

Příloha P.240

kapitoly 15 textové části odůvodnění

[Odůvodnění návrhu rozhodnutí o námitce ID 3031484]

Cíle a priority oborových koncepčních a strategických dokumentů jsou v kap.2.1 a 2.2 dokumentace SEA analyzovány z hlediska své relevance a významnosti ve vztahu k obsahu MPP, v souladu s požadavky přílohy stavebního zákona a ustálenou metodikou hodnocení SEA. Na základě této analýzy je následnou agregací a zobecněním cílů a priorit s nejsilnějším vztahem k obsahu MPP definován tzv. „referenční rámec cílů ochrany životního prostředí“, jejichž míra naplnění řešením posuzované koncepce je předmětem posouzení v kap.9 dokumentace SEA. Stanovení tohoto referenčního rámce je pro navazující hodnocení ÚPD nebytnou podmínkou, neboť cíle a priority obsažené v jednotlivých dokumentech nejsou vzájemně koordinovány a v některých případech může být jejich zaměření zcela protichůdné. Z tohoto důvodu se vůči těmto cílům a prioritám posuzovaná koncepce nehodnotí.

V případě koridorů pro umístění obou uvedených úseků Pražského okruhu (518 Ruzyně – Suchdol a D519 Suchdol – Březiněves) návrh MPP zpřesňuje jejich vymezení převzaté z nadřazených dokumentací tzn. platné PÚR ČR (SD4 – článek 99), resp. z platných ZÚR hl. m. Prahy (610/Z/2 a 610/Z3) na základě ust. § 31 odst. 4, resp. § 36 odst. 5 ve spojení s § 43 odst. 3 stavebního zákona. Tvrzení podatele o rozporu vymezení těchto koridorů s citovanými prioritami územního plánování v obou těchto dokumentech, pokud by bylo pravdivé, by logicky implikovalo neplatnost jejich vymezení z důvodu vzájemného rozporu mezi dotčenými částmi obou dokumentů. Z citovaného ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona *„Územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje, s politikou územního rozvoje a s územním rozvojovým plánem“* lze dovodit, že územnímu plánu nepřísluší přezkum případného nesouladu, neboť je ve svých kompetencích limitován územím obce, pro kterou je pořizován.

Námítky podatele ohledně údajných rozporů návrhu MPP s cíli a prioritami ostatních oborových dokumentů je možné rozdělit do dvou skupin:

1. Cíle a priority zaměřené na ochranu zdraví obyvatel, složek životního prostředí a kulturně historických hodnot území

Vlivy obou záměrů jsou v měřítku podrobnosti MPP vyhodnoceny v dokumentaci SEA, přičemž kromě komplexního posouzení v Příloze č. 7 jsou vlivy na klima, ovzduší, hlukové zátěže a zdraví obyvatelstva hodnoceny v rámci samostatných příloh č. 2a, 2b, 3 a 4. Hodnocení kumulativních a synergických vlivů (nikoliv těchto dvou koridorů, nýbrž návrhu MPP jako celku) je obsahem kap. 6.2 dokumentace SEA. Opatření ke snížení, eliminaci, příp. kompenzaci zjištěných vlivů a způsob jejich zohlednění v návrhu MPP v souladu s vydaným stanoviskem SEA (čj. MHMP 2116805/2021 dne 31. 1. 2022) jsou obsahem kap. 8 a 11 dokumentace SEA.

2. Cíle a priority zaměřené na rozvoj dopravní infrastruktury, veřejné dopravy, udržitelné mobility, transformace území atp.

V těchto případech se jedná o subjektivní tvrzení podatele založená na mechanickém porovnávání citací z jednotlivých dokumentů a ignoraci celkového kontextu řešení MPP., jakož i informací uvedených v části Odůvodnění.

Pro obě skupiny námitek zároveň platí, že řada opatření k oběma vymezeným koridorům týkající se minimalizace vlivů, resp. zajištění souladu s uvedenými cíli a prioritami těchto dokumentů přesahuje svojí podrobností měřítko MPP a VVURÚ (viz § 43 odst. 3, věta druhá stavebního zákona) nebo jsou uplatňována podle zvláštních předpisů, neboť nástroje územního plánování k tomuto nemá zákonné kompetence.

V části 2.1 – REPUBLIKOVÉ KONCEPCE A STRATEGIE

Politika územního rozvoje ČR

Celostátní priority územního plánování PÚR:

Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví...

***MPP:** Na severu Prahy MPP ohrožuje či dokonce likviduje přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území v důsledku umístění záměru šestiproudé dálnice D0 518 a 519, která nenávratně poškodí zvláště chráněná území, krajinu a biodiverzitu a také prehistorické hradiště Zámka.*

Vymezení koridoru pro Pražský okruh je spojeno s potenciálními vlivy na přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, tyto vlivy však byly v rámci vyhodnocení identifikovány a posouzeny. Na základě tohoto posouzení byla stanovena opatření k jejich minimalizaci tak, aby nedošlo k závažnému narušení uvedených hodnot. Řešení konkrétních střetů je dále předmětem podrobnější projektové přípravy, pro kterou byly zpracovány specializované studie. Tyto dokumentace navrhuje taková technická a prostorová opatření, která dopady stavby na dotčené hodnoty dále minimalizují.

Odůvodnění jednotlivých celostátních priorit je součástí kapitoly 2 odůvodnění. Metropolitní plán reguluje území komplexně s přihlédnutím ke všem hodnotám území. V rámci rozvoje civilizačních hodnot hlavního města je nutné dbát i na rozvoj udržitelné dopravní infrastruktury, koridor Pražského okruhu je vymezen na základě podrobných prověření v souladu s nadřazenou dokumentací (mimo jiné i se samotnou PÚR) v neoptimálnější trase. Koridor je vymezen v návaznosti na krajinářské studie a dokumentaci EIA, ve kterých byl případný dopad na přírodu, krajinu a další hodnoty podrobně řešen. Koncepti MPP je vůči celostátním prioritám nutné posuzovat vždy v celku, ve všech vrstvách, a nikoliv dílčím způsobem posuzovat jednotlivosti vzhledem k jednotlivým slovům PÚR.

Ve smyslu § 43 odst. 3 stavebního zákona "...územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje...", tzn. že předmětný koridor vymezený Aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy nebyl do návrhu MPP pouze mechanicky převzat, ale došlo k jeho upřesnění nad mapovým podkladem výkresové části návrhu MPP. Informace k tomuto nelze zcela logicky hledat v dokumentaci VVURÚ, neboť náleží do textu Odůvodnění příslušné části návrhu MPP (viz kap. 2), kde je uvedeno, že návrh MPP tímto plní přímý úkol ZÚR z kapitoly d) 6.2.2.1 - úkol b)

"upřesnit průběh Pražského okruhu tak, aby respektoval vymezený koridor pro průběh okruhu lokalitou Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlce". Navíc platí, že koridor byl upraven na základě dohody s Ministerstvem dopravy, v souladu s aktuálními podklady poskytnutými jako příloha stanoviska MD. Vymezené koridory odpovídají zúžení v návaznosti na tvar EVL. I takto zúžený a upřesněný koridor nelze zaměňovat s vlastním umístěním stavby, které je řešeno v odpovídající podrobnosti v rámci podkladů pro navazující rozhodování v území, pro které ÚP vytváří závazný rámec. Posouzení vlivů v požadované podrobnosti je možné pouze na základě konkrétního projektového řešení předmětné stavby, pro jejíž umístění návrh MPP upřesňuje vymezení daného koridoru, tzn. v rámci procesu EIA. Z hlediska VVURÚ návrhu MPP je taková podrobnost nepřijatelná s ohledem na ust. § 43 odst. 3 věty druhé stavebního zákona.

Záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu...

V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

MPP: *Na severu Prahy MPP umísťuje šestiproudou transevropskou dálnici do „nejkonfliktnější lokality“ s jedinečnými přírodními a krajinnými hodnotami a ignoruje veřejný zájem ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, ...*

Realizace liniové dopravní infrastruktury tohoto významu je vždy spojena s určitými vlivy na krajinné a přírodní hodnoty území. Vymezený koridor pro Pražský okruh byl proto v rámci vyhodnocení vlivů komplexně posouzen, přičemž nebyly identifikovány takové vlivy, které by realizací záměru vylučovaly. Naopak byla stanovena opatření k minimalizaci potenciálních negativních dopadů na krajinný ráz, biologickou rozmanitost i další složky životního prostředí.

Umístění koridoru není v rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a respektuje požadavky na ochranu jejích hodnot. V navazujících stupních projektové přípravy budou tato opatření dále zpřesňována a doplněna o konkrétní technická a kompenzační opatření, která zajistí další snížení dopadů záměru. Metropolitní plán tak vytváří podmínky pro realizaci záměru v co nejméně konfliktní variantě při respektování veřejných zájmů ochrany životního prostředí.

Ve smyslu § 43 odst. 3 stavebního zákona "...územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje...", tzn. že předmětný koridor vymezený Aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy nebyl do návrhu MPP pouze mechanicky převzat, ale došlo k jeho upřesnění nad mapovým podkladem výkresové části návrhu MPP. Informace k tomuto nelze zcela logicky hledat v dokumentaci VVURÚ, neboť náleží do textu Odůvodnění příslušné části návrhu MPP (viz kap. 2), kde je uvedeno, že návrh MPP tímto plní přímý úkol ZÚR z kapitoly d) 6.2.2.1 - úkol b)

"upřesnit průběh Pražského okruhu tak, aby respektoval vymezený koridor pro průběh okruhu lokalitou Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlce". Navíc platí, že koridor byl upraven na základě dohody s Ministerstvem dopravy, v souladu s aktuálními podklady poskytnutými jako příloha stanoviska MD. Vymezené koridory odpovídají zúžení v návaznosti na tvar EVL. I takto zúžený a upřesněný koridor nelze zaměňovat s vlastním umístěním stavby, které je řešeno v odpovídající podrobnosti v rámci podkladů pro navazující rozhodování v území, pro které ÚP vytváří závazný rámec. Posouzení vlivů v požadované podrobnosti je možné pouze na základě konkrétního projektového řešení předmětné stavby, pro jejíž umístění návrh MPP upřesňuje vymezení daného koridoru, tzn. v rámci procesu EIA. Z hlediska VVURÚ návrhu MPP je taková podrobnost nepřijatelná s ohledem na ust. § 43 odst. 3 věty druhé stavebního zákona.

... zachování souvislých ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny...

MPP: *Poškozuje a znehodnocuje rozsáhlé, přírodně a krajinářsky cenné území na severu Prahy, které slouží pro krátkodobou rekreaci a umístěním šestiproudé dálnice s MÚK a přivaděči výrazně zhoršuje prostupnost krajiny.*

Pražský okruh jako významná liniová dopravní stavba je nevyhnutelně spojen s emisemi znečišťujících látek a hlukovou zátěží, a proto jej nelze přednostně trasovat zastavěným územím. Návrh koridoru vychází z potřeby nalézt vyvážené řešení, které vedle dopravních funkcí zohledňuje také požadavky ochrany přírody a krajiny, krajinného rázu i dalších veřejných zájmů. Navržené vedení tak představuje výslednici těchto protichůdných požadavků.

Je zřejmé, že realizace stavby povede k určitému omezení prostupnosti krajiny a dotčení rekreačních funkcí území. Tyto vlivy však byly v rámci vyhodnocení identifikovány a jsou řešeny návrhem opatření, která směřují k zachování prostupnosti území a kontinuity rekreačních vazeb (např. formou technických řešení překonání bariér a doplnění kompenzačních opatření). Metropolitní plán tak i v tomto ohledu naplňuje požadavek na zachování funkcí nezastavěného území v maximální možné míře.

Součástí základní koncepce MPP je stanovení jednoznačné hranice zastavitelného území a vymezení krajinného rozhraní jako souvislého nezastavěného pásu rekreačního zázemí města. MPP respektuje stávající lesní porosty a navrhuje konkrétní plochy pro vznik nových, nastavená regulace otevřené krajiny zároveň umožňuje rozvíjet lesní porosty i bez přímého vymezení. Koridor Pražského okruhu je zásadním záměrem koncepce dopravní infrastruktury, pro rozvoj hlavního města i souvisejícího regionu je okruh nepostradatelný. Výstavbou Pražského okruhu dojde k optimalizaci dopravní infrastruktury a ke snížení zátěže některých kapacitně přetížených komunikací a dopad na celý region bude v celku pozitivní. Dílčí negativní dopady na prostupnost krajiny MPP řeší návrhem konkrétních bezmotorových propojení, pěších propojek nebo koridorů pro přeložky komunikací v místech historických cest.

Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, ...

