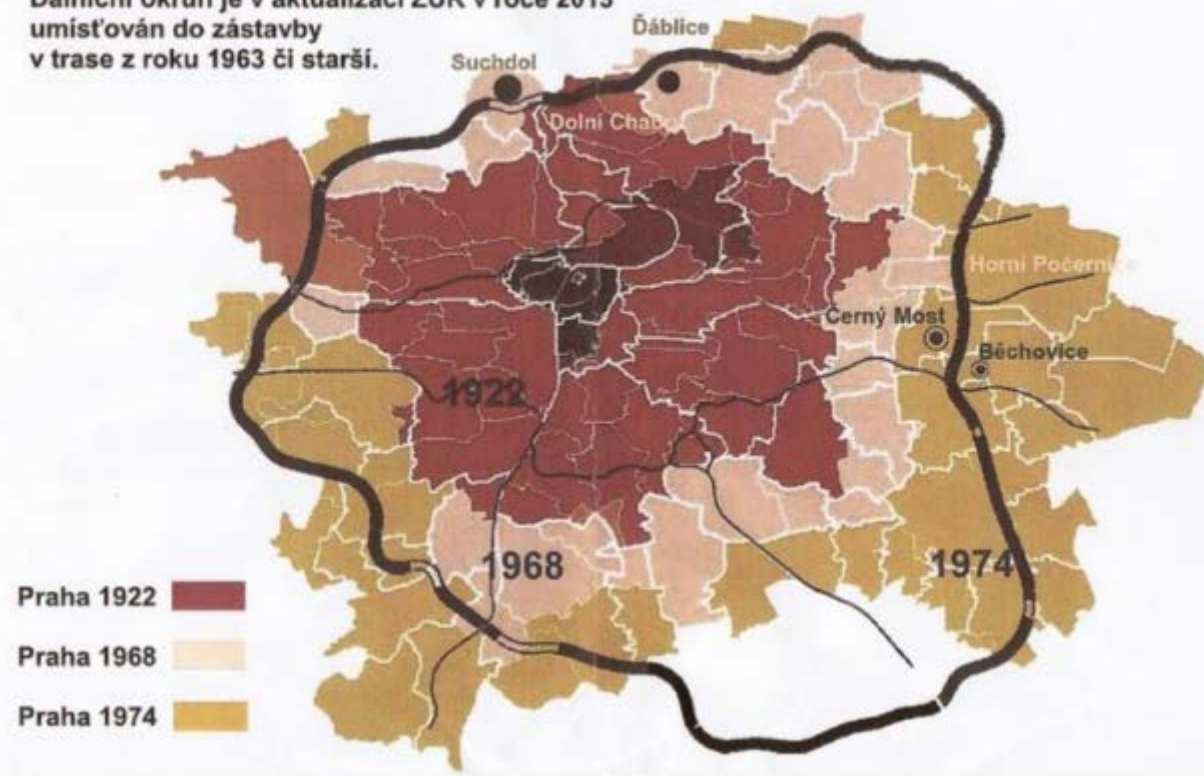
Poř. č.	Připomínkové místo	Připomínka (Předkládací zpráva)	Vypořádání

Poř. č.	Připomínkové místo	Článek	Připomínka (Zpráva o uplatňování)	Vypořádání
1.	Zdravé životní prostředí, z.s.,	Kapitola d), část 5, odstavec 1	<p><b>5. Návrhy na aktualizaci kapitoly 5. PÚR ČR – Koridory a plochy dopravní infrastruktury</b></p> <p>1) <i>Prověřit vymezení rozvojových záměrů dopravní infrastruktury s ohledem na skutečnost, zda důvody pro vymezení jednotlivých záměrů nepominuly a zda není vhodné vymežit jiné, s aktuální potřebou řešení a provést potřebné úpravy stávajících a příp. vymezení nových záměrů;</i></p> <p>S uvedeným návrhem souhlasíme a zároveň požadujeme prověřit vymezení Silničního okruhu kolem Prahy (dále jen D0), neboť <b>důvody pro vymezení tohoto záměru v navrhovaném koridoru (jako průtah městem) pominuly a je vhodné vymežit nové záměry s ohledem na aktuální potřeby a kontext.</b></p> <p>Prosazovaný koridor záměru D0 vychází z desítek let starých plánů a nezohledňuje, že od té doby došlo k radikálním změnám (nejen) v pražské aglomeraci</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nárůst obyvatel o cca 400 000</li> <li>• Rozvoj města, suburbanizace</li> <li>• Přejít na tržní ekonomiku</li> <li>• Vstup do EU a Schengenu</li> <li>• 10-násobný nárůst dopravní zátěže</li> <li>• Ekologické a hygienické zákony</li> <li>• Legislativa TEN-T</li> <li>• Strategické dokumenty a požadavky v oblasti udržitelné mobility</li> <li>• Klimatické změny a snižování emisí CO2</li> <li>• Omezování závislosti na fosilních palivech</li> <li>• Významný nárůst zatížení dotčených lokalit leteckou dopravou</li> </ul>	<p><b>Neakceptováno.</b></p> <p>Vyjádření MD: Nepominuly důvody vymezení pro záměr SOKP.</p> <p>Vedení jakékoliv veřejně prospěšné liniové dopravní stavby není možné schválený koridor dopravní stavby přesouvat jinam z důvodu, že zrovna, se někoho tato liniová stavba dotýká. Všichni občané ČR jsou součástí systému, který musí určitým způsobem fungovat. Všichni používají ke svým cestám dopravní prostředky, ať už individuální nebo veřejné hromadné dopravy, a pro tyto prostředky musí být vybudována odpovídající dopravní infrastruktura. Tato infrastruktura pak musí být vybudována v koridorech, které jsou dlouhodobě sledovány (i několik desetiletí) a územně stabilizovány a se kterými by tedy místní obyvatelé měli počítat.</p> <p>Skutečnost, že je okruh ve sledované poloze připravován od 60. let je velmi pozitivní, neboť dlouhodobá stabilizace území přináší jistoty pro jeho další rozvoj či využití a přináší jasné informace pro všechny související rozhodovací procesy všech možných účastníků (rozhodování stavebních úřadů, investorů – velkých i drobných, zastupitelů jednotlivých místních samospráv, zpracovatelů strategických a dlouhodobých materiálů apod.).</p> <p>Stavba D0 511 Běchovice – D1 má vydané pravomocné územní rozhodnutí a zpracovanou dokumentaci pro stavební povolení. S ohledem na současný stav projektové připravenosti této stavby lze reálně uvažovat o zahájení realizace v roce 2024.</p> <p>Odvedení tranzitní dopravy prostřednictvím dálnice D0 navíc přinese bonusy především pro centrální oblasti Prahy a jejich bezprostřední</p>

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

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

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



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 (D0) 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, Mirovice (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 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.

**Nepodporuje vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury.** Namísto propojení středočeských měst a obcí, která nejsou napojena 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.

okolí, které je dlouhodobě hlukem (vibracemi) přetěžované. Zde se předpokládá určitá míra vzájemné solidarity občanů, aby nedocházelo k dlouhodobým výrazným rozdílům v míře jejich expozice negativním vlivům


Je nezpochybnitelné, že dálnice D0 významně pomůže nejen dotčeným částem Hl. m. Prahy a jejich okolí, ale prakticky všem uživatelům pozemních komunikací. Vedle převedení tranzitní dopravy umožní i propojení jednotlivých částí Prahy mimo trvale dopravně přetížené centrum. Současně to, že bude realizována dálnice D0, neznamená, že by mělo být zamezeno suburbanizaci. Již dnes mají středočeská města i obce dostatečnou občanskou vybavenost. To posiluje komplexnost městských funkcí u větších sídel v zázemí měst. Ačkoli v rámci celé aglomerace dochází k decentralizaci, v mikroměřítku vzrůstá koncentrace lidí a jejich aktivit do vybraných větších sídel a formuje se polynodální (vícejaderný) městský region. Vznikají tzv. edge cities (okrajová města). Výhody okrajových měst ve srovnání s klasickým rezidenčním nebo komerčním suburbem spočívají v jejich nižší závislosti na jádrovém městě. Původně monofunkční sídla s dobrou dopravní dostupností postupně přitáhla i další městské funkce, čímž se výrazně omezila nutnost vyjíždky mimo okrajové město. Takovým okrajovým městem může být např. Brandýs nad Labem-Stará Boleslav nebo Říčany. Suburbanizace sama o sobě však není předmětem řešení trasování dálnice D0.

Je třeba zdůraznit, že dostavba jednotlivých částí Pražského okruhu je jednou z prioritních dopravních staveb státu. Je proto nezbytné odmítnout každý požadavek na opětovné prověřování jakéhokoliv alternativního trasování Pražského okruhu, které by bylo v rozporu se schválenými územně plánovacími dokumentacemi (ZÚR HMP a ZÚR SČK).

Proces výběru koridorů pro dopravní stavby a jejich aktualizací je v rámci ČR upraven platnými právními předpisy a jeho součástí je vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. V rámci těchto aktualizací byl opětovně jako nevhodnější potvrzen dlouhodobě stabilizovaný koridor pro Pražský okruh

Nikde není uvedeno, že by přes území PP Zámky a Draháň – Troja nemohla vést dálnice. Naopak z vyhodnocení udržitelného rozvoje ZÚR HMP vyplývá, že dálnici D0 je možné přes tuto oblast vést. Vedení trasy dálnice D0 se tomu příznivě přizpůsobilo směrovým a výškovým řešením – mimo podrobnost PÚR.

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

			<p><b>Nerespektuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 bezpečnosti provozu.</li> <li>• Vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy a středočeských obcí</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>Záměr D0 ve vymezeném koridoru je <b>v zásadním konfliktu s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami</b>. V oblasti se nachází chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky a Drahaň – Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné a také archeologická naleziště a kulturní památky v Dolních Chabrech.</p>  <p>Rozpory záměru s ustanoveními a cíli Politiky územního rozvoje jsou podrobněji popsány v příloze.</p>	
2.	<b>Zdravé životní prostředí, z.s.,</b>	Kapitola d), část 5, odstavec 2	<p>2) <i>prověřit vymezení rozvojových záměrů dopravní infrastruktury s ohledem na nové nebo aktualizované mezinárodní dokumenty a resortní koncepce, politiky a strategie se zaměřením na dopravní infrastrukturu;</i></p> <p>S uvedeným návrhem souhlasíme a zároveň požadujeme prověřit vymezení Silničního okruhu kolem Prahy (dálnice D0), neboť tento <b>záměr v navrhovaném koridoru (jako průtah městem) je prokazatelně v rozporu s klíčovými mezinárodními dokumenty a resortními koncepcemi, politikami a strategiemi se zaměřením na dopravní infrastrukturu.</b></p> <p><b>Plán udržitelné mobility Prahy a okolí:</b> zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení bezpečnosti, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví</p>	<p><b>Neakceptováno.</b></p> <p>Vyjádření MD: Záměr SOKP není v rozporu s klíčovými dokumenty <b>mezinárodními dokumenty a resortními koncepcemi, politikami a strategiemi se zaměřením na dopravní infrastrukturu, s tímto názorem souhlasí i MD.</b></p> <p>SOKP (dálnice D0) je součástí TEN-T sítě, je vymezen ve platných ZÚR Středočeského kraje</p>

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

		<p><b>D0:</b> 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)</p> <p><a href="https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/10/PDopravni_politika_2017-09-19.pdf#page=7">https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/10/PDopravni_politika_2017-09-19.pdf#page=7</a></p> <p><b>Strategický plán hl. města Prahy:</b> město krátkých vzdáleností, podpora šetrné dopravy, rozvoj příměstské krajiny</p> <p><b>D0:</b> dálnice nenaplňuje koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu zejména na severu Prahy</p> <p><a href="https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf">https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf</a></p> <p><b>Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030:</b> snižování intenzity automobilové dopravy a snížení emisí CO<sub>2</sub> o 45 % do roku 2030</p> <p><b>D0:</b> zvyšování intenzity automobilové dopravy a zvýšení emisí CO<sub>2</sub></p> <p><a href="https://klima.praha.eu/data/Dokumenty/Dokumenty%202023/klimaplan_cz_2301_09_online.pdf">https://klima.praha.eu/data/Dokumenty/Dokumenty%202023/klimaplan_cz_2301_09_online.pdf</a></p> <p><b>Strategický rámec ČR:</b> omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO<sub>2</sub></p> <p><b>D0:</b> prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO<sub>2</sub></p> <p><a href="http://www.cr2030.cz/strategie/">www.cr2030.cz/strategie/</a></p> <p><b>Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021 - 2030:</b> snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu</p> <p><b>D0:</b> zvyšuje mobilitu pro cesty autem a nemotivuje lidi k využívání ekologických druhů dopravy</p> <p><a href="https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-2021-2030">https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-2021-2030</a></p> <p><b>Dopravní politika ČR:</b> rozvoj dopravy v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě</p> <p><b>D0:</b> rozvoj dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejkodlivější podobě</p> <p><a href="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">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</a></p> <p><b>Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050:</b> 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</p> <p><b>D0:</b> zvyšování emisí CO<sub>2</sub>, 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</p> <p><a href="https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/\$FILE/OPZPUR-statni_politika_zp_2030_s_vyhledem_2050-20220615.pdf">https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/\$FILE/OPZPUR-statni_politika_zp_2030_s_vyhledem_2050-20220615.pdf</a></p> <p><b>Zelená dohoda pro Evropu:</b> zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO<sub>2</sub> z dopravy o 90% do roku 2050</p> <p><b>D0:</b> prosazování nejvíce znečišťující, nejdražší a pro zdraví nejhorší formy dopravy, zvýšení emisí CO<sub>2</sub></p> <p><a href="https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_cs#opaten">https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_cs#opaten</a></p> <p><b>Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu:</b> snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy</p> <p><b>PO:</b> zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy</p> <p><a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&amp;from=CS">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&amp;from=CS</a></p>	<p>a Hl. M. Prahy. V materiálech uvedených je uveden jako podporovaná liniová stavba nebo se uvedené liniové stavby netýkají. Právě např. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí považuje dokončení dálnice D0 za důležitý nástroj Dopravní politiky, který sníží počet vozidel v centrálním koridoru a odvede tranzitní dopravu mimo centrum.</p> <p><b>Plán udržitelné mobility Prahy a okolí</b></p> <p>Kapitola 3.2 – Rozvojová opatření bod 3.2.4 – dokončení pražského okruhu D0 – Podpora D0.</p> <p><b>Strategický plán hl. města Prahy</b></p> <p>Infrastruktura – slabé stránky - Nízká propustnost městských komunikací; nedostatek objízdných tras okolo Prahy a vnitřního města, který je zatím překážkou výraznému snížení objemu necílové dopravy ve městě; nedokončená silniční infrastruktura a její špatný technický stav- Podpora D0</p> <p>Infrastruktura – příležitosti - Státem garantovaná postupná realizace silničního Pražského okruhu vytvářející společně s realizací Městského okruhu podmínky pro ochranu města před zbytnou automobilovou dopravou - Podpora D0</p> <p><b>Klimatický plán hl. města Prahy</b></p> <p>snížení spotřeby fosilních pohonných hmot v automobilové dopravě alespoň o 25 % do roku 2030 – je mimo úkoly územního plánování a mimo podrobnost PÚR</p> <p>ukazuje možnosti, jak naplnit klimatický závazek zejména úsporami energie a využíváním obnovitelných zdrojů napříč všemi významnými sektory a oblastmi. - mimo podrobnost územního plánování, to řeší jiné dokumenty – netýká se D0</p> <p><b>Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021 - 2030</b></p> <p>Je dokument Ministerstva dopravy. Nesouvisí s územním plánováním a s D0. Navrhuje řešení pro udržitelnou mobilitu města, kdy se jedná o nastavení takových opatření, která sníží IAD a naopak podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy. Opět mimo podrobnost územního plánování</p> <p><b>Dopravní politika ČR</b></p> <p>Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen</p>
--	--	--	--

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

				<p>klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Nepřímo podporuje D0</p> <p><b>Státní politika životního prostředí České republiky</b></p> <p>Státní politika životního prostředí České republiky vymezuje hlavní problematické oblasti životního prostředí v České republice, na jejichž základě formuluje strategické a specifické cíle, a dává jejich možná řešení skrze příklady typových opatření, jejichž realizace by měla vést k efektivní ochraně životního prostředí a zlepšení jeho stavu. Tato Státní politika životního prostředí („SPŽP 2030“) má platnost do roku 2030 s výhledem do roku 2050. Hlavním cílem je maximalizovat úsilí a nastavit směr ke splnění vize (pro rok 2050):</p> <p><b>Konstatování: D0:</b> 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</p> <p>D0 má své opodstatnění – již existující dálkovou kamionovou dopravu nezrušíme tím, že nevybudujeme D0!</p> <p><b>Zelená dohoda pro Evropu</b></p> <p>zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO2 z dopravy o 90% do roku 2050</p> <p>D0 nebrání zdravějším formám soukromé a veřejné dopravy, jen řeší její směřování mimo centrum města</p> <p><b>Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu:</b></p> <p>snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy</p> <p><b>D0:</b> zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy</p> <p>dopravy o 90% do roku 2050</p> <p>Úkolem D0 není vyřešit závislost na fosilních palivech ale vyřešení zejména dálkové těžké kamionové dopravy směřováním mimo centrum města</p>
3.	<b>Zdravé životní prostředí, z.s.,</b>	Kapitola d), část 7,	7. Návrhy na aktualizaci kapitoly 7. PÚR ČR – Další úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování 4) prověřit možnost doplnění nového článku v části „Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady“ ve znění: Připravit podklady pro zkapacitnění dálnic v okolí Prahy; Zodpovídá: Ministerstvo dopravy; Termín: 2024;	<b>Konstatování.</b> Vyjádření MD:

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

	odstavec 4 a 5	<p>5) prověřit možnost doplnění nového článku v části „Úkoly pro územní plánování“ ve znění: <i>Provéřít zkapacitnění záměrů dálnic v okolí Prahy na základě splněného úkolu MD; Zodpovídá: Hlavní město Praha a Středočeský kraj;</i></p> <p>V tomto bodě <b>souhlasíme pouze s vymezením nové okružní dálnice či kapacitní komunikace, která propojí dálniční komunikace směřující radiálně do Prahy mimo území hl. města Prahy a jeho nejbližšího okolí.</b> Jedná se o tzv. regionální okruh neboli Silniční okruh kolem Prahy v regionální variantě, který bude sloužit pro tranzitní a regionální dopravu a propojí středočeská města a obce v metropolitní oblasti. V roce 2020 si obce a městské části nechaly zpracovat studii proveditelnosti regionální varianty Pražského okruhu, která je k dispozici na Úřadu MČ Praha-Dolní Chabry a je dostupná z: <a href="https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020">https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020</a></p> <p>Součástí komplexního hodnocení efektivnosti je i hodnocení vybraných externalit (dopravní hluk, emise motorových vozidel). Hodnocení ekonomické efektivnosti pro alternativu A-ZÚR (regionální variantu) bylo provedeno v dokumentaci „STPÚ – dokončení SOKP 2015“ s výsledkem, že regionální alternativa splňuje všechny požadované podmínky, tj. má nesporný ekonomický přínos a efektivitu oproti alternativě A-ZÚR, která požadované podmínky nespĺňuje. Níže uvádíme porovnání obou variant – stávající trasa D0 v A-ZÚR a regionální varianta - na základě klíčových atributů:</p> <p><b>PRÁVNÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se zásadami a standardy TEN-T (míjení sídelních útvarů) a PÚR 2015 (udržitelný rozvoj území) je varianta A-ZÚR v rozporu (intravilán);</li> <li>• Regionální varianta splňuje v celém rozsahu.</li> </ul> <p><b>DOPRAVNÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zavádění kamionové dopravy do Prahy a umožnění mísení tranzitní a místní dopravy rovněž znamená, že varianta A-ZÚR je v rozporu s TEN-T a PÚR 2015;</li> <li>• regionální varianta splňuje.</li> </ul> <p><b>ZDRAVÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ohrožení zdraví občanů průtahem (A-ZÚR) je enormní (hustota osídlení 2 600 obyvatel/km2 – tj. přímo cca 100 tisíc obyvatel a prakticky celá Praha);</li> <li>• zatímco u obchvatu (regionální) je minimální (hustota osídlení 160 obyvatel/km2 – tj. cca 25 tisíc obyvatel).</li> </ul> <p><b>EKOLOGICKÝ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Varianta A-ZÚR zasahuje do EVL Natura 2000 – kaňon Vltavy, PP Sedlecké skály, PP Zámky, Přírodní park Drahaň- Troja, PP Lítošnice, Chvalský lom, Počernický rybník a další.</li> <li>• Regionální varianta neprochází přes žádné chráněné přírodní památky a negativní vliv na přírodu je vyloučen.</li> </ul> <p><b>URBANISTICKÝ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Průtah (A-ZÚR) ruší stávající vazby v intravilánu, umožňuje vznik umělých bariér a logistických center, což do města nepatří.</li> <li>• Obchvat (regionální) tyto negace nevytváří.</li> </ul> <p><b>EKONOMICKÝ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cena průtahu (A-ZÚR) je 2krát až 3krát vyšší než je cena obvyklá, tedy neplní ekonomickou opodstatněnost a návratnost.</li> <li>• Cena obchvatu (regionální) je cena obvyklá a formou výkonového zpoplatnění se vygenerují prostředky k umožnění vlastních a provozních nákladů.</li> </ul> <p><b>BEZPEČNOSTNÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Varianta A-ZÚR z vojenského hlediska nepřijatelná, neboť prochází oblastmi s mnoha umělými stavbami a s vysokou hustotou obyvatel.</li> <li>• Regionální varianta požadavky na bezpečnost splňuje.</li> </ul> <p><b>DEMOGRAFICKÝ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Varianta A-ZÚR zavádí kamionový provoz do městských částí, kde se očekává největší nárůst obyvatel.</li> <li>• Aktualizovaná verze regionální varianty je z hlediska zastavěného a zastavitelného území v souladu s územními plány z roku 2020.</li> </ul> <p><b>Z uvedeného vyplývá, že z celospolečenského hlediska průtah (A-ZÚR) převážně škodí a minimálně slouží, zatímco obchvat (regionální) maximálně slouží a zanedbatelně škodí.</b></p>	<p>Vedení jakékoliv veřejně prospěšné liniové dopravní stavby není možné schválený koridor dopravní stavby přesouvat jinam z důvodu, že zrovna, se někoho tato liniová stavba dotýká. Všichni občané ČR jsou součástí systému, který musí určitým způsobem fungovat. Všichni používají ke svým cestám dopravní prostředky, ať už individuální nebo veřejné hromadné dopravy, a pro tyto prostředky musí být vybudována odpovídající dopravní infrastruktura. Tato infrastruktura pak musí být vybudována v koridorech, které jsou dlouhodobě sledovány (i několik desetiletí) a územně stabilizovány a se kterými by tedy místní obyvatelé měli počítat.</p> <p>Skutečnost, že je okruh ve sledované poloze připravován od 60. let je velmi pozitivní, neboť dlouhodobá stabilizace území přináší jistoty pro jeho další rozvoj či využití a přináší jasné informace pro všechny související rozhodovací procesy všech možných účastníků (rozhodování stavebních úřadů, investorů – velkých i drobných, zastupitelů jednotlivých místních samospráv, zpracovatelů strategických a dlouhodobých materiálů apod.).</p>
4.	Zdravé životní prostředí, z.s., Kapitola d), část 5	<p><b>2. Požadavky pro řešení tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci</b></p> <p>Dopravu v pražské aglomeraci je zapotřebí řešit komplexně a zabývat se především příčinami dopravních problémů, nikoliv jen léčit symptomy.</p> <p>Současná kritická situace je důsledkem nekonceptního dopravního a územního plánování v posledních 20-30 letech, které bylo podřízené automobilové dopravě na úkor ekologických druhů dopravy a vedlo k zvýhodnění životního stylu závislého na autech. Jedná se o velké silniční stavby (např. tunel Blanka, Novopacká, rozšiřování dálničních úseků směrem do Prahy, atd.), boom rezidenčních satelitů za Prahou, výstavbu obřích logistických hal a obchodních a zábavních center s desítkami tisíc parkovacích míst a masivní 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.</p>	<p><b>Neakceptováno.</b></p> <p>Vyjádření MD:</p> <p>Vedení jakékoliv veřejně prospěšné liniové dopravní stavby není možné schválený koridor dopravní stavby přesouvat jinam z důvodu, že zrovna, se někoho tato liniová stavba dotýká. Všichni občané ČR jsou součástí systému, který musí určitým způsobem fungovat. Všichni používají ke svým cestám dopravní prostředky, ať už individuální nebo veřejné hromadné dopravy, a pro tyto prostředky musí být vybudována odpovídající dopravní infrastruktura.</p>

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

			<p>Požadujeme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zrušení navrhovaného koridoru pro Pražský okruh (D0) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče) v Politice územního rozvoje a Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.</li> <li>• Vyjmutí stávajícího úseku PO 510 ze sítě TEN-T, neboť je v zásadním rozporu s evropskou legislativou o transevropských dopravních sítích.</li> <li>• Komplexní posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu v Pražské metropolitní oblasti s ohledem na dopravní, ekologické, ekonomické parametry a polycentrický rozvoj regionu</li> <li>• Vymezení nového koridoru D0 mimo území hl. města Prahy a nejbližší okolí v Politice územního rozvoje tak, aby zajistil efektivní obsluhu a polycentrický rozvoj celé Pražské metropolitní oblastí.</li> <li>• Komplexní návrh řešení městské a příměstské dopravy v pražské aglomeraci v souladu s Klimatickým závazkem hl. města Prahy (snížení emisí CO<sub>2</sub> o 45 % do roku 2030 a uhlíková neutralita do roku 2050) a stěžejními strategickými dokumenty ČR a EU</li> <li>• Implementaci opatření na základě Konceptu městské a aktivní mobility ČR 2021-2030, jejímž cílem je zlepšit dělbu přepravní práce ve prospěch udržitelných druhů dopravy:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města</li> <li>2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu</li> <li>3. Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě</li> <li>4. Dopravní funkce ve veřejném prostoru (humanizace veřejného prostoru)</li> </ol> </li> <li>• V případě nevyhnutelnosti stavby 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 stavbu vzdálenějšího tranzitního okruhu (mimo území hl. města Prahy), kam bude odvedena tranzitní nákladní doprava z úseků 510 a 511.</li> </ul>	<p>Tato infrastruktura pak musí být vybudována v koridorech, které jsou dlouhodobě sledovány (i několik desetiletí) a územně stabilizovány a se kterými by tedy místní obyvatelé měli počítat.</p> <p>Skutečnost, že je okruh ve sledované poloze připravován od 60. let je velmi pozitivní, neboť dlouhodobá stabilizace území přináší jistoty pro jeho další rozvoj či využití a přináší jasné informace pro všechny související rozhodovací procesy všech možných účastníků (rozhodování stavebních úřadů, investorů – velkých i drobných, zastupitelů jednotlivých místních samospráv, zpracovatelů strategických a dlouhodobých materiálů apod.).</p> <p>Stavba D0 511 Běchovice – D1 má vydané pravomocné územní rozhodnutí a zpracovanou dokumentaci pro stavební povolení. S ohledem na současný stav projektové připravenosti této stavby lze reálně uvažovat o zahájení realizace v roce 2024.</p> <p>Odvedení tranzitní dopravy prostřednictvím dálnice D0 navíc přinese bonusy především pro centrální oblasti Prahy a jejich bezprostřední okolí, které je dlouhodobě hlukem (vibracemi) přetěžované. Zde se předpokládá určitá míra vzájemné solidarity občanů, aby nedocházelo k dlouhodobým výrazným rozdílům v míře jejich expozice negativním vlivům.</p>
5.	Těžební unie	Kapitola d), část 2	<p>Do článku 2 <b>Návrhy na aktualizaci kapitoly 2. PÚR ČR – Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území</b></p> <p><b>NAVRHUJEME DOPLNIT bod 11) v následujícím znění:</b></p> <p style="text-align: center;"><b>11) Provéřit doplnění republikové priority z hlediska snižování množství oxidu uhličitého a dosažení uhlíkové neutrality formou jeho ukládání do přírodních horninových struktur a upřesnění vymezení ploch pro zařízení k ukládání oxidu uhličitého do přírodních horninových struktur včetně vymezení ploch pro přepravní síť.</b></p> <p><b>ODŮVODNĚNÍ:</b></p> <p>Za účelem dosažení evropských a národních cílů k dosažení uhlíkové neutrality v souladu s mezinárodními a národními závazky NAVRHUJEME, aby DOPLNĚNÍ <b>oblasti zachytávání a ukládání oxidu uhličitého do horninových struktur.</b></p> <p>Technologie zachytávání a ukládání oxidu uhličitého do horninových struktur představuje významný nástroj ke snižování obsahu oxidu uhličitého, zejména jeho produkce z průmyslových odvětví, u nichž dle aktuálního stupně technologického vývoje není možné efektivně a ekonomicky dosáhnout snižování produkce CO<sub>2</sub>.</p> <p>Evropská rada na zasedání v březnu 2007 vyzvala členské státy a Komisi, mimo jiné, k odstranění právních překážek a vypracování předpisového rámce k zavedení CCS (carbon capture and storage) a dále Evropská rada na zasedání v červnu 2008 vyzvala Komisi, aby navrhla mechanismus, který bude motivovat členské státy a soukromý sektor k vybudování a provozu úložišť.</p> <p>Česká republika přijala zákon č. <b>85/2012, o ukládání oxidu uhličitého do přírodních horninových struktur</b> a o změně některých zákonů, kterým je implementována Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/31/ES ze dne 23. dubna 2009 o geologickém ukládání oxidu uhličitého a o změně směrnice Rady 85/337/EHS. Ukládání oxidu uhličitého do horninových struktur je dle zákona č. 44/1988 Sb., resp. zákona č. 61/1988 Sb. hornickou činností a podléhá povolování státní báňskou správou. Vyhledávání a průzkum horninových struktur pro ukládání oxidu uhličitého (geologické práce) pak upravuje zákon č. 62/1988 Sb., o geologických pracích.</p>	<p><b>Akceptováno.</b></p> <p>MPO souhlasí se zněním navrhovaného doplňujícího bodu. Bez úložiště CO<sub>2</sub> je transformace na bezemisní průmysl téměř neřešitelná.</p>



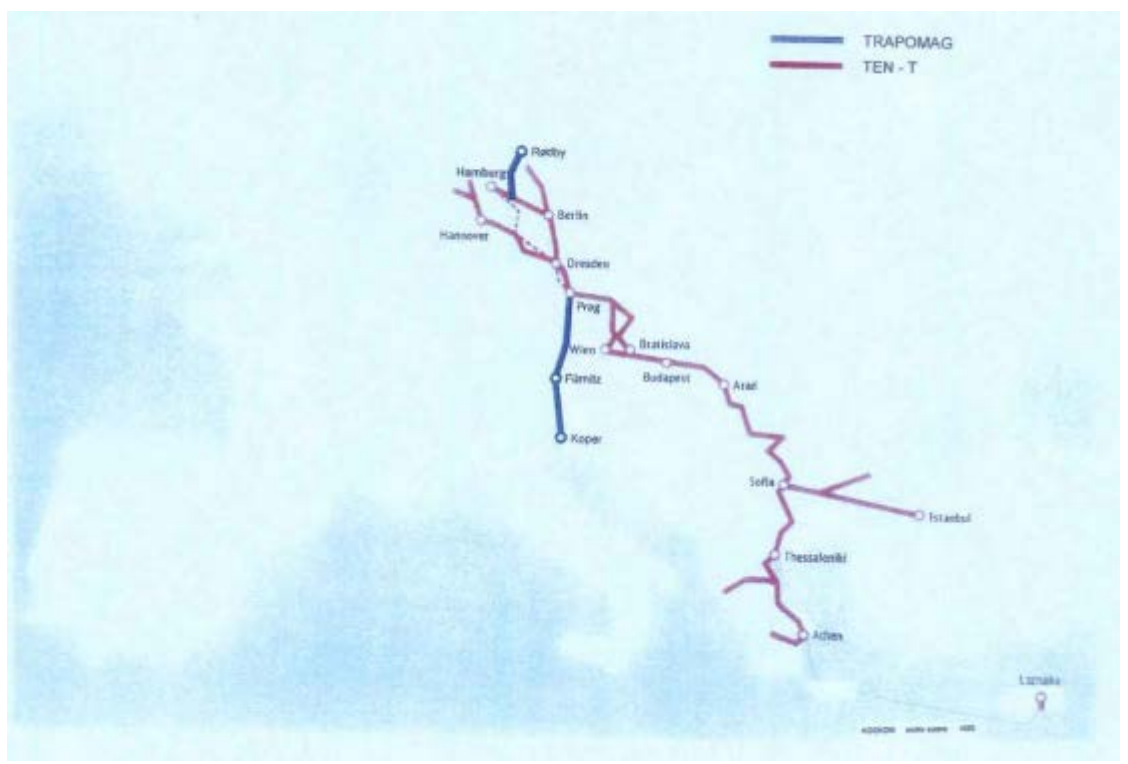
## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

