PRAHA
PRAGUE
PRAGA
PRAG

P+

Polaď Prahu

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Vypořádání připomínek veřejnosti a dotčených orgánů k Hodnocení koncepce podle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění (SEA) a Návrhu P+

PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG · IPR Praha · PID Pražská integrovaná doprava · TSK a.s. · Dopravní podnik hlavního města Prahy · OICT Operátor ICT · Středočeský kraj

Shrnutí

V tomto dokumentu je uvedeno vypořádání připomínek, které dorazily písemně či zazněly ústně na veřejném projednávání 12. 12. 2018. V rámci vypořádání jsou nově doplněna dvě opatření, **„Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického“** a **„Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města“** a modifikován název opatření ID 110 na **„Strategie rozvoje bezmotorové dopravy“.** Text **Návrhu P+** i **Hodnocení koncepce podle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění (SEA)** je na základě připomínek modifikován.

Obsah

1 Vypořádání připomínek veřejnosti a dotčených orgánů k SEA a Návrhu P+ mobility 4
2 Rekapitulace připomínek s vypořádáním z veřejného projednání 12. 12. 2018 136
3 Použité zkratky 145

1 Vypořádání připomínek veřejnosti a dotčených orgánů k SEA a Návrhu P+ mobility

ID	Připomínka	Vypořádání
1	*Spolek Jinonice, z. s., a dále petiční výbor „Petice za zlepšení Radlické radiály (Petr Smejkal):* ***PŘIPOMÍNKA ČÁSTEČNĚ ZAPRACOVÁNA*** ***1a*** A) Připomínky k opatření „585 Radlická radiála (projektová příprava)“ Plán předpokládá, že do roku 2030 bude probíhat pouze projektová příprava Radlické radiály (dále jen „Radiála“) a k její realizaci se přistoupí až někdy po roce 2030. Obdobný záměr Břevnovské radiály v Plánu vůbec není. Souhrn připomínek Požadujeme, aby opatření „585 Radlická radiála (projektová příprava)“ bylo z Plánu vyjmuto, neboť opatření je v příkrém rozporu se základními principy Plánu (zejména Dopravní politikou a jejími zásadami a strategickými cíli). *** ***1b*** Pokud by tato připomínka nemohla být zohledněna, žádáme, aby byly zohledněny alespoň tyto připomínky: 1. Požadujeme, aby v rámci projektové přípravy Radiály byly zpracovány alternativy řešení automobilové dopravy v jihozápadní části Prahy, a to zejména řešení bez výstavby Radiály (a přijetí jiných vhodných opatření v souladu s Plánem – viz bod B) a C) níže). A aby	***1a*** Radlická radiála je dlouhodobě připravovaný projekt hlavního města Prahy, který má hlavní úkol odvedení dopravní zátěže z ulice Radlické, K Barrandovu, Plzeňská a Vrchlického, systémové propojení Městského okruhu s Rozvadovskou spojkou a odlehčení křižovatkových uzlů v navazující oblasti včetně Barrandovského mostu (přenesení části průpletových vazeb do nového napojení tunelového úseku). Tento projekt je rozpracován v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a bylo zahájeno územní řízení. Navíc je také proražena průzkumná štola o velikosti příčného profilu 13,46 m^2 v budoucím severním tunelu o délce 850 metrů, ze kterého byla provedena 180 m odbočka do jižního tunelu. V současné podobě by však realizace projektu Radlické radiály přivodila více problémů, než by odstranila, neboť na tento stav není současná síť vůbec připravena. Je tedy nezbytné realizovat sadu jiných opatření, která současnou síť na zapojení radlické radiály připraví, resp. odstraní současné problémy. Navíc je nezbytné dále pracovat s vedením trasy radiály v oblasti Jinonic. Výše uvedené je důvodem, proč je Radlická radiála v Plánu mobility právě ve stupni projektová příprava a ne jako realizace. Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. Příprava projektu „Břevnovské radiály“ nebyla dosud zahájena a není proto ani součástí dokumentu P+ Návrh.

ID	Připomínka	Vypořádání
	proběhlo řádné vyhodnocení těchto variant řešení za účasti veřejnosti. *** ***1c*** 2. Požadujeme zpracování nového stanoviska EIA pro Radiálu (nikoliv prodlužování současného stanoviska). *** ***1d*** 3. Požadujeme, aby v rámci projektové přípravy Radiály byla přijata opatření ke snížení dopadů imisní a hlukové zátěže. A tato podmínka byla v Plánu vyjádřena. *** ***1e*** 4. Požadujeme, aby Radiála byla zprovozněna až poté, co bude provedeno zklidnění a revitalizace městských tříd Radlická, Vrchlického a Plzeňská a provedeno tzv. dopravní zklidnění Jinonic. *** ***1f*** 5. Na straně 136 konceptu Plánu uvést celý název opatření „585 Radlická radiála (projektová příprava)“ (chybí text v závorce). ***	*** ***1b*** Plán udržitelné mobility navrhuje sadu opatření, které podporují veřejnou dopravu a její propojení na automobilovou dopravu, např. v opatřeních týkající se parkovišť P+R u stanic metra je uvedeno např. i P+R Stodůlky za účelem převedení regionálních vazeb silniční sítě na metro a autobusy v podobném směru jako je Radlická radiála. Všechna opatření týkající se veřejné, cyklistické dopravy a P+R mají být uvedena do provozu do roku 2030, na rozdíl od Radlické radiály. Posouzení alternativ v projektové přípravě je určitě možné, mechanismy aktualizace plánu mobility umožňují aktualizaci opatření, je nutné však tento požadavek uplatnit do projektové přípravy. Po vyplynutí dalších skutečností z projektové přípravy je možné tyto zanést do aktualizace dokumentu Návrh P+. Plánování mobility je cyklický proces. *** ***1c*** Zpracování nového stanoviska **EIA** pro radlickou radiálu není v kompetenci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, tento požadavek musí řešit příslušné úřady státní správy a samosprávy v závislosti na vývoji projektu. Plán udržitelné mobility pouze indikuje potřebu tohoto systémového spojení do budoucnosti (po roce 2030) a pracuje s rozpracovanou projektovou přípravou z důvodu názornosti finančních a časových horizontů tohoto spojení. Jak přesně má toto spojení vypadat, tedy například jaká jeho část má být v tunelu, kolik má mít jízdních pruhů, nebo křižovatek, je záležitostí jiných typů dokumentací. Při projednávání jakéhokoliv stupně dokumentace však lze vycházet ze schválené Dopravní politiky a opírat se o strategické cíle a prioritní osy, které nižší imisní a hlukovou zátěž implikují.

ID	Připomínka	Vypořádání
		Tuto námitku je nezbytné uplatnit skrz orgány státní správy a samosprávy k procesu EIA. P+ stojí zcela mimo proces EIA. *** ***1d*** Do popisu opatření ID 585 byla přidána věta: „Součástí projektu musí být opatření pro zmírnění negativních vlivů (zejména imisní a hluková zátěž) na okolní zástavbu s jasným cílem nezhoršení současného stavu.“ *** ***1e*** Do popisu opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) bude uvedeno, že součástí projektu musí být humanizace současného vedení Radlické ulice s cílem snížení vlivů dopravy na okolí, zvýšení bezpečnosti a estetické hodnoty. Samostatný projekt „zklidnění Radlické ulice“ by byl kontraproduktivní, neboť by nebyl implicitní součástí projektu Radlické radiály tak, jak je požadováno v připomínce. Do seznamu doporučených opatření k realizaci, tedy v režimu „Návrh-Standard“ bude přidáno opatření **„Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického“**, které bude doplněno o závěry studie revitalizace ulic v Motolském údolí a nutnost dalšího rozpracování do podoby projektové dokumentace. Souvislost s projektem Radlické radiály bude zmíněna. *** ***1f*** V textu i zásobníku bude opraven název opatření na „**Radlická radiála (projektová příprava)**“. *** ***1g***

ID	Připomínka	Vypořádání
	1g Odůvodnění V zásobníku opatření 585 jsou uvedeny pozitivní dopady Radiály („Radlická radiála umožní převést značnou část vnitroměstské automobilové dopravy mezi západním sektorem hlavního města a jeho centrální oblastí po technicky vybavené trase s vysokým podílem tunelů, které sníží negativní vlivy provozu na okolní území. Zprovoznění Radlické radiály sníží (zejména na území Prahy 5) dopravní zatížení na stávajících dopravně významných ulicích procházejících stávající převážně obytnou zástavbou (např. Plzeňská, Vrchlického).“). Lze shrnout, že stavba má být přínosem pro území Prahy 5, kde uleví ulicím Plzeňská, Vrchlického a Radlická. O pozitivním dopadu pro Prahu jako celek se v Plánu nehovoří; předpokládáme proto, že celopražský přínos opatření neexistuje. *** ***1h*** Velmi zarážející je, že negativní dopady opatření 585 nejsou uvedeny vůbec žádné. I laikovi musí být zřejmé, že tomu tak není. Negativních	Dopravní systém je plnohodnotným systémem, na který lze aplikovat principy systémové analýzy. Ze základního principu pak plyne, že zlepším-li jednu část systému, zlepší se mi systém jako celek. Každá dopravní stavba má svá pozitiva a negativa v různým měřítcích, stejně tak i projekt, který bude následkem projektové přípravy obsažené v ID 585. V případě projektu realizovaného na základě projektové přípravy v ID 585 opravdu převažují pozitivní vlivy v oblasti prahy 5, přesně právě proto jsou přímo v dokumentu P+ Návrh také uvedeny negativní vlivy na současný MO, který Prahou 5 prochází. Vlivy na město jako celek tedy jsou, jen nejsou tak názorné, jako na Praze 5. Plán mobility je komplexní dokument, pracuje tedy pouze do určité podrobnosti, a tudíž nemůže vyjmenovávat každý detail každého projektu. *** ***1h*** Opatření bylo řádně hodnoceno autorizovanou osobou v SEA včetně negativních vlivů, což je zohledněno kromě vlastního hodnocení i v návrhu stanoviska SEA. Potenciální negativní vlivy byly do karty opatření doplněny, došlo totiž k technickému nedopatření při exportu opatření z původně uvažované fáze realizace do předkládané fáze projektové přípravy. Zrevidována byla i rizika. Každý projekt má svá pozitiva i negativa. Upozorňujeme však, že se jedná pouze o projektovou přípravu, nikoliv o realizaci opatření. Metodiky k plánování mobility nejsou zakotveny v žádném právním předpisu, nemohlo tudíž dojít k porušení právních předpisů. Hodnocení opatření proběhlo v souladu s certifikovanými metodikami a hodnotitelé byli na negativní opatření při hodnocení upozorněni, zejména pak na negativní vlivy na oblast Prahy 5 a rozpočet města. ***

ID	Připomínka	Vypořádání
	dopadů je totiž řada (viz níže). Je zřejmé, že v rozporu s právními předpisy neproběhlo řádné vyhodnocení dopadů opatření 585 na město. Opatření 585 proto není možné do Plánu zařadit, popř. je třeba nejprve přistoupit k řádnému vyhodnocení dopadů a porovnání s alternativními řešeními (viz návrhy v bodu B) a C) níže). *** ***1i*** Měly by být zohledněny přinejmenším tyto negativní dopady opatření 585 Radlická radiála: - Ohrožení konkurenceschopnosti veřejné dopravy na jihozápadu města: Radiála je vedena v souběhu se systémy kolejové dopravy – metro, vlak, výhledově tramvaj (změna ÚPn pracuje s možností prodloužení tramvajové trati v místě dnešní komunikace Radlická k metru N. Butovice). Takový souběh je jednak v rozporu se zásadami dopravní politiky: „Veřejnou dopravou především," „Autem, když nejde jinak" (auta mají sloužit jako doplněk MHD; v místech s dobrou dostupností MHD, jako v tomto případě, má být IAD dokonce regulována), „Město pro život" a také „O co méně stavět, o to lépe řídit" (mj. výstavba nových kapacitních komunikací má být nejkrajnějším řešením; v případě Radiály nebyly varianty řešení prověřeny). Dále v rozporu se strategickými cíli „Snížení prostorové náročnosti dopravy" (na přepravu jedné osoby je potřeba nejméně prostoru v případě elektrické kolejové dopravy), „Snížení uhlíkové stopy" (využití elektrické trakce). *** ***1j*** Zhoršení dostupnosti veřejné dopravy: Opatření vnáší do území bariéry a zhoršuje dostupnost hromadné dopravy preferováním	***1i*** Ohrožení konkurenceschopnosti veřejné dopravy na jihozápadu města bylo přidáno do rizik opatření ID 585. Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. *** ***1j*** Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. Bariérový efekt je uveden v negativních dopadech. Došlo totiž k technickému nedopatření při exportu opatření z původně uvažované fáze realizace do předkládané fáze projektové přípravy, tento negativní dopad byl tedy doplněn. Požadavek ke zmírnění bariérového efektu byl doplněn dokonce i do popisu projektu. Prakticky neexistuje projekt, který by bez výhrad naplnil veškeré strategické cíle, nelze proto bezvýhradně aplikovat všechny strategické cíle na veškeré projekty, je však nutné se o jejich naplnění snažit, právě proto je ID 585 ve stupni projektové přípravy, ne realizace opatření. Věta „Radiála zatraktivní příjezd do centra autem" není nikde v kartě opatření uvedena. V pozitivních dopadech je uvedeno "Radlická radiála umožní převést značnou část vnitroměstské automobilové dopravy mezi západním sektorem hlavního města a jeho centrální oblastí po technicky vybavené trase s vysokým podílem tunelů, které sníží negativní vlivy provozu na okolní území.", která byla zřejmě chybně interpretována. Podstatná informace z věty je totiž "po technicky vybavené trase s vysokým podílem tunelů".

ID	Připomínka	Vypořádání
	individuální dopravy (rozpor se strategickým cílem „Zlepšení dostupnosti dopravy“ – strategický cíl sleduje zlepšení dostupnosti dopravy pro široké spektrum obyvatel i návštěvníků včetně osob se sníženou schopností orientace nebo pohybu, včetně propojení různých druhů dopravy mezi sebou. – Navýšení intenzit na návazné síti: o Radiála zatraktivní příjezd do centra autem (viz výslovně výčet pozitivních dopadů radiály, podle kterých má Radiála soužit pro spojení IAD mezi západním sektorem hlavního města a jeho centrální oblastí“), tj. Radiála zvýší počet automobilů projíždějících přes centrální kordon (rozpor s řadou strategických cílů, např. „zvýšení prostorové efektivity dopravy,“ „snížení uhlíkové stopy,“). *** ***1k*** o V návazné síti podél trasy Radiály lze očekávat navýšení intenzit v ulicích Jinonická a Peroutkova, neboť budou pro dopravu do centra stále atraktivní (z hlediska vzdálenosti i času v porovnání s Radiálou), což znamená i navýšení intenzit v ulicích Karlštejnská a Klikatá. – Výstavba nové sběrné komunikace mezi obytnými soubory Nové Butovice – Botanika, Jinonice – Butovice – Waltrovka s dělícím efektem a dopadem na životní prostředí (rozpor např. se strategickým cílem „zlepšení lidského zdraví“). *** ***1l*** – Výrazný zásah do městského prostředí: zhoršení kvality veřejných prostranství v oblasti stanice metra Jinonice a především stanice metra Nové Butovice (kde by v souladu s nástroji územního plánování mělo vzniknout jedno z hlavních center polycentrické Prahy); to je v	*** ***1k*** Ve věci intenzit dopravy na návazné síti ulic je nezbytné aplikovat námitky v příslušných procesech k projednávání DÚR, DSP, případně EIA. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí pracuje s úrovní Pražské metropolitní oblasti. Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. Bariérový efekt i efekt negativních vlivů na zástavbu je uveden v negativních dopadech. Došlo totiž k technickému nedopatření při exportu opatření z původně uvažované fáze realizace do předkládané fáze projektové přípravy, tyto negativní dopady byl tedy doplněn. *** ***1l*** Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Jedním z důsledků Strategických cílů je i kvalita veřejných prostranství, s čímž je v souladu i prioritní osa H „Zlepšení kvality veřejných prostranství“ přijaté Dopravní politiky města. *** ***1m*** Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. V Návrhu P+ je opatření „projektová příprava“, nikoliv realizace, investiční náklady na pořízení

ID	Připomínka	Vypořádání
	rozporu s politikou „Město pro život“ (Praha bude zvyšovat kvalitu veřejného prostranství…), i politikou „Plánovat pro budoucnost“ (Praha bude důsledně koordinovat územní a dopravní plánování). *** ***1m*** - Výrazné investiční a provozní náklady (rozpor s např. s cílem „Zvýšení finanční udržitelnosti“). - Výstavba nové komunikace v krajinářsky hodnotném území s vysokou mírou rekreačních aktivit: stavba vede u (starých) Butovic těsně u Prokopského údolí. - Zhoršení lidského zdraví: Radiála přivede desetitisíce vozidel do Pražské kotliny a v celopražském měřítku zvýší imisní zatížení obyvatelstva i životního prostředí hlukem a exhalacemi. Dojde rovněž k zatížení obyvatelstva podél trasy Radiály (včetně několika škol); rozpor s cílem „Zlepšení lidského zdraví.“ Zároveň lze snadno zpochybnit pozitivní dopady pro území Prahy 5 tak, jak jsou uvedeny v zásobníku opatření 585. *** ***1n*** Detailní připomínky k projektu, který by se dle opatření 585 Radlická Radiála (projektová příprava) měl dále rozpracovávat, jsou uvedeny v Příloze č. 1. *** ***1o*** Jak je vidět, s opatřením 585 je spojena řada negativních dopadů (včetně zjevného rozporu s Dopravní politikou a strategickými cíli), které však v Plánu nebyly vůbec hodnoceny (Plán žádné „negativní	dokumentace jsou oproti jiným projektům v řádu desítek miliard opravdu zlomkové. Projektová dokumentace nemá provozní náklady. *** ***1n*** Připomínky k přípravě projektu musí být uvedeny k přípravě projektu, tedy k DÚR či DSP. Plán mobility nemá nástroje pro jejich závazné zapracování. *** ***1o*** Opatření bylo řádně hodnoceno autorizovanou osobou v SEA včetně negativních vlivů, což je zohledněno kromě vlastního hodnocení i v návrhu stanoviska SEA. Zpracovatel SEA dokonce nad rámec hodnotil dopady i dopady stavby, ačkoliv do roku 2030 Plán udržitelné mobility počítá pouze s projektovou přípravou. Na projekt Radlické radiály je dokonce platná EIA. Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. Negativní vlivy byly do zásobníku doplněny, došlo totiž k technickému nedopatření při exportu opatření z původně uvažované fáze realizace do předkládané fáze projektové přípravy. Zrevidována byla i rizika. Každý projekt má svá pozitiva i negativa. Upozorňujeme však, že se jedná pouze o projektovou přípravu, nikoliv o realizaci opatření. Hodnocení opatření proběhlo v souladu s certifikovanými metodikami a hodnotitelé byli na negativní opatření při hodnocení upozorněni, zejména pak na negativní vlivy na oblast Prahy 5 a rozpočet města. ***

ID	Připomínka	Vypořádání
	dopady“ nenašel; uvádí pouze „pozitivní dopady“). Opatření 585 tedy nebylo řádně posouzeno a není možné jej do Plánu zařadit. Popř. by bylo třeba nejprve přistoupit k řádnému vyhodnocení dopadů a porovnání s alternativními řešeními. *** ***1p*** Radiála má platné stanovisko EIA z roku 2011, jehož platnost byla prodloužena do 10.7.2021. Dle Plánu se má Radiála realizovat až po roce 2030. Pro případ, že by opatření 585 zůstalo v Plánu zachováno, žádáme (s ohledem na chybějící posouzení pozitivních a negativních dopadů), aby v průběhu projektové přípravy opatření 585 bylo zpracováno nové stanovisko EIA (nikoliv jen prodloužení platnosti stávajícího stanoviska). *** ***1r*** „Hodnocení koncepce Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí“ (11/2018), které zpracovala společnost EIA SERVIS, s.r.o., uvádí, že u Radlické radiály se nepředpokládá nárůst imisí nad úroveň limitů (strana 85 an.). Tento závěr je zjevně chybný (podobně viz Příloha 1); v území bude např. nadlimitní zatížení benzo(a)pyrenem, ačkoliv Plán chce nadlimitní koncentrace této látky území Prahy zcela vymýtit (viz indikátory u strategického cíle „Zlepšení lidského zdraví“). Dále zdůrazňujeme, že „Hodnocení koncepce“ (strana 135) vidí v Radiále přínos „za předpokladu realizace opatření ke snížení dopadů imisní zátěže.“ Žádáme proto, aby v rámci projektové přípravy Radiály byla důsledně přijímána opatření ke snížení dopadů imisní a hlukové zátěže a tato podmínka byla v Plánu výslovně uvedena. Současný	***1p*** Zpracování nového stanoviska **EIA** pro radlickou radiálu není v kompetenci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, tento požadavek musí řešit příslušné úřady státní správy a samosprávy v závislosti na vývoji projektu. Plán udržitelné mobility pouze indikuje potřebu tohoto systémového spojení do budoucnosti (po roce 2030) a pracuje s rozpracovanou projektovou přípravou z důvodu názornosti finančních a časových horizontů tohoto spojení. Jak přesně má toto spojení vypadat, tedy například jaká jeho část má být v tunelu, kolik má mít jízdních pruhů, nebo křižovatek, je záležitostí jiných typů dokumentací. Při projednávání jakéhokoliv stupně dokumentace však lze vycházet ze schválené Dopravní politiky a opírat se o strategické cíle a prioritní osy, které nižší imisní a hlukovou zátěž implikují. Tuto námitku je nezbytné uplatnit skrz orgány státní správy a samosprávy k procesu EIA. P+ stojí zcela mimo proces EIA. *** ***1r*** Hodnocení tohoto opatření v hodnocení koncepce SEA vycházelo mimo jiné z platné EIA projektu Radlické radiály. Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. Do karty opatření byl doplněn text: „Součástí projektu musí být opatření pro zmírnění negativních vlivů (zejména

ID	Připomínka	Vypořádání
	projekt radiály počítá s kompenzačním opatřením ve formě výsadby 400 stromů z důvodu nadlimitního zatížení území emisemi. Takové kompenzační opatření je zjevně nedostatečné, neboť neřeší období od dokončení výstavby Radiály do doby jejich plnohodnotného vegetačního zapojení a především pak každé zimní období, kdy budou stromy v bezlistém stavu. *** ***1s*** I v případě, že by se Radiála přeci jen realizovala, je třeba před jejím zprovozněním provést dopravní zklidnění oblastí Prahy 5, které tranzitní dopravou nejvíce trpí – tj. tříd Radlická, Plzeňská, Vrchlického (k těmto třídám podrobněji níže) a provést tzv. dopravní zklidnění Jinonic (podrobností zde https://www.praha5.cz/dopravni-zklidneni-jinonic/). Jen tak bude možné dosáhnout slibovaného „zklidňujícího“ efektu Radiály na ostatní komunikace v Praze 5. Pamatujme, že po zprovoznění Tunelového komplexu Blanka se do „prázdných“ ulic vrátila automobilová doprava během několika málo týdnů. Ty ulice, které nebyly při zprovoznění Blanky dopravně zklidněny, se již dodatečně zklidnit nepodařilo. *** ***1t*** Požadujeme nepokračovat dále na projektové přípravě projektu Radiály, který je v hrubém rozporu se strategickými cíli Plánů a dopravní politikou hlavního města Prahy. *** ***1u*** B) Připomínky k opatření „Rekonstrukce tříd Vrchlického a Plzeňské“	imisní a hluková zátěž) na okolní zástavbu s jasným cílem nezhoršení současného stavu.“ *** ***1s*** Do seznamu doporučených opatření k realizaci, tedy v režimu „Návrh-Standard“ bude přidáno opatření **„Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického“**, které bude doplněno o závěry studie revitalizace ulic v Motolském údolí a nutnost dalšího rozpracování do podoby projektové dokumentace. Souvislost s projektem Radlické radiály bude zmíněna. Do karty opatření Radlická radiála (projektová příprava) byl doplněn text: „Součástí projektu musí být humanizace stávající Radlické ulice.“ Situace po zprovoznění tunelového komplexu Blanka je o mnoho složitější, než aby se dala shrnout do jedné věty. Na některých ulicích se intenzity dopravy zvýšily, na některých výrazně snížily. Někde zůstaly zachovány. Více viz http://www.tunelblanka.info/aktualni-informace/. *** ***1t*** Radlická radiála je dlouhodobě připravovaný projekt hlavního města Prahy, který má hlavní úkol odvedení dopravní zátěže z ulice Radlické, K Barrandovu, Plzeňská a Vrchlického, systémové propojení Městského okruhu s Rozvadovskou spojkou a odlehčení křižovatkových uzlů v navazující oblasti včetně Barrandovského mostu (přenesení části průpletových vazeb do nového napojení tunelového úseku). Tento projekt je rozpracován v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a bylo zahájeno územní řízení. Navíc je také proražena průzkumná štola o velikosti příčného profilu 13,46 m^2 v budoucím severním tunelu o délce 850 metrů, ze kterého byla provedena 180 m odbočka do jižního tunelu. V současné podobě by však realizace projektu Radlické radiály přivodila více problémů, než by odstranila, neboť na tento stav není

ID	Připomínka	Vypořádání
	Toto opatření bylo z poslední verze Plánu vyjmuto z důvodu „nejasnosti ohledně přípravy projektu.“ Souhrn připomínek Žádáme, aby opatření Rekonstrukce tříd Vrchlického a Plzeňské (jehož podstatou je dopravní zklidnění obou ulic) bylo do Plánu zpět zařazeno v režimu „Návrh – Standard“ (nástroj dopravní politiky: (18) Zklidnění a revitalizace městských tříd. Opatření musí být realizováno před výstavbou Radlické radiály. Zklidnění ulic Vrchlického a Plzeňská je téma, kterému se v Praze 5 věnuje velká pozornost a pokračuje projektová příprava (podrobně zde: https://motolskeudoli.praha5.cz/). Klíčové je, že toto opatření (spolu s nově navrhovaným opatřením „Zklidnění a revitalizace Radlické ulice“ – viz níže), by bylo schopné přinést stejné „pozitivní dopady“ jako kontroverzní opatření „585 Radlická radiála“ a přitom by s ním nebyly spojeny zásadní „negativní dopady,“ které přináší Radiála a jsou nastíněny výše. *** ***1v*** I v případě, že by se Radiála přeci jen realizovala, je třeba zklidnění ulic Vrchlického a Plzeňské provést před zprovozněním Radiály. Jen tak bude možné dosáhnout slibovaného „zklidňujícího“ efektu Radiály na ostatní komunikace v Praze 5. Pamatujme, že po zprovoznění Tunelového komplexu Blanka se do „prázdných“ ulic vrátila automobilová doprava během několika málo týdnů. Ty ulice, které nebyly při zprovoznění Blanky zklidněny, se již dodatečně zklidnit nepodařilo.	současná síť vůbec připravena. Je tedy nezbytné realizovat sadu jiných opatření, která současnou síť na zapojení radlické radiály připraví. Navíc je nezbytné dále pracovat s vedením trasy radiály v oblasti Jinonic. Výše uvedené je důvodem, proč je Radlická radiála v Plánu mobility právě ve stupni projektová příprava a ne jako realizace. Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. *** ***1u*** Do seznamu doporučených opatření k realizaci, tedy v režimu „Návrh-Standard“ bude přidáno opatření **„Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického“**, které bude doplněno o závěry studie revitalizace ulic v Motolském údolí a nutnost dalšího rozpracování do podoby projektové dokumentace. Souvislost s projektem Radlické radiály bude zmíněna. Do popisu opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) bude uvedeno, že součástí projektu musí být humanizace současného vedení Radlické ulice s cílem snížení vlivů dopravy na okolí, zvýšení bezpečnosti a estetické hodnoty. Samostatný projekt „zklidnění Radlické ulice“ by byl kontraproduktivní, neboť by nebyl implicitní součástí projektu Radlické radiály tak, jak je požadováno v připomínce. *** ***1v*** Do seznamu doporučených opatření k realizaci, tedy v režimu „Návrh-Standard“ bude přidáno opatření **„Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického“**, které bude doplněno o závěry studie revitalizace ulic v Motolském údolí a nutnost dalšího rozpracování do podoby projektové dokumentace. Souvislost s projektem Radlické radiály bude zmíněna. Do

ID	Připomínka	Vypořádání
	Většina problémů ulic Plzeňská/Vrchlického může být vyřešena před zahájením stavby Radlické Radiály pomocí realizace doporučení studie na zklidnění Motolského údolí. *** ***1w*** Způsobí dopravní zklidnění bez Radiály dopravní kolaps? V Praze 5 jsou dvě kapacitní komunikace spojující Pražský okruh a Městský okruh: Strakonická (50 tisíc vozidel/den) a K Barrandovu (45 tisíc vozidel/den), tj. dohromady cca 95 tisíc vozidel za den. Jako další spojnice slouží ulice Plzeňská/Vrchlická a Radlická (dohromady přes 60 tisíc vozidel za den). Tj. přes území Prahy 5 projíždí mezi Pražským okruhem a Městským okruhem v průměru přes 155 tisíc vozidel za den. Pro srovnání přes území sousední Prahy 6 projíždí mezi okruhy (ulicemi Patočkova, Evropská a Roztocká) asi 95 tisíc vozidel za den. Praha 5 sousedí na druhé straně s Prahou 4, kde je situace deformována Severojižní magistrálou (ze 110 tisíc vozidel, které přijíždí po D1 k Městskému okruhu, jich téměř 90 tisíc pokračuje na magistrálu). I přes indukci způsobenou Severojižní magistrálou projíždí v Praze 4 (ulicemi Komořanská/Modřanská, Novodvorská/Vídeňská a D1) mezi okruhy také asi 155 tisíc vozidel za den. Lze očekávat, že zklidnění Severojižní magistrály by počet vozidel v Praze 4 podstatně snížil. Z toho vyplývá, že ve srovnání se sousedními městskými částmi skrze Prahu 5 již dnes (bez Radlické radiály!) projíždí mezi oběma okruhy nadprůměrné množství vozidel. I po zklidnění ulic Plzeňská/Vrchlického a Radlická např. na 50 % dnešního provozu by v Praze 5 zůstala dostatečná kapacita komunikací mezi Pražským a Městským okruhem (cca 125 tisíc vozidel za den).	karty opatření Radlická radiála (projektová příprava) byl doplněn text: „Součástí projektu musí být humanizace stávající Radlické ulice.“ Situace po zprovoznění tunelového komplexu Blanka je o mnoho složitější, než aby se dala shrnout do jedné věty. Na některých ulicích se intenzity dopravy zvýšily, na některých výrazně snížily. Někde zůstaly zachovány. Více viz http://www.tunelblanka.info/aktualni-informace/. Pořadí uvedení do provozu jednotlivých opatření je závislé na stavu přípravy, projednávání, finančních možnostech města a bude definováno v příslušné DÚR či DSP. Sama studie revitalizace ulic v Motolském údolí však uvádí, že nejprve nutné z ulic Vrchlického a Plzeňská dopravu odvést a pak až je možné zklidnění, požadavek je tak v rozporu s přímo připomínkovatelem uváděném podkladu. Není možné, a modely to i potvrzují, zjednodušovat vliv Radlické radiály pouze na ulice Radlická, Plzeňská a Vrchlického. *** ***1w*** Připomínka je nesrozumitelná a založená na velmi zjednodušených neodborných úvahách. Každé snížení kapacity dopravní systému způsobí alespoň dočasné zhoršení stavu, co je míněno kolapsem, však není zřejmé. Stačí si představit tok tekutiny v jakémkoliv složitějším horninovém systému, například ve vápenci. Jeskyně s jejich patry jsou tak jasnou analogií. Text připomínky míchá dohromady tranzitní a zdroj-cílovou dopravu, není možné uvažovat uvedené ulice pouze jako spojnici MO a PO a současné intenzity pouze superponovat, mezi těmito okruhy existuje spoustu zdroj-cílů o různé mohutnosti, navíc každá oblast má rozdílný modal split a možnost změny modal splitu s ohledem na konfiguraci různých subsystémů dopravy v ní. Navíc nelze uvažovat pouze s nějakými ulicemi a ostatní z úvahy vypustit. Není zřejmé, z čeho plyne, že vzhledem k dnešním zdroj-cílům, je kapacita 125 tis. vozidel za den vyjmenovaných ulic dostatečná. Při předpokladu, že většina cest není vykonávána pouze pro zábavu, plyne, že by se minimálně několik

ID	Připomínka	Vypořádání
	Požadujeme, aby standardní opatření „Rekonstrukce tříd Vrchlického a Plzeňské“ bylo do Plánu navráceno a bylo přijato jako prioritní opatření v rámci akčního plánu pro nejbližší periodu. ***1x*** C) Připomínky k opatření „Zklidnění a revitalizace Radlické ulice“ Toto opatření není v Plánu obsaženo. Souhrn připomínek Žádáme, aby do Plánu bylo zařazeno opatření „Zklidnění a revitalizace Radlické ulice“ (v celé délce (od Smíchova po Nové Butovice) v režimu „Návrh – Standard“ (nástroj dopravní politiky: (18) Zklidnění a revitalizace městských tříd. Opatření musí být realizováno před výstavbou Radlické radiály. Klíčové je, že toto opatření (spolu s opatřením „„Rekonstrukce tříd Vrchlického a Plzeňské“ – viz výše), by bylo schopné přinést stejné „pozitivní dopady“ jako kontroverzní opatření „585 Radlická radiála“ a přitom by s ním nebyly spojeny zásadní „negativní dopady,“ které přináší Radiála (opatření 585) a jsou nastíněny výše pod písmenem A). ***1y*** I v případě, že by se Radiála přeci jen realizovala, je třeba zklidnění ulice Radlická provést před zprovozněním Radiály. Jen tak bude možné dosáhnout slibovaného „zklidňujícího“ efektu Radiály na ostatní komunikace v Praze 5. Pamatujme, že po zprovoznění Tunelového komplexu Blanka se do „prázdných“ ulic vrátila automobilová doprava během několika málo týdnů. Ty ulice, které nebyly při zprovoznění Blanky zklidněny, se již dodatečně zklidnit nepodařilo.	měsíců až jednotek let (než se lidé přestěhují jinam a změní svá zaměstnání) uvedených 50% kapacity přesunulo do jiných ulic města, které na danou zátěž nejsou připravené, a zhoršilo by se v nich například životní prostředí. Ano, je pravda, že ve zklidněných ulicích by se stav zlepšil. Zhoršení stavu na úkor jiných obyvatel však není žádoucí a nebylo by možné v SEA takové opatření projednat. Úvaha navíc absolutně nezohledňuje rozvoj města, ani příměstské oblasti. *** ***1x*** Do popisu opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) bude uvedeno, že součástí projektu musí být humanizace současného vedení Radlické ulice s cílem snížení vlivů dopravy na okolí, zvýšení bezpečnosti a estetické hodnoty. Samostatný projekt „zklidnění Radlické ulice“ by byl kontraproduktivní, neboť by nebyl implicitní součástí projektu Radlické radiály tak, jak je požadováno v připomínce. *** ***1y*** Do karty opatření Radlická radiála (projektová příprava) byl doplněn text: „Součástí projektu musí být humanizace stávající Radlické ulice.“ Situace po zprovoznění tunelového komplexu Blanka je o mnoho složitější, než aby se dala shrnout do jedné věty. Na některých ulicích se intenzity dopravy zvýšily, na některých výrazně snížily. Někde zůstaly zachovány. Více viz http://www.tunelblanka.info/aktualni-informace/. Pořadí uvedení do provozu jednotlivých opatření je závislé na stavu přípravy, projednávání, finančních možnostech města a bude definováno v příslušné DÚR či DSP. Sama studie revitalizace ulic v Motolském údolí však uvádí, že nejprve nutné z ulic Vrchlického a Plzeňská dopravu odvést a pak až je možné zklidnění, požadavek je tak v rozporu s přímo připomínkovatelem uváděném podkladu. Není možné, a modely to i

ID	Připomínka	Vypořádání
	1z Ve srovnání se sousedními městskými částmi již dnes skrze Prahu 5 (bez Radlické radiály) projíždí mezi okruhy nadprůměrné množství vozidel (podrobně viz bod B) výše). I po zklidnění ulic Plzeňská/Vrchlického a Radlická např. na 50 % dnešního provozu by v Praze 5 zůstala dostatečná kapacita komunikací mezi Pražským a Městským okruhem. ***1aa*** Požadujeme do Plánu zařadit standardní opatření, které bude řešit humanizaci, zvýšení bezpečnosti a urbanizaci stávající Radlické ulice v celé délce (od Smíchova po Nové Butovice), v souladu městotvornými zásadami bude využívat stávající infrastruktury (metro B) a v jejím okolí zvyšovat kvalitu veřejného prostranství. Požadujeme, aby standardní opatření „Zklidnění a revitalizace Radlické ulice“ bylo zařazeno do Plánu a bylo přijato jako prioritní opatření v rámci akčního plánu pro nejbližší periodu. ***	potvrzují, zjednodušovat vliv Radlické radiály pouze na ulice Radlická, Plzeňská a Vrchlického. *** ***1z*** Není možné uvažovat uvedené ulice pouze jako spojnici MO a PO a současné intenzity pouze superponovat, mezi těmito okruhy existuje spoustu zdroj-cílů o různé mohutnosti, navíc každá oblast má rozdílný modal split a možnost změny modal splitu s ohledem na konfiguraci různých subsystémů dopravy v ní. Navíc nelze uvažovat pouze s nějakými ulicemi a ostatní z úvahy vypustit, či dokonce omezit se pouze na jednu oblast města. Není zřejmé, z čeho plyne, že vzhledem k dnešním zdroj-cílům, je kapacita 125 tis. vozidel za den vyjmenovaných ulic dostatečná. Při předpokladu, že většina cest není vykonávána pouze pro zábavu, plyne, že by se minimálně několik měsíců až jednotek let (než se lidé přestěhují jinam a změní svá zaměstnání) uvedených 50% kapacity přesunulo do jiných ulic města, které na danou zátěž nejsou připravené, a zhoršilo by se v nich například životní prostředí. Ano, je pravda, že ve zklidněných ulicích by se stav zlepšil. Zhoršení stavu na úkor jiných obyvatel však není žádoucí a nebylo by možné v SEA takové opatření projednat. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí řeší totiž celou PMO. *** ***1aa*** Do popisu opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) bude uvedeno, že součástí projektu musí být humanizace současného vedení Radlické ulice s cílem snížení vlivů dopravy na okolí, zvýšení bezpečnosti a estetické hodnoty. Samostatný projekt „zklidnění Radlické ulice“ by byl kontraproduktivní, neboť by nebyl implicitní součástí projektu Radlické radiály tak, jak je požadováno v připomínce. Realizace Radlické radiály

ID	Připomínka	Vypořádání
		není však navržena do roku 2030, s potěším lze tak konstatovat, že do té doby bude muset být Radlické ulice zcela jistě zrekonstruována, při dodržení platných legislativních předpisů, norem a Manuálu tvorby veřejných prostranství při projektování dojde zcela jistě ke zlepšení stavu. ***
2	*Spolek Jinonice (Milan Kostohryz):* ***PŘIPOMÍNKA ČÁSTEČNĚ ZAPRACOVÁNA*** ***2a*** A) Připomínky k opatření „585 Radlická radiála (projektová příprava)“ Plán předpokládá, že do roku 2030 bude probíhat pouze projektová příprava Radlické radiály (dále jen „Radiála“) a k její realizaci se přistoupí až někdy po roce 2030. Obdobný záměr Břevnovské radiály v Plánu vůbec není. Souhrn připomínek Požadujeme, aby opatření „585 Radlická radiála (projektová příprava)“ bylo z Plánu vyjmuto, neboť opatření je v příkrém rozporu se základními principy Plánu (zejména Dopravní politikou a jejími zásadami a strategickými cíli). *** ***2b*** Pokud by tato připomínka nemohla být zohledněna, žádáme, aby byly zohledněny alespoň tyto připomínky:	***2a*** Radlická radiála je dlouhodobě připravovaný projekt hlavního města Prahy, který má hlavní úkol odvedení dopravní zátěže z ulice Radlické, K Barrandovu, Plzeňská a Vrchlického, systémové propojení Městského okruhu s Rozvadovskou spojkou a odlehčení křižovatkových uzlů v navazující oblasti včetně Barrandovského mostu (přenesení části průpletových vazeb do nového napojení tunelového úseku). Tento projekt je rozpracován v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a bylo zahájeno územní řízení. Navíc je také proražena průzkumná štola o velikosti příčného profilu 13,46 m² v budoucím severním tunelu o délce 850 metrů, ze kterého byla provedena 180 m odbočka do jižního tunelu. V současné podobě by však realizace projektu Radlické radiály přivodila více problémů, než by odstranila, neboť na tento stav není současná síť vůbec připravena. Je tedy nezbytné realizovat sadu jiných opatření, která současnou síť na zapojení radlické radiály připraví, resp. odstraní současné problémy. Navíc je nezbytné dále pracovat s vedením trasy radiály v oblasti Jinonic. Výše uvedené je důvodem, proč je Radlická radiála v Plánu mobility právě ve stupni projektová příprava a ne jako realizace.