MPP: *Vymezuje koridor okruhu pro tranzitní dopravu na území hl. m. Prahy. Na východě v hustě zastavěné oblasti Černého Mostu a Horních Počernic a na severu v rezidenčních, rekreačních a přírodních lokalitách, kde žije, pracuje a studuje více než 70 000 lidí. Nejedná se o obchvat městské oblasti, ale o průtah městem.*

Pražský okruh je součástí celostátní dálniční sítě a nelze ho srovnávat s místními obchvaty menších obcí, na které míří zmíněná celostátní priorita. V přeneseném smyslu ale je možné Pražský okruh za určitou formu obchvatu považovat, vymezená nadřazená komunikační síť dvou okruhů a radiál má za cíl snížit dopravní zatížení místních komunikací v centru města a lépe distribuovat automobilovou dopravu. Rozhodně se nejedná o průtah Prahou, koridor Pražského okruhu je vymezen okolo města, mimo jeho centrum a převážně nezastavěným územím. Koridor je historicky sledovaný a dlouhodobě opakovaně prověřený a posouzený, v místech, kde zasahuje do zastavěného území jsou navržena opatření pro zmírnění vlivu (například tunelové vedení skrz městskou část Praha Suchdol). Pojem „obchvat“ obce nemůže znamenat výhradní vedení mimo administrativní území obce, protože potom by se obchvat objevil na území obce sousední. Smyslem výstavby obchvatů je zajistit alternativní komunikaci vedenou mimo hustě zastavěná centra obcí.

Ve smyslu § 43 odst. 3 stavebního zákona "...územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje...", tzn. že předmětný koridor vymezený Aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy nebyl do návrhu MPP pouze mechanicky převzat, ale došlo k jeho upřesnění nad mapovým podkladem výkresové části návrhu MPP. Informace k tomuto nelze zcela logicky hledat v dokumentaci VVURÚ, neboť náleží do textu Odůvodnění příslušné části návrhu MPP (viz kap. 2), kde je uvedeno, že návrh MPP tímto plní přímý úkol ZÚR z kapitoly d) 6.2.2.1 - úkol b) "upřesnit průběh Pražského okruhu tak, aby respektoval vymezený koridor pro průběh okruhu lokalitou Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlce". Navíc platí, že koridor byl upraven na základě dohody s Ministerstvem dopravy, v souladu s aktuálními podklady poskytnutými jako příloha stanoviska MD. Vymezené koridory odpovídají zúžení v návaznosti na tvar EVL. I takto zúžený a upřesněný koridor nelze zaměňovat s vlastním umístěním stavby, které je řešeno v odpovídající podrobnosti v rámci podkladů pro navazující rozhodování v území, pro které ÚP vytváří závazný rámec. Posouzení vlivů v požadované podrobnosti je možné pouze na základě konkrétního projektového řešení předmětné stavby, pro jejíž umístění návrh MPP upřesňuje vymezení daného koridoru, tzn. v rámci procesu EIA. Z hlediska VVURÚ návrhu MPP je taková podrobnost nepřijatelná s ohledem na ust. § 43 odst. 3 věty druhé stavebního zákona.

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

MPP: *Vymezením dopravních koridorů, zejména šestiproudé dálnice D0, v bezprostřední blízkosti obytných území dojde ke zhoršení současného stavu. V některých dotčených lokalitách jsou limity hluku a znečištění dokonce překračovány. Další zhoršení stavu a zvýšení rizika překročení limitů hluku představuje paralelní dráha na Letišti Václava Havla, jejíž koridor je veden hustě obydlenými oblastmi na severu Prahy, které mají být vystaveny rovněž hluku z plánované dálnice D0 518 a 519.*

MPP vytváří předpoklady pro plnění dané priority PÚR zcela v kontextu komentáře, který je u daného bodu uveden ve VVURÚ: vymezuje lokality pro bydlení s ohledem na jejich stávající a budoucí zátěž; plochy a koridory, které mohou být významný zdrojem emisí, vymezuje bez přímé vazby na obytná území, případně jejich využití podmiňuje opatřeními k minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu. Hodnocení je platné a správné, týká se ovšem celkového řešení MPP. Co se týče jednotlivých ploch a koridorů MMP, ty jsou vyhodnoceny v kapitolách A.6 - A.9 VVURÚ a dále tabelárně v příloze č. 7 VVURÚ. Zde jsou stavby D0 č. 518 a 519 (resp. jejich koridory ID 610/-/2 a 610/-/3) hodnoceny z hlediska vlivů na ovzduší jako záměry s významně pozitivním vlivem na kvalitu ovzduší na území města, ovšem s mírnými až významnými lokálními negativními vlivy s tím, že k těmto negativním vlivům jsou formulována příslušná opatření. To není nijak v rozporu s hodnocením naplňování příslušného cíle Politiky územního rozvoje ČR.

Koridor pro Pražský okruh je vymezen na základě nadřazené dokumentace, mimo jiné i na základě PÚR. Metropolitní plán respektuje dlouhodobě sledovanou a potvrzenou trasu, navrhuje parametry stavby pro zmírnění vlivů na životní prostředí. V některých místech se přirozeně koridor Pražského okruhu (je veden okolo celého města) setkává i s jinými záměry, Metropolitní plán v takových územích navrhuje adekvátní využití území. V rámci komplexního přístupu k regulaci území není možné na návrh infrastruktury v zatížených územích zcela rezignovat a výstavbu infrastruktury je nutné vnímat jako příležitost pro změnu a zlepšení.

Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy.

***MPP:** Na severu Prahy vytváří podmínky pro upřednostnění automobilové dopravy, která bude významně konkurovat novým tramvajovým spojením. Z hlediska dojížděky z okolního regionu bude automobilová doprava díky šestiproudé dálnici hrát dominantní roli, což se negativně projeví na dopravní situaci ve městě a na životním prostředí a zdraví obyvatel v dotčených lokalitách.*

MPP v souladu s Plánem udržitelné mobility navrhuje vyvážený systém všech dopravních módů s důrazem na veřejnou dopravu, zejména kapacitní kolejovou. To ale neznamená, že MPP rezignuje na vymezení koridorů pro automobilovou dopravu, protože i ta zůstane pro optimální fungování regionu významná. Dostavba Pražského okruhu umožní optimalizovat dopravu, dojde ke snížení zátěže některých komunikací a veřejných prostranství, což umožní lepší využití pro veřejnou dopravu a bezmotorovou dopravu. Na nadřazenou komunikační síť přímo navazuje vymezení ploch pro záchytná parkoviště P+R, která jsou součástí veřejné dopravy. Posílení železničního uzlu Praha spolu s výstavbou vysokorychlostních tratí má za cíl výrazné posílení příměstské železnice, která by měla převzít hlavní díl dojížděk do Prahy z regionu. V některých směrech ale s ohledem na hustotu zalidnění a neexistenci železničních tratí zůstane automobilová a autobusová doprava stále významná (veřejná autobusová doprava také využívá silniční komunikace).

Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050

Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují

Vymezením koridorů pro silniční dopravu, které odvedou minimum dopravy z vnitřního města a naopak přivedou obrovské množství osobní a nákladní dopravy do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy, dojde k nárůstu znečišťujících látek do ovzduší včetně emisí skleníkových plynů. Dokumentace EIA k severní části D0 potvrzuje výrazný nárůst dopravy a objemu emisí. Podél některých komunikací dojde k mírnému zlepšení, avšak v dotčených lokalitách a podél navazujících komunikací k zásadnímu zhoršení. V důsledku realizace D0 na severu Prahy dojde k celkovému zhoršení ovzduší v pražské aglomeraci. Odlehčené komunikace se navíc brzy zaplní v důsledku dopravní indukce.

Není pravdou, že vymezení koridorů pro silniční dopravu přivádí do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy významné množství osobní a nákladní dopravy. Koridory jsou navrhovány tak, aby nedocházelo k jejich přímému kontaktu s hustě obydlenými územími, případně je uvažováno vedení navrhované komunikace tunely. Koridory jsou navíc navrženy v dostatečné šířce tak, aby vlastní komunikace mohla být i od okrajové zástavby oddálena, případně aby mezi komunikací a zástavbou byl vytvořen dostatečný prostor pro doprovodná kompenzační a minimalizační opatření, jakým může být např. realizace vegetačních bariér.

Snižování emisí ve výhledovém časovém horizontu bude dáno zejména obměnou vozového parku a topných systémů, vliv konkrétního řešení územně plánovací dokumentace je minoritní. Dle výsledků rozptylové studie (Příloha č. 2b VVURÚ) jsou celkové emise z dopravy pro stav Metropolitního plánu hl. m. Prahy prakticky srovnatelné se stavem aktuálně platného územního plánu, a to i přes skutečnost, že MPP předpokládá v území podstatně větší počet obyvatel. Při přepočtu na 1 milion obyvatel pak jsou emise ve stavu dle MPP nižší.

Ve vztahu k VVURÚ Metropolitního plánu je pak odkazování na Dokumentaci EIA irelevantní, VVURÚ vychází z dopravních podkladů MPP a vlastní rozptylové studie (výše zmíněná Příloha č. 2b). Podle výsledků rozptylové studie nedojde v důsledku realizace staveb D0 č. 518 (ID 610/-/2), 519 (ID 610/-/3) a 520 (ID 610/-/4) k celkovému zhoršení ovzduší nejen v pražské aglomeraci, ale dokonce ani v rámci severní části města. Negativní vlivy provozu D0 jsou naopak pouze lokální. V okolí D0 nebudou překročeny platné imisní limity. Bylo indikováno překročení mezních hodnot dle Směrnice EU 2024/2881, jeho rozsah je však územně velmi omezen a je řešitelný pomocí minimalizačních a kompenzačních opatření v rámci stavby.

Emise a úniky nebezpečných chemických látek do všech složek životního prostředí se snižují

MPP: *V centru (centrálním kordonu) téměř žádná tranzitní doprava nejezdí. Dle TSK podíl tranzitní dopravy na území Prahy činí méně než 10 %. Nové silniční koridory (zejména D0 na severu Prahy) naopak povedou k nárůstu emisí a úniku nebezpečných látek do všech složek životního prostředí.*

Argumentace centrálním kordonem je zavádějící a nerelevantní. Centrální kordon vymezený TSK HMP zahrnuje téměř výhradně pouze nejužší centrum města s částí severojižní magistrály. Nejsou zahrnuty významné páteřní kapacitní dopravní tahy, zejména Městský okruh včetně Strahovského tunelu, tunelu Mrázovka a tunelového komplexu Blanka, Jižní a

Štěrboholská spojka, tzv. Průmyslový polookruh, ani významné radiální komunikace uvnitř městské zástavby. Co se týče vlivu D0 na severu Prahy na nárůst emisí, viz předchozí bod.

Hluková zátěž a světelné znečištění se snižují

MPP: *Vymezením koridorů pro silniční dopravu, které odvedou minimum dopravy z vnitřního města a naopak přivedou obrovské množství osobní a nákladní dopravy do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy, dojde k nárůstu hlukové zátěže a světelného znečištění. Dokumentace EIA k severní části D0 potvrzuje výrazný nárůst dopravy. Podél některých komunikací dojde k mírnému zlepšení, avšak v dotčených lokalitách a podél navazujících komunikací k zásadnímu zhoršení. V důsledku realizace D0 a paralelní dráhy dojde k celkovému zhoršení hlukové zátěže zejména na severu Prahy. Navíc mírný pokles dopravy nemusí znamenat snížení hluku v důsledku vyšší rychlosti provozu.*

Akustická situace ve výhledovém stavu metropolitního plánu je posouzena v akustické studii, která je přílohou č. 3 VVURÚ. Akustická studie zohledňuje dopravní model zahrnující i zmiňovaný Pražský okruh (D0) a tedy jeho vliv na akustickou situaci jak v oblastech kolem trasy D0, tak i v dalších územích, která mohou být touto stavbou dotčena. Následné analýzy hodnotí samostatně záměry jednotlivých staveb a dále lokality z hlediska míry jejich zasažení. Pro plánované úseky severní části Pražského okruhu je konstatováno: „Akustickou situaci bude nutné řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Přehled možných protihlukových opatření je uveden v kapitole 9 akustické studie (příloha č. 3), resp. v kapitole 8 dokumentace SEA.“. V rámci detailních akustických posouzení, která jsou součástí procesu EIA (stavby D0 518, D0 519 a D0 520 mají kladná stanoviska EIA) a dalších navazujících fází přípravy staveb, jsou tedy dále navrhována protihluková opatření tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku, nebo nedošlo ke zhoršení akustické situace v nadlimitně zatíženém území.

Problematika světelného znečištění není v rámci VVURÚ samostatně vyhodnocována, neboť neodpovídá podrobnosti zpracování této koncepční dokumentace; její případné dopady mohou být řešeny v navazujících stupních přípravy konkrétních záměrů v rámci příslušných posouzení.

Adaptovaná sídla umožňují kvalitní a bezpečný život obyvatel

MPP: *Na severu Prahy zásadním způsobem narušuje adaptaci obyvatel na změnu klimatu a likviduje krajinnou zeleň vymezením koridoru šestiproudé dálnice D0 518 a 519.*

Položka “Adaptovaná sídla umožňují kvalitní a bezpečný život obyvatel” je ve VVURÚ dále rozdělena do více bodů, které připomínka již nekommentuje. VVURÚ zde hodnotí celkovou koncepci MPP a hodnocení je zcela platné a správné: MPP přispívá k omezení účinků tepelného ostrova ochranou a rozvojem vegetačních ploch, využívá přednostně plochy brownfields a plochy vnitřních rezerv města s cílem omezení rozšiřování urbanizovaných ploch do volné krajiny a zahrnuje koncepci zásobování vodou a odkanalizování území. Co se týče konkrétně vlivů D0 518 a 519 (resp. analogických koridorů 610/-/2 a ID 610/-/3), ty jsou hodnoceny v Příloze 7 VVURÚ s tím, že z hlediska vlivů na lokální klima byl identifikován mírný až významný negativní vliv a byla formulována příslušná opatření k jeho minimalizaci. Obě skutečnosti nejsou nijak v rozporu.