			<p>Uhlíkové neutrality může být dosaženo výlučně kombinací opatření, a to především snižováním podílu fosilních paliv, efektivním energetickým mixem, zachytáváním CO<sub>2</sub> a jeho ukládáním do horninových struktur. <b>Ukládání oxidu uhličitého do horninových struktur zohledňuje požadavky strategických koncepcí ČR a mezinárodních závazků. Jedná se o oblast celorepublikového významu.</b></p> <p>Tato připomínka je <b>ZÁSADNÍ</b>.</p>	
6.	<p><b>Obec Albrechtice</b> (viz dopis ze dne 28. 3. 2023 – 15 obcí)</p>	<p>Kapitola d), část 4</p>	<p><b>I) Článek (72) SOB4 Specifická oblast Karvinsko</b></p> <p>Důvodem vymezení byla mimo jiné potřeba napravit důsledky dřívějšího nadměrného zatížení oblasti Karvinsko snížením dosud vysokého znečištění ovzduší. Kritériem a podmínkou pro rozhodování o změnách v území by proto měla být také kvalita ovzduší Karvinska. Úkolem pro územně plánovací činnost kraje a obci je proto vytváření podmínek pro zlepšování kvality ovzduší se zohledněním programů zlepšování kvality ovzduší. Zodpovědnost za plnění článku (72a) je dána dle našeho názoru chybně pouze Moravskoslezskému kraji. Na rozdíl od článku (73) SOB5 Specifická oblast Mostecko nebo článku (75a) SOB8 Specifická oblast Sokolovsko, kde jsou také úkoly pro Ministerstvo průmyslu a obchodu v součinnosti s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zemědělství.</p> <p>Ve Zprávě o uplatňování PŮR ČR (kapitola 4., články (65) až (75b)) je v této kapitole konstatováno, že „kraje neuvádějí žádné závažné problémy k plnění obecných úkolů pro územní plánování“, „úkoly pro ministerstva jsou řešeny v rámci příslušných resortních koncepcí a programů“ a „64 adresných úkolů je průběžně plněno“.</p> <p>Když je vše plněno, jak je potom možné, že ovzduší v oblasti Karvinsko je stále nejhorší v rámci celé České republiky a nic se na tom za posledních 10 let nezměnilo? Dokládají to údaje ze statistiky Českého hydrometeorologického ústavu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v příloze č. 1 jsou uvedeny oblasti s překročenými imisními limity. Tvoří pouze 4,6 % celkové rozlohy ČR, ale Karvinsko tam patří bohužel celé.</li> <li>- v příloze č. 2 je vývoj podílu obyvatel žijících v nadlimitních oblastech za posledních deset let (od roku 2012 do roku 2021). Právě tato příloha názorně dokládá, že zatímco v ostatních problémových oblastech ČR došlo v hodnoceném období k výraznému zlepšení (v Ústeckém, Středočeském, Královéhradeckém a Pardubickém kraji snížení ze 75 % na téměř nulovou úroveň) a mírné zlepšení vykázalo i Ostravsko, pak Karvinsko jako jediná oblast v celé České republice nezaznamenalo žádné zlepšení a nadále veškeré obyvatelstvo žije v nadlimitní oblasti.</li> <li>- v příloze č. 3 je uveden počet obyvatel v nadlimitních oblastech. Pouze část Moravskoslezského kraje - aglomerace Ostrava/karviná/Frýdek-Místek - zcela jasně dominuje nad ostatními kraji ČR. Na celkovém počtu 750 tisíc postižených obyvatel se Karvinsko podílí plnou třetinou. Dle zprávy ČHMÚ „Znečištění ovzduší na území ČR v roce 2021“ patří aglomerace O/K/RM společně s přílehlou oblastí Polska jak z hlediska rozlohy, tak i z hlediska dosahovaných koncentrací k nejvíce znečištěným evropským regionům (strana 139). Dochází zde k častému výskytu inverzního charakteru počasí se stabilním teplotním zvrstvením atmosféry, a tedy zhoršenými rozptylovými podmínkami (strana 108). Klíčovými faktory ovlivňujícími výslednou kvalitu ovzduší v tomto regionu jsou dle ČHMÚ vysoká koncentrace průmyslové výroby, velká hustota zástavby a hustá dopravní infrastruktura (k té se ještě vrátíme v bodu 2. našich připomínek ke Zprávě). Dle programu Obce v datech, jenž sleduje kvalitu života v 206 obcích ČR, jsou všechna naše města mezi nejhoršími - poslední Orlová 206., předposlední Karviná 205., Bohumín 203. (údaje za rok 2021). Není proto divu, že za dobu existence PŮR ČR (od roku 2008) klesl počet obyvatel Karvinska z 275 tis. na 243 tis. v roce 2020 (zdroj: čsú). Matematicky za 12 let o 12 %, tedy 1 V o jedno procento ročně. Není přitom žádným tajemstvím, že odcházejí především lidé v produktivním věku - dle ČSÚ přesahuje úbytek v této kategorii v období 2008-2020 dokonce 40 tisíc osob, což je více než 20 % obyvatel v produktivním věku. Těmto mimořádným sociálně ekonomickým jevům proto musí být s ohledem na potřebný udržitelný rozvoj dotčeného území Karvinska věnována také mimořádná pozornost.</li> </ul> <p><b>Návrh:</b></p> <p>Doplnit do článku (72) SOB4 Specifická oblast Karvinsko konkrétní úkoly pro ministerstva a jiné ústřední orgány, a to ve třech oblastech:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1/ identifikovat hlavní příčiny setrvalého negativního stavu kvality ovzduší na Karvinsku,</li> <li>2/ při tvorbě resortních dokumentů zohlednit naléhavost řešení kvality ovzduší na Karvinsku a cílenými programy na období budoucích 10 let dosáhnout výrazného zlepšení kvality ovzduší na Karvinsku,</li> <li>3/ při tvorbě resortních dokumentů zohlednit specifika oblasti a cílenými programy podporovat restrukturalizaci ekonomiky, rozvoj území, ekologických forem dopravy, polyfunkční využití obnovované krajiny a znovuvyužití ploch zasažených těžbou uhlí (obdobně jako v případě nové SOB8 Specifická oblast Sokolovsko, článek 75a).</li> </ol>	<p><b>Vysvětlení:</b></p> <p>Problematika řešena v rámci republikových priorit územního plánování (čl. 24a)</p> <p>V úkolech pro územní plánování je stanoven úkol f) – vytvářet v rozsahu možností územního plánování územní podmínky pro zlepšování kvality ovzduší se zohledněním programů zlepšování kvality ovzduší.</p> <p><b>Vyjádření KÚ Moravskoslezského kraje:</b></p> <p>Z hlediska navrhovaných opatření majících za cíl zlepšit kvalitu ovzduší nelze hodnotit samostatně jen oblast Karvinska. Podle posledního hodnocení kvality ovzduší v roce 2021 (poslední dostupná ročenka ČHMÚ) je nutné posuzovat oblast v širších hranicích, a to v souladu se zákonem o ochraně ovzduší jakožto aglomeraci Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek. Aglomerace zahrnuje plochu tří celých okresů, nikoliv pouze jedné oblasti. V rámci Programu zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek jsou rovněž navrhována i opatření ke zlepšení kvality ovzduší. Celkem aglomerace O/K/F-M zaujímá více než třetinu Moravskoslezského kraje. Území je historicky zatížené rozsáhlou průmyslovou činností v oblasti Hornoslezské pánve. Klíčovými faktory ovlivňujícími výslednou kvalitu ovzduší jsou vysoká koncentrace průmyslové výroby, velká hustota zástavby s lokálním vytápěním pevnými palivy a hustá dopravní infrastruktura na obou stranách česko-polské hranice. Obce na většině území aglomerace na sebe navzájem bezprostředně navazují (tzv. slezský typ zástavby) a průmyslové areály jsou součástí měst. Podstatným činitelem, který se podílí na výsledné snížené kvalitě ovzduší v aglomeraci je míra a charakter přeshraničního i meziregionálního přenosu znečištění v nejčtetnějších směrech proudění větru. V oblasti česko-polské hranice je to nejtýpistiěji v ose jihozápad-severovýchod. V aglomeraci (a to nejen v bezprostřední blízkosti hranice na Karvinsku) tak významně ovlivňují kvalitu ovzduší (za určitých meteorologických situací dokonce určujícím způsobem) také přeshraniční emise a imisní příspěvky pocházející z území Polska. Nejen v nížinné rovině Ostravské pánve, ale například i v horských údolích aglomerace dochází k častému výskytu inverzního charakteru počasí se stabilním teplotním zvrstvením atmosféry, a tedy zhoršenými rozptylovými podmínkami, které zvláště v zimním</p>

### Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

				období rovněž významně přispívají ke zvyšování koncentrací znečišťujících látek v ovzduší.
7.	Obec Albrechtice (viz dopis ze dne 28. 3. 2023 – 15 obcí)	Kapitola d), část 5	<p><b>2) Článek (115) silniční koridor SD 16</b>  Důvody vymezení silničního dopravního koridoru v úseku Bohumin-karviná-Haviřov-Třanovice-Mosty u Jablunkova -hranice ČR/Slovensko-Žilina jsou dosti zmatečné:</p> <p>a) „Návaznost na rozvojový záměr rychlostní silnice na Slovensku ve směru od Čadce“. Ano, tato návaznost má smysl, ale pouze ve druhé části úseku, tzn. Třanovice-hranice ČR/Slovensko. Tento úsek je součástí Transevropské silniční sítě TEN-t a také součástí tzv. „slezského silničního kříže“, který tvoří dálnice DI, D48 a D56 (viz. příloha č. 4). Naproti tomu první část koridoru v úseku Bohumin-karviná-Haviřov-Třanovice není ani součástí Transevropské silniční sítě TEN-t, ani součástí jmenovaného slezského silničního kříže.</p> <p>b) „Vazba na řešení průmyslové zóny Nošovice“. Vstupní údaje z dokumentace „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Nošovice“ byly použity pro zpracování „Studie dopadů investice Hyundai na Moravskoslezský kraj“ (ARR Ostrava, Berman Group, 2007). Na základě rozboru vývoje zatížení komunikační sítě a výše uvedených podkladů byla potvrzena nutnost výstavby obchvatu města Frýdek-Místek (odhadované zatížení až 43.000 voz/24) a obchvatu města Třinec (odhadované zatížení až 29.000 VOZ/24). Obě tyto stavby jsou nyní před dokončením. Naproti tomu u silničního spojení na sever (Nošovice-Haviřov) bylo konstatováno, že výhledová intenzita cca 4.300 voz/24 odpovídá profilu dvoupruhové komunikace.</p> <p>c) „Zlepšení propojení dálnic DI a D48 pomocí přeložek silnic 1/59 a 1/67 v úseku Bohumin-karviná-Haviřov“. V prosinci 2018 byla na základě zadání Moravskoslezského kraje zpracována „Koncepce rozvoje pohornické krajiny Karvinska do roku 2030 - POHO 2030. Jednou ze 16 velice podrobných analýz byla i analýza dopravní infrastruktury (HaskoningDHV CZ), která konstatuje, že „jako pozitivní lze vnímat i hustou dopravní infrastrukturu“. Také ve velice detailním dokumentu s názvem „Územně analytické podklady ORP Havířov - 5. úplná aktualizace 2020“ (1053 stran) není jedna jediná zmínka o nějakých dopravních problémech v ORP Havířov. Naopak, ie zde konstatováno, že „Z hlediska dopravní obslužnosti ie velkou výhodou správního obvodu jeho napojení na dálniční síť, kdy se v dobré dojezdové vzdálenosti vyskytují úseky hned tři dálničních tras - DI, D56 a D48“.</p> <p>Plánovaným silničním propojením SD 16 v úseku Bohumin-Třanovice by došlo k významné a pro oblast Karvinska naprosto nežádoucí dopravní indukci - byla by zde svedena kamionová doprava z velké části Polska (Poznaň, Wrocław, Opole atd.) směřující na Slovensko. Pro tuto dopravu je nyní dokončován úsek plnohodnotné mezinárodní dálnice S1 Katowice-Žilina, jenž je také součástí Transevropské silniční sítě TEN-t, trasa Baltic-Adriatic (viz. příloha č. 5). Tato dopravní indukce by byla v přímém rozporu s článkem (24a) Politiky územního rozvoje ČR: „<b>Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu</b>“.</p> <p>Kromě ovzduší by plánovaná realizace stavby výrazně ovlivnila i další složky životního prostředí. Dle údajů Ministerstva zemědělství ČR došlo mezi lety 2005 a 2019 v okrese Karviná k úbytku zemědělské půdy o celkové výměře 572 ha, z toho celou polovinu (287 ha) představovala orná půda. Realizace propojení SD 16 by si vyžádala dalších minimálně 250 hektarů půdy, z toho 15 až 20 hektarů lesů. V situaci, kdy v nepříznivém prostředí bojujeme o každý strom.</p> <p>Jižní polovina plánovaného propojení SD16 Bohumin-Třanovice, to znamená úsek Haviřov-Třanovice, byla v pro-" sinci 2021 při projednávání v Centrální komisi Ministerstva dopravy oceněna investičním nákladem ve výši 12,4 mld. Kč. Důvodem extrémně vysokých nákladů je průchod hustě zastavěným územím a s tím související vysoký počet velkých stavebních prvků - celkem 30 mostů s celkovou délkou 2.707 metrů a jeden tunel o délce 500 - 700 metrů. Když vezmeme v úvahu nárůst cen stavebních prací za poslední dva roky, a přičteme druhou severní polovinu Haviřov-Bohumín, dostávají se odhadované investiční náklady na propojení SD 16 Bohumin-Třanovice na částku kolem 30 mld. Kč. Jde přitom o veřejné prostředky, které by měly být vynakládány ve veřejném zájmu. Tak jako v případě obchvatu obci Dětmárovice, Dolní Lutyně a místní části Bohumin-Skřečůň (silnice 1/67 Bohumin-karviná), který má podporu všech níže uvedených měst a obcí Karvinska. Silnice o délce 11 km má předpokládané investiční náklady 2,3 mld Kč bez DPH a předpokládaný termín zahájení výstavby v roce 2028 (pevně věříme, že bude dodržen nebo urychlen).</p> <p>Všechna města i obce Specifické oblasti Karvinsko evidují řadu daleko menších, a přitom potřebnějších projektů než propojení SD 16: od kruhových objezdů, cyklostezek, chodníků, přechodů pro chodce, výstavbu parkovacích domů po rekultivaci zdevastovaných územních celků, zlepšení kvality bydlení a občanského vybavení, obnovu veřejné zeleně, výsadbu alejí atd. Zkrátka projekty, které zlepšují kvalitu životního a obytného prostředí. A pokud existuje shoda na existenci Specifické oblasti Karvinsko se specifickými problémy, pak bychom měli také dospět ke shodě, jak tyto problémy efektivně, účelně a hospodárně řešit.</p> <p>Návrh:  Záměr SD 16 v úseku Bohumin-Karviná-Haviřov-Třanovice je ve své sledované historické podobě nadměrný, důvody pro jeho vymezení pomíny a jeho realizace by měla za následek zásadní negativní dopad na území mezi Bohumínem, Haviřovem, Českým Těšínem a Karvinou.  Neustálé hájení, upřesňování koridoru a především zpracování dalších a dalších „vyhledávacích studií“ ze strany ŘSD nemá žádné smysluplné opodstatnění.</p>	<p><b>Neakceptováno.</b>  Vysvětlení:  Čl. 115 byl navržen a upravován v souladu s MD a KÚ MSK.</p>

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

		<p>Níže podepsaní zástupci měst a obcí sdružených ve Svazku měst a obcí okresu Karviná se proto vyslovují pro jeho zrušení v Politice územního rozvoje České republiky a následně také v Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje a v územních plánech dotčených měst a obcí.</p>	
8.	<p><b>Fyzická osoba</b></p> <p>Kapitola d), část 5</p>	<p>Připomínky předkládám z pozice autora návrhu Transevropská podzemní magistrála (TRAPOMAG), který si v rámci Studia KOOKOM (Kordinovaný komplex) klade za cíl svým řešením přispět a koordinovaně působit v evropském dopravním systému. Obsah připomínek ke Zprávě se týká článku 83a a dalších ve fázi porovnávání se Studii proveditelnosti z r.2020, vyhotovenou Správou železnic s.o., kdy nastala možnost vyhodnocování této studie s trasou VRT, uvedenou v PÚR ČR a ZÚR krajů v úseku Praha - Ústí nad Labem - Drážďany (trať je vedena povrchově, vystavena zhoršujícím se povětrnostním vlivům). K této studii, vyhotovenou SŽ, obdržely Ústecký a středočeský kraj postupně v dalším období 750 námitek. Vzhledem k tomu, že tato trasa VRT je částí Trapomagu, který má trasu vedenou ze slovinského přístavu Koper Evropou do dánského přístavu R0dby, kterou průběžně konzultuji s Generálním ředitelstvím pro mobilitu a dopravu - Oddělení B1: Dopravní sítě (viz mapa),</p>  <p>bude část připomínek na základě této skutečnosti přesahovat i území České republiky ( výškové vedení 1 trasy v Německu).</p> <p><b>Připomínky ke Zprávě:</b></p> <p>Čl.83a</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasa VRT je ve SP vedena v úseku Přestavky-hranice ČR neakceptuje trasu dle ZÚR Ústeckého kraje (ve stádiu vyhodnocování je řešeno Zastupitelstvem Ústeckého kraje, k části trasy směřuje řada ze 750ti námitek).</li> <li>• V úseku Přestavky-Litoměřice jsou navrženy v této fázi dokonce 4 varianty zatím ve stavu řešení.</li> <li>• V řešení SP není respektován požadavek vedení města Ústí n/L a KÚ Ústeckého kraje, které žádá vedení trasy pod zemí.</li> <li>• Vedení trasy je řešeno mimo nádraží Lovosice.</li> <li>• Směrování trasy dle SP se odchyluje z Ústí n/L-hranice ČR, kde Německo plánuje vedení trasy východněji pro směrování k městu Pirně a dále k městu Haidenau.</li> </ul> <p>Čl.83g</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Úsek VRT Praha-Beroun je součástí Trapomagu a evropského železničního koridoru TEN-T a je nutno respektovat výškové řešení podzemní stanice na nádraží Praha Smíchov, tj. řešit vedení trasy pod trasou metra B</li> </ul> <p>Čl.123, 124</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Řeka Labe je vodní cestou mezinárodního významu na trase Mělník-Praha-Třebenice a přestože je součástí TEN-T, není trasa VRT vedena přístavem Mělník.</li> </ul> <p>Čl.130</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pro budování sítě terminálů a říčních přístavů za účelem poskytování překládky nejsou uvedeny časové termíny.</li> </ul>	<p><b>Neakceptováno.</b></p> <p>Vyjádření MD:</p> <p>Navržený podklad je v rozporu s TEN-T navíc není dostatečně prověřen dle požadavků na projektové záměry resortu dopravy a nebyl nikdy Ministerstvem dopravy schválen. Všechny záměry dopravních staveb státu musí být jednoznačně technicky a ekonomicky obhájené s jasným cílem a vazbami na Dopravní politiku státu a ostatní Strategické dokumenty. Což předložený námět neobsahuje.</p>

### Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

		<p>Čl.131b</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuvádí se napojení letišť na VRT.</li> </ul> <p>Čl.167</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SP neřeší snížení rizik povodni a sucha.</li> </ul> <p>Čl.184</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Doporučuje se úprava trasy směru VRT Ústí n/L-Drážďany východně směrem Petrovice, vzhledem k úpravě trasy ve směru k Pirně.</li> </ul> <p>Přílohy 1a, 1b</p> <p>Čl.14</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasa dle SP vedena převážně povrchově v hustě osídleném prostoru s navrženými dvaceti třemi mosty, dvanácti estakádami a šesti tunely nezachovává ráz území s jedinečnou kulturou krajiny, která je výrazem jeho historie a tradice.</li> </ul> <p>Čl.14a</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasa SP nezohledňuje ochranu kvalitní zemědělské půdy a lesních porostů</li> </ul> <p>Čl.20</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dochází k záboru velkých ploch zpf.</li> </ul> <p>Čl.20a</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ohrožena je propustnost krajiny pro migraci volně žijící zvěře.</li> </ul> <p>Čl.23</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Města a obce jsou vystaveny nepříznivým účinkům VRT.</li> </ul> <p>Čl.24</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hluk naruší pohodu obyvatel.</li> </ul> <p>Čl.25</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvyšuje se riziko povodni.</li> </ul> <p>Čl.6</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vzhledem k výše uvedenému připadá v úvahu posoudit použití jiného vhodnějšího řešení</li> </ul>	
9.	Fyzická osoba	<p>Kapitola d), část 5</p> <p><b>d) Návrhy na aktualizaci PŮR.</b></p> <p>Návrh na vedení trasy Transevropské podzemní magistrály (TRAPOMAG) v úseku Praha-Ústí n/L-Drážďany je řešen na základě aplikace dokumentu Č.19074 vydaným Úřadem průmyslového vlastnictví ČR hlubinným založením pod zemí (výškově pode dny řek) a směrově dodržuje pokyny a směrnice Evropské unie - TEN-T s důrazem na ochranu krajiny. Trasa je vedena ve směru nádraží Praha Smichov-Zdiby-Neratovice-Mělník jižní část Roudnice n/L-Lovosice-Litoměřice-Ústí n/L-hranice ČR a na německém území ve směru Bad Gottleuba jižně od Pirny do Drážďan (Heidenau).</p> <p>Tunelové tubusy o průměru 2x10,30 m s víceúčelovým využitím, tj. primárně pro železnici a sekundárně pro další využití, přecházejí při velkých kalamitních povodních do režimu pro odvod povodňových vod (za podmínky, že v dalších etapách bude jižní trasa od místa styku silnic 160 a 163 - orientační označení „kemp U tři veverka“ - vedena ve směru České Budějovice-Praha-Ústí n/L-Drážďany-Darchau). Za tím účelem budou zřízeny na březích řek vtokové objekty.</p> <p>Instalováním osmi ks potrubí o průměru 900 mm v tubusech, může při realizaci odbočky tunelové části k Lipenskému jezeru a k údolní nádrži Štěchovice systém dodávat vodu v době sucha nebo pro potřebu hašení požáru. Do systému dopravy vody je navržena přípojka k pražské Podolské vodárně a do prostoru budoucí navrhované nádrže Klevetník při využitelnosti použití pro přečerpávací vodní minielektrárnu.</p> <p>Prorážka tunelů v případě realizace bude prováděna vysokokapacitními stroji tbm, čímž nebude narušována krajina stavebními stroji jako v případě realizace povrchového řešení tratě.</p> <p>Studie proveditelnosti Transevropské podzemní magistrály (TRAPOMAGU) v úseku Praha-hranice ČR obsahuje, kromě textové části, ve výkresovém provedení zákresy trasy na dvaceti listech formátu A4 a více než 4 000 stran formátu A3, obsahující odborné články, fotografie, výpočty, vyhodnocení realizovaných tunelových tras spolu s katalogy z přednášek apod. Vyhотовena je i výkresová část trasy Německem až k městu Puttgarden a na opačnou stranu ke slovinskému přístavu Koper.</p> <p>Kladná stanoviska k řešení Transevropské podzemní magistrály (TRAPOMAG) byla vyhotovena: Ministerstvem životního prostředí ČR Odborem dopravy Ústeckého kraje</p>	<p><b>Neakceptováno.</b></p> <p>Vyjádření MD: Navržený podklad je v rozporu s TEN-T navíc není dostatečně prověřen dle požadavků na projektové záměry resortu dopravy a nebyl nikdy Ministerstvem dopravy schválen. Všechny záměry dopravních staveb státu musí být jednoznačně technicky a ekonomicky obhájené s jasným cílem a vazbami na Dopravní politiku státu a ostatní Strategické dokumenty. Což předložený námět neobsahuje.</p>

### Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

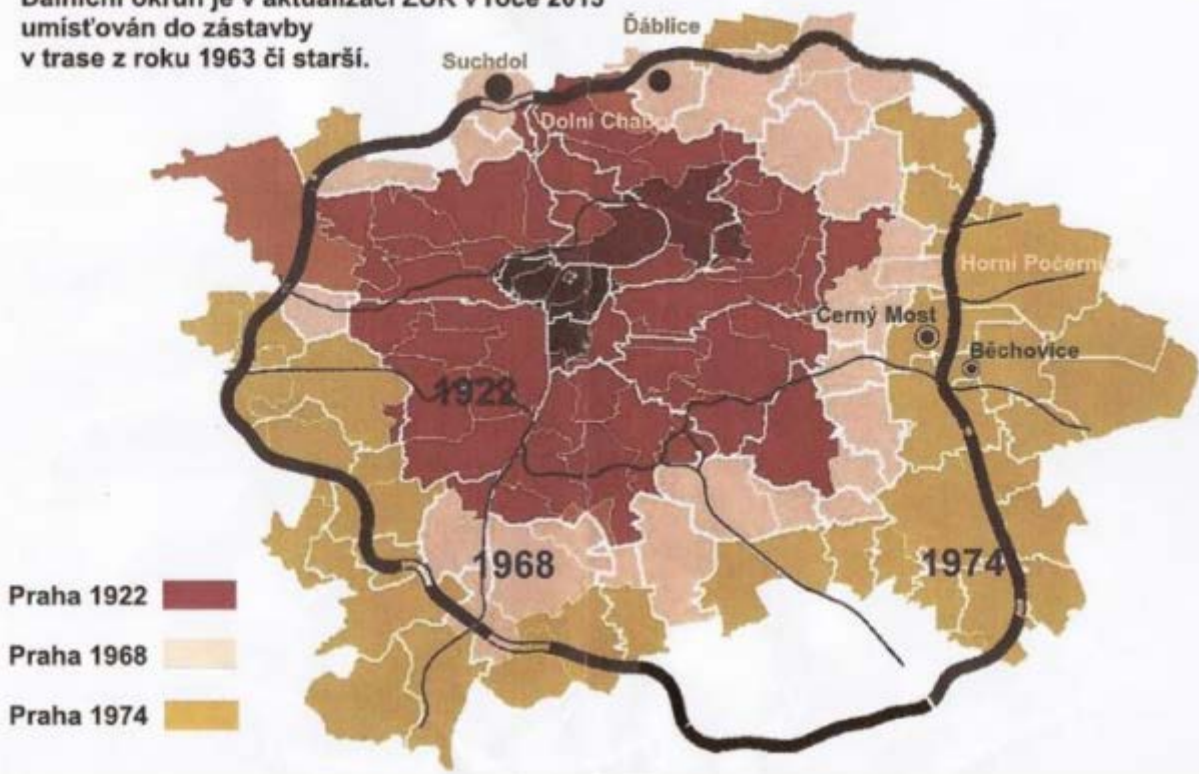
			<p>Odborem životního prostředí Ústeckého kraje  Odborem dopravy Středočeského kraje  Odborem životního prostředí Středočeského kraje  Odborem dopravy jihočeského kraje  Radním pro dopravu hl.m.Prahy  Radním pro životní prostředí hl.m.Prahy  Odborem strategie hl.m.Prahy  Odborem dopravy hl.m.Prahy  Odborem životního prostředí hl.m.Prahy  Městskou částí Prahy 1  Městskou částí Prahy 4  Městskou částí Prahy 6  Městskou částí Prahy 12  Městskou částí Prahy 16  Českými přístavy a.s.</p> <p>Doporučující sdělení ministra dopravy ČR</p> <p>Návrh Transevropské podzemní magistrály (TRAPOMAG) sdělen Ministerstvu dopravy Dánska, Chorvatska, Německa, Rakouska a Slovinska.</p>	
10.	<b>Město Bohumín</b>	Kapitola d), část 5	<p>Město Bohumín v souladu s ustanovením § 35 stavebního zákona [zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů], uplatňuje ve stanovené lhůtě připomínky k návrhu Zprávy o uplatňování Politiky územního rozvoje ČR, po Aktualizaci č. 4 v tomto znění:  Článek (115) silniční koridor SD 16  <u>Vymezení:</u>  Silnice I. třídy I/11, I/59, I/67, I/68 úsek Bohumín–Karviná–Havířov–Třanovice–Mosty u Jablunkova–hranice ČR/Slovensko (–Žilina).</p> <p><u>Text připomínky:</u>  Požadavek na vypuštění záměru SD 16 v úseku Bohumín-Havířov.</p> <p><u>Odůvodnění:</u>  V rámci sdružení měst a obcí okresu Karviná (SMOOK) je dohoda o potřebě budování přeložky silnice I/67 v úseku Bohumín-Dolní Lutyně-Dětmarovice-Karviná při současném zrušení hájení koridoru silnice I/68 Bohumín-Havířov. Jedním z důvodů prosazování přeložky silnice I/67 na úkor silnice I/68 je také to, že trasa koridoru silnice I/68 značně zasahuje do chráněného území přírody a krajiny, kterým je soustava NATURA 2000 (EVL Heřmanický rybník, Ptačí oblast Heřmanický stav-Odra-Poolší) a dále do přírodní památky Heřmanický rybník. Z hlediska priority ochrany přírodního rázu území nedává smysl nadále územně hájit koridor SD 16 v úseku Bohumín-Havířov.</p>	<p><b>Neakceptováno.</b>  Vysvětlení:  V rámci aktualizace č. 4 PÚR ČR platné od 1. září 2021 byla tato změna na základě požadavku Ministerstva dopravy provedena a odsouhlasena KÚ Moravskoslezského kraje. Záměr se stále prověřuje.</p>
11.	<b>Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.</b>	Kapitola d), část 5, odstavec 1	<p><i>5. Návrhy na aktualizaci kapitoly 5. PÚR ČR – Koridory a plochy dopravní infrastruktury</i></p> <p>1) <i>Prověřit vymezení rozvojových záměrů dopravní infrastruktury s ohledem na skutečnost, zda důvody pro vymezení jednotlivých záměrů nepominuly a zda není vhodné vymezit jiné, s aktuální potřebou řešení a provést potřebné úpravy stávajících a příp. vymezení nových záměrů;</i></p> <p>S uvedeným návrhem souhlasíme a zároveň požadujeme prověřit vymezení Silničního okruhu kolem Prahy (dále jen D0), neboť <b>důvody pro vymezení tohoto záměru v navrhovaném koridoru (jako průtah městem) pominuly a je vhodné vymezit nové záměry s ohledem na aktuální potřeby a kontext.</b></p> <p>Prosazovaný koridor záměru D0 vychází z desítek let starých plánů a nezohledňuje, že od té doby došlo k radikálním změnám (nejen) v pražské aglomeraci</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nárůst obyvatel o cca 400 000</li> <li>• Rozvoj města, suburbanizace</li> <li>• Přechod na tržní ekonomiku</li> <li>• Vstup do EU a Schengenu</li> </ul>	<p><b>Neakceptováno.</b>  Vyjádření MD:  Nepominuly důvody vymezení pro záměr SOKP.</p> <p>Vedení jakékoliv veřejně prospěšné liniové dopravní stavby není možné schválený koridor dopravní stavby přesouvat jinam z důvodu, že zrovna, se někoho tato liniová stavba dotýká. Všichni občané ČR jsou součástí systému, který musí určitým způsobem fungovat. Všichni používají ke svým cestám dopravní prostředky, ať už individuální nebo veřejné hromadné dopravy, a pro tyto prostředky musí být vybudována odpovídající dopravní infrastruktura. Tato infrastruktura pak musí být vybudována v koridorech, které jsou dlouhodobě sledovány (i</p>

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

- 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 CO<sub>2</sub>
- Omezování závislosti na fosilních palivech
- Významný nárůst zatížení dotčených lokalit leteckou dopravou

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

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



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 (D0) 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, Mirovice (Veleň), Přezletice, Podolanka, Vínův, 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.

několik desetiletí) a územně stabilizovány a se kterými by tedy místní obyvatelé měli počítat.

Skutečnost, že je okruh ve sledované poloze připravován od 60. let je velmi pozitivní, neboť dlouhodobá stabilizace území přináší jistoty pro jeho další rozvoj či využití a přináší jasné informace pro všechny související rozhodovací procesy všech možných účastníků (rozhodování stavebních úřadů, investorů – velkých i drobných, zastupitelů jednotlivých místních samospráv, zpracovatelů strategických a dlouhodobých materiálů apod.).


Stavba D0 511 Běchovice – D1 má vydané pravomocné územní rozhodnutí a zpracovanou dokumentaci pro stavební povolení. S ohledem na současný stav projektové připravenosti této stavby lze reálně uvažovat o zahájení realizace v roce 2024.

Odvedení tranzitní dopravy prostřednictvím dálnice D0 navíc přinese bonusy především pro centrální oblasti Prahy a jejich bezprostřední okolí, které je dlouhodobě hlukem (vibracemi) přetěžované. Zde se předpokládá určitá míra vzájemné solidarity občanů, aby nedocházelo k dlouhodobým výrazným rozdílům v míře jejich expozice negativním vlivům

Je nepochybné, že dálnice D0 významně pomůže nejen dotčeným částem Hl. m. Prahy a jejich okolí, ale prakticky všem uživatelům pozemních komunikací. Vedle převedení tranzitní dopravy umožní i propojení jednotlivých částí Prahy mimo trvale dopravně přetížené centrum. Současně to, že bude realizována dálnice D0, neznamená, že by mělo být zamezeno suburbanizaci. Již dnes mají středočeská města i obce dostatečnou občanskou vybavenost. To posiluje komplexnost městských funkcí u větších sídel v zázemí měst. Ačkoli v rámci celé aglomerace dochází k decentralizaci, v mikroměřítku vzrůstá koncentrace lidí a jejich aktivit do vybraných větších sídel a formuje se polynodální (vícejaderný) městský region. Vznikají tzv. edge cities (okrajová města). Výhody okrajových měst ve srovnání s klasickým rezidenčním nebo komerčním suburbem spočívají v jejich nižší závislosti na jádrovém městě. Původně monofunkční sídla s dobrou dopravní dostupností postupně přitáhla i další městské funkce, čímž se výrazně omezila nutnost vyjížděky mimo okrajové město. Takovým okrajovým městem může být např. Brandýs nad Labem-Stará Boleslav nebo Říčany. Suburbanizace sama o sobě však není předmětem řešení trasování dálnice D0.

Je třeba zdůraznit, že dostavba jednotlivých částí Pražského okruhu je jednou z prioritních dopravních staveb státu. Je proto nezbytné

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

		<p><b>Nepodporuje vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury.</b> Namísto propojení středočeských měst a obcí, která nejsou napojena 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.</p> <p><b>Nerespektuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy a středočeských obcí</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>Záměr D0 ve vymezeném koridoru je <b>v zásadním konfliktu s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami</b>. V oblasti se nachází chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky a Drahaň – Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné a také archeologická naleziště a kulturní památky v Dolních Chabrech.</p>  <p>Rozpory záměru s ustanoveními a cíli Politiky územního rozvoje jsou podrobněji popsány v příloze.</p>	<p>odmítnout každý požadavek na opětovné prověřování jakéhokoliv alternativního trasování Pražského okruhu, které by bylo v rozporu se schválenými územně plánovacími dokumentacemi (ZÚR HMP a ZÚR SČK).</p> <p>Proces výběru koridorů pro dopravní stavby a jejich aktualizací je v rámci ČR upraven platnými právními předpisy a jeho součástí je vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. V rámci těchto aktualizací byl opětovně jako nejvhodnější potvrzen dlouhodobě stabilizovaný koridor pro Pražský okruh</p> <p>Nikde není uvedeno, že by přes území PP Zámky a Drahaň – Troja nemohla vést dálnice. Naopak z vyhodnocení udržitelného rozvoje ZÚR HMP vyplývá, že dálnici D0 je možné přes tuto oblast vést. Vedení trasy dálnice D0 se tomu přizpůsobilo směrovým a výškovým řešením – mimo podrobnost PUR.</p>	
12.	Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.	Kapitola d), část 5, odstavec 2	2) <i>prověřit vymezení rozvojových záměrů dopravní infrastruktury s ohledem na nové nebo aktualizované mezinárodní dokumenty a resortní koncepce, politiky a strategie se zaměřením na dopravní infrastrukturu;</i>	<b>Neakceptováno.</b> Vyjádření MD:

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

	<p>S uvedeným návrhem souhlasíme a zároveň požadujeme prověřit vymezení Silničního okruhu kolem Prahy (dálnice D0), neboť tento <b>záměr v navrhovaném koridoru (jako průtah městem) je prokazatelně v rozporu s klíčovými mezinárodními dokumenty a resortními koncepcemi, politikami a strategiemi se zaměřením na dopravní infrastrukturu.</b></p> <p><b>Plán udržitelné mobility Prahy a okolí:</b> zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení bezpečnosti, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví</p> <p><b>D0:</b> snížení prostorové efektivity dopravy, zvýšení uhlíkové stopy, snížení bezpečnosti (v důsledku mísení městské a tranzitní dopravy a vyšší rychlosti jízdy na okruhu a přívaděčích), 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)</p> <p><a href="https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/10/PDopravni_politika_2017-09-19.pdf#page=7">https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/10/PDopravni_politika_2017-09-19.pdf#page=7</a></p> <p><b>Strategický plán hl. města Prahy:</b> město krátkých vzdáleností, podpora šetrné dopravy, rozvoj příměstské krajiny</p> <p><b>D0:</b> dálnice nenaplnuje koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu zejména na severu Prahy</p> <p><a href="https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf">https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf</a></p> <p><b>Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030:</b> snižování intenzity automobilové dopravy a snížení emisí CO2 o 45 % do roku 2030</p> <p><b>D0:</b> zvyšování intenzity automobilové dopravy a zvýšení emisí CO2</p> <p><a href="https://klima.praha.eu/data/Dokumenty/Dokumenty%202023/klimaplan_cz_2301_09_online.pdf">https://klima.praha.eu/data/Dokumenty/Dokumenty%202023/klimaplan_cz_2301_09_online.pdf</a></p> <p><b>Strategický rámeček ČR:</b> omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO2</p> <p><b>D0:</b> prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO2</p> <p><a href="http://www.cr2030.cz/strategie/">www.cr2030.cz/strategie/</a></p> <p><b>Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021 - 2030:</b> snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu</p> <p><b>D0:</b> zvyšuje mobilitu pro cesty autem a nemotivuje lidi k využívání ekologických druhů dopravy</p> <p><a href="https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202">https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202</a></p> <p><b>Dopravní politika ČR:</b> rozvoj dopravy v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě</p> <p><b>D0:</b> rozvoj dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejškodlivější podobě</p> <p><a href="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">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</a></p> <p><b>Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050:</b> 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</p> <p><b>D0:</b> 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</p> <p><a href="https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/\$FILE/OPZPUR-statni_politika_zp_2030_s_vyhledem_2050-20220615.pdf">https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/\$FILE/OPZPUR-statni_politika_zp_2030_s_vyhledem_2050-20220615.pdf</a></p> <p><b>Zelená dohoda pro Evropu:</b> zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO2 z dopravy o 90% do roku 2050</p> <p><b>D0:</b> prosazování nejvíce znečišťující, nejdražší a pro zdraví nejhorší formy dopravy, zvýšení emisí CO2</p> <p><a href="https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_cs#opaten">https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_cs#opaten</a></p> <p><b>Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu:</b> snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy</p> <p><b>PO:</b> zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy</p> <p><a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&amp;from=CS">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&amp;from=CS</a></p>	<p>Záměr SOKP není v rozporu s klíčovými dokumenty <b>mezinárodními dokumenty a resortními koncepcemi, politikami a strategiemi se zaměřením na dopravní infrastrukturu, s tímto názorem souhlasí i MD.</b></p> <p>SOPK (dálnice D0) je součástí TEN-T sítě, je vymezen ve platných ZÚR Středočeského kraje a Hl. M. Prahy. V materiálech uvedených je uveden jako podporovaná liniová stavba nebo se uvedené liniové stavby netýkají. Právě např. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí považuje dokončení dálnice D0 za důležitý nástroj Dopravní politiky, který sníží počet vozidel v centrálním koridoru a odvede tranzitní dopravu mimo centrum.</p> <p><b>Plán udržitelné mobility Prahy a okolí</b></p> <p>Kapitola 3.2 – Rozvojová opatření bod 3.2.4 – dokončení pražského okruhu D0 – Podpora D0.</p> <p><b>Strategický plán hl. města Prahy</b></p> <p>Infrastruktura – slabé stránky - Nízká propustnost městských komunikací; nedostatek objízdných tras okolo Prahy a vnitřního města, který je zatím překážkou výraznému snížení objemu necílové dopravy ve městě; nedokončená silniční infrastruktura a její špatný technický stav- Podpora D0</p> <p>Infrastruktura – příležitosti - Státem garantovaná postupná realizace silničního Pražského okruhu vytvářející společně s realizací Městského okruhu podmínky pro ochranu města před zbytnou automobilovou dopravou - Podpora D0</p> <p><b>Klimatický plán hl. města Prahy</b></p> <p>snížení spotřeby fosilních pohonných hmot v automobilové dopravě alespoň o 25 % do roku 2030 – je mimo úkoly územního plánování a mimo podrobnost PÚR</p> <p>ukazuje možnosti, jak naplnit klimatický závazek zejména úsporami energie a využíváním obnovitelných zdrojů napříč všemi významnými sektory a oblastmi. - mimo podrobnost územního plánování, to řeší jiné dokumenty – netýká se D0</p> <p><b>Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021 - 2030</b></p> <p>Je dokument Ministerstva dopravy. Nesouvisí s územním plánováním a s D0. Navrhuje řešení pro udržitelnou mobilitu města, kdy se jedná o nastavení takových opatření, která sníží IAD a naopak podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy. Opět mimo podrobnost územního plánování</p> <p><b>Dopravní politika ČR</b></p> <p>Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou</p>
--	---	--



## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

				<p>vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Nepřímo podporuje D0</p> <p><b>Státní politika životního prostředí České republiky</b></p> <p>Státní politika životního prostředí České republiky vymezuje hlavní problematické oblasti životního prostředí v České republice, na jejichž základě formuluje strategické a specifické cíle, a dává jejich možná řešení skrze příklady typových opatření, jejichž realizace by měla vést k efektivní ochraně životního prostředí a zlepšení jeho stavu. Tato Státní politika životního prostředí („SPŽP 2030“) má platnost do roku 2030 s výhledem do roku 2050. Hlavním cílem je maximalizovat úsilí a nastavit směr ke splnění vize (pro rok 2050):</p> <p><b>Konstatování: D0:</b> zvyšování emisí CO<sub>2</sub>, 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</p> <p>D0 má své opodstatnění – již existující dálkovou kamionovou dopravu nezrušíme tím, že nevybudujeme D0!</p> <p><b>Zelená dohoda pro Evropu</b></p> <p>zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO<sub>2</sub> z dopravy o 90% do roku 2050</p> <p>D0 nebrání zdravějším formám soukromé a veřejné dopravy, jen řeší její směřování mimo centrum města</p> <p><b>Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu:</b></p> <p>snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy</p> <p><b>D0:</b> zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy</p>
--	--	--	--	---

### Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

				dopravy o 90% do roku 2050 Úkolem D0 není vyřešit závislost na fosilních palivech ale vyřešení zejména dálkové těžké kamionové dopravy směrováním mimo centrum města
13.	<b>Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.</b>	Kapitola d), část 7, odstavec 4 a 5	<p>7. Návrhy na aktualizaci kapitoly 7. PÚR ČR – Další úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování</p> <p>4) prověřit možnost doplnění nového článku v části „Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady“ ve znění: Připravit podklady pro zkapacitnění dálnic v okolí Prahy; Zodpovídá: Ministerstvo dopravy; Termín: 2024;</p> <p>5) prověřit možnost doplnění nového článku v části „Úkoly pro územní plánování“ ve znění: Prověřit zkapacitnění záměrů dálnic v okolí Prahy na základě splněného úkolu MD; Zodpovídá: Hlavní město Praha a Středočeský kraj;</p> <p>V tomto bodě <b>souhlasíme pouze s vymezením nové okružní dálnice či kapacitní komunikace, která propojí dálniční komunikace směřující radiálně do Prahy mimo území hl. města Prahy a jeho nejbližšího okolí.</b> Jedná se o tzv. regionální okruh neboli Silniční okruh kolem Prahy v regionální variantě, který bude sloužit pro tranzitní a regionální dopravu a propojí středočeská města a obce v metropolitní oblasti. V roce 2020 si obce a městské části nechaly zpracovat studii proveditelnosti regionální varianty Pražského okruhu, která je k dispozici na Úřadu MČ Praha-Dolní Chabry a je dostupná z: <a href="https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020">https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020</a></p> <p>Součástí komplexního hodnocení efektivnosti je i hodnocení vybraných externalit (dopravní hluk, emise motorových vozidel). Hodnocení ekonomické efektivnosti pro alternativu A-ZÚR (regionální variantu) bylo provedeno v dokumentaci „STPÚ – dokončení SOKP 2015“ s výsledkem, že regionální alternativa splňuje všechny požadované podmínky, tj. má nesporný ekonomický přínos a efektivitu oproti alternativě A-ZÚR, která požadované podmínky nesplňuje. Níže uvádíme porovnání obou variant – stávající trasa D0 v A-ZÚR a regionální varianta - na základě klíčových atributů:</p> <p><b>PRÁVNÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se zásadami a standardy TEN-T (míjení sídelních útvarů) a PÚR 2015 (udržitelný rozvoj území) je varianta A-ZÚR v rozporu (intravilán);</li> <li>Regionální varianta splňuje v celém rozsahu.</li> </ul> <p><b>DOPRAVNÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zavádění kamionové dopravy do Prahy a umožnění mísení tranzitní a místní dopravy rovněž znamená, že varianta A-ZÚR je v rozporu s TEN-T a PÚR 2015;</li> <li>regionální varianta splňuje.</li> </ul> <p><b>ZDRAVÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ohrožení zdraví občanů průtahem (A-ZÚR) je enormní (hustota osídlení 2 600 obyvatel/km2 – tj. přímo cca 100 tisíc obyvatel a prakticky celá Praha);</li> <li>zatímco u obchvatu (regionální) je minimální (hustota osídlení 160 obyvatel/km2 – tj. cca 25 tisíc obyvatel).</li> </ul> <p><b>EKOLOGICKÝ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Varianta A-ZÚR zasahuje do EVL Natura 2000 – kaňon Vltavy, PP Sedlecké skály, PP Zámky, Přírodní park Drahaň- Troja, PP Lítožnice, Chvalský lom, Počernický rybník a další.</li> <li>Regionální varianta neprochází přes žádné chráněné přírodní památky a negativní vliv na přírodu je vyloučen.</li> </ul> <p><b>URBANISTICKÝ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Průtah (A-ZÚR) ruší stávající vazby v intravilánu, umožňuje vznik umělých bariér a logistických center, což do města nepatří.</li> <li>Obchvat (regionální) tyto negace nevytváří.</li> </ul> <p><b>EKONOMICKÝ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cena průtahu (A-ZÚR) je 2krát až 3krát vyšší než je cena obvyklá, tedy neplní ekonomickou opodstatněnost a návratnost.</li> <li>Cena obchvatu (regionální) je cena obvyklá a formou výkonového zpoplatnění se vygenerují prostředky k umožnění vlastních a provozních nákladů.</li> </ul> <p><b>BEZPEČNOSTNÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Varianta A-ZÚR z vojenského hlediska nepřijatelná, neboť prochází oblastmi s mnoha umělými stavbami a s vysokou hustotou obyvatel.</li> <li>Regionální varianta požadavky na bezpečnost splňuje.</li> </ul> <p><b>DEMOGRAFICKÝ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Varianta A-ZÚR zavádí kamionový provoz do městských částí, kde se očekává největší nárůst obyvatel.</li> <li>Aktualizovaná verze regionální varianty je z hlediska zastavěného a zastavitelného území v souladu s územními plány z roku 2020.</li> </ul> <p><b>Z uvedeného vyplývá, že z celospolečenského hlediska průtah (A-ZÚR) převážně škodí a minimálně slouží, zatímco obchvat (regionální) maximálně slouží a zanedbatelně škodí.</b></p>	<p><b>Konstatování.</b></p> <p>Vyjádření MD:</p> <p>Vedení jakékoliv veřejně prospěšné liniové dopravní stavby není možné schválený koridor dopravní stavby přesouvat jinam z důvodu, že zrovna, se někoho tato liniová stavba dotýká. Všichni občané ČR jsou součástí systému, který musí určitým způsobem fungovat. Všichni používají ke svým cestám dopravní prostředky, ať už individuální nebo veřejné hromadné dopravy, a pro tyto prostředky musí být vybudována odpovídající dopravní infrastruktura. Tato infrastruktura pak musí být vybudována v koridorech, které jsou dlouhodobě sledovány (i několik desetiletí) a územně stabilizovány a se kterými by tedy místní obyvatelé měli počítat.</p> <p>Skutečnost, že je okruh ve sledované poloze připravován od 60. let je velmi pozitivní, neboť dlouhodobá stabilizace území přináší jistoty pro jeho další rozvoj či využití a přináší jasné informace pro všechny související rozhodovací procesy všech možných účastníků (rozhodování stavebních úřadů, investorů – velkých i drobných, zastupitelů jednotlivých místních samospráv, zpracovatelů strategických a dlouhodobých materiálů apod.).</p>
14.	<b>Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.</b>	Kapitola d), část 5	<b>2. Požadavky pro řešení tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci</b>	<b>Neakceptováno.</b> Vyjádření MD:

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

			<p>Dopravu v pražské aglomeraci je zapotřebí řešit komplexně a zabývat se především příčinami dopravních problémů, nikoliv jen léčit symptomy.</p> <p>Současná kritická situace je důsledkem nekonceptního dopravního a územního plánování v posledních 20-30 letech, které bylo podřízené automobilové dopravě na úkor ekologických druhů dopravy a vedlo k zvýhodnění životního stylu závislého na autech. Jedná se o velké silniční stavby (např. tunel Blanka, Novopacká, rozšiřování dálničních úseků směrem do Prahy, atd.), boom rezidenčních satelitů za Prahou, výstavbu obřích logistických hal a obchodních a zábavních center s desítkami tisíc parkovacích míst a masivní 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.</p> <p>Požadujeme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zrušení navrhovaného koridoru pro Pražský okruh (D0) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče) v Politice územního rozvoje a Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.</li> <li>• Vyjmutí stávajícího úseku PO 510 ze sítě TEN-T, neboť je v zásadním rozporu s evropskou legislativou o transevropských dopravních sítích.</li> <li>• Komplexní posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu v Pražské metropolitní oblasti s ohledem na dopravní, ekologické, ekonomické parametry a polycentrický rozvoj regionu</li> <li>• Vymezení nového koridoru D0 mimo území hl. města Prahy a nejbližší okolí v Politice územního rozvoje tak, aby zajistil efektivní obsluhu a polycentrický rozvoj celé Pražské metropolitní oblastí.</li> <li>• Komplexní návrh řešení městské a příměstské dopravy v pražské aglomeraci v souladu s Klimatickým závazkem hl. města Prahy (snížení emisí CO<sub>2</sub> o 45 % do roku 2030 a uhlíková neutralita do roku 2050) a stěžejními strategickými dokumenty ČR a EU</li> <li>• Implementaci opatření na základě Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030, jejímž cílem je zlepšit dělbu přepravní práce ve prospěch udržitelných druhů dopravy:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města</li> <li>2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu</li> <li>3. Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě</li> <li>4. Dopravní funkce ve veřejném prostranství (humanizace veřejného prostoru)</li> </ol> </li> <li>• V případě nevyhnutelnosti dostavby úseku 511, požadujeme jej realizovat v užším profilu jako městskou komunikaci s úrovňovým 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.</li> </ul>	<p>Vedení jakékoliv veřejně prospěšné liniové dopravní stavby není možné schválený koridor dopravní stavby přesouvat jinam z důvodu, že zrovna, se někoho tato liniová stavba dotýká. Všichni občané ČR jsou součástí systému, který musí určitým způsobem fungovat. Všichni používají ke svým cestám dopravní prostředky, ať už individuální nebo veřejné hromadné dopravy, a pro tyto prostředky musí být vybudována odpovídající dopravní infrastruktura. Tato infrastruktura pak musí být vybudována v koridorech, které jsou dlouhodobě sledovány (i několik desetiletí) a územně stabilizovány a se kterými by tedy místní obyvatelé měli počítat.</p> <p>Skutečnost, že je okruh ve sledované poloze připravován od 60. let je velmi pozitivní, neboť dlouhodobá stabilizace území přináší jistoty pro jeho další rozvoj či využití a přináší jasné informace pro všechny související rozhodovací procesy všech možných účastníků (rozhodování stavebních úřadů, investorů – velkých i drobných, zastupitelů jednotlivých místních samospráv, zpracovatelů strategických a dlouhodobých materiálů apod.).</p> <p>Stavba D0 511 Běchovice – D1 má vydané pravomocné územní rozhodnutí a zpracovanou dokumentaci pro stavební povolení. S ohledem na současný stav projektové připravenosti této stavby lze reálně uvažovat o zahájení realizace v roce 2024.</p> <p>Odvedení tranzitní dopravy prostřednictvím dálnice D0 navíc přinese bonusy především pro centrální oblasti Prahy a jejich bezprostřední okolí, které je dlouhodobě hlukem (vibracemi) přetěžované. Zde se předpokládá určitá míra vzájemné solidarity občanů, aby nedocházelo k dlouhodobým výrazným rozdílům v míře jejich expozice negativním vlivům.</p>
15.	<p><b>Obec Těrlicko</b> (viz dopis ze dne 28. 3. 2023 – 15 obcí)</p>	<p>Kapitola d), část 4</p>	<p><b>I) Článek (72) SOB4 Specifická oblast Karvinsko</b></p> <p>Důvodem vymezení byla mimo jiné potřeba napravit důsledky dřívějšího nadměrného zatížení oblasti Karvinsko snížením dosud vysokého znečištění ovzduší. Kritériem a podmínkou pro rozhodování o změnách v území by proto měla být také kvalita ovzduší Karvinska. Úkolem pro územně plánovací činnost kraje a obcí je proto vytváření podmínek pro zlepšování kvality ovzduší se zohledněním programů zlepšování kvality ovzduší. Zodpovědnost za plnění článku (72a) je dána dle našeho názoru chybně pouze Moravskoslezskému kraji. Na rozdíl od článku (73) SOB5 Specifická oblast Mostecko nebo článku (75a) SOB8 Specifická oblast Sokolovsko, kde jsou také úkoly pro Ministerstvo průmyslu a obchodu v součinnosti s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zemědělství.</p> <p>Ve Zprávě o uplatňování PÚR ČR (kapitola 4., články (65) až (75b)) je v této kapitole konstatováno, že „kraje neuvádějí žádné závažné problémy k plnění obecných úkolů pro územní plánování“, „úkoly pro ministerstva jsou řešeny v rámci příslušných resortních koncepcí a programů“ a „64 adresných úkolů je průběžně plněno“.</p> <p>Když je vše plněno, jak je potom možné, že ovzduší v oblasti Karvinsko je stále nejhorší v rámci celé České republiky a nic se na tom za posledních 10 let nezměnilo? Dokládají to údaje ze statistiky Českého hydrometeorologického ústavu:</p> <p>- v příloze č. 1 jsou uvedeny oblasti s překročenými imisními limity. Tvoří pouze 4,6 % celkové rozlohy ČR, ale Karvinsko tam patří bohužel celé.</p> <p>- v příloze č. 2 je vývoj podílu obyvatel žijících v nadlimitních oblastech za posledních deset let (od roku 2012 do roku 2021). Právě tato příloha názorně dokládá, že zatímco v ostatních problémových oblastech ČR došlo v hodnoceném období k výraznému zlepšení (v Ústeckém, Středočeském, Královéhradeckém a Pardubickém kraji snížení ze 75 % na téměř nulovou úroveň) a mírné zlepšení vykázalo i</p>	<p><b>Vysvětlení:</b></p> <p>Problematika řešena v rámci republikových priorit územního plánování (čl. 24a)</p> <p>V úkolech pro územní plánování je stanoven úkol f) – vytvářet v rozsahu možností územního plánování územní podmínky pro zlepšování kvality ovzduší se zohledněním programů zlepšování kvality ovzduší.</p> <p><b>Vyjádření KÚ Moravskoslezského kraje:</b></p> <p>Z hlediska navrhovaných opatření majících za cíl zlepšit kvalitu ovzduší nelze hodnotit samostatně jen oblast Karvinska. Podle posledního hodnocení kvality ovzduší v roce 2021 (poslední dostupná ročenka ČHMÚ) je nutné posuzovat oblast v širších hranicích, a to v souladu se zákonem o ochraně ovzduší jakožto aglomeraci Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek. Aglomerace zahrnuje plochu tří celých okresů, nikoliv pouze jedné oblasti. V rámci Programu zlepšování</p>