ID	Připomínka	Vypořádání
	1. Požadujeme, aby v rámci projektové přípravy Radiály byly zpracovány alternativy řešení automobilové dopravy v jihozápadní části Prahy, a to zejména řešení bez výstavby Radiály (a přijetí jiných vhodných opatření v souladu s Plánem – viz bod B) a C) níže). A aby proběhlo řádné vyhodnocení těchto variant řešení za účasti veřejnosti. *** ***2c*** 2. Požadujeme zpracování nového stanoviska EIA pro Radiálu (nikoliv prodlužování současného stanoviska). *** ***2d*** 3. Požadujeme, aby v rámci projektové přípravy Radiály byla přijata opatření ke snížení dopadů imisní a hlukové zátěže. A tato podmínka byla v Plánu vyjádřena. *** ***2e*** 4. Požadujeme, aby Radiála byla zprovozněna až poté, co bude provedeno zklidnění a revitalizace městských tříd Radlická, Vrchlického a Plzeňská a provedeno tzv. dopravní zklidnění Jinonic. *** ***2f*** 5. Na straně 136 konceptu Plánu uvést celý název opatření „585 Radlická radiála (projektová příprava)“ (chybí text v závorce). ***	Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. Příprava projektu „Břevnovské radiály“ nebyla dosud zahájena a není proto ani součástí dokumentu P+ Návrh. *** ***2b*** Plán udržitelné mobility navrhuje sadu opatření, které podporují veřejnou dopravu a její propojení na automobilovou dopravu, např. v opatřeních týkající se parkovišť P+R u stanic metra je uvedeno např. i P+R Stodůlky za účelem převedení regionálních vazeb silniční sítě na metro a autobusy v podobném směru jako je Radlická radiála. Všechna opatření týkající se veřejné, cyklistické dopravy a P+R mají být uvedena do provozu do roku 2030, na rozdíl od Radlické radiály. Posouzení alternativ v projektové přípravě je určitě možné, mechanismy aktualizace plánu mobility umožňují aktualizaci opatření, je nutné však tento požadavek uplatnit do projektové přípravy. Po vyplynutí dalších skutečností z projektové přípravy je možné tyto zanést do aktualizace dokumentu Návrh P+. Plánování mobility je cyklický proces. *** ***2c*** Zpracování nového stanoviska **EIA** pro radlickou radiálu není v kompetenci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, tento požadavek musí řešit příslušné úřady státní správy a samosprávy v závislosti na vývoji projektu. Plán udržitelné mobility pouze indikuje potřebu tohoto systémového spojení do budoucnosti (po roce 2030) a pracuje s rozpracovanou projektovou přípravou z důvodu názornosti finančních a časových horizontů tohoto spojení. Jak přesně má toto spojení vypadat,

ID	Připomínka	Vypořádání
		tedy například jaká jeho část má být v tunelu, kolik má mít jízdních pruhů, nebo křižovatek, je záležitostí jiných typů dokumentací. Při projednávání jakéhokoliv stupně dokumentace však lze vycházet ze schválené Dopravní politiky a opírat se o strategické cíle a prioritní osy, které nižší imisní a hlukovou zátěž implikují. Tuto námitku je nezbytné uplatnit skrz orgány státní správy a samosprávy k procesu EIA. P+ stojí zcela mimo proces EIA. *** ***2d*** Do popisu opatření ID 585 byla přidána věta: „Součástí projektu musí být opatření pro zmírnění negativních vlivů (zejména imisní a hluková zátěž) na okolní zástavbu s jasným cílem nezhoršení současného stavu.“ *** ***2e*** Do popisu opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) bude uvedeno, že součástí projektu musí být humanizace současného vedení Radlické ulice s cílem snížení vlivů dopravy na okolí, zvýšení bezpečnosti a estetické hodnoty. Samostatný projekt „zklidnění Radlické ulice“ by byl kontraproduktivní, neboť by nebyl implicitní součástí projektu Radlické radiály tak, jak je požadováno v připomínce. Do seznamu doporučených opatření k realizaci, tedy v režimu „Návrh-Standard“ bude přidáno opatření **„Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického“**, které bude doplněno o závěry studie revitalizace ulic v Motolském údolí a nutnost dalšího rozpracování do podoby projektové dokumentace. Souvislost s projektem Radlické radiály bude zmíněna. *** ***2f***

ID	Připomínka	Vypořádání
	2g Odůvodnění V zásobníku opatření 585 jsou uvedeny pozitivní dopady Radiály („Radlická radiála umožní převést značnou část vnitroměstské automobilové dopravy mezi západním sektorem hlavního města a jeho centrální oblastí po technicky vybavené trase s vysokým podílem tunelů, které sníží negativní vlivy provozu na okolní území. Zprovoznění Radlické radiály sníží (zejména na území Prahy 5) dopravní zatížení na stávajících dopravně významných ulicích procházejících stávající převážně obytnou zástavbou (např. Plzeňská, Vrchlického).“). Lze shrnout, že stavba má být přínosem pro území Prahy 5, kde uleví ulicím Plzeňská, Vrchlického a Radlická. O pozitivním dopadu pro Prahu jako celek se v Plánu nehovoří; předpokládáme proto, že celopražský přínos opatření neexistuje. *** ***2h***	V textu i zásobníku bude opraven název opatření na „**Radlická radiála (projektová příprava)**“. *** ***2g*** Dopravní systém je plnohodnotným systémem, na který lze aplikovat principy systémové analýzy. Ze základního principu pak plyne, že zlepším-li jednu část systému, zlepší se mi systém jako celek. Každá dopravní stavba má svá pozitiva a negativa v různým měřítcích, stejně tak i projekt, který bude následkem projektové přípravy obsažené v ID 585. V případě projektu realizovaného na základě projektové přípravy v ID 585 opravdu převažují pozitivní vlivy v oblasti prahy 5, přesně právě proto jsou přímo v dokumentu P+ Návrh také uvedeny negativní vlivy na současný MO, který Prahou 5 prochází. Vlivy na město jako celek tedy jsou, jen nejsou tak názorné, jako na Praze 5. Plán mobility je komplexní dokument, pracuje tedy pouze do určité podrobnosti, a tudíž nemůže vyjmenovávat každý detail každého projektu. *** ***2h*** Opatření bylo řádně hodnoceno autorizovanou osobou v SEA včetně negativních vlivů, což je zohledněno kromě vlastního hodnocení i v návrhu stanoviska SEA. Potenciální negativní vlivy byly do karty opatření doplněny, došlo totiž k technickému nedopatření při exportu opatření z původně uvažované fáze realizace do předkládané fáze projektové přípravy. Zrevidována byla i rizika. Každý projekt má svá pozitiva i negativa. Upozorňujeme však, že se jedná pouze o projektovou přípravu, nikoliv o realizaci opatření. Metodiky k plánování mobility nejsou zakotveny v žádném právním předpisu, nemohlo tudíž dojít k porušení právních předpisů. Hodnocení

ID	Připomínka	Vypořádání
	Velmi zarážející je, že negativní dopady opatření 585 nejsou uvedeny vůbec žádné. I laikovi musí být zřejmé, že tomu tak není. Negativních dopadů je totiž řada (viz níže). Je zřejmé, že v rozporu s právními předpisy neproběhlo řádné vyhodnocení dopadů opatření 585 na město. Opatření 585 proto není možné do Plánu zařadit, popř. je třeba nejprve přistoupit k řádnému vyhodnocení dopadů a porovnání s alternativními řešeními (viz návrhy v bodu B) a C) níže). *** ***2i*** Měly by být zohledněny přinejmenším tyto negativní dopady opatření 585 Radlická radiála: - Ohrožení konkurenceschopnosti veřejné dopravy na jihozápadu města: Radiála je vedena v souběhu se systémy kolejové dopravy – metro, vlak, výhledově tramvaj (změna ÚPn pracuje s možností prodloužení tramvajové trati v místě dnešní komunikace Radlická k metru N. Butovice). Takový souběh je jednak v rozporu se zásadami dopravní politiky: „Veřejnou dopravou především," „Autem, když nejde jinak" (auta mají sloužit jako doplněk MHD; v místech s dobrou dostupností MHD, jako v tomto případě, má být IAD dokonce regulována), „Město pro život" a také „O co méně stavět, o to lépe řídit" (mj. výstavba nových kapacitních komunikací má být nejkrajnějším řešením; v případě Radiály nebyly varianty řešení prověřeny). Dále v rozporu se strategickými cíli „Snížení prostorové náročnosti dopravy" (na přepravu jedné osoby je potřeba nejméně prostoru v případě elektrické kolejové dopravy), „Snížení uhlíkové stopy" (využití elektrické trakce). *** ***2j***	opatření proběhlo v souladu s certifikovanými metodikami a hodnotitelé byli na negativní opatření při hodnocení upozorněni, zejména pak na negativní vlivy na oblast Prahy 5 a rozpočet města. *** ***2i*** Ohrožení konkurenceschopnosti veřejné dopravy na jihozápadu města bylo přidáno do rizik opatření ID 585. Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. *** ***2j*** Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. Bariérový efekt je uveden v negativních dopadech. Došlo totiž k technickému nedopatření při exportu opatření z původně uvažované fáze realizace do předkládané fáze projektové přípravy, tento negativní dopad byl tedy doplněn. Požadavek ke zmírnění bariérového efektu byl doplněn dokonce i do popisu projektu. Prakticky neexistuje projekt, který by bez výhrad naplnil veškeré strategické cíle, nelze proto bezvýhradně aplikovat všechny strategické cíle na veškeré projekty, je však nutné se o jejich naplnění snažit, právě proto je ID 585 ve stupni projektové přípravy, ne realizace opatření. Věta „Radiála zatraktivní příjezd do centra autem" není nikde v kartě opatření uvedena. V pozitivních dopadech je uvedeno "Radlická radiála umožní převést značnou část vnitroměstské automobilové dopravy mezi západním sektorem hlavního města a jeho centrální oblastí

ID	Připomínka	Vypořádání
	Zhoršení dostupnosti veřejné dopravy: Opatření vnáší do území bariéry a zhoršuje dostupnost hromadné dopravy preferováním individuální dopravy (rozpor se strategickým cílem „Zlepšení dostupnosti dopravy“ – strategický cíl sleduje zlepšení dostupnosti dopravy pro široké spektrum obyvatel i návštěvníků včetně osob se sníženou schopností orientace nebo pohybu, včetně propojení různých druhů dopravy mezi sebou. – Navýšení intenzit na návazné síti: o Radiála zatraktivní příjezd do centra autem (viz výslovně výčet pozitivních dopadů radiály, podle kterých má Radiála soužit pro spojení IAD mezi západním sektorem hlavního města a jeho centrální oblastí“), tj. Radiála zvýší počet automobilů projíždějících přes centrální kordon (rozpor s řadou strategických cílů, např. „zvýšení prostorové efektivity dopravy,“ „snížení uhlíkové stopy,“). *** ***2k*** o V návazné síti podél trasy Radiály lze očekávat navýšení intenzit v ulicích Jinonická a Peroutkova, neboť budou pro dopravu do centra stále atraktivní (z hlediska vzdálenosti i času v porovnání s Radiálou), což znamená i navýšení intenzit v ulicích Karlštejnská a Klikatá. – Výstavba nové sběrné komunikace mezi obytnými soubory Nové Butovice – Botanika, Jinonice – Butovice – Waltrovka s dělícím efektem a dopadem na životní prostředí (rozpor např. se strategickým cílem „zlepšení lidského zdraví“). *** ***2l*** – Výrazný zásah do městského prostředí: zhoršení kvality veřejných prostranství v oblasti stanice metra Jinonice a především stanice	po technicky vybavené trase s vysokým podílem tunelů, které sníží negativní vlivy provozu na okolní území.“, která byla zřejmě chybně interpretována. Podstatná informace z věty je totiž “po technicky vybavené trase s vysokým podílem tunelů“. *** ***2k*** Ve věci intenzit dopravy na návazné síti ulic je nezbytné aplikovat námitky v příslušných procesech k projednávání DÚR, DSP, případně EIA. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí pracuje s úrovní Pražské metropolitní oblasti. Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. Bariérový efekt i efekt negativních vlivů na zástavbu je uveden v negativních dopadech. Došlo totiž k technickému nedopatření při exportu opatření z původně uvažované fáze realizace do předkládané fáze projektové přípravy, tyto negativní dopady byl tedy doplněn. *** ***2l*** Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Jedním z důsledků Strategických cílů je i kvalita veřejných prostranství, s čímž je v souladu i prioritní osa H „Zlepšení kvality veřejných prostranství“ přijaté Dopravní politiky města. *** ***2m***

ID	Připomínka	Vypořádání
	metra Nové Butovice (kde by v souladu s nástroji územního plánování mělo vzniknout jedno z hlavních center polycentrické Prahy); to je v rozporu s politikou „Město pro život“ (Praha bude zvyšovat kvalitu veřejného prostranství…), i politikou „Plánovat pro budoucnost“ (Praha bude důsledně koordinovat územní a dopravní plánování). *** ***2m*** - Výrazné investiční a provozní náklady (rozpor s např. s cílem „Zvýšení finanční udržitelnosti“). - Výstavba nové komunikace v krajinářsky hodnotném území s vysokou mírou rekreačních aktivit: stavba vede u (starých) Butovic těsně u Prokopského údolí. - Zhoršení lidského zdraví: Radiála přivede desetitisíce vozidel do Pražské kotliny a v celopražském měřítku zvýší imisní zatížení obyvatelstva i životního prostředí hlukem a exhalacemi. Dojde rovněž k zatížení obyvatelstva podél trasy Radiály (včetně několika škol); rozpor s cílem „Zlepšení lidského zdraví.“ Zároveň lze snadno zpochybnit pozitivní dopady pro území Prahy 5 tak, jak jsou uvedeny v zásobníku opatření 585. *** ***2n*** Detailní připomínky k projektu, který by se dle opatření 585 Radlická Radiála (projektová příprava) měl dále rozpracovávat, jsou uvedeny v Příloze č. 1. *** ***2o***	Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. V Návrhu P+ je opatření „projektová příprava“, nikoliv realizace, investiční náklady na pořízení dokumentace jsou oproti jiným projektům v řádu desítek miliard opravdu zlomkové. Projektová dokumentace nemá provozní náklady. *** ***2n*** Připomínky k přípravě projektu musí být uvedeny k přípravě projektu, tedy k DÚR či DSP. Plán mobility nemá nástroje pro jejich závazné zapracování. *** ***2o*** Opatření bylo řádně hodnoceno autorizovanou osobou v SEA včetně negativních vlivů, což je zohledněno kromě vlastního hodnocení i v návrhu stanoviska SEA. Zpracovatel SEA dokonce nad rámec hodnotil dopady i dopady stavby, ačkoliv do roku 2030 Plán udržitelné mobility počítá pouze s projektovou přípravou. Na projekt Radlické radiály je dokonce platná EIA. Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. Negativní vlivy byly do zásobníku doplněny, došlo totiž k technickému nedopatření při exportu opatření z původně uvažované fáze realizace do předkládané fáze projektové přípravy. Zrevidována byla i rizika. Každý projekt má svá pozitiva i negativa. Upozorňujeme však, že se jedná pouze o projektovou přípravu, nikoliv o realizaci opatření. Hodnocení opatření proběhlo v souladu s certifikovanými metodikami a hodnotitelé byli na negativní

ID	Připomínka	Vypořádání
	Jak je vidět, s opatřením 585 je spojena řada negativních dopadů (včetně zjevného rozporu s Dopravní politikou a strategickými cíli), které však v Plánu nebyly vůbec hodnoceny (Plán žádné „negativní dopady“ nenašel; uvádí pouze „pozitivní dopady“). Opatření 585 tedy nebylo řádně posouzeno a není možné jej do Plánu zařadit. Popř. by bylo třeba nejprve přistoupit k řádnému vyhodnocení dopadů a porovnání s alternativními řešeními. *** ***2p*** Radiála má platné stanovisko EIA z roku 2011, jehož platnost byla prodloužena do 10.7.2021. Dle Plánu se má Radiála realizovat až po roce 2030. Pro případ, že by opatření 585 zůstalo v Plánu zachováno, žádáme (s ohledem na chybějící posouzení pozitivních a negativních dopadů), aby v průběhu projektové přípravy opatření 585 bylo zpracováno nové stanovisko EIA (nikoliv jen prodloužení platnosti stávajícího stanoviska). *** ***2r*** „Hodnocení koncepce Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí“ (11/2018), které zpracovala společnost EIA SERVIS, s.r.o., uvádí, že u Radlické radiály se nepředpokládá nárůst imisí nad úroveň limitů (strana 85 an.). Tento závěr je zjevně chybný (podobně viz Příloha 1); v území bude např. nadlimitní zatížení benzo(a)pyrenem, ačkoliv Plán chce nadlimitní koncentrace této látky území Prahy zcela vymýtit (viz indikátory u strategického cíle „Zlepšení lidského zdraví“). Dále zdůrazňujeme, že „Hodnocení koncepce“ (strana 135) vidí v Radiále přínos „za předpokladu realizace opatření ke snížení dopadů imisní zátěže.“ Žádáme proto, aby v rámci projektové přípravy Radiály byla důsledně přijímána opatření ke snížení dopadů imisní a hlukové	opatření při hodnocení upozorněni, zejména pak na negativní vlivy na oblast Prahy 5 a rozpočet města. *** ***2p*** Zpracování nového stanoviska **EIA** pro radlickou radiálu není v kompetenci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, tento požadavek musí řešit příslušné úřady státní správy a samosprávy v závislosti na vývoji projektu. Plán udržitelné mobility pouze indikuje potřebu tohoto systémového spojení do budoucnosti (po roce 2030) a pracuje s rozpracovanou projektovou přípravou z důvodu názornosti finančních a časových horizontů tohoto spojení. Jak přesně má toto spojení vypadat, tedy například jaká jeho část má být v tunelu, kolik má mít jízdních pruhů, nebo křižovatek, je záležitostí jiných typů dokumentací. Při projednávání jakéhokoliv stupně dokumentace však lze vycházet ze schválené Dopravní politiky a opírat se o strategické cíle a prioritní osy, které nižší imisní a hlukovou zátěž implikují. Tuto námitku je nezbytné uplatnit skrz orgány státní správy a samosprávy k procesu EIA. P+ stojí zcela mimo proces EIA. *** ***2r*** Hodnocení tohoto opatření v hodnocení koncepce SEA vycházelo mimo jiné z platné EIA projektu Radlické radiály. Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne

ID	Připomínka	Vypořádání
	zátěže a tato podmínka byla v Plánu výslovně uvedena. Současný projekt radiály počítá s kompenzačním opatřením ve formě výsadby 400 stromů z důvodu nadlimitního zatížení území emisemi. Takové kompenzační opatření je zjevně nedostatečné, neboť neřeší období od dokončení výstavby Radiály do doby jejich plnohodnotného vegetačního zapojení a především pak každé zimní období, kdy budou stromy v bezlistém stavu. *** ***2s*** I v případě, že by se Radiála přeci jen realizovala, je třeba před jejím zprovozněním provést dopravní zklidnění oblastí Prahy 5, které tranzitní dopravou nejvíce trpí – tj. tříd Radlická, Plzeňská, Vrchlického (k těmto třídám podrobněji níže) a provést tzv. dopravní zklidnění Jinonic (podrobností zde https://www.praha5.cz/dopravni-zklidneni-jinonic/). Jen tak bude možné dosáhnout slibovaného „zklidňujícího“ efektu Radiály na ostatní komunikace v Praze 5. Pamatujme, že po zprovoznění Tunelového komplexu Blanka se do „prázdných“ ulic vrátila automobilová doprava během několika málo týdnů. Ty ulice, které nebyly při zprovoznění Blanky dopravně zklidněny, se již dodatečně zklidnit nepodařilo. *** ***2t*** Požadujeme nepokračovat dále na projektové přípravě projektu Radiály, který je v hrubém rozporu se strategickými cíli Plánů a dopravní politikou hlavního města Prahy. *** ***2u*** B) Připomínky k opatření „Rekonstrukce tříd Vrchlického a Plzeňské“	realizaci opatření. Do karty opatření byl doplněn text: „Součástí projektu musí být opatření pro zmírnění negativních vlivů (zejména imisní a hluková zátěž) na okolní zástavbu s jasným cílem nezhoršení současného stavu.“ *** ***2s*** Do seznamu doporučených opatření k realizaci, tedy v režimu „Návrh-Standard“ bude přidáno opatření **„Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického“**, které bude doplněno o závěry studie revitalizace ulic v Motolském údolí a nutnost dalšího rozpracování do podoby projektové dokumentace. Souvislost s projektem Radlické radiály bude zmíněna. Do karty opatření Radlická radiála (projektová příprava) byl doplněn text: „Součástí projektu musí být humanizace stávající Radlické ulice.“ Situace po zprovoznění tunelového komplexu Blanka je o mnoho složitější, než aby se dala shrnout do jedné věty. Na některých ulicích se intenzity dopravy zvýšily, na některých výrazně snížily. Někde zůstaly zachovány. Více viz http://www.tunelblanka.info/aktualni-informace/. *** ***2t*** Radlická radiála je dlouhodobě připravovaný projekt hlavního města Prahy, který má hlavní úkol odvedení dopravní zátěže z ulice Radlické, K Barrandovu, Plzeňská a Vrchlického, systémové propojení Městského okruhu s Rozvadovskou spojkou a odlehčení křižovatkových uzlů v navazující oblasti včetně Barrandovského mostu (přenesení části průpletových vazeb do nového napojení tunelového úseku). Tento projekt je rozpracován v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a bylo zahájeno územní řízení. Navíc je také proražena průzkumná štola o velikosti příčného profilu 13,46 m² v budoucím severním tunelu

ID	Připomínka	Vypořádání
	Toto opatření bylo z poslední verze Plánu vyjmuto z důvodu „nejasnosti ohledně přípravy projektu." Souhrn připomínek Žádáme, aby opatření Rekonstrukce tříd Vrchlického a Plzeňské (jehož podstatou je dopravní zklidnění obou ulic) bylo do Plánu zpět zařazeno v režimu „Návrh – Standard" (nástroj dopravní politiky: (18) Zklidnění a revitalizace městských tříd. Opatření musí být realizováno před výstavbou Radlické radiály. Zklidnění ulic Vrchlického a Plzeňská je téma, kterému se v Praze 5 věnuje velká pozornost a pokračuje projektová příprava (podrobně zde: https://motolskeudoli.praha5.cz/). Klíčové je, že toto opatření (spolu s nově navrhovaným opatřením „Zklidnění a revitalizace Radlické ulice" – viz níže), by bylo schopné přinést stejné „pozitivní dopady" jako kontroverzní opatření „585 Radlická radiála" a přitom by s ním nebyly spojeny zásadní „negativní dopady," které přináší Radiála a jsou nastíněny výše. *** ***2v*** I v případě, že by se Radiála přeci jen realizovala, je třeba zklidnění ulic Vrchlického a Plzeňské provést před zprovozněním Radiály. Jen tak bude možné dosáhnout slibovaného „zklidňujícího" efektu Radiály na ostatní komunikace v Praze 5. Pamatujme, že po zprovoznění Tunelového komplexu Blanka se do „prázdných" ulic vrátila automobilová doprava během několika málo týdnů. Ty ulice, které nebyly při zprovoznění Blanky zklidněny, se již dodatečně zklidnit nepodařilo.	o délce 850 metrů, ze kterého byla provedena 180 m odbočka do jižního tunelu. V současné podobě by však realizace projektu Radlické radiály přivodila více problémů, než by odstranila, neboť na tento stav není současná síť vůbec připravena. Je tedy nezbytné realizovat sadu jiných opatření, která současnou síť na zapojení radlické radiály připraví. Navíc je nezbytné dále pracovat s vedením trasy radiály v oblasti Jinonic. Výše uvedené je důvodem, proč je Radlická radiála v Plánu mobility právě ve stupni projektová příprava a ne jako realizace. Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. *** ***2u*** Do seznamu doporučených opatření k realizaci, tedy v režimu „Návrh-Standard" bude přidáno opatření **„Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického"**, které bude doplněno o závěry studie revitalizace ulic v Motolském údolí a nutnost dalšího rozpracování do podoby projektové dokumentace. Souvislost s projektem Radlické radiály bude zmíněna. Do popisu opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) bude uvedeno, že součástí projektu musí být humanizace současného vedení Radlické ulice s cílem snížení vlivů dopravy na okolí, zvýšení bezpečnosti a estetické hodnoty. Samostatný projekt „zklidnění Radlické ulice" by byl kontraproduktivní, neboť by nebyl implicitní součástí projektu Radlické radiály tak, jak je požadováno v připomínce. *** ***2v*** Do seznamu doporučených opatření k realizaci, tedy v režimu „Návrh-Standard" bude přidáno opatření **„Rekonstrukce ulic Plzeňská a**

ID	Připomínka	Vypořádání
	Většina problémů ulic Plzeňská/Vrchlického může být vyřešena před zahájením stavby Radlické Radiály pomocí realizace doporučení studie na zklidnění Motolského údolí. *** ***2w*** Způsobí dopravní zklidnění bez Radiály dopravní kolaps? V Praze 5 jsou dvě kapacitní komunikace spojující Pražský okruh a Městský okruh: Strakonická (50 tisíc vozidel/den) a K Barrandovu (45 tisíc vozidel/den), tj. dohromady cca 95 tisíc vozidel za den. Jako další spojnice slouží ulice Plzeňská/Vrchlická a Radlická (dohromady přes 60 tisíc vozidel za den). Tj. přes území Prahy 5 projíždí mezi Pražským okruhem a Městským okruhem v průměru přes 155 tisíc vozidel za den. Pro srovnání přes území sousední Prahy 6 projíždí mezi okruhy (ulicemi Patočkova, Evropská a Roztocká) asi 95 tisíc vozidel za den. Praha 5 sousedí na druhé straně s Prahou 4, kde je situace deformována Severojižní magistrálou (ze 110 tisíc vozidel, které přijíždí po D1 k Městskému okruhu, jich téměř 90 tisíc pokračuje na magistrálu). I přes indukci způsobenou Severojižní magistrálou projíždí v Praze 4 (ulicemi Komořanská/Modřanská, Novodvorská/Vídeňská a D1) mezi okruhy také asi 155 tisíc vozidel za den. Lze očekávat, že zklidnění Severojižní magistrály by počet vozidel v Praze 4 podstatně snížil. Z toho vyplývá, že ve srovnání se sousedními městskými částmi skrze Prahu 5 již dnes (bez Radlické radiály!) projíždí mezi oběma okruhy nadprůměrné množství vozidel. I po zklidnění ulic Plzeňská/Vrchlického a Radlická např. na 50 % dnešního provozu by v Praze 5 zůstala dostatečná kapacita komunikací mezi Pražským a Městským okruhem (cca 125 tisíc vozidel za den).	**Vrchlického“**, které bude doplněno o závěry studie revitalizace ulic v Motolském údolí a nutnost dalšího rozpracování do podoby projektové dokumentace. Souvislost s projektem Radlické radiály bude zmíněna. Do karty opatření Radlická radiála (projektová příprava) byl doplněn text: „Součástí projektu musí být humanizace stávající Radlické ulice.“ Situace po zprovoznění tunelového komplexu Blanka je o mnoho složitější, než aby se dala shrnout do jedné věty. Na některých ulicích se intenzity dopravy zvýšily, na některých výrazně snížily. Někde zůstaly zachovány. Více viz http://www.tunelblanka.info/aktualni-informace/. Pořadí uvedení do provozu jednotlivých opatření je závislé na stavu přípravy, projednávání, finančních možnostech města a bude definováno v příslušné DÚR či DSP. Sama studie revitalizace ulic v Motolském údolí však uvádí, že nejprve nutné z ulic Vrchlického a Plzeňská dopravu odvést a pak až je možné zklidnění, požadavek je tak v rozporu s přímo připomínkovatelem uváděném podkladu. Není možné, a modely to i potvrzují, zjednodušovat vliv Radlické radiály pouze na ulice Radlická, Plzeňská a Vrchlického. *** ***2w*** Připomínka je nesrozumitelná a založená na velmi zjednodušených neodborných úvahách. Každé snížení kapacity dopravní systému způsobí alespoň dočasné zhoršení stavu, co je míněno kolapsem, však není zřejmé. Stačí si představit tok tekutiny v jakémkoliv složitějším horninovém systému, například ve vápenci. Jeskyně s jejich patry jsou tak jasnou analogií. Text připomínky míchá dohromady tranzitní a zdroj-cílovou dopravu, není možné uvažovat uvedené ulice pouze jako spojnici MO a PO a současné intenzity pouze superponovat, mezi těmito okruhy existuje spoustu zdroj-cílů o různé mohutnosti, navíc každá oblast má rozdílný modal split a možnost změny modal splitu s ohledem na konfiguraci různých subsystémů dopravy v ní. Navíc nelze uvažovat pouze s nějakými ulicemi a ostatní z úvahy vypustit. Není zřejmé, z čeho

ID	Připomínka	Vypořádání
	Požadujeme, aby standardní opatření „Rekonstrukce tříd Vrchlického a Plzeňské“ bylo do Plánu navráceno a bylo přijato jako prioritní opatření v rámci akčního plánu pro nejbližší periodu. ***2x*** C) Připomínky k opatření „Zklidnění a revitalizace Radlické ulice“ Toto opatření není v Plánu obsaženo. Souhrn připomínek Žádáme, aby do Plánu bylo zařazeno opatření „Zklidnění a revitalizace Radlické ulice“ (v celé délce (od Smíchova po Nové Butovice) v režimu „Návrh – Standard“ (nástroj dopravní politiky: (18) Zklidnění a revitalizace městských tříd. Opatření musí být realizováno před výstavbou Radlické radiály. Klíčové je, že toto opatření (spolu s opatřením „„Rekonstrukce tříd Vrchlického a Plzeňské“ – viz výše), by bylo schopné přinést stejné „pozitivní dopady“ jako kontroverzní opatření „585 Radlická radiála“ a přitom by s ním nebyly spojeny zásadní „negativní dopady,“ které přináší Radiála (opatření 585) a jsou nastíněny výše pod písmenem A). ***2y*** I v případě, že by se Radiála přeci jen realizovala, je třeba zklidnění ulice Radlická provést před zprovozněním Radiály. Jen tak bude možné dosáhnout slibovaného „zklidňujícího“ efektu Radiály na ostatní komunikace v Praze 5. Pamatujme, že po zprovoznění Tunelového komplexu Blanka se do „prázdných“ ulic vrátila automobilová doprava během několika málo týdnů. Ty ulice, které nebyly při zprovoznění Blanky zklidněny, se již dodatečně zklidnit nepodařilo. ***2z***	plyne, že vzhledem k dnešním zdroj-cílům, je kapacita 125 tis. vozidel za den vyjmenovaných ulic dostatečná. Při předpokladu, že většina cest není vykonávána pouze pro zábavu, plyne, že by se minimálně několik měsíců až jednotek let (než se lidé přestěhují jinam a změní svá zaměstnání) uvedených 50% kapacity přesunulo do jiných ulic města, které na danou zátěž nejsou připravené, a zhoršilo by se v nich například životní prostředí. Ano, je pravda, že ve zklidněných ulicích by se stav zlepšil. Zhoršení stavu na úkor jiných obyvatel však není žádoucí a nebylo by možné v SEA takové opatření projednat. Úvaha navíc absolutně nezohledňuje rozvoj města, ani příměstské oblasti. *** ***2x*** Do popisu opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) bude uvedeno, že součástí projektu musí být humanizace současného vedení Radlické ulice s cílem snížení vlivů dopravy na okolí, zvýšení bezpečnosti a estetické hodnoty. Samostatný projekt „zklidnění Radlické ulice“ by byl kontraproduktivní, neboť by nebyl implicitní součástí projektu Radlické radiály tak, jak je požadováno v připomínce. *** ***2y*** Do karty opatření Radlická radiála (projektová příprava) byl doplněn text: „Součástí projektu musí být humanizace stávající Radlické ulice.“ Situace po zprovoznění tunelového komplexu Blanka je o mnoho složitější, než aby se dala shrnout do jedné věty. Na některých ulicích se intenzity dopravy zvýšily, na některých výrazně snížily. Někde zůstaly zachovány. Více viz http://www.tunelblanka.info/aktualni-informace/. Pořadí uvedení do provozu jednotlivých opatření je závislé na stavu přípravy, projednávání, finančních možnostech města a bude definováno v příslušné DÚR či DSP. Sama studie revitalizace ulic v Motolském údolí

ID	Připomínka	Vypořádání
	Ve srovnání se sousedními městskými částmi již dnes skrze Prahu 5 (bez Radlické radiály) projíždí mezi okruhy nadprůměrné množství vozidel (podrobně viz bod B) výše). I po zklidnění ulic Plzeňská/Vrchlického a Radlická např. na 50 % dnešního provozu by v Praze 5 zůstala dostatečná kapacita komunikací mezi Pražským a Městským okruhem. ***2aa*** Požadujeme do Plánu zařadit standardní opatření, které bude řešit humanizaci, zvýšení bezpečnosti a urbanizaci stávající Radlické ulice v celé délce (od Smíchova po Nové Butovice), v souladu městotvornými zásadami bude využívat stávající infrastruktury (metro B) a v jejím okolí zvyšovat kvalitu veřejného prostranství. Požadujeme, aby standardní opatření „Zklidnění a revitalizace Radlické ulice“ bylo zařazeno do Plánu a bylo přijato jako prioritní opatření v rámci akčního plánu pro nejbližší periodu. ***	však uvádí, že nejprve nutné z ulic Vrchlického a Plzeňská dopravu odvést a pak až je možné zklidnění, požadavek je tak v rozporu s přímo připomínkovatelem uváděném podkladu. Není možné, a modely to i potvrzují, zjednodušovat vliv Radlické radiály pouze na ulice Radlická, Plzeňská a Vrchlického. *** ***2z*** Není možné uvažovat uvedené ulice pouze jako spojnici MO a PO a současné intenzity pouze superponovat, mezi těmito okruhy existuje spoustu zdroj-cílů o různé mohutnosti, navíc každá oblast má rozdílný modal split a možnost změny modal splitu s ohledem na konfiguraci různých subsystémů dopravy v ní. Navíc nelze uvažovat pouze s nějakými ulicemi a ostatní z úvahy vypustit, či dokonce omezit se pouze na jednu oblast města. Není zřejmé, z čeho plyne, že vzhledem k dnešním zdroj-cílům, je kapacita 125 tis. vozidel za den vyjmenovaných ulic dostatečná. Při předpokladu, že většina cest není vykonávána pouze pro zábavu, plyne, že by se minimálně několik měsíců až jednotek let (než se lidé přestěhují jinam a změní svá zaměstnání) uvedených 50% kapacity přesunulo do jiných ulic města, které na danou zátěž nejsou připravené, a zhoršilo by se v nich například životní prostředí. Ano, je pravda, že ve zklidněných ulicích by se stav zlepšil. Zhoršení stavu na úkor jiných obyvatel však není žádoucí a nebylo by možné v SEA takové opatření projednat. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí řeší totiž celou PMO. *** ***2aa*** Do popisu opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) bude uvedeno, že součástí projektu musí být humanizace současného vedení Radlické ulice s cílem snížení vlivů dopravy na okolí, zvýšení bezpečnosti

ID	Připomínka	Vypořádání
		a estetické hodnoty. Samostatný projekt „zklidnění Radlické ulice“ by byl kontraproduktivní, neboť by nebyl implicitní součástí projektu Radlické radiály tak, jak je požadováno v připomínce. Realizace Radlické radiály není však navržena do roku 2030, s potěším lze tak konstatovat, že do té doby bude muset být Radlické ulice zcela jistě zrekonstruována, při dodržení platných legislativních předpisů, norem a Manuálu tvorby veřejných prostranství při projektování dojde zcela jistě ke zlepšení stavu. ***
3	*Obvodní výbor KDU-ČSL a zastupitele klubu KDU a nezávislých v MČ Praha 5:* ***PŘIPOMÍNKA ČÁSTEČNĚ ZAPRACOVÁNA*** Obvodní výbor KDU-ČSL v Praze 5 s politováním zaznamenal, že v konceptu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí byla nakonec vypuštěna rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického. Studie proměny těchto dvou ulic je hotová a prošla náročným procesem projednávání nejen s dotčenými orgány, ale i s širokou veřejností. Není sporu, že toto dílo patří mezi nejlepší urbanistické a dopravní studie, které kdy na Praze 5 vznikly. Realizace dopravních úprav Plzeňské a Vrchlického jsou jednou z podmínek otevření plánované Radlické radiály. Jejich zavedení zlepší plynulost dopravy již před otevřením radiály, není tedy na výstavbu radiály vázáno. Žádáme, aby rekonstrukce ulic Plzeňské a Vrchlického byly vráceny do Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí.	V době hodnocení opatření nebylo o tomto záměru příliš mnoho informací, proto nebylo původně v Návrhu toto upaření uvažováno. Do seznamu doporučených opatření k realizaci, tedy v režimu „Návrh-Standard“ bude přidáno opatření **„Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického“**, které bude doplněno o závěry studie revitalizace ulic v Motolském údolí a nutnost dalšího rozpracování do podoby projektové dokumentace. Bude zmíněna souvislost s projektem Radlické radiály. Sama studie revitalizace ulic v Motolském údolí však uvádí, že nejprve nutné z ulic Vrchlického a Plzeňská dopravu odvést a pak až je možné zklidnění, požadavek je tak v rozporu s přímo připomínkovatelem uváděném podkladu. Pořadí uvedení do provozu jednotlivých opatření je závislé na stavu přípravy, projednávání, finančních možnostech města a bude definováno v příslušné DÚR či DSP.
	Spolek Cibulka (Ing. Pavel Peterka, Ph.D.): ***PŘIPOMÍNKA ČÁSTEČNĚ ZAPRACOVÁNA*** ***3a***	***3a*** V době hodnocení opatření nebylo o tomto záměru příliš mnoho informací, proto nebylo původně v Návrhu toto upaření uvažováno.

ID	Připomínka	Vypořádání
	V konceptu návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí byla vypuštěna rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického. Studie proměny těchto dvou ulic je hotová a prošla náročným procesem projednávání nejen s dotčenými orgány, ale i s širokou veřejností. Není sporu, že toto dílo patří mezi nejlepší urbanistické a dopravní studie, které kdy na Praze 5 vznikly. Realizace dopravních úprav Plzeňské a Vrchlického jsou jednou z podmínek otevření plánované Radlické radiály. Jejich zavedení zlepší plynulost dopravy již před otevřením radiály, není tedy na výstavbu radiály vázáno. Žádáme, aby rekonstrukce ulic Plzeňské a Vrchlického byly vráceny do Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. *** ***3b*** V konceptu návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je dále uvedena projektová příprava Radlické radiály. Aby skutečně sloužila svému účelu, tedy aby byla městskou sběrnou komunikací, která uleví obytným čtvrtím, je nezbytné její projekt upravit. Na tom panuje všeobecná shoda a nikdo z politiků ani dopravních odborníků to nezpochybňuje. *** ***3c*** Žádáme, aby v projektové přípravě Radlické radiály (kapitola Návrhu: 3.2.6 Nová komunikační propojení) byly zapracovány námitky č. 1 až 4 uvedené v příloze. Příloha – Věc: Námitky k navazujícímu úz. řízení „Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č. 9567“ (dále RR): Vítáme snahy hl. m. Prahy řešit neutěšený stav dopravy na jihozápadě Prahy a jako velká část obyvatel v principu souhlasíme se stavbou RR.	Do seznamu doporučených opatření k realizaci, tedy v režimu „Návrh-Standard“ bude přidáno opatření **„Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického“**, které bude doplněno o závěry studie revitalizace ulic v Motolském údolí a nutnost dalšího rozpracování do podoby projektové dokumentace. Bude zmíněna souvislost s projektem Radlické radiály. Sama studie revitalizace ulic v Motolském údolí však uvádí, že nejprve nutné z ulic Vrchlického a Plzeňská dopravu odvést a pak až je možné zklidnění, požadavek je tak v rozporu s přímo připomínkovatelem uváděném podkladu. Pořadí uvedení do provozu jednotlivých opatření je závislé na stavu přípravy, projednávání, finančních možnostech města a bude definováno v příslušné DÚR či DSP. *** ***3b*** Radlická radiála je dlouhodobě připravovaný projekt hlavního města Prahy, který má hlavní úkol odvedení dopravní zátěže z ulice Radlické, K Barrandovu, Plzeňská a Vrchlického, systémové propojení Městského okruhu s Rozvadovskou spojkou a odlehčení křižovatkových uzlů v navazující oblasti včetně Barrandovského mostu (přenesení části průpletových vazeb do nového napojení tunelového úseku). Tento projekt je rozpracován v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a bylo zahájeno územní řízení. Navíc je také proražena průzkumná štola o velikosti příčného profilu 13,46 m^2 v budoucím severním tunelu o délce 850 metrů, ze kterého byla provedena 180 m odbočka do jižního tunelu. V současné podobě by však realizace projektu Radlické radiály přivodila více problémů, než by odstranila, neboť na tento stav není současná síť vůbec připravena. Je tedy nezbytné realizovat sadu jiných opatření, která současnou síť na zapojení radlické radiály připraví, resp. odstraní současné problémy. Navíc je nezbytné dále pracovat s vedením trasy radiály v oblasti Jinonic. Výše uvedené je důvodem, proč je Radlická

ID	Připomínka	Vypořádání
	Podaný návrh RR však namísto deklarované a v územním plánu zanesené sběrné městské komunikace je svými parametry dálničním přivaděčem do centra Prahy a tranzitní rychlostní komunikací. To je v rozporu s územním plánem a dalšími nadřazenými územně plánovacími dokumenty. Taková RR by samozřejmě vedla ke zhoršení dopravy, nikoliv k proklamovanému zlepšení dopravy a života obyvatel. Proto se připojujeme k námitkám k RR uvedenými ve stanovisku MČ Praha 5 (příloha č. 1) a k námitkám spolku Jinonice (příloha č. 2). Jako zásadní vnímáme zejména námitky, které by se daly stručně vystihnout takto: 1. modelování dopravy při kongescích a 2. zamezení rozlévání dopravy (při kongescích) na jiné komunikace, než je plánovaná Nová Radlická. 3. 7000 míst v P+R na západním břehu Vltavy 4. Bezpečnější Prokopské údolí pro rekreaci; cykloopatření na Nové Radlické podle norem Tyto námitky rozvedeme nyní podrobněji. Námitky č. 1 a 2: 1. modelování dopravy při kongescích a 2. zamezení rozlévání dopravy (při kongescích) na jiné komunikace, než je plánovaná Nová Radlická. Praha investovala nemalé peníze do numerických modelů pro realistický odhad dopravních intenzit. Také má schopné „modeláře“, kteří umí s pomocí modelů odhadnout, jak bude vypadat provoz při dopravních kongescích v tunelech a jejich okolí. Nejedná se o výjimečné situace, jak bylo při veřejném představení záměru zlehčováno, ale o každodenní dopravní špičku (podle dostupných informací TSK a PID je tunel Blanka regulován v průměru 3,5 hodiny	radiála v Plánu mobility právě ve stupni projektová příprava a ne jako realizace. Cílem opatření ID 585 Radlická radiála (projektová příprava) je právě připravit DÚR a DSP do podoby souladu se Strategickými cíli, nikoliv realizace opatření v současné podobě. Právě proto se jedná o projektovou přípravu, ne realizaci opatření. Souvislost s opatřením „Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického“ *** ***3c*** Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je strategický dokument, který se vlastní projektovou přípravou vůbec nezabývá. Připomínky k projektové přípravě musí být vzneseny v rámci projednávání DÚR či DSP. Plán udržitelné mobility nedisponuje nástroji pro řešení daných připomínek. ***

ID	Připomínka	Vypořádání
	denně a lze předpokládat, že po výstavbě RR a přilehlé plánované zástavby, se situace zhorší). V tuto dobu si bude doprava z Radlické radiály hledat náhradní trasy; náhradní trasou by zřejmě měla být tzv. Nová Radlická ulice, ale je důvodné se obávat, že se doprava bude rozlévat i do staré zástavby (např. ulice Karlštejnská, Stodůlecká, Butovická, Mezi Lány, Klikatá, Pekařská, Schwarzenberská atd.). Tomu je třeba účinně zabránit a odklánět dopravu již daleko před Jinonicemi. Pomocí modelů lze ověřit funkčnost navržených opatření před otevřením RR. Mějme stále na paměti hlavní smysl radiály: být městskou sběrnou komunikací, která uleví obytným čtvrtím. Podatel požaduje: 1.Doplnění dokumentace a její dopravní studie o grafy průjezdnosti (kartogramy) pro časový horizont ranní a odpolední dopravní špičky, a to pro stavy: a) před výstavbou RR b) po výstavbě RR s regulovaným vjezdem do tunelového komplexu Blanka (+ navazující tunely) c) po výstavbě RR s regulovaným vjezdem do tunelového komplexu Blanka (+ navazující tunely) s uzavřením Karlštejnské (mimo MHD, příp. jednosměrný výjezd z Jinonic na RR) a zrušením výjezdu z RR do ulice Stodůlecká/Novoveská. 2. V návaznosti na tyto kartogramy požaduje přijetí takových stavebních a dopravních opatření, která úplně zamezí rozlévání dopravy na jiné komunikace, než je plánovaná Nová Radlická. Jedná se zejména o zavedení systému jednosměrných komunikací v lokalitě, vybudování dopravních telematických systémů jako TASS a MOTION, které v případě regulace pražských tunelů (nebo jiné situace způsobující snížení propustnosti významných komunikací v oblasti) odkloní nebo zastaví dopravu již na úrovni Zličína, kde pro tyto	

ID	Připomínka	Vypořádání
	případy požadujeme zprovoznit záchytná parkoviště typu P+R s dostatečnou kapacitou. Podmínkou zahájení výstavby RR bude zprovoznění takových parkovišť. (viz námitka č. 3). Námitka č. 3 Zprovoznit záchytná parkoviště typu P+R s dostatečnou kapacitou. Hl. město Praha ve spolupráci s městskými částmi by mělo zajistit realizaci souběžných investičních akcí na výstavbu dostatečného počtu míst v parkovištích typu P+R na západním břehu Vltavy. Přičemž mezi tato parkoviště nelze počítat plánované parkovací domy v centru města nebo jeho těsné blízkosti (např. parkovací dům u Smíchovské nádraží). Podatel požaduje: 3. Aby podmínkou zahájení provozu RR (byť „jen“ zkušebního) bylo zprovoznění velkokapacitních parkovišť P+R na Zličíně nebo dále za Prahou u zastávek příměstských vlaků. Podle Územně analytických podkladů z roku 2010 a vezmeme-li v úvahu rostoucí používání automobilů v okolí Prahy by počet míst v P+R před otevřením RR neměl být nižší než 7000. Námitka č 4. Bezpečnější Prokopské údolí pro rekreaci; cykloopatření na Nové Radlické podle norem Kvalitní integrace cyklistů v okolí Radlické radiály zvýší bezpečnost a možnosti rekreačního využití Prokopského údolí, které je nyní přetížené cyklistickou dopravou. Cesta Prokopským údolím je pro cyklisty jedoucí do/z centra tou delší, ale nyní díky pocitu nebezpečí na Radlické vyhledávanější variantou. Integrace cyklistů rovněž zlepší plynulost automobilové dopravy, zejména v místech s výrazným podélným sklonem komunikace (stoupáním).	

ID	Připomínka	Vypořádání
	Podatel požaduje: 4. Zajištění souladu všech cykloopatření s TP 179 (Technické podmínky Ministerstva dopravy – Navrhování komunikací pro cyklisty, květen 2017). Zajištění úpravy integrace cyklistů tak, aby byla co nejvíce souvislá a jednotná, optimálně v podobě samostatných jednosměrných cyklistických pásů oddělených stavební úpravou, dopravním zařízením nebo ve zvýšené poloze ve smyslu 4.7.2.2 TP 179 s přechodem do vyhrazených či ochranných jízdních pruhů pro cyklisty v křižovatkách. Vedení cyklopruhů v křižovatkách řešit dle TP 179. ***	
4	*Holešovičky pro lidi, z.s.:* ***PŘIPOMÍNKA ČÁSTEČNĚ ZAPRACOVÁNA*** ***4a*** Naše připomínky jsou následující: 1. Strategické cíle a prioritní osy nejsou aplikovány v ulici V Holešovičkách. 2. Prioritizace vybraných opatření je netransparentní, nelogická a ignorující nastavená hodnotící kritéria (nerovný přístup) u silničních staveb. 3. Opatření ID 281 (Zahloubení ulice V Holešovičkách) je chybně vyhodnoceno jako neprioritní. 4. Neměřitelnost a nedostatečná kvantifikace proklamovaných pozitivních dopadů konkrétních navrhovaných opatření. 5. Proces přípravy při realizaci PUMP nebyl vhodně zvolen. 6. V posudku SEA se vyskytují nepřesnosti.	***4a*** Úvodní odstavec, který je dále detailně rozepsán, a tudíž i vypořádán po částech jednotlivě *** ***4b*** Dialog byl navázán emailovou komunikací s prosbou o ovlivnění výsledků již proběhlého hodnocení, což bylo vzhledem k tomu, že jednalo o již skončenou událost, nemožné. Důvody byly vysvětleny. *** ***4c*** Strategické cíle a indikátory jsou ukazatele pro celé město, resp. celou aglomeraci, nelze tak v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí přímo aplikovat na jednu konkrétní ulici, můžeme však hovořit o příspěvku daného opatření pro plnění těchto indikátorů strategických cílů. Většina argumentů pro nesplnění daných strategických cílů a

ID	Připomínka	Vypořádání
	Vzhledem k výše uvedeným připomínkám považujeme návrh koncepce (PUMP) přinejmenším za rozporuplný a žádáme provést jeho přepracování, které bude reflektovat neúnosnou dopravní situaci v ulici V Holešovičkách, kterou PUMP vůbec neřeší. Tím pádem nemůžou a nebudou naplněny hlavní cíle SEA a akčního plánu, které údajně mají mít pozitivní vliv na veřejné zdraví Pražanů a životní prostředí Prahy. Ulice V Holešovičkách tak nadále zůstává a dle PUMP i po roku 2030 zůstane bezprecedentním příkladem porušování všech zákonem stanovených imisních a hlukových limitů a bezpečnosti dopravy v této oblasti. Rozepsané připomínky včetně odůvodnění a návrhu dalšího postupu přepracování jsou přiloženy níže. *** ***4b*** Připomínky k návrhu koncepce PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů Úvod Spolek Holešovičky pro lidi, z.s. spolu s občany ulice V Holešovičkách se již od počátku snažil aktivně zapojovat do procesu tvorby Plánu udržitelné mobility pro Prahu a okolí. Naše zapojení do celého procesu bylo bohužel velmi omezené z důvodu nemožnosti vstoupit do dialogu se zpracovatelem PUMP, přes naší opakovanou žádost, aby nám tento dialog byl umožněn. Věříme, že i z tohoto důvodu naše připomínky a věcné námitky, které jsme se snažili podat alespoň písemně a omezenou cestou i účastí na prezentacích PUMP, nebyly zapracovány do finálního materiálu.	prioritních os je nedomyšlená do důsledků a v zásadě se navzájem popírají, nebo by aplikace připomínky naopak mohla znamenat zhoršení situace v ulici. Nicméně Strategické cíle mohou být dosaženy i v ulici V Holešovičkách přestože navrhovaná opatření v různých prioritních osách mají na situaci v oblasti spíše nepřímý vliv. Pokud se oprostíme od přísně lokálního pohledu, P+ na situaci (nejen) v oblasti Holešoviček reaguje pestrou škálou opatření směřujících k odklonění tranzitující dopravy (dokončení Pražského okruhu a pokračování přípravy dalších staveb nadřazeného komunikačního systému, …), tlumení poptávky uspokojované osobními automobily (regulace parkování, regulace vjezdu do centra města, záchytná parkoviště u stanic metra, preference a zvyšování atraktivity hromadné dopravy, v daném segmentu tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby, apod.), snižováním negativního vlivu dopravy (ekologizace vozového parku a očekávání souběžných pozitivních vlivů nadřazených koncepcí a plnění závazků vyšších administrativních celků), apod. I při naplnění předpokladů rozvoje města lze na základě plnění navrhovaných opatření PUMP výhledově očekávat pokles negativních dopadů silniční dopravy na okolní zástavbu. Silniční tah V Holešovičkách–Liberecká je v daném segmentu města v tuto chvíli prakticky nepostradatelný, protože v severním směru se bohužel jedná o jedinou kapacitní radiální komunikaci. Zároveň v severní části města se jedná o komunikaci, kde je přímo exponována nejmenší část obyvatelstva. Nezávisle na početní menšině však nemohou být negativní dopady v ulici V Holešovičkách eskalovány a je třeba pokračovat v řadě zmírňujících opatření. Je nezbytné hledat a realizovat účinné, efektivní a udržitelné způsoby ochrany před porušováním zákonných limitů. Strategický cíl „zvýšení prostorové efektivity“ byl pochopen zcela mylně, jedná se o strategický cíl směřující na měrnou efektivitu dopravy, nikoliv na absolutní zábor plochy. Aplikování dané připomínky by totiž znamenalo buď dopravu zakázat v jakékoliv obydlené oblasti PMO zcela,

ID	Připomínka	Vypořádání
	***	nebo jí umístit všude do tunelů, což ale má na zvýšení prostorové efektivity vliv zcela opačný než chtěný, neboť se kapacita dopravních staveb zvýší a může dojít naopak k indukci dopravy. Pokud bychom tento Strategický cíl aplikovali dle logiky připomínkovatele analogicky na celou PMO, musely by se pro jeho naplnění přesunout veškeré dopravní stavby do podzemí, což je zcela nereálné. Aplikace tohoto strategického cílů totiž vede na využívaní elektrické kolejové dopravy, chůzi, či jízdu na kole. Plán mobility ale podporuje výše uvedené záměry.
	4c	
	Připomínka 1:Strategické cíle a prioritní osy nejsou aplikovány v ulici V Holešovičkách.	Tramvajová trať zde opravdu historicky existovala, nyní však cca 800 m vzdušnou čarou vede paralelně s ulicí V Holešovičkách kapacitnější a ekologičtější linka metra C, ulici v Holešovičkách proto obsluhuje pouze jedna autobusové linka, na které kapacitní nedostatky nejsou, neexistuje proto opodstatnění pro její nahrazení tramvajovou dopravou, když většina současného dopravní toku má k území tranzitní vztah.
	Přestože PUMP v návrhové části zmiňuje konkrétní strategické cíle, které mají mít pozitivní vliv na Prahu a okolí, ulici V Holešovičkách jako zázrakem tyto cíle úplně obcházejí. Strategický plán totiž nenavrhuje žádná konkrétní opatření pro tuto komunikaci až do roku 2030 a dopravně celou tuto oblast ponechává v neudržitelném stavu, který zde trvá již víc než deset let.	***
	I. Strategický cíl “Zvýšení prostorové efektivity dopravy”	***4d***
	Tento strategický cíl “sleduje snížení prostorových nároků na zábor území dopravní infrastrukturou resp. veřejného prostranství dopravními prostředky.” Ulice V Holešovičkách protíná hustě obydlenou obytnou zástavbu a PUMP nijakým způsobem nesnižuje prostorové nároky na zábor území dopravní infrastrukturou resp. zdejšího veřejného prostranství dopravními prostředky.	Strategický cíl Snížení uhlíkové stopy je v daném směru naplňován výše uvedenými záměry. Přenesením automobilové dopravy o úroveň níže k žádné úspoře energie nedochází, snížení uhlíkové stopy je naplňováno níže opatřeními k odklonění tranzitní dopravy (dokončení Pražského okruhu a pokračování přípravy dalších staveb nadřazeného komunikačního systému, …), tlumení poptávky uspokojované osobními automobily (regulace parkování, regulace vjezdu do centra města, záchytná parkoviště u stanic metra, preference a zvyšování atraktivity hromadné dopravy, v daném segmentu tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby, apod.), snižováním negativního vlivu dopravy (ekologizace vozového parku a očekávání souběžných pozitivních vlivů nadřazených koncepcí a plnění závazků vyšších administrativních celků), apod. I při naplnění předpokladů rozvoje města lze na základě plnění navrhovaných
	Dále strategický cíl preferuje elektrickou kolejovou dopravu (prioritní osa “Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy”) jako způsob snížení prostorových nároků na zábor území (prioritní osa “Snížení prostorových nároků dopravy”). Ulice V Holešovičkách znovu v tomto bodě nijakým způsobem není řešena, přestože tramvajová trať zde historicky existovala, návrat tramvajové tratě je místními obyvateli akceptován a o tomto kroku se již několik let mluví napříč politickým spektrem ať už na úrovni MČ P8 nebo pražského magistrátu.	
	***	
	4d	

ID	Připomínka	Vypořádání
	II. Snížení uhlíkové stopy Tento strategický cíl "sleduje snížení produkce oxidu uhličitého". V ulici V Holešovičkách nedojde v podstatě k žádné korekci automobilové dopravy přenesením na elektrifikaci a tím k snížení spotřeby energií. CO 2 bude tedy nadále produkováno v podstatě ve stejném množství. *** ***4e*** Prioritní osa "Optimalizace zásobování města (F)" v ulici V Holešovičkách nebude naplněna a dle predikcí TSK se bude naopak zhoršovat, protože má dojít na této komunikaci ke zvyšování dopravy ze zásobování. *** ***4f*** III. Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti Tento cíl "sleduje celkové zvýšení efektivity dopravního systému". V ulici V Holešovičkách je tento systém trvale a kontinuálně řešen nátlakovým způsobem zkapacitňováním komunikace (snaha o rozšiřování pruhů V Holešovičkách směrem z centra; rozšiřování nájezdové rampy z ulice Povltavská, atd.), místo odvedení dopravy do jiného, tunelového trasování jak je uvedeno v EIA pro stavbu 0081 + LS. *** ***4g*** IV. Zvýšení bezpečnosti Tento cíl "sleduje zvýšení bezpečnosti a odolnosti celého dopravního systému zejména snížením vlivu na zdraví a životy osob při	opatření PUMP výhledově očekávat pokles negativních dopadů silniční dopravy na okolní zástavbu. *** ***4e*** Prioritní osa byla pochopena zcela mylně, vysvětlení je uvedeno v textu u prioritní osy v dokumentu Návrh P+. Objem přepraveného zboží koreluje s hospodářským cyklem a rostoucím HDP per capita. Přeprava zboží poroste v celé ČR, nejen v ulici V Holešovičkách. Cílem je snížení vlivu na obyvatele, což je vzhledem k nedostatku dat řešeno opatřením Strategie udržitelné logistiky (ID 386). Není zřejmé, jaký dokument je myšlen prognózu dopravy ze zásobování. *** ***4f*** Strategický cíl Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti je řešen níže uvedenými opatřeními, neboť pouze převedením automobilové dopravy do tunelu se výkonnost může opravdu zvýšit, vzhledem k charakteru provozu se však sníží spolehlivost, neboť bude docházet k regulacím provozu v tunelu. Jedná se o opatření opatření směřující k odklonění tranzitní dopravy (dokončení Pražského okruhu a pokračování přípravy dalších staveb nadřazeného komunikačního systému, …), tlumení poptávky uspokojované osobními automobily (regulace parkování, regulace vjezdu do centra města, záchytná parkoviště u stanic metra, preference a zvyšování atraktivity hromadné dopravy, v daném segmentu tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby, apod.), snižováním negativního vlivu dopravy (ekologizace vozového parku a očekávání souběžných pozitivních vlivů nadřazených koncepcí a plnění závazků vyšších administrativních celků), apod. I při naplnění předpokladů rozvoje města lze na základě plnění navrhovaných opatření PUMP výhledově očekávat pokles negativních dopadů silniční dopravy na okolní zástavbu.