Emise skleníkových plynů klesají

MPP: *Naopak! Vymezením koridorů pro silniční dopravu, které odvedou minimum dopravy z vnitřního města a naopak přivedou obrovské množství osobní a nákladní dopravy do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy, dojde k nárůstu emisí skleníkových plynů. Rovněž dokumentace EIA k severní části D0 potvrzuje výrazný nárůst emisí skleníkových plynů. Zácpy se jen přesunou do jiných lokalit, resp. plynulost silniční dopravy nebude dosažena a v důsledku celkového nárůstu IAD a dopravní indukce se naopak zhorší. Snižování intenzity automobilové dopravy je jednou z klíčových priorit Klimatického plánu hl. m. Prahy: „Snižit intenzitu (výkony) automobilové dopravy po celém území města je pro plnění klimatického závazku v zásadě jednou z klíčových podmínek. Intenzita automobilové dopravy na území Prahy vykazuje setrvalý růst, a tak společně s tím rostou jak energetické nároky, tak i emise CO₂ z dopravy.“ Do emisí skleníkových plynů je nezbytné započítat také emise z výstavby nových silničních koridorů, energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků a těžbu, zpracování a přepravu fosilních paliv, které slouží pro provoz osobních automobilů.*

Není pravdou, že vymezení koridorů pro silniční dopravu přivádí do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy významné množství osobní a nákladní dopravy. Koridory jsou navrhovány tak, aby nedocházelo k jejich přímému kontaktu s hustě obydlenými územími, případně je uvažováno vedení navrhované komunikace tunely. Koridory jsou navíc navrženy v dostatečné šířce tak, aby vlastní komunikace mohla být i od okrajové zástavby oddálena, případně aby mezi komunikací a zástavbou byl vytvořen dostatečný prostor pro doprovodná kompenzační a minimalizační opatření, jakým může být např. realizace vegetačních bariér.

Jak vyplývá z analýz provedených ve VVURÚ (viz kapitola A.6 a Příloha 2a VVURÚ), vliv řešení územně plánovací dokumentace na emise skleníkových plynů z dopravy je málo významný. V souladu se strategickými dokumenty na úrovni EU, ČR i hl. m. Prahy se předpokládá postupné snižování emisí až do úrovně tzv. uhlíkové neutrality. Příslušné strategie cílí na její dosažení v roce 2050, VVURÚ je v této věci více na straně opatrnosti, ovšem samotný trend významného snižování emisí je nepochybný. Naplnění cílů snižování emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy se však odehrává vesměs mimo oblast silniční infrastruktury, a to zejména prostřednictvím přísnějších požadavků na měrné emise nových vozidel, zejména vozidel bezemisních (elektromobily, případně vozidla s pohonem na vodík apod.). Emise z výstavby nových silničních koridorů jsou v kontextu životnosti staveb nevýznamné. Emise z dodávek energie pro provoz tunelů budou postupně snižovány na straně výroby energie. Emise z těžby, zpracování a přepravy fosilních paliv budou postupně pozbývat na relevanci právě v kontextu přechodu na bezemisní vozidla.

Ochrana přírody a krajiny:

Ekologická stabilita krajiny je obnovena, hospodaření v krajině je dlouhodobě udržitelné a reaguje na změnu klimatu.

+

Biologická rozmanitost je zachovávána v mezích tlaku změny klimatu.

MPP: Vymezením koridoru šestiproudé dálnice D0 zejména na severu Prahy výrazným způsobem ohrožuje ekologickou stabilitu krajiny a biologickou rozmanitost.

Lze konstatovat, že koridor komunikace D0 na severu Prahy ve zcela převládající míře prochází pozemky orné půdy ve zvlněné plošině, ojedinělé přírodní prvky (zpravidla soustředěné v zářezech toků) překonává křížením mostními úseky. Pozemky intenzivní orné půdy v rozsáhlých komplexech představují ekosystém velmi málo stabilní až nestabilní (s velmi malým významem až bez významu pro ekologickou stabilitu). Zpevněné plochy komunikací samy o sobě jsou plochami nestabilními (bez významu pro ekologickou stabilitu), avšak předpokládaná okolní doprovodná a izolační zeleň, jakož i geologické odkryvy ve svazích zářezů se suchomilnou vegetací či otevřené biotopy silničních násypů apod. jsou potenciálně ekosystémem málo až středně stabilním (s malým až středním významem pro biodiverzitu, tedy stabilnějším než původní intenzivní orná), resp. liniovým krajinným prvkem s určitým koridorovým efektem. Snížení ekologické stability, tedy schopnosti krajinného ekosystému vyrovnávat změny způsobené vnějšími vlivy a zachovávat své přirozené funkce, záměnou velmi málo stabilní až nestabilní intenzivní orné za komunikaci s vegetačním doprovodem (tedy biotop v průměru málo až středně stabilní), není tak výrazné. Resp. při vhodně řešeném a dostatečně robustním prvku doprovodné zeleně a dostatku migračních prostupů (i při uvážení vzniku narušené zóny kolem komunikace), k němu dojít nemusí, či - paradoxně - může dojít instalací technicistního prvku s vegetačním doprovodem i k posílení ekologické stability i biologické rozmanitosti.

Obě položky jsou ve VVURÚ dále rozděleny do více bodů, které připomínka již nekomentuje. VVURÚ se těmito body zabývá na úrovni celkové koncepce urbanistického řešení a jeho hodnocení je platné a správné: MPP přispívá k podpoře retence vody v území vytvořením podmínek pro zvyšování podílu ploch městské a krajinné zeleně a vymezením ploch pro nové vodní plochy a poldry; vytváří podmínky pro zvýšení protierozní ochrany území a omezení účinků erozí; přispívá k posílení mimoprodukční funkcí krajiny vytvořením podmínek pro zvyšování podílu ploch krajinné zeleně a ploch lesa, vymezením ploch pro nové vodní plochy a vymezením skladebných prvků ÚSES; přispívá k ochraně prvků v zájmu ochrany přírody a krajiny a vytváří předpoklady pro vznik nových cenných stanovišť i zajišťuje ochranu nejcennějších částí přírody. Co se týče konkrétně vlivů D0 518 a 519 (resp. analogických koridorů 610/-/2 a ID 610/-/3), ty jsou hodnoceny v Příloze 7 VVURÚ a v kapitole A.6 VVURÚ s tím, že v řadě případů byly identifikovány negativní vlivy, k jejich minimalizaci či kompenzaci jsou formulována příslušná opatření. Tyto skutečnosti nejsou nijak v rozporu.

Strategický rámec Česká republika 2030

Krajina ČR je pojmána jako komplexní ekosystém a ekosystémové služby poskytují vhodný rámec pro rozvoj lidské společnosti.

Česká krajina je pestrá a dochází k obnově biologické rozmanitosti.

Krajina je adaptována na změnu klimatu a její struktura napomáhá zadržování vody.

MPP: Dálnice D0 zejména na severu Prahy má velmi negativní dopady na příměstskou krajinu. Snižuje podíl orné půdy, snižuje ekologickou stabilitu, ohrožuje biologickou rozmanitost, zrychluje odtok vody, zhoršuje kvalitu podzemních i povrchových vod, znehodnocuje půdu.

Vymezení koridoru pro Pražský okruh bylo posuzováno i z hlediska jeho vlivů na krajinu jako komplexní ekosystém, včetně ekosystémových funkcí, biologické rozmanitosti a adaptační schopnosti území na změnu klimatu. V rámci vyhodnocení nebyly identifikovány takové vlivy, které by realizaci záměru vylučovaly, byly však stanoveny podmínky a opatření k minimalizaci jeho dopadů.

Koridor je navržen s ohledem na omezení zásahů do nejcennějších částí krajiny a respektování jejích funkcí, včetně zadržování vody a podpory ekologické stability. Potenciální negativní vlivy na biologickou rozmanitost, vodní režim a krajinnou strukturu budou zmírňovány prostřednictvím technických a přírodě blízkých opatření a v navazujících stupních přípravy dále upřesňovány. Součástí řešení jsou rovněž kompenzační opatření podporující obnovu a rozvoj přírodních hodnot území.

Metropolitní plán tak vytváří předpoklady pro vyvážený vztah mezi rozvojem dopravní infrastruktury a zachováním funkcí krajiny jako komplexního ekosystému.

Lze konstatovat, že koridor komunikace D0 na severu Prahy ve zcela převládající míře prochází pozemky orné půdy ve zvlněné plošině, ojedinělé přírodní prvky (zpravidla soustředěné v zářezech toků) překonává křížením mostními úseky. Pozemky intenzivní orné půdy v rozsáhlých komplexech představují ekosystém velmi málo stabilní až nestabilní (s velmi malým významem až bez významu pro ekologickou stabilitu). Zpevněné plochy komunikací samy o sobě jsou plochami nestabilními (bez významu pro ekologickou stabilitu), avšak předpokládaná okolní doprovodná a izolační zeleň, jakož i geologické odkryvy ve svazích zářezů se suchomilnou vegetací či otevřené biotopy silničních násypů apod. jsou potenciálně ekosystémem málo až středně stabilním (s malým až středním významem pro biodiverzitu, tedy stabilnějším než původní intenzivní orná), resp. liniovým krajinným prvkem s určitým koridorovým efektem. Snížení ekologické stability, tedy schopnosti krajinného ekosystému vyrovnávat změny způsobené vnějšími vlivy a zachovávat své přirozené funkce, záměnou velmi málo stabilní až nestabilní intenzivní orné za komunikaci s vegetačním doprovodem (tedy biotop v průměru málo až středně stabilní), není tak výrazné. Resp. při vhodně řešeném a dostatečně robustním prvku doprovodné zeleně a dostatku migračních prostupů (i při uvážení vzniku narušené zóny kolem komunikace), k němu dojít nemusí, či - paradoxně - může dojít instalací technicistního prvku s vegetačním doprovodem i k posílení ekologické stability i biologické rozmanitosti.

Zrychlení odtoku vody lze a je nutné řešit dostatečně dimenzovanými retenčními prvky, optimálně řešenými jako polyfunkční biotopy s významem pro biodiverzitu.

Veškeré negativní vlivy, které by mohla nová výstavba způsobit, jsou minimalizovány ať závaznými požadavky Pražských stavebních předpisů, metodiky hospodaření se srážkovými vodami nebo řešením odvádění splaškových odpadních vod na ÚČOV. Při dodržení podmínek PSP bude povrchový odtok z ploch nové výstavby zcela marginální v porovnání se s již existující zástavbou. Pro návrh MPP proto zcela jistě zde platí, že „nezhorší současné odtokové poměry“, jak požaduje zák. č. 254/2001 Sb., vodní zákon.

V případě dopravních staveb přesahuje podrobnost řešení této problematiky měřítko MPP i dokumentace VVURÚ a zůstává proto předmětem projektového řešení konkrétních staveb, včetně posouzení EIA.

Chybí vyhodnocení ve vztahu k dalším cílům (např. zdraví, hospodaření se zdroji, dostupnost veřejných služeb, udržitelný rozvoj sídel, adaptace na změnu klimatu atd.).

Vyhodnocení vlivů MPP na klimatické charakteristiky je obsahem přílohy č. 2a dokumentace SEA. Obdobně vlivy na veřejné zdraví jsou v adekvátním měřítku podrobnosti vyhodnoceny v příloze č. 4 dokumentace SEA.

Řešení veřejné vybavenosti je obsahem kap. 8 návrhu MPP. Základní principy spočívají:

- v ochraně stávající veřejné vybavenosti (čl. 149);
- ve vytváření územních podmínek pro rozvoj veřejné vybavenosti:
 - vymezením lokalit veřejné vybavenosti nadmístního významu (čl. 145);
 - vymezením plochou nebo bodem (čl. 146 a 147);
 - stanovením parametrických regulativů pro transformační a rozvojové plochy v oblastech nových struktur (čl. 148)
- v možnosti umístování veřejné vybavenosti v zastavitelných transformačních a rozvojových plochách s obytným, produkčním nebo rekreačním využitím (čl. 62 až 64, vždy odst. 2).

Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025

Přírodě cenná území

***MPP:** Vymezením koridoru šestiproudé transevropské dálnice D0 významným způsobem degraduje či dokonce likviduje přírodě cenná území zejména na severu Prahy (PP Sedlecké skály, PP Zámky, PR Roztocký háj, EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, údolí Čimického potoka a Drahanské údolí).*

Ve smyslu § 43 odst. 3 stavebního zákona "...územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje...", tzn. že předmětný koridor vymezený Aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy nebyl do návrhu MPP pouze mechanicky převzat, ale došlo k jeho upřesnění nad mapovým podkladem výkresové části návrhu MPP. Informace k tomuto nelze zcela logicky hledat v dokumentaci VVURÚ, neboť náleží do textu Odůvodnění příslušné části návrhu MPP (viz kap. 2), kde je uvedeno, že návrh MPP tímto plní přímý úkol ZÚR z kapitoly d) 6.2.2.1 - úkol b) "upřesnit průběh Pražského okruhu tak, aby respektoval vymezený koridor pro průběh okruhu lokalitou Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlce". Navíc platí, že koridor byl upraven na základě dohody s Ministerstvem dopravy, v souladu s aktuálními podklady poskytnutými jako příloha stanoviska MD. Vymezené koridory odpovídají zúžení v návaznosti na tvar EVL. I takto zúžený a upřesněný koridor nelze zaměňovat s vlastním umístěním stavby, které je řešeno v odpovídající podrobnosti v rámci podkladů pro navazující rozhodování v území, pro které ÚP vytváří závazný rámec. Posouzení vlivů v požadované podrobnosti je možné pouze na základě konkrétního projektového řešení předmětné stavby, pro jejíž umístění návrh MPP upřesňuje vymezení daného koridoru, tzn. v rámci procesu EIA. Z hlediska VVURÚ návrhu MPP je taková podrobnost nepřijatelná s ohledem na ust. § 43 odst. 3 věty druhé stavebního zákona.

Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR (na období 2016–2025)

Přírodní stanoviště, krajina

MPP: *Vymezení koridoru šestiproudé transevropské dálnice D0 nenávratně poškozuje přírodní stanoviště a krajinu zejména na severu Prahy.*

Vymezení koridoru dálnice D0 (Pražského okruhu) je spojeno se zásahy do krajiny a přírodních stanovišť, což je u liniové dopravní infrastruktury tohoto významu nevyhnutelné. V rámci vyhodnocení vlivů však byly tyto dopady podrobně posouzeny a nebyly identifikovány takové skutečnosti, které by realizaci záměru vylučovaly.

Koridor byl navržen s cílem omezit zásahy do nejcennějších částí území a minimalizovat negativní vlivy na přírodní stanoviště, krajinný ráz a ekologickou stabilitu. Současně byla stanovena opatření ke zmírnění dopadů, včetně zajištění migrační prostupnosti území, ochrany biotopů.

V navazujících stupních projektové přípravy budou tato opatření dále konkretizována na základě podrobnějších průzkumů a návrhů technického řešení. Metropolitní plán tak vytváří podmínky pro realizaci záměru při minimalizaci jeho dopadů na přírodní prostředí.

Lze konstatovat, že koridor komunikace D0 na severu Prahy ve zcela převládající míře prochází pozemky intenzivní orné půdy uspořádané ve zvlněné plošině v rozsáhlých komplexech, ojedinělé přírodní prvky (zpravidla soustředěné v zářezích toků) překonává křížením mostními úseky (z celého koridoru délky cca 28 km jde u dílčí úseky mimo ornou celkově cca max. 2 km). Dále lze konstatovat, že při vhodně řešeném a dostatečně robustním prvku doprovodné a izolační zeleně, nebo např. vlivem vzniku geologických odkryvů ve svazích zářezů se suchomilnou vegetací, otevřených biotopů silničních násypů či přirozeně řešených retenčních prvků může - paradoxně - dojít instalací technicistního prvku na místě stávajících komplexů intenzivních polí i k navýšení ploch přírodě blízkých stanovišť a biologické rozmanitosti.

Posílit biodiverzitu ve městech

MPP: *Vymezení koridoru šestiproudé transevropské dálnice D0 významným způsobem ohrožuje biodiverzitu zejména na severu Prahy.*

Lze konstatovat, že koridor komunikace D0 na severu Prahy ve zcela převládající míře prochází pozemky intenzivní orné půdy uspořádané ve zvlněné plošině v rozsáhlých komplexech, ojedinělé přírodní prvky (zpravidla soustředěné v zářezích toků) překonává křížením mostními úseky (z celého koridoru délky cca 28 km jde u dílčí úseky mimo ornou celkově cca max. 2 km). Dále lze konstatovat, že při vhodně řešeném a dostatečně robustním prvku doprovodné a izolační zeleně, nebo např. vlivem vzniku geologických odkryvů ve svazích zářezů se suchomilnou vegetací, otevřených biotopů silničních násypů či přirozeně řešených retenčních prvků může - paradoxně - dojít instalací technicistního prvku na místě stávajících komplexů intenzivních polí i k navýšení ploch přírodě blízkých stanovišť a biologické rozmanitosti.

Vodní ekosystémy

MPP: *Vymezení koridoru šestiproudé transevropské dálnice D0 významným způsobem narušuje vodní ekosystémy zejména na severu Prahy.*

Lze konstatovat, že koridor komunikace D0 na severu Prahy ve zcela převládající míře prochází pozemky orné půdy ve zvlněné plošině. Ojedinelé přírodní prvky charakteru vodních toků v údolních zářezech překonává křížením mostními úseky, přeažně bez zásadního narušení přírodního charakteru a konektivity vodních ekosystémů.

Stěžejním dokumentem, který řeší potenciální znečištění povrchových i podzemních vod dopravou na úrovni ČR je Národní plán povodí Labe, resp. jeho list opatření typu C, který obsahuje celou řadu dílčích opatření s cílem omezit znečištění z dopravy ať po množství či jakostní stránce.

Vzhledem k faktu, že změny legislativy a souvisejících předpisů a metodik či následná aplikace v praxi je v tomto směru dlouhodobým procesem, byly v rámci VVURÚ navrženy přísné požadavky na navazující projektové práce u nejvýznamnějších dopravních staveb (specifikace v Příloze 11.2.a) – popis projektového opatření v kapitole 8 - opatření IV.1.c (nad rámec současné legislativy).

Aktualizace národního programu snižování emisí ČR (2023)

Co nejrychlejší snížení expozice obyvatel nadlimitně znečištěnému ovzduší (tj. omezení vlivu znečištěného ovzduší na kardiovaskulární onemocnění, předčasná úmrtí a zkrácení očekávané doby dožití, zejména vlivem expozice suspendovanými částicemi PM2.5, a snížení negativního vlivu na ekosystémy a vegetaci – acidifikace, eutrofizace, vliv přízemního ozónu)

***MPP:** Vymezením koridorů pro silniční dopravu, které odvedou minimum dopravy z vnitřního města a naopak přivedou obrovské množství osobní a nákladní dopravy do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy, dojde ke zvýšení expozice obyvatel nadlimitně znečištěnému ovzduší. Dokumentace EIA k severní části D0 potvrzuje výrazný nárůst dopravy a objemu emisí. Podél některých komunikací dojde k mírnému zlepšení, avšak v dotčených lokalitách a podél navazujících komunikací k zásadnímu zhoršení. V důsledku realizace D0 na severu Prahy dojde k celkovému zhoršení ovzduší v pražské aglomeraci. Odlehčené komunikace se navíc brzy zaplní v důsledku dopravní indukce.*

Není pravdou, že vymezení koridorů pro silniční dopravu přivádí do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy významné množství osobní a nákladní dopravy. Koridory jsou navrhovány tak, aby nedocházelo k jejich přímému kontaktu s hustě obydlenými územími, případně je uvažováno vedení navrhované komunikace tunely. Koridory jsou navíc navrženy v dostatečné šířce tak, aby vlastní komunikace mohla být i od okrajové zástavby oddálena, případně aby mezi komunikací a zástavbou byl vytvořen dostatečný prostor pro doprovodná kompenzační a minimalizační opatření, jakým může být např. realizace vegetačních bariér.

Ve vztahu k VVURÚ Metropolitního plánu je pak odkazování na Dokumentaci EIA irelevantní, VVURÚ vychází z dopravních podkladů MPP a vlastní rozptylové studie (výše zmíněná Příloha č. 2b). Podle výsledků rozptylové studie nedojde v důsledku realizace staveb D0 č. 518 (ID 610/-/2), 519 (ID 610/-/3) a 520 (ID 610/-/4) k celkovému zhoršení ovzduší nejen v pražské aglomeraci, ale dokonce ani v rámci severní části města. Negativní vlivy provozu D0 jsou naopak pouze lokální. V okolí D0 nebudou překročeny platné imisní limity (není tedy pravdou, že dojde ke zvýšení expozice obyvatel nadlimitně znečištěnému ovzduší). Bylo indikováno

překročení mezních hodnot dle Směrnice EU 2024/2881, jeho rozsah je však územně velmi omezen a je řešitelný pomocí minimalizačních a kompenzačních opatření v rámci stavby.

Zároveň dojde ke zvýšení negativního vlivu na ekosystémy a vegetaci.

Lze konstatovat, že koridor komunikace D0 na severu Prahy, ačkoliv v krátkých úsecích kříží přírodně cenná území (zejm. mostní úseky nad zářezy vodních toků), v převládající míře prochází intenzivně obhospodařovanými pozemky orné půdy s minimem vegetačních prvků. S nastupujícím přechodem na elektromobilitu (či jiné ekologicky přijatelnější principy dopravy) a poklesem emisí lze předpokládat i snížení negativních vlivů na ekosystémy a vegetaci.

Národní plán povodí Labe (2021)

Podzemní vody

- *zamezení nebo omezení vstupů znečišťujících látek do podzemních vod a zamezení zhoršení stavu všech vodních útvarů těchto vod,*
- *zajištění ochrany, zlepšení stavu a obnova všech útvarů podzemních vod a zajištění vyváženého stavu mezi odběry podzemní vody a jejím doplňováním a dosažení dobrého stavu těchto vod...*

MPP: *Realizací šestiproudé dálnice D0 s několika tunelovými úsecy dojde ke zhoršení stavu podzemních vod v dotčených lokalitách.*

Pro dosažení, či udržení těchto zmíněných cílů byl v rámci Národního plánu povodí Labe navržen list opatření typu C, který řeší potenciální znečištění povrchových i podzemních vod dopravou na úrovni ČR. Jedná se o list CZE31003001, který obsahuje celou řadu dílčích opatření s cílem omezit znečištění z dopravy ať po množstevní či jakostní stránce.

Vzhledem k faktu, že změny legislativy a souvisejících předpisů a metodik či následná aplikace v praxi je v tomto směru dlouhodobým procesem, byly v rámci VVURÚ navrženy přísné požadavky na navazující projektové práce u nejvýznamnějších dopravních staveb (specifikace v Příloze 11.2.a) – popis projektového opatření v kapitole 8 - opatření IV.1.c (nad rámec současné legislativy).

Cíle pro zlepšování vodních poměrů a ochranu ekologické stability

MPP: *Vymezením koridoru šestiproudé transevropské dálnice D0 významným způsobem narušuje vodní poměry a ekologickou stabilitu zejména na severu Prahy.*

Viz vypořádání k cílům Národního plánu povodí Labe

Cíle ke snížení nepříznivých dopadů sucha

MPP: *Vymezením koridoru šestiproudé transevropské dálnice D0 významným způsobem zhoršuje dopady sucha zejména na severu Prahy.*

Tvrzení je zcela neopodstatněné. Pokud by tomu tak bylo, pak by bylo již v současnosti indikováno významné zhoršení dopadů sucha kolem existujících dálnic v ČR. Jedná se o indikátor, který je sledován velmi důsledně, ve značném územním detailu a v časovém průběhu (viz např. www služba Intersucho, mapování ČHMÚ, scénářové mapy Ústavu pro

výzkum globální změny klimatu AV ČR a další). Z těchto podkladů nevyplývá, že by dálnice významně zhoršovaly dopady sucha. Stavba D0 ovšem bude mít určité lokální negativní dopady ve smyslu odvodu vody ze zpevněných ploch, tyto vlivy byl ve VVURÚ identifikovány u témat "Klima" a "Voda" (viz Příloha č. 7) a byla formulována příslušná opatření k jejich minimalizaci.

Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030

Ochrana a zlepšení zdraví obyvatel

MPP: *Vymezením koridorů pro silniční dopravu, které odvedou minimum dopravy z vnitřního města a naopak přivedou obrovské množství osobní a nákladní dopravy do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy, dojde ke zvýšení expozice obyvatel nadlimitně znečištěnému ovzduší. Dokumentace EIA k severní části D0 potvrzuje výrazný nárůst dopravy, znečišťujících látek a hlukové zátěže. Podél některých komunikací dojde k mírnému zlepšení, avšak v dotčených lokalitách a podél navazujících komunikací k zásadnímu zhoršení. V důsledku realizace D0 na severu Prahy dojde k celkovému zhoršení ovzduší a hlukové zátěže v pražské aglomeraci a tedy i zhoršení zdraví obyvatel. Odlehčené komunikace se navíc brzy zaplní v důsledku dopravní indukce.*

Problematika ochrany veřejného zdraví je ve VVURÚ důsledně analyzována, a to jak na úrovni vztahu k cílům relevantních koncepcí, tak i výpočtově na základě rozptylové a akustické studie (viz příloha č. 4 VVURÚ). Na základě tohoto posouzení byl jako pozitivní hodnocen vliv MPP z hlediska ochrany kvality vody a socioekonomických vlivů, jako ambivalentní pak v oblastech kvality ovzduší dopravních nehod. Naopak negativně byl hodnocen jeho vliv na hlukovou zátěž, což je dáno částečně vyšším modelovaným počtem obyvatel dotčených území ve scénáři MPP oproti platnému ÚP, a částečně tím, že platný ÚP umisťuje větší podíl rozvoje území do méně hlukově zatížených okrajových částí města, zatímco MPP více chrání volnou krajinu a orientuje rozvoj do širšího centra města. V koncepci dopravní infrastruktury je omezení vlivu hluku řešeno návrhem dostavby klíčových staveb nadřazené komunikační síti, která vytvoří podmínky pro eliminaci dopravy ve vnitřním městě. U nadlimitně ovlivněných obytných ploch, ležících v transformačních nebo stabilizovaných plochách je nutno navrhnout taková protihluková opatření, která umístění obytné zástavby umožní, nebo přistoupit ke změně jejich využití.