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

			<p>Ostravsko, pak Karvinsko jako jediná oblast v celé České republice nezaznamenalo žádný zlepšení a nadále veškeré obyvatelstvo žije v nadlimitní oblasti.</p> <p>- v příloze č. 3 je uveden počet obyvatel v nadlimitních oblastech. Pouze část Moravskoslezského kraje - aglomerace Ostrava/karviná/Frýdek-Místek - zcela jasně dominuje nad ostatními kraji ČR. Na celkovém počtu 750 tisíc postižených obyvatel se Karvinsko podílí plnou třetinou. Dle zprávy ČHMÚ „Znečištění ovzduší na území ČR v roce 2021“ patří aglomerace O/K/RM společně s přílehlou oblastí Polska jak z hlediska rozlohy, tak i z hlediska dosahovaných koncentrací k nejvíce znečištěným evropským regionům (strana 139). Dochází zde k častému výskytu inverzního charakteru počasí se stabilním teplotním zvrstvením atmosféry, a tedy zhoršenými rozptylovými podmínkami (strana 108). Klíčovými faktory ovlivňujícími výslednou kvalitu ovzduší v tomto regionu jsou dle ČHMÚ vysoká koncentrace průmyslové výroby, velká hustota zástavby a hustá dopravní infrastruktura (k té se ještě vrátíme v bodu 2. našich připomínek ke Zprávě). Dle programu Obce v datech, jenž sleduje kvalitu života v 206 obcích ČR, jsou všechna naše města mezi nejhoršími - poslední Orlová 206., předposlední Karviná 205., Bohumín 203. (údaje za rok 2021). Není proto divu, že za dobu existence PÚR ČR (od roku 2008) klesl počet obyvatel Karvinska z 275 tis. na 243 tis. v roce 2020 (zdroj: čsú). Matematicky za 12 let o 12 %, tedy 1 V o jedno procento ročně. Není přitom žádným tajemstvím, že odcházejí především lidé v produktivním věku - dle ČSÚ přesahuje úbytek v této kategorii v období 2008-2020 dokonce 40 tisíc osob, což je více než 20 % obyvatel v produktivním věku. Těmto mimořádným sociálně ekonomickým jevům proto musí být s ohledem na potřebný udržitelný rozvoj dotčeného území Karvinska věnována také mimořádná pozornost.</p> <p><b>Návrh:</b>          Doplnit do článku (72) SOB4 Specifická oblast Karvinsko konkrétní úkoly pro ministerstva a jiné ústřední orgány, a to ve třech oblastech:          1/ identifikovat hlavní příčiny setrvalého negativního stavu kvality ovzduší na Karvinsku,          2/ při tvorbě resortních dokumentů zohlednit naléhavost řešení kvality ovzduší na Karvinsku a cílenými programy na období budoucích 10 let dosáhnout výrazného zlepšení kvality ovzduší na Karvinsku,          3/ při tvorbě resortních dokumentů zohlednit specifika oblasti a cílenými programy podporovat restrukturalizaci ekonomiky, rozvoj území, ekologických forem dopravy, polyfunkční využití obnovované krajiny a znovuvyužití ploch zasažených těžbou uhlí (obdobně jako v případě nové SOB8 Specifická oblast Sokolovsko, článek 75a).</p>	<p>kvality ovzduší pro aglomeraci Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek jsou rovněž navrhována i opatření ke zlepšení kvality ovzduší. Celkem aglomerace O/K/F-M zaujímá více než třetinu Moravskoslezského kraje. Území je historicky zatížené rozsáhlou průmyslovou činností v oblasti Hornoslezské pánve. Klíčovými faktory ovlivňujícími výslednou kvalitu ovzduší jsou vysoká koncentrace průmyslové výroby, velká hustota zástavby s lokálním vytápěním pevnými palivy a hustá dopravní infrastruktura na obou stranách česko-polské hranice. Obce na většině území aglomerace na sebe navzájem bezprostředně navazují (tzv. slezský typ zástavby) a průmyslové areály jsou součástí měst. Podstatným činitelem, který se podílí na výsledné snížené kvalitě ovzduší v aglomeraci je míra a charakter přeshraničního i meziregionálního přenosu znečištění v nejčtetnějších směrech proudění větru. V oblasti česko-polské hranice je to nejtýpější v ose jihozápad-severovýchod. V aglomeraci (a to nejen v bezprostřední blízkosti hranice na Karvinsku) tak výrazně ovlivňují kvalitu ovzduší (za určitých meteorologických situací dokonce určujícím způsobem) také přeshraniční emise a imisní příspěvky pocházející z území Polska. Nejen v nížinné rovině Ostravské pánve, ale například i v horských údolích aglomerace dochází k častému výskytu inverzního charakteru počasí se stabilním teplotním zvrstvením atmosféry, a tedy zhoršenými rozptylovými podmínkami, které zvláště v zimním období rovněž významně přispívají ke zvyšování koncentrací znečišťujících látek v ovzduší.</p>
16.	<b>Obec Těrlicko</b> (viz dopis ze dne 28. 3. 2023 – 15 obcí)	Kapitola d), část 5	<p><b>2) Článek (115) silniční koridor SD 16</b>          Důvody vymezení silničního dopravního koridoru v úseku Bohumin-karviná-Haviřov-Třanovice-Mosty u Jablunkova -hranice ČR/Slovensko-Žilina jsou dosti zmatečné:</p> <p>a) „Návaznost na rozvojový záměr rychlostní silnice na Slovensku ve směru od Čadce“. Ano, tato návaznost má smysl, ale pouze ve druhé části úseku, tzn. Třanovice-hranice ČR/Slovensko. Tento úsek je součástí Transevropské silniční sítě TEN-t a také součástí tzv. „slezského silničního kříže“, který tvoří dálnice DI, D48 a D56 (viz. příloha č. 4). Naproti tomu první část koridoru v úseku Bohumin-karviná-Haviřov-Třanovice není ani součástí Transevropské silniční sítě TEN-t, ani součástí jmenovaného slezského silničního kříže.</p> <p>b) „Vazba na řešení průmyslové zóny Nošovice“. Vstupní údaje z dokumentace „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Nošovice“ byly použity pro zpracování „Studie dopadů investice Hyundai na Moravskoslezský kraj“ (ARR Ostrava, Berman Group, 2007). Na základě rozboru vývoje zatížení komunikační sítě a výše uvedených podkladů byla potvrzena nutnost výstavby obchvatu města Frýdek-Místek (odhadované zatížení až 43.000 voz/24) a obchvatu města Třinec (odhadované zatížení až 29.000 VOZ/24). Obě tyto stavby jsou nyní před dokončením. Naproti tomu u silničního spojení na sever (Nošovice-Haviřov) bylo konstatováno, že výhledová intenzita cca 4.300 voz/24 odpovídá profilu dvoupruhové komunikace.</p> <p>c) „Zlepšení propojení dálnic DI a D48 pomocí přeložek silnic 1/59 a 1/67 v úseku Bohumin-karviná-Haviřov“. V prosinci 2018 byla na základě zadání Moravskoslezského kraje zpracována „Koncepce rozvoje pohornické krajiny Karvinska do roku 2030 - POHO 2030. Jednou ze 16 velice podrobných analýz byla i analýza dopravní infrastruktury (HaskoningDHV CZ), která konstatuje, že „jako pozitivní lze vnímat i hustou dopravní infrastrukturu“. Také ve velice detailním dokumentu s názvem „Územně analytické podklady ORP Haviřov - 5. úplná aktualizace 2020“ (1053 stran) není jedna jediná zmínka o nějakých dopravních problémech v ORP Haviřov. Naopak, ie zde konstatováno, že „Z hlediska dopravní obslužnosti ie velkou výhodou správného obvodu jeho napojení na dálniční síť, kdy se v dobré dojezdové vzdálenosti vyskytují úseky hned tři dálničních tras - DI, D56 a D48“.</p>	<p><b>Neakceptováno.</b>          Vysvětlení:          Čl. 115 byl navržen a upravován v souladu s MD a KÚ MSK.</p>

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

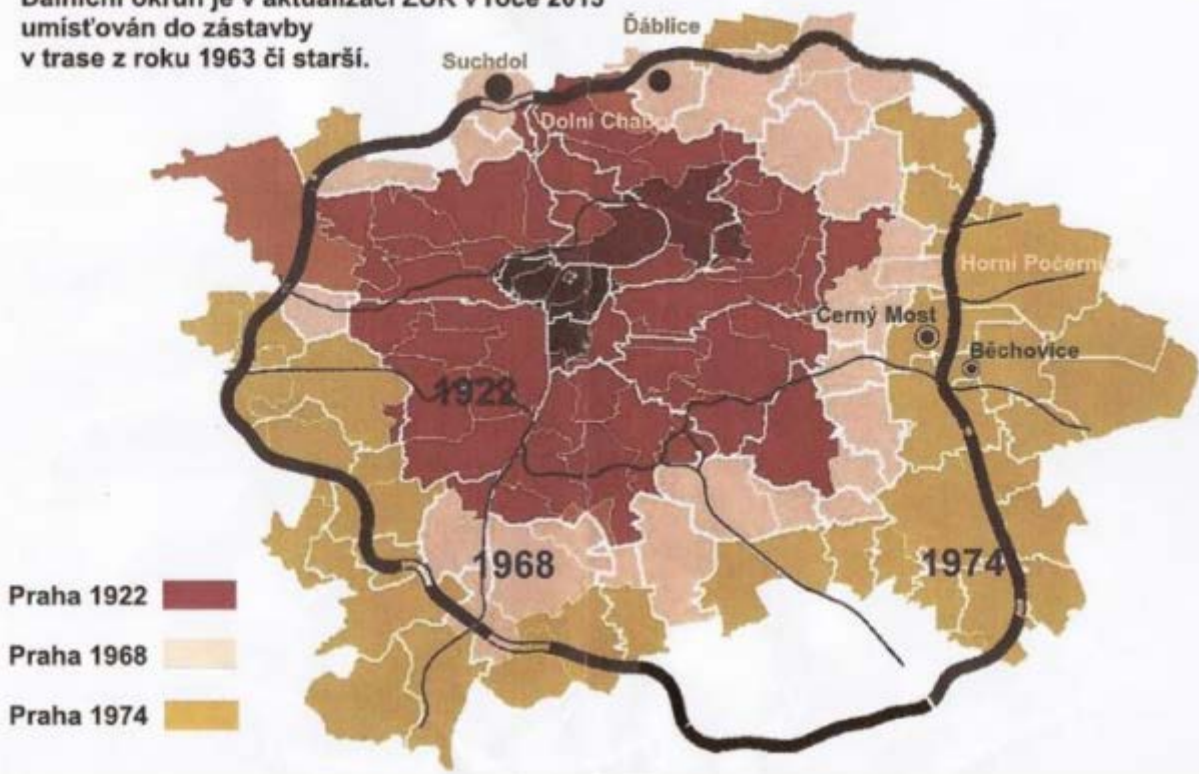
			<p>Plánovaným silničním propojením SD 16 v úseku Bohumin-Třanovice by došlo k významné a pro oblast Karvinska naprosto nežádoucí dopravní indukci - byla by zde svedena kamionová doprava z velké části Polska (Poznaň, Wrocław, Opole atd.) směřující na Slovensko. Pro tuto dopravu je nyní dokončován úsek plnohodnotné mezinárodní dálnice S1 Katowice-Žilina, jenž je také součástí Transevropské silniční sítě TEN-t, trasa Baltic-Adriatic (viz. příloha č. 5). Tato dopravní indukce by byla v přímém rozporu s článkem (24a) Politiky územního rozvoje ČR: „<b>Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu</b>“.</p> <p>Kromě ovzduší by plánovaná realizace stavby výrazně ovlivnila i další složky životního prostředí. Dle údajů Ministerstva zemědělství ČR došlo mezi lety 2005 a 2019 v okrese Karviná k úbytku zemědělské půdy o celkové výměře 572 ha, z toho celou polovinu (287 ha) představovala orná půda. Realizace propojení SD 16 by si vyžádala dalších minimálně 250 hektarů půdy, z toho 15 až 20 hektarů lesů. V situaci, kdy v nepříznivém prostředí bojujeme o každý strom.</p> <p>Jižní polovina plánovaného propojení SD16 Bohumin-Třanovice, to znamená úsek Haviřov-Třanovice, byla v pro-" sinci 2021 při projednávání v Centrální komisi Ministerstva dopravy oceněna investičním nákladem ve výši 12,4 mld. Kč. Důvodem extrémně vysokých nákladů je průchod hustě zastavěným územím a s tím související vysoký počet velkých stavebních prvků - celkem 30 mostů s celkovou délkou 2.707 metrů a jeden tunel o délce 500 - 700 metrů. Když vezmeme v úvahu nárůst cen stavebních prací za poslední dva roky, a přičteme druhou severní polovinu Haviřov-Bohumín, dostávají se odhadované investiční náklady na propojení SD 16 Bohumin-Třanovice na částku kolem 30 mld. Kč. Jde přitom o veřejné prostředky, které by měly být vynakládány ve veřejném zájmu. Tak jako v případě obchvatu obcí Dětmárovice, Dolní Lutyně a místní části Bohumin-Skřečoch (silnice 1/67 Bohumin-karviná), který má podporu všech níže uvedených měst a obcí Karvinska. Silnice o délce 11 km má předpokládané investiční náklady 2,3 mld Kč bez DPH a předpokládaný termín zahájení výstavby v roce 2028 (pevně věříme, že bude dodržen nebo urychlen).</p> <p>Všechna města i obce Specifické oblasti Karvinsko evidují řadu daleko menších, a přitom potřebnějších projektů než propojení SD 16: od kruhových objezdů, cyklostezek, chodníků, přechodů pro chodce, výstavbu parkovacích domů po rekultivaci zdevastovaných územních celků, zlepšení kvality bydlení a občanského vybavení, obnovu veřejné zeleně, výsadbu alejí atd. Zkrátka projekty, které zlepši kvalitu životního a obytného prostředí. A pokud existuje shoda na existenci Specifické oblasti Karvinsko se specifickými problémy, pak bychom měli také dospět ke shodě, jak tyto problémy efektivně, účelně a hospodárně řešit.</p> <p>Návrh: Záměr SD 16 v úseku Bohumin-Karviná-Haviřov-Třanovice je ve své sledované historické podobě nadměrný, důvody pro jeho vymezení pomínyly a jeho realizace by měla za následek zásadní negativní dopad na území mezi Bohumínem, Haviřovem, Českým Těšínem a Karvinou. Neustálé hájení, upřesňování koridoru a především zpracování dalších a dalších „vyhledávacích studií“ ze strany ŘSD nemá žádné smysluplné opodstatnění. Níže podepsaní zástupci měst a obcí sdružených ve Svazku měst a obcí okresu Karviná se proto vyslovují pro jeho zrušení v Politice územního rozvoje České republiky a následně také v Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje a v územních plánech dotčených měst a obcí.</p>	
17.	<b>Za spolek ZA LEPŠÍ CHABRY, z.s.</b>	Kapitola d), část 5, odstavec 1	<p><b>5. Návrhy na aktualizaci kapitoly 5. PŮR ČR – Koridory a plochy dopravní infrastruktury</b></p> <p>1) <i>Prověřit vymezení rozvojových záměrů dopravní infrastruktury s ohledem na skutečnost, zda důvody pro vymezení jednotlivých záměrů nepominuly a zda není vhodné vymezit jiné, s aktuální potřebou řešení a provést potřebné úpravy stávajících a příp. vymezení nových záměrů;</i></p> <p>S uvedeným návrhem souhlasíme a zároveň požadujeme prověřit vymezení Silničního okruhu kolem Prahy (dále jen D0), neboť <b>důvody pro vymezení tohoto záměru v navrhovaném koridoru (jako průtah městem) pomínyly a je vhodné vymezit nové záměry s ohledem na aktuální potřeby a kontext.</b></p> <p>Prosazovaný koridor záměru D0 vychází z desítek let starých plánů a nezohledňuje, že od té doby došlo k radikálním změnám (nejen) v pražské aglomeraci</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nárůst obyvatel o cca 400 000</li> <li>• Rozvoj města, suburbanizace</li> <li>• Přejít na tržní ekonomiku</li> <li>• Vstup do EU a Schengenu</li> <li>• 10-násobný nárůst dopravní zátěže</li> <li>• Ekologické a hygienické zákony</li> <li>• Legislativa TEN-T</li> <li>• Strategické dokumenty a požadavky v oblasti udržitelné mobility</li> </ul>	<p><b>Neakceptováno.</b> Vyjádření MD: Nepominuly důvody vymezení pro záměr SOKP.</p> <p>Vedení jakékoliv veřejně prospěšné liniové dopravní stavby není možné schválený koridor dopravní stavby přesouvat jinam z důvodu, že zrovna, se někoho tato liniová stavba dotýká. Všichni občané ČR jsou součástí systému, který musí určitým způsobem fungovat. Všichni používají ke svým cestám dopravní prostředky, ať už individuální nebo veřejné hromadné dopravy, a pro tyto prostředky musí být vybudována odpovídající dopravní infrastruktura. Tato infrastruktura pak musí být vybudována v koridorech, které jsou dlouhodobě sledovány (i několik desetiletí) a územně stabilizovány a se kterými by tedy místní obyvatelé měli počítat.</p> <p>Skutečnost, že je okruh ve sledované poloze připravován od 60. let je velmi pozitivní, neboť dlouhodobá stabilizace území přináší jistoty pro</p>

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

- Klimatické změny a snižování emisí CO<sub>2</sub>
- Omezování závislosti na fosilních palivech
- Významný nárůst zatížení dotčených lokalit leteckou dopravou

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

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



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 (D0) 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, Mirovice (Veleň), Přezletice, Podolanka, Vínof, 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.

**Nepodporuje vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury.** Namísto propojení středočeských měst a obcí, která nejsou napojena na kvalitní dopravní infrastrukturu, zlepšuje dostupnost Prahy automobilem a slouží jako příjezdová komunikace do hl. města. Tím degraduje

jeho další rozvoj či využití a přináší jasné informace pro všechny související rozhodovací procesy všech možných účastníků (rozhodování stavebních úřadů, investorů – velkých i drobných, zastupitelů jednotlivých místních samospráv, zpracovatelů strategických a dlouhodobých materiálů apod.).

Stavba D0 511 Běchovice – D1 má vydané pravomocné územní rozhodnutí a zpracovanou dokumentaci pro stavební povolení. S ohledem na současný stav projektové připravenosti této stavby lze reálně uvažovat o zahájení realizace v roce 2024.

Odvedení tranzitní dopravy prostřednictvím dálnice D0 navíc přinese bonusy především pro centrální oblasti Prahy a jejich bezprostřední okolí, které je dlouhodobě hlukem (vibracemi) přetěžované. Zde se předpokládá určitá míra vzájemné solidarity občanů, aby nedocházelo k dlouhodobým výrazným rozdílům v míře jejich expozice negativním vlivům

Je nepochybné, že dálnice D0 významně pomůže nejen dotčeným částem Hl. m. Prahy a jejich okolí, ale prakticky všem uživatelům pozemních komunikací. Vedle převedení tranzitní dopravy umožní i propojení jednotlivých částí Prahy mimo trvale dopravně přetížené centrum. Současně to, že bude realizována dálnice D0, neznamená, že by mělo být zamezeno suburbanizaci. Již dnes mají středočeská města i obce dostatečnou občanskou vybavenost. To posiluje komplexnost městských funkcí u větších sídel v zázemí měst. Ačkoli v rámci celé aglomerace dochází k decentralizaci, v mikroměřítku vzrůstá koncentrace lidí a jejich aktivit do vybraných větších sídel a formuje se polynodální (vícejaderný) městský region. Vznikají tzv. edge cities (okrajová města). Výhody okrajových měst ve srovnání s klasickým rezidenčním nebo komerčním suburbaním spočívají v jejich nižší závislosti na jádrovém městě. Původně monofunkční sídla s dobrou dopravní dostupností postupně přitáhla i další městské funkce, čímž se výrazně omezila nutnost vyjíždky mimo okrajové město. Takovým okrajovým městem může být např. Brandýs nad Labem-Stará Boleslav nebo Říčany. Suburbanizace sama o sobě však není předmětem řešení trasování dálnice D0.

Je třeba zdůraznit, že dostavba jednotlivých částí Pražského okruhu je jednou z prioritních dopravních staveb státu. Je proto nezbytné odmítnout každý požadavek na opětovné prověřování jakéhokoliv alternativního trasování Pražského okruhu, které by bylo v rozporu se schválenými územně plánovacími dokumentacemi (ZÚR HMP a ZÚR SČK).