ID	Připomínka	Vypořádání
	dopravních nehodách …" V ulici V Holešovičkách vlivem nesnížení povrchové dopravy, nevznikne žádné nové propojení pro různé druhy dopravy (prioritní osa D) a nepřevedením této trasy do tunelového řešení, nedojde ke snížení dopravní nehodovosti (prioritní osa K). Jak je uvedeno v bodu strategického cíle č. IV. zkapacitňování komunikace V Holešovičkách naopak generuje větší koncentraci dopravních nehod s následky nejen pro řidičů, ale i chodce. *** ***4h*** V. Zvýšení finanční udržitelnosti Tento cíl "sleduje zvýšení udržitelnosti financování investic". Zahloubení ulice V Holešovičkách, v zásobníku ID 281, bylo v kritériu "Finanční udržitelnost" hodnoceno záporně (skóre -25%), zatímco Radlická radiála (ID 585) hodnocena kladně (+50%) a Libeňská spojka (ID 399) hodnocena kladně (skóre +45%). Ulice V Holešovičkách, stejně jako Radlická radiála a Libeňská spojka je radiální komunikací. Při provedení stavby Zahloubení ulice V Holešovičkách s revitalizací povrchové komunikace a křižovatky Vychovatelna, se zvýší atraktivnost daného místa, a nově vzniklý prostor na Vychovatelně počítá i s novými objekty, což zvýší Ekonomický rozvoj města (prioritní osa O). Ulice se díky tomu nestane pouze tranzitní, ale eventuálně silně ekonomicky zisková, což se projeví i zvýšením finanční částky do rozpočtu HMP. *** ***4i*** VI. Zlepšení lidského zdraví Tento cíl "sleduje zlepšení lidského zdraví, snížení imisního zatížení obyvatelstva i životního prostředí jako celku hlukem a exhalacemi". V	Zkapacitňování ulice V Holešovičkách Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nenavrhuje. *** ***4g*** Argumentace nehodovostí není opodstatněná, v klíčovém úseku Kubišova – Na Truhlářce (o délce 700 metrů) bylo v posledních pěti letech evidováno 30-12-26-38-23 dopravních nehod, přitom celkem pouze jedna nehoda s těžkým zraněním a sedm nehod s lehkým zraněním. Směrově dělené úseky v ČR obecně totiž vynikají nižší mírou relativní nehodovosti. Zkapacitňování ulice V Holešovičkách Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nenavrhuje. *** ***4h*** Po realizaci opatření může zvýšená atraktivita ulice V Holešovičkách mírně zvýšit částky do rozpočtu města, ale tento hypotetický přínos lze považovat za neznatelný (i jen vůči provozním nákladům spjatým s tunelovým řešením, natož vůči investičním). Navíc, jakákoliv nová zástavba naopak generuje dopravu, kterou připomínkovatelé chtějí odvést mimo území. *** ****4i**** Opatření „Zahloubení ulice V Holešovičkách" (ID 281) nebylo v rámci výběru opatření zahrnuto z důvodu hospodárného nakládání s veřejnými prostředky a z hlediska celoměstského významu, neboť byla upřednostněna více připravená opatření s celoměstským významem Městský okruh – Pelc-Tyrolka – Štěrboholská r. (proj.příp.) (ID398) a Libeňská spojka (projektová příprava) (ID 399). Není totiž fyzicky, ani

ID	Připomínka	Vypořádání
	ulici V Holešovičkách a přilehlém okolí nedojde ke zlepšení zdraví ani životního prostředí z důvodů ponechání veškeré dopravy na povrchu. Proklamovaná informace, že dostavba MO a Libeňské spojky odvede část dopravních relací, je bez konkrétního vyčíslení zavádějící. MO a LS žádným zásadním způsobem neodvede dopravu v ulici V Holešovičkách a nedojde tedy k naplnění ani jednoho z níže uvedených indikátorů uvedených v PUMP: ● snížení imisních limitů PM 10 , PM 2,5 , B(a)P, NO na 0%, ● počet obyvatel bydlících na území s překročenými imisními limity se sníží na 0 ● emise NOx z automobilové dopravy se sníží – není uveden konkrétní měřitelný údaj. ● noční hluk přesahující úroveň 50dB se sníží – není uveden konkrétní měřitelný údaj. Vzhledem k tomu, že pro stávající komunikace MHMP soustavně požaduje výjimku na tzv. Starou hlukovou zátěž (SHZ), tedy na 70/60dB, ještě požaduje opakovaně další povolení pro překročení nad SHZ, kde v ulici V Holešovičkách je to na úrovni v noční době 67dB. ● počet usmrcených a těžce zraněných se sníží *** ***4j*** Prioritní osa preferování veřejné dopravy (A) je ve vztahu ke zlepšení lidského zdraví v ulici V Holešovičkách v rozporu, neboť vozy MHD používány pro tuto oblast jsou součástí nejstaršího vozového parku, který má Praha k dispozici. Naopak do oblastí Prahy, kde není tak znečištěné ovzduší z dopravy jako V Holešovičkách, se nasazují nejmodernější vozy s emisní třídou 6. S nákupem nových elektroautobusů se do oblasti Holešoviček také nepočítá.	finančně udržitelné v dohledné době budovat tolik silničních tunelů na tak malé ploše města. Navíc, když opatření „Zahloubení ulice V Holešovičkách“ neřeší podstatu problému, ale pouze důsledky, navíc pouze v jedné části města. Strategické cíle a indikátory jsou ukazatele pro celé město, resp. celou aglomeraci, nelze tak v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí přímo aplikovat na jednu konkrétní ulici, můžeme však hovořit o příspěvku daného opatření pro plnění těchto indikátorů strategických cílů. Avšak na základě snahy o ještě větší pozitivní příspěvek k plnění předsevzatých strategických cílů a jejich indikátorů bude této části připomínky vyhověno. Nové opatření zařazené do Návrhu **ID 618 Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města** umožní navrhnout optimální variantu z hlediska ulice V Holešovičkách i celého města s ohledem na projekční práce na Městském okruhu s cílem snížení hlukové a imisní zátěže v ulici v Holešovičkách tak, aby nedošlo zároveň ke zhoršení situace v jiných částech města. Vzhledem k tomu, že bezpečnost vozidel se stále zvětšuje, je pravděpodobné, že se podaří V ulici V Holešovičkách i přes neukázněnost účastníků provozu snížit počet těžce raněných osob za posledních 5 let z jedné osoby na nikoho. *** ***4j*** Průběžná obměna vozového parku se předpokládá v rámci dotace na zajištění provozu autobusové dopravy v požadovaných standardech PID, které pravidelně vyhodnocuje ROPID. Obměna vozového parku je postupná, na linky jsou vypravovány autobusy s ohledem na lokalizaci garáží tak, aby se minimalizovaly tzv. „jalové jízdy“. Linky elektrobusů nejsou zatím plánovány do ulice V Holešovičkách, neboť paralelně s ulicí vede linka metra C, která je o mnoho více „ekologičtější“, protože je na rozdíl od elektrobusů kolejová. Strategické cíle v tomto směru míří jak na ekologické hledisko, tak i na hlediska atraktivity hromadné dopravy a její dostupnosti pro starší a znevýhodněné občany. Provozovat linky

ID	Připomínka	Vypořádání
	Ke zlepšení lidského zdraví pro obyvatele ulice V Holešovičkách a přilehlého okolí nedojde, vzhledem k nesplnění výše uvedených indikátorů. Vzhledem k tomu, že prioritní cíl je deklarován pro území Prahy jako celku, není možné z něj ulici V Holešovičkách vyčlenit a ignorovat. *** ***4k*** VII. Zlepšení dostupnosti dopravy Tento cíl " sleduje zlepšení dostupnosti dopravy pro široké spektrum". Pro ulici v Holešovičkách se neřeší prioritní osa "Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury…, Zlepšení přístupnosti dopravy pro starší a znevýhodněné občany (G)." Obyvatelé Holešoviček a přilehlého okolí čelí velkému množství bariér, podchodů, přestupů s delší vzdáleností zastávek, aby mohli uskutečnit potřebné cesty k lékaři, obchodům atd. Pro tyto cesty bez použití IAD, se časová doba nezkrátí, tzn. že indikátor nebude splněn. *** ***4l*** Připomínka 2: Prioritizace vybraných opatření je netransparentní, nelogická a ignorující nastavená hodnotící kritéria (nerovný přístup) u silničních staveb. Z porovnání zásobníků obdobných dopravních staveb jako jsou radiály a spojky je patrné, že Radlická Radiála a Libeňská Spojka s porovnáním se Zahloubením Holešoviček, vykazuje rozdíl 40% z celkového skóre. Tím, že posouzení zásobníku Zahloubení Holešoviček s nízkým skóre 17,5%, je zpochybněna dopravní koncepce HMP, kde je systém nastaven jako radiálně okružní.	elektrobusů na málo zatížené linky MHD je zatím ekonomicky velmi nevýhodné pro město, a tudíž by to v konečném důsledku zaplatil daňový poplatník. Ceny elektrobusů a jejich parametrů město trvale sleduje a elektrobusy testuje. *** ***4k*** Strategický cíl zlepšení dostupnosti dopravy je mylně interpretován, navíc se připomínka neopírá o fakta, není proto zcela jasné, co jsou ony bariéry, neboť každá zastávka autobusu má podchod s šikmými rampami, ulicí prochází pouze jedna linka autobusu, není proto jasné na co má kdo přestupovat a kde. Navíc se v předmětné lokalitě nachází areál Nemocnice Bulovka, vzdálenost k takto rozsáhlému zdravotnickému zařízení je proto z ulice V Holešovičkách o mnoho kratší než pro většinu Pražanů k zařízení tohoto komplexního typu. Požadavky o lepší bezbariérové zpřístupnění areálu Nemocnice Bulovka je nezbytné případně směřovat na vedení Nemocnice, nebo městskou část. *** ***4l*** Hodnocení opatření proběhlo řádným a transparentním způsobem. Každá v Řídící radě P+ zúčastněných městských institucí měla mandát svobodně navrhnout pro každou z oblastí až dva hodnotitele, tak i každá organizace učinila. Sestava vzájemně nezávislých odborníků podstatou běžně užívaného hodnocení s názvem multikriteriální analýza. Vlastní způsob hodnocení byl na svědomí a znalostech každého z hodnotitelů. Již z principu by bylo nežádoucí cenzurou do tohoto svobodného rozhodování zasahovat z pozice pracovní skupiny, nebo občanského sdružení. Odborné zastoupení zajistilo dostatečné znalostní předpoklady hodnotitelů. Hodnocení opatření bylo jen jedním z kritérií pro výběr opatření do Návrhu, jedná se tedy pouze o indikativní

ID	Připomínka	Vypořádání
	Neexistuje rozumný důvod, proč je jako prioritní vyhodnocena Radlická radiála, která odvede dopravu z Radlické ulice a okolních ulic, přičemž doprava v této komunikační síti ani zdaleka nedosahuje intenzit, které jsou dosahovány v ulici V Holešovičkách. Navíc ulice Radlická z hlediska počtu projíždějících aut, hladiny hluku a emisí ani zdaleka nečelí podobnému zatížení. Má-li být některá ze staveb hodnocena jako prioritní, máme za to, že by to měla být Zahloubení ulice V Holešovičkách, která je navíc z hlediska předpokládaných nákladů na realizaci stavby levnější. *** ***4m*** Připomínka 3: Opatření ID 281 (Zahloubení ulice V Holešovičkách) je chybně vyhodnoceno jako neprioritní. Primárně je nepochopitelné, že PUMP v kapitole 3.3.2 (Související opatření) proti sobě staví vždy dvojici opatření, které jak uvádí k sobě nejsou alternativami a přesto je prioritizuje primitivním K.O. systémem založeným na pochybných rozhodovacích kritériích. Tímto způsobem jsou proti sobě postaveny stavby Libeňská spojka (ID 399) a Zahloubení ulice V Holešovičkách (ID 281). Je nepochopitelné, že v tomto "rozstřelu" je preferovaná stavba Libeňské spojky z důvodu, že je "stabilizovanejším" opatřením než zahloubení ulice V Holešovičkách. Dalším pochybným zdůvodněním je údajná výhoda, že "kombinace nových úseků MO a Libeňské spojky odvede z ulice V Holešovičkách část dopravních relací". Toto porovnání už ale nezmiňuje, že odvedení těchto relací je velmi nepatrné v porovnání s potenciálním zahloubením ulice V Holešovičkách. Preference Libeňské spojky je o to víc zarážející, že stanovisko EIA pro stavbu 0081 (Blanka2-Vlasta) a Libeňské spojky uvádí nutnost neodkladně řešit ulici V Holešovičkách, vzhledem k nevhodnosti vést	hodnocení. Doporučujeme proto připomínkovateli neupínat se tolik na toto hodnocení, je mu přikládána o mnoho větší váha, než ve skutečnosti má. *** ***4m*** Problematika negativních dopadů dopravy (a rozhodně nejen v ulici V Holešovičkách) nebyla brána na lehkou váhu. Předložený Návrh P+ opravdu nepočítá s uplatněním opatření (ID281) Zahloubení ulice V Holešovičkách) do roku 2030, bude však přidáno opaření nové s názvem **Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města (ID 618),** které umožní najít optimální variantu zlepšení situace v ulici V Holešovičkách. PUMP musí respektovat finanční možnosti města a zároveň co nejlépe plnit nadřazené cíle, respektovat rozvoj města a zmírňovat vnitřní dluh. Je tedy jednoznačné, že je potřeba připravovat především ta nejefektivnější strategická opatření se synergickými vlivy a širokým dosahem (včetně jejich příznivého vlivu i na zcela konkrétní oblasti). Rozsah a vnitřní dluh dopravní infrastruktury a nároky na udržení navyklých standardů jsou obrovské. Stávající finanční možnosti města na to tak tak postačují. Když se k tomu přidává rozvoj města a další opodstatněné požadavky z nadřazených koncepcí, je nevyhnutelné město snesitelným způsobem zadlužit a hledat další vnější zdroje financování (stát, městské části, případně redukovat běžné výdaje na komfortní služby). Je třeba sledovat i významně vyšší provozní náklady tunelových staveb po celou dobu jejich životnosti. Opatření na Zahloubení ulice V Holešovičkách by mohlo v daném úseku pomoci výrazně zlepšit životní podmínky řádově stovkám obyvatel, ale realizace tohoto konkrétního opatření je technicky i organizačně tak složitá, že i v kontextu celého města se jedná o závratnou investici. Namátkově náklady tohoto opatření odpovídají čtvrtině nákladů na stavbu metra D v úseku Pankrác – Depo Písnice, tedy stavbě s

ID	Připomínka	Vypořádání
	tuto dopravní tepnu vilovou zástavbou. Zahloubení Holešoviček je zde předjímáno jako pozitivní stránka pro zlepšení životního prostředí, snížení hluku a tím ochrany obyvatel dané lokality. *** ***4n*** PUMP navíc neřeší, že stavba 0079 (Blanka), nemůže být zkolaudována dříve, než bude dostavěn Severní okruh Prahy a toto provizorium přenechává veškeré tahy S-Z, S-J na ulici V Holešovičkách. V případě zprovoznění Radlické radiály, se množství aut projíždějící ulicí V Holešovičkách opět navýší. Je také šokující, že současný statut ulice V Holešovičkách klasifikované jako Pražský okruh, Městský okruh, Radiála mezi těmito okruhy a místní komunikace zůstává podle návrhu v PUMP v nezměněném stavu, pouze s přirůstající další dopravou s čím je spojené další navyšování negativních externalit z dopravy. *** ***4o*** Dalším problémem v PUMP jsou nepochopitelné výsledky porovnání strategického cíle "Lidské zdraví", kde ze záhadných důvodů Zahloubené Holešovičky získávají v porovnání se stavbou Radlické radiály a Libeňské spojky suverénně nejnižší skóre přestože počet aut jezdících v této oblasti je zdaleka nejvyšší a zamořenost ovzduší také. Jako důkaz je možné vzít PZKO CZ01 Emisní analýza - koncept, kde jsou v tabulkách seřazeny ulice s nejvyšší měrou emisí. Ulice V Holešovičkách je 4. v pořadí z hlediska nejvyšších měrných emisí. Před ní jsou komunikace, které jsou vzdáleny od obydlí násobně dále než v ulici V Holešovičkách. ***	nesrovnatelně vyšším počtem uživatelů a přínosů do oblasti životního prostředí řešící navíc i podstatu problému, nikoliv pouze jeho skrytí a přenesení do jiné části města. Ani v lokálním měřítku městské části nemusí být absence daného opatření v Návrhu P+ po pečlivém odborném zvážení jednoznačně žádoucí. Blízké sousedství nového tunelu s kaskádou tunelů na Městském okruhu a častěji vybíhající kongesce z Nové Povltavské do ulice V Holešovičkách zavdávají předpoklad, že vjezd do nové tunelové trouby ve směru do centra města bude muset být ve špičkách dávkován (především z důvodu nepřiměřeného rizika ohrožení životů u vysoké koncentrace osob při mimořádné události v tunelu). Protože nelze před tunelem rozlišit vozidla směřující na most Barikádníků (která by v novém tunelu neuvázla) a vozidla do Bubenečského tunelu (v ranní špičce v roce 2018 směřovalo z ulice V Holešovičkách do Bubenečského tunelu pouze 40% vozidel), zdá se nevyhnutelné, že bude ve směru do centra města probíhat pozastavování provozu celého dopravního toku. Kongesce z velkého množství nepřetržitě přijíždějících vozidel v obdobných případech velmi rychle zaplňují návazné úseky před neočekávaným kapacitním hrdlem (kde blokují provoz ostatní dopravy, včetně dopravy hromadné) a v případě očekávaných/pravidelných kongescí se řidiči vydávají/jsou směřováni na komunikace nižších tříd procházejících obytnou zástavbu, které na takovou poptávku nejsou kapacitně dimenzovány. Může tak docházet k rozsáhlým kongescím, které ohrožují veškerou povrchovou mobilitu a majícím velmi výrazný negativní dopad na životní prostředí velkého množství obyvatel nejen v ulice V Holešovičkách. Toto riziko je při posuzování záměru třeba důkladně vážit. Naopak tunelové řešení pouze směru z centra města může být podobným jevem zatíženo pouze při mimořádných událostech a i s ohledem na stoupání u něj lze předpokládat nesrovnatelně vyšší pozitivní vliv na životní prostředí v lokalitě ulice V Holešovičkách. Stále se ale jedná

ID	Připomínka	Vypořádání
	4p Připomínka 4: Neměřitelnost a nedostatečná kvantifikace proklamovaných pozitivních dopadů konkrétních navrhovaných opatření. Dopady pro jednotlivá navržená opatření nebyly kvantifikovány a tudíž jsou neměřitelné. U jednotlivých opatření překvapivě nejsou kvantifikovány ani základní parametry, jako je odhadované snížení emisí polétavého prachu, snížení hluku, snížení podílu automobilové dopravy, snížení emisí CO 2 , apod. K takovému vyčíslení nedošlo ani u tak zásadních opatření s obrovskými dopady, jako jsou velké dopravní stavby (např. dostavba Městského okruhu, Radlická radiála, apod.), kde je řada těchto parametrů zcela známa z přípravné dokumentace. Absence těchto indikátorů je kritickým nedostatkem z několika důvodů: ● Znemožňuje opravdové vzájemné porovnání jednotlivých záměrů. ● Znemožňuje relevantní, transparentní a férovou prioritizaci jednotlivých záměrů. ● Znemožňuje přepoužití individuálních opatření v jiných městských strategiích, např. v programech zlepšování kvality ovzduší nebo při implementaci strategie adaptace na probíhající klimatickou změnu. ● Dle ověřeného hesla z projektového managementu “Co nejde změřit, nejde řídit” je víc než otazné, zda dané záměry vůbec přináší proklamované (neměřitelné) benefity pro udržitelnou mobilitu, zdraví a životní prostředí a zda vůbec dává smysl je realizovat. Dopady jednotlivých záměrů na životní prostředí jsou parciálně zhodnoceny v posudku SEA, například tím, že je u konkrétních	o velmi nákladné řešení, které může být rozpočtovým možnostem města prakticky nedosažitelné, ale je nutné ho uvažovat. V kapitole Související opatření jsou proti sobě „postavena“ opatření, která spolu nějakým významnějším způsobem souvisí a bylo žádoucí tyto souvislosti objasnit. V rámci této kapitoly neprobíhalo vzájemné upřednostnění jednoho z opatření, pouze objasnění souvislostí s uvedením vybraného do roku 2030 s ohledem na omezený rozpočet města. Navíc, realizace stavby Městského okruhu s očekávanými celoměstskými dopady byla podmíněna stavbou Libeňské spojky, i proto bylo na místě k této skutečnosti při hodnocení přihlédnout. Pokud existuje konečný rozpočet, není možné primitivně navrhovat nekonečně možný počet opatření. Zahloubení ulice V Holešovičkách vůči Libeňské spojce nejsou plnohodnotnými alternativami ve smyslu, že by se vzájemně dokázala dostatečně zastoupit. Jsou ale opatřeními, která by si při současné realizaci vzájemně ubírala na pozitivních efektech z nich plynoucích, což je zcela evidentní již při pohledu do mapy. Město se tak musí chovat i jako řádný hospodář operující s veřejnými financemi. Odvedení části dopravních relací z ulice V Holešovičkách na Libeňskou spojku je zřejmé, zahloubení ulice V Holešovičkách žádné relace mimo území neodvádí, pouze je přemísťuje pod zem. V případě regulace provozu v tunelu, s kterým se musí počítat ve špičkách každého pracovního dne je však nezbytné počítat s realizací části tranzitních relací v dnešní stopě. Analogií je situace v oblasti Hradčanské a Letné nad tunelovým komplexem Blanka. *** ***4n*** Problematika nástrojů územního plánování a povolování staveb, tj. kolaudace staveb či územní řízení a další podobné procesy se řídí platným stavební zákonem, Plán udržitelné mobility nemůže kolaudace staveb řešit. Opatření „Pražský okruh (D0), 518 a 519 (Ruzyně –

ID	Připomínka	Vypořádání
	záměrů konstatováno kladné hodnocení EIA. To ale chybějící kvantifikaci v samotném dokumentu také bohužel nenahrazuje, a to minimálně z následujících důvodů: ● Nejsou posouzeny kompletně všechny parametry nezbytné pro udržitelnost dopravy (např. emise CO 2 a také dopady na modal share, atd). ● Závěry z hodnocení SEA prováděné nad návrhem v předfinální podobě se nemohly promítnout do přípravy dokumentu v jeho rané fázi, kdy se rozhodovalo o scénářích a začlenění jednotlivých opatření. *** ***4r*** Připomínka 5: Při realizaci PUMPu nebyl vhodně zvolen postup přípravy. Příprava byla doprovázena omezenou participací veřejnosti, spolků a jiných zainteresovaných skupin. Náš spolek přes několik žádostí o přímý vstup do diskuse s odborníky nemohl vstoupit do formulace východisek plánu či oponovat tzv. "odborníkům" při prosazování jejich priorit, které se pak mohly stát součástí plánu. Dle našich informací, byl jediným zástupcem spolků spolek Auto*Mat, který přes svojí fundovanost nemůže suplovat lokální znalosti jiných spolků sdružujících občany jednotlivých pražských lokalit. Stěžejním atributem procesu přípravy PUMPu byla konkretizace dopravní politiky, která byla vytvořena syntézou jednotlivých prověřovaných scénářů, s největším příklonem k "efektivnímu" scénáři, založeného na podpoře hromadné, především kolejové dopravy a dopravy bezmotorové. Následně bylo přistoupeno ke tvorbě tzv. zásobníků konkrétních akcí, u nichž se mělo posoudit,	Březiněves)" (ID 392), tedy podmínka kolaudace stavby 079 (tunel Blanka) je v Návrhu P+ uvedeno. Předložený Návrh P+ opravdu nepočítá s uplatněním opatření (ID281) Zahloubení ulice V Holešovičkách) do roku 2030, bude však přidáno opaření nové s názvem **Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města (ID 618),** které umožní najít optimální variantu zlepšení situace v ulici V Holešovičkách. *** ***4o*** Hodnocení opatření bylo pouze jedním vodítkem pro zařazení do Návrhu a sloužilo především k posouzení shody s Dopravní politikou. Představitelé sdružení Holešovičky pro lidi byli již několikrát slovně upozorněni, že překládají hodnocení příliš velkou váhu. Hodnocení opatření bylo uzavřeno před více než rokem, bylo pouze indikativní a je naprosto zbytečné se k němu nyní vracet. *** ***4p*** Dopady jednotlivých opatření byly odborně semikvantitativně hodnoceny autorizovanou osobou v rámci procesu SEA, výsledky hodnocení jsou uvedeny v dokumentaci. Není tedy pravda, že dopady jednotlivých opatření nebyly vůbec hodnoceny. Návrh pracuje komplexně se zásobníkem opatření, nelze proto vyčíslovat indikátory pro jednotlivá navrhovaná konkrétní opatření. V návrhu se autoři snažili vytvořit kombinaci více námětů (celkem přes 200), která se navzájem kumulativně a často i synergicky doplňují; izolované posuzování dle požadavků připomínkovatele jejich přínosů nikdy nemůže dát totožný výsledek, jako tomu je při komplexním vyhodnocení (vše naráz). Spočítat příspěvek každého ze 414 opatření a jejich

ID	Připomínka	Vypořádání
	nakolik jsou s vybraným efektivním dopravním scénářem v souladu. Tato opatření pak byla hodnocena odbornými panely. Takto zvolený postup má bohužel několik kritických nedostatků: I. Rozhodování mezi scénáři se provedlo v nevhodné fázi rozhodovacího procesu. K tomuto rozhodnutí došlo již na samém začátku, v okamžiku, kdy ještě vůbec nebyla formulována jednotlivá opatření propisující se do daných scénářů, ani nebyly známy jejich konkrétní dopady. Výběr finálního scénáře byl proto nepodložený a netransparentní vzhledem k tomu, že nebylo zřejmé, jak konkrétně individuální scénáře vlastně vypadají. Všechna další příprava se poté odehrávala pouze nad jedním vybraným scénářem. Tento postup zcela znemožnil navrhnout opravdový rozvoj udržitelné mobility v Praze ve variantách, které by bylo možné posoudit, porovnat na základě jednoznačných kvantitativních parametrů. II. Střet zájmů odborných komisí posuzující individuální opatření z důvodu jejich silného personálního propojení s organizacemi opatření připravující. V mnoha případech byly členy panelů osoby, které navrhovaná opatření samy v minulosti připravovaly či projektovaly! Takový postup je zcela nepřípustný z důvodu zřejmého střetu zájmů, ať už u zásadních záměrů, u kterých se předpokládají značné dopady, nebo u záměrů méně důležitých. Protože finální scénář neměl žádnou alternativu, nebylo možné jej s čímkoliv porovnat. Parametry scénáře posuzované v panelech nebyly měřitelné a posuzovaly je odborné panely personálně propojené s návrhy konkrétních opatření. Tímto vznikl prostor pro nekorektní posuzování dopadů jednotlivých opatření.	kombinací by teoreticky možné bylo. Počet „kombinací“ (permutací bez opakování) pro zhodnocení synergií všech opatření ze zásobníku je řádově faktoriál, tzn. 414!= 222793870929098557129538571478837092226553324626941973356257 262349694258747217257738715662367594158334357697952035249982 891674582991634179363788973436616231895489672058139104702504 165240358187164590662088624897858585231839514840405326527670 515556883545891923498166768694003475004631738845333034054625 536341078428830383358017388357743224061376337928849124779935 335487505900547400227110095289027002800610899904069582085623 608039221486694394003189774274716227075201660947580721361274 585620221307759748930699081890690821007667554382618481499859 621914051883894511685995138707756203046741254319655183892703 256815207361126408505194485241356324627747124094468686881926 771120313648879486414989563057233490873652212178658160956253 251021154983260223815401976816365173517442835560920476753877 96420113683447501983580160000000000000000000000000000000000 00000000000000000000000000000000000000000000000000

ID	Připomínka	Vypořádání
	Vzhledem k tomu, že k výše uvedené nekorektnosti při posuzování záměrů také s vysokou pravděpodobností došlo, jedná se o zásadní metodické pochybení, vlivem kterého považujeme předložený návrh SUMPu za těžce obhajitelný a použitelný. *** ***4s*** Připomínka 6: Nepřesnosti v posudku SEA Vážná pochybení, na která upozorňujeme, jsou spojena především s procesem přípravy samotné dokumentace, ale níže se věnujeme také posudku SEA, z kterého vybíráme některé rozporuplné pasáže. Na str. 134 a 135 jsou uvedeny dopady výstavby významných pražských silničních staveb na kvalitu ovzduší. „Mezi nejvýznamnější záměry patří rovněž tunelové stavby uvnitř města, které převádějí dopravu nikoli mimo zástavbu, ale pod zemský povrch – Městský okruh (ID 398), Libeňská spojka (ID 399) a Radlická radiála (ID 585). Městský okruh a Libeňská spojka vytvoří kapacitní dopravní propojení v prostoru širšího centra města, čímž na jedné straně dojde k nárůstu objemu dopravy v této oblasti, na straně druhé však převede automobilovou dopravu do tunelů." ● Z analýz intenzit dopravy na vybrané dopravní síti (na základě dat TSK), je zjevné, že výstavba kapacitních dopravních staveb nemusí nutně vést k významnému snížení dopravy na vybrané komunikační síti mimo kapacitní komunikace, rozhodně ne ve střednědobém měřítku. Bezprostředně po zprovoznění tunelu Blanka v roce 2015 poklesla doprava na hlavních městských ulicích, ze kterých by nadřazená síť měla teoreticky dopravu stahovat, pouze o půl procenta. Už v roce 2016 zde doprava opět rostla a v roce 2017 jezdilo po hlavních ulicích průměrně o 1,5 % aut více než v roce 2014. Je to sice podstatně méně než meziroční nárůst na nadřazené	00000 000000, což je hodně velké číslo, s kterým si těžko poradí běžná výpočetní technika, natož lidé. A hodnotit pouze příspěvek samostatných opatření by nezohlednilo synergie a kumulace, které jsou velmi důležitou součástí hodnocení. Navíc by dle hodnotitele bylo nezbytné hodnotit několik kritérií (indikátorů), což znamená toto číslo násobit například 10, pokud bychom hodnotili jednotlivá kritéria odděleně. Strategická úroveň P+ má především definovat rámcový směr možného/efektivního plnění předsevzatých a nadřazených cílů. Posuzování jednotlivých záměrů a všech jejich hypotetických variant by znamenalo, že by nemuselo být možné dokument nikdy dokončit. Je dobré pamatovat, že velmi významné mohou být i společenské náklady z prodlení. Budoucí využití jednotlivých opatření není vyloučené, ale P+ se snaží vymezit sadu těch opatření, jejíž realizací při respektování reálných možností města by mohlo dojít k optimálnímu vlivu na vývoj celoměstských indikátorů a dopadů na život města. Navíc, vzhledem k tomu, že se jedná o dokument strategické úrovně, nemůže předjímat výsledky různých budoucích dokumentací a EIA, zmiňovaná velká infrastrukturní opatření nemají ještě ani finální podobu, vždyť P+ pracuje jenom s jejich projektovou přípravou, nelze proto ani pracovat s přesnými čísly. *** ***4r*** Proti vadnému postupu realizace P+ se zásadně ohrazujeme. Příprava PUMP plně respektuje Ministerstvem dopravy ČR certifikovanou metodiku a metodiky Evropské komise a metodiku JASPERS. Koncept návrhové části byl schválen komisí Ministerstva dopravy ČR a konzultován se zástupci JASPERS. Připomínkovatelem navržené řešení metodiky je odlišné od

ID	Připomínka	Vypořádání
	komunikační síti, prokazuje se ale, že výstavba městských dálnic běžnou uliční síť před nárůstem dopravy obecně nechrání. Navíc, např. V ulici V Holešovičkách naopak doprava skokově vzrostla o desítky tisíc aut a způsobila další extrémní zhoršení dopravní situace v této oblasti. Tzn. že "svedení dopravy do tunelů" bez dalších regulačních opatření nemusí mít nutně pozitivní dopady na ovzduší a také může způsobit, že město se rozdělí na „vítěze" a „poražené". *** ***4t*** „ (...) Přínosem realizace je též skutečnost, že dokončení vnitřního okruhu rozšíří možnosti další regulace dopravy v centru Prahy." ● Toto tvrzení je přinejmenším zavádějící. Možnost regulace dopravy ve vnitřní Praze existuje již dlouhodobě. Např. nízkoemisní zóna mohla být zavedena klidně v roce 2013, a zpoplatnění vjezdu (tzv. mýtné) je možné ve formě místního poplatku od roku 2016. Dlouho diskutovaná humanizace Severojižní magistrály může proběhnout již dnes, a mohla začít hned po zkušebním zprovoznění tunelu Blanka. Regulační opatření, která snižují objem automobilové dopravy, ke svému zavedení novou dopravní kapacitu z principu nevyžadují a nepotřebují. *** ***4u*** „Radlická radiála představuje částečně tunelovou stavbu, která odvede dopravu zejména z Radlické ulice. Snížení imisní zátěže je možné očekávat především v Radlicích, naopak podél povrchových úseků (Jinonice, Nové Butovice) a při vyústění tunelů dojde k nárůstu znečištění. I v tomto případě celkově	schválených metodik a pokud by v připomínce navrhovaný postup měl ambice účinně zlepšit proces přípravy bez výraznějších negativních dopadů, je na místě iniciovat a obhájit upřesnění metodik u Ministerstva dopravy ČR, Evropské komise a JASPERS. Dokument byl participován ve všech etapách přípravy, pomocí webové aplikace, několika panelových diskuzí, sociologickým průzkumem a výstavou. S odborníky a spolky pak pomocí workshopů. Lokální spolky se mohly zapojit v rámci participace s veřejností, nebylo totiž možné zahrnout několik stovek lokálních spolků hájící své partikulární zájmy působících v celé PMO do části workshopů zainteresovaných aktérů (tzv. stakeholderů). Participace mohla být zcela jistě širší, avšak za cenu více času a peněz, které k dispozici nebyly. Pak by bylo nezbytné zahrnout náklady z prodlení. Informace připomínkovatele ohledně zúčastněných spolků, tedy odborných a neodborných organizací je mylná, každého z workshopů se účastnilo více jak 10 spolků a neziskových organizací, stačí se o tom přesvědčit v dokumentech P+. Příprava PUMP je na participaci závislá a odborná i laická veřejnost byla do jeho přípravy přiměřeně zapojena. Bohužel není přiměřené jednotlivě vyslechnout každého občana a každý spolek, proto byla nezbytná selekce a důraz padl na subjekty se zastřešujícím s celoměstským působením, které jsou právě celoměstské souvislosti schopni vnímat, a na méně ukotvené tematické oblasti. To ale neznamená, že témata, která nezazněla, nebyla při přípravě PUMP reflektována. Navíc je na místě předpokládat, že všem spolkům jde o celospolečenský prospěch (nikoliv NIMBY) a bylo tedy na jejich vzájemné dohodě, jaký pohled přizvaní zástupci zprostředkují. Všichni bez rozdílu pak měli možnost participovat s širokou veřejností. Rámcové scénáře byly představeny celkem tři, tj. existovaly tři alternativní scénáře! V rámci workshopů s odborníky, úřadníky a neziskovými organizacemi bylo konzultováno mnoho souvislostí a úskalí. Veškeré představené scénáře byly v souladu se schválenou

ID	Připomínka	Vypořádání
	převažují přínosy za předpokladu realizace opatření ke snížení dopadů imisní zátěže." ● Máme značné pochybnosti o tom, že dopady Radlické radiály ve současně navrhované podobě budou pozitivní. Spolek www.radiala.cz efektivnost výsadby stromů jako kompenzačních opatření rozporuje. *** ***4v*** Na str. 214 jsou deklarována pozitiva výstavby silničních komunikací. Tato pozitiva jsou v textu posudku nadhodnocena. Jmenovitě se jedná o následující sporné formulace: „ Tranzitní a příměstská doprava (...) Pro plnou účinnost těchto vlivů (míněna dostavba SOKP) je nutné také dokončení navazující páteřní komunikační sítě (Městský okruh, radiály a související stavby)." ● Podotýkáme, že kapacitní dopravní stavby uvnitř Pražského okruhu v tomto směru nutně k ničemu nepřispívají, zejména ne k odvedení dopravy mimo Prahu. Někdy se na veřejnosti, ale i v expertních kruzích mylně uvádí, že SOKP a MO signifikantně uleví dopravně zatížené ulici V Holešovičkách. Kartogram ÚDI z 2015 dokazuje, že V Holešovičkách zůstane doprava na úrovních vyšších než před zprovozněním tunelu Blanka (cca 85 000/den). *** ***4w*** „ Dokončení Pražského okruhu a navazující páteřní komunikační sítě (Městský okruh, radiály a související stavby) má i z hlediska socioekonomických vlivů řadu pozitiv. Vznikne potenciál pro regulaci	strategickou vizí platného Strategického plánu hlavního města Prahy. Sestavovat scénáře výčtem konkrétních opatření je zcela v rozporu s platnými metodikami. Výsledný scénář mohl být, a ve výsledku také byl poměrně vyváženou sadou s, až překvapivě jednohlasnou převahou tzv. efektivního scénáře doprovázeného doplňky především z tzv. racionálního scénáře. Výběr výsledného scénáře byl proveden skupinou více než padesáti zainteresovaných aktérů, a opravdu všichni z nich mají nějaký vztah k pražské dopravě. Právě proto se i dle metodik nazývá tato skupina skupinou zainteresovaných aktérů. Hodnocení opatření v rámci zásobníku bylo pouze indikativní a sloužilo především k posouzení souladu s přijatou dopravní politikou, nikoliv k soutěžení projektů mezi sebou, jak se mylně připomínkovatel domnívá i přes to, že mu tato skutečnost bylo opakovaně ústně sdělena. Hodnocení bylo uzavřeno před více než rokem, není možné ho tedy z pozice připomínkovatele ovlivňovat. *** ***4s*** K připomínkám str. 134 a 135: Uvedené tvrzení je značně zavádějící. Na velmi silně zatížených městských komunikacích, které jsou vedeny souběžně s trasou tunelu Blanka (Veletržní, Milady Horákové), došlo k výraznému snížení intenzit dopravy a tento pokles přetrvává dosud, návrat na úroveň před výstavbou nenastal. Viz http://www.tunelblanka.info/dopady-projektu/intenzity-dopravy/. Na vzdálenějších komunikacích je pokles mírnější, ale rovněž znatelný. K nárůstu intenzit dopravy došlo především na „přivaděčích" k MO, mezi něž patří i ulice V Holešovičkách. Tento problém je znám a ve stanoviscích EIA k uvedeným stavbám staveb je řešen rozsáhlým komplexem opatření. SEA Plánu mobility výslovně požaduje u všech staveb dopravní infrastruktury zajistit dodržení opatření obsažených ve stanovisku EIA.