Bylo konstatováno, že při splnění uvedených podmínek je hodnocený MPP jako celek je v souladu s principy ochrany veřejného zdraví a s požadavky a cíli ochrany zdraví obyvatel obsaženými v koncepčních dokumentech v oblasti veřejného zdraví na evropské (celosvětové), národní i krajské úrovni. Pozitivní vlivy hodnoceného Metropolitního plánu na veřejné zdraví pak převáží nad těmi negativními. Negativní vlivy mohou být ovšem spojeny i s realizací jednotlivých záměrů, obsažených v Metropolitním plánu. Takovým záměrem s potenciálně negativními lokálními vlivy může být (ovšem nemusí) i stavba D0 na severu Prahy. Pro ochranu obyvatel je zde zapotřebí především dodržet opatření, která byla k jednotlivým koridorům formulována v rámci téma "Ovzduší" a "Hluk" (viz Příloha č. 7 VVURÚ). Za předpokladu splnění těchto opatření byly vlivy vyhodnoceny jako akceptovatelné.

Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050

Strategický cíl: Udržitelná mobilita

MPP: *Vymezením velkokapacitních koridorů pro silniční dopravu MPP např. D0 518 a 519 je popřen princip města krátkých vzdáleností. Tyto dálniční stavby ovlivňují mobilitu nežádoucím způsobem a přispívají k rozvoji na autech závislých čtvrtí a satelitů. Zejména v tangenciálních relacích snižují konkurenceschopnost udržitelných druhů dopravy. Zároveň usnadňují dojížděku autem ze Středočeského kraje díky tzv. distribuční funkci pro vnější dopravu. To vše na úkor VHD a udržitelné mobility.*

Dopravní politika ČR je obecný strategický dokument, který se promítá do Plánu udržitelné mobility hl. m. Prahy. V rámci návrhu komplexní dopravní koncepce strategické dokumenty města i státu s dostavbou Pražského okruhu počítají. Jednotlivé prvky dopravních sítí není možné z pohledu komplexních strategií posuzovat samostatně. Pražský okruh je součástí koncepce udržitelné mobility a s konceptem města krátkých vzdáleností nijak nesouvisí. Praha je významnou evropskou metropolí, centrem státu a je nezbytné zajistit její propojení s regionem, státem i Evropou. Udržitelná mobilita je taková mobilita, která je vyvážená a umožňuje volbu adekvátního dopravního módu pro každou příležitost. Za plnění strategického cíle „Udržitelná mobilita“ jsou zodpovědná ministerstva, nikoliv kraje nebo obce. A vláda ČR ve svých dokumentacích (PÚR, ÚRP) koridor pro Pražský okruh vymezuje. Strategický cíl je definován jako zajištění propojitelnosti, dostupnosti a mobility, vymezení pražského okruhu je s ním v souladu. Dále také doplňujeme, že Pražský okruh je součástí mezinárodní sítě TEN-T, jejíž dostavba je zásadním cílem tohoto strategického bodu.

Strategický cíl: Územní soudržnost

Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou

MPP: *Vymezením dálničního okruhu na území Prahy naopak zavádí tranzit z celé republiky do hlavního města. Naopak je žádoucí vybudovat tangenciální tranzitní komunikace dál od Prahy včetně vzdálenějšího okruhu a rychlostních silnic mezi jednotlivými kraji. Realizace D0 v Praze výrazným způsobem prohlubuje regionální nerovnosti v oblasti vybavení dopravní infrastrukturou.*

V rámci tohoto strategického cíle je doslova identifikován zásadní nedostatek v silničním spojení Prahy a Středočeského kraje. Pražský okruh je jedním z nástrojů MPP pro odstranění tohoto nedostatku. Zároveň platí, že MPP navrhuje dostatečné množství koridorů a konkrétních regulativů pro rozvoj železniční dopravy a veřejné dopravy ve smyslu dalších opatření tohoto strategického cíle. Realizace pražského okruhu v žádném případě neprohloubí regionální nerovnosti, naopak by nebylo správné řešit dopravní problémy hlavního města na území jiných obcí. Stát počítá i s výstavbou dalších tangenciálních dálničních i silničních propojení v jiných regionech, to se ale netýká řešeného území MPP.

V část 2.2 – REGIONÁLNÍ A CELOMĚSTSKÉ KONCEPCE A STRATEGIE

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy

Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy

MPP: Vymezení šestiproudé dálnice na severu Prahy nerespektuje kulturní a historické hodnoty a významným způsobem narušuje přírodní podmínky. Nenávratně poškozuje území s nemovitou kulturní památkou hradiště Zámka (počátky české státnosti) a zvláště chráněná území včetně PP Sedlecké skály, PP Zámky, EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, údolí Čimického potoka, Drahanské údolí.

Citace ZÚR je nekompletní, jedná se o citaci priority územního plánování Prahy uvedenou ve verzi ZÚR před změnou č. 15 v podkapitole a) 2, odst. 2: „Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území Prahy a vytvořit podmínky pro rozvoj Prahy jako centra kultury a umění, vědy, výzkumu a vzdělávání, obchodu a finančnictví, ústředních správních, samosprávných a společenských institucí.“ MPP je svojí koncepcí a komplexní regulací v souladu s touto prioritou, přičemž Pražského okruhu se týká jen velmi okrajově. Rozvoj dopravní infrastruktury je ale pro rozvoj Prahy jako centra kultury, umění, vědy a výzkumu nezbytnou podmínkou, Praha musí v souladu s touto prioritou být funkčním správním centrem celého regionu. Koridor Pražského okruhu je s existujícími limity v území koordinován a v návaznosti na konkrétní projektové řešení jsou i v úrovni MPP vymezeny opatření na minimalizaci vlivu na přírodu a krajinu. Další opatření jsou ale předmětem navazujících řízení (například posouzení a případná kompenzační opatření zásahu do ZCHÚ).

Vymezení koridoru pro Pražský okruh bylo posuzováno také z hlediska jeho vlivů na kulturní a historické hodnoty území i na zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000. V rámci vyhodnocení byly identifikovány potenciální střety se jmenovanými lokalitami, tyto však byly podrobně posouzeny a byly navrženy podmínky a opatření k jejich minimalizaci.

Koridor je veden s cílem omezit zásahy do nejcennějších částí území a respektovat ochranu kulturních památek i přírodně cenných lokalit v maximální možné míře na úrovni územně plánovací dokumentace. Nebyly identifikovány takové vlivy, které by realizaci záměru vylučovaly.

Ochrana nemovité kulturní památky hradiště Zámka i dotčených zvláště chráněných území bude dále řešena v navazujících stupních projektové přípravy na základě podrobnějších průzkumů, včetně návrhu technických, organizačních a kompenzačních opatření. Metropolitní plán tak vytváří rámec pro koordinaci záměru s požadavky ochrany kulturních a přírodních hodnot území.

Ve smyslu § 43 odst. 3 stavebního zákona "...územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje...", tzn. že předmětný koridor vymezený Aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy nebyl do návrhu MPP pouze mechanicky převzat, ale došlo k jeho upřesnění nad mapovým podkladem výkresové části návrhu MPP. Informace k tomuto nelze zcela logicky hledat v dokumentaci VVURÚ, neboť náleží do textu Odůvodnění příslušné části návrhu MPP (viz kap.

2), kde je uvedeno, že návrh MPP tímto plní přímý úkol ZÚR z kapitoly d) 6.2.2.1 - úkol b) "upřesnit průběh Pražského okruhu tak, aby respektoval vymezený koridor pro průběh okruhu lokalitou Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlce". Navíc platí, že koridor byl upraven na základě dohody s Ministerstvem dopravy, v souladu s aktuálními podklady poskytnutými jako příloha stanoviska MD. Vymezené koridory odpovídají zúžení v návaznosti na tvar EVL. I takto zúžený a upřesněný koridor nelze zaměňovat s vlastním umístěním stavby, které je řešeno v odpovídající podrobnosti v rámci podkladů pro navazující rozhodování v území, pro které ÚP vytváří závazný rámec. Posouzení vlivů v požadované podrobnosti je možné pouze na základě konkrétního projektového řešení předmětné stavby, pro jejíž umístění návrh MPP upřesňuje vymezení daného koridoru, tzn. v rámci procesu EIA. Z hlediska VVURÚ návrhu MPP je taková podrobnost nepřijatelná s ohledem na ust. § 43 odst. 3 věty druhé stavebního zákona.

Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj Prahy jako města krátkých vzdáleností návrhem odpovídajícího využití území i prostorového uspořádání, zejména v Městské krajině Prahy a v sídlech v příměstské krajině; ...

MPP: *Vymezením šestiproudé dálnice na severu Prahy nevytváří podmínky pro vyvážený rozvoj na principu města krátkých vzdáleností, neboť upřednostňuje automobilovou dopravu a na autech závislé čtvrti a satelity.*

Citace ZÚR je nekompletní, jedná se o citaci priority územního plánování Prahy uvedenou ve verzi ZÚR před změnou č. 15 v podkapitole a) 2, odst. 3: „*Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj Prahy jako města krátkých vzdáleností návrhem odpovídajícího využití území i prostorového uspořádání, zejména v Městské krajině Prahy a v sídlech v příměstské krajině; zajistit vhodné rozvojové a transformační plochy pro umístění celostátně významných veřejných budov a kulturních, sportovních, vědeckých, vzdělávacích a společenských komplexů.*“. Tato priorita s Pražským okruhem, který je součástí nadřazené komunikační sítě, v podstatě vůbec nesouvisí. MPP navrhuje komplexní regulativy pro členění území i pro prostorové uspořádání a využití území v souladu s touto prioritou. Pražský okruh je nezbytným prvkem dopravní infrastruktury pro propojení jednotlivých sídel s centrem regionu, město krátkých vzdáleností nemůže existovat odtržené od okolí, cílem není realizovat soběstačná a do sebe uzavřená sídla.

Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území, chránit otevřenou krajinu včetně krajinného rozhraní a zajistit přiměřenou hustotu osídlení pro udržitelný rozvoj města.

MPP: *Vymezením šestiproudé dálnice na severu Prahy výrazným způsobem omezuje využití transformačních území (zejména v oblasti Suchdola) a poškozují otevřenou krajinu.*

Jedná se o citaci priority územního plánování Prahy uvedenou ve verzi ZÚR před změnou č. 15 v podkapitole a) 2, odst. 4. Koridor Pražského okruhu je již v územně plánovací dokumentaci vymezen a MPP ho pouze upřesňuje právě s ohledem na zastavěné území a otevřenou krajinu, aby byl minimalizován případný negativní vliv. Výstavba dálnice je vždy změnou a vždy do uspořádání krajiny zasáhne, rozvoj dopravní infrastruktury je pro fungování Prahy i regionu zásadní. MPP navrhuje regulativy i koridory pro zajištění příčné prostupnosti, navrhuje koridor v adekvátní šířce pro realizaci souvisejících staveb i přeložek a vymezuje plochy změn v krajině pro optimální integrování stavby do krajiny. Konkrétní technické řešení

je ale předmětem navazujících řízení. Transformační území v Suchdole nejsou vymezením Pražského okruhu omezena, Pražský okruh je v tomto území plánován dlouhodobě a MPP jasně stanovuje realizovat úsek skrz Suchdol jako tunelový. Realizace Pražského okruhu odblokuje využití transformačních území v okolí koridoru.

Zmírnit negativní vlivy suburbanizace za administrativním územím Prahy opatřeními v příměstské krajině Prahy a na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, předcházet dalšímu zhoršování stavu.

MPP: *Vymezení šestiproudé dálnice na území Prahy prohlubuje negativní vlivy suburbanizace, neboť usnadňuje dojížděku autem do Prahy díky tzv. distribuční funkci pro vnější dopravu a vyvolává tlak na nežádoucí rozšiřování na autech závislých satelitů. Výrazný nárůst nákladní a osobní dopravy (potvrzeno dopravně inženýrskými podklady a odbornými studii) v důsledku realizace D0 způsobí další zhoršování stavu nejen v nadlimitně zatížených lokalitách.*

Jedná se o citaci priority územního plánování Prahy uvedenou ve verzi ZÚR před změnou č. 15 v podkapitole a) 2, odst. 5. Na tuto prioritu MPP reaguje primárně svojí koncepcí vymezení jasné hranice zastavitelného území a adekvátní regulací otevřené krajiny. Vhodný návrh transformačních i rozvojových ploch s adekvátní mírou využití má za cíl posílení místních subcenter a redukci ploch s nízkou hustotou osídlení. Zároveň je nutné podobnou koncepcí postupně stanovit i v regionu, na území sousedních obcí, na které ale návrh MPP nemá přímý vliv. Dostavba Pražského okruhu má na suburbanizaci jen částečný vliv, lepší dopravní infrastruktura posílí propojení jednotlivých center a subcenter mezi sebou. Za určitých okolností může Pražský okruh suburbanizaci dále posilovat, to se ale týká návrhu konkrétních ploch v jiných územních plánech, na území Prahy rozsáhlé plochy pro zástavbu s nízkou hustotou vymezeny nejsou. Pražský okruh je nutné dostavět i s ohledem na existující problémy a nedostatečné možnosti pro mobilitu v severní části regionu. Chybějící okruh vede k přetížení stávajících komunikací a veřejných prostranství v centrech některých sídel, což brání jejich adekvátnímu intenzivnímu rozvoji.