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

		<p>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.</p> <p><b>Nerespektuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 bezpečnosti provozu.</li> <li>• Vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy a středočeských obcí</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>Záměr D0 ve vymezeném koridoru je <b>v zásadním konfliktu s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami</b>. V oblasti se nachází chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky a Drahaň – Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné a také archeologická naleziště a kulturní památky v Dolních Chabrech.</p>  <p>Rozpory záměru s ustanoveními a cíli Politiky územního rozvoje jsou podrobněji popsány v příloze.</p>	<p>Proces výběru koridorů pro dopravní stavby a jejich aktualizací je v rámci ČR upraven platnými právními předpisy a jeho součástí je vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. V rámci těchto aktualizací byl opětovně jako nevhodnější potvrzen dlouhodobě stabilizovaný koridor pro Pražský okruh</p> <p>Nikde není uvedeno, že by přes území PP Zámky a Drahaň – Troja nemohla vést dálnice. Naopak z vyhodnocení udržitelného rozvoje ZÚR HMP vyplývá, že dálnici D0 je možné přes tuto oblast vést. Vedení trasy dálnice D0 se tomu přizpůsobilo směrovým a výškovým řešením – mimo podrobnost PÚR.</p>
18.	Za spolek ZA LEPŠÍ CHABRY, z.s.	<p>Kapitola d), část 5, odstavec 2</p> <p>2) <i>prověřit vymezení rozvojových záměrů dopravní infrastruktury s ohledem na nové nebo aktualizované mezinárodní dokumenty a resortní koncepce, politiky a strategie se zaměřením na dopravní infrastrukturu;</i></p> <p>S uvedeným návrhem souhlasíme a zároveň požadujeme prověřit vymezení Silničního okruhu kolem Prahy (dálnice D0), neboť tento <b>záměr v navrhovaném koridoru (jako průtah městem) je prokazatelně v rozporu s klíčovými mezinárodními dokumenty a resortními koncepcemi, politikami a strategiemi se zaměřením na dopravní infrastrukturu.</b></p>	<p><b>Neakceptováno.</b></p> <p>Vyjádření MD: Záměr SOKP není v rozporu s klíčovými dokumenty <b>mezinárodními dokumenty a resortními koncepcemi, politikami a</b></p>

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

		<p><b>Plán udržitelné mobility Prahy a okolí:</b> zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení bezpečnosti, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví</p> <p><b>D0:</b> 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)</p> <p><a href="https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/10/PDopravni_politika_2017-09-19.pdf#page=7">https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/10/PDopravni_politika_2017-09-19.pdf#page=7</a></p> <p><b>Strategický plán hl. města Prahy:</b> město krátkých vzdáleností, podpora šetrné dopravy, rozvoj příměstské krajiny</p> <p><b>D0:</b> dálnice nenaplnuje koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu zejména na severu Prahy</p> <p><a href="https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf">https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf</a></p> <p><b>Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030:</b> snižování intenzity automobilové dopravy a snížení emisí CO<sub>2</sub> o 45 % do roku 2030</p> <p><b>D0:</b> zvyšování intenzity automobilové dopravy a zvýšení emisí CO<sub>2</sub></p> <p><a href="https://klima.praha.eu/data/Dokumenty/Dokumenty%202023/klimaplan_cz_2301_09_online.pdf">https://klima.praha.eu/data/Dokumenty/Dokumenty%202023/klimaplan_cz_2301_09_online.pdf</a></p> <p><b>Strategický rámec ČR:</b> omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO<sub>2</sub></p> <p><b>D0:</b> prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO<sub>2</sub></p> <p><a href="http://www.cr2030.cz/strategie/">www.cr2030.cz/strategie/</a></p> <p><b>Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021 - 2030:</b> snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu</p> <p><b>D0:</b> zvyšuje mobilitu pro cesty autem a nemotivuje lidi k využívání ekologických druhů dopravy</p> <p><a href="https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202">https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202</a></p> <p><b>Dopravní politika ČR:</b> rozvoj dopravy v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě</p> <p><b>D0:</b> rozvoj dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejkodlivější podobě</p> <p><a href="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">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</a></p> <p><b>Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050:</b> přechod ke klimatické neutralitě: rozvoj nízkemisní 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</p> <p><b>D0:</b> zvyšování emisí CO<sub>2</sub>, zvyšování konkurenceschopnosti energeticky a prostorově nejnáročnější formy dopravy oproti nízkemisní 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</p> <p><a href="https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/\$FILE/OPZPUR-statni_politika_zp_2030_s_vyhledem_2050-20220615.pdf">https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/\$FILE/OPZPUR-statni_politika_zp_2030_s_vyhledem_2050-20220615.pdf</a></p> <p><b>Zelená dohoda pro Evropu:</b> zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO<sub>2</sub> z dopravy o 90% do roku 2050</p> <p><b>D0:</b> prosazování nejvíce znečišťující, nejdražší a pro zdraví nejhorší formy dopravy, zvýšení emisí CO<sub>2</sub></p> <p><a href="https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_cs#opaten">https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_cs#opaten</a></p> <p><b>Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu:</b> snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy</p> <p><b>PO:</b> zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy</p> <p><a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&amp;from=CS">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&amp;from=CS</a></p>	<p><b>strategiemi se zaměřením na dopravní infrastrukturu, s tímto názorem souhlasí i MD.</b></p> <p>SOPK (dálnice D0) je součástí TEN-T sítě, je vymezen ve platných ZÚR Středočeského kraje a Hl. M. Prahy. V materiálech uvedených je uveden jako podporovaná liniová stavba nebo se uvedené liniové stavby netýkají. Právě např. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí považuje dokončení dálnice D0 za důležitý nástroj Dopravní politiky, který sníží počet vozidel v centrálním koridoru a odvede tranzitní dopravu mimo centrum.</p> <p><b>Plán udržitelné mobility Prahy a okolí</b></p> <p>Kapitola 3.2 – Rozvojová opatření bod 3.2.4 – dokončení pražského okruhu D0 – Podpora D0.</p> <p><b>Strategický plán hl. města Prahy</b></p> <p>Infrastruktura – slabé stránky - Nízká propustnost městských komunikací; nedostatek objízdných tras okolo Prahy a vnitřního města, který je zatím překážkou výraznému snížení objemu necílové dopravy ve městě; nedokončená silniční infrastruktura a její špatný technický stav- Podpora D0</p> <p>Infrastruktura – příležitosti - Státem garantovaná postupná realizace silničního Pražského okruhu vytvářející společně s realizací Městského okruhu podmínky pro ochranu města před zbytnou automobilovou dopravou - Podpora D0</p> <p><b>Klimatický plán hl. města Prahy</b></p> <p>snížení spotřeby fosilních pohonných hmot v automobilové dopravě alespoň o 25 % do roku 2030 – je mimo úkoly územního plánování a mimo podrobnost PÚR</p> <p>ukazuje možnosti, jak naplnit klimatický závazek zejména úsporami energie a využíváním obnovitelných zdrojů napříč všemi významnými sektory a oblastmi. - mimo podrobnost územního plánování, to řeší jiné dokumenty – netýká se D0</p> <p><b>Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021 - 2030</b></p> <p>Je dokument Ministerstva dopravy. Nesouvisí s územním plánováním a s D0. Navrhuje řešení pro udržitelnou mobilitu města, kdy se jedná o nastavení takových opatření, která sníží IAD a naopak podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy. Opět mimo podrobnost územního plánování</p> <p><b>Dopravní politika ČR</b></p> <p>Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný</p>
--	--	---	--



## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

				<p>vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Nepřímo podporuje D0</p> <p><b>Státní politika životního prostředí České republiky</b></p> <p>Státní politika životního prostředí České republiky vymezuje hlavní problematické oblasti životního prostředí v České republice, na jejichž základě formuluje strategické a specifické cíle, a dává jejich možná řešení skrze příklady typových opatření, jejichž realizace by měla vést k efektivní ochraně životního prostředí a zlepšení jeho stavu. Tato Státní politika životního prostředí („SPŽP 2030“) má platnost do roku 2030 s výhledem do roku 2050. Hlavním cílem je maximalizovat úsilí a nastavit směr ke splnění vize (pro rok 2050):</p> <p><b>Konstatování: D0:</b> zvyšování emisí CO<sub>2</sub>, 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</p> <p>D0 má své opodstatnění – již existující dálkovou kamionovou dopravu nezrušíme tím, že nevybudujeme D0!</p> <p><b>Zelená dohoda pro Evropu</b></p> <p>zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO<sub>2</sub> z dopravy o 90% do roku 2050</p> <p>D0 nebrání zdravějším formám soukromé a veřejné dopravy, jen řeší její směřování mimo centrum města</p> <p><b>Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu:</b></p> <p>snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy</p> <p><b>D0:</b> zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy</p> <p>dopravy o 90% do roku 2050</p>
--	--	--	--	---

### Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

				Úkolem D0 není vyřešit závislost na fosilních palivech ale vyřešení zejména dálkové těžké kamionové dopravy směrováním mimo centrum města
19.	<b>Za spolek ZA LEPŠÍ CHABRY, z.s.</b>	Kapitola d), část 7, odstavec 4 a 5	<p>7. <i>Návrhy na aktualizaci kapitoly 7. PÚR ČR – Další úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování</i></p> <p>4) <i>prověřit možnost doplnění nového článku v části „Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady“ ve znění: Připravit podklady pro zkapacitnění dálnic v okolí Prahy; Zodpovídá: Ministerstvo dopravy; Termín: 2024;</i></p> <p>5) <i>prověřit možnost doplnění nového článku v části „Úkoly pro územní plánování“ ve znění: Provéřít zkapacitnění záměrů dálnic v okolí Prahy na základě splněného úkolu MD; Zodpovídá: Hlavní město Praha a Středočeský kraj;</i></p> <p>V tomto bodě <b>souhlasíme pouze s vymezením nové okružní dálnice či kapacitní komunikace, která propojí dálniční komunikace směřující radiálně do Prahy mimo území hl. města Prahy a jeho nejbližšího okolí.</b> Jedná se o tzv. regionální okruh neboli Silniční okruh kolem Prahy v regionální variantě, který bude sloužit pro tranzitní a regionální dopravu a propojí středočeská města a obce v metropolitní oblasti. V roce 2020 si obce a městské části nechaly zpracovat studii proveditelnosti regionální varianty Pražského okruhu, která je k dispozici na Úřadu MČ Praha-Dolní Chabry a je dostupná z: <a href="https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020">https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020</a></p> <p>Součástí komplexního hodnocení efektivnosti je i hodnocení vybraných externalit (dopravní hluk, emise motorových vozidel). Hodnocení ekonomické efektivnosti pro alternativu A-ZÚR (regionální variantu) bylo provedeno v dokumentaci „STPÚ – dokončení SOKP 2015“ s výsledkem, že regionální alternativa splňuje všechny požadované podmínky, tj. má nesporný ekonomický přínos a efektivitu oproti alternativě A-ZÚR, která požadované podmínky nesplňuje. Níže uvádíme porovnání obou variant – stávající trasa D0 v A-ZÚR a regionální varianta - na základě klíčových atributů:</p> <p><b>PRÁVNÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se zásadami a standardy TEN-T (míjení sídelních útvarů) a PÚR 2015 (udržitelný rozvoj území) je varianta A-ZÚR v rozporu (intravilán);</li> <li>• Regionální varianta splňuje v celém rozsahu.</li> </ul> <p><b>DOPRAVNÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zavádění kamionové dopravy do Prahy a umožnění mísení tranzitní a místní dopravy rovněž znamená, že varianta A-ZÚR je v rozporu s TEN-T a PÚR 2015;</li> <li>• regionální varianta splňuje.</li> </ul> <p><b>ZDRAVÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ohrožení zdraví občanů průtahem (A-ZÚR) je enormní (hustota osídlení 2 600 obyvatel/km2 – tj. přímo cca 100 tisíc obyvatel a prakticky celá Praha);</li> <li>• zatímco u obchvatu (regionální) je minimální (hustota osídlení 160 obyvatel/km2 – tj. cca 25 tisíc obyvatel).</li> </ul> <p><b>EKOLOGICKÝ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Varianta A-ZÚR zasahuje do EVL Natura 2000 – kaňon Vltavy, PP Sedlecké skály, PP Zámky, Přírodní park Drahaň- Troja, PP Lítožnice, Chvalský lom, Počernický rybník a další.</li> <li>• Regionální varianta neprochází přes žádné chráněné přírodní památky a negativní vliv na přírodu je vyloučen.</li> </ul> <p><b>URBANISTICKÝ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Průtah (A-ZÚR) ruší stávající vazby v intravilánu, umožňuje vznik umělých bariér a logistických center, což do města nepatří.</li> <li>• Obchvat (regionální) tyto negace nevytváří.</li> </ul> <p><b>EKONOMICKÝ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cena průtahu (A-ZÚR) je 2krát až 3krát vyšší než je cena obvyklá, tedy neplní ekonomickou opodstatněnost a návratnost.</li> <li>• Cena obchvatu (regionální) je cena obvyklá a formou výkonového zpoplatnění se vygenerují prostředky k umožnění vlastních a provozních nákladů.</li> </ul> <p><b>BEZPEČNOSTNÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Varianta A-ZÚR z vojenského hlediska nepřijatelná, neboť prochází oblastmi s mnoha umělými stavbami a s vysokou hustotou obyvatel.</li> <li>• Regionální varianta požadavky na bezpečnost splňuje.</li> </ul> <p><b>DEMOGRAFICKÝ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Varianta A-ZÚR zavádí kamionový provoz do městských částí, kde se očekává největší nárůst obyvatel.</li> <li>• Aktualizovaná verze regionální varianty je z hlediska zastavěného a zastavitelného území v souladu s územními plány z roku 2020.</li> </ul> <p><b>Z uvedeného vyplývá, že z celospolečenského hlediska průtah (A-ZÚR) převážně škodí a minimálně slouží, zatímco obchvat (regionální) maximálně slouží a zanedbatelně škodí.</b></p>	<p><b>Konstatování.</b></p> <p>Vyjádření MD:</p> <p>Vedení jakékoliv veřejně prospěšné liniové dopravní stavby není možné schválený koridor dopravní stavby přesouvat jinam z důvodu, že zrovna, se někoho tato liniová stavba dotýká. Všichni občané ČR jsou součástí systému, který musí určitým způsobem fungovat. Všichni používají ke svým cestám dopravní prostředky, ať už individuální nebo veřejné hromadné dopravy, a pro tyto prostředky musí být vybudována odpovídající dopravní infrastruktura. Tato infrastruktura pak musí být vybudována v koridorech, které jsou dlouhodobě sledovány (i několik desetiletí) a územně stabilizovány a se kterými by tedy místní obyvatelé měli počítat.</p> <p>Skutečnost, že je okruh ve sledované poloze připravován od 60. let je velmi pozitivní, neboť dlouhodobá stabilizace území přináší jistoty pro jeho další rozvoj či využití a přináší jasné informace pro všechny související rozhodovací procesy všech možných účastníků (rozhodování stavebních úřadů, investorů – velkých i drobných, zastupitelů jednotlivých místních samospráv, zpracovatelů strategických a dlouhodobých materiálů apod.).</p>
20.	<b>Za spolek ZA LEPŠÍ CHABRY, z.s.</b>	Kapitola d), část 5	<p><b>2. Požadavky pro řešení tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci</b></p> <p>Dopravu v pražské aglomeraci je zapotřebí řešit komplexně a zabývat se především příčinami dopravních problémů, nikoliv jen léčit symptomy.</p>	<p><b>Neakceptováno.</b></p> <p>Vyjádření MD:</p> <p>Vedení jakékoliv veřejně prospěšné liniové dopravní stavby není možné schválený koridor</p>

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

			<p>Současná kritická situace je důsledkem nekonceptního dopravního a územního plánování v posledních 20-30 letech, které bylo podřízené automobilové dopravě na úkor ekologických druhů dopravy a vedlo k zvýhodnění životního stylu závislého na autech. Jedná se o velké silniční stavby (např. tunel Blanka, Novopacká, rozšiřování dálničních úseků směrem do Prahy, atd.), boom rezidenčních satelitů za Prahou, výstavbu obřích logistických hal a obchodních a zábavních center s desítkami tisíc parkovacích míst a masivní 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.</p> <p>Požadujeme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zrušení navrhovaného koridoru pro Pražský okruh (D0) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče) v Politice územního rozvoje a Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.</li> <li>• Vyjmutí stávajícího úseku PO 510 ze sítě TEN-T, neboť je v zásadním rozporu s evropskou legislativou o transevropských dopravních sítích.</li> <li>• Komplexní posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu v Pražské metropolitní oblasti s ohledem na dopravní, ekologické, ekonomické parametry a polycentrický rozvoj regionu</li> <li>• Vymezení nového koridoru D0 mimo území hl. města Prahy a nejbližší okolí v Politice územního rozvoje tak, aby zajistil efektivní obsluhu a polycentrický rozvoj celé Pražské metropolitní oblasti.</li> <li>• Komplexní návrh řešení městské a příměstské dopravy v pražské aglomeraci v souladu s Klimatickým závazkem hl. města Prahy (snížení emisí CO<sub>2</sub> o 45 % do roku 2030 a uhlíková neutralita do roku 2050) a stěžejními strategickými dokumenty ČR a EU</li> <li>• Implementaci opatření na základě Konceptu městské a aktivní mobility ČR 2021-2030, jejímž cílem je zlepšit dělbu přepravní práce ve prospěch udržitelných druhů dopravy:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města</li> <li>2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu</li> <li>3. Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě</li> <li>4. Dopravní funkce ve veřejném prostranství (humanizace veřejného prostoru)</li> </ol> </li> <li>• 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.</li> </ul>	<p>dopravní stavby přesouvat jinam z důvodu, že zrovna, se někoho tato liniová stavba dotýká. Všichni občané ČR jsou součástí systému, který musí určitým způsobem fungovat. Všichni používají ke svým cestám dopravní prostředky, ať už individuální nebo veřejné hromadné dopravy, a pro tyto prostředky musí být vybudována odpovídající dopravní infrastruktura. Tato infrastruktura pak musí být vybudována v koridorech, které jsou dlouhodobě sledovány (i několik desetiletí) a územně stabilizovány a se kterými by tedy místní obyvatelé měli počítat.</p> <p>Skutečnost, že je okruh ve sledované poloze připravován od 60. let je velmi pozitivní, neboť dlouhodobá stabilizace území přináší jistoty pro jeho další rozvoj či využití a přináší jasné informace pro všechny související rozhodovací procesy všech možných účastníků (rozhodování stavebních úřadů, investorů – velkých i drobných, zastupitelů jednotlivých místních samospráv, zpracovatelů strategických a dlouhodobých materiálů apod.).</p> <p>Stavba D0 511 Běchovice – D1 má vydané pravomocné územní rozhodnutí a zpracovanou dokumentaci pro stavební povolení. S ohledem na současný stav projektové připravenosti této stavby lze reálně uvažovat o zahájení realizace v roce 2024.</p> <p>Odvedení tranzitní dopravy prostřednictvím dálnice D0 navíc přinese bonusy především pro centrální oblasti Prahy a jejich bezprostřední okolí, které je dlouhodobě hlukem (vibracemi) přetěžované. Zde se předpokládá určitá míra vzájemné solidarity občanů, aby nedocházelo k dlouhodobým výrazným rozdílům v míře jejich expozice negativním vlivům.</p>
21.	České přístavy, a.s.	Kapitola d), část 5	<p><b>Připomínky ke Zprávě o uplatňování Politiky územního rozvoje České republiky, po aktualizaci č. 4</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Společnost české přístavy, a.s., IČO: 452 74 592, se sídlem Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7- Holešovice („Podatel“) je vlastníkem a provozovatelem pozemních částí veřejných přístavů Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov, Praha Radotín, Mělník a Ústí nad Labem, které jsou zařazeny do transevropské dopravní sítě (TEN-T) podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí 661/2010/EU („Nařízení TEN-T“).</li> </ol> <p><i>Přílohy:</i> Rozhodnutí SPS - přístav Holešovice (č. 1a 2), přístav Libeň (č. 3 a 4), přístavy Smíchov a Radotín (č. 5), Mělník (č. 6 a 7), Ústí nad Labem (č. 8), Kolín (č. 9)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Veřejné přístavy Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov, Mělník a Ústí nad Labem - centrální přístav plní ochrannou funkci podle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů („zákon o vnitrozemské plavbě“).</li> <li>3. Dále je <b>Podatel vlastníkem a provozovatelem kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy</b> (dále též zjednodušeně jako „terminály kombinované dopravy“) <b>nacházejících se v uvedených veřejných přístavech Mělník a Ústí nad Labem a též zařazených do sítě TEN-T podle Nařízení TEN-T.</b></li> <li>4. <b>Podatel je dále provozovatelem terminálu kombinované dopravy v Pardubicích zařazeného do sítě TEN-T.</b></li> <li>5. Uvedené veřejné přístavy Praha Holešovice a Mělník jsou součástí <b>hlavní sítě TEN-T</b>. Stejně tak jsou součástí hlavní sítě TEN-T terminál kombinované dopravy nacházející se ve veřejném přístavu Mělník a terminál kombinované dopravy v Pardubicích. Zbývající výše uvedené veřejné přístavy a terminál kombinované dopravy v Ústí nad Labem jsou součástí <b>globální sítě TEN-T.</b></li> <li>6. <b>Nařízení TEN-T ukládá dobudování hlavní sítě TEN-T do roku 2023 a globální sítě TEN-T do roku 2050.</b></li> </ol>	<p><b>Neakceptováno.</b></p> <p>Vysvětlení: Kolín není součástí TENT, nebude doplněn. Ve vymezení budou rozepsány jednotlivé pražské přístavy.</p>