ID	Připomínka	Vypořádání
	dopravy uvnitř centra města, po dokončení Městského okruhu se otevře možnost humanizace uličních profilů." ● Znovu upozorňujeme, že tato možnost je zde dlouhodobě a není dokončením Pražského ani Městského okruhu podmíněna. Humanizace Severojižní magistrály může proběhnout již dnes, po zprovoznění tunelu Blanka. Totéž platí o zavedení tzv. congestion charge či dalších regulačních opatření, která snižují objem automobilové dopravy a tudíž ke svému zavedení novou dopravní kapacitu z principu nepotřebují. Navrhujeme proto výše citované pasáže přeformulovat, tak aby neuváděl jako výhody výstavby silničních staveb dopady, které jsou spíše sporné a otazné, nebo uváděl stavbu silnic jako podmínku pro realizaci opatření, která jsou možná už nyní. *** ***4x*** Návrhová část Z výše uvedených důvodů navrhujeme přepracování Plánu udržitelné mobility pro Prahu a okolí, a to následovně. Na základě našich připomínek navrhujeme, aby byl Plán udržitelné mobility pro Prahu a okolí přepracován následujícím způsobem: I. PUMP musí vzít do úvahy, že ulice V Holešovičkách je jedním z nejvypuklejších neuralgických dopravních problémů dnešní Prahy a není možné ji v plánu z hlediska konkrétních opatření ignorovat, deprioritizovat a ponechat v současném stavu. Současná dopravní situace V Holešovičkách je úplnou antitezí udržitelné mobility a symbolem porušování téměř všech strategických cílů, které si PUMP vytyčil a zároveň mementem množství historických dopravních	*** ***4t*** Co se týče připomínek k regulaci dopravy, mýtné je skutečně podmínkou vzešlou z EIA pro zprovoznění celého Městského okruhu, na tom nic zavádějícího není. Nízkoemisní zóna je připravena a nebyla zavedena jen proto, že neexistují adekvátní objízdné trasy a existuje dle modelů obava, že velmi mírný přínos v centru Prahy bude kompenzován výraznějším zhoršením imisní situace na okraji Prahy. „Mýto" bylo možné zavést dávno před rokem 2016 a také ho některá města v ČR využívají. Pokud si však pozorně přečtete příslušné legislativní předpisy, zjistíte, že systém výjimek dělá z mýta v podstatě neúčinný systém, proto Plán mobility hovoří nejdříve o studii, která má problematiku mýta adekvátně vyřešit tak, aby bylo pro Prahu funkční. Je tedy potřeba rozlišovat možnost uvedenou regulaci zavést a její skutečnou účinnost a povinnosti dané např. EIA. Správná implikace textu z uváděných pasáží je tedy, že právě bude existovat objízdná trasa, která umožní hladší průběh projednání. *** ***4u*** Radlická radiála má platné stanovisko EIA, pro jeho rozporování nemá Plán mobility nástroje, je nezbytné se obrátit na příslušné orgány státní správy a samosprávy. K Radlické radiále je nezbytné uvést, že informace, uvedené v SEA, vycházejí z výsledků rozptylové studie z EIA, která je veřejně dostupná na www stránce http://www.radlickaradiala.info/. Uvádí nejen přínosy stavby, ale také rizika nárůstu znečištění v místech, kde se předpokládá vyústění tunelových staveb, jakož i podél navazujících komunikací. Je uveden požadavek „v místech přiblížení povrchových úseků komunikace k zástavbě realizovat opatření ke snížení jejích imisních příspěvků

ID	Připomínka	Vypořádání
	opatření realizovaných v této oblasti, které se dají označit za cokoli jen ne udržitelná. *** ***4y*** II. U všech zásadních opatření (s předpokládanými realizačními výdaji vyššími než 0,5 mld. Kč, u opatření, kde se očekává celopražský dopad na dopravní výkon, emise, hluk či CO 2 v řádu jednotek procent, a také u navržených opatření spočívající v přípravě takových záměrů), kvantifikovat dopady minimálně: A. na změnu dopravního výkonu IAD, VHD, cyklodopravy a pěší dopravy, B. na změnu podílu dopravy (modal share), C. na změnu emisí CO 2 , D. na změnu emisí polétavého prachu a dalších škodlivých látek v ovzduší, E. na změnu počtu obyvatel vystavených nadměrné hlukové zátěži. *** ***4z*** III. Původní scénáře dopracovat do podoby seznamu opatření (s možností ponechání "syntetického" scénáře dle navržené dopravní politiky) a následně umožnit jejich vzájemně porovnání co do konkrétních výše uvedených dopadů. IV. SUMP bude odborně posouzen a zastupitelstvu předložen ve scénářích. Volba scénáře tak bude informovaným a transparentním politickým rozhodnutím.	(vegetační bariéry, řízení dopravy, častější čištění komunikace), nejedná se tedy „výsadbu stromů jako kompenzačních opatření". *** ***4v*** K připomínkám ke straně 214: Věta je míněna zejména ve vztahu k plné účinnosti převedení příměstské a zdrojové/cílové dopravy. Jedná se o to, aby se doprava, převedená na SOKP, „nerozlévala" následně do městských ulic v bezprostředním kontaktu s obytnou zástavbou. K tomu je nezbytné, aby město bylo na SOKP napojeno soustavou kapacitních komunikací, oddělených od obytné zástavby (tj. radiál), které budou propojovat SOKP s Městským okruhem. Zahloubení ulice v Holešovičkách je však kapacitní dopravní stavbou uvnitř SOKP (Pražského okruhu), poněkud si zde připomínky tedy protiřečí. *** ***4w*** O podmínkách v textu řeč není, podstatné informace je, že se „otevírá potenciál". Humanizovat SJM i zavést mýto je možné i dnes, ale uvedená opatření zajistí jejich výrazně snazší projednatelnost. To je hlavní informace. Opatření k zavádění mýtného systému i zklidňovací opatření jsou součástí dokumentu Návrh P+ a byly řádně posouzeny. *** ***4x*** Bude však přidáno opaření nové s názvem **Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města (ID 618),** které umožní najít optimální variantu zlepšení situace v ulici V Holešovičkách. Nicméně není pravda, že dokument Návrh P+ ulici V Holešovičkách ignoruje a deprioritizuje, neboť obsahuje sadu opatření, která se snaží řešit podstatu problému. Pokud se oprostíme od přísně lokálního pohledu, P+ na situaci (nejen) v

ID	Připomínka	Vypořádání
	Nebude-li tento výše uvedený postup akceptován, navrhujeme návrh PUMP alternativně dopracovat tak, aby byly opraveny nedostatky následovně: *** ***4aa*** I. Hodnocení komise, která posuzovala stavby pro automobilovou dopravu, bude zveřejněno až do úrovně jednotlivých parametrů a hodnotitelů a to i u záměrů, které dostaly negativní hodnocení. Hrozí-li tím poškození práva na soukromí hodnotitelů, mohou být data anonymizována. Bude proveden přezkum těchto hodnocení zejména tam, kde mezi postoji hodnotitelů existuje značný rozptyl. Bude ověřeno, zda některá hodnocení dílčích parametrů nebyla některými hodnotiteli stanovena zcela v rozporu s očekávatelnými dopady záměrů. *** ***4ab*** II. Pro opatření, která hodnotila tato komise, a která splňují stanovené parametry (finanční náročnost nad 0,5 mld. Kč, potenciální dopady na intenzitu dopravy, modal share nebo emise nad 1% a opatření spočívající v přípravě takových záměrů), budou nezávislou institucí určeny potenciální dopady na modal share, emise a dopravní výkon. III. Hodnocení této komise bude revidováno komisí složenou z odborníků a zástupci veřejnosti, kteří nejsou personálně propojení s městskými institucemi připravujícími předkládané záměry, ani s firmami, které se na přípravě těchto záměrů jakkoliv podílely. IV. U staveb pro IAD budou do PUMP vložena pouze opatření s jednoznačně potvrzenými pozitivními dopady na udržitelnou mobilitu.	oblasti Holešoviček reaguje pestrou škálou opatření směřujících k odklonění tranzitující dopravy (dokončení Pražského okruhu a pokračování přípravy dalších staveb nadřazeného komunikačního systému, …), tlumení poptávky uspokojované osobními automobily (regulace parkování, regulace vjezdu do centra města, záchytná parkoviště u stanic metra, preference a zvyšování atraktivity hromadné dopravy, v daném segmentu tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby, apod.), snižováním negativního vlivu dopravy (ekologizace vozového parku a očekávání souběžných pozitivních vlivů nadřazených koncepcí a plnění závazků vyšších administrativních celků), apod. I při naplnění předpokladů rozvoje města lze na základě plnění navrhovaných opatření P+ výhledově očekávat pokles negativních dopadů silniční dopravy na okolní zástavbu. *** ***4y*** Problematika byla dostatečně vysvětlena v odstavci 4p. *** ***4z*** Navrhovaná řešení jsou v rozporu s platnými metodikami. Doporučujeme zažádat Ministerstvo dopravy ČR a Evropskou komisi o možnost vstoupit do procesu aktualizace celoevropské metodiky pro plány udržitelné mobility, která nyní probíhá. *** ***4aa*** Hodnocení probíhalo před více jak rokem a bylo pouze jednorázové a indikativní. Pravidla multikriteriální analýzy byly dodrženy a v souladu se všemi metodikami. Nejednalo se o hodnocení CBA! Sloužilo především pro posouzení shody s dopravní politikou, nikoliv pro soutěžení mezi

ID	Připomínka	Vypořádání
	*** ***4ac*** Závěr Na základě výše uvedených argumentů konstatujeme, že takto postavený PUMP není přínosem pro ochranu veřejného zdraví v ulici V Holešovičkách, kterou v zásadě z hlediska konkrétních opatření ignoruje. Přestože SEA na str. 219 vysloveně tvrdí, že jeho realizací "nevznikne nepřijatelné zdravotní riziko u žádné části obytné či jinak chráněné zástavby", toto tvrzení je nepravdivé, protože v ulici V Holešovičkách je nepřijatelné zdravotní riziko ponecháno a dovolíme si tvrdit, že realizací ostatních opatření a staveb se ještě zvýší. Žádáme proto o zařazení zahloubení Holešoviček mezi prioritní stavby PUMP. Dále, předložené připomínky upozorňují na metodicky vadný způsob přípravy Plánu udržitelné mobility Prahy. Dopravní záměry – včetně těch nejzásadnějších – byly posuzovány z hlediska dopadů převážně subjektivně. Tento nedostatek se nakonec projevil tím, že se ve výsledné podobě PUMP vyskytují jako opatření směřující k udržitelné mobilitě velké dopravní stavby uvnitř Pražského okruhu. Konstatujeme, že absence velkých dopravních staveb v PUMP neznamená, že tyto záměry město nepostaví, splní-li veškeré náležitosti přípravy (záměry již vesměs mají kladné posudky EIA). Je ale zjevným pokřivením celého plánování udržitelné mobility podporovat pod pláštíkem udržitelnosti velké silniční stavby a předstírat, že udržitelnosti dopravy v Praze je závislá jenom na nich, přestože mnohé z nich pro Pražany a vybrané lokality znamenají spíš negativní dopady v oblasti zdraví nebo životního prostředí.	projekty, jak se připomínkovatel mylně domnívá. Tato skutečnost mu byla sdělena již několikrát ústně. Požadavek na ovlivnění multikriteriálního hodnocení je tak zcela zbytečný a nepřinesl by nic. Opatření zahloubení ulice V Holešovičkách bylo totiž posouzeno kladně a je tedy v souladu s dopravní politikou, to je podstatná informace. *** ***4ab*** Problematika byla dostatečně vysvětlena v odstavci 4p a 4aa. *** ***4ac*** Vše bylo vysvětlena v odstavcích 4a – 4ac zejména pak 4x, či odstavcích předešlých. Tvrzení, že Plán mobility situaci v ulici V Holešovičkách zhoršuje je nepravdivé, veškerá opatření včetně synergií a kumulací byla řádně posouzena autorizovanou osobou v rámci procesu SEA s opačným výsledkem. Pro další zlepšení situace bude však přidáno opatření s názvem **Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města (ID 618),** které umožní najít optimální variantu zlepšení situace v ulici V Holešovičkách. Požadavky na změnu metodiky je nezbytné konzultovat s Ministerstvem dopravy a Evropskou komisí, Plán mobility byl zpracován v souladu se všemi platnými metodikami. Převážná většina opatření v dokumentu Návrh P+ směřuje k rekonstrukcím a rozvoji především kolejové elektrické dopravy, doporučujeme dokument řádně přečíst. Veškeré nákladné silniční stavby, odsouvá po roce 2030. Jediná velká investice v oblasti silničních staveb je Pražské okruh, který je financován ze SFDI a mimo jiné řeší i připomínkovatelem připomínkovaný zkušební provoz tunelového komplexu Blanka.

ID	Připomínka	Vypořádání
	***	Upozorňujeme, že požadované zahloubení ulice v Holešovičkách je velkou dopravní stavbou uvnitř Pražského okruhu, nerozumíme tedy tomu, proč se velká část připomínek věnuje podpoře realizace tohoto opatření a v závěru je uvedeno, že by se velké silniční dopravní stavby realizovat vůbec neměly. ***
5	*Josef Hampl:* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** ***5a*** Součástí koncepce plánu udržitelné mobility je v kapitole 3.2.4 dokončení Pražského okruhu opatřeními 24, 392, 393. Dokončení okruhu prostřednictvím těchto opatření řeší některé současné dopravní problémy, ale v žádném případě nelze tato opatření označit za dlouhodobě udržitelnou dopravní koncepci. Důvod je následující: Navrhovaná opatření tvoří jeden celek s úsekem SOKP 510. Na tomto úseku se plánuje zkapacitnění na kapacity cca 107 tisíc vozidel/den, viz EIA SOKP 510 (EIA_MZP244) a DÚR „D0 510 Satalice – Běchovice, zkapacitnění“. Dle EIA SOKP 511 (EIA_MZP472) bude při realizaci opatření 24 (511) tato kapacita téměř vyčerpána v roce 2025 (Příloha 1, Tabulka č. 2) a dle přílohy 3, „Studie ČVUT“, tabulka 4, dojde při realizaci celého okruhu k výraznému překročení kapacity úseku 510 (Odhadovaná intenzita je 133tis/24 RPDI, což je dle běžně používaných přepočtů přes cca 150tis/24 PPD.). Toto výrazné překročení kapacity je zdokumentováno i v EIA D11 (EIA_MZP452), příloha 1 grafika, strana 28. Na úseku SOKP 510 není plánováno žádné další zkapacitnění (s ohledem na místní podmínky a zátěž okolních MČ není další zkapacitňování vhodné a možná ani reálné) a navíc je jeho kapacita limitována nedostatečným rozestupem MÚK (EIA_MZP244, stanovisko MV) a ani ve variantě 3 MÚK na úseku 510	Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města. Vzhledem k časovému horizontu roku 2030 jsou relevantní pouze projekty uvedené v platné územně plánovací dokumentaci. Rok 2030 je označován v dopravním plánování jako střednědobý výhled. Není zřejmé, co je myšleno dlouhodobě udržitelnou dopravní koncepcí, rok 2050? Pro takové roky se využívají spíše vize než plány opatření, vize mobility je obsažena v kapitolách týkajících se přijaté dopravní politiky. Ke kapacitě úseku 510: Kategorijní šířka, počet jízdních pruhů, návrhová rychlost a další technické parametry NEJSOU předmětem dokumentu Návrh P+, k tomu slouží příslušná technická dokumentace. Nejprve je nezbytné osvětlit pojmy kapacita a intenzita, které jsou v připomínce zaměňovány. Kapacita úseku je dána maximální počtem vozidel na daném úseku a je ovlivněna různými dopravně inženýrskými faktory, jedná se tedy o technický parametr, zatímco intenzita je skutečný počet vozidel za čas v daném čase a profilu, jedná se tedy o tzv. veličinu náhodnou, jejíž hodnoty s určitou

ID	Připomínka	Vypořádání
	nebude možné dodržet příslušné ČSN a nebude tedy možné zajistit plynulost a bezpečnost v tomto úseku při předpokládané zátěži. *** ***5b*** V DÚR je sice snaha řešit nedostatečný rozestup mezi MÚK Chlumecká a D10, nedostatečný rozestup mezi D11 a MÚK Chlumecká/D10 však nijak vypořádán není. Na tento nesoulad mezi projektovanou kapacitou úseku SOKP 510 a předpokládanou dlouhodobou zátěží bylo upozorňováno v rámci připomínek EIA SOKP 511, tyto připomínky však nebyly věcně vypořádány a v posudku ani stanovisku nebylo doloženo, že kapacita úseku SOKP 510 odpovídá předpokládané budoucí zátěži. Naopak v posudku EIA 511 je tvrzeno, že maximální kapacita komunikace 2x3 pruhy (tedy stejně jako bude mít po zkapacitnění úsek SOKP 510) je 85-105tis/24. *** ***5c*** Vzhledem k tomu, že úsek SOKP 510 leží uvnitř Prahy mezi MČP14 a MČP20 a na úsek SOKP 510 navazují uvnitř Prahy s minimálním rozestupem dvě další dálnice D10 a D11, představuje toto řešení v dlouhodobém horizontu značné dopravní riziko a riziko značných negativních dopadů na životní prostředí. Dle EIA SOKP 511 (EIA_MZP472), příloha „Studie ČVUT“, tabulka 4 je naopak zřejmé, že k tomu, aby nebyla kapacita úseku SOKP 510 překročena, je nezbytná realizace regionální varianty okruhu. Kromě dopravních rizik na existujícím úseku SOKP 510 může však Pražský okruh způsobovat značnou zátěž pro životní prostředí. Nárůst zátěže z úseku SOKP 510 v souvislosti s realizací Pražského okruhu je zdokumentován v přílohách EIA SOKP 511 (přepočet viz příloha), v samotné dokumentaci jsou tyto negativní dopady bohužel	pravděpodobností zjišťujeme pomocí matematické statistiky. Zpravidla tedy skutečně nemůže být intenzita úseku vyšší než kapacita. Veličina kapacita je však dána mnoha faktory, které je nezbytné zohlednit. ČSN 73 6101 například uvádí kapacitu dálnice s šesti pruhy (předmětný úsek má šířku v koruně zemního tělesa 33,5 m) cca 100 tis. vozidel/24h. Toto číslo však uvažuje úroveň kvality dopravy C, celorepublikový průměr variací dopravních intenzit v průběhu dne, podíl pomalých vozidel 15%, podélný sklon 2% a křivolakost 75-150 g/km. Návrhová rychlost je uvažována 120 km/h, ačkoliv předmětný úsek je navržen s návrhovou rychlostí 100 km/h (neplést s nejvyšší povolenou, nebo střední rychlostí vozidel). Z teorie i praxe dopravního proudu plyne, že kapacita komunikace roste při snižování střední rychlosti vozidel do přibližně poloviny hodnot návrhové rychlosti. Při zachování úrovně kvality dopravy C, což se dokonce v příměstských úsecích uvažovat nemusí, je možné zvýšit kapacitu o cca 15% a bezpečnost provozu pomocí liniového řízení dopravy. Navíc, amplituda špičkových hodin v rámci Pražské metropolitní oblasti není tak markantní oproti zbytku republiky (důvodem je například podíl terciálního sektoru), k čemuž se vztahují obecně nezávazné ČSN. Z výše uvedeného plyne, že kapacita úseku je zcela jistě vyšší než je uváděných cca 100 tis. voz/24h v ČSN 73 6110. Např. na některých úsecích Jižní spojky o třech pruzích bylo v roce 2017 dosahováno intenzit 123 600 voz./24h bez liniového řízení provozu, na dvoupruhových úsecích D0 s liniovým řízením dopravy avšak bez „enforcementu“ bylo v roce 2017 dosahováno intenzit 97 800 voz./24h. Další připomínkovatelem požadované navyšování kapacity úseku 510 nad dnešní kategorijní šířku 33,5 m tedy není žádoucí, může ho však požadovat v rámci příslušných řízení k DÚR či DSP, předmětem P+ to není. Dle možností Středočeského kraje do roku 2030, jehož zástupce byl také členem pracovní skupiny, je v Návrhu uvedena ve věci „aglomeračního okruhu“ přeložka silnice II/240, další úseky mohou být

ID	Připomínka	Vypořádání
	ignorovány a nejsou tak zohledněny ani ve stanovisku. V případě že nebude kapacita SOKP 510 dostatečná však mohou být tyto dopady ještě horší. Předložené hodnocení koncepce v kapitole 6.3.2.2 ve vyhodnocení vlivů na ovzduší zcela chybně předpokládá, že dopady SOKP 511 a dalších jsou pouze na bezprostřední okolí těchto komunikací. Tento chybný předpoklad ignoruje fakt, že realizací těchto komunikací dojde ke změně dopravy na jiných komunikacích. Toto je zdokumentováno například v EIA 511, kdy v důsledku realizace komunikace SOKP 511 dojde k nárůstu dopravy na úseku SOKP 510 o 30 % a k nárůstu emisí z tohoto úseku mezi 17 a 30 % pro různé znečišťující látky (viz příloha) jako přímý dopad realizace SOKP 511. V dlouhodobém výhledu se potom dle EIA 511 čeká další zvyšování emisí z úseku SOKP 510, zatímco na dalších sledovaných úsecích v této EIA (a to i dalších úseků SOKP) se očekává zachování emisí, nebo dokonce jejich pokles. Hodnocení koncepce žádný vliv realizace úseku SOKP 511 na SOKP 510 a tedy i na okolí SOKP 510 (P14, P20, Dolní Počernice) neuvádí a toto hodnocení tedy neodpovídá realitě. *** ***5d*** Pokud se při realizaci Pražského okruhu bude brát ohled pouze na řešení současných problémů a nebudou brány v potaz i jeho negativní dlouhodobé dopady, nebo budou dlouhodobé dopady úmyslně ignorovány, aby se podařilo prosadit Pražský okruh v jeho současné podobě, hrozí riziko, že problémy které má Pražský okruh řešit, budou pouze přesunuty do jiných částí Prahy. S možnou budoucí nedostatečnou kapacitou úseku SOKP 510 souvisí i opatření 267, 487 (MÚK Beranka), která mají mimo jiné odstranit vysokou zátěž z místních komunikací (Náchodská). Tato opatření budou funkční, pouze pokud bude mít nadřazená silniční síť	zahrnuty v následující aktualizaci Plánu mobility po vyjasnění situace ze strany obcí a Středočeského kraje. *** ***5b*** Problematika vzdálenosti MÚK je součástí příslušných současných i budoucích technických dokumentací, není však obecně brána na lehkou váhu, ČSN 73 6101 a ČSN 73 6102 umožňuje zkrácení vzdáleností až na 1,5 km, případně vytvořit průpletové úseky či kolektorové vozovky, které se dají segregovat prostorově úsporným lanovým silničním záchytným systémem, jedná se však o problematiku příslušející podrobnějšímu typu dokumentu než je Plán udržitelné mobility Prahy a okolí. *** ***5c*** Konkrétními dopady v požadované podrobnosti konkrétních staveb se zaobírají příslušné EIA pořizované dle zákona 100/2001 Sb. v platném znění. Úsek 511 má souhlasné stanovisko MŽP z 1. 12. 2017, které je v odpovídající podrobnosti a obsahuje i požadovaná kompenzační opatření, a tudíž se z něj vycházelo. SEA pro Plán mobility byla zpracována autorizovanou osobou a obsahuje veškeré náležitosti včetně posouzení navrhovaných úseku Pražského okruhu v náležité podrobnosti SEA. Pokles emisí je mimo jiné způsoben i postupným zpřísňováním emisních limitů spalovacích motorů a postupnou obměnou vozového parku, která probíhá v Pražské metropolitní oblasti rychleji než v jiných regionech ČR. Výsledky příslušející EIA lze nalézt v aktuálně platné EIA na úsek č. 511 a v budoucích EIA na další úseky. SEA neposkytuje z podstaty věci údaje v podrobnosti EIA, ale pouze z EIA vychází. V návrhu stanoviska SEA jsou zohledněny i požadavky na předmětné úseky Pražského okruhu, a to hned v několika bodech, minimálně body 1–10 ale i další se přímo dotýkají budoucích projekčních prací na

ID	Připomínka	Vypořádání
	dostatečnou kapacitu. V případě nedostatečné kapacity, která dle výše uvedené připomínky hrozí, mohou naopak místní komunikace prostřednictví MÚK Beranka sloužit jako objízdné trasy přetížených SOKP 510 a D11 a tato opatření pak budou mít opačný než zamýšlený efekt. *** ***5e*** Shrnutí a závěr Předložená koncepce obsahuje záměr realizace Pražského okruhu, který bude mít dle dosud předložených dokumentací (EIA SOKP 510, EIA D11, EIA SOKP 511, DUR 510) na úseku SOKP 510 nedostatečnou kapacitu a tento nedostatek koncepce nijak neřeší. Dále hodnocení koncepce ignoruje negativní vlivy realizace nedokončených úseků SOKP na lokality, které s těmito úseky bezprostředně nesousedí, ale které budou kvůli změnám v dopravě dokončením SOKP negativně postiženy. Koncepce by měla být přepracována a doplněna, aby zajistila dostatečnou kapacitu všech úseků SOKP po dokončení okruhu a zároveň vyhodnocovala a řešila všechny negativní dopady Pražského okruhu a to nejen v okolí zatím nerealizovaných úseků. Na základě údajů ve Studii ČVUT (předpokládané zátěže při realizaci jednotlivých variant okruhu) lze doporučit zahrnutí regionální trasy okruhu.	předmětných úsecích Pražského okruhu a ve své podstatě tak i naplňují požadavky připomínkovatele. *** ***5c*** Realizace nových úseků Pražského okruhu řeší současné i budoucí problémy související s rozvojem města a příměstské oblasti, pro tento účel byl v Plánu udržitelné mobility zpracován i demografický výhled a toto skutečnost byla zanesena do dopravního modelu. Křižovatka Beranka přenese pouze tranzitní dopravu z ulice Náchodská, na což má nadřazená dopravní infrastruktura dostatečnou kapacitu. Dalším připomínkovatelem navrhovaným rozšiřováním dopravní infrastruktury by se měl zabývat vlastník a provozovatel předmětných úseků dálnic D0 a D11, tedy ŘSD, doporučujeme připomínkovateli se s prosbou na další rozšiřování např. na osmipruh obrátit na ŘSD, z hlediska hlavního města Prahy však další zvyšování kapacity nad rámec dnešní (v obou případech kategorijní šířka 33,5 m) nepožadujeme. Naopak se podnikají kroky pro minimalizaci negativních vlivů současných a budoucích realizovaných úseků na zástavbu. *** ***5e*** Kapacita současných i navrhovaných úseků Pražského okruhu je navržena z hlediska kategorijních šířek v dostatečné kapacitě a hlavní město Praha další rozšiřování v koruně rozhodně nevyžaduje, připomínkovatel by se měl s vědomím všech negativních aspektů obrátit s žádostí o rozšíření na ŘSD, jakožto vlastníka a provozovatele předmětné infrastruktury, které požadavek v zákonem daných procesech prověří a přizve i hlavní město Praha k jednání. Konkrétními dopady v požadované podrobnosti konkrétních staveb se zaobírají příslušné EIA pořizované dle zákona 100/2001 Sb. v platném

ID	Připomínka	Vypořádání
		znění. Úsek 511 má souhlasné stanovisko MŽP z 1. 12. 2017, které je v odpovídající podrobnosti a obsahuje i požadovaná kompenzační opatření, a tudíž se z něj vycházelo i v SEA pro Plán udržitelné mobility. SEA pro Plán mobility byla zpracována autorizovanou osobou a obsahuje veškeré náležitosti včetně posouzení navrhovaných úseku Pražského okruhu v náležité podrobnosti SEA. SEA neposkytuje z podstaty věci údaje v podrobnosti EIA, ale pouze z EIA vychází. V návrhu stanoviska SEA jsou zohledněny i požadavky na předmětné úseky Pražského okruhu, a to hned v několika bodech, minimálně body 1-10 ale i další se přímo dotýkají budoucích projekčních prací na předmětných úsecích Pražského okruhu a ve své podstatě tak i naplňují požadavky připomínkovatele. ***
6	*MČ Praha – Dolní Chabry:* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** ***6a*** Připomínka: Nesouhlasíme s vymezením koridoru Silničního okruhu kolem Prahy v trase Ruzyně – Suchdol (518), Suchdol – Březiněves (519), Březiněves – Satalice (520), Satalice – Běchovice (510) a Běchovice – Dl (511) a souvisejících staveb (MUK, přivaděče). Požadujeme jejich vyřazeni z Planu udržitelné mobility Prahy a okolí a jejich zrušení V Metropolitním planu i Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy. *** ***6b*** SOKP dle ZUR je v rozporu se strategickými cíli Planu udržitelné mobility:	***6a*** Plán udržitelné mobility nevymezuje žádné koridory, pro vymezení koridorů slouží Územně plánovací dokumentace. Plán mobility vychází v případě Pražského okruhu z řešení uvedených v platných územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského kraje, tedy platného stavu Zásad územního rozvoje, které byly oběma zastupitelskými sbory schváleny a potvrzeny i soudními přezkumy. Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města.

ID	Připomínka	Vypořádání
	Snížení uhlíkové stopy Naopak dojde k výraznému zvýšení uhlíkové stopy a to z následujících důvodu: • několikaletá výstavba šestiproudé dálnice včetně mimoúrovňových křižovatek, tunelu a mostu. V těsné blízkosti rezidenční zástavby a přírodních památek na území Prahy • převedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy • celkový nárůst dopravních výkonů a dopravní indukce nejen na nových, ale i stávajících komunikaci uvnitř Prahy •vyšší nabídka silniční kapacity a tedy atraktivnější podmínky pro automobilovou dopravu (s výrazně vyšší uhlíkovou stopou) v neprospěch alternativních druhu dopravy • nákladný a energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků *** ***6c*** Zvýšení bezpečnosti Naopak dojde ke snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti nejen na okruhu, ale i navazujících komunikacích v důsledku mísení městské a tranzitní kamionové dopravy. *** ***6d*** Zvýšeni finanční udržitelnosti Naopak obrovské pořizovací náklady na výstavbu a náklady na provoz a údržbu (zejména tunelu a mostu) budou mít za následek snížení finanční udržitelnosti.	*** ***6b*** Dimenze severní části okruhu v rámci projektové dokumentace není známa, hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému. Výstavba čehokoliv samozřejmě spotřebovává energii, a tudíž produkuje uhlíkové emise, ostatně jako většina věcí na Zemi, co spotřebovává energii. Produkce energie pro stavební stroje z obnovitelných zdrojů bohužel není v kompetenci Plánu mobility, ačkoliv i fází výstavby se samozřejmě SEA zabývala a následně se této problematice věnuje především EIA, která navrhuje opatření pro minimalizaci vlivů. Plán udržitelné mobility navrhuje mnoho desítek opatření, které se snaží podpořit jiné druhy dopravy než dopravu automobilovou (metro, železniční tratě, nové tramvajové tratě, cyklodopravu, …), naopak nové úseky Pražského okruhu dokument P+ Návrh podporuje jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Díky plynulejšímu provozu na nových úsecích Pražského okruhu, oproti silnicím a ulicím v obytné zástavbě a přirozené obnově vozového parku včetně rozvoje elektromobility a energií z obnovitelných zdrojů se očekává naopak pokles měrné uhlíkové stopy. Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu a krajinu, ochrana obyvatel před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Čerpání energií z obnovitelných zdrojů pro provoz tunelových úseků není předmětem předkládané koncepce (P+). ***

ID	Připomínka	Vypořádání
	***	***6c***
	6e	Žádná statistika neuvádí zvýšení nehodovosti pro mísení městské a tranzitní kamionové dopravy, naopak řidiči nákladní dopravy musí splnit o mnoho náročnější podmínky a jsou u nich například vyžadovány povinné pauzy, které umožňují zachování vysokou pozornost. Navíc, směrově dělené komunikace vykazují dle všech statistik nižší relativní nehodovost oproti komunikacím v obytné zástavbě – viz statistiky BESIP, nebo přímo na jdvm.cz. Pokud připomínka směřovala na diskriminaci kohokoliv na základě určitých předsudků, zcela se od takového předpokladu distancujeme.
	Zlepšeni lidského zdraví	***
	Některým lokalitám (např. Spořilov) se mime uleví po odvedení nákladního tranzitu v obou variantách SOKP (A-ZUR, Regionální), avšak A-ZUR jiným přitíží (Cerny Most, Počernice, Běchovice, Suchdol atd.) Přivedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy zakonzervuje stávající špatné klima, a tím povede ke zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy.	***6d***
	***	Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu či krajinu, ochrana obyvatel a krajiny před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Mosty slouží často také ke zmírnění vlivů na biotopy v údolí, jejich ochrana je zákonnou povinností. Investorem i provozovatelem Pražského okruhu je ŘSD, doporučujeme se proto obrátit na tuto organizaci s připomínkou k investičním a provozním nákladům. Vzhledem k tomu, že se jedná o dálnici, předpokládá se výkonové zpoplatnění, které slouží pro kompenzaci provozních nákladů včetně návratnosti investice.
	6f	***
	Nedostatky SOKP dle ZUR v Planu udržitelné mobility:	***6e***
	Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji	Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Na veškeré úseky
	Současný návrh SOKP dle ZUR vychází z koncepce 60. let minulého století. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojeni do evropských struktur. Nebere ohled na zásadní změny a	
	zavadí na území hl.m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu. Nutno upozornit, že dálnice se realizují na základě momentální situace s výhledem 20 let po uvedení do provozu.	
	***	
	6g	
	Nefunkční a nekoncepční dopravní řešení	

ID	Připomínka	Vypořádání
	Silniční okruh kolem Prahy (dále SOKP) je součásti IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patři především • zvýšeni plynulosti a bezpečnosti provozu, • rychle spojení velkých aglomerací, • obcházeni městských oblastí, • oddělení městské a tranzitní dopravy. SOKP by mel řešit tranzitní dopravní vztahy, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV vsak Cerny Most – Běchovice či Suchdol – Bohnice. Je zapotřebí rozlisovat mezi infrastrukturou globální sítě (TEN-T) a infrastrukturou regionální a místní (městské komunikace). SOKP jako součást infrastruktury globální sítě plni důležitou roli v dálkové nákladní a osobni dopravě (nařízení č. 1315/2013 čl. 17). Pokud vsak na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má. Je zapotřebí zamezit mísení městské a tranzitní dopravy, zejména kamionové za účelem zvýšeni plynulosti a bezpečnosti provozu. *** ***6h*** Nesoulad s evropskou legislativou TEN-T SOKP dle ZUR je přímo v rozporu s evropskou legislativou TEN-T, neboť vede zastaveným a zastavitelným územím a připouští nebezpečné mísení městské a tranzitní dopravy. Nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s cl. 30, e) nařízení c. 1315/2013/EU). Realizace dnes již dálničního průtahu by mela velmi negativní dopady na cca 100 000 obyvatel v městských částech na východě a severu Prahy.	byly, nebo budou zpracovány EIA, zákonné požadavky na emise a hluk proto musí být dodrženy. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města. *** ***6f*** Tvrzení není pravda, tranzitní kamionová doprava v Praze je, stačí se například podívat na kartogram na straně 17 v Ročence dopravy TSK z roku 2017. Účelem je její vysunutí mimo hustě zastavěné území, ale zároveň tak, aby infrastruktura byla dostatečně účinná. A to nejen pro tranzitní, ale i zdroj-cílovou dopravu, neboť to zvýší připomínkovatelem požadovanou finanční udržitelnost, neboť právě tak bude moci infrastrukturu využít více uživatelů. *** ***6g*** Není zřejmé, z čeho plyne, že bude Pražský okruh v současně plánované podobě nefunkční, jenom protože je označen v rámci Evropy jako multimodální koridor. V rámci tohoto koridoru se běžně potkávají různí uživatelé dopravní systému na pozemních komunikacích, železnici i vodě již desítky let. Rozhodně není finančně ani environmentálně udržitelné stavět vedle sebe například několik komunikací jen, aby se segregovali uživatelé na základě nějakého předsudku. Převážná většina přepravních proudů v rámci Pražské metropolitní oblasti je zdroj-cílová, nikoliv tranzitní, proto je žádoucí, aby infrastruktura procházející PMO byla využitelná obyvateli a návštěvníky co nejvíce, samozřejmě se zachováním všech zákonných limitů emisí, imisí hluku i exhalací a minimalizací vlivu

ID	Připomínka	Vypořádání
	***	na přírodu a krajinu, což je uvedeno i v návrhu stanoviska SEA, neboť se vlivy SEA důsledně zaobírala.
	6i	***
	Zhoršení životních podmínek již zatížených lokalitách	***6h***
	Městské části, na jejichž území vede trasa SOKP, jsou již v současnosti silně zatíženy dopravou a dochází zde k překračovaní hygienických limitů. Na severozápadě jsou obyvatele vystaveni nadměrnému hluku z letecké dopravy a v případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Na východě jsou vystaveni hluku a zplodinám zejména z tranzitní kamionové dopravy podél stávajícího úseku 510. Není tedy žádoucí přivádět do teto oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí odvést tranzit mimo území hl. m. Prahy.	Rozpor s evropskou legislativou plánované trasy Pražského okruhu byl opakovaně vznášen jako argument v soudních sporech na aktualizované ZUR hl. m. Prahy. Rozpor však nebyl identifikován Městským soudem v Praze ani v posledním rozsudku č. 10A 170/2017 ze dne 18. 12. 2018. Vyvedení kamionové dopravy z velmi intenzivně zastavěných území hl. m. Prahy je umožněno a zároveň je ve stopě dle ZUR okruh stále dostatečně funkční pro odvádění zbytné vnitroměstské dopravy, zůstává tak atraktivní pro přenášení zdrojové a cílové dopravy z a do regionu i okrajových částí Prahy.
	***	***
	6j	***6i***
	Neudržitelná dopravní situace	Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže ze zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Na veškeré úseky byly, nebo budou zpracovány EIA, zákonné požadavky na emise a hluk proto musí být dodrženy. Hodnocení SEA na Plán mobility hodnotilo veškeré vlivy navrhovaných staveb a jejich důsledků, bylo řádně zpracováno autorizovanou osobou a požadavky z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou uvedeny v návrhu stanoviska a zohledňují tak požadavky připomínkovatele.
	SOKP dle ZUR nepřispívá ke splnění strategického cíle c. 5 – udržitelná mobilita (dle Strategického planu hl.m. Prahy). Praha nebude schopna absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu z 9 dálnic napojených na Pražský okruh. Podle oficiálních prognóz je zřejmě, že některé úseky SOKP včetně radiál budou kapacitně nevyhovující a bude zde docházet k vazným dopravním komplikacím, což se může projevit negativně i na dalších komunikacích uvnitř Prahy. Navíc je výrazně podceněn princip dopravní indukce, kdy nabídka nove silniční kapacity vyvolá narůst poptávky po ni a zvýšeni dopravního zatíženi.	***
	Vysoka finanční nákladnost	

ID	Připomínka	Vypořádání
	Z hlediska ekonomického je finanční náročnost trasy SOKP dle ZUR cca 56 mld. Kč, tedy cca 1,2 mld./km, což je mimo jine dvojnásobek obvykle ceny. *** ***6k*** Nevhodné umístěni SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje IPR (Institut panování a rozvoje) vyhotovil v roce 2016 demografickou studii Prahy, ve které uvedl index změny poctu obyvatel mezi lety 2030 a 2015 podle pražských městských části. Pražský okruh (součást TEN-T s jejím kamionovým provozem) je umístěn do městských části, kde se očekává největší narůst poctu obyvatel (Počernice, Satalice, Vinoř, Čakovice, Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje). Navrhovat trasu dálnice přes sídelní útvary s tendenci dalšího růstu poctu obyvatel je v rozporu se zásadami TEN-T a běžnými zvyklostmi (trasa minimálního odporu). Tuto skutečnost je nutno klasifikovat jako velmi nezodpovědnou a protispolečenskou. *** ***6l*** Trasa SOKP navíc zabírá cca 30,6 km² zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl.m. Prahy. Vytváří umělou barieru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby. Realizace SOKP dle MPP a ZUR pravděpodobně povede k (nežádoucí) výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektu, což bude mít za následek další narůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí V Praze. *** ***6m***	***6j*** Plán udržitelné mobility plně respektuje platný Strategický plán hl. m. Prahy a jeho vizi. Navíc přímo v platném Strategickém plánu hl. m. Prahy, konkrétně oblasti A1 strategického cíle 1.5 (Udržitelná mobilita) je doslova uvedeno „…respektování prioritní důležitosti dostavby Pražského okruhu…“ Další připomínky ke Strategickému plánu je nezbytné vznést přes Zastupitelstvo přímo k dokumentu Strategický plán. Investiční náročnost je mimo jiné dána v tomto případě snahou o minimalizaci vlivů na životní prostředí a obyvatele, tj. například nákladností zemních prací na výstavbu zářezů a tunelů. Dodržení zákonných limitů je nezbytné. *** ***6k*** Odmítáme tvrzení nezodpovědnosti a nespolečenoskosti, neboť právě velký rozvoj města v oblasti kolem hranic hl. m. Prahy zapříčiní poptávku po dopravě, kterou saturují nové úseky Pražského okruhu. Výhodou naopak je, že tyto nově vzniklé vazby, pokud už je bude nezbytné realizovat automobilovou dopravou, budou realizovány většinu cesty po technicky vybavené trase s minimalizovanými vlivy na obyvatele, krajinu i životní prostředí (splnění zákonných limitů) a nikoliv v současné zástavbě. Po nových úsecích bude provozována i pražská integrovaná doprava, což umožní pokrýt část poptávky efektivním a environmentálně šetrným způsobem. *** ***6l*** Došlo zřejmě k nedorozumění, nelze plést koridory a plochy vymezené v územně plánovací dokumentaci a trasu dle projektové dokumentace. Vlastní trasa včetně mimoúrovňových křižovatek tak velkou plochu samozřejmě nezabere, přesná plocha je však až předmětem DÚR a DSP.

ID	Připomínka	Vypořádání
	Střety SOKP se životním prostředím SOKP dle ZUR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, USES a EVL Natura 2000 (Housle, Údolí Únětického potoka, Roztocký haj, Sedlecké skály, Kaňon u Sedlce Zámky, Drahaň -Troja, Bažantnice Satalice, Vinořský park, Xaverovský Háj, Chlumecký lom Počernický rybník, Lítožnice). Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (úseky 518 a 519) „nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chrněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chrněných druhu živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná,..." *** ***6n*** Závěr: Nesouhlasíme s vymezením koridoru SOKP dle výše zmíněných připomínek a bodu a požadujeme objektivní posouzení variant řešení tranzitního okruhu na základě metody multikriteriálního hodnocení dopadu na obyvatele, ochranu životního prostředí, bezpečnost dopravy, náklady a uzemni rozvoji. ***	Pro bytovou a občanskou vybavenost je alokován dostatek ploch, navíc tyto plochy musí být dopravně obslouženy, k čemuž právě slouží dnešní či budoucí Pražský okruh. Projektování probíhá s důrazem na minimalizaci vlivů včetně bariérového efektu. Veškeré připomínky tohoto typu je však nutno podat do příslušných procesů, zejména pak územního a stavebního řízení. Povolování jakýchkoliv objektů kdekoliv řeší příslušné stavební úřady a úřady územního plánování, je nezbytné podat připomínky přímo k nim ke konkrétní stavbě. Nikde v právním řádu ČR není zakotveno, že výstavba pozemní komunikace znamená výstavbu logistických, průmyslových a komerčních objektů. Povolovací procesy na výstavbu pozemní komunikace jsou vedeny jen a pouze na povolení pozemní komunikace a jejích součástí. Pro stanovení možností co kde za jakých podmínek lze stavět slouží územně plánovací dokumentace, která je projednávána dle příslušených legislativních předpisů, tedy i s účastí veřejnosti. *** ***6m*** Veškeré uvedené střety byly posouzeny v rámci procesu SEA se všemi náležitostmi a jsou zaznamenány v připomínkovaném dokumentu včetně požadavků z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v návrhu stanoviska. Konkrétní opatření pro minimalizaci vlivů jsou a budou uvedeny v příslušných EIA a musí být respektovány v procesu projekční přípravy. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je strategický dokument, který projekty v detailu řešit z podstaty věci nemůže, neboť pro to nemá nástroje. ***6n*** Plán udržitelné mobility nevymezuje žádné koridory, pro vymezení koridorů slouží Územně plánovací dokumentace. Plán mobility vychází v případě Pražského okruhu z řešení uvedených v platných územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského kraje, tedy platného

ID	Připomínka	Vypořádání
		stavu Zásad územního rozvoje, které byly oběma zastupitelskými sbory schváleny a potvrzeny i soudními přezkumy. Vzhledem k časovému horizontu roku 2030 jsou relevantní pouze projekty uvedené v platné územně plánovací dokumentaci. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nemá a neměl k dispozici žádné ekvivalentní varianty vedení Pražského okruhu do roku 2030. Požadavek na variantnost v dalších zákonem daných procesech může být samozřejmě vznesen přímo na ŘSD, jakožto investora. Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a Strategickým plánem hl. m. Prahy a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. ***
7	*MČ Praha – Suchdol:* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** ****7a**** 1) městská část požaduje zpracování rozptylové a hlukové studie koncepce „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ a na základě výsledků upravit koncepci tak, aby realizace záměrů skutečně vedle ke zlepšení životního prostředí na území hl.m. Prahy v souladu se strategickými cíli. 2) městská část nesouhlasí se zpracovaným hodnocení uvedeným v přílohách: „Hodnocení opatření na životní prostředí“, „Hodnocení kumulativních a synergických vlivů“ a „Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví“ pro území městské části, protože nebyly zpracovány rozptylové a hlukové studie, které by koncepci posoudily.	***7a*** Plán mobility obsahuje 240 opatření (záměrů) v různé fázi přípravy a různého charakteru. Obsahuje jak záměry s konkrétní lokalizací (např. opatření ID400 Dálnice D3 – středočeská část) tak záměry, u kterých není v současné době umístění známé (např. opatření ID461 Rozvoj P+R mimo prioritní oblasti Stč. kraje), a také záměry organizačního charakteru bez konkrétní lokalizace (např. opatření podporující užívání veřejné dopravy – ID43 Legislativa pro preferenci VHD). Zpracování souhrnné rozptylové a hlukové studie není za těchto podmínek možné a také se běžně na úrovni hodnocení koncepce (SEA) nezpracovávají. Vlivy jednotlivých záměrů na imisní a hlukovou zátěž budou řešeny v navazujících řízení (územní a stavební řízení včetně posouzení vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb. (EIA)). Sledování dopadů Plánu mobility bude probíhat na základě stanovených indikátorů. „Hodnocení kumulativních

ID	Připomínka	Vypořádání
	***	a synergických vlivů“ a „Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví“ tak bylo zpracováno na nejvyšší možné odborné úrovni.
	7b	***
	3) městská část nesouhlasí s vymezením koridoru Pražského okruhu v trase Ruzyně – Suchdol (518), Suchdol – Březiněves (519) – záměr 392 v koncepci, protože dle zpracovaných materiálů (např. AZUR, MPP) by došlo k překračování hlukových a exhalačních limitů včetně kumulativních na území městské části.	***7b***
	***	Plán udržitelné mobility nevymezuje žádné koridory, pro vymezení koridorů slouží Územně plánovací dokumentace. Plán mobility vychází v případě Pražského okruhu z řešení uvedených v platných územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského kraje, tedy platného stavu Zásad územního rozvoje, které byly oběma zastupitelskými sbory schváleny a potvrzeny i soudními přezkumy. Závěry vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj ani jedné ze zmiňovaných územně plánovacích dokumentací nevyloučily možnost realizace Pražského okruhu v trase dle platných ZUR Prahy a Středočeského kraje. K závěrům jsou vždy stanoveny podmínky realizace a kompenzační opatření. Vlastní přípustnost projektu, nikoliv už koridoru jako v ÚPD ale podrobně rozpracovaného projektu, je pak úlohou procesu EIA, včetně stanovení podmínek realizace. Stejně jako tomu bylo i v případě stavby 511 Pražského okruhu, kde vyhodnocení vlivu ZUR potvrdilo přípustnost koridoru okruhu za určitých podmínek a následně výrazně podrobnější vyhodnocení vlivu v rámci procesu EIA bylo završeno souhlasným stanoviskem s podmínkami. Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města. Vzhledem k časovému horizontu
	7c	
	4) městská část požaduje doplnění koncepce a jeho posouzení o variantní řešení Pražského okruhu	
	a) s cílem snížení exhalační zátěže (PM 2.5, PM10, benzo(a)pyren) na hl.m. Prahy např. vyvedením kamionové dopravy z území hl.m. Prahy	
	b) s cílem připravit opatření Pražský okruh (opatření 392 Pražský okruh (D0), 518 a 519 (Ruzyně – Březiněves) a opatření 393 Pražský okruh (D0), 520 (Březiněves – Satalice D10)) v souladu s evropskou legislativou.	
	Pražský okruhu je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě.	
	K zásadám rozvoje TEN-T patří především:	
	· zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu,	
	· rychlé spojení velkých aglomerací,	
	· obcházení městských oblastí,	
	· oddělení městské a tranzitní dopravy.	
	Pražský okruh dle ZÚR je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T, neboť vede zastavěným a zastavitelným územím a připouští	