Zajistit podmínky pro rozvoj všech k životnímu prostředí šetrných dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje, s kvalitními přestupními vazbami a systémem záchytných parkovišť, a tím při současném zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy zajistit dostatečnou obsluhu všech území.

MPP: *Vymezením šestiproudé dálnice na území Prahy zhoršuje podmínky pro rozvoj všech k životnímu prostředí šetrných dopravních systémů nezbytných pro fungování města. Díky nabídce nové velkokapacitní komunikace se zvýší atraktivita automobilové dopravy na úkor udržitelných druhů dopravy, přičemž výstavba a provoz této megalomanské stavby odčerpá obrovské finanční prostředky, které by se daly využít na rozvoj veřejné hromadné a bezmotorové dopravy.*

Jedná se o citaci priority územního plánování Prahy uvedenou ve verzi ZÚR před změnou č. 15 v podkapitole a) 2, odst. 6. Metropolitní plán vymezuje adekvátní množství koridorů pro veřejnou dopravu a koridorů pro rozvoj železniční sítě. To ale neznamená, že může rezignovat

na rozvoj silniční sítě v souladu s nadřazenou dokumentací. Adekvátní kapacitní nadřazená komunikační síť umožní posílit veřejnou dopravu a vybudovat záchytná parkoviště P+R. Cílem MPP je vyvážený rozvoj všech dopravních módů.

Při splnění požadavků na kvalitu životního prostředí zajistit podmínky pro urychlenou dostavbu nadřazeného komunikačního systému významně přispívajícího k omezení tranzitní dopravy v celoměstském centru a zajišťujícího účelná tangenciální propojení.

MPP: *Dle TSK činí podíl mimopražského tranzitu na území Prahy méně než 10 %. Po dostavbě nadřazeného komunikačního systému nedojde k významnému omezení tranzitní dopravy v celoměstském centru (viz dopravně inženýrské podklady a odborné studie). Naopak realizace D0 na území Prahy přivede nákladní a osobní dopravu do hustě obydlených rezidenčních lokalit a do přírodně cenných území. Zároveň způsobí další nárůst dopravy a zhorší negativní dopady suburbanizace. Šestiproudá dálnice dle navrženého řešení nevyhovuje požadavkům na kvalitu životního prostředí.*

Jedná se o citaci priority územního plánování Prahy uvedenou ve verzi ZÚR před změnou č. 15 v podkapitole a) 2, odst. 7. Tato priorita je v MPP respektována, jsou navrženy adekvátní koridory pro dostavbu nadřazeného komunikačního systému, jehož je Pražský okruh nedílnou součástí. Pražský okruh není ale jediným navrženým záměrem pro snížení tranzitu, například je navržen i Městský okruh. Koridor pro dostavbu Pražského okruhu ale rozhodně není navržen v hustě obydleném území, jeho smyslem je dopravu lépe distribuovat, zefektivnit a celkově snižovat dopad na obydlené i rekreační území. Konkrétní projektové řešení Pražského okruhu je z hlediska vlivu na životní prostředí posouzeno v rámci navazujících řízení, na úrovni územního plánu je koridor posouzen. Dále viz odůvodnění konkrétního koridoru a odůvodnění aktualizace č. 1 ZÚR.

Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tyto stavby souběžně. Vytvářet podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka. Postupně zvyšovat ekologickou stabilitu otevřené krajiny.

MPP: *Vymezením šestiproudé dálnice na území Prahy výrazným způsobem zhoršuje prostupnost a fragmentaci krajiny a narušuje ekologickou stabilitu.*

Jedná se o citaci priority územního plánování Prahy uvedenou ve verzi ZÚR před změnou č. 15 v podkapitole a) 2, odst. 10. MPP upřesňuje koridor pro Pražský okruh vymezený v nadřazené dokumentaci a navrhuje konkrétní opatření pro zmírnění bariérového efektu a fragmentace krajiny. Jsou navrženy přeložky stávajících komunikací, nová propojení pro bezmotorovou dopravu, lávky a ekodukty pro prostupnost biokoridorů ÚSES. Podstatné části Pražského okruhu jsou navrženy jako tunelové. Komplexní regulace otevřené krajiny je založena na zvyšování ekologické stability, jsou navrženy plochy změn v krajině.

Vymezení koridoru Pražského okruhu je spojeno s lokálním snížením prostupnosti krajiny a jejím částečným fragmentačním účinkem, což je u liniových dopravních staveb tohoto významu nevyhnutelný jev. Tyto vlivy byly v rámci vyhodnocení vlivů identifikovány a posouzeny.

Současně byla navržena opatření k jejich zmírnění, zejména zajištění migrační prostupnosti území a opatření k udržení ekologické stability území. V navazujících stupních projektové přípravy budou tato opatření dále zpřesňována a konkretizována.

Metropolitní plán tak vytváří podmínky pro realizaci záměru při současném respektování požadavků na zachování prostupnosti krajiny a minimalizaci fragmentačních efektů v co nejvyšší možné míře.

Strategický plán hlavního města Prahy (2016)

Rozvíjet kompaktní město v souladu s principy města krátkých vzdáleností

MPP: *Vymezení šestiproudé dálnice na území Prahy je v rozporu s principy města krátkých vzdáleností. MPP neumožňuje realizaci městského mostu a bulváru pro všechny druhy dopravy mezi Prahou 6 a Prahou 8, ale navrhuje nekoncepční a škodlivé propojení městských částí šestiproudou transevropskou dálnicí. Zároveň omezuje rozvoj bydlení a občanské vybavenosti na severu Prahy a vytváří podmínky pro výstavbu logistických hal a na autech závislých satelitů.*

Základní koncepce MPP je založena na tomto principu. Je jí podřízeno navržené využití a požadavky prostorového využití celého území Prahy. Pražský okruh s tímto tématem nesouvisí, jako součást nadřazeného komunikačního systému bude od struktury zástavby vždy oddělený. Slouží k optimální distribuci automobilové dopravy mezi jednotlivými centry regionu a Prahou, stejně jako mezi jednotlivými sídly. Pražský okruh umožní adekvátní koncentrovaný rozvoj jednotlivých subcenter, není ale možné jednotlivá sídla navzájem uzavřít. Dostatečná mobilita je předpokladem udržitelného rozvoje regionu. MPP nevymezuje silniční most mezi Prahou 6 a 8, protože by představoval přímý průtah městem, ve srovnání s trasou Pražského okruhu pro městské prostředí likvidační. MPP vymezuje koridor územní rezervy pro tramvajový most sloužící pro propojení těchto městských částí veřejnou dopravou. není zřejmé, proč by měl návrh Pražského okruhu omezovat rozvoj bydlení a občanské vybavenosti, to s jeho vymezením vůbec nesouvisí. logistické haly je možné realizovat pouze v zastavitelných plochách, které jsou v MPP vymezeny s ohledem na ochranu krajiny jen v omezené míře.

Aktivně chránit a rozvíjet krajinu jako nositele kulturního dědictví

MPP: *Vymezením šestiproudé dálnice D0 518 a 519 nenávratně poškozuje krajinu, zejména na severu Prahy a také nemovitou kulturní památku hradiště Zámka.*

Základní koncepce MPP je postavena na jasném vymezení hranice zastavitelného území a ochraně charakteru otevřené krajiny. Individuální krajiny vymezené v ZÚR jsou upřesněny individuálními lokalitami otevřené krajiny se stanoveným využitím a individuálně specifikovanými podmínkami rozvoje. Každá dálnice představuje určitý zásah do krajiny, MPP ale nastavuje takové regulativy, aby bylo cílem dopravní stavby maximálně integrovat do krajiny. Jsou navrženy koridory pro bezmotorovou dopravu a přeložky stávajících silnic a historických cest pro zajištění prostupnosti a plochy změn v krajině pro revitalizaci krajiny. Vliv konkrétního technického řešení na limity v území je potom předmětem navazujících řízení.

Vymezení koridoru pro Pražský okruh bylo posuzováno také z hlediska jeho vlivů na kulturní a historické hodnoty území i na zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000. V rámci vyhodnocení byly identifikovány potenciální střety se jmenovanými lokalitami, tyto však byly podrobně posouzeny a byly navrženy podmínky a opatření k jejich minimalizaci.

Koridor je veden s cílem omezit zásahy do nejcennějších částí území a respektovat ochranu kulturních památek i přírodně cenných lokalit v maximální možné míře na úrovni územně plánovací dokumentace. Nebyly identifikovány takové vlivy, které by realizaci záměru vylučovaly.

Ochrana nemovité kulturní památky hradiště Zámka i dotčených zvláště chráněných území bude dále řešena v navazujících stupních projektové přípravy na základě podrobnějších průzkumů, včetně návrhu technických, organizačních a kompenzačních opatření. Metropolitní plán tak vytváří rámec pro koordinaci záměru s požadavky ochrany kulturních a přírodních hodnot území.

Zelená infrastruktura

Vytvořit funkční systém zelené infrastruktury a sídelní zeleně. Posilovat ekologickou stabilitu a regenerační schopnosti krajiny. Zlepšit prostupnost krajiny a její využitelnost pro rekreaci.

MPP: *Vymezením šestiproudé dálnice D0 518 a 519 na severu Prahy zásadním způsobem narušuje systém zelené infrastruktury a sídelní zeleně, ekologickou stabilitu a regenerační schopnosti krajiny. Dále zhoršuje její prostupnost a využitelnost pro rekreaci.*

Vymezení koridorů dálnice D0 (úseky 518 a 519) bylo posuzováno i z hlediska vlivů na systém zelené infrastruktury, ekologickou stabilitu, prostupnost krajiny a rekreační využitelnost území. V rámci vyhodnocení byly identifikovány potenciální střety s těmito funkcemi krajiny, které jsou u liniové dopravní stavby tohoto rozsahu do určité míry nevyhnutelné.

Současně byla navržena opatření směřující k minimalizaci těchto vlivů, zejména zachování a doplnění prvků zelené infrastruktury, zajištění migrační prostupnosti území a zachování rekreačních vazeb v krajině. V navazujících stupních projektové přípravy budou tato opatření dále zpřesňována a rozpracována, včetně návrhu případných kompenzačních opatření.

Metropolitní plán tak vytváří rámec pro realizaci záměru při respektování a podpoře funkcí zelené infrastruktury v maximální možné míře odpovídající úrovni územně plánovací dokumentace.

Lze konstatovat, že koridor komunikace D0 na severu Prahy ve zcela převládající míře prochází pozemky orné půdy ve zvláště plošině, ojedinělé přírodní prvky (zpravidla soustředěné v zářezech toků) překonává křížením mostními úseky. Pozemky intenzivní orné půdy v rozsáhlých komplexech představují ekosystém velmi málo stabilní až nestabilní (s velmi malým významem až bez významu pro ekologickou stabilitu). Zpevněné plochy komunikací samy o sobě jsou plochami nestabilními (bez významu pro ekologickou stabilitu), avšak předpokládaná okolní doprovodná a izolační zeleň, geologické odkryvy ve svazích zářezů se suchomilnou vegetací či otevřené biotopy silničních násypů apod. jsou potencionálně ekosystémem málo až středně stabilním (s malým až středním významem pro biodiverzitu,

tedy stabilnějším než původní orná), resp. liniovým krajinným prvkem s určitým koridorovým efektem. Snížení ekologické stability (tedy schopnosti krajinného ekosystému vyrovnávat změny způsobené vnějšími vlivy a zachovávat své přirozené funkce) záměnou intenzivní orné za komunikaci s vegetačním doprovodem tedy není tak výrazné, resp. při vhodně řešeném a dostatečně robustním prvku doprovodné zeleně a dostatku migračních prostupů (i při uvážení vzniku narušené zóny kolem komunikace) k němu dojít nemusí, či - zcela paradoxně - může dojít instalací technicistního prvku i k posílení ekologické stability. Co se týče řešení ÚSES jako zelené infrastruktury, je na základě Plánu ÚSES situace jednotlivých prvků (v plošně zorněné krajině převážně navržených) navázána na stav po realizaci dopravních staveb, včetně návaznosti tras biokoridorů na vhodné migračními prostupy. S nastupujícím přechodem na elektromobilitu (či jiné ekologicky přijatelnější principy dopravy) a poklesem negativních faktorů emisí i hluku lze předpokládat i snížení negativních vlivů na rekreační využitelnost území.

Ovzduší a hluk

Realizovat technická a organizační opatření ke snížení hluku na nejvíce exponovaných místech.