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

			<p>7. Podatel je dále vlastníkem <b>veřejného přístavu Kolín, včetně terminálu kombinované dopravy v něm se nacházejícím.</b></p> <p>8. Podatel je též jedním z provozovatelů pozemní části <b>veřejného přístavu Děčín.</b></p> <p>9. S ohledem na výše uvedené je Podatel zejména adresátem čl. 130 Politiky územního rozvoje České republiky („PÚR“), který v rámci podkapitoly Kombinovaná doprava, zakotvuje veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra (dále VTP). Tento článek se s ohledem na své vymezení vztahuje mj. na „vnitrozemské říční přístavy Praha, Děčín, ústí nad Labem, Lovosice, Mělník a následně Pardubice“. Toto ustanovení potom dále výslovně uvádí, že se jedná o „[s]oučást evropské sítě veřejných terminálů a přístavů TEN-T“. <b>Působnost ustanovení čl. 130 PÚR je tak vymezena pro veřejné terminály a přístavy zařazené v síti TEN-T.</b></p> <p>10. PÚR a na ni navazující územně plánovací dokumenty přímo vytvářejí předpoklady pro plnění povinností plynoucích české republice z Nařízení TEN-T - tedy dobudování sítě TEN-T a její rozvoj.</p> <p>11. Dle čl. 130 PÚR je - v návaznosti na povinnosti dle Nařízení TEN-T - důvodem vymezení postupné budování a rozvoj sítě veřejných terminálů a přístavů, jejich napojení na jiné druhy dopravy při uplatnění principu komodality.</p> <p>12. <b>Ustanovení čl. 130 PÚR se tedy vztahuje i na přístavy, jejichž pozemní část je vlastněna a provozována Podatelem (Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov, Praha Radotín, Mělník, Ústí nad Labem), a na terminály kombinované dopravy, které se v nich nacházejí (Mělník, Ústí nad Labem).</b></p> <p>13. PÚR potom zejména jednotlivým krajům v čl. 80 PÚR ukládá závazné úkoly, které se vztahují též na čl. 130 PÚR. Konkrétně se jedná zejména o následující povinnosti:</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>„kraje v zásadách územního rozvoje upřesní vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování“ a</i></p> <p style="padding-left: 20px;"><i>„kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou“</i></p> <p>14. PÚR tedy ukládá jednotlivým krajům a obcím, aby v jimi zpracovávaných územně plánovacích dokumentacích vymezily (upřesnily) plochy a koridory dopravní infrastruktury a zajistily ochranu jejich území.</p> <p>15. <b>Podatel je však nucen konstatovat, že vzhledem k jím provozovaným veřejným přístavům a terminálům tyto úkoly ze strany příslušných krajů nejsou naplňovány.</b> Údaje uvedené ze strany jednotlivých krajů k této otázce v příloze 1b Zprávy jsou nepřesné, resp. dokonce až nepravdivé.</p> <p>16. Podatel níže</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. podrobně popíše, jak ze strany příslušných obcí a krajů dochází ke kontinuálnímu a dlouhodobému neplnění citovaných úkolů ve vztahu k jemu provozovaným veřejným přístavům a terminálům, a to navzdory skutečnosti, že jsou tyto součástí sítě TEN-T podle Nařízení TEN-T a vymezeny v čl. 130 PÚR,</li> <li>b. popíše, že k těmto implementačním nedostatkům s největší pravděpodobností dochází s ohledem na nižší míru podrobnosti znění čl. 130 PÚR,</li> <li>c. doloží, že by mělo být již na úrovni PÚR přispěno k nápravě tohoto nežádoucího stavu, a to úpravou tohoto ustanovení a</li> <li>d. dovolí si navrhnout konkrétní textaci takové změny .</li> </ol> <p>17. <u>Hlavní město Praha:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy („ZÚR HMP“) v platném znění prostřednictvím symbolů vyznačují veřejné přístavy Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov a Praha Radotín. Plochy pro tyto přístavy - jak ukládá PÚR - vymezeny nejsou.</li> <li>b. <b>Aktuálně projednávaná 5. Aktualizace ZÚR HMP („5. AZÚR HMP“) však zcela upouští od jakéhokoliv vymezení uvedených přístavů, resp. jejich pozemních částí, v grafické části - plochy ani symboly pro uvedené veřejné přístavy tedy vůbec nejsou v grafické části S. AZÚR HMP vymezeny. Vymezena je pouze vodní cesta v korytě toku Vltavy.</b></li> <li>c. Hlavní město Praha v příloze 1b Zprávy k tomuto uvádí: <p style="padding-left: 20px;"><i>„Veřejné přístavy a terminály osobní lodní dopravy jsou vymezeny ve větší podrobnosti v platném územním plánu i v projednávaném Metropolitním plánu.“</i></p> </li> <li>d. Toto je rozporné s úkoly, které pro ZÚR z PÚR vyplývají - tedy že ZÚR má vymezit plochy pro dopravní infrastrukturu a zajistit ochranu těchto ploch.</li> <li>e. Je přitom nezbytné upozornit, že přístavy podle zákona o vnitrozemské plavbě sestávají z vodní a pozemní části. Přístavy tedy dalece přesahují pouhou vodní cestu, po které je realizována vodní doprava z/do těchto přístavů. Pozemní část výše uvedených (resp. jakýchkoliv) přístavů je nicméně v ZÚR HMP zcela pomíjena.</li> </ol>	
--	--	--	---	--

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

- f. Klíčové jsou nicméně důsledky nedostatečného vymezení uvedených přístavů v ZÚR HMP, a to konkrétně jejich nedostatečná ochrana v Územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy („11ÚP SÚ HMP“) a v připravovaném Metropolitním plánu. V návrhu Metropolitního plánu k vymezení území pro přístavy původně nedocházelo vůbec a toto bylo napraveno až na základě stanoviska Ministerstva dopravy („MD“) k návrhu. Na základě stanoviska MO došlo z větší části k vymezení ploch, na nichž se přístavy nacházejí. Tyto plochy pro přístavy jsou však zahrnuty do lokalit s rekreační funkcí, která zcela popírá funkce TEN-T a neumožňuje zajištění plnohodnotného dopravního napojení těchto přístavů na jiné druhy dopravy. V několika případech je přímo v území těchto přístavů navrženo umístit metropolitní parky. V ÚP SÚ HMP též dochází k vymezení ploch a veřejně prospěšných staveb pro rekreaci na území Podatelem provozovaných veřejných přístavů a též k přímému i nepřímému omezení jejich dopravního napojení pro nákladní dopravu. Takový postup je v přímém rozporu s úkoly, které pro územně plánovací dokumentaci PÚR ukládá.
18. Středočeský kraj:
- a. Vyjádření Středočeského kraje k plnění výše citovaných úkolů uvádí:  
*„Citovaným úkolům bylo a je při pořizování aktualizací ZÚR SK přihlíženo.“*
- b. Toto tvrzení není pravdivé, co se týče vymezení veřejného přístavu Mělník a v něm se nacházejícího terminálu kombinované dopravy v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje („ZÚR SK“). Grafická část neobsahuje vymezení plochy pro veřejný přístav Mělník (vč. terminálu kombinované dopravy). Textová část tento veřejný přístav pouze okrajově zmiňuje, avšak nezakotvuje již předpoklady pro jeho ochranu a rozvoj. Terminál kombinované dopravy nacházející se v přístavu Mělník potom i v textové části zcela absentuje.
- c. Uvedené má dále dopady do projednávaného návrhu nového územního plánu města Mělník, který je ve fázi po opakovaném veřejném projednání. V tomto návrhu dochází zejména k vymezení rekreačních ploch, veřejných prostranství a ploch zeleně na území pozemní části veřejného přístavu Mělník. Dále je navržena stanovená podmínka zpracování regulačního plánu pro umístit jakýchkoliv staveb v celé pozemní části veřejného přístavu Mělník - tedy podmínka, která fakticky představuje minimálně dočasnou úplnou blokadu jakéhokoliv dalšího rozvoje, případně ohrožuje i zachování stávajících funkcí veřejného přístavu Mělník a v něm se nacházejícího terminálu kombinované dopravy. I toto je v přímém rozporu s úkoly, které pro územně plánovací dokumentaci PÚR ukládá
- d. Středočeský kraj ve svém vyjádření dále uvádí:  
*„ZÚR SK, v aktuálním znění, vymezení koridorů a ploch pro dopravní infrastrukturu zpřesňuje, a to včetně podmínek pro rozhodování o změnách v území. Na nové podklady/upřesnění bude reagováno v následných Aktualizacích ZÚR SK.“*
- e. Zakotvení ochrany pro veřejný přístav Mělník až v některé z následných aktualizací ZÚR SK se nejeví jako účinné, když je aktuálně projednávána Aktualizace č. 3. Podatel k Aktualizaci č. 3 uplatňoval rozsáhlé připomínky a požadoval mj. právě náležité vymezení ploch zejména pro přístav a terminál kombinované dopravy v Mělníku jakožto jediný terminál v ČR, nacházející se v hlavní síti TEN-T a umístěný ve veřejném přístavu, který je též součástí hlavní sítě TEN-T. Toto zohlednění by mělo být provedeno právě v rámci probíhající aktualizace tak, aby nedocházelo k dalšímu prodloužení s plněním tohoto úkolu ve vztahu k přístavu a terminálu Mělník. Toto je o to urgentnější s ohledem na připravovaný nový územní plán města Mělník. Samotná Zpráva uvádí, že hlavním problémem při naplňování PÚR je příliš dlouhá doba jejího promítnutí do příslušných ZÚR a nemělo by tak docházet k dalšímu prodlužování této doby.
19. Ústecký kraj:
- a. Vymezení ploch pro veřejný přístav Ústí nad Labem a terminál kombinované dopravy se v něm nacházející absentuje též v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje („ZÚR ÚK“). Aktuálně je v procesu příprav návrh nového územního plánu města Ústí nad Labem a je tedy nezbytné, aby i tento územně plánovací dokument vycházel ze správných východisek v nadřazené územně plánovací dokumentaci - tedy ZÚR ÚK.
20. Pardubický kraj:
- a. Vymezení ploch pro terminál kombinované dopravy v Pardubicích chybí též v Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje („ZÚR PK“). Přestože ZÚR PK řeší ve své grafické části umístění přístavu v Pardubicích, terminál kombinované dopravy zde vymezen není.
21. Veřejný přístav a terminál kombinované dopravy Kolín
- a. Přístav Kolín je veřejným přístavem podle zákona o vnitrozemské plavbě a nachází se na Labsko-vltavské vodní cestě, která je součástí sítě TEN-T. Terminál kombinované dopravy v Kolíně je zařazen mezi terminály mající důležitý význam pro mezinárodní kombinovanou dopravu podle Přílohy II *Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC)*.
- b. Přístav a terminál jsou tedy jednoznačně také celorepublikového, resp. evropského významu a jako takové by též měly být jejich rozvoj a ochrana zajišťovány již na úrovni PÚR. Podatel proto navrhuje jejich vymezení v čl. 130 PÚR.**

## Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

			<p>22. Podatel uplatnil k výše zmiňovaným aktualizacím zásad územního rozvoje (5. AZÚR HMP a 3. Aktualizace ZÚR SK) četné připomínky, a to zejména právě k zajištění souladu s PÚR a s Nařízením TEN-T. Tyto připomínky dosud nebyly vypořádány a nelze tedy presumovat, jak se výsledně projeví ve znění předmětných aktualizací. Již ze samotných návrhů předmětných aktualizací je však zřejmé, že přístavy a terminály kombinované dopravy zařazené do sítě TEN-T nebylo zamýšleno v rámci těchto aktualizací náležitě zohlednit.</p> <p>23. Podatel se domnívá, že výše uvedené implementační nedostatky mezi PÚR a ZÚR mohou vyplývat z nedostatečné konkrétnosti vymezení předmětných veřejných přístavů a terminálů kombinované dopravy a jejich dopravního napojení na ostatní druhy dopravy v PÚR. Dále se též může jednat o nedostatečné zdůraznění potřeby budování a rozvoje těchto veřejných přístavů a terminálů a jejich dopravního propojení i s ostatními druhy dopravy s ohledem na závazky plynoucí z Nařízení TEN-T.</p> <p>24. <b>Podatel tak považuje za nezbytné, aby byla provedena revize tohoto ustanovení. Toto ustanovení zejména zakládá značné interpretační nedostatky, které následně ponechávají příliš velký prostor správním orgánům na nižších stupních územního plánování - takový prostor, který fakticky umožňuje vytvářet překážky pro rozvoj záměrů, které PÚR uvádí. Zejména v územních plánech obcí potom k takovému vytváření překážek skutečně dochází, jak je popsáno výše.</b></p> <p>25. Důležitost tohoto kroku vyplývá též ze skutečnost, že Podatel jakožto soukromý subjekt nedisponuje státní autoritou při prosazování veřejného zájmu na rozvoji těchto přístavů a terminálů. Je tomu tak navzdory skutečnosti, že se jedná o naplňování závazků, které České republice plynou z evropského práva, tedy z Nařízení TEN-T. Ochrana a autorita plynoucí z dokumentů a strategií zpracovaných státem - tedy i z PÚR - je tak z hlediska prosazování veřejného zájmu na rozvoji sítě TEN-T naprosto klíčová. Je proto nezbytné, aby tato záštita ze strany PÚR byla - při přihlednutí k jejím limitacím s ohledem na nízkou míru podrobnosti - co možná nejvíce jednoznačná a skutečně účinná v navazujících relevantních procesech.</p> <p>26. Lze přitom vycházet z formy regulace, která je v PÚR již obsažena. V tomto ohledu lze poukázat např. na čl. 131 až 133a, které výslovně a jmenovitě regulují jednotlivá letiště na území české republiky a velmi konkrétně formulují další kroky v jejich rozvoji. Upřesnění textace čl. 130 tak nepředstavuje odklon od metody regulace PÚR a nevymyká se tedy ani míře podrobnosti PÚR.</p> <p>27. <b>Podatel s ohledem na výše uvedené navrhuje, aby bylo ustanovení čl. 130 PÚR následovně upraveno:</b></p> <p><i>(130) Veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra (dále VTP)</i></p> <p>Vymezení:</p> <p>a) terminály nákladní dopravy Ostrava, Plzeň, Přerov, Brno (silnice, železnice, případně letiště),</p> <p>b) vnitrozemské říční přístavy Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov, Praha Radotín, Děčín, Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník, Kolín a následně Pardubice,</p> <p>c) terminály kombinované dopravy Mělník, Ústí nad Labem, Kolín a Pardubice</p> <p>Důvody vymezení:</p> <p>Postupné etapovité budování sítě VTP napojených na železniční, silniční a případně i vodní a leteckou dopravu, budované podle jednotné koncepce za účelem poskytování překládky a širokého spektra logistických služeb. Síť VTP umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodalit (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů). Součástí evropské sítě veřejných terminálů a přístavů TEN-T, plnění závazků dle nařízení TEN-T a mezinárodních smluv (zejm. AGN, AGTC).</p> <p>Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:</p> <p>Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území zohledňovat aktuální dostupnost dopravních módů pro předpokládané veřejné terminály a dále přednostně zohledňovat přepravní proudy a možnost jejich přesunu pomocí VTP mimo zvláště chráněná území přírody, lokality soustavy NATURA 2000 a významné koncentrace bydlení.</p> <p>Úkoly pro územní plánování:</p> <p>Prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření vymezit plochu nebo zajistit ochranu území vymezením územních rezerv, případně vymezením ploch, a vymezit plochy stávajících přístavů, pro vnitrozemské říční přístavy v Praze (Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov, Praha Radotín), Děčíně, Ústí nad Labem, Lovosicích, Mělníku, Kolíně a následně v Pardubicích, jakož i plochy pro jejich rozvoj, a vytvářet podmínky pro jejich ochranu. Zajistit vymezení ploch stávajících terminálů kombinované dopravy Mělník, Ústí nad Labem, Kolín, Pardubice, jakož i plochy pro jejich rozvoj, a vytvářet podmínky pro jejich ochranu a rozvoj. Zajistit odpovídající dopravní napojení VTP na jiné druhy dopravy a vytvářet pro něj předpoklady, případně vymezit koridory pro toto dopravní napojení, a poskytnout tomuto dopravnímu napojení ochranu.</p>	
--	--	--	---	--

Poř. č.	Připomínkové místo	Článek	Připomínka (Zpráva Příloha 1a – Přehled o stavu plnění úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady)	Vypořádání
---------	--------------------	--------	--	------------

Vyhodnocení připomínek obcí a veřejnosti

--	--	--	--

Poř. č.	Připomínkové místo	Článek	Připomínka (Zpráva Příloha 1b – Přehled o stavu plnění úkolů pro územní plánování)	Vypořádání

Poř. č.	Připomínkové místo	Připomínka („Jiné“)	Vypořádání