ID	Připomínka	Vypořádání
	nebezpečné mísení městské a tranzitní dopravy. Nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) nařízení č. 1315/2013/EU). Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na cca 100 000 obyvatel v městských částech na východě a severu Prahy. Pražský okruh by měl především řešit tranzitní dopravní vztahy, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň Je zapotřebí rozlišovat mezi infrastrukturou globální sítě (TEN-T) a infrastrukturou regionální a místní (městské komunikace). Pražský okruh jako součást infrastruktury globální sítě plní důležitou roli v dálkové nákladní a osobní dopravě (nařízení č. 1315/2013 čl. 17). Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má. Je zapotřebí zamezit mísení městské a tranzitní dopravy, zejména kamionové za účelem zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu. *** ***7d*** Současný návrh Pražského okruhu dle ZÚR vychází z koncepce 60. let minulého století. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. Nebere ohled na zásadní změny a zavádí na území hl.m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu. Nutno upozornit, že dálnice se realizují na základě momentální situace s výhledem 20 let po uvedení do provozu. *** ***7e***	roku 2030 jsou relevantní pouze projekty uvedené v platné územně plánovací dokumentaci. Připomínkovaná SEA hodnotila v dostatečné podrobnosti adekvátní SEA veškeré relevantní vlivy na okolí, což je zohledněno mimo jiné také v návrhu stanoviska na straně 247 – 249 a obsahuje v podstatě tedy i požadavky připomínkovatele. *** ***7c*** Plán mobility vychází v případě Pražského okruhu z řešení uvedených v platných územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského kraje, tedy platného stavu Zásad územního rozvoje, které byly oběma zastupitelskými sbory schváleny a potvrzeny i soudními přezkumy. Závěry vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj ani jedné ze zmiňovaných územně plánovacích dokumentací nevyloučily možnost realizace Pražského okruhu v trase dle platných ZUR Prahy a Středočeského kraje. K závěrům jsou vždy stanoveny podmínky realizace a kompenzační opatření. Vlastní přípustnost projektu, nikoliv už koridoru jako v ÚPD ale podrobně rozpracovaného projektu, je pak úlohou procesu EIA, včetně stanovení podmínek realizace. Stejně jako tomu bylo i v případě stavby 511 Pražského okruhu, kde vyhodnocení vlivu ZUR potvrdilo přípustnost koridoru okruhu za určitých podmínek a následně výrazně podrobnější vyhodnocení vlivu v rámci procesu EIA bylo završeno souhlasným stanoviskem s podmínkami. Vzhledem k časovému horizontu roku 2030 jsou relevantní pouze projekty uvedené v platné územně plánovací dokumentaci. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nemá a neměl k dispozici žádné ekvivalentní varianty vedení Pražského okruhu do roku 2030. Požadavek na variantnost v dalších zákonem daných procesech může být samozřejmě vznesen přímo na ŘSD, jakožto investora. Hodnocení uvedených opatření z hlediska životního prostředí bylo provedeno v podrobnosti adekvátní pro SEA a výsledek je zohledněn

ID	Připomínka	Vypořádání
	c) Pražský okruh dle ZÚR (opatření 392, 393) invariantně zahrnutý do koncepce je v rozporu se strategickými cíli koncepce: I) Snížení uhlíkové stopy V koncepci zahrnutá opatření způsobí výrazné zvýšení uhlíkové stopy na území hl.m. Prahy, a to z následujících důvodů: · komunikace dálničního typu (např. šestiproudé) včetně mimoúrovňových křižovatek, tunelů a mostů v těsné blízkosti rezidenční zástavby a přírodních památek na území Prahy · přivedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy · celkový nárůst dopravních výkonů a dopravní indukce nejen na nových, ale i stávajících komunikací uvnitř Prahy · větší nabídka silniční kapacity a tedy atraktivnější podmínky pro automobilovou dopravu (s výrazně vyšší uhlíkovou stopou) v neprospěch alternativních druhů dopravy · nákladný a energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků *** ***7f*** II) Zvýšení bezpečnosti V koncepci zahrnutá opatření povedenou ke zhoršení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti koncepce a to nejen na okruhu, ale i navazujících komunikacích v důsledku mísení městské a tranzitní kamionové dopravy. ***7g*** III) Zvýšení finanční udržitelnosti V koncepci zahrnutá opatření (technicky náročná – tunely) z důvodů obrovských pořizovacích nákladům na výstavbu a nákladům na	v návrhu stanoviska na straně 247 – 249 a obsahuje v podstatě tedy i požadavky připomínkovatele. Podrobnější posouzení je předmětem EIA. Rozpor s evropskou legislativou plánované trasy Pražského okruhu byl opakovaně vznášen jako argument v soudních sporech na aktualizované ZUR hl. m. Prahy. Rozpor však nebyl identifikován Městským soudem v Praze ani v posledním rozsudku č. 10A 170/2017 ze dne 18. 12. 2018. Vyvedení kamionové dopravy z velmi intenzivně zastavěných území hl. m. Prahy je umožněno a zároveň je ve stopě dle ZUR okruh stále dostatečně funkční pro odvádění zbytné vnitroměstské dopravy, zůstává tak atraktivní pro přenášení zdrojové a cílové dopravy z a do regionu i okrajových částí Prahy. Žádná statistika neuvádí zvýšení nehodovosti pro mísení městské a tranzitní kamionové dopravy, naopak řidiči nákladní dopravy musí splnit o mnoho náročnější podmínky a jsou u nich například vyžadovány povinné pauzy, které umožňují zachování vysoké pozornosti. Navíc směrově dělené komunikace vykazují dle všech statistik nižší relativní nehodovost oproti komunikacím v obytné zástavbě. Pokud připomínka směřovala na diskriminaci kohokoliv na základě určitých předsudků, zcela se od takového předpokladu distancujeme. ***7d*** Tvrzení není pravda, tranzitní kamionová doprava v Praze je, stačí se například podívat na kartogram na straně 17 v Ročence dopravy TSK z roku 2017. Účelem je její vysunutí mimo hustě zastavěné území, ale zároveň tak, aby infrastruktura byla dostatečně účinná. A to nejen pro tranzitní, ale i zdroj-cílovou dopravu, neboť to zvýší připomínkovatelem požadovanou finanční udržitelnost, neboť právě tak bude moci infrastrukturu využít více uživatelů. *** ***7e***

ID	Připomínka	Vypořádání
	provoz a údržbu (zejména tunelů a mostů) povedou ke snížení finanční udržitelnosti koncepce. *** ***7h*** IV) Zlepšení lidského zdraví V koncepci zahrnutá opatření povedou ke zhoršení životních podmínek a povedou k zhoršení zdraví. Přivedení další tranzitní kamionové dopravy na území Prahy zakonzervuje stávající špatné klima a tím povede ke zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy. ***	Dimenze severní části okruhu v rámci projektové dokumentace není známa, hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému. Výstavba čehokoliv samozřejmě spotřebovává energii, a tudíž produkuje uhlíkové emise, ostatně jako většina věcí na Zemi, co spotřebovává energii. Produkce energie pro stavební stroje z obnovitelných zdrojů bohužel není v kompetenci Plánu mobility, ačkoliv i fází výstavby se samozřejmě SEA zabývala a následně se této problematice věnuje především EIA, která navrhuje opatření pro minimalizaci vlivů. Plán udržitelné mobility navrhuje mnoho desítek opatření, které se snaží podpořit jiné druhy dopravy než dopravu automobilovou (metro, železniční tratě, nové tramvajové tratě, cyklodopravu, …), naopak nové úseky Pražského okruhu dokument P+ Návrh podporuje jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Díky plynulejšímu provozu na nových úsecích Pražského okruhu, oproti silnicím a ulicím v obytné zástavbě a přirozené obnově vozového parku včetně rozvoje elektromobility a energií z obnovitelných zdrojů se očekává naopak pokles měrné uhlíkové stopy. Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu a krajinu, ochrana obyvatel před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Čerpání energií z obnovitelných zdrojů pro provoz tunelových úseků není předmětem předkládané koncepce (P+). *** ***7f***

ID	Připomínka	Vypořádání
		Žádná statistika neuvádí zvýšení nehodovosti pro mísení městské a tranzitní kamionové dopravy, naopak řidiči nákladní dopravy musí splnit o mnoho náročnější podmínky a jsou u nich například vyžadovány povinné pauzy, které umožňují zachování vysokou pozornost. Navíc, směrově dělené komunikace vykazují dle všech statistik nižší relativní nehodovost oproti komunikacím v obytné zástavbě – viz statistiky BESIP, nebo přímo na jdvm.cz. Pokud připomínka směřovala na diskriminaci kohokoliv na základě určitých předsudků, zcela se od takového předpokladu distancujeme. *** ***7g*** Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu či krajinu, ochrana obyvatel a krajiny před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Mosty slouží často také ke zmírnění vlivů na biotopy v údolí, jejich ochrana je zákonnou povinností. Investorem i provozovatelem Pražského okruhu je ŘSD, doporučujeme se proto obrátit na tuto organizaci s připomínkou k investičním a provozním nákladům. Vzhledem k tomu, že se jedná o dálnici, předpokládá se výkonové zpoplatnění, které slouží pro kompenzaci provozních nákladů včetně návratnosti investice. *** ***7h*** Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Na veškeré úseky byly, nebo budou zpracovány EIA, zákonné požadavky na emise a hluk

ID	Připomínka	Vypořádání
		proto musí být dodrženy. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města.
8	*Ing. Pavel Vermach, Ph.D.:* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** V části ZÚR týkajících se tzv. SOKP v rozsahu stávajícího návrhu je nutno předpokládat jiné výsledky, než které předpokládá koncepce: • v obytných oblastech dojde ke zvýšení uhlíkové stopy (výstavba a provoz šestiproudé dálnice včetně MUK, tranzitní kamionová doprava, zvýšení dopravní intenzity), • dojde ke snížení bezpečnosti (mísení tranzitní kamionové a městské dopravy, zúžení jízdních pruhů a zrušení odstavných pruhů v některých částech), • dojde ke snížení finanční udržitelnosti (vysoké pořizovací a provozní náklady), • v celkovém výsledku dojde ke zhoršení zdraví a kvality života obyvatel Prahy (přivedení tranzitní kamionové dopravy na území hl.m.Prahy, nárůst dopravních výkonů). Z těchto důvodů SOKP dle ZÚR není v souladu s cíli Plánu udržitelné mobility	Plán udržitelné mobility Prahy a okolí a Zásady územního rozvoje jsou zcela jiné dokumenty, připomínkovaný dokument se týká pouze hodnocení Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Výstavba čehokoliv samozřejmě spotřebovává energii, a tudíž produkuje uhlíkové emise, ostatně jako většina věcí na Zemi, co spotřebovává energii. Produkce energie pro stavební stroje z obnovitelných zdrojů bohužel není v kompetenci Plánu mobility, ačkoliv i fází výstavby se samozřejmě SEA zabývala a následně se této problematice věnuje především EIA, která navrhuje opatření pro minimalizaci vlivů. Plán udržitelné mobility navrhuje mnoho desítek opatření, které se snaží podpořit jiné druhy dopravy než dopravu automobilovou (metro, železniční tratě, nové tramvajové tratě, cyklodopravu, …), naopak nové úseky Pražského okruhu dokument P+ Návrh podporuje jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Díky plynulejšímu provozu na nových úsecích Pražského okruhu, oproti silnicím a ulicím v obytné zástavbě a přirozené obnově vozového parku včetně rozvoje elektromobility a energií z obnovitelných zdrojů se očekává naopak pokles měrné uhlíkové stopy. Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu a krajinu, ochrana obyvatel před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Čerpání energií z obnovitelných zdrojů pro provoz tunelových úseků není předmětem předkládané koncepce (P+). Na jedné straně může dojít k nárůstu zatížení území v mezích stanovaných

ID	Připomínka	Vypořádání
		legislativními předpisy, kde bude veden okruh, na druhou stranu ale dojde k výraznému snížení zátěže ve vnitřním nesrovnatelně intenzivněji zastavěném městě, realizace všech úseků Pražského okruhu navíc musí mít kladné stanovisko z procesu EIA, kde je vždy zátěž území z různých hledisek řešena, a tudíž jsou navrhována kompenzační opatření. Tyto závěry potvrzuje I např. VVURUR na aktualizaci č. 1 ZUR HMP. I přesto, že pravděpodobně dojde ke zvýšení dopravních výkonů vlivem zprovoznění nových úseků Pražského okruhu, dojde ke snížení měrné uhlíkové stopy, neboť bude provoz vozidel plynulejší a v ustálenějším provozním režimu motorů, což má velmi pozitivní vliv na spotřebu paliv, a tudíž i emise. Další pozitivní vliv se dá předpokládat díky stále se zpřísňujícím exhalačním limitům spalovacích motorů a podpoře alternativních pohonů (elektromobility) zakotvené v Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Žádná statistika neuvádí zvýšení nehodovosti pro mísení městské a tranzitní kamionové dopravy, naopak řidiči nákladní dopravy musí splnit o mnoho náročnější podmínky a jsou u nich například vyžadovány povinné pauzy, které umožňují zachování vysokou pozornost. Navíc, směrově dělené komunikace vykazují dle všech statistik nižší relativní nehodovost oproti komunikacím v obytné zástavbě – viz statistiky BESIP, nebo přímo na jdvm.cz. Pokud připomínka směřovala na diskriminaci kohokoliv na základě určitých předsudků, zcela se od takového předpokladu distancujeme. Naopak rovněž ke zvýšení bezpečnosti, protože dojde k odvedení těžké nákladní dopravy z intenzivně zastavěných oblastí města a směrově nedělených pozemních komunikací v zástavbě (na směrově dělených pozemních komunikacích je prokazatelně nižší nehodovost – viz statistiky BESIPu). Šířka skladebných prvků (jízdních pruhů, zpevněných krajnic) na všech komunikacích musí odpovídat platným ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110, stejně tak tomu bude i na pražském okruhu. Z připomínky není zřejmé, o jaká zúžení jde. Snížení finanční udržitelnosti není doloženo žádným údajem, jedná se

ID	Připomínka	Vypořádání
		tedy opět o spekulativní tvrzení. Fakt je ten, že úsek pražského okruhu bude výkonově zpoplatněn pro dopravu nad 3,5t, bude tedy generovat provozní příjmy, na rozdíl od nezpoplatněných silnic nižších tříd s vyššími externalitami. Lze s jistotou tvrdit, že efekt zprovoznění Pražského okruhu bude mít tak velké ekonomické přínosy pro celou metropolitní oblast (odvedení zbytné dopravy z intenzivně zastavěných území města, snížení kongescí např. díky zokruhování a tedy větší schopnosti reagovat na dopravní excesy). Také u zhoršení zdraví a kvality života není zřejmé, na základě čeho je tento subjektivní úsudek vytvořen. S ohledem na v minulosti provedená hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj ÚPD hl. m. Prahy a srovnávací zatěžovací scénáře variant okruhu je zřejmé, že při oddálení polohy okruhu od Prahy klesá výrazně jeho účinnost pro město a tím zůstává více zátěže automobilové dopravy v intenzivně zastavěných územích města na silniční síti, která není na danou dopravní zátěž připravena a generuje tím větší množství externalit.
9	*Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.:* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** ***9a*** Nesouhlasíme s vymezením koridoru Silničního okruhu kolem Prahy v trase Ruzyně – Suchdol (518), Suchdol – Březiněves (519), Březiněves – Satalice (520), Satalice – Běchovice (510) a Běchovice – D1 (511) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče). Požadujeme jejich vyřazení z Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a jejich zrušení v Metropolitním plánu i Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy. *** ***9b***	***9a*** Plán udržitelné mobility nevymezuje žádné koridory, pro vymezení koridorů slouží Územně plánovací dokumentace. Plán mobility vychází v případě Pražského okruhu z řešení uvedených v platných územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského kraje, tedy platného stavu Zásad územního rozvoje, které byly oběma zastupitelskými sbory schváleny a potvrzeny i soudními přezkumy. Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky

ID	Připomínka	Vypořádání
	SOKP dle ZÚR je v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility: Snížení uhlíkové stopy Naopak dojde k výraznému zvýšení uhlíkové stopy a to z následujících důvodů: · několikaletá výstavba šestiproudé dálnice včetně mimoúrovňových křižovatek, tunelů a mostů v těsné blízkosti rezidenční zástavby a přírodních památek na území Prahy · přivedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy · celkový nárůst dopravních výkonů a dopravní indukce nejen na nových, ale i stávajících komunikací uvnitř Prahy · větší nabídka silniční kapacity a tedy atraktivnější podmínky pro automobilovou dopravu (s výrazně vyšší uhlíkovou stopou) v neprospěch alternativních druhů dopravy · nákladný a energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků *** ***9c*** Zvýšení bezpečnosti Naopak dojde ke snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti nejen na okruhu, ale i navazujících komunikacích v důsledku mísení městské a tranzitní kamionové dopravy. *** ***9d*** Zvýšení finanční udržitelnosti	relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města. *** ***9b*** Dimenze severní části okruhu v rámci projektové dokumentace není známa, hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému. Výstavba čehokoliv samozřejmě spotřebovává energii, a tudíž produkuje uhlíkové emise, ostatně jako většina věcí na Zemi, co spotřebovává energii. Produkce energie pro stavební stroje z obnovitelných zdrojů bohužel není v kompetenci Plánu mobility, ačkoliv i fází výstavby se samozřejmě SEA zabývala a následně se této problematice věnuje především EIA, která navrhuje opatření pro minimalizaci vlivů. Plán udržitelné mobility navrhuje mnoho desítek opatření, které se snaží podpořit jiné druhy dopravy než dopravu automobilovou (metro, železniční tratě, nové tramvajové tratě, cyklodopravu, …), naopak nové úseky Pražského okruhu dokument P+ Návrh podporuje jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Díky plynulejšímu provozu na nových úsecích Pražského okruhu, oproti silnicím a ulicím v obytné zástavbě a přirozené obnově vozového parku včetně rozvoje elektromobility a energií z obnovitelných zdrojů se očekává naopak pokles měrné uhlíkové stopy. Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu a krajinu, ochrana obyvatel před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Čerpání energií

ID	Připomínka	Vypořádání
	Naopak obrovské pořizovací náklady na výstavbu a náklady na provoz a údržbu (zejména tunelů a mostů) budou mít za následek snížení finanční udržitelnosti. *** ***9e*** Zlepšení lidského zdraví Některým lokalitám (např. Spořilov) se mírně uleví po odvedení nákladního tranzitu v obou variantách SOKP (A-ZÚR, Regionální), avšak A-ZÚR jiným přitíží (Černý Most, Počernice, Běchovice, Suchdol atd.) Přivedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy zakonzervuje stávající špatné klima, a tím povede ke zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy. *** ***9f*** Nedostatky SOKP dle ZÚR v Plánu udržitelné mobility: Nefunkční a nekoncepční dopravní řešení Silniční okruh kolem Prahy (dále SOKP) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patří především · zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, · rychlé spojení velkých aglomerací, · obcházení městských oblastí, · oddělení městské a tranzitní dopravy. SOKP by měl řešit tranzitní dopravní vztahy, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV však Černý Most – Běchovice či Suchdol – Bohnice. Je zapotřebí rozlišovat mezi infrastrukturou	z obnovitelných zdrojů pro provoz tunelových úseků není předmětem předkládané koncepce (P+). *** ***9c*** Žádná statistika neuvádí zvýšení nehodovosti pro mísení městské a tranzitní kamionové dopravy, naopak řidiči nákladní dopravy musí splnit o mnoho náročnější podmínky a jsou u nich například vyžadovány povinné pauzy, které umožňují zachování vysokou pozornost. Navíc, směrově dělené komunikace vykazují dle všech statistik nižší relativní nehodovost oproti komunikacím v obytné zástavbě – viz statistiky BESIP, nebo přímo na jdvm.cz. Pokud připomínka směřovala na diskriminaci kohokoliv na základě určitých předsudků, zcela se od takového předpokladu distancujeme. *** ***9d*** Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu či krajinu, ochrana obyvatel a krajiny před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Mosty slouží často také ke zmírnění vlivů na biotopy v údolí, jejich ochrana je zákonnou povinností. Investorem i provozovatelem Pražského okruhu je ŘSD, doporučujeme se proto obrátit na tuto organizaci s připomínkou k investičním a provozním nákladům. Vzhledem k tomu, že se jedná o dálnici, předpokládá se výkonové zpoplatnění, které slouží pro kompenzaci provozních nákladů včetně návratnosti investice. *** ***9e*** Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní

ID	Připomínka	Vypořádání
	globální sítě (TEN-T) a infrastrukturou regionální a místní (městské komunikace). SOKP jako součást infrastruktury globální sítě plní důležitou roli v dálkové nákladní a osobní dopravě (nařízení č. 1315/2013 čl. 17). Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má. Je zapotřebí zamezit mísení městské a tranzitní dopravy, zejména kamionové za účelem zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu. *** ***9g*** Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji Současný návrh SOKP dle ZÚR vychází z koncepce 60. let minulého století. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. Nebere ohled na zásadní změny a zavádí na území hl.m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu. Nutno upozornit, že dálnice se realizují na základě momentální situace s výhledem 20 let po uvedení do provozu. *** ***9h*** Nesoulad s evropskou legislativou TEN-T SOKP dle ZÚR je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T, neboť vede zastavěným a zastavitelným územím a připouští nebezpečné mísení městské a tranzitní dopravy. Nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) nařízení č. 1315/2013/EU). Realizace dnes již dálničního průtahu by	zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Na veškeré úseky byly, nebo budou zpracovány EIA, zákonné požadavky na emise a hluk proto musí být dodrženy. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města. *** ***9f*** Není zřejmé, z čeho plyne, že bude Pražský okruh v současně plánované podobě nefunkční, jenom protože je označen v rámci Evropy jako multimodální koridor. V rámci tohoto koridoru se běžně potkávají různí uživatelé dopravní systému na pozemních komunikacích, železnici i vodě již desítky let. Rozhodně není finančně ani environmentálně udržitelné stavět vedle sebe například několik komunikací jen, aby se segregovali uživatelé na základě nějakého předsudku. Převážná většina přepravních proudů v rámci Pražské metropolitní oblasti je zdroj-cílová, nikoliv tranzitní, proto je žádoucí, aby infrastruktura procházející PMO byla využitelná obyvateli a návštěvníky co nejvíce, samozřejmě se zachováním všech zákonných limitů emisí, imisí hluku i exhalací a minimalizací vlivu na přírodu a krajinu, což je uvedeno i v návrhu stanoviska SEA, neboť se vlivy SEA důsledně zaobírala. *** ***9g*** Tvrzení není pravda, tranzitní kamionová doprava v Praze je, stačí se například podívat na kartogram na straně 17 v Ročence dopravy TSK

ID	Připomínka	Vypořádání
	měla velmi negativní dopady na cca 100 000 obyvatel v městských částech na východě a severu Prahy. *** ***9i*** Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje IPR (Institut plánování a rozvoje) vyhotovil v roce 2016 demografickou studii Prahy, ve které uvedl index změny počtu obyvatel mezi lety 2030 a 2015 podle pražských městských částí. Pražský okruh (součást TEN-T s jejím kamionovým provozem) je umístěn do městských částí, kde se očekává největší nárůst počtu obyvatel (Počernice, Satalice, Vinoř, Čakovice, Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje). Navrhovat trasu dálnice přes sídelní útvary s tendencí dalšího růstu počtu obyvatel je v rozporu se zásadami TEN-T a běžnými zvyklostmi (trasa minimálního odporu). Tuto skutečnost je nutno klasifikovat jako velmi nezodpovědnou a protispolečenskou. *** ***9j*** Trasa SOKP navíc zabírá cca 30,6 km2 zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl.m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby. Realizace SOKP dle MPP a ZÚR pravděpodobně povede k (nežádoucí) výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze. *** ***9k*** Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách	z roku 2017. Účelem je její vysunutí mimo hustě zastavěné území, ale zároveň tak, aby infrastruktura byla dostatečně účinná. A to nejen pro tranzitní, ale i zdroj-cílovou dopravu, neboť to zvýší připomínkovatelem požadovanou finanční udržitelnost, neboť právě tak bude moci infrastrukturu využít více uživatelů. *** ***9h*** Rozpor s evropskou legislativou plánované trasy Pražského okruhu byl opakovaně vznášen jako argument v soudních sporech na aktualizované ZUR hl. m. Prahy. Rozpor však nebyl identifikován Městským soudem v Praze ani v posledním rozsudku č. 10A 170/2017 ze dne 18. 12. 2018. Vyvedení kamionové dopravy z velmi intenzivně zastavěných území hl. m. Prahy je umožněno a zároveň je ve stopě dle ZUR okruh stále dostatečně funkční pro odvádění zbytné vnitroměstské dopravy, zůstává tak atraktivní pro přenášení zdrojové a cílové dopravy z a do regionu i okrajových částí Prahy. *** ***9i*** Odmítáme tvrzení nezodpovědnosti a nespolečenoskosti, neboť právě velký rozvoj města v oblasti kolem hranic hl. m. Prahy zapříčiní poptávku po dopravě, kterou saturují nové úseky Pražského okruhu. Výhodou naopak je, že tyto nově vzniklé vazby, pokud už je bude nezbytné realizovat automobilovou dopravou, budou realizovány většinu cesty po technicky vybavené trase s minimalizovanými vlivy na obyvatele, krajinu i životní prostředí (splnění zákonných limitů) a nikoliv v současné zástavbě. Po nových úsecích bude provozována i pražská integrovaná doprava, což umožní pokrýt část poptávky efektivním a environmentálně šetrným způsobem.

ID	Připomínka	Vypořádání
	Městské části, na jejichž území vede trasa SOKP, jsou již v současnosti silně zatíženy dopravou a dochází zde k překračování hygienických limitů. Na severozápadě jsou obyvatelé vystaveni nadměrnému hluku z letecké dopravy a v případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Na východě jsou vystaveni hluku a zplodinám zejména z tranzitní kamionové dopravy podél stávajícího úseku 510. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí odvést tranzit mimo území hl.m. Prahy. *** ***9l*** Neudržitelná dopravní situace SOKP dle ZÚR nepřispívá ke splnění strategického cíle č. 5 – udržitelná mobilita (dle Strategického plánu hl.m. Prahy). Praha nebude schopna absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu z 9 dálnic napojených na Pražský okruh. Podle oficiálních prognóz je zřejmé, že některé úseky SOKP včetně radiál budou kapacitně nevyhovující a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím, což se může projevit negativně i na dalších komunikacích uvnitř Prahy. Navíc je výrazně podceněn princip dopravní indukce, kdy nabídka nové silniční kapacity vyvolá nárůst poptávky po ní a zvýšení dopravního zatížení. *** ***9m*** Střety se životním prostředím SOKP dle ZÚR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000 (Housle, Údolí Únětického potoka, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon u Sedlce Zámky, Drahaň –Troja,	*** ***9j*** Došlo zřejmě k nedorozumění, nelze plést koridory a plochy vymezené v územně plánovací dokumentaci a trasu dle projektové dokumentace. Vlastní trasa včetně mimoúrovňových křižovatek tak velkou plochu samozřejmě nezabere, přesná plocha je však až předmětem DÚR a DSP. Pro bytovou a občanskou vybavenost je alokován dostatek ploch, navíc tyto plochy musí být dopravně obslouženy, k čemuž právě slouží dnešní či budoucí Pražský okruh. Projektování probíhá s důrazem na minimalizaci vlivů včetně bariérového efektu. Veškeré připomínky tohoto typu je však nutno podat do příslušných procesů, zejména pak územního a stavebního řízení. Povolování jakýchkoliv objektů kdekoliv řeší příslušné stavební úřady a úřady územního plánování, je nezbytné podat připomínky přímo k nim ke konkrétní stavbě. Nikde v právním řádu ČR není zakotveno, že výstavba pozemní komunikace znamená výstavbu logistických, průmyslových a komerčních objektů. Povolovací procesy na výstavbu pozemní komunikace jsou vedeny jen a pouze na povolení pozemní komunikace a jejích součástí. Pro stanovení možností co kde za jakých podmínek lze stavět slouží územně plánovací dokumentace, která je projednávána dle příslušených legislativních předpisů, tedy i s účastí veřejnosti. *** ***9k*** Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže ze zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Na veškeré úseky byly, nebo budou zpracovány EIA, zákonné požadavky na emise a hluk

ID	Připomínka	Vypořádání
	Bažantnice Satalice, Vinořský park, Xaverovský Háj, Chlumecký lom, Počernický rybník, Litožnice). Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (úseky 518 a 519) „nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná,…“ *** ***9n*** Extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti Z hlediska ekonomického je finanční náročnost trasy SOKP dle ZÚR cca 56 mld. Kč, tedy cca 1,2 mld./km. To je dvojnásobek obvyklé ceny a projekt tudíž nemá ekonomickou návratnost. *** ***9o*** Závěr Nebyly řádně a objektivně posouzeny alternativy SOKP. Požadujeme objektivní posouzení variant řešení pro vyloučení tranzitní, zejména kamionové dopravy z území hl.m. Prahy na základě metody multikriteriálního hodnocení a vybrat tu, která se ukáže jako nejvhodnější z hlediska dopadů na obyvatele, ochrany životního prostředí, bezpečnosti dopravy, nákladů a územního rozvoje. Dále požadujeme zpracování hlukové a rozptylové studie, která prokáže, že opatření a stavby zahrnuté v Plánu udržitelné mobility skutečně	proto musí být dodrženy. Hodnocení SEA na Plán mobility hodnotilo veškeré vlivy navrhovaných staveb a jejich důsledků, bylo řádně zpracováno autorizovanou osobou a požadavky z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou uvedeny v návrhu stanoviska a zohledňují tak požadavky připomínkovatele. *** ***9l*** Plán udržitelné mobility plně respektuje platný Strategický plán hl. m. Prahy a jeho vizi. Navíc přímo v platném Strategickém plánu hl. m. Prahy, konkrétně oblasti A1 strategického cíle 1.5 (Udržitelná mobilita) je doslova uvedeno „…respektování prioritní důležitosti dostavby Pražského okruhu…“ Další připomínky ke Strategickému plánu je nezbytné vznést přes Zastupitelstvo přímo k dokumentu Strategický plán. Z připomínky není zřejmé, o jaké prognózy se jedná a k jakým dopravním komplikacím by mělo dojít. *** ***9m*** Veškeré uvedené střety byly posouzeny v rámci procesu SEA se všemi náležitostmi a jsou zaznamenány v připomínkovaném dokumentu včetně požadavků z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v návrhu stanoviska. Konkrétní opatření pro minimalizaci vlivů jsou a budou uvedeny v příslušných EIA a musí být respektovány v procesu projekční přípravy. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je strategický dokument, který projekty v detailu řešit z podstaty věci nemůže, neboť pro to nemá nástroje. *** ***9n***

ID	Připomínka	Vypořádání
	povedou ke zlepšení životního prostředí v Praze v souladu se strategickými cíli. ***	Investiční náročnost je mimo jiné dána v tomto případě snahou o minimalizaci vlivů na životní prostředí a obyvatele, tj. například nákladností zemních prací na výstavbu zářezů a tunelů. Dodržení zákonných limitů je nezbytné. Není zřejmé, jaká metodika a časový horizont byl pro ekonomickou návratnost použit a s jakým kvantifikovaným výsledkem. *** ***9o*** Plán mobility vychází v případě Pražského okruhu z řešení uvedených v platných územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského kraje, tedy platného stavu Zásad územního rozvoje, které byly oběma zastupitelskými sbory schváleny a potvrzeny i soudními přezkumy. Vzhledem k časovému horizontu roku 2030 jsou relevantní pouze projekty uvedené v platné územně plánovací dokumentaci. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nemá a neměl k dispozici žádné ekvivalentní varianty vedení Pražského okruhu do roku 2030. Požadavek na variantnost v dalších zákonem daných procesech může být samozřejmě vznesen přímo na ŘSD, jakožto investora. Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a Strategickým plánem hl. m. Prahy a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Plán mobility obsahuje 240 opatření (záměrů) v různé fázi přípravy a různého charakteru. Obsahuje jak záměry s konkrétní lokalizací (např. opatření ID400 Dálnice D3 – středočeská část) tak záměry, u kterých není v současné době umístění známé (např. opatření ID461 Rozvoj P+R mimo prioritní oblasti Stč. kraje), a také záměry organizačního charakteru bez konkrétní lokalizace (např. opatření podporující užívání

ID	Připomínka	Vypořádání
		veřejné dopravy – ID43 Legislativa pro preferenci VHD). Zpracování souhrnné rozptylové a hlukové studie není za těchto podmínek možné a také se běžně na úrovni hodnocení koncepce (SEA) nezpracovávají. Vlivy jednotlivých záměrů na imisní a hlukovou zátěž budou řešeny v navazujících řízení (územní a stavební řízení včetně posouzení vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb. (EIA)). Sledování dopadů Plánu mobility bude probíhat na základě stanovených indikátorů. „Hodnocení kumulativních a synergických vlivů“ a „Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví“ tak bylo zpracováno na nejvyšší možné odborné úrovni. ***
10	*ZS Nad Drahaňským údolím, z.s.:* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** ***10a*** Nesouhlasíme s vymezením koridoru Silničního okruhu kolem Prahy v trase Ruzyně – Suchdol (518), Suchdol – Březiněves (519), Březiněves – Satalice (520), Satalice – Běchovice (510) a Běchovice – D1 (511) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče). Požadujeme jejich v vyřazení z Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a jejich zrušení v Metropolitním plánu i Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy. *** ***10b*** SOKP dle ZÚR je v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility: Snížení uhlíkové stopy Naopak dojde k výraznému zvýšení uhlíkové stopy a to z následujících důvodů:	***10a*** Plán udržitelné mobility nevymezuje žádné koridory, pro vymezení koridorů slouží Územně plánovací dokumentace. Plán mobility vychází v případě Pražského okruhu z řešení uvedených v platných územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského kraje, tedy platného stavu Zásad územního rozvoje, které byly oběma zastupitelskými sbory schváleny a potvrzeny i soudními přezkumy. Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města. *** ***10b***

ID	Připomínka	Vypořádání
	• několikaletá výstavba šestiproudé dálnice včetně mimoúrovňových křižovatek, tunelů a mostů v těsné blízkosti rezidenční zástavby a přírodních památek na území Prahy • přivedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy • celkový nárůst dopravních výkonů a dopravní indukce nejen na nových, ale i stávajících komunikací uvnitř Prahy • větší nabídka silniční kapacity a tedy atraktivnější podmínky pro automobilovou dopravu (s výrazně vyšší uhlíkovou stopou) v neprospěch alternativních druhů dopravy • nákladný a energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků *** ***10c*** Zvýšení bezpečnosti Naopak dojde ke snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti nejen na okruhu, ale i navazujících komunikacích v důsledku mísení městské a tranzitní kamionové dopravy. *** ***10d*** Zvýšení finanční udržitelnosti Naopak obrovské pořizovací náklady na výstavbu a náklady na provoz a údržbu (zejména tunelů a mostů) budou mít za následek snížení finanční udržitelnosti. *** ***10e***	Dimenze severní části okruhu v rámci projektové dokumentace není známa, hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému. Výstavba čehokoliv samozřejmě spotřebovává energii, a tudíž produkuje uhlíkové emise, ostatně jako většina věcí na Zemi, co spotřebovává energii. Produkce energie pro stavební stroje z obnovitelných zdrojů bohužel není v kompetenci Plánu mobility, ačkoliv i fází výstavby se samozřejmě SEA zabývala a následně se této problematice věnuje především EIA, která navrhuje opatření pro minimalizaci vlivů. Plán udržitelné mobility navrhuje mnoho desítek opatření, které se snaží podpořit jiné druhy dopravy než dopravu automobilovou (metro, železniční tratě, nové tramvajové tratě, cyklodopravu, …), naopak nové úseky Pražského okruhu dokument P+ Návrh podporuje jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Díky plynulejšímu provozu na nových úsecích Pražského okruhu, oproti silnicím a ulicím v obytné zástavbě a přirozené obnově vozového parku včetně rozvoje elektromobility a energií z obnovitelných zdrojů se očekává naopak pokles měrné uhlíkové stopy. Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu a krajinu, ochrana obyvatel před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Čerpání energií z obnovitelných zdrojů pro provoz tunelových úseků není předmětem předkládané koncepce (P+). *** ***10c***

ID	Připomínka	Vypořádání
	Zlepšení lidského zdraví Některým lokalitám (např. Spořilov) se mírně uleví po odvedení nákladního tranzitu v obou variantách SOKP (A-ZÚR, Regionální), avšak A-ZÚR jiným přitíží (Černý Most, Počernice, Běchovice, Suchdol atd.) Přivedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy zakonzervuje stávající špatné klima, a tím povede ke zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy. ***	Žádná statistika neuvádí zvýšení nehodovosti pro mísení městské a tranzitní kamionové dopravy, naopak řidiči nákladní dopravy musí splnit o mnoho náročnější podmínky a jsou u nich například vyžadovány povinné pauzy, které umožňují zachování vysokou pozornost. Navíc, směrově dělené komunikace vykazují dle všech statistik nižší relativní nehodovost oproti komunikacím v obytné zástavbě – viz statistiky BESIP, nebo přímo na jdvm.cz. Pokud připomínka směřovala na diskriminaci kohokoliv na základě určitých předsudků, zcela se od takového předpokladu distancujeme. *** ***10d*** Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu či krajinu, ochrana obyvatel a krajiny před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Mosty slouží často také ke zmírnění vlivů na biotopy v údolí, jejich ochrana je zákonnou povinností. Investorem i provozovatelem Pražského okruhu je ŘSD, doporučujeme se proto obrátit na tuto organizaci s připomínkou k investičním a provozním nákladům. Vzhledem k tomu, že se jedná o dálnici, předpokládá se výkonové zpoplatnění, které slouží pro kompenzaci provozních nákladů včetně návratnosti investice. *** ***10e*** Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Na veškeré úseky byly, nebo budou zpracovány EIA, zákonné požadavky na emise a hluk

ID	Připomínka	Vypořádání
		proto musí být dodrženy. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města. ***
11	*Zdravé životní prostředí, z.s.:* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** ***11a*** Vážení, náš spolek se dlouhodobě věnuje problematice nedostavěných částí Silničního okruhu kolem Prahy (tzv. SOKP). Plán udržitelné mobility nám právě v problematice SOKP připadá zjevně NEUDRŽITELNÝ – neboť projekt SOKP v dosud prosazované variantě, s nímž i tento plán počítá – nesplňuje žádné předpoklady proto, aby tranzitní kamionová doprava byla vyvedena skutečně mimo hlavní město a nezatěžovala jeho residenty. Dosavadní prosazovaná trasa okruhu (zejména SOKP 511) by se jevila smysluplná snad pouze jako vnitřní obslužná pražská komunikace, nikoliv jako moderní a funkční okruh Prahy, jímž má stále ambici být. Připojujeme se tedy k podrobně a kvalitně zpracovaným připomínkám spolku Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s. – níže. Děkujeme předem za pochopení a za vaše uvědomnění si, že realizace silničního okruhu změní charakter velké části území hlavního města a výsledky našeho současného snažení budou hodnotit i další generace nejen Pražanů. Nezatěžujme je nefunkční nerozumnou stavbou dle zastaralého plánu a prosaďme společně moderní smysluplný dálniční okruh Prahy, který dobře ochrání Pražany před dalším smogem a hlukem a zabrání zbytečným kongescím na tranzitních trasách mezinárodního obchodu. Viz podrobné připomínky níže:	***11a*** Plán udržitelné mobility nevymezuje žádné koridory, pro vymezení koridorů slouží Územně plánovací dokumentace. Plán mobility vychází v případě Pražského okruhu z řešení uvedených v platných územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského kraje, tedy platného stavu Zásad územního rozvoje, které byly oběma zastupitelskými sbory schváleny a potvrzeny i soudními přezkumy. Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města. *** ***11b*** Dimenze severní části okruhu v rámci projektové dokumentace není známa, hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability

ID	Připomínka	Vypořádání
	Silniční okruh kolem Prahy Připomínka: Nesouhlasíme s vymezením koridoru Silničního okruhu kolem Prahy v trase Ruzyně – Suchdol (518), Suchdol – Březiněves (519), Březiněves – Satalice (520), Satalice – Běchovice (510) a Běchovice – D1 (511) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče). Požadujeme jejich vyřazení z Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a jejich zrušení v Metropolitním plánu i Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy. Na obr. Níže je koridor SOKP vyznačen červeně jako „Dálnice“ či „Dálnice v tunelu“. *** ***11b*** SOKP dle ZÚR je v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility: Snížení uhlíkové stopy Naopak dojde k výraznému zvýšení uhlíkové stopy a to z následujících důvodů: · několikaletá výstavba šestiproudé dálnice včetně mimoúrovňových křižovatek, tunelů a mostů v těsné blízkosti rezidenční zástavby a přírodních památek na území Prahy · přivedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy · celkový nárůst dopravních výkonů a dopravní indukce nejen na nových, ale i stávajících komunikací uvnitř Prahy · větší nabídka silniční kapacity a tedy atraktivnější podmínky pro automobilovou dopravu (s výrazně vyšší uhlíkovou stopou) v neprospěch alternativních druhů dopravy	dopravního systému. Výstavba čehokoliv samozřejmě spotřebovává energii, a tudíž produkuje uhlíkové emise, ostatně jako většina věcí na Zemi, co spotřebovává energii. Produkce energie pro stavební stroje z obnovitelných zdrojů bohužel není v kompetenci Plánu mobility, ačkoliv i fází výstavby se samozřejmě SEA zabývala a následně se této problematice věnuje především EIA, která navrhuje opatření pro minimalizaci vlivů. Plán udržitelné mobility navrhuje mnoho desítek opatření, které se snaží podpořit jiné druhy dopravy než dopravu automobilovou (metro, železniční tratě, nové tramvajové tratě, cyklodopravu, …), naopak nové úseky Pražského okruhu dokument P+ Návrh podporuje jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Díky plynulejšímu provozu na nových úsecích Pražského okruhu, oproti silnicím a ulicím v obytné zástavbě a přirozené obnově vozového parku včetně rozvoje elektromobility a energií z obnovitelných zdrojů se očekává naopak pokles měrné uhlíkové stopy. Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu a krajinu, ochrana obyvatel před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Čerpání energií z obnovitelných zdrojů pro provoz tunelových úseků není předmětem předkládané koncepce (P+). *** ***11c*** Žádná statistika neuvádí zvýšení nehodovosti pro mísení městské a tranzitní kamionové dopravy, naopak řidiči nákladní dopravy musí splnit o mnoho náročnější podmínky a jsou u nich například vyžadovány povinné pauzy, které umožňují zachování vysokou pozornost. Navíc, směrově dělené komunikace vykazují dle všech statistik nižší relativní

ID	Připomínka	Vypořádání
	· nákladný a energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků *** ***11c*** Zvýšení bezpečnosti Naopak dojde ke snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti nejen na okruhu, ale i navazujících komunikacích v důsledku mísení městské a tranzitní kamionové dopravy. *** ***11d*** Zvýšení finanční udržitelnosti Naopak obrovské pořizovací náklady na výstavbu a náklady na provoz a údržbu (zejména tunelů a mostů) budou mít za následek snížení finanční udržitelnosti. *** ***11e*** Zlepšení lidského zdraví Některým lokalitám (např. Spořilov) se mírně uleví po odvedení nákladního tranzitu v obou variantách SOKP (A-ZÚR, Regionální), avšak A-ZÚR jiným přitíží (Černý Most, Počernice, Běchovice, Suchdol atd.) Přivedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy zakonzervuje stávající špatné klima, a tím povede ke zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy. *** ***11f*** Nedostatky SOKP dle ZÚR v Plánu udržitelné mobility:	nehodovost oproti komunikacím v obytné zástavbě – viz statistiky BESIP, nebo přímo na jdvm.cz. Pokud připomínka směřovala na diskriminaci kohokoliv na základě určitých předsudků, zcela se od takového předpokladu distancujeme. *** ***11d*** Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu či krajinu, ochrana obyvatel a krajiny před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Mosty slouží často také ke zmírnění vlivů na biotopy v údolí, jejich ochrana je zákonnou povinností. Investorem i provozovatelem Pražského okruhu je ŘSD, doporučujeme se proto obrátit na tuto organizaci s připomínkou k investičním a provozním nákladům. Vzhledem k tomu, že se jedná o dálnici, předpokládá se výkonové zpoplatnění, které slouží pro kompenzaci provozních nákladů včetně návratnosti investice. *** ***11e*** Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Na veškeré úseky byly, nebo budou zpracovány EIA, zákonné požadavky na emise a hluk proto musí být dodrženy. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města.