MPP: *Vymezením koridorů pro silniční dopravu, které odvedou minimum dopravy z vnitřního města a naopak přivedou obrovské množství osobní a nákladní dopravy do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy, dojde ke zhoršení ovzduší a hlukové situace. Dokumentace EIA k severní části D0 potvrzuje výrazný nárůst dopravy, znečišťujících látek a hlukové zátěže. Podél některých komunikací dojde k mírnému zlepšení, avšak v dotčených lokalitách a podél navazujících komunikací k zásadnímu zhoršení. Odlehčené komunikace se navíc brzy zaplní v důsledku dopravní indukce.*

Akustická situace ve výhledovém stavu metropolitního plánu je posouzena v akustické studii, která je přílohou č. 3 VVURÚ. Akustická studie zohledňuje dopravní model zahrnující i zmiňovaný Pražský okruh (D0) a tedy jeho vliv na akustickou situaci jak v oblastech kolem trasy D0, tak i v dalších územích, která mohou být touto stavbou dotčena. Následné analýzy hodnotí samostatně záměry jednotlivých staveb a dále lokality z hlediska míry jejich zasažení. Pro plánované úseky severní části Pražského okruhu je konstatováno: „Akustickou situaci bude nutné řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Přehled možných protihlukových opatření je uveden v kapitole 9 akustické studie (příloha č. 3), resp. v kapitole 8 dokumentace SEA.“. V rámci detailních akustických posouzení, která jsou součástí procesu EIA (stavby D0 518, D0 519 a D0 520 mají kladná stanoviska EIA) a dalších navazujících fází přípravy staveb, jsou tedy dále navrhována protihluková opatření tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku, nebo nedošlo ke zhoršení akustické situace v nadlimitně zatíženém území. Návrh konkrétních opatření v nejvíce exponovaných místech je tedy předmětem akustických studií v závislosti na dodržování platných hygienických limitů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Podle výsledků rozptylové studie nedojde v důsledku realizace staveb D0 č. 518 (ID 610/-/2), 519 (ID 610/-/3) a 520 (ID 610/-/4) k významnému zhoršení ovzduší v severní části města. Negativní vlivy provozu D0 jsou naopak pouze lokální. V okolí D0 nebudou překročeny platné

imisní limity. Bylo indikováno překročení mezních hodnot dle Směrnice EU 2024/2881, jeho rozsah je však územně velmi omezen a je řešitelný pomocí minimalizačních a kompenzačních opatření v rámci stavby.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (2024)

Zvýšení prostorové efektivity dopravy

MPP: Vymezení koridorů pro silniční dopravu na území Prahy, které zvýší atraktivitu IAD a způsobí výrazný nárůst dopravy, rozhodně nepřispívá k naplňování cíle „zvýšení prostorové efektivity dopravy“.

IPR: Podrobně znění tohoto cíle Plánu udržitelné mobility zní: „Tento cíl sleduje snížení prostorových nároků na zábor veřejného prostranství dopravními prostředky. Na přepravu jedné osoby je potřeba nejméně prostoru v případě elektrické kolejové dopravy a nejvíce v případě osobního automobilu s nízkou obsazeností.“. Je zjevné, že Pražského okruhu se tento cíl netýká, je zaměřen na veřejná prostranství. Dostavba nadřazené komunikační sítě umožní snížit zátěž veřejných prostranství centra města. S cílem zlepšit dělbu přepravní práce ve prospěch veřejné dopravy MPP vymezuje dostatečné množství koridorů pro rozvoj veřejné dopravy, to ale neznamená že by měl rezignovat na rozvoj dopravy silniční, která je součástí dopravní koncepce. Silniční doprava je zásadní především pro region.

Snížení uhlíkové stopy

MPP: Vymezením koridorů pro silniční dopravu, které odvedou minimum dopravy z vnitřního města a naopak přivedou obrovské množství osobní a nákladní dopravy do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy, dojde k nárůstu emisí skleníkových plynů. Rovněž dokumentace EIA k severní části D0 potvrzuje výrazný nárůst emisí skleníkových plynů. Zácpy se jen přesunou do jiných lokalit, resp. plynulost silniční dopravy nebude dosažena a v důsledku celkového nárůstu IAD a dopravní indukce se naopak zhorší. Snižování intenzity automobilové dopravy je jednou z klíčových priorit Klimatického plánu hl. m. Prahy: „Snížit intenzitu (výkony) automobilové dopravy po celém území města je pro plnění klimatického závazku v zásadě jednou z klíčových podmínek. Intenzita automobilové dopravy na území Prahy vykazuje setrvalý růst, a tak společně s tím rostou jak energetické nároky, tak i emise CO₂ z dopravy.“ Do emisí skleníkových plynů je nezbytné započítat také emise z výstavby nových silničních koridorů, energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků a těžbu, zpracování a přepravu fosilních paliv, které slouží pro provoz osobních automobilů.

Není pravdou, že vymezení koridorů pro silniční dopravu přivádí do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy významné množství osobní a nákladní dopravy. Koridory jsou navrhovány tak, aby nedocházelo k jejich přímému kontaktu s hustě obydlenými územími, případně je uvažováno vedení navrhované komunikace tunely. Koridory jsou navíc navrženy v dostatečně šířce tak, aby vlastní komunikace mohla být i od okrajové zástavby oddálena, případně aby mezi komunikací a zástavbou byl vytvořen dostatečný prostor pro doprovodná kompenzační a minimalizační opatření, jakým může být např. realizace vegetačních bariér.

Jak vyplývá z analýz provedených ve VVURÚ (viz kapitola A.6 a Příloha 2a VVURÚ), vliv řešení územně plánovací dokumentace na emise skleníkových plynů z dopravy je málo

významný. V souladu se strategickými dokumenty na úrovni EU, ČR i hl. m. Prahy se předpokládá postupné snižování emisí až do úrovně tzv. uhlíkové neutrality. Příslušné strategie cílí na její dosažení v roce 2050, VVURÚ je v této věci více na straně opatrnosti, ovšem samotný trend významného snižování emisí je nepochybný. Naplnění cílů snižování emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy se však odehrává vesměs mimo oblast silniční infrastruktury, a to zejména prostřednictvím přísnějších požadavků na měrné emise nových vozidel, zejména vozidel bezemisních (elektromobily, případně vozidla s pohonem na vodík apod.). Emise z výstavby nových silničních koridorů jsou v kontextu životnosti staveb nevýznamné. Emise z dodávek energie pro provoz tunelů budou postupně snižovány na straně výroby energie. Emise z těžby, zpracování a přepravy fosilních paliv budou postupně pozbývat na relevanci právě v kontextu přechodu na bezemisní vozidla.

Zvýšení výkonosti a spolehlivosti

MPP: *Vymezení koridorů pro kapacitní silniční spojení na území Prahy povede ke zvýšení dopravních výkonů, nikoliv však ke zvýšení výkonnosti a spolehlivosti či řešení problémů v dopravní síti. Vzhledem k obrovskému nárůstu osobní a nákladní dopravy dojde k přesunu zácp do jiných lokalit a odlehčené komunikace se opět brzy zaplní v důsledku dopravní indukce. Významný podíl tunelových úseků a vysoká hustota MÚK v rozporu s normami rovněž může narušit výkonnost a spolehlivost dopravního systému.*

Tento cíl plánu udržitelné mobility sleduje „celkové zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizaci současného systému využitím dostupných kapacit a snížení vlivu dopravních excesů, jako jsou například dopravní nehody nebo dočasné snížení kapacity třeba při uzavírci, na dopravní systém a jeho uživatele“. Dostavba silniční sítě je jedním z nástrojů jak tohoto cíle, který se ale primárně týká efektivity veřejné dopravy dosáhnout (sledují se indikátory průměrné rychlosti tramvají, autobusů, přesnost vlaků, počet cestujících PID apod.). Posílenou nadřazenou komunikační sítí jednak může v omezené míře využívat i veřejná doprava, hlavně ale dojde k uvolnění některých problematických míst na komunikační síti a snížení nehodovosti. Argumentace obecným nárůstem dopravy na celém území města z důvodů výstavby Pražského okruhu je nepodložená, výstavba Pražského okruhu umožní realizovat dopravní opatření pro zklidnění dopravy. vysoká hustota mimoúrovňových křižovatek a tunelových úseků odpovídá poloze v blízkosti města a potřebě Pražský okruh efektivně využívat pro distribuci dopravy (bez tunelů a křižovatek by byl dopad Pražského okruhu na životní prostředí mnohem horší, sám připomínající po zmírnění dopadů opakovaně volá).

Zlepšení lidského zdraví

MPP: *Vymezením koridorů pro silniční dopravu, které odvedou minimum dopravy z vnitřního města a naopak přivedou obrovské množství osobní a nákladní dopravy do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy, dojde ke zvýšení expozice obyvatel znečištěnému ovzduší a hluku. Dokumentace EIA k severní části D0 potvrzuje výrazný nárůst dopravy, znečišťujících látek a hlukové zátěže. Podél některých komunikací dojde k mírnému zlepšení, avšak v dotčených lokalitách a podél navazujících komunikací k zásadnímu zhoršení. V důsledku realizace D0 na severu Prahy dojde k celkovému zhoršení ovzduší a*

hlukové zátěže v pražské aglomeraci a tedy i zhoršení zdraví obyvatel. Odlehčené komunikace se navíc brzy zaplní v důsledku dopravní indukce.

Není pravdou, že vymezení koridorů pro silniční dopravu přivádí do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy významné množství osobní a nákladní dopravy. Koridory jsou navrhovány tak, aby nedocházelo k jejich přímému kontaktu s hustě obydlenými územími, případně je uvažováno vedení navrhované komunikace tunely. Koridory jsou navíc navrženy v dostatečné šířce tak, aby vlastní komunikace mohla být i od okrajové zástavby oddálena, případně aby mezi komunikací a zástavbou byl vytvořen dostatečný prostor pro doprovodná kompenzační a minimalizační opatření, jakým může být např. realizace vegetačních bariér.

Ve vztahu k VVURÚ Metropolitního plánu je pak odkazování na Dokumentaci EIA irelevantní, VVURÚ vychází z dopravních podkladů MPP a vlastní rozptylové studie (výše zmíněná Příloha č. 2b). Podle výsledků rozptylové studie nedojde v důsledku realizace staveb D0 č. 518 (ID 610/-/2), 519 (ID 610/-/3) a 520 (ID 610/-/4) k celkovému zhoršení ovzduší nejen v pražské aglomeraci, ale dokonce ani v rámci severní části města. Negativní vlivy provozu D0 jsou naopak pouze lokální. V okolí D0 nebudou překročeny platné imisní limity. Bylo indikováno překročení mezních hodnot dle Směrnice EU 2024/2881, jeho rozsah je však územně velmi omezen a je řešitelný pomocí minimalizačních a kompenzačních opatření v rámci stavby.

Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha

Kompletní dostavba Pražského okruhu

***MPP:** Vymezení koridorů pro dílčí dosud nerealizované úseky Pražského okruhu nepřispívá k naplnění cíle zlepšení kvality ovzduší v pražské aglomeraci. Realizace D0 na území Prahy naopak povede k celkovému zhoršení ovzduší v pražské aglomeraci – viz rozptylová studie z dokumentace EIA D0 518 a 519. Citujeme prof. Vojtíška, experta na emise z dopravy: „Záměr povede k obecnému navýšení emisí zdravotně rizikových látek, a tím k obecnému zhoršení imisní situace v pražské aglomeraci. K nárůstu dojde prakticky u všech sledovaných kategorií (oxidy dusíku, částice, benzo[a]pyren) i legislativou výslovně nelimitovaných látek (amoniak, formaldehyd, ostatní reaktivní sloučeniny dusíku, ostatní polycyklické aromatické uhlovodíky, sekundární částice). Dle rozptylové studie, která je součástí oznámení záměru, jsou pro všechny sledované látky relativní navýšení koncentrací vyvolané záměrem o řád (desetinásobně i více) vyšší než maximální snížení koncentrací vyvolané záměrem.“*

Jedná se zřejmě o nedorozumění. “Kompletní dostavba Pražského okruhu” je zde citována jako výslovný požadavek Programu zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha (dále PZKO). MPP tento požadavek splňuje a přispívá tedy k naplnění PZKO.

Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu (2017)

Zlepšovat mikroklimatické podmínky v Praze a snižovat negativní vliv extrémních teplot, vln horka a městského tepelného ostrova na obyvatele Prahy.

***MPP:** Vymezením koridoru dálnice D0 vznikne obrovský tepelný ostrov produkující skleníkové plyny, znečišťující látky a hluk. Tímto opatřením MPP výrazným způsobem zhoršuje mikroklimatické podmínky a negativní vliv teplot a vln horka zejména na severu Prahy.*

Není zřejmé, jak by výstavbou dálnice mohl vznikat obrovský tepelný ostrov, tím spíše “produkcující skleníkové plyny, znečišťující látky a hluk”. Pojem “tepelný ostrov” popisuje skutečnost, že v centrálních částech soustředěné městské zástavby se vyskytují vyšší teploty, než na okrajích měst a v extravilánu. Samotné dálniční těleso, bude ovšem mít určité vlivy na teplotní poměry, avšak mírné a zcela lokální a v žádném případě nelze hovořit o tepelném ostrovu ve smyslu jeho definice. Tyto vlivy budou navíc významně zmírňovat doprovodné vegetační úpravy a opatření v krajině, plochy změn v krajině pro výsadbu lesních porostů a konkrétní plochy pro biocentra a biokoridory. Podstatné části Pražského okruhu jsou pak navrženy jako tunelové a tedy bez vlivů na lokální klima. Obecně je pak regulace otevřené krajiny v MPP nastavena ve smyslu zvyšování ekologické stability. Konkrétní opatření jsou ale předmětem navazujících řízení a posouzení konkrétního projektu.

Implementační plán Strategie adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu pro období 2025–2029 (2024)

Zlepšovat mikroklimatické podmínky v Praze a snižovat negativní vliv extrémních teplot, vln horka a městského tepelného ostrova na obyvatele Prahy.