ID	Připomínka	Vypořádání
	Nefunkční a nekoncepční dopravní řešení Silniční okruh kolem Prahy (dále SOKP) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patří především · zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, · rychlé spojení velkých aglomerací, · obcházení městských oblastí, · oddělení městské a tranzitní dopravy. SOKP by měl řešit tranzitní dopravní vztahy, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV však Černý Most – Běchovice či Suchdol – Bohnice. Je zapotřebí rozlišovat mezi infrastrukturou globální sítě (TEN-T) a infrastrukturou regionální a místní (městské komunikace). SOKP jako součást infrastruktury globální sítě plní důležitou roli v dálkové nákladní a osobní dopravě (nařízení č. 1315/2013 čl. 17). Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má. Je zapotřebí zamezit mísení městské a tranzitní dopravy, zejména kamionové za účelem zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu. *** ***11g*** Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji Současný návrh SOKP dle ZÚR vychází z koncepce 60. let minulého století. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. Nebere ohled na zásadní změny a zavádí na území hl.m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu.	*** ***11f*** Není zřejmé, z čeho plyne, že bude Pražský okruh v současně plánované podobě nefunkční, jenom protože je označen v rámci Evropy jako multimodální koridor. V rámci tohoto koridoru se běžně potkávají různí uživatelé dopravní systému na pozemních komunikacích, železnici i vodě již desítky let. Rozhodně není finančně ani environmentálně udržitelné stavět vedle sebe například několik komunikací jen, aby se segregovali uživatelé na základě nějakého předsudku. Převážná většina přepravních proudů v rámci Pražské metropolitní oblasti je zdroj-cílová, nikoliv tranzitní, proto je žádoucí, aby infrastruktura procházející PMO byla využitelná obyvateli a návštěvníky co nejvíce, samozřejmě se zachováním všech zákonných limitů emisí, imisí hluku i exhalací a minimalizací vlivu na přírodu a krajinu, což je uvedeno i v návrhu stanoviska SEA, neboť se vlivy SEA důsledně zaobírala. *** ***11g*** Tvrzení není pravda, tranzitní kamionová doprava v Praze je, stačí se například podívat na kartogram na straně 17 v Ročence dopravy TSK z roku 2017. Účelem je její vysunutí mimo hustě zastavěné území, ale zároveň tak, aby infrastruktura byla dostatečně účinná. A to nejen pro tranzitní, ale i zdroj-cílovou dopravu, neboť to zvýší připomínkovatelem požadovanou finanční udržitelnost, neboť právě tak bude moci infrastrukturu využít více uživatelů. *** ***11h*** Rozpor s evropskou legislativou plánované trasy Pražského okruhu byl opakovaně vznášen jako argument v soudních sporech na aktualizované

ID	Připomínka	Vypořádání
	Nutno upozornit, že dálnice se realizují na základě momentální situace s výhledem 20 let po uvedení do provozu. *** ***11h*** Nesoulad s evropskou legislativou TEN-T SOKP dle ZÚR je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T, neboť vede zastavěným a zastavitelným územím a připouští nebezpečné mísení městské a tranzitní dopravy. Nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) nařízení č. 1315/2013/EU). Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na cca 100 000 obyvatel v městských částech na východě a severu Prahy. *** ***11i*** Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje IPR (Institut plánování a rozvoje) vyhotovil v roce 2016 demografickou studii Prahy, ve které uvedl index změny počtu obyvatel mezi lety 2030 a 2015 podle pražských městských částí. Pražský okruh (součást TEN-T s jejím kamionovým provozem) je umístěn do městských částí, kde se očekává největší nárůst počtu obyvatel (Počernice, Satalice, Vinoř, Čakovice, Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje). Navrhovat trasu dálnice přes sídelní útvary s tendencí dalšího růstu počtu obyvatel je v rozporu se zásadami TEN-T a běžnými zvyklostmi (trasa minimálního odporu). Tuto skutečnost je nutno klasifikovat jako velmi nezodpovědnou a protispolečenskou. *** ***11j***	ZUR hl. m. Prahy. Rozpor však nebyl identifikován Městským soudem v Praze ani v posledním rozsudku č. 10A 170/2017 ze dne 18. 12. 2018. Vyvedení kamionové dopravy z velmi intenzivně zastavěných území hl. m. Prahy je umožněno a zároveň je ve stopě dle ZUR okruh stále dostatečně funkční pro odvádění zbytné vnitroměstské dopravy, zůstává tak atraktivní pro přenášení zdrojové a cílové dopravy z a do regionu i okrajových částí Prahy. *** ***11i*** Odmítáme tvrzení nezodpovědnosti a nespolečenoskosti, neboť právě velký rozvoj města v oblasti kolem hranic hl. m. Prahy zapříčiní poptávku po dopravě, kterou saturují nové úseky Pražského okruhu. Výhodou naopak je, že tyto nově vzniklé vazby, pokud už je bude nezbytné realizovat automobilovou dopravou, budou realizovány většinu cesty po technicky vybavené trase s minimalizovanými vlivy na obyvatele, krajinu i životní prostředí (splnění zákonných limitů) a nikoliv v současné zástavbě. Po nových úsecích bude provozována i pražská integrovaná doprava, což umožní pokrýt část poptávky efektivním a environmentálně šetrným způsobem. *** ***11j*** Došlo zřejmě k nedorozumění, nelze plést koridory a plochy vymezené v územně plánovací dokumentaci a trasu dle projektové dokumentace. Vlastní trasa včetně mimoúrovňových křižovatek tak velkou plochu samozřejmě nezabere, přesná plocha je však až předmětem DÚR a DSP. Pro bytovou a občanskou vybavenost je alokován dostatek ploch, navíc tyto plochy musí být dopravně obslouženy, k čemuž právě slouží dnešní či budoucí Pražský okruh. Projektování probíhá s důrazem na minimalizaci vlivů včetně bariérového efektu. Veškeré připomínky tohoto

ID	Připomínka	Vypořádání
	Trasa SOKP navíc zabírá cca 30,6 km2 zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl.m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby. Realizace SOKP dle MPP a ZÚR pravděpodobně povede k (nežádoucí) výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze. *** ***11k*** Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách Městské části, na jejichž území vede trasa SOKP, jsou již v současnosti silně zatíženy dopravou a dochází zde k překračování hygienických limitů. Na severozápadě jsou obyvatelé vystaveni nadměrnému hluku z letecké dopravy a v případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Na východě jsou vystaveni hluku a zplodinám zejména z tranzitní kamionové dopravy podél stávajícího úseku 510. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí odvést tranzit mimo území hl.m. Prahy. *** ***11l*** Neudržitelná dopravní situace SOKP dle ZÚR nepřispívá ke splnění strategického cíle č. 5 – udržitelná mobilita (dle Strategického plánu hl.m. Prahy). Praha nebude schopna absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu z 9 dálnic napojených na Pražský okruh. Podle oficiálních prognóz je zřejmé, že některé úseky SOKP včetně radiál budou kapacitně nevyhovující a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím, což se může	typu je však nutno podat do příslušných procesů, zejména pak územního a stavebního řízení. Povolování jakýchkoliv objektů kdekoliv řeší příslušné stavební úřady a úřady územního plánování, je nezbytné podat připomínky přímo k nim ke konkrétní stavbě. Nikde v právním řádu ČR není zakotveno, že výstavba pozemní komunikace znamená výstavbu logistických, průmyslových a komerčních objektů. Povolovací procesy na výstavbu pozemní komunikace jsou vedeny jen a pouze na povolení pozemní komunikace a jejích součástí. Pro stanovení možností co kde za jakých podmínek lze stavět slouží územně plánovací dokumentace, která je projednávána dle příslušených legislativních předpisů, tedy i s účastí veřejnosti. *** ***11k*** Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže ze zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Na veškeré úseky byly, nebo budou zpracovány EIA, zákonné požadavky na emise a hluk proto musí být dodrženy. Hodnocení SEA na Plán mobility hodnotilo veškeré vlivy navrhovaných staveb a jejich důsledků, bylo řádně zpracováno autorizovanou osobou a požadavky z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou uvedeny v návrhu stanoviska a zohledňují tak požadavky připomínkovatele. *** ***11l*** Plán udržitelné mobility plně respektuje platný Strategický plán hl. m. Prahy a jeho vizi. Navíc přímo v platném Strategickém plánu hl. m. Prahy,

ID	Připomínka	Vypořádání
	projevit negativně i na dalších komunikacích uvnitř Prahy. Navíc je výrazně podceněn princip dopravní indukce, kdy nabídka nové silniční kapacity vyvolá nárůst poptávky po ní a zvýšení dopravního zatížení. *** ***11m*** Střety se životním prostředím SOKP dle ZÚR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000 (Housle, Údolí Únětického potoka, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon u Sedlce Zámky, Drahaň -Troja, Bažantnice Satalice, Vinořský park, Xaverovský Háj, Chlumecký lom, Počernický rybník, Litožnice). Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (úseky 518 a 519) „nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná,…“ *** ***11n*** Extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti Z hlediska ekonomického je finanční náročnost trasy SOKP dle ZÚR cca 56 mld. Kč, tedy cca 1,2 mld./km. To je dvojnásobek obvyklé ceny a projekt tudíž nemá ekonomickou návratnost. ***	konkrétně oblasti A1 strategického cíle 1.5 (Udržitelná mobilita) je doslova uvedeno „…respektování prioritní důležitosti dostavby Pražského okruhu…“ Další připomínky ke Strategickému plánu je nezbytné vznést přes Zastupitelstvo přímo k dokumentu Strategický plán. Z připomínky není zřejmé, o jaké prognózy se jedná a k jakým dopravním komplikacím by mělo dojít. *** ***11m*** Veškeré uvedené střety byly posouzeny v rámci procesu SEA se všemi náležitostmi a jsou zaznamenány v připomínkovaném dokumentu včetně požadavků z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v návrhu stanoviska. Konkrétní opatření pro minimalizaci vlivů jsou a budou uvedeny v příslušných EIA a musí být respektovány v procesu projekční přípravy. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je strategický dokument, který projekty v detailu řešit z podstaty věci nemůže, neboť pro to nemá nástroje. *** ***11n*** Investiční náročnost je mimo jiné dána v tomto případě snahou o minimalizaci vlivů na životní prostředí a obyvatele, tj. například nákladností zemních prací na výstavbu zářezů a tunelů. Dodržení zákonných limitů je nezbytné. Není zřejmé, jaká metodika a časový horizont byl pro ekonomickou návratnost použit a s jakým kvantifikovaným výsledkem. *** ***11o*** Plán mobility vychází v případě Pražského okruhu z řešení uvedených v platných územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského

ID	Připomínka	Vypořádání
	11o Závěr: Nebyly řádně a objektivně posouzeny alternativy SOKP. Požadujeme objektivní posouzení variant řešení pro vyloučení tranzitní, zejména kamionové dopravy z území hl.m. Prahy na základě metody multikriteriálního hodnocení a vybrat tu, která se ukáže jako nejvhodnější z hlediska dopadů na obyvatele, ochrany životního prostředí, bezpečnosti dopravy, nákladů a územního rozvoje.	kraje, tedy platného stavu Zásad územního rozvoje, které byly oběma zastupitelskými sbory schváleny a potvrzeny i soudními přezkumy. Vzhledem k časovému horizontu roku 2030 jsou relevantní pouze projekty uvedené v platné územně plánovací dokumentaci. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nemá a neměl k dispozici žádné ekvivalentní varianty vedení Pražského okruhu do roku 2030. Požadavek na variantnost v dalších zákonem daných procesech může být samozřejmě vznesen přímo na ŘSD, jakožto investora. Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a Strategickým plánem hl. m. Prahy a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. ***
12	*ZA LEPŠÍ CHABRY z.s.:* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** ***12a*** Nesouhlasíme s vymezením koridoru Silničního okruhu kolem Prahy v trase Ruzyně – Suchdol (518), Suchdol – Březiněves (519), Březiněves – Satalice (520), Satalice – Běchovice (510) a Běchovice – Dl (511) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče). Požadujeme jejich vyřazení z Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a jejich zrušení v Metropolitním plánu i Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy. *** ***12b*** Snížení uhlíkové stopy	***12a*** Plán udržitelné mobility nevymezuje žádné koridory, pro vymezení koridorů slouží Územně plánovací dokumentace. Plán mobility vychází v případě Pražského okruhu z řešení uvedených v platných územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského kraje, tedy platného stavu Zásad územního rozvoje, které byly oběma zastupitelskými sbory schváleny a potvrzeny i soudními přezkumy. Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky

ID	Připomínka	Vypořádání
	Naopak dojde k výraznému zvýšení uhlíkové stopy a to z následujících důvodů: • několikaletá výstavba šestiproudé dálnice včetně mimoúrovňových křižovatek, tunelů a mostů v těsné blízkosti rezidenční zástavby a přírodních památek na území Prahy • přivedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy • celkový nárůst dopravních výkonů a dopravní indukce nejen na nových, ale i stávajících komunikací uvnitř Prahy • větší nabídka silniční kapacity a tedy atraktivnější podmínky pro automobilovou dopravu (s výrazně vyšší uhlíkovou stopou) v neprospěch alternativních druhů dopravy • nákladný a energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků *** ***12c*** Zvýšení bezpečnosti Naopak dojde ke snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti nejen na okruhu, ale i navazujících komunikacích v důsledku míšení městské a tranzitní kamionové dopravy. *** ***12d*** Zvýšení finanční udržitelnosti	relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města. *** ***12b*** Dimenze severní části okruhu v rámci projektové dokumentace není známa, hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému. Výstavba čehokoliv samozřejmě spotřebovává energii, a tudíž produkuje uhlíkové emise, ostatně jako většina věcí na Zemi, co spotřebovává energii. Produkce energie pro stavební stroje z obnovitelných zdrojů bohužel není v kompetenci Plánu mobility, ačkoliv i fází výstavby se samozřejmě SEA zabývala a následně se této problematice věnuje především EIA, která navrhuje opatření pro minimalizaci vlivů. Plán udržitelné mobility navrhuje mnoho desítek opatření, které se snaží podpořit jiné druhy dopravy než dopravu automobilovou (metro, železniční tratě, nové tramvajové tratě, cyklodopravu, …), naopak nové úseky Pražského okruhu dokument P+ Návrh podporuje jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Díky plynulejšímu provozu na nových úsecích Pražského okruhu, oproti silnicím a ulicím v obytné zástavbě a přirozené obnově vozového parku včetně rozvoje elektromobility a energií z obnovitelných zdrojů se očekává naopak pokles měrné uhlíkové stopy. Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu a krajinu, ochrana obyvatel před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Čerpání energií

ID	Připomínka	Vypořádání
	Naopak obrovské pořizovací náklady na výstavbu a náklady na provoz a údržbu (zejména tunelů a mostů) budou mít za následek snížení finanční udržitelnosti. *** ***12e*** Zlepšení lidského zdraví Některým lokalitám (např. Spořilov) se mírně uleví po odvedení nákladního tranzitu v obou variantách SOKP (A-ZÚR, Regionální), avšak A-ZÚR jiným přitíží (Černý Most, Počernice, Běchovice, Suchdol atd.) Přivedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy zakonzervuje stávající špatné klima, a tím povede ke zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy. *** ***12f*** Nedostatky SOKP dle ZÚR v Plánu udržitelné mobility: Nefunkční a nekoncepční dopravní řešení Silniční okruh kolem Prahy (dále SOKP) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patří především • zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, • rychlé spojení velkých aglomerací, • obcházení městských oblastí, • oddělení městské a tranzitní dopravy. SOKP by měl řešit tranzitní dopravní vztahy, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV však Černý Most – Běchovice či	z obnovitelných zdrojů pro provoz tunelových úseků není předmětem předkládané koncepce (P+). *** ***12c*** Žádná statistika neuvádí zvýšení nehodovosti pro mísení městské a tranzitní kamionové dopravy, naopak řidiči nákladní dopravy musí splnit o mnoho náročnější podmínky a jsou u nich například vyžadovány povinné pauzy, které umožňují zachování vysokou pozornost. Navíc, směrově dělené komunikace vykazují dle všech statistik nižší relativní nehodovost oproti komunikacím v obytné zástavbě – viz statistiky BESIP, nebo přímo na jdvm.cz. Pokud připomínka směřovala na diskriminaci kohokoliv na základě určitých předsudků, zcela se od takového předpokladu distancujeme. *** ***12d*** Tunely na předmětných úsecích Pražského okruhu slouží především pro minimalizaci vlivů na okolní zástavbu či krajinu, ochrana obyvatel a krajiny před hlukem a emisemi je zákonnou povinností. Mosty slouží často také ke zmírnění vlivů na biotopy v údolí, jejich ochrana je zákonnou povinností. Investorem i provozovatelem Pražského okruhu je ŘSD, doporučujeme se proto obrátit na tuto organizaci s připomínkou k investičním a provozním nákladům. Vzhledem k tomu, že se jedná o dálnici, předpokládá se výkonové zpoplatnění, které slouží pro kompenzaci provozních nákladů včetně návratnosti investice. *** ***12e*** Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní

ID	Připomínka	Vypořádání
	Suchdol - Bohnice. Je zapotřebí rozlišovat mezi infrastrukturou globální sítě (TEN-T) a infrastrukturou regionální a místní (městské komunikace). SOKP jako součást infrastruktury globální sítě plní důležitou roli v dálkové nákladní a osobní dopravě (nařízení č. 1315/2013 čl. 17). Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má. Je zapotřebí zamezit míšení městské a tranzitní dopravy, zejména kamionové za účelem zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu. *** ***12g*** Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji Současný návrh SOKP dle ZÚR vychází z koncepce 60, let minulého století. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. Nebere ohled na zásadní změny a zavádí na území hl.m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu. Nutno upozornit, že dálnice se realizují na základě momentální situace s výhledem 20 let po uvedení do provozu. *** ***12h*** Nesoulad s evropskou legislativou TEN-T SOKP dle ZÚR je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T, neboť vede zastavěným a zastavitelným územím a připouští nebezpečné míšení městské a tranzitní dopravy. Nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) nařízení č. 1315/2013/EU). Realizace dnes již dálničního průtahu by	zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Na veškeré úseky byly, nebo budou zpracovány EIA, zákonné požadavky na emise a hluk proto musí být dodrženy. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města. *** ***12f*** Není zřejmé, z čeho plyne, že bude Pražský okruh v současně plánované podobě nefunkční, jenom protože je označen v rámci Evropy jako multimodální koridor. V rámci tohoto koridoru se běžně potkávají různí uživatelé dopravní systému na pozemních komunikacích, železnici i vodě již desítky let. Rozhodně není finančně ani environmentálně udržitelné stavět vedle sebe například několik komunikací jen, aby se segregovali uživatelé na základě nějakého předsudku. Převážná většina přepravních proudů v rámci Pražské metropolitní oblasti je zdroj-cílová, nikoliv tranzitní, proto je žádoucí, aby infrastruktura procházející PMO byla využitelná obyvateli a návštěvníky co nejvíce, samozřejmě se zachováním všech zákonných limitů emisí, imisí hluku i exhalací a minimalizací vlivu na přírodu a krajinu, což je uvedeno i v návrhu stanoviska SEA, neboť se vlivy SEA důsledně zaobírala. *** ***12g*** Tvrzení není pravda, tranzitní kamionová doprava v Praze je, stačí se například podívat na kartogram na straně 17 v Ročence dopravy TSK

ID	Připomínka	Vypořádání
	měla velmi negativní dopady na cca 100 000 obyvatel v městských částech na východě a severu Prahy. *** ***12i*** Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje IPR (Institut plánování a rozvoje) vyhotovil v roce 2016 demografickou studii Prahy, ve které uvedl index změny počtu obyvatel mezi lety 2030 a 2015 podle pražských městských částí. Pražsky okruh (součást TEN-T s jejím kamionovým provozem) je umístěn do městských částí, kde se očekává největší nárůst počtu obyvatel (Počernice, Satalice, Vinoř, Čakovice, Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje). Navrhovat trasu dálnice pres sídelní útvary s tendencí dalšího růstu počtu obyvatel je v rozporu se zásadami TEN-T a běžnými zvyklostmi (trasa minimálního odporu). Tuto skutečnost je nutno klasifikovat jako velmi nezodpovědnou a protispolečenskou. *** ***12j*** Trasa SOKP navíc zabírá cca 30,6 km2 zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl.m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby. Realizace SOKP dle MPP a ZÚR pravděpodobně povede k (nežádoucí) výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze. *** ***12k*** Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách	z roku 2017. Účelem je její vysunutí mimo hustě zastavěné území, ale zároveň tak, aby infrastruktura byla dostatečně účinná. A to nejen pro tranzitní, ale i zdroj-cílovou dopravu, neboť to zvýší připomínkovatelem požadovanou finanční udržitelnost, neboť právě tak bude moci infrastrukturu využít více uživatelů. *** ***12h*** Rozpor s evropskou legislativou plánované trasy Pražského okruhu byl opakovaně vznášen jako argument v soudních sporech na aktualizované ZUR hl. m. Prahy. Rozpor však nebyl identifikován Městským soudem v Praze ani v posledním rozsudku č. 10A 170/2017 ze dne 18. 12. 2018. Vyvedení kamionové dopravy z velmi intenzivně zastavěných území hl. m. Prahy je umožněno a zároveň je ve stopě dle ZUR okruh stále dostatečně funkční pro odvádění zbytné vnitroměstské dopravy, zůstává tak atraktivní pro přenášení zdrojové a cílové dopravy z a do regionu i okrajových částí Prahy. *** ***12i*** Odmítáme tvrzení nezodpovědnosti a nespolečenoskosti, neboť právě velký rozvoj města v oblasti kolem hranic hl. m. Prahy zapříčiní poptávku po dopravě, kterou saturují nové úseky Pražského okruhu. Výhodou naopak je, že tyto nově vzniklé vazby, pokud už je bude nezbytné realizovat automobilovou dopravou, budou realizovány většinu cesty po technicky vybavené trase s minimalizovanými vlivy na obyvatele, krajinu i životní prostředí (splnění zákonných limitů) a nikoliv v současné zástavbě. Po nových úsecích bude provozována i pražská integrovaná doprava, což umožní pokrýt část poptávky efektivním a environmentálně šetrným způsobem.

ID	Připomínka	Vypořádání
	Městské části, na jejichž území vede trasa SOKP, jsou již v současnosti silně zatíženy dopravou a dochází zde k překračování hygienických limitů. Na severozápadě jsou obyvatelé vystaveni nadměrnému hluku z letecké dopravy a v případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Na východě jsou vystaveni hluku a zplodinám zejména z tranzitní kamionové dopravy podél stávajícího úseku 510. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí odvést tranzit mimo území hl.m. Prahy. *** ***12l*** Neudržitelná dopravní situace SOKP dle ZÚR nepřispívá ke splnění strategického cíle č. 5 – udržitelná mobilita (dle Strategického plánu hl.m. Prahy). Praha nebude schopna absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu z 9 dálnic napojených na Pražský okruh. Podle oficiálních prognóz je zřejmé, že některé úseky SOKP včetně radiál budou kapacitně nevyhovující a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím, což se může projevit negativně i na dalších komunikacích uvnitř Prahy. Navíc je výrazně podceněn princip dopravní indukce, kdy nabídka nové silniční kapacity vyvolá nárůst poptávky po ní a zvýšení dopravního zatížení. *** ***12m*** Střety se životním prostředím SOKP dle ZÚR vede v těsné blízkostí či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000 (Housle, Údolí Únětického potoka. Roztocký háj, Sedlecké skály. Kaňon u Sedlce Zámky, Drahaň –Trója,	*** ***12j*** Došlo zřejmě k nedorozumění, nelze plést koridory a plochy vymezené v územně plánovací dokumentaci a trasu dle projektové dokumentace. Vlastní trasa včetně mimoúrovňových křižovatek tak velkou plochu samozřejmě nezabere, přesná plocha je však až předmětem DÚR a DSP. Pro bytovou a občanskou vybavenost je alokován dostatek ploch, navíc tyto plochy musí být dopravně obslouženy, k čemuž právě slouží dnešní či budoucí Pražský okruh. Projektování probíhá s důrazem na minimalizaci vlivů včetně bariérového efektu. Veškeré připomínky tohoto typu je však nutno podat do příslušných procesů, zejména pak územního a stavebního řízení. Povolování jakýchkoliv objektů kdekoliv řeší příslušné stavební úřady a úřady územního plánování, je nezbytné podat připomínky přímo k nim ke konkrétní stavbě. Nikde v právním řádu ČR není zakotveno, že výstavba pozemní komunikace znamená výstavbu logistických, průmyslových a komerčních objektů. Povolovací procesy na výstavbu pozemní komunikace jsou vedeny jen a pouze na povolení pozemní komunikace a jejích součástí. Pro stanovení možností co kde za jakých podmínek lze stavět slouží územně plánovací dokumentace, která je projednávána dle příslušených legislativních předpisů, tedy i s účastí veřejnosti. *** ***12k*** Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže ze zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Na veškeré úseky byly, nebo budou zpracovány EIA, zákonné požadavky na emise a hluk

ID	Připomínka	Vypořádání
	Bažantnice Satalice, Vinořský park, Xaverovský Háj, Chlumecký lom, Počernický rybník, Lítožnice). Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (úseky 518 a 519) „nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná,..." *** ***12n*** Extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti Z hlediska ekonomického je finanční náročnost trasy SOKP dle ZÚR cca 56 mid. Kč, tedy cca 1,2 mld./km. To je dvojnásobek obvyklé ceny a projekt tudíž nemá ekonomickou návratnost. *** ***12o*** Nebyly řádně a objektivně posouzeny alternativy SOKP. Požadujeme objektivní posouzení variant řešení pro vyloučení tranzitní, zejména kamionové dopravy z území hLm. Prahy na základě metody multikriteriálního hodnocení a vybrat tu, která se ukáže jako nejvhodnější z hlediska dopadu na obyvatele, ochrany životního prostředí, bezpečnosti dopravy, nákladů a územního rozvoje. ***	proto musí být dodrženy. Hodnocení SEA na Plán mobility hodnotilo veškeré vlivy navrhovaných staveb a jejich důsledků, bylo řádně zpracováno autorizovanou osobou a požadavky z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou uvedeny v návrhu stanoviska a zohledňují tak požadavky připomínkovatele. *** ***12l*** Plán udržitelné mobility plně respektuje platný Strategický plán hl. m. Prahy a jeho vizi. Navíc přímo v platném Strategickém plánu hl. m. Prahy, konkrétně oblasti A1 strategického cíle 1.5 (Udržitelná mobilita) je doslova uvedeno „…respektování prioritní důležitosti dostavby Pražského okruhu…“ Další připomínky ke Strategickému plánu je nezbytné vznést přes Zastupitelstvo přímo k dokumentu Strategický plán. Z připomínky není zřejmé, o jaké prognózy se jedná a k jakým dopravním komplikacím by mělo dojít. *** ***12m*** Veškeré uvedené střety byly posouzeny v rámci procesu SEA se všemi náležitostmi a jsou zaznamenány v připomínkovaném dokumentu včetně požadavků z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v návrhu stanoviska. Konkrétní opatření pro minimalizaci vlivů jsou a budou uvedeny v příslušných EIA a musí být respektovány v procesu projekční přípravy. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je strategický dokument, který projekty v detailu řešit z podstaty věci nemůže, neboť pro to nemá nástroje. *** ***12n***

ID	Připomínka	Vypořádání
		Investiční náročnost je mimo jiné dána v tomto případě snahou o minimalizaci vlivů na životní prostředí a obyvatele, tj. například nákladností zemních prací na výstavbu zářezů a tunelů. Dodržení zákonných limitů je nezbytné. Není zřejmé, jaká metodika a časový horizont byl pro ekonomickou návratnost použit a s jakým kvantifikovaným výsledkem. *** ***12o*** Plán mobility vychází v případě Pražského okruhu z řešení uvedených v platných územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského kraje, tedy platného stavu Zásad územního rozvoje, které byly oběma zastupitelskými sbory schváleny a potvrzeny i soudními přezkumy. Vzhledem k časovému horizontu roku 2030 jsou relevantní pouze projekty uvedené v platné územně plánovací dokumentaci. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nemá a neměl k dispozici žádné ekvivalentní varianty vedení Pražského okruhu do roku 2030. Požadavek na variantnost v dalších zákonem daných procesech může být samozřejmě vznesen přímo na ŘSD, jakožto investora. Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a Strategickým plánem hl. m. Prahy a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. ***
13	*MČ Praha 20 (Rada Městské části):* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** Nesouhlasíme s vymezením koridoru Silničního okruhu kolem Prahy v trase Ruzyně – Suchdol (518), Suchdol – Březiněves (519),	Plán udržitelné mobility nevymezuje žádné koridory, pro vymezení koridorů slouží Územně plánovací dokumentace. Plán mobility vychází v případě Pražského okruhu z řešení uvedených v platných územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského kraje, tedy platného

ID	Připomínka	Vypořádání
	Březiněves – Satalice (520), Satalice – Běchovice (510) a Běchovice – D1 (511) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče)	stavu Zásad územního rozvoje, které byly oběma zastupitelskými sbory schváleny a potvrzeny i soudními přezkumy. Hlavní město Praha není investorem projektů Pražského okruhu, podporuje jej však v Návrhu P+ jako nástroj pro odvedení dopravní zátěže z intenzivně zastavěných území města a zvýšení stability dopravního systému, tedy plně v souladu s platnou Dopravní politikou a snaží se navazujícími investicemi (např. zelenými pásy) zmírnit vlivy automobilové dopravy při průchodu citlivým územím. Potřeba výstavby nových úseků Pražského okruhu byla opakovaně stvrzena zástupci několika desítek klíčových aktérů v rámci workshopů k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí i statisticky relevantním sociologickým průzkumem na vzorku 2224 osob v rámci celé PMO jako základní pilíř Dopravní politiky města. Vzhledem k časovému horizontu roku 2030 jsou relevantní pouze projekty uvedené v platné územně plánovací dokumentaci.
14	*PhDr. Zuzana Ondomišiová:* ***PŘIPOMÍNKA ČÁSTEČNĚ ZAPRACOVÁNA*** 1) Plán obsahuje stavbu Libeňské spojky (MO číslo 8313), která prochází rezidenčními oblastmi Libně a ústí u Nemocnice Na Bulovce. V blízkém okolí je kromě nemocnice několik základních a středních škol, školka, sportoviště (Meteor a Na Korábě), cyklostezka, park Na Korábě a Thomayerovy sady – jak během výstavby, tak po zprovoznění takovéto stavby nutně dojde k výraznému zhoršení kvality životního prostředí a dopad na zdraví obyvatel i pacientů a zaměstnanců nemocnice bude silně negativní – hluk, emise. 2) Stejné poškození zdraví obyvatel a životního prostředí přinese i stavba úseku MO číslo 0081 Pelc-Tyrolka-Balabenka – v dokumentu se uvádí, že předpokládané intenzity na trase jsou ve výhledu až 120 000 aut za den. Trasa je vedena při hladině Vltavy, nejníže položenou částí Libně, která představuje kotel, kde je již nyní zvýšený hluk, smog a množství polétavých prachových částic. V bezprostřední	Opatření Libeňská spojka je součástí projektu přeložky Městského okruhu do nové stopy, neboť tento požadavek vzešel z procesu EIA. Přeložka současného vedení městského okruhu do nové stopy s vedením převážně v tunelech je dlouhodobě připravovaný projekt hlavního města Prahy, který jednak vytváří nové propojení (v oblasti Jarov – Rybníčky) a jednak převádí dopravní zátěž do podzemí. Přesná podoba městského okruhu však není známa, neboť byla před lety zpracována úvodní podkladová studie pro EIA a byl proveden proces EIA, z kterého vzešlo velké množství připomínek do dalších projekčních prací. Hlavní město Praha teprve zahájilo projektovou přípravu, v které dozná projekt zcela jistě ještě mnoho změn. Některými organizacemi města byl navíc připraven souhrn požadavků na začlenění MO do struktury města, což si vyžádalo přizvání architektů a urbanistů do procesu přípravy. Dle těchto požadavků se návrh předmětné stavby MO nesmí omezit pouze na řešení technické problematiky vlastní stavby, ale musí zahrnovat také vhodné zakomponování této stavby do prostředí města včetně ploch určených k zástavbě. Zároveň stavba musí být pozitivním impulzem pro kvalitní

ID	Připomínka	Vypořádání
	blízkosti trasy MO se nachází kromě nemocnice Na Bulovce několik základních a středních škol, školka, sportoviště, cyklostezka, parky a Thomayerovy sady. Celkovou hlukovou zátěž zhoršuje i železnice (Holešovická přeložka). 3) Libeňská spojka je plánem, který by pouze propojil dva dopravní tahy – Městský okruh od křižovatky U Kříže s Libereckou ulicí, dálnicí D8 na Liberec, která je součástí Pražského okruhu. Vzdálenost mezi Městským a Pražským okruhem je v místech plánované Libeňské spojky pouhých 3,2 km – jedná se o technicky komplikovanou a drahou nadbytečnou stavbu s negativním dopadem nejen na zdraví obyvatel Libně, ale i s negativním dopadem na kvalitu životního prostředí a otevřenost, bezpečnost a prostupnost veřejného prostoru i pro pěší a cyklistickou dopravu, nikoli jen pro auta. 4) V dokumentu se uvádí, že je žádoucí „proměna vnitroměstských dálnic na živé bulváry plné obchodů a služeb...“ – v případě Libeňské spojky a úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka Městského okruhu se naopak počítá s čtyř až šestiproudovou dálnicí procházející rezidenčními a rekreačními zónami. Dopady na zdraví obyvatel budou nejenom fyzické, ale i psychické. Zásah do urbanistické struktury rozdělí Libeň na gheta „před dálnicí“ a „za dálnicí“ a znemožní kvalitní využívání veřejného prostoru a volný pohyb obyvatel. 5) V dokumentu se uvádí, že dokončený MO „zajistí objízdnou komunikaci širšího centra města“. Jsem přesvědčená, že Libeň dnes patří stejně jako Karlín, Holešovice, Žižkov a jiné čtvrti k „širšímu centru města“ a uvažovaný úsek MO Pelc-Tyrolka – Balabenka bude jen další nesmyslnou magistrálou, která nenávratně rozdělí a zničí jednu z historických čtvrtí Prahy. Podle mého názoru by bylo potřeba automobilovou dopravu odvést tunely ven z Pražské kotliny od břehů	urbanizaci území a zhodnocení veřejných prostranství. Stejná pozornost musí být věnována od začátku návrhu automobilové, veřejné, cyklistické i pěší dopravě, i dosažení kvality veřejného prostoru. Součástí stavby musí být větší stavební úpravy v koridorech ulic, kde má dle EIA dojít k dopravnímu zklidnění a rekonstrukce některých městských ulic včetně tramvajových tratí. Plán udržitelné mobility tak hovoří o tomto projektu jako o potřebném do budoucnosti tak, aby právě městu odlehčil, do realizace však ještě uplyne ještě mnoho let a projekt dozná mnoha změn. Pro hmatatelnost a zejména stanovení finančních nároků na rozpočet města byl využit ideový koncept pro schválenou EIA na Městský okruh. Ideálně mělo být pracováno pouze s obecným opatřením propojení MÚK Pelc – Tyrolka – MÚK Rybníčky, což je však zcela nekonkrétní a nehodnotitelné zejména z hlediska finančních nároků. Požadavky na začlenění MO a Libeňské spojky do struktury města budou přidány do karet opatření v zásobníku opatření, aby je projektant zohlednil při projektové přípravě.

ID	Připomínka	Vypořádání
	Vltavy, např. využitím trasy ulicí v Holešovičkách, o jejímž zahloubení se uvažuje.	
15	*Břetislav Pletnicki:* ***PŘIPOMÍNKA ČÁSTEČNĚ ZAPRACOVÁNA*** ***15a*** 1) Plán obsahuje stavbu Libeňské spojky, která ústí u Nemocnice Na Bulovce a v rezidenčních částech Libně, je zřejmé, že zde dojde k výraznému zhoršení kvality životního prostředí, případné přínosy této stavby pro individuální automobilovou dopravu (IAD) nevyrovnají zhoršení životního prostředí pro místní obyvatele a pacienty i zaměstnance Nemocnice Na Bulovce. 2) Libeňská spojka je spojením mezi dvěma dopravními tahy Městským okruhem ústícím U Kříže a silnici dálničního typu Libereckou ulicí, dálnicí D8 na Liberec. Libeňská spojka je vlastně zkratkou mezi těmito dvěma dopravními tahy, které se posléze spojí, jedná se o nadbytečnou stavbu. Navíc v těchto místech je vzdálenost mezi Městským a Pražským okruhem pouhých 3,2 km. *** ***15b*** 3) Dovolím si upozornit na nejasnosti v Tabulka 3 – Přehled rozvojových opatření Návrhu str. 14. Kdy u dokončení Městského okruhu je uvedena částka 1 655 (v mil.) přitom podle veřejných zdrojů má dostavba Městského okruhu stát 40 miliard tzn. 40 000 (v mil.). Současné provozní náklady na tunelový komplex Blanka jsou 240 milionů ročně, ale v tabulce provozní náklady nejsou vůbec uvedeny. Např. u Mýtného systému jsou provozní náklady uvedeny ve výši 400 mil.Kč/rok.	***15a*** Opatření Libeňská spojka je součástí projektu přeložky Městského okruhu do nové stopy, neboť tento požadavek vzešel z procesu EIA. Přeložka současného vedení městského okruhu do nové stopy s vedením převážně v tunelech je dlouhodobě připravovaný projekt hlavního města Prahy, který jednak vytváří nové propojení (v oblasti Jarov – Rybníčky) a jednak převádí dopravní zátěž do podzemí. Přesná podoba městského okruhu však není známa, neboť byla před lety zpracována úvodní podkladová studie pro EIA a byl proveden proces EIA, z kterého vzešlo velké množství připomínek do dalších projekčních prací. Hlavní město Praha teprve zahájilo projektovou přípravu, v které dozná projekt zcela jistě ještě mnoho změn. Některými organizacemi města byl navíc připraven souhrn požadavků na začlenění MO do struktury města, což si vyžádalo přizvání architektů a urbanistů do procesu přípravy. Dle těchto požadavků se návrh předmětné stavby MO nesmí omezit pouze na řešení technické problematiky vlastní stavby, ale musí zahrnovat také vhodné zakomponování této stavby do prostředí města včetně ploch určených k zástavbě. Zároveň stavba musí být pozitivním impulzem pro kvalitní urbanizaci území a zhodnocení veřejných prostranství. Stejná pozornost musí být věnována od začátku návrhu automobilové, veřejné, cyklistické i pěší dopravě, i dosažení kvality veřejného prostoru. Součástí stavby musí být větší stavební úpravy v koridorech ulic, kde má dle EIA dojít k dopravnímu zklidnění a rekonstrukce některých městských ulic včetně tramvajových tratí. Plán udržitelné mobility tak hovoří o tomto projektu jako o potřebném do budoucnosti tak, aby právě městu odlehčil, do realizace však ještě uplyne ještě mnoho let a projekt dozná mnoha změn. Pro hmatatelnost a zejména stanovení finančních nároků na rozpočet města byl využit ideový koncept pro schválenou EIA na Městský okruh. Ideálně mělo být pracováno pouze s obecným opatřením propojení MÚK

ID	Připomínka	Vypořádání
	***	Pelc – Tyrolka – MÚK Rybníčky, což je však zcela nekonkrétní a nehodnotitelné zejména z hlediska finančních nároků. Požadavky na začlenění MO a Libeňské spojky do struktury města budou přidány do karet opatření zásobníku opatření, aby je projektant zohlednil při projektové přípravě. *** ***15b*** Důvodem nízké částky v tabulce je, že se jedná pouze o projektovou přípravu, nikoliv realizaci. Realizace do roku 2030 je totiž zcela mimo finanční možnosti rozpočtu města, dokonce i se všemi možnými půjčkami. Vzhledem k tomu, že přesný rozsah tunelů, technologií apod. na plánovaném úseku Městského okruhu není v dnešní době zřejmý a bude předmětem projektové přípravy, není možné odhadovat, kolik bude provoz po roce 2030 stát, navíc se jedná o projektovou přípravu, kde provozní náklady neexistují. ***
16	*Anna Filínová:* ***PŘIPOMÍNKA ČÁSTEČNĚ ZAPRACOVÁNA*** Plán obsahuje stavbu Libeňské spojky, která ústí u Nemocnice Na Bulovce a v rezidenčních částech Libně, je zřejmé, že zde dojde k výraznému zhoršení kvality životního prostředí, případné přínosy této stavby pro individuální automobilovou dopravu (IAD) nevyrovnají zhoršení životního prostředí pro místní obyvatele.	Opatření Libeňská spojka je součástí projektu přeložky Městského okruhu do nové stopy, neboť tento požadavek vzešel z procesu EIA. Přeložka současného vedení městského okruhu do nové stopy s vedením převážně v tunelech je dlouhodobě připravovaný projekt hlavního města Prahy, který jednak vytváří nové propojení (v oblasti Jarov – Rybníčky) a jednak převádí dopravní zátěž do podzemí. Přesná podoba městského okruhu však není známa, neboť byla před lety zpracována úvodní podkladová studie pro EIA a byl proveden proces EIA, z kterého vzešlo velké množství připomínek do dalších projekčních prací. Hlavní město Praha teprve zahájilo projektovou přípravu, v které dozná projekt zcela jistě ještě mnoho změn. Některými organizacemi města byl navíc připraven souhrn požadavků na začlenění MO do struktury města, což si vyžádalo přizvání architektů a urbanistů do procesu přípravy. Dle těchto

ID	Připomínka	Vypořádání
		požadavků se návrh předmětné stavby MO nesmí omezit pouze na řešení technické problematiky vlastní stavby, ale musí zahrnovat také vhodné zakomponování této stavby do prostředí města včetně ploch určených k zástavbě. Zároveň stavba musí být pozitivním impulzem pro kvalitní urbanizaci území a zhodnocení veřejných prostranství. Stejná pozornost musí být věnována od začátku návrhu automobilové, veřejné, cyklistické i pěší dopravě, i dosažení kvality veřejného prostoru. Součástí stavby musí být větší stavební úpravy v koridorech ulic, kde má dle EIA dojít k dopravnímu zklidnění a rekonstrukce některých městských ulic včetně tramvajových tratí. Plán udržitelné mobility tak hovoří o tomto projektu jako o potřebném do budoucnosti tak, aby právě městu odlehčil, do realizace však ještě uplyne ještě mnoho let a projekt dozná mnoha změn. Pro hmatatelnost a zejména stanovení finančních nároků na rozpočet města byl využit ideový koncept pro schválenou EIA na Městský okruh. Ideálně mělo být pracováno pouze s obecným opatřením propojení MÚK Pelc – Tyrolka – MÚK Rybníčky, což je však zcela nekonkrétní a nehodnotitelné zejména z hlediska finančních nároků. Požadavky na začlenění MO a Libeňské spojky do struktury města budou přidány do karet opatření zásobníku opatření, aby je projektant zohlednil při projektové přípravě.
17	*Mgr. Tomáš Pavlů:* ***PŘIPOMÍNKA ČÁSTEČNĚ ZAPRACOVÁNA*** ***17a*** 1)Plán obsahuje stavbu Libeňské spojky, která ústí u Nemocnice Na Bulovce a v rezidenčních částech Libně, je zřejmé, že zde dojde k výraznému zhoršení kvality životního prostředí, případné přínosy této stavby pro individuální automobilovou dopravu (IAD) nevyrovnají zhoršení životního prostředí pro místní obyvatele a pacienty i zaměstnance Nemocnice Na Bulovce.	***17a*** Opatření Libeňská spojka je součástí projektu přeložky Městského okruhu do nové stopy, neboť tento požadavek vzešel z procesu EIA. Přeložka současného vedení městského okruhu do nové stopy s vedením převážně v tunelech je dlouhodobě připravovaný projekt hlavního města Prahy, který jednak vytváří nové propojení (v oblasti Jarov – Rybníčky) a jednak převádí dopravní zátěž do podzemí. Přesná podoba městského okruhu však není známa, neboť byla před lety zpracována úvodní podkladová studie pro EIA a byl proveden proces EIA, z kterého vzešlo velké množství připomínek do dalších projekčních prací. Hlavní město

ID	Připomínka	Vypořádání
	2)Libeňská spojka je spojením mezi dvěma dopravními tahy Městským okruhem ústícím U Kříže a silnici dálničního typu Libereckou ulicí, dálnicí D8 na Liberec. Libeňská spojka je vlastně zkratkou mezi těmito dvěma dopravními tahy, které se posléze spojí, jedná se o nadbytečnou stavbu. Navíc v těchto místech je vzdálenost mezi Městským a Pražským okruhem pouhých 3,2 km. *** ***17b*** 3)Dovolím si upozornit na nejasnosti v Tabulka 3 – Přehled rozvojových opatření Návrhu str. 14. Kdy u dokončení Městského okruhu je uvedena částka 1 655 (v mil.) přitom podle veřejných zdrojů má dostavba Městského okruhu stát 40 miliard tzn. 40 000 (v mil.). Současné provozní náklady na tunelový komplex Blanka jsou 240 milionů ročně, ale v tabulce provozní náklady nejsou vůbec uvedeny. Např. u Mýtného systému jsou provozní náklady uvedeny ve výši 400 mil.Kč/rok, viz tabulka. ***	Praha teprve zahájilo projektovou přípravu, v které dozná projekt zcela jistě ještě mnoho změn. Některými organizacemi města byl navíc připraven souhrn požadavků na začlenění MO do struktury města, což si vyžádalo přizvání architektů a urbanistů do procesu přípravy. Dle těchto požadavků se návrh předmětné stavby MO nesmí omezit pouze na řešení technické problematiky vlastní stavby, ale musí zahrnovat také vhodné zakomponování této stavby do prostředí města včetně ploch určených k zástavbě. Zároveň stavba musí být pozitivním impulzem pro kvalitní urbanizaci území a zhodnocení veřejných prostranství. Stejná pozornost musí být věnována od začátku návrhu automobilové, veřejné, cyklistické i pěší dopravě, i dosažení kvality veřejného prostoru. Součástí stavby musí být větší stavební úpravy v koridorech ulic, kde má dle EIA dojít k dopravnímu zklidnění a rekonstrukce některých městských ulic včetně tramvajových tratí. Plán udržitelné mobility tak hovoří o tomto projektu jako o potřebném do budoucnosti tak, aby právě městu odlehčil, do realizace však ještě uplyne ještě mnoho let a projekt dozná mnoha změn. Pro hmatatelnost a zejména stanovení finančních nároků na rozpočet města byl využit ideový koncept pro schválenou EIA na Městský okruh. Ideálně mělo být pracováno pouze s obecným opatřením propojení MÚK Pelc – Tyrolka – MÚK Rybníčky, což je však zcela nekonkrétní a nehodnotitelné zejména z hlediska finančních nároků. Požadavky na začlenění MO a Libeňské spojky do struktury města budou přidány do karet opatření zásobníku opatření, aby je projektant zohlednil při projektové přípravě. *** ***17b*** Důvodem nízké částky v tabulce je, že se jedná pouze o projektovou přípravu, nikoliv realizaci. Realizace do roku 2030 je totiž zcela mimo finanční možnosti rozpočtu města, dokonce i se všemi možnými půjčkami. Vzhledem k tomu, že přesný rozsah tunelů, technologií apod.

ID	Připomínka	Vypořádání
		na plánovaném úseku Městského okruhu není v dnešní době zřejmý a bude předmětem projektové přípravy, není možné odhadovat, kolik bude provoz po roce 2030 stát, navíc se jedná o projektovou přípravu, kde provozní náklady neexistují. ***
18	*Dagmar Volencová:* ***PŘIPOMÍNKA ČÁSTEČNĚ ZAPRACOVÁNA*** Zásadní připomínka se týká tzv. Libeňské spojky, začíná pod nemocnicí Na Bulovce, už dnes mají sjezdy, nadjezdy podjezdy z a na ulici Liberecká charakter extravilánových staveb – tedy takových, které ve městě nemají co dělat. (člověk neprojde pěšky od Bulovky k Vychovatelně, tato část města nepočítá s člověkem! Pouze s auty). Vjezd do tunelu navždy zabrání inteligentní zástavbě či jinému zkultivování celého prostoru mezi ulicemi Davídkova–Zenklova–Na stráži–Vosmíkových–Bulovka. Pochopitelně zde dojde i k výraznému zhoršení životního prostředí. Vyústění U Kříže – tunel, krátká spojka. Každý tunel má vjezd a výjezd, a ty znamenají navždy oddělení ulic, zdeformování místa, veřejného prostoru. Nastala v současném plánování mánie tunelování. Jen někde má tunel smysl, totiž když jeho význam (klad) převýší škody na životním prostředí i újmu místních obyvatel. Když jiné řešení není. Nemyslím, že by to byl případ Libeňské spojky.	Opatření Libeňská spojka je součástí projektu přeložky Městského okruhu do nové stopy, neboť tento požadavek vzešel z procesu EIA. Přeložka současného vedení městského okruhu do nové stopy s vedením převážně v tunelech je dlouhodobě připravovaný projekt hlavního města Prahy, který jednak vytváří nové propojení (v oblasti Jarov – Rybníčky) a jednak převádí dopravní zátěž do podzemí. Přesná podoba městského okruhu však není známa, neboť byla před lety zpracována úvodní podkladová studie pro EIA a byl proveden proces EIA, z kterého vzešlo velké množství připomínek do dalších projekčních prací. Hlavní město Praha teprve zahájilo projektovou přípravu, v které dozná projekt zcela jistě ještě mnoho změn. Některými organizacemi města byl navíc připraven souhrn požadavků na začlenění MO do struktury města, což si vyžádalo přizvání architektů a urbanistů do procesu přípravy. Dle těchto požadavků se návrh předmětné stavby MO nesmí omezit pouze na řešení technické problematiky vlastní stavby, ale musí zahrnovat také vhodné zakomponování této stavby do prostředí města včetně ploch určených k zástavbě. Zároveň stavba musí být pozitivním impulzem pro kvalitní urbanizaci území a zhodnocení veřejných prostranství. Stejná pozornost musí být věnována od začátku návrhu automobilové, veřejné, cyklistické i pěší dopravě, i dosažení kvality veřejného prostoru. Součástí stavby musí být větší stavební úpravy v koridorech ulic, kde má dle EIA dojít k dopravnímu zklidnění a rekonstrukce některých městských ulic včetně tramvajových tratí. Plán udržitelné mobility tak hovoří o tomto projektu jako o potřebném do budoucnosti tak, aby právě městu odlehčil, do realizace však ještě uplyne ještě mnoho let a projekt dozná mnoha změn. Pro hmatatelnost a zejména stanovení finančních nároků na rozpočet

ID	Připomínka	Vypořádání
		města byl využit ideový koncept pro schválenou EIA na Městský okruh. Ideálně mělo být pracováno pouze s obecným opatřením propojení MÚK Pelc – Tyrolka – MÚK Rybníčky, což je však zcela nekonkrétní a nehodnotitelné zejména z hlediska finančních nároků. Požadavky na začlenění MO a Libeňské spojky do struktury města budou přidány do karet opatření zásobníku opatření, aby je projektant zohlednil při projektové přípravě.
19	*HMP, Ing. Petr Hlubuček, radní a náměstek Primátora:* ***PŘIPOMÍNKA ZAPRACOVÁNA*** Účelem plánování městské mobility je vytvoření spolehlivého komplexně propojeného dopravního systému, který bude plnit požadavky na dopravu obyvatel i zboží, a to s co nejmenšími negativními důsledky pro životní prostředí metropole a na ni navazujícího území. Ve strategii, která je předložena k veřejnému projednávání nebyly identifikovány významné vlivy, které by mohly bezprostředně znamenat ohrožení životního prostředí. Lze konstatovat, že Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nevykazuje tak závažné vlivy na životní prostředí, které by mohly být důvodem pro jeho neschválení. Ke koncepci je nutné přistupovat s tím vědomím, že neumisťuje konkrétní záměry do území, to bude úkolem navazujících řízení. Na základě provedeného hodnocení je možné konstatovat, že u koncepce není možné negativní vliv na složky životního prostředí zcela vyloučit. Realizace některých staveb dopravní infrastruktury bude spojena s lokálními negativními dopady v místě vedení příslušné stavby. U všech těchto záměrů však byl identifikován převládající pozitivní vliv s tím, že lokální dopady lze redukovat na únosnou míru pomocí navržených opatření pro předcházení, snížení	S doplněním podmínky týkající se zohlednění přípravy nového Programu zlepšování kvality ovzduší v prioritizaci a provádění opatření v rámci akčních plánů souhlasíme. Soulad Plánu mobility s Programem zlepšování kvality ovzduší (PZKO) bude dále sledován pomocí navržených indikátorů v oblasti ochrany ovzduší. Cílové indikátory P+ jsou indikátory se stejnými hodnotami jako v PZKO.

ID	Připomínka	Vypořádání
	nebo kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Nejvýznamnější negativní vlivy lze očekávat při realizaci záměrů nových silnic a železnic, některá investiční opatření pro naplnění cílů koncepce budou splňovat ustanovení §10a zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, protože budou mít konkrétní dopad na území a bude nutné je posoudit z hlediska jejich vlivu na životní prostředí. V souvislosti s realizací Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí lze očekávat významnější ovlivnění především fyzikálních faktorů životního prostředí – akustické situace, dále také znečištění ovzduší a s tím spojené potenciální ovlivnění zdravotního stavu obyvatel. U ostatních složek a charakteristik životního prostředí není významné ovlivnění naplňováním předmětné koncepce očekáváno. Dokumentace posouzení vlivů na životní prostředí podrobně vyhodnocuje stávající a předpokládané vlivy, a to včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Případný významný negativní vliv posuzované koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy NATURA byl příslušnými orgány ochrany přírody vyloučen již ve fázi oznámení. S ohledem na skutečnost, že hlavní město Praha je prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hlavního města jedním z řešitelů koncepce Plán udržitelné mobility Prahy a okolí a zároveň i vyhodnocení vlivů této koncepce vznikalo metodou ex ante, kdy hodnotitel úzce spolupracoval se zpracovateli koncepce, kteří průběžně reagovali na jeho zjištění, nemáme k předloženému oznámení zásadní připomínky. Následným krokem po schválení koncepce bude zpracování akčních plánů. V této souvislosti upozorňujeme, že akční plány musí	

ID	Připomínka	Vypořádání
	zahrnovat harmonogram a prioritizaci jednotlivých opatření a jejich rozpracování včetně odhadu nebo propočtu, jak jednotlivá opatření přispějí ke snížení záporných vlivů, zejména nadlimitních úrovní znečištění ovzduší a hluku. Do podmínek souhlasného stanoviska navrhujeme doplnit, že jednotlivá opatření a jejich prioritizace a provádění (především v rámci jednotlivých akčních plánů) musejí průběžně odrážet také stav příprav nového Plánu zlepšování kvality ovzduší (PZKO), resp. skutečnosti, které v rámci těch příprav a naplňování budou zjištěny.	
20	*MHMP, Odbor ochrany prostředí, Odd. posuzování vlivů na životní prostředí:* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** ***20a*** Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy vydává pro účely řízení dle zákona ke shora uvedenému návrhu koncepce vyjádření dotčených orgánů: 1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu: Ing. Magdalena Stehlíková, tel.: 236 004 217, e-mail: magdalena.stehlikova@praha.eu Bez připomínek. 2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství: Ing. Bc. Jitka Krykorková, tel.: 236 004 373, e-mail: jitka.krykorkova@praha.eu Předmětem doručeného návrhu koncepce a vyhodnocení vlivů této koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví je Plán udržitelné mobility Prahy a okolí. Hlavní město Praha chce v úzké spolupráci se Středočeským krajem nastavit strategické dopravní plánování tak,	***20a*** V návrhu stanoviska je uplatněn požadavek na minimalizaci záboru PUPFL, zejména lesů zvláštního určení a lesů ochranných. *** ***20b*** Požadavek na proces EIA u nových dopravních staveb s potenciálně významným vlivem na kvalitu ovzduší je potřeba uplatnit v navazujících řízeních pro konkrétní záměry. Opatření, která ze zákona musí projít procesem EIA jím samozřejmě projedou dle příslušných legislativních předpisů. ***

ID	Připomínka	Vypořádání
	aby dovolilo hlavnímu městu i jeho okolí dlouhodobý růst kvality života a přitom zbytečně nezatěžovalo životní prostředí ani veřejné zdroje. Plán řeší dopravu jako celek, zahrnuje dopravu automobilovou, veřejnou, pěší, cyklistickou, ale také zásobování. Návrh koncepce obsahuje 240 opatření, z čehož nelze vyloučit dotčení lesa u 46 z nich. Při následném detailním plánování konkrétních opatření zdůrazňujeme z hlediska námi chráněných zájmů požadavek na přednostní využití nelesních pozemků, popř. minimalizaci záborů PUPFL. K návrhu koncepce jako rámcovému strategickému dokumentu a k hodnocení koncepce nemáme další připomínky. *** ***20b*** 3. Z hlediska nakládání s odpady: Ing. Daniela Pelechová, tel. 236 00 4388, email: daniela.pelechova@praha.eu K návrhu ani k hodnocení koncepce nemáme žádné připomínky. 4. Z hlediska ochrany ovzduší: Ing. Tomáš Novák, tel.: 236 004 357, e-mail: tomas.novak@praha.eu Podkladem pro vyjádření v rámci procesu SEA je Hodnocení koncepce „Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí“, zpracované společností EIA SERVIS s.r.o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice, v listopadu 2018. V návaznosti na provedené zjišťovací řízení orgán ochrany ovzduší obdržel dokument Hodnocení koncepce Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (dále Hodnocení). Účelem plánování městské mobility je vytvoření spolehlivého, navzájem propojeného dopravního systému, který plní požadavky na dopravu obyvatel a zboží s co nejmenšími negativními důsledky na	

ID	Připomínka	Vypořádání
	životní prostředí. Plán udržitelné mobility definuje dopravní problémy a navrhuje jejich řešení formou 240 stanovených opatření. Jednotlivá opatření jsou uspořádána do 7 oblastí: 1. Kolejová doprava, 2. Silniční doprava, 3. Regulace a organizace dopravy, 4. Multimodální cestování, 5. Doprava a veřejný prostor, 6. Provoz veřejné dopravy, 7. Procesy v mobilitě. V předloženém Hodnocení je proveden popis jednotlivých opatření a vyhodnocení jejich vlivů na jednotlivé složky životní prostředí. Nedílnou součástí předloženého Hodnocení je vypořádání se se stanoviskem oddělení ochrany ovzduší OCP MHMP k oznámení zjišťovacího řízení a vypořádání se s požadavky, stanovenými v závěru zjišťovacího řízení. OCP MHMP, orgán ochrany ovzduší, ve svém vyjádření k předloženému oznámení konstatoval, že v něm nejsou identifikovány významné vlivy, které by mohly bezprostředně znamenat ohrožení životního prostředí. Lze však očekávat, že některá dopravní opatření budou mít konkrétní dopad na území a bude nutné u nich provést posouzení z hlediska vlivu na životní prostředí. Z uvedených údajů v předloženém oznámení lze dovodit, že Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je v souladu s koncepčním dokumentem z hlediska ochrany ovzduší – Programem zlepšování kvality ovzduší – aglomerace Praha CZ01. Orgán ochrany ovzduší dále požadoval, aby v rámci další přípravy posuzovaného dokumentu byl nadále plně respektován Program zlepšování kvality ovzduší. Ke stanovisku orgánu ochrany ovzduší OCP MHMP zpracovatel Hodnocení konstatuje, že všech 240 hodnocených opatření vychází z podmínek stanovených v Programu zlepšování kvality ovzduší a posuzovaná koncepce zohledňuje cíle ochrany životního prostředí, definované ve státních a regionálních koncepčních materiálech.	

ID	Připomínka	Vypořádání
	Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad ve vedení procesu SEA, v závěru provedeného zjišťovacího řízení mimo jiné uvedl, že koncepce může mít významný vliv na životní prostředí, a proto je nezbytné provést její posouzení (hodnocení) z hlediska vlivů na životní prostředí zaměřené na další uvedené aspekty. Z hlediska ochrany ovzduší se jedná o následující podmínky: 3. vyhodnotit soulad koncepce s Programem zlepšování kvality ovzduší (PZKO) aglomerace Praha – CZ01 a PZKO zóna Střední Čechy – CZ02. 10. vyhodnotit, zda a jak koncepce ovlivní kvalitu ovzduší a stávající emisní a imisní zatížení ovzduší v dotčeném území a doplnit koncepci o informace o aktuálním stavu a vývoji imisní situace. 4. Vyhodnotit, zda a jak jsou v koncepci podporovány environmentálně šetrné formy dopravy. K bodu 3. závěru zjišťovacího řízení zpracovatel Hodnocení uvádí, že posuzovaná koncepce vychází ze státních a regionálních koncepčních materiálů, ve kterých jsou zohledňovány cíle ochrany životního prostředí. Lze tedy konstatovat, že posuzovaná koncepce respektuje cíle ochrany životního prostředí, definované ve zmíněných koncepčních materiálech. K bodu 10. závěru zjišťovacího řízení zpracovatel Hodnocení uvádí, že kvalita ovzduší byla na řešeném území popsána na základě údajů hodnot klouzavého průměru koncentrací škodlivin za předchozích 5 kalendářních let (2012 – 2016). Analýzu zpracovává ČHMÚ. Vliv koncepce na kvalitu ovzduší je uveden v předloženém hodnocení (okomentováno dále ve stanovisku). K bodu 14. zpracovatel Hodnocení uvádí, že podpora veřejné dopravy je obsažena již ve strategických cílech předkládané koncepce. Podpora environmentálně šetrné dopravy je obsažena především v	

ID	Připomínka	Vypořádání
	opatřeních v oblastech Kolejová doprava, Regulace a organizace dopravy, Doprava a veřejný prostor, Provoz veřejné dopravy a procesy v mobilitě. Vyhodnocení vlivu jednotlivých opatření na kvalitu ovzduší je provedeno v předloženém hodnocení (okomentováno dále ve stanovisku). V předloženém Hodnocení jsou zjišťovány vlivy navrhovaných opatření na kvalitu ovzduší. U silničních staveb v oblasti Silniční dopravy lze pozorovat nárůst imisní zátěže v jejich blízkém okolí a pokles imisní zátěže v oblastech, ze kterých byla dopravní zátěž odvedena. Z celkového hlediska lze však konstatovat, že přínosy v oblasti ochrany ovzduší u navrhovaných staveb výrazně převažují nad negativními dopady a při dodržení stanovených opatření se obvykle nepředpokládá překračování imisních limitů. U žádných dalších navrhovaných opatření v oblastech Kolejové dopravy, Regulace a organizace dopravy, Multimodálního cestování, Dopravy a veřejného prostoru, Provozu veřejné dopravy a Procesů v mobilitě nebyly identifikovány negativní vlivy na kvalitu ovzduší. V závěru předloženého Hodnocení je uvedeno, že Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nebude mít závažné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Orgán ochrany ovzduší souhlasí s návrhem souhlasného stanoviska k návrhu koncepce Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí včetně stanovených požadavků na minimalizaci dopadů realizace tohoto plánu na kvalitu ovzduší. U staveb dopravní infrastruktury se jedná o dodržování opatření obsažených ve stanoviscích EIA, u silničních staveb o podporu realizace vegetačních bariér, u regulativních opatření o provádění podpory nízkoemisních a bezemisních automobilů a u jednotlivých staveb o minimalizaci kumulativních	

ID	Připomínka	Vypořádání
	vlivů emisí vypracováním společné rozptylové studie s ostatními navrhovanými záměry v dotčeném území. Orgán ochrany ovzduší souhlasí s předloženým Hodnocením koncepce Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Požaduje však, aby záměry nových dopravních staveb s potenciálně významným vlivem na kvalitu ovzduší, které doposud neprošly procesem EIA, byly podrobovány posouzení vlivů záměrů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001. 5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny: Ing. Magdalena Stehlíková, tel.: 236 004 217, e-mail: magdalena.stehlikova@praha.eu Cíle a závěry koncepce jsou stanoveny obecně, bez konkrétní lokalizace pro hlavní město Prahu. Pro jednotlivé záměry, které se budou v rámci uvedené koncepce realizovat, bude podle jejich kapacity a charakteru, nutné vydat stanovisko orgánu ochrany přírody jednotlivě pro konkrétní záměr. Uvedenou koncepcí jako obecným rámcovým dokumentem nejsou dotčeny námi chráněné zájmy. 6. Z hlediska myslivosti: Ing. Bc. Jitka Krykorková, tel.: 236 004 373, e-mail: jitka.krykorkova@praha.eu K předloženému návrhu koncepce a hodnocení koncepce nemáme připomínky. 7. Z hlediska ochrany vod: Ing. Jaromír Kačer, tel: 236 00 4267, e-mail: jaromir.kacer@praha.eu Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je koncepčním dokumentem obecného charakteru, z nějž nelze vysledovat konkrétní vlivy na	

ID	Připomínka	Vypořádání
	povrchové a podzemní vody. Koncepce uvádí i některá konkrétnější opatření, avšak bez technických specifikací. V obecné rovině za negativní vlivy na povrchové a podzemní vody lze považovat ovlivnění v důsledku realizace záměrů dopravní infrastruktury. Těmi je vliv na urychlení odtoku srážkových vod v důsledku navyšování rozsahu zpevněných ploch, znečištění srážkových vod úkapy, posypovými materiály a otěrem z pneumatik. Dále může docházet k ovlivnění režimu podzemních vod konstrukcemi dopravních staveb vedených v zářezech nebo v tunelech a k tvorbě bariér v záplavových územích. K návrhu koncepce a k hodnocení koncepce (EIA SERVIS, s.r.o.; 11/2018) nemáme připomínky. Tato vyjádření jsou vydávána dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.	
21	*Spolek Sdružení občanská iniciativa Pankráce:* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** ***21a*** 1) Některé požadavky v Závěru zjišťovacího řízení k návrhu koncepce nebyly vyřešeny v rámci zpracování vyhodnocení SEA, ale tak jak byly formulovány v Závěru zjišťovacího řízení k návrhu koncepce, tak shodnou formulací se staly závěrem jeho vyhodnocení pomocí SEA. Tedy namísto vyhodnocení, vyřešení a formulování opatření v procesu SEA, jejich vyhodnocení bylo odloženo na pozdější dobu. Tedy nebyly naplněny všechny požadavky stanovené v Závěru zjišťovacího řízení, ale naopak soubor požadavků, které mají být zajištěny při realizaci návrhu koncepce, narostl a skládá se v podstatě z požadavků v Závěru zjišťovacího řízení a z požadavků v závěru vyhodnocení koncepce pomocí SEA. Například požadavek zpracovat v případě realizace každého záměru (opatření ze Zásobníku opatření) příslušné stanovisko EIA vychází	***21a*** Všechny požadavky uvedené v Závěru zjišťovacího řízení byly adekvátním způsobem naplněny. Jakým způsobem bylo naplnění požadavků provedeno, je uvedeno v kapitole SEA *14.1.Vypořádání požadavků.* V závěru zjišťovacího řízení je uveden požadavek na vyhodnocení záměrů z hlediska jejich dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví. Hodnocení dopadů záměrů na životní prostředí a veřejné zdraví provedené v rámci hodnocení koncepce (SEA) nemůže nahradit posouzení vlivů na životní prostředí (EIA). Záměry spadající dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, do procesu posouzení vlivů na životní prostředí, projdou procesem posouzení vlivů na ŽP (EIA) nezávisle na předkládaném hodnocení SEA. Navíc, zcela logicky není možné časově ani finančně zpracovat během jednoho roku oznámení EIA na desítky až stovky opatření, je proto tato povinnost přenesena zcela legálně dále do dalšího procesu přípravy konkrétních opatření. Právě seznam opatření slouží k tomu, aby bylo jasné s jakými

ID	Připomínka	Vypořádání
	z Oznámení koncepce a následně je Závěrem zjišťovacího řízení a následně i závěrem vyhodnocení SEA. *** ***21b*** 2) Návrh koncepce neobsahuje kvantitativně měřitelné ukazatele plánu – nelze tím pádem monitorovat jeho plnění, naplánovat jeho důsledky, změřit jejich dosažení a vyhodnotit je. Jedná se o podobnou situaci jako v případě Krajského plánu zlepšování kvality ovzduší Prahy, jehož části, neobsahující kvantitativně měřitelné ukazatele plánu, jsou nyní předmětem soudního přezkumu a úspěšné žaloby Franka Bolda. *** ***21c*** 3) Opatření v Zásobníku opatření vznikla ve skutečnosti internetovým brainstormingem a nikoliv na základě odvození od strategického evropského rámce a strategického plánu Prahy, strategických a plánovacích dokumentů ČR. Do jejich struktury byla brainstormingem získaná opatření pouze dodatečně zařazena. Původ opatření v Zásobníku je víceméně nahodilý. *** ***21d*** 4) **Důkaz** tvrzení ad 2) Návrh koncepce neobsahuje kvantitativně měřitelné ukazatele plánu Položky indikátorů z modelu a indikátorů ze statistiky (viz. přílohy návrhu koncepce) nejsou v podobě plánovacího rozpadu propojeny s konkrétními položkami ze seznamu opatření plánu. Není tedy naplánováno a ani tím pádem nelze zkontrolovat, jak se které opatření ze seznamu má podílet na změně hodnoty toho kterého indikátoru. Opatření ze seznamu tedy budou působit nahodile, snad	projekty se má v přípravě v následujících 12-ti letech pokročit, pokud bude na ně příslušným úřadem vyžádána EIA, bude také zpracována. *** ***21b*** Návrh obsahuje kvantitativně měřitelné ukazatele plánu, jedná se o několik desítek indikátorů s konkrétními hodnotami nebo trendy (pokud nebylo z odborného hlediska možné pro nedostatek dat stanovit konkrétní hodnoty) požadovanými v roce 2030 a jejich srovnání s obdobím 2007-2017 a BAU2030. Některé veličiny je však složité kvantifikovat v každoročních periodách, potřebné průzkumy a následné analýzy se provádí jen v delších cyklech (např. jednou za 5 let). Pokud Návrh nemůže pracovat s aktuálními hodnotami, je nutné uvádět pouze trendy, kterými autoři vyjadřují kumulativní dopad navrhovaných opatření. Indikátory budou pravidelně vyhodnocovány a podle toho budou nastavovány akční plána, v krajní případě aktualizace dokumentu jako celku. Komentář k významu hodnot indikátorů opravdu není u tabulek přímo obsažen. Jejich úkolem je pouze doložení faktu, že obsah Návrhu sleduje / bude sledovat naplňování vytyčených strategických cílů P+, vazba strategický cíl – indikátor je uvedena v úvodu dokumentu P+ Návrh. Návrh pracuje komplexně se zásobníkem opatření, nelze proto vyčíslovat indikátory pro jednotlivá navrhovaná konkrétní opatření. V návrhu se autoři snažili vytvořit kombinaci více námětů (celkem přes 200), která se navzájem kumulativně a často i synergicky doplňují; izolované posuzování jejich přínosů nikdy nemůže dát totožný výsledek, jako tomu je při komplexním vyhodnocení (vše naráz). Spočítat příspěvek každého ze 414 opatření a jejich kombinací by teoreticky možné bylo. Počet „kombinací“ (permutací bez opakování) pro zhodnocení synergií všech opatření ze zásobníku je řádově faktoriál, tzn. 414!= 22279387092909855712953857147883709222655332462694197333

ID	Připomínka	Vypořádání
	ne proti sobě a jejich vliv nebude možné zkontrolovat pomocí plánu v průběhu času, a tím pádem ani projekt řídit jako celek. Kromě toho je v indikátorech uvedeno, že co se týká zlepšení parametrů kvality ovzduší, očekává se jejich příznivý vývoj v důsledku působení výše uvedeného žalovaného programu zlepšování kvality ovzduší – tedy je uveden odkaz na jiný program (plán, koncepci), který není předmětem hodnocení této SEA a jeho předpokládané působení je citováno jen zkráceně. K uvedeným třem přílohám koncepce (indikátory z modelu, indikátory ze statistiky a seznam opatření), které jsou vlastně klíčovou částí z pohledu SEA, není připojen textový komentář nebo výklad, ale jde jen o tři tabulky se stručnými údaji, které umožňují různou interpretaci. 5) **Procesní návrh (závěr)** **Návrh koncepce vrátit zpracovateli k doplnění plánovacího rozpadu (plánovací vazby) změny hodnoty indikátorů, která bude zajištěna výčtem jednotlivých opatření s uvedením podílu jednotlivých opatření na dosažení změny hodnoty indikátorů – pokud možno s uvedením plánovací časové řady (osy).** *Například:* *Indikátory kvality ovzduší – změna hodnoty – dosažení nulové rozlohy na území Prahy s překročenými indikátory kvality ovzduší – z toho jednotlivými opatřeními je naplánováno takto:* *Například:* *IDxxa 25% – z toho do 2020 celkem 5%, do 2025 celkem 15%, do 2030 celkem 25%* *IDxxb 25% – z toho do 2020 celkem 5%, do 2025 celkem 15%, do 2030 celkem 25%* *IDxxc 25% – z toho do 2020 celkem 5%, do 2025 celkem 15%, do 2030 celkem 25%*	56257 2623496942587472172577387156623675941583343576979520352 49982 8916745829916341793637889734366162318954896720581391047 02504 1652403581871645906620886248978585852318395148404053265 27670 5155568835458919234981667686940034750046317388453330340 54625 5363410784288303833580173883577432240613763379288491247 79935 3354875059005474002271100952890270028006108999040695820 85623 6080392214866943940031897742747162270752016609475807213 61274 5856202213077597489306990818906908210076675543826184814 99859 6219140518838945116859951387077562030467412543196551838 92703 2568152073611264085051944852413563246277471240944686868 81926 7711203136488794864149895630572334908736522121786581609 56253 2510211549832602238154019768163651735174428355609204767 53877 9642011368344750198358016000000000000000000000000000000 00000 0000000000000000000000000000000000000000000000000000000 00000 000000, což je hodně velké číslo, s kterým si těžko poradí běžná výpočetní technika, natož lidé. Mimochodem, i posoudit takto 100 opatření je zcela mimo realitu, neboť 100!=1,332622*e^{157}. A hodnotit

ID	Připomínka	Vypořádání
	IDxxc 25% – z toho do 2020 celkem 5%, do 2025 celkem 15%, do 2030 celkem 25% ***	pouze příspěvek samostatných opatření by nezohlednilo synergie a kumulace, které jsou velmi důležitou součástí hodnocení. Navíc by dle hodnotitele bylo nezbytné hodnotit několik kritérií, což znamená toto číslo násobit například 10, pokud bychom hodnotili jednotlivá kritéria odděleně. Strategická úroveň PUMP má především definovat rámcový směr možného/efektivního plnění předsevzatých a nadřazených cílů. Posuzování jednotlivých záměrů a všech jejich hypotetických variant by znamenalo, že by nemuselo být možné dokument nikdy dokončit. Je dobré pamatovat, že velmi významné mohou být i společenské náklady z prodlení. Budoucí využití jednotlivých opatření není vyloučené, ale PUMP se snaží vymezit sadu těch opatření, jejíž realizací při respektování reálných možností města by mohlo dojít k optimálnímu vlivu na vývoj celoměstských indikátorů a dopadů na život města. Program zlepšování kvality ovzduší je dokumentem charakteru akčního plánu, zatímco Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je dokumentem strategickým, tedy o úroveň výše. Není proto možné oba dokumenty v tomto srovnávat. U každého z opatření jsou v internetovém zásobníku přiřazeny strategické cíle, které dané opatření řeší, postupně jsou doplňovány i příspěvky k plnění indikátorů z Návrhu P+ tak, aby bylo možné podle nich sestavit akční plán, tedy dokument, který svou úrovní odpovídá PZKO. *** ***21c*** Soupis všech opatření skutečně 414 opatření vznikl brainstormingem a opravdu je seznam uveden na internetových stránkách. Není zřejmé však, co je myšleno internetovým brainstorming, projektový management

ID	Připomínka	Vypořádání
		takový pojem nevyužívá. Na tvorbě zásobníku se podílelo řádově přes 100 osob během několika měsíců, které buď pracují na Magistrátu, městské části, v městské organizaci či společnosti, nebo se zúčastnili některého z workshopů k Plánu udržitelné mobility. Všichni tito brainstormovali, brainwriteovali, případně využili jiné metody, ve svých týmech a následně zanesli projekty a nápady do zásobníku. Právě díky takovému množství různorodých přispěvatelů se podařilo seskupit takové množství opatření (projektů). Po zanesení všech opatření do zásobníku probíhala jejich kontrola z hlediska evropských rámců a koncepcí a vyhodnocení souladu a kontrola s přijatou dopravní politikou. Až poté probíhal výběr opatření do Návrhu. *** ***21d*** Jelikož se jedná o odůvodnění odstavce 21b, je vypořádání uvedeno v odstavci 21b. ***
22	*ČIŽP OI Praha:* ***PŘIPOMÍNKA VZATA NA VĚDOMÍ*** Oddělení ochrany ovzduší: Z hlediska platné legislativy o ochraně ovzduší nemáme k předložené dokumentaci připomínky. Vyřizuje: Kášková Oddělení ochrany vod: K předložené dokumentaci nemáme připomínky. Vyřizuje: Ing. Náse Oddělení odpadového hospodářství: K předložené dokumentaci z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění, nemáme připomínky. Vyřizuje: Ing. Kubín	Není nic k vypořádání

ID	Připomínka	Vypořádání
	Oddělení ochrany přírody: Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemáme k předložené dokumentaci připomínky. Oddělení ochrany lesa: Předložená koncepce neřeší žádnou konkrétní situaci, která by se dotýkala pozemků určených k plnění funkcí lesa, a tudíž k ní ČIŽP OI Praha, oddělení ochrany lesa, nemá žádné připomínky. Vyřizuje: Tomec Závěr: ČIŽP OI Praha nemá k předloženému návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí připomínky.	
23	*MČ Praha 13:* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** ***23a*** Z hlediska ochrany přírody a krajiny Předložení koncepce „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí" nebude zřejmě vytvářet významné předpoklady zvýšeného vlivu nebo zatížení jak jednotlivých typů území, tak i skupin rostlinných nebo živočišných druhů. Plán udržitelné mobility vytváří předpoklady pro budoucí formulaci konkrétních opatření, která mohou mít charakter stavebních projektů nebo legislativně technický charakter, a která se mohou dále dotýkat zájmů ochrany přírody. Předpokládané vlivy na životní prostředí není možné v této fázi zcela jednoznačně specifikovat, neboť návrhová část vlastní koncepce je doposud ve fázi zpracování. V následujících kapitolách jsou tedy vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví popsány především orientačně. V současné podobě strategie, která je předložena k veřejnému	***23a*** Otázka vlivů předkládané koncepce na životní prostředí je řešena v několika rovinách. Z hlediska obsahové části Návrhu se jedná o soulad se stanovenými cíli schválených v mezinárodních, národních i městských koncepčních dokumentech zabývajících se oblastí ochrany životní prostředí, snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí apod. (podrobněji viz Analýza P+). Z hlediska stanovených strategických cílů a zásad bylo na základě širší diskuze s odbornou veřejností zvolen výčet indikátorů postihujících míru naplňování stanovených cílů. Předkládaná koncepce zároveň naplňuje literu zákona ve smyslu posouzení vlivů koncepce na životní prostředí – zjednodušeně posouzení SEA. Plán udržitelné mobility a okolí je koncepčním dokumentem a není a ani nemůže být jeho cílem posoudit dopady jednotlivých opatření v konkrétním detailu. Posouzení konkrétních vlivů staveb na životní prostředí je součástí územního a navazujícího stavebního řízení (v souladu se zákonem 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí). Z hlediska SEA jsou tedy skutečné vlivy na životní prostředí

ID	Připomínka	Vypořádání
	projednávání a projednávání v rámci SEA, nejsou identifikovány významné vlivy, které by mohly bezprostředně znamenat ohrožení životního prostředí. Předložená koncepce se zabývá všemi dopravními módy v Pražské metropolitní oblasti, dopravní infrastrukturou i dopravou a vlivem dopravní infrastruktury a dopravy na obyvatele a životní prostředí. Využívá také prvky participace – zapojení klíčových aktérů a veřejnosti. Dokument řeší specifické území, tedy území hl. m. Prahy a vymezenou část území Středočeského kraje, která je funkčně navázána na hlavní město z důvodů silných dojížďkových vazeb. Časový horizont akčního plánu, který navrhuje konkrétní opatření a k nim příslušné zodpovědnosti aktérů, je uvažován do roku 2023. Vzhledem ke skutečnosti, že v této fázi nelze zcela jednoznačně specifikovat předpokládané vlivy na životní prostředí z důvodu, že návrhová část vlastní koncepce je dosud ve fázi zpracování. Městská část Praha 13 souhlasí za podmínky, že její finální výstup bude jednoznačně specifikovat skutečné vlivy na životní prostředí. *** ***23b*** Z hlediska odpadového hospodářství Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů nemáme k předložené koncepci připomínky. Z hlediska ochrany ovzduší Nastavené cíle Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí jsou převážně v souladu s principy udržitelného rozvoje a měly by přispívat ke snížení zatížení životního prostředí v Pražské metropolitní oblasti i na území městské části Praha 13. Cíle jsou zaměřeny převážně na podporu veřejné dopravy. Z hlediska automobilové dopravy se jedná	tímto posouzeny. Pro větší podrobnost je nezbytné sledovat jednotlivé procesy EIA. *** ***23b*** Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je základním koncepčním dokumentem v oblasti rozvoje mobility v Praze a sousedních částech Středočeského kraje. Společná vize mobility včetně základních strategických cílů a zásad jsou formulovány v Dopravní politice, která vznikla na základě široké debaty s odbornou i ostatní veřejností, zástupci politické reprezentace napříč politickým spektrem, zástupci samospráv i dalších dotčených aktérů v oblasti mobility. Výsledná koncepce byla rovněž doplněna sociologickým průzkumem s cílem porozumění očekávání a míry přijatelnosti ze strany široké veřejnosti. V této souvislosti lze uvést, že většina připomínkovaných oblastí je v souladu se schválenou Dopravní politikou a je promítnuta i v posuzovaném Návrhu P+. Jedná se mimo jiné o klíčovou snahu orgánů HMP úzce spolupracovat s aktéry na straně státu (MD ČR, ŘSD, SŽDC apod.) na dokončení klíčových liniových dopravních staveb – Pražský okruh a železniční spojení Praha – Kladno s odbočkou na letiště. Součástí Návrhu je rovněž příprava staveb Městského okruhu. Klíčovým je rovněž rozvoj systému záchytných parkovišť P+R/B+R/K+R nejen na okraji Prahy u stanic metra, ale především ve Středočeském kraji u železnice tak, aby bylo možno nabídnout rychlou alternativu dojíždějícím do Prahy. Součástí Návrhu P+ jsou rovněž bezbariérové úpravy infrastruktury veřejné dopravy i pěší infrastruktury v úzké vazbě na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy (bezbariérové úpravy přechodů pro chodce, bezpečností úpravy nehodových míst apod.) Klíčovou oblastí Návrhu P+ je rozvoj kolejových systémů, mimo jiné tramvajových tratí a rovněž předpokládaný rozvoj elektrobusů případně

ID	Připomínka	Vypořádání
	o snahu snížit počet automobilů nejen centrální oblasti Prahy, ale i okrajových částí Prahy, které jsou denně zatěžovány dojíždějících obyvatel ze Středočeského kraje do Prahy. Pro omezení těchto automobilů v okrajových částech hl. m. Prahy – zvláště i na území Městské části Praha 13 zlepšit návaznosti různých druhů dopravy (P+R, B+R) apod. Pozitivní vlivy lze očekávat především v oblasti kvality ovzduší a veřejného zdraví. Z hlediska ochrany ZPF Podle § 15 písm. m, zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, nejsme k vydání stanoviska kompetentní. Vzhledem ke skutečnosti, že v této fázi nelze zcela jednoznačně specifikovat předpokládané vlivy na životní prostředí z důvodu, že návrhová část vlastní koncepce je dosud ve fázi zpracování, MČ Praha 13 souhlasí za podmínky, že finální výstup bude jednoznačněji specifikovat skutečné vlivy na životní prostředí. Hlavní město Praha by prioritně mělo spolupracovat s Ministerstvem dopravy ČR a ŘSD ČR na dokončení PO, dokončit výstavbu MO a nadřazené komunikační sítě, která bude navazovat na oba okruhy. Zklidňování IAD a omezování průjezdu městem pouze zhorší negativní dopady jak na životní prostředí, tak i na stávající komunikační síť. Plánované rozšiřování ZPS musí sledovat rozvoj parkovišť P+R. Bez skutečného rozšiřování tohoto typu parkovišť na okrajích HMP i na území Středočeského kraje v blízkosti kapacitní VHD způsobí další zavádění ZPS v okrajových městských částech, které nemají vyznačeny ZPS, kolaps dopravy v klidu. Důraz by kompetentní orgány HMP měly klást nejenom na realizaci bezbariérových stanic a zastávek VHD, ale i na přechody pro chodce na území Prahy, jejichž bariérová úprava se dlouhodobě nedaří naplnit. Při plánování investic do dopravní infrastruktury je potřebné	bateriových trolejbusů. Skupina těchto opatření územně pokrývá celou sledovanou oblast zejména s ohledem na chybějící kolejovou infrastrukturu a potenciál elektrifikace dopravy právě v okrajových částech Prahy. V oblasti cyklistické dopravy je cílem především zlepšit podmínky právě v lokalitách a vztazích, kde již dnes je případně do budoucna existuje potenciál pro pravidelné využívání jízdního kola při cestách do zaměstnání, do školy apod. Otázka vlivů předkládané koncepce na životní prostředí je řešena v několika rovinách. Z hlediska obsahové části Návrhu se jedná o soulad se stanovenými cíli schválených v mezinárodních, národních i městských koncepčních dokumentech zabývajících se oblastí ochrany životní prostředí, snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí apod. (podrobněji viz Analýza P+). Z hlediska stanovených strategických cílů a zásad bylo na základě širší diskuze s odbornou veřejností zvolen výčet indikátorů postihujících míru naplňování stanovených cílů. Předkládaná koncepce zároveň naplňuje literu zákona ve smyslu posouzení vlivů koncepce na životní prostředí – zjednodušeně posouzení SEA. Plán udržitelné mobility a okolí je koncepčním dokumentem a není a ani nemůže být jeho cílem posoudit dopady jednotlivých opatření v konkrétním detailu. Posouzení konkrétních vlivů staveb na životní prostředí je součástí územního a navazujícího stavebního řízení (v souladu se zákonem 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí). Požadavek na přehodnocení zklidňování dopravy a omezování průjezdu městem nebude zohledněn z důvodu přímého rozporu se schválenou Dopravní politikou, která jak, bylo zmíněno výše, vznikla na základě široké diskuze s odbornou i ostatní veřejností včetně zástupců samospráv, politických stran a dalších dotčených aktérů. Nutno však poznamenat, že Návrh P+ je postaven na principu synergie a komplexního přístupu, to znamená, že zklidňování dopravy není

ID	Připomínka	Vypořádání
	vyhodnotit budoucí využívání dopravních staveb. Např. při rozšiřování cyklostezek se musí zohlednit, jestli budou využívány především pro každodenní cyklistickou dopravu nebo se postupně stanou místem pro sezónní aktivity, které původní záměr bezpečné cyklistické dopravy vytěsní. *** ***23c*** V plánu udržitelné mobility doporučujeme omezit strategické cíle, jejichž plnění je značně diskutabilní (např. počet dopravních nehod tramvají s motorovými vozidly se sníží z 1312 na 1200, počet zraněných a usmrcených chodců a cyklistů se sníží ze 732 na 650cročně apod.). *** ***23d*** Vyjádření odboru stavebního: Po seznámení s výše uvedeným záměrem sdělujeme, že doporučujeme se více zaměřit na koncepční řešení VHD (především výstavba P+R, B+R a K+R). Při plánování rozšiřování ZPS v okrajových MČ, na intenzivní spolupráci HMP s MDČR, ŘSD ČR, Středočeským krajem a s MČ na dokončení MO a nadřazené komunikační sítě a na zavedení elektrobusů a rozšíření tramvajových tratí v okrajových městských částech. *** ***23e*** S takto předloženým návrhem koncepce „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ MČ Praha 13 souhlasí za předpokladu, že budou splněny podmínky uvedené v tomto vyjádření. ***	izolovaným procesem a probíhá ve vzájemné propojenosti s dalšími opatřeními tak, aby nedošlo ke kolapsu dopravy či zhoršení dopadů na životní prostředí. Každé opatření, jež je součástí Návrhu P+ bude realizováno standardním způsobem v souladu s příslušnou legislativou, principem participace a řádně projednána se všemi dotčenými aktéry samosprávy i státní správy. Ze zkušeností především z vyspělých zemí západní Evropy je však zřejmé, že zklidňování dopravy ve vzájemné provazbě s dalšími opatřeními má pozitivní vliv na kvalitu života obyvatel města i životního prostředí, ke které směřuje i připomínka. *** ***23c*** Uváděné příklady mohou sice působit diskutabilně, avšak v zahraničí se lze setkat i s více ambiciózními metami (např. nulový počet usmrcených), které však dle názorů tvůrců nelze reálně v posuzovaném horizontu 2030 splnit. V Návrhu byl proto nastaven cíl – i za předpokladu navýšení objemu dopravních zátěží počítáme se snížením hodnot vybraných indikátorů o cca 10 %. Neboť zvýšení bezpečnosti je prioritou nejen na úrovni Prahy, ale také celé ČR a EU. Chodci a cyklisté jsou nejohroženější skupinou, nehody tramvají pak často končí závažně a navíc mají velký vliv na zpoždění mnoha tisíců až desítek tisíců cestujících v síti MHD. Uvedené indikátory jsou proto zcela legitimní. *** ***23d*** Veškeré v odstavci uvedené je v Návrhu P+ zahrnuto *** ***23e*** Veškeré připomínky jsou vypořádány v odstavcích 23a–23d.

ID	Připomínka	Vypořádání
		***
24	*Zdravý Spořilov, z.s.:* ***PŘIPOMÍNKA ČÁSTEČNĚ ZAPRACOVÁNA*** ***24a*** 1. Kap. 2.2.2. Ovzduší, oddíl Automobilová doprava (str. 36) – Mezi výčtem nejvíce zatížených úseků chybí komunikace 5. května v úseku od Kačerova po 01. Požadujeme zapracovat. *** ***24b*** 2. 6.4.5. Vymezení opatření (str. 157) – Stávající text k minimalizaci negativních kumulativních a synergických vlivů v oblasti ovzduší, hluku a veřejného zdraví uvažuje pouze s opatřeními stavebního charakteru. – Řada opatření však může spočívat ve změnách organizačního charakteru (např. dlouhodobé uzavírky silnic znásobujících dopravní zatížení míst, do kterých je doprava nově směrována) a změnách koncepčního charakteru (např. nepromyšlené koncepční záměry humanizace magistrály či zavedení nízkoemisních zón apod.). Též nejsou zmíněny změny územního plánu, které svým dopadem rovněž mohou přispět k významnému dopravnímu zatížení území. Žádáme dopracovat. *** ***24c***	*** ***24a*** **1) Kap. 2.2.2 Ovzduší, oddíl Automobilová doprava (str.36) – ve výčtu nejvíce zatížených úseků chybí komunikace 5. Května v úseku od Kačerova po D1** Intenzity automobilové dopravy byly využity z roku 2016, kdy do této kategorie těsně nespadal ani nejzatíženější úsek Jižní spojka – Ryšavého. Intenzity v tis.voz/24h Ulice (úsek) Rok 2016 Rok 2017 5. května (Vyskočilova – Jižní spojka) 80,1 86,2 5. května (Jižní spojka – Ryšavého) 99,5 105,7 5. května (Ryšavého –D1) 75,1 80,4 *** ***24b*** **2) 6.4.5. Vymezení opatření (str. 157) – Stávající text k minimalizaci negativních kumulativních a synergických vlivů v oblasti ovzduší, hluku a veřejného zdraví uvažuje pouze s opatřeními stavebního charakteru.** Ano, opatření nestavebního charakteru mohou mít skutečně vliv, do textu vyhodnocení (SEA) bude proto doplněn do kapitoly 6.4.5. odstavec: Při přípravě a realizaci opatření koncepčního a organizačního charakteru minimalizovat kumulativní a synergické vlivy hluku a emisí do ovzduší na obyvatele s ostatními plánovanými a stávajícími záměry v území. *** ***24c***

ID	Připomínka	Vypořádání
	3. Kap. 12.3 Determinanty vlivů Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí na veřejné zdraví. – Lokalita celého Spořilova je dopravně nejvytíženějšího území s páteřními komunikacemi 5. května, Spořilovská a Jižní spojka. Zejména vzhledem k absenci dostavby chybějící části Pražského okruhu – stavby č. 511 jsou v lokalitě Spořilova díky nadměrné osobní a kamionové dopravě již v současnosti dlouhodobě překračovány hlukové a imisní limity (viz např. tabulka 60 – Seznam kritických míst I. Priority v aglomeraci Praha, ID 94). – Tuto skutečnost předmětný dokument vůbec nezohledňuje. Požadujeme zakotvení maximální ochrany lokality celého Spořilova před jakýmikoliv stavebními, organizačními či koncepčními záměry, které by dlouhodobé neúnosně nadlimitně zatížení území ještě zhoršily. Z uvedeného důvodu by byla protiprávní např. případná realizace P + R v blízkosti stanice metra Roztyly (opatření ID 435 Rozvoj P + R při stanicích metra). *** ***24d*** 4. K opatření ID 135 „Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Kačerov" požadujeme, aby dané opatření obsahovalo rovněž bezbariérové zpřístupnění zastávek autobusů na zastávce „Kačerov" na straně Michelské ulice přilehající k železniční zastávce „Praha Kačerov". Pokud toto není možné, žádáme, aby toto opatření bylo včleněno jako nové. Současně dodáváme, že	**3) Kap. 12.3 Determinanty vlivu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí na veřejné zdraví.** Oblasti Spořilova zásadním způsobem přitěžuje absence Pražského okruhu – stavby č. 511, proto i Návrh P+ s touto stavbou počítá a vyjadřuje jí tak maximální podporu. Při překračování zákonných limitů (tj. především do doby zprovoznění PO511) je zcela nevyhnutelné realizovat další přiměřená opatření požadovaná Hygienickou stanicí hl. m. Prahy s cílem, aby se překračování limitů eliminovalo. V rámci Návrhu P+ je uplatněné opatření ID139 Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha 2016 a z hlediska snižování imisí se významně těží z Programu zlepšování kvality ovzduší, na který se odkazuje v požadovaných hodnotách indikátorů. Proti nárůstu negativních dopadů se Návrh P+ snaží proaktivně působit (nejen v oblasti Spořilova) pestrou škálou opatření směřujících k odklonění tranzitující dopravy (dokončení Pražského okruhu), tlumení poptávky uspokojované osobními automobily (regulace parkování, regulace vjezdu do centra města – mýto, záchytná parkoviště u stanic metra, preference a zvyšování atraktivity hromadné dopravy, apod.), snižováním negativního vlivu dopravy (ekologizace vozového parku, očekávání souběžných pozitivních vlivů nadřazených koncepcí, plnění závazků vyšších administrativních celků), apod. I při naplnění předpokladů rozvoje města lze na základě plnění navrhovaných opatření PUMP výhledově očekávat pokles negativních dopadů silniční dopravy na okolní zástavbu, včetně oblasti Spořilova. V rámci finančních možností města, co nejefektivnější reakce na stávající nedostatky v celém městě a s respektováním budoucího vývoje se lze domnívat, že Návrh P+ k ochraně Spořilova přistupuje přiměřeným a možná vůbec jedním z nejvhodnějších způsobů. Na strategické úrovni PUMP v tuto chvíli nelze zcela spolehlivě předjímat, zda by ta která realizace měla být protiprávní. S ohledem na základní účel

ID	Připomínka	Vypořádání
	potřeba realizace bezbariérového zpřístupnění jak stanice metra Kačerov, tak zmíněné autobusové zastávky je urgentní. *** 	parkovišť P+R, tedy především záchyt již jedoucích vozidel a převedení zbytku cesty na hromadnou dopravu však lze očekávat jejich obecně příznivý vliv nejen na životní prostředí. Stavby, u kterých se očekává významný vliv, podléhají následnému posuzování jejich vlivu na životní prostředí (EIA). To teprve konkrétním způsobem prověří, zda je realizace stavby přijatelná nebo jí musí předcházet, či doprovázet ještě další opatření. Pro tyto účely je pak nezanedbatelná i důležitost synergických efektů s dalšími opatřeními z Návrhu P+. *** ***24d*** **4) Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Kačerov** Přestože to není v rámci karty explicitně napsáno, počítáme, že součástí bude zpřístupnění zastávek autobusu v obou směrech a rovněž zastávky vlaku. S realizací bezbariérového zpřístupnění se počítá v rámci developerské výstavby administrativní budovy nad vestibulem metra a přilehlými pozemky. Tento projekt řeší náhradou stávajících objektů a komplexně revitalizaci dotčeného území a pomocí výtahů bezbariérově propojuje všechny úrovně (nástupiště, uliční úroveň, úroveň podchodu a úroveň lávky). Majetkoprávní problematika s tímto projektem spojená je však velmi složitá a doposud nebyla uzavřena smlouva mezi Dopravním podnikem hl. m. Prahy a developerem. Předpoklad dořešení problematiky je do roku 2025. ***
25	*KÚ Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství:* ***PŘIPOMÍNKA VYSVĚTLENA*** ***25a***	***25a*** Problematika odpadů bude řešena v navazujících řízeních (územní, stavební řízení včetně EIA).