MPP: Vymezením koridoru dálnice D0 vznikne obrovský tepelný ostrov produkující skleníkové plyny, znečišťující látky a hluk. Tímto opatřením MPP výrazným způsobem zhoršuje mikroklimatické podmínky a negativní vliv teplot a vln horka zejména na severu Prahy.

Opakuje se. Není zřejmé, jak by výstavbou dálnice mohl vznikat obrovský tepelný ostrov, tím spíše “produkcující skleníkové plyny, znečišťující látky a hluk”. Pojem “tepelný ostrov” popisuje skutečnost, že v centrálních částech soustředěné městské zástavby se vyskytují vyšší teploty, než na okrajích měst a v extravilánu. Samotné dálniční těleso, bude ovšem mít určité vlivy na teplotní poměry, avšak mírné a zcela lokální a v žádném případě nelze hovořit o tepelném ostrovu ve smyslu jeho definice. Tyto vlivy budou navíc významně zmírňovat doprovodné vegetační úpravy a opatření v krajině, plochy změn v krajině pro výsadbu lesních porostů a konkrétní plochy pro biocentra a biokoridory. Podstatné části Pražského okruhu jsou pak navrženy jako tunelové a tedy bez vlivů na lokální klima. Obecně je pak regulace otevřené krajiny v MPP nastavena ve smyslu zvyšování ekologické stability. Konkrétní opatření jsou ale předmětem navazujících řízení a posouzení konkrétního projektu.

Klimatický plán hl. m. Prahy do r. 2030 (2021)

Udržitelná mobilita:

Snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze

MPP: Vymezením koridorů pro silniční dopravu, které odvedou minimum dopravy z vnitřního města (dle TSK podíl mimopražského tranzitu na území Prahy činí méně než 10 %) a naopak přivedou obrovské množství osobní a nákladní dopravy do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy, dojde k nárůstu emisí skleníkových plynů. Rovněž dokumentace EIA k severní části D0 potvrzuje výrazný nárůst intenzity automobilové dopravy a emisí skleníkových plynů. Zácpy se jen přesunou do jiných lokalit, resp. plynulost silniční dopravy nebude dosažena a v důsledku celkového nárůstu IAD a dopravní indukce se naopak zhorší.

Není pravdou, že vymezení koridorů pro silniční dopravu přivádí do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy významné množství osobní a nákladní dopravy. Koridory jsou navrhovány tak, aby nedocházelo k jejich přímému kontaktu s hustě obydlenými územími, případně je uvažováno vedení navrhované komunikace tunely. Koridory jsou navíc navrženy v dostatečné šířce tak, aby vlastní komunikace mohla být i od okrajové zástavby oddálena, případně aby mezi komunikací a zástavbou byl vytvořen dostatečný prostor pro doprovodná kompenzační a minimalizační opatření, jakým může být např. realizace vegetačních bariér.

Metropolitní plán v souladu s Plánem udržitelné mobility vymezuje dostatečné množství koridorů pro veřejnou dopravu, primárně kapacitní kolejovou. Podmínky pro snižování intenzit automobilové dopravy jsou vytvořeny, územní plán je ale jen jedním z nástrojů, jak modal split ovlivnit. Klíčová je potom základní koncepce vytvářet intenzivní město krátkých vzdáleností. Smíšené a živé město, ve kterém se prolíná vybavenost, bydlení a pracovní příležitosti bude snižovat potřebu používat osobní automobil. Zároveň ale MPP nemůže rezignovat na dostavbu silniční sítě – to není vůbec v rozporu se strategickými dokumentacemi. Dostavba nadřazeného komunikačního systému umožní lepší distribuci automobilové dopravy, snížení zátěže veřejných prostranství a zkrácení cest (a v důsledku snížení celkové intenzity). Je zřejmé, že lokálně může zátěž ve srovnání se stavem bez okruhu stoupat. Tam kde dnes není žádná dálnice, bude dálnice.

Adaptační opatření:

Zlepšování mikroklimatických podmínek

MPP: Vymezením koridoru dálnice D0 vznikne obrovský tepelný ostrov produkující skleníkové plyny, znečišťující látky a hluk. Tímto opatřením MPP výrazným způsobem zhoršuje mikroklimatické podmínky a negativní vliv teplot a vln horka zejména na severu Prahy.

Opakuje se. Není zřejmé, jak by výstavbou dálnice mohl vznikat obrovský tepelný ostrov, tím spíše “produkující skleníkové plyny, znečišťující látky a hluk”. Pojem “tepelný ostrov” popisuje skutečnost, že v centrálních částech soustředěné městské zástavby se vyskytují vyšší teploty, než na okrajích měst a v extravilánu. Samotné dálniční těleso, bude ovšem mít určité vlivy na teplotní poměry, avšak mírné a zcela lokální a v žádném případě nelze hovořit o tepelném ostrovu ve smyslu jeho definice. Tyto vlivy budou navíc významně zmírňovat doprovodné vegetační úpravy a opatření v krajině, plochy změn v krajině pro výsadbu lesních porostů a konkrétní plochy pro biocentra a biokoridory. Podstatné části Pražského okruhu jsou pak navrženy jako tunelové a tedy bez vlivů na lokální klima. Obecně je pak regulace otevřené krajiny v MPP nastavena ve smyslu zvyšování ekologické stability. Konkrétní opatření jsou ale předmětem navazujících řízení a posouzení konkrétního projektu.

Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze (2010)

Zelený pás hl. města Prahy v příměstské krajině

MPP: Vymezením koridoru dálnice D0 významným způsobem narušuje zelený pás v příměstské krajině, nenávratně poškozují zvláště chráněná území a biodiverzitu zejména na severu Prahy.

Vymezení koridoru dálnice D0 (Pražského okruhu) bylo v rámci vyhodnocení vlivů posouzeno i z hlediska dopadů na příměstskou krajinu, zelený pás, zvláště chráněná území a biodiverzitu. Byly identifikovány potenciální střety s těmito hodnotami, které jsou u liniové dopravní stavby tohoto významu nevyhnutelné, avšak nebyly shledány v rozsahu, který by realizaci záměru vylučoval.

Koridor je veden s ohledem na minimalizaci zásahů do nejcennějších částí území a ochranu ekologicky významných lokalit. Současně byla navržena opatření k omezení negativních vlivů na biodiverzitu a zvláště chráněná území, včetně zajištění migrační prostupnosti, ochrany biotopů. V navazujících stupních projektové přípravy budou tato opatření dále zpřesňována a doplňována o konkrétní technická a kompenzační řešení.

Metropolitní plán tak vytváří podmínky pro realizaci záměru při současném respektování a ochraně přírodních hodnot území v maximální možné míře odpovídající úrovni územního plánování.

MPP aktivně vymezuje plochu krajinného rozhraní pro vznik rekreačního zeleného pásu okolo městské krajiny Prahy, s tímto krajinným rozhraním je koridor Pražského okruhu koordinován. Obecná regulace otevřené krajiny vede ke zvyšování ekologické stability.

Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha (2024)

Dálnice a komunikace I. třídy s vysokou intenzitou dopravy vést mimo obytná území a území s vyššími nároky na hlukovou ochranu

***MPP:** Koridor šestiproudé transevropské dálnice D0 je vymezen v blízkosti obytné zástavby a v přírodních lokalitách rekreačního charakteru. Na východě je veden skrz hustě obydlenou oblast Černého Mostu a Horních Počernic, zatímco na severu je trasován v blízkosti obytné zástavby několika městských částí a obcí. Vzhledem k vysoké intenzitě a rychlosti provozu na dálnici budou vystaveny nadměrné hlukové zátěže desítky tisíc obyvatel. Sever Prahy je navíc zatížen leteckou dopravou a v případě realizace paralelní dráhy, rovněž vymezené v MPP, se situace ještě výrazně zhorší.*

Koridor Pražského okruhu je vymezen v dlouhodobě sledované trase, v území za hranicí souvisle zastavěného území a převážně otevřenou krajinou mimo obytná území. S ohledem na charakter silně urbanizovaného území není možné toto pravidlo dodržet absolutně, další odsouvání koridoru směrem do Středočeského kraje by mělo za následek nižší využitelnost a přenos zátěže na místní komunikace uvnitř města – a stejně by došlo k zasažení obytných území obcí ve Středočeském kraji. V místech, kde dochází ke kontaktu koridoru se zastavitelným územím jsou vymezeny tunelové úseky, další opatření pro snížení dopadu na životní prostředí budou předmětem podrobného projektu a následných řízení. Koridor Pražského okruhu skrz území Suchdola je vymezen jako tunelový, Pražský okruh mezi horními Počernicemi a Černým mostem je stávající komunikací, nejedná se o návrh MPP. Kumulativní vlivy společně s paralelní dráhou jsou součástí vyhodnocení vlivů.

Akustická situace ve výhledovém stavu metropolitního plánu je posouzena v akustické studii, která je přílohou č. 3 VVURÚ. Akustická studie zohledňuje dopravní model zahrnující i

zmiňovaný Pražský okruh (D0) a tedy jeho vliv na akustickou situaci ve zmiňovaných oblastech. Součástí je i vyhodnocení letecké dopravy.

V akustické studii jsou hodnoceny samostatně záměry jednotlivých staveb a dále lokality z hlediska míry jejich zasažení. Pro plánované úseky severní části Pražského okruhu je konstatováno: „Akustickou situaci bude nutné řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Přehled možných protihlukových opatření je uveden v kapitole 9 akustické studie (příloha č. 3), resp. v kapitole 8 dokumentace SEA.“ V rámci detailních akustických posouzení, která jsou součástí procesu EIA (stavby D0 518, D0 519 a D0 520 mají kladná stanoviska EIA) a dalších navazujících fází přípravy staveb, jsou tedy dále navrhována protihluková opatření tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku, nebo nedošlo ke zhoršení akustické situace v nadlimitně zatíženém území.

Stejně tak je vyhodnocen i vliv plánované paralelní dráhy, kdy při hodnocení záměru je uvedeno, že „splnění hlukových limitů je podmíněno realizací protihlukových opatření.“ V kapitole č. 9 akustické studie jsou dále definována obecná protihluková opatření. Konkrétní opatření musí být dále stanovena v rámci projekčních příprav v jednotlivých stupních na základě detailních akustických posouzení.

Vyloučit, resp. minimalizovat tranzitní dopravu z centra a obytných území

MPP: *Vymezením koridorů pro silniční dopravu, které odvedou minimum dopravy z vnitřního města (dle TSK podíl mimopražského tranzitu na území Prahy činí méně než 10%) a naopak přivedou obrovské množství osobní a nákladní dopravy do hustě obydlených oblastí zejména na severu a východě Prahy, dojde k obrovskému nárůstu hlukové zátěže. Rovněž dokumentace EIA k severní části D0 potvrzuje výrazný nárůst intenzity automobilové dopravy. Mírný pokles dopravy na některých komunikacích však nemusí vést ke zlepšení hlukové situace v důsledku zvýšení rychlosti (=vyšší hlučnost) a následné dopravní indukci.*

Dostavba nadřazeného komunikačního systému je součástí opatření pro snižování zátěže centra města, vedle Pražského okruhu má zásadní význam i Městský okruh. 10 % není malá hodnota s ohledem na množství vnitřní dopravy na území Prahy a doplnění nové alternativy pro tranzitní dopravu zátěž centra prokazatelně sníží. Nadřazená síť zároveň umožní lépe distribuovat vnitroměstskou dopravu, a hlavně dopravu směřující z regionu do centra města tak, aby nedocházelo ke zbytečným průjezdům centrem i subcentry. Je zřejmé, že v porovnání se stavem bez dálnice bude po realizaci dálnice zátěž území vyšší. Vyhodnocení vlivů bylo zpracováno nad komplexním dopravním modelem, který posuzoval maximální možné zatížení vyvolané novou výstavbou, novým využitím i novými komunikacemi. Další opatření, například zákaz vjezdu do centra, zavedení mýta nebo jiné regulace, jsou mimo podrobnost územního plánu. Je ale zřejmé, že dostavba nekompletního nadřazeného komunikačního systému bude mít na snížení tranzitu zásadní vliv.

Akustická situace ve výhledovém stavu metropolitního plánu je posouzena v akustické studii, která je přílohou č. 3 VVURÚ. Akustická studie zohledňuje dopravní model zahrnující i zmiňovaný Pražský okruh (D0) a tedy jeho vliv na akustickou situaci jak v oblastech kolem trasy D0, tak i v dalších územích, která mohou být touto stavbou dotčena. Následné analýzy hodnotí samostatně záměry jednotlivých staveb a dále lokality z hlediska míry jejich zasažení.

Pro plánované úseky severní části Pražského okruhu je konstatováno: „Akustickou situaci bude nutné řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Přehled možných protihlukových opatření je uveden v kapitole 9 akustické studie (příloha č. 3), resp. v kapitole 8 dokumentace SEA.“. V rámci detailních akustických posouzení, která jsou součástí procesu EIA (stavby D0 518, D0 519 a D0 520 mají kladná stanoviska EIA) a dalších navazujících fází přípravy staveb, jsou tedy dále navrhována protihluková opatření tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku, nebo nedošlo ke zhoršení akustické situace v nadlimitně zatíženém území.