ID	Připomínka	Vypořádání
	Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění, (dále jen zákon o odpadech): Ačkoliv plán předpokládá do roku 2030 realizovat řadu staveb, včetně pokračování výstavby metra neuvádí jako možné negativní ovlivnění životního prostředí produkci odpadů s tím spojenou a následné nakládání s nimi. Stejná připomínka se vztahuje i k Hodnocení, které tuto problematiku zcela pomíjí. Na s. 105 v tabulce 35 je uvedeno, že vazba na odpadové hospodářství Středočeského kraje je nulová (bez vlivu). S tím nelze souhlasit. S velkou částí stavebního odpadu vznikajícího na území hlavního města Prahy je nějakým způsobem nakládáno na území Středočeského kraje, se všemi s tím spojenými negativními vlivy (doprava, poškozování místních komunikací, prašnost, často násilná realizace terénních úprav s využitím odpadu – vliv na krajinný ráz). *** ***25b*** Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“): Na str. 33 v kap. Emisní bilance, tab. 9: uvedeny nepřesná čísla v produkci emisí, např. produkce emisí TZL ve SK za rok 2016 = 7 304,6 tun, skutečnost: 8 917,12 tun atd. Zdroj: htttp://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/emisnibilance_CZ.html Text na str. 33: „z tabulky 9 je patrné, že hlavním zdrojem emisí tuhých látek a emisí oxidů dusíku na území hl. m. Prahy je doprava s podílem 58,7 %, resp. 68,8 % na celkových emisích. Oproti tomu ve Středočeském kraji jsou hlavním zdrojem emisí tuhých látek zdroje stacionární nevyjmenované (malé zdroje) (66,9 %).“	Tabulka č. 35 řeší vztah předkládané koncepce k cílům Programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje. Uvedené nulové hodnocení znamená, že problematika není v koncepci řešena, je zde neutrální vliv. *** ***25b*** Tabulky emisní bilance, uvedené v textu, byly převzaty z podkladů ČHMÚ, platných v době zpracování SEA. Následně došlo ze strany ČHMÚ ke zpětné rekalkulaci emisí za období let 2001 – 2017 (viz http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/17groc/gr17cz/II_ovzd_CZ.html, část Rekalkulace emisí) a aktuálně publikované údaje jsou proto odlišné. S komentářem k významu emisí TZL z dopravy ve Středočeském kraji, zvláště pak v okolí Prahy, a k nutnosti provádět opatření ke snížení vlivů automobilové dopravy na imisní zatížení obyvatel, se ztotožňujeme. Jak vyplývá z provedeného hodnocení, návrh Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí obsahuje množství opatření směřujících ke snížení imisní zátěže zejména z individuální automobilové dopravy. Jedná se o zejména o opatření z oblastí 1. Kolejová infrastruktura, 3. Organizace a regulace, 4.Multimodální cestování a 6.Provoz veřejné dopravy. Potenciálním rizikem mohou být některé silniční stavby (na území STČK zejm. přeložka I/12 a aglomerační okruh), které sice mají potenciál odvedení zátěže z obydlených území, současně však budou novým zdrojem emisí v území. Nepředpokládá se však nárůst imisní zátěže nad úroveň limitů. V rámci SEA byla navržena opatření směřující k minimalizaci imisní zátěže z potenciálně rizikových záměrů. *** ***25c*** Jak vyplývá z provedeného hodnocení, návrh Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí obsahuje množství opatření směřujících ke snížení imisní

ID	Připomínka	Vypořádání
	Pokud se bude srovnávat celkové množství emisí za kraj, tak samozřejmě vychází, že největší podíl na celkových emisích ve SK mají lokální topeniště. Avšak Středočeský kraj vykazuje, v porovnání s ostatními kraji největší množství emisí TZL právě z dopravy. Oproti emisím hl. m. Prahy je to cca o 764,4 tuny emisí TZL, NOx o 8598,61 tun a emisí CO o 10262,93 tun více. *** ***25c*** Z těchto důvodů požaduje provádět taková opatření, které by nepřispívaly ke zhoršení kvality ovzduší ve Středočeském kraji, zejména na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem o ochraně ovzduší stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví. ***	zátěže zejména z individuální automobilové dopravy. Jedná se o zejména o opatření z oblastí 1. Kolejová infrastruktura, 3. Organizace a regulace, 4.Multimodální cestování a 6.Provoz veřejné dopravy. Potenciálním rizikem mohou být některé silniční stavby (na území STČK zejm. přeložka I/12 a aglomerační okruh), které sice mají potenciál odvedení zátěže z obydlených území, současně však budou novým zdrojem emisí v území. Nepředpokládá se však nárůst imisní zátěže nad úroveň limitů. V rámci SEA byla navržena opatření směřující k minimalizaci imisní zátěže z potenciálně rizikových záměrů. ***
26	*Pražské matky:* ***PŘIPOMÍNKA ČÁSTEČNĚ ZAPRACOVÁNA*** ***26a*** Rozvoj aktivní, zejména pěší, dopravy by se podle našeho názoru měl stát prioritním strategickým cílem Plánu udržitelné mobility. Pěší dopravu však považujeme v P+ za nedostatečně analyzovanou a možnosti její podpory, zejména jejího rozvoje za podhodnocené a nekoncepční. Městská hromadná kolejová doprava s výjimkou železniční (tramvaje, metro, autobusy), totiž naráží zejména v centru na své limity rozvoje (např. tramvaje v okolí Karlova náměstí., nebo metro linka C, o autobusové dopravě platí totéž a navíc přispívá i k emisím PM 1 O i PM 2, 5 z resuspenze, v současnosti i k emisím ze spalování) a současně v centrální části města chodců výrazně a kontinuálně ubývá – viz dopravní ročenka TSK 2017.	***26a*** Podpora pěší dopravy je na strategické úrovni v dokumentu dotčeně zakotvena. Podpora pěší dopravy se v jednotlivých projektech odehrává na úrovni projektových dokumentací, Plán mobility obsahuje množství rekonstrukcí klíčových ulic, plošné zklidňování dopravy či rozšíření pěších zón. Podpora pěší dopravy je prioritou Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, struktura dokumentu je však jiná, než by si zřejmě připomínkovatel představoval, podstata je však dodržena, zároveň jsou respektovány certifikované metodiky pro plány udržitelné mobility. Došlo zřejmě k nepochopení rozdílu mez i Strategickými cíli a prioritními osami a jejich genezí. Strategické cíle jsou obecné a vychází z metodik a koncepcí udržitelné mobility, v žádném z názvů žádný dopravní mód

ID	Připomínka	Vypořádání
	Chceme-li opravdu dosáhnout toho, aby se po městě více chodilo a snížit výkon IAD (který představuje 90% celkového dopravního výkonu hl. města a který podle našeho názoru už svůj udržitelný limit přesáhl) a chceme-li skutečně změnit dělbu přepravní práce danou počtem vykonaných cest ve prospěch aktivní dopravy, zejména chůze, je třeba nejen zkvalitňovat pěší infrastrukturu, revitalizovat městské třídy či veřejná prostranství, ale také především pracovat koncepčně na pěší prostupnosti celého města. Při tom je třeba postupovat od zpracování pěšího generelu s páteřními pěšími trasami, vyznačit na nich nejdůležitější kolizní body či úseky, chybějící propojení a postupovat při spolupráci s MČ k menším územním celkům. Porovnáním současného stavu pěší dopravy s jejím potenciálem je pak možné dojít k dopadům takové koncepce na udržitelnost dopravy. Záleží na každé krátké cestě, která může být vykonána pěšky, což v součtu může teprve přispět k výraznějšímu využívání pěší dopravy ve všech částech města, a tím i k dosažení požadovaných cílů jako je snížení zátěže města emisemi a hlukem, snížení nároků na zábor veřejného prostoru, oživení veřejných prostranství, zvýšení sociální kontroly, a tím i vyšší nejen dopravní bezpečnost a nakonec i zlepšení zdraví obyvatel. *** ***26b*** Pěší prostupnost města: K rozvoji pěší dopravy je třeba přistupovat koncepčně, nestačí samotná nabídka bezpečnější, kvalitnější stávající pěší infrastruktury. K tomu je třeba zajistit průchodnost celého města pro pěší, dobudovat pěší propojení a chodníky tam, kde scházejí a vytvářet systém celoměstských pěších tras a koridorů, taková analýza a z ní vyplývající opatření však v P+ scházejí. Pro plánování rozvoje pěší dopravy je proto nezbytně nutné zpracovat pěší generel, který by umožnil zakreslení páteřních pěších tras. Je třeba také provádět podrobnější analýzu pěší dopravy: např. jakou část cest MHD či IAD	proto nefiguruje. Tyto cíle musí tedy plnit všechny druhy dopravy, včetně pěší, které je z podstaty věci sama o sobě plní. Problémové oblasti analýzy byly transformovány do tzv. prioritních os, tedy oblastí, které je potřeba řešit. V těchto oblastech se právě nachází i prioritní osy „Podpora chůze a dopravní cyklistiky“, „Nová propojení pro různé druhy dopravy“, „Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel“ a „Zlepšení kvality veřejných prostranství“, které přímo pěší mobilitu podporují. Vyšší výkon dopravy automobilové či hromadné je zcela logický a bude vždy dominovat, neboť je dán rychlostí pohybu. Pokud chůzí člověk ujde za 1h 4 km, metrem ujede při jeho průměrné cestovní rychlosti 35,6 km. „Dopravní výkon“ cestujícího v metru je tak téměř devítinásobný. Analogicky to platí pro jiné dopravní prostředky. Pohyb osob je dán urbanistickou strukturou města, která je heterogenní a v případě sídlištních celků nelze hovořit o městu krátkých vzdáleností, kde je možné využívat pěší mobilitu jako v blokové struktuře. *** ***26b*** Autoři dokumentu jsou toho názoru, že pěší doprava patří ve městě všude, právě proto je její podpora zakotvena v prioritních osách a je navrženo k realizaci 11 projektů přímo podporující pěší mobilitu (v připomínce uvedené projekty, a navíc projekty týkající se rozšíření pěších zón, zón 30 a rozšíření informační základny o pěší mobilitě) a její podpora je zakotvena v revitalizacích městských tříd, veřejných prostranství a v odstraňování vnitřního dluhu. Právě proto, že pěší doprava patří do města všude, je účelnější, aby si generely pěší dopravy zpracovávaly městské části či jejich části, nicméně protože je pěší mobilita formou pohybu blízká cyklistické, reflektujeme požadavek připomínky a opatření ID 110 rozšiřujeme o stanovení koncepce rozvoje

ID	Připomínka	Vypořádání
	by bylo možné nahradit aktivní dopravou: např. provádět ankety zjišťující délku cest, již ten který Pražan obvykle urazí po městě autem do 5 km, do 2,5 km, do 1,5 km i kratší. *** ***26c*** Chybí problémová mapa pěší dopravy: Z absence pěšího generelu vychází i absence problémové mapy pěší dopravy s vyznačením kolizních bodů a úseků, chybějících pěších propojení, kudy je vedena IAD či MHD apod. Z toho je třeba vyjít při zjišťování potenciálu rozvoje pěší dopravy na všech stupních veřejné správy. *** ***26d*** Bariéry: Různé bariéry představují jednu z hlavních demotivací pro chůzi městem. Hlavními bariérami pro chodce nejsou však jen schody, obrubníky, nejčastěji jsou to samotné komunikace, které nelze bezpečně přejít po povrchu, někdy, dokonce ani pod ním. Chodcům brání v pohybu městem zejména kapacitní komunikace, často v okrajových částech města, jak správně uvádí P+, ale i v samotném jeho středu (např. SJM v centru). Dalšími častými bariérami, které od chůze odrazují, jsou zábradlí podél komunikací, které často ženou chodce po schodech pod zem, nebo je nutí k dlouhým obchůzkám. *** ***26e*** Kampaně: Souhlasíme, že k chůzi je třeba motivovat např. s osvětovými kampaněmi, je však třeba, aby byly tak viditelné a úspěšné jako je např. kampaň DPP ve vagonech metra. Setkáváme se s tím, že MHMP tiskne rozumné letáky, MHMP však nelze distribuovat,	i pěší mobility, což bude doplněno v kartě opatření a v souvislosti s tím měníme název opatření na „Strategie rozvoje bezmotorové dopravy“. *** ***26c*** <u>Problémová mapa pěší dopravy</u>: Vznesená připomínka je mimo rámec předloženého návrhu Plánu mobility hl. m. Prahy a okolí. Připomínka je v této fázi irelevantní, protože se dotýká předcházející Analýzy k plánu mobility, která není součástí hodnocení SEA. Současně však uvádíme, že Analýza byla zpracována na základě v této době dostupných údajů a údajů, které bylo možné v určeném čase získat, vytváření a zpracování problémové mapy pěší dopravy bylo mimo časový rámec projektu. Pokud odhlédneme od skutečnosti, že dokument analýza je dávno uzavřen a schvalovat zastupitelstvem se nebude, je pravda, že pěší mobilita je v analýze skutečně málo analyzována, jednak protože se jedná o vyšší podrobnost, než dokument umožňuje, ale především protože tolik informací v makroúrovni skutečně není! Právě proto je v Návrhu zařazeno opatření „Informační základna o pěší dopravě“ (ID 189). *** ***26d*** Vznesená připomínka je mimo rámec předloženého návrhu Plánu mobility hl. m. Prahy a okolí. Nejedná se o připomínku, ale komentář, autoři si jsou této skutečnosti vědomi. Odstraňování bariér je z legislativního nastavení samozřejmou součástí každé investice do veřejného prostoru a pro snížení liniových bariér jsou navrženy samostatné investiční akce i Plánu udržitelné mobility (např. některé z nich jsou o.s. Pražské matky na závěr připomínky uvedeny. V P+ se

ID	Připomínka	Vypořádání
	krom toho letáky už dnes nikdo nečte. Je třeba využívat spotů na internetu, v ČT, či využívat sociální sítě. Snad nejčastěji odrazuje rodiče od toho, aby posílali děti do školy pěšky, nebezpečí automobilového provozu, proto děti všude vozí sami autem, čímž situaci v bezpečnosti dopravy ve městě ještě zhoršují. I tímto směrem se musí ubírat osvětová kampaň, je však třeba počítat s tím, že investice do takových kampaní mohou být vysoké, ale vyplatí se, pokud kampaň zaujme. *** ***26f*** Legislativní opatření, nařízení, restrikce Aby se Pražané častěji postavili na nohy, je možné přistoupit v některých případech i k legislativní úpravě např. podzákonné normě – vyhlášce omezující provoz IAD (omezení rychlosti, zákaz vjezdu, zavedení pěší, resp. obytné zóny) např. v prostoru před školami zavádět časově omezený, nebo i celodenní zákaz vjezdu aut a uplatňovat zde i důslednou restrikci. *** ***26g*** Zásady pěší dopravy a ÚAP: V P+ jsou sice zmíněny Zásady pěší dopravy přijaté Radou ZHMP v r. 2010, avšak postrádáme jejich promítnutí do opatření P+ podobně jako promítnutí letos přijatých Územně analytických podkladů, které se na Zásady odvolávají a které jasně popisují, co je třeba pro rozvoj aktivní dopravy provést. *** ***26h***	bezbariérovosti věnuje kapitola 3.1.8 bezbariérovost s navrženými 18 opatřeními včetně opatření „Odstraňování nadbytečných zábradlí“. *** ***26e*** Vznesená připomínka je mimo rámec předloženého návrhu Plánu mobility hl. m. Prahy a okolí. Připomínka se týká detailního nastavení jednotlivých kampaní, což je věc, která je řešena při schvalování zadání kampaně Radou hl. m. Prahy. Úroveň detailu Plánu mobility Prahy a okolí končí v definování oblastí, na které se informační kampaně mají zaměřit. Kampaně na podporu udržitelné mobility jsou součástí doporučených opatření Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, kapitola 3.2.17 obsahuje 5 opatření. *** ***26f*** Vznesená připomínka je mimo rámec předloženého návrhu Plánu mobility hl. m. Prahy a okolí. V plánu mobility jsou navrženy i „restriktivní opatření“ jako například: rozšíření pěších zón, zón 30, mýto či rozšíření zón placeného stání. Větší podrobnost je nezbytné řešit na nižší úrovni, než je strategický dokument. *** ***26g*** Zásady pěší dopravy je nezbytné uplatňovat v každém jednotlivém projektu uvedeném v P+, což z nich přímo i plyne a plyne to i z dopravní politiky – Prioritních os. Nedává smysl vytvářet opatření, které se rovná jinému již planému strategickému dokumentu, takových opatření by mohlo být desítky. ***

ID	Připomínka	Vypořádání
	Město krátkých vzdáleností: V P+ postrádáme větší důraz na vytváření města krátkých vzdáleností, aby bylo vůbec možné chůzi na krátké vzdálenosti všude ve městě efektivněji uplatňovat. Neznamená to jen zamezit suburbanizaci, ale zajišťovat v městských lokalitách, resp. městských částech, cesty pro cíle každodenního života tak, aby za nimi lidé nemuseli denně daleko dojíždět a využívat nutně MHD či IAD. Dovolíme si uvést příklad Madridu, kde v každém distriktu musí být umístěny kromě obchodů, škol či knihoven, sportoviště, bazény, pošty, lékárny, zdravotnická zařízení apod. a krom toho zde skvěle funguje železniční spojení do centra a pěší cesty jsou bezpečné, přímé, příjemné. *** ***26i*** Konkrétní připomínky k Návrhu P+: I. Analýza: Modal split, str. 7 P+ uvádí dělbu přepravní práce: 46% MHD, chodci 29%, automobily 23%. Dopravní ročenka TSK 2017 však uvádí odlišnou dělbu přepravní práce: MHD 42%, chodci 26%, automobily 29%, cyklisté 1 %, kombinace hromadné a automobilové 2%. *** ***26j*** Stupeň automobilizace, str. 8	***26h*** Město krátkých vzdáleností je podporováno pomocí prioritní osy „udržitelný území rozvoj Pražské metropolitní oblasti“, kde je mimo jiné uvedeno: „Praha bude podporovat snahu o snížení hybnosti či zkrácení cest obyvatelstva při zachování růstu kvality životní úrovně i HDP.“ Podpora snížení hybnosti a zkrácení cest je tedy podpora „města krátkých vzdáleností“. Umístění různého typu služeb v oblastech je zcela jistě žádoucí, naplňuje uvedenou prioritní osu, není však v kompetenci P+. *** ***26i*** Zatímco v analytické části se hovoří o dělbě přepravní práce jen obyvatel Prahy, Ročenka dopravy 2017 uvádí bilanci všech cest, tj. vč. návštěvníků města. Rozdíly jsou tedy opodstatněné. *** ***26j*** Uváděný stupeň automobilizace vychází z dokumentu Analýza P+, který pracoval s daty za r. 2015. Trend je však oproti vývoji z minulých let je ve výhledu potlačen. Do počtu vozidel se totiž započítávají veškerá registrovaná vozidla, včetně firemních, v době ekonomické konjunktury se proto toto číslo těžko ovlivňuje, neboť roste počet podnikatelských subjektů. Při odvozování předpokládaného stupně automobilizace jsme museli zohlednit trendy z posledních let, kdy nárůst počtu vozidel vykazuje poměrně dynamický vývoj. Lze předpokládat, že tento trend se nepodaří ani realizací Návrhu, tedy opatření týkající se podpory udržitelných forem dopravy včetně sdílené ekonomiky zvrátit, naší ambicí je jej alespoň zmírnit. Registrovaná vozidla v Praze se však vůbec po městě pohybovat nemusí a také se nepohybují. Stačí se podívat na dynamickou skladbu vozového parku a registrovaná vozidla a porovnat

ID	Připomínka	Vypořádání
	P+ uvádí stupeň automobilizace 584 osobních vozidel na 1000 obyvatel. Dopravní ročenka TSK 2017 však uvádí odlišný stupeň automobilizace – 652 osobních vozidel na 1000 obyvatel. *** ***26k*** II. Strategické cíle, indikátory Zvýšení prostorové efektivity, str. 10 Žádáme, aby podíly jednotlivých druhů na dělbě přepravní práce byly uváděny zvlášť a nikoli jako součet MHD a pěší dopravy, jinak totiž nelze zjistit, zda podíl pěší dopravy na celkové dělbě přepravní práce se zvýšil. Pokud vezmeme v úvahu dělbu přepravní práce uvedenou na str. 7, pak zvýšení podílu MHD a pěší dopravy ze 70 na 73 % na celkové přepravní práci je již splněn a činí dokonce 75%. Zvýšení stupně automobilizace ze 655 na 714 vozů na 1000 obyvatel přinese zvýšení emisí tuhých částic vlivem resuspenze, která tvoří 90% emisí, takže ji pravděpodobně nevyrovnají opatření pro pokročilé řízení ani technologická! *** ***26l*** Do indikátorů zvýšení prostorové efektivity není zahrnuto prodloužení nových pěších tras či nových pěší propojení pro různé účely, např. pro obytné účely, relaxační, pro pravidelné docházení do školy, do práce atp.! *** ***26m*** Snížení uhlíkové stopy str. 11	stáří a emisní třídy vozidel. Průměrný věk pohybujících se vozidel je totiž výrazně nižší, než registrovaných. Nová vozidla vždy splňují přísnější emisní limity oproti starším, P+ navíc podporuje rozvoj elektromobility. Cíle PZKO jsou tedy bez výhrad sledovány. *** ***26k*** Předsevzetí v podobě navýšení podílu veřejné a nemotorové dopravy ze 70 na 73 % považujeme za dostatečně ambiciózní a zároveň reálný. Podrobnější členění podle jednotlivých druhů doprav nebylo uvedeno záměrně, cílem je snížení podílu IAD bez rozlišení, v čí prospěch ostatních doprav to bude, neboť každý z udržitelných módů má své místo v systému, včetně pěší mobility. Dále si dovolíme upozornit, že uvedená dělba přepravní práce je v Návrhu místy uváděna pouze pro obyvatele Prahy a jinde jako bilance všech cest, tj. vč. návštěvníků města, což vysvětluje jistý nesoulad uváděných hodnot. Uváděný stupeň automobilizace vychází z dokumentu Analýza P+, který pracoval s daty za r. 2015. Trend je však oproti vývoji z minulých let je ve výhledu potlačen. Do počtu vozidel se totiž započítávají veškerá registrovaná vozidla, včetně firemních, v době ekonomické konjunktury se proto toto číslo těžko ovlivňuje, neboť roste počet podnikatelských subjektů. Při odvozování předpokládaného stupně automobilizace jsme museli zohlednit trendy z posledních let, kdy nárůst počtu vozidel vykazuje poměrně dynamický vývoj. Lze předpokládat, že tento trend se nepodaří ani realizací Návrhu, tedy opatření týkající se podpory udržitelných forem dopravy včetně sdílené ekonomiky zvrátit, naší ambicí je jej alespoň zmírnit. Registrovaná vozidla v Praze se však vůbec po městě pohybovat nemusí a také se nepohybují. Stačí se podívat na dynamickou skladbu vozového parku a registrovaná vozidla a porovnat stáří a emisní třídy vozidel. Průměrný věk pohybujících se vozidel je totiž

ID	Připomínka	Vypořádání
	Jak již bylo řečeno výše, podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce se již dnes činí více než 73 %, pokud jsou započteny cesty obyvatel Prahy. *** ***26n*** Zlepšení obyvatel Prahy, str. 11 Zvýšení stupně automobilizace ze 655 na 714 vozů na 1000 obyvatel (v celém městě zvýšení o cca 60 000 osobních vozů) přinese zvýšení emisí tuhých částic vlivem resuspenze, která tvoří 90% emisí, takže je problematické, zda toto zvýšení budou moci vyrovnat opatření pro pokročilé řízení či technologická opatření, což by bylo v rozporu s cílem PZKO! *** ***26o*** III. Návrh P+ Zásobník opatření: Rozvojová opatření pro pěší dopravu V zásobníku je pod rozvojovými opatřeními pro nová pěší propojení uvedeno pouze 8 projektů za pouhých 612 milionů Kč do roku 2030, což představuje roční průměr investic zhruba 60 mil pro celou Prahu, což považujeme za neudržitelné. ▪ 455 Propojení Černý Most – Kyje Na Hutích ▪ 34 7 Lávka Holešovice – Karlín ▪ 441 Lávka na Vysočanské náměstí 4	výrazně nižší, než registrovaných. Nová vozidla vždy splňují přísnější emisní limity oproti starším, P+ navíc podporuje rozvoj elektromobility. *** ***26l*** V indikátorech skutečně není obsažen indikátor týkající se prodloužení nových pěších tras či nových pěší propojení pro různé účely, důvodem je neexistence jednotného čísla a jednotné metodiky, co vše by mělo být do takového indikátoru zahrnuto. Příkladem může být to, zdali zahrnout pěšiny v zeleni, nebo zdali zahrnout do ukazatele také pěší zóny, obytné zóny, nebo jak započítat plochy náměstí a podobných veřejných prostranství. Navíc, různé pěší trasy mají různé vlastnictví, resp. správu. Úvaha o rozšíření rozsahu ploch pro pěší je zcela jistě správná a prostřednictvím opatření ji podporujeme, neradi bychom však stanovili takový indikátor, jehož hodnota se dá velmi jednoduše zkreslit za účelem ovlivnění. Odborná, a tudíž i vypovídací hodnota takového indikátoru je pak nulová. V rámci opatření **ID 110 „Strategie rozvoje bezmotorové dopravy“** však bude prostor pro stanovení jednotné metodiky výpočtu takového typu indikátorů a stanovení jeho přesných hodnot. V aktualizaci Plánu udržitelné mobility bude tak možné takový indikátor doplnit v aktualizaci. *** ***26m*** Zatímco v analytické části se hovoří o dělbě přepravní práce jen obyvatel Prahy, Ročenka dopravy 2017 uvádí bilanci všech cest, tj. vč. návštěvníků města. Předsevzetí v podobě navýšení podílu veřejné a nemotorové dopravy ze 70 na 73 % považujeme za dostatečně ambiciózní a zároveň reálný. Dále si dovolíme upozornit, že uvedená dělba přepravní práce je v Návrhu místy uváděna pouze pro obyvatele Prahy a jinde jako bilance

ID	Připomínka	Vypořádání
	▪ 534 Lávky Kačerov – Roztyly ▪ 440 Propojení Nemocnice Motol s Vypichem 4 ▪ 450 Propojení komerční zóny Zličín s metrem ▪ 136 Sdílený prostor – legislativní opatření ▪ 442 Akční plán na realizaci stezek podél místních komunikací ***	všech cest, tj. vč. návštěvníků města, což vysvětluje jistý nesoulad uváděných hodnot. *** ***26n*** Uváděný stupeň automobilizace vychází z dokumentu Analýza P+, který pracoval s daty za r. 2015. Trend je však oproti vývoji z minulých let je ve výhledu potlačen. Do počtu vozidel se totiž započítávají veškerá registrovaná vozidla, včetně firemních, v době ekonomické konjunktury se proto toto číslo těžko ovlivňuje, neboť roste počet podnikatelských subjektů. Při odvozování předpokládaného stupně automobilizace jsme museli zohlednit trendy z posledních let, kdy nárůst počtu vozidel vykazuje poměrně dynamický vývoj. Lze předpokládat, že tento trend se nepodaří ani realizací Návrhu, tedy opatření týkající se podpory udržitelných forem dopravy včetně sdílené ekonomiky zvrátit, naší ambicí je jej alespoň zmírnit. Registrovaná vozidla v Praze se však vůbec po městě pohybovat nemusí a také se nepohybují. Stačí se podívat na dynamickou skladbu vozového parku a registrovaná vozidla a porovnat stáří a emisní třídy vozidel. Průměrný věk pohybujících se vozidel je totiž výrazně nižší, než registrovaných. Nová vozidla vždy splňují přísnější emisní limity oproti starším, P+ navíc podporuje rozvoj elektromobility. Cíle PZKO jsou tedy bez výhrad sledovány. *** ***26o*** Autoři dokumentu jsou toho názoru, že pěší doprava patří ve městě všude, právě proto je její podpora zakotvena v prioritních osách a je navrženo k realizaci 11 projektů přímo podporující pěší mobilitu (v připomínce uvedené projekty, a navíc projekty týkající se rozšíření pěších zón, zón 30 a rozšíření informační základny o pěší mobilitě) a její podpora je zakotvena v revitalizacích městských tříd, veřejných

ID	Připomínka	Vypořádání
		prostranství a v odstraňování vnitřního dluhu, nicméně protože je pěší mobilita formou pohybu blízká cyklistické, reflektujeme požadavek připomínky a opatření ID 110 rozšiřujeme o stanovení koncepce rozvoje i pěší mobility, což bude doplněno v kartě opatření a v souvislosti s tím měníme název opatření na „Strategie rozvoje bezmotorové dopravy“. ***
27	*Městská část Praha 12:* ***PŘIPOMÍNKA VZATA NA VĚDOMÍ*** Rada městské části 1. bere na vědomí zveřejnění návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivu koncepce na životní prostředí "Plán udržitelné mobility pro Prahu a okolí" (dále jen "koncepce") v rámci posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále jen "zákon")	Není nic k vypořádání

2 Rekapitulace připomínek s vypořádáním z veřejného projednání 12. 12. 2018

ID	Připomínka	Vypořádání
27	Třicet let stará holandská environmentální politika, kterou má dotazující v tašce hodnotí primárně globální, kontinentální, fluviální atd. až místní vliv. Primární vlivy jsou exhalace, které dojdou až za hranice, nejdou jen do Hřenska. Jak je možné, že jsou přeshraniční vlivy v SEA nulové, když je zřejmé, že dochází k přenosu emisí přes hranici? V kontextu toho, že jsme se před týdnem dozvěděli na konferenci o ozonu, máme rozšiřující se nůžky, a SEA by měla rozevření nůžek snižovat, tak jak to, že nemá přeshraniční vlivy?	Plán udržitelné mobility Prahy a okolí obsahuje záměry (opatření) umístěné na území hl. města Prahy s dopravním napojením na území Středočeského kraje. Byl proto vyloučen přeshraniční vliv z hlediska ovzduší. Realizací Plánu mobility Prahy předpokládáme celkové snížení emisí, vliv na ovzduší je hodnocen jako mírně pozitivní. Tento vliv se projeví pouze na území Prahy a Středočeského kraje. Proto jsou přeshraniční vlivy vyhodnoceny jako nulové. Připomínkující zřejmě směřoval na klimatické vlivy, které jsou skutečně přeshraniční (globální), které jsou v hodnocení samozřejmě obsaženy.
28	V rámci prezentace Dopravní politiky byla zmiňována regulace IAD, zejména prostřednictvím mýta a rozšiřování ZPS. Dle neodborného soudu dotazujícího by proto dotazující očekával snížení počtu parkovacích míst v centru města, je to v P+ zohledněno? Doplňující otázky v průběhu odpovědi: Jde o celkový počet míst v celém městě? Nestačilo by počet míst vzít ze stavebních úřadů v Praze a v Excelové tabulce je jednoduše sečíst? Je to přece jen cca 20 hodnot pod sebou, ne?	Problematika snižování počtu parkovacích míst v centru města je v P+ zakotvena a je spojena s revitalizací veřejného prostranství. Indikátor počtu parkovacích míst pro oblast PPR je v Dopravní politice i Návrhu zakotven. Zabývali jsme se touto problematikou a počet míst je znám v celé PPR a ve všech ZPS, případně v lokalitách, kde byly zpracovány průzkumy dopravy v klidu. Neznáme však počet míst po celém městě. Stavební úřady nám neevidují počet stání v naší jednotné databázi. Indukce dopravy počtem parkovacích míst je známá, proto i PSP s kapacitami pracují více, než celostátní vyhláška a umožňují určitou redukci. V P+ navrhujeme redukci počtu stání v uličním prostoru v rámci PPR, kde máme počty stání přesně nasčítané, z 15 927 stání na 14 334 stání v roce 2030. To, co se postaví uvnitř soukromých objektů kromě platné legislativy (PSP) tolik ovlivňovat nemůže.
29	Akční plán by měl být zpracován dle webových stránek 5-8/2018, dle úvodního slova však v roce 2019? Bylo v posouzení SEA zohledněno pořadí realizace opatření s vlivem na životní prostředí? Je vůbec otázka pořadí opatření relevantní?	Akční plán se skutečně časově posunul, opozdil se. Začali jsme na něm pracovat v říjnu, očekáváme dokončení v březnu 2019. Souvisí to s komunálními volbami a časováním realizačního plánu Strategického plánu, aby vše bylo v souladu s novým vedením Prahy a novým realizačním plánem Strategického plánu. Na akčním plánu budou spolupracovat další městské organizace, městské části, politici, všichni tito budou zahrnutí začátkem příštího roku 2019. Může být i participace s externími odborníky, o tom však

ID	Připomínka	Vypořádání
		zatím není rozhodnuto. Základem, je v akčním plánu říci, jak a kdo má opatření realizovat. Čtvrtletně se pak bude posuzovat, jak úspěšná implementace P+ je. Hodnoceno bylo 240 opatření najednou, především pak v části synergických a kumulativních vlivů. Plán mobility nemá nastavenou etapizaci realizace opatření, proto etapizace nebyla v SEA hodnocena. Plán mobility byl hodnocen jako celek. Je třeba realizovat samozřejmě nejen dopravní stavby, ale také regulační opatření. V Návrhu i akčním plánu se využívá model dopravy, jedná se o podpůrný nástroj.
30	Pochvala za to, že plán mobility vzniká, dle vlastního soudu kvalitní materiál, ale v zahraniční dle informací spolku Holešovičky pro lidi probíhá participace aktivněji a lépe. Může se jednat o subjektivní dojem. Oblast V Holešovičkách je dopravně a environmentální nejhorší v Praze a dokument P+ problematiku ulice V Holešovičkách ignoruje. Jak to, že Radlická radiála za 14 mld. Kč je v P+ Návrhu a je tak více důležitá než zahloubení V Holešovičkách, když subjektivně i objektivně jsou dnešní problémy V Holešovičkách větší, než v Radlické ulici (emisní, hlukové)?	Participace mohla být širší a vydatnější, v oblasti dopravy v ČR však není s participací tolik zkušeností, přizpůsobovali jsme participaci publiku, proto se participovalo na dvou úrovních, na úrovni odborné a veřejné. Participace s odborníky byla úspěšná a velmi důležitá, odborníci zvolili scénář-tvář dokumentu P+ Dopravní politika, který je v dopravní politice a mohli jsme se o to i opřít i při projednávání P+ s vedením města. Pro veřejnost jsme měli aplikaci na sběr podnětů, kam přišlo cca 2700 podnětů. Bylo náročné podněty třídit z hlediska plánu mobility, plán mobility totiž nesupluje práci MČ, snaží se na mobilitu dívat globálně. Některé podněty tak nemohly být bohužel zapracovány. Z hlediska výstavy byla participace úspěšná, pomocí panelových diskuzí a prohlídek zde v CAMPu a sále A. Z pohledu veřejnosti je to tak spíše ochutnávkou. V budoucnu bychom chtěli veřejnost ještě více zapojit do tvůrčí práce na začátku, nevyužili jsme samozřejmě všechny dostupné metody, příště je výzvou veřejnost ještě lépe zapojit. V zahraniční umí lépe svou participační práci i prodat. Česká veřejnost není na participaci, tedy tvůrčí práci, tak připravená, jako na západ od našich hranic. Snažili jsme se mít proto akce pro veřejnost a inzerovat je na našem webu, sociálních sítích městských společností, v Metru, ale zřejmě to i tak nebylo dostatečné. Měli jsme i limity v čase a penězích, i s touto formou participace trval dokument 3 roky. Příště se pokusíme o inovativnější metody a zapojení dalších kanálů tak, abychom oslovili ještě více skupin.

ID	Připomínka	Vypořádání
		Radlická radiála je pouze v projektové přípravě v Návrhu. Nemá se tedy realizovat do roku 2030. Projekt je však ve vysokém stupni rozpracování (proražená průzkumná štola, hotová DÚR v první verzi), proto tento projekt nenavrhujeme zastavit. Dnes by však tento projekt způsobil více škody než užitku a je potřeba předřadit jiné projekty, např. optimalizaci uzlu Barrandovský most. V městě jsou podobně dopravně zatížené oblasti jako ulice V Holešovičkách, například Magistrála. Zahloubení ulice V Holešovičkách je v zásobníku, ale je potřeba najít finance z jiných kapitol rozpočtu. Nebo to zapojit do projektové dokumentace k MO, což ale znamená přeřešit například Libeňskou spojku, ale to bychom předbíhali. S připomínkou se vypořádáme. Technicky nelze stejně tunel V Holešovičkách 6-10 let postavit, snažíme se proto hledat i jiná řešení, probíhá také změna ÚP. O projektu navíc není tolik technických informací. Při aktualizaci P+ je možné také projekt zařadit a nahradit za jiný.
31	O problematice Holešoviček se ví dlouho, nikdo to však neřešil, vědělo se o tomto problému v souvislosti se zprovozněním tunelu Blanka. V dokumentu P+ jsou Holešovičky zmíněny jen z hlediska plynulosti provozu, z hlediska životní prostředí či zdraví ne. Radlická radiála je větší priorita. Projekt zastřešení spořilovské spojky jde však rychleji, tak jak to možné?	Projekt Spořilovské běží déle, proto je dál. Na Holešovičkách se také pracuje. Víme, že životní prostředí v Holešovičkách je problematické, i proto jsme si nechávali zpracovat mapy imisního zatížení po zprovoznění Blanky do dokumentu P+ Analýza.
32	Ohledně Holešoviček, Jestli se nevyřeší levé kolo u žebříňáku, tak ty tři ostatní si mohu strčit za klobouk. Nejedná se o drzost, ale chtěl bych vás požádat, aby na taková jednání, jako je toto, byli zváni pouze lidé mladší než 20 let, nebo s prodělanou lobotomií. Prý, že u nás není s participací zkušenost? Já jsem udělal strategický plán Příbrami v roce 1995 a 250 lidí se do půlnoci hádalo a pak to ještě pokračovalo. Na participaci pro Pražský Strategický plán přišlo 28 lidí a za hodino nebylo k čemu hovořit. Vy si dáváte vysvědčení, dnes však s participací zkušenosti jsou a jedná se jen o	Aktivně participujeme každou koncepční studii na IPR, máme na to speciální oddělení, ale stále je to méně než v západní Evropě, my se snažíme tento stav právě napravit. Právě proto, byla priorita zprovoznit Pražský okruh a poté Blanku, proto je Blanka jenom ve zkušebním provozu. Tato podmínka vychází z tehdejší dopravní politiky, která je zakotvena v dokumentech města. Realita je bohužel jiná.

ID	Připomínka	Vypořádání
	vaší nevůli. S paní Šenarovou a kvalitním dopravákem jsme udělali studii, to, že se nic neděje, to je současná dopraní politika.	
33	V roce 2005 se netušilo, jaká varianta MO bude, udělala se analýza, jestli varianta J, nebo Ss Pražského okruhu, říkalo se, aby se nekoplo do země na MO před PO. Je to však báječný developerský projekt, sází si tam stavby Křetínský, to tak bylo od začátku. Nějaký ředitel za Strategii IPR říkal, že SZ segment Pražského okruhu je vyřízen, jen zbývá vyřešit oblast Suchodola. Kde to jsme, to je IPR? Dobře se ví, že Suchdol je v právu a bojuje za nás. A pan nikdo, on je teda Bc., říká, že si musíme poradit se Suchdolem?	Nemůžeme mluvit za jiné sekce IPR, ŘSD apod. My i ŘSD se snažíme zapojit všechny aktéry včetně obcí. Připravují se zelené pásy kolem PO.
34	Radlická radiála je jeden z nejvíce připravených projektů, připravili jsme spoustu připomínek k DÚR a věříme, že v této podobě RR rozhodně ÚR nezíská. Neříkáme však, že by se neměl projekt realizovat vůbec. Bude se hledat jiná cesta, nebo se projekt zastaví?	Otázka je na politickou reprezentaci Prahy a odbor OSI. Za tým P+ máme RR jako projektovou přípravu, počítáme s tím, že se bude hledat řešení. Poté co se řešení najde, což se bude hledat několik let, bude se hledat z čeho to zaplatit. Posuzovalo se to z odborného hlediska a finančních možností Prahy. Metro D je nákladný projekt, za 40 miliard z Pankráce na Depo Písnice a rozpočet Prahy je cca 30-32 mld. na 12 let, což znamená, že už to je mimo rozpočtové možnosti města. Je ale také potřeba opravit mosty, ulice, atd. Počítáme také s úvěrem. Nejdříve je potřeba odlehčit Barrandovskému mostu a zrekonstruovat celý uzel. Předcházet by tak mělo také vybudování Dvoreckého mostu pro tramvaje, autobusy a pěší s cyklisty a stavby 511 PO. Proto mají tyto projekty větší prioritu, než Radlická radiála.
35	Dotaz ohledně omezování IAD, nové zastupitelstvo má v programovém prohlášení podporu tvorby parkovacích stání, jak se IPR cítí v prosazování návrhů. Dotaz je také na komplexní strategii, a to na dlouhodobé cíle, propustnost, a jak bude dokument vymáhán, tedy také zpětně kontrolován.	Odpověď je za pracovní skupinu, nikoliv IPR. Podařit by se nám mělo opravit či revitalizovat infrastrukturu (Vinohradská, Vítězná, Malostranské a Václavské nám.). Do akčního plánu půjde ale všech 240 opatření, vč. rekonstrukce mostů. Bude potřeba zrekonstruovat mosty Barrandovský, Palackého, Legií, Hlávkův, Libeňský, do cca 5 let. Bude záviset na stavu přípravy projektů a možnostech uzavírání více mostů zároveň. Do 5 let by se měl také realizovat Dvorecký most. Problematické se za současného vedení radnice MČ Praha 8 jeví zavedení tramvaje do Bohnic. Což je z pohledu plánování mobility problém, že

ID	Připomínka	Vypořádání
		nenastane snížení produkce CO_2, emisí exhalací pevných částic a úspoře řidičů autobusů v předmětné lokalitě. Kontrola plánu bude fungovat pomocí pracovní skupiny, která se bude pravidelně scházet a kontrolovat, že se plní projekty. Každý z členů pracovní skupiny bude mít své projekty, které bude řešit a sledovat. Neřeší se tudíž projekty, ale dílčí úkoly, to je velká novinka. Pro sledování bude sloužit online platforma se zásobníkem. I veřejnost bude vidět, v jakém stavu se projekt nachází. V Návrhu i Dopravní politice je sada indikátorů, podle kterých se bude sledovat úspešnost. Indikátory dopravního systému jsou v dokumentu. Udržitelná doprava má v roce 2030 tvořit 73%. Cílové propustnosti (kapacity) jednotlivých ulic nejsou v dokumentu uvedeny.
36	Způsob vyhodnocení SEA, v závěru je odkaz na matici hodnocení, je to někde spočteno kvantitivně? Hodnocení v tabulce od -2 do +2 je pro mě nedostatečné. Jedná se tedy parametrické hodnocení, nikoliv kvantitativní? Není tedy řečeno kdy, za kolik to má být které opatření vyhodnoceno. Připomíná to metropolitní plán, což mě znepokojuje. Šablona je tedy parametrická? Ale není tam řečeno nic konkrétního. Ale každé opatření má mít dle závěrů SEA svou EIA, je to tak?	Hodnocení bylo provedeno standardně ve stupnici -2 až +2 dle platné metodiky, tedy semikvantitativním hodnocením. Záměry spadající dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, do procesu posouzení vlivů na životní prostředí, projdou procesem posouzení vlivů na ŽP (EIA) nezávisle na předkládaném hodnocení SEA. SEA nenahrazuje EIA.
37	Opatření ID112 Studie organizace dopravy, co to je? Na zítřejším zastupitelstvu se projednává doplnění zřizovací listiny IPR o činnosti UDI, to je toto opatření? Jak je tedy možné, že se UDI se má přičlenit zítra v rámci zasedání zastupitelstva?	Agenda dopravy se zesložiťuje, stále jsou, procesy pomalejší, jedná se tak o procesní audit, který by se měl zaměřit na městkou správu dopravy, z analýzy vyplývá, že procesy neběží úplně rychle, proto by tato studie měla. Studie správy dopravy je procesní audit. Na zítřejším zastupitelstvu se jedná o otevření možnosti sloučení IPR a UDI, ale ne sloučení těchto pracovišť. Hlavním motivem je sloučit modelovací pracoviště, což bylo napsáno v Analýze P+. Praha má jeden model dopravy, TSK pro blízký horizont, IPR pro vzdálených horizont. Více informací sdělí vedení Prahy. Studii městské správy dopravy dělat IPR nebude, měl by jí dělat MHMP, jakožto zřizovatel subjektů, jako je IPR, ROPID apod., nebo Rada HMP. Zhotovitel se bude teprve soutěžit. V této věci nebylo

ID	Připomínka	Vypořádání
		dosud nic rozhodnuto. Navýšení rozpočtu IPR zítra (13. 12. 2018) na ZHMP s touto studií nesouvisí.
38	Iniciativa Holešovičky pro lidi žádalo několikrát o zařazení do participace písemně, bylo však vždy odpovězeno, že na studii participující odborníci (pozn. jednalo se o hodnocení odborníky nominované řídicí radou P+). Žádali jsme, abychom byli připuštěni a nebyli jsme, proto z pohledu iniciativy participace neproběhla. Proběhly pouze panelové diskuze jako participace, a to je málo. Požadavky iniciativy Holešovičky pro lidi se nepromítly zpět do dokumentu P+. Hodnocení prioritních os z hlediska veřejného zdraví jsou v hodnocení SEA, osa zahrnuje výstavbu kapacitních komunikací, které mají odvést dopravu mimo zastavěná území, toto přesně ulice v Holešovičkách je a P+ to neřeší. V EIA na Blanku 2 (tzv. Vlastu) je podmínka zahloubení prosecké radiály, EIA je již dlouho schválená a nic se neděje. Žádáme přeřazení zahloubení ulice V Holešovičkách do první kategorie do Návrhu, nechť se alespoň projektuje, stejně jako Radlická radiála, jsou to minimální náklady. Není potřeba do participace přece zapojit všechny spolky, stačí jen ty, které se zaobírají kapacitními komunikacemi.	Participace probíhala, s odborníky bez lokální spolků, neboť jich je veliké množství. Což je neřiditelné. Lokální spolky se mohli zapojit do participace s veřejností. Hodnocení odborníky bylo standardní MCA, pomocí odborníků nominovaných řídicí radou. Odborníci hodnotili pozitivněji vlivy u větších projektů, hodnocení bylo orientační a byl to pouze jeden ze vstupů pro výběr opatření do Návrhu. Budeme rádi, za vstup, jakou ze stovek forem participace do příští aktualizace P+ zvolit tak, aby to vyhovovalo i spolku V Holešovičkách. Do Návrhu byl zvolen projekt Městského okruhu s Libeňskou spojkou. Který má již EIA a vyhodnotili jsme jako neefektivní mít dva velmi nákladné silniční tunely 1 km vedle sebe v podstatě ve stejném směru. Byl proto zvolen připravenější projekt. S připomínkou se vypořádáme.
39	Dotazující je technik tak ví, že je možné zrekonstruovat kompletně ulici, například ulici Dukelských hrdinů, od sítí až po povrchy během 1 měsíce, to je však nad možnosti Prahy. Otázka však směřuje k tomu, že jestli je v plánu mobility opatření, které je nutné zítra: Hlávkův most je kriminální záležitost, kde je permanentní zemětřesení 2. – 3. stupně, betonová konstrukce chátrá a je přetížená, nechat tam takovou měsíční krajinu je sabotáž. Proč není možné tam vyměnit povrch před časem (5ti, 10ti lety) či okamžitě? Dát tam během týdne, čtrnácti dnů, hladký povrch, i když se bude Libeňský most generálkovat? Odpovědi k participaci si protiřečí,	Návrh P+ obsahuje opaření „Vnitřní dluh komunikační sítě – zastavení dalšího růstu“, které slouží k odstranění vnitřního dluhu, které má za úkol zlepšit technický stav silniční dopravní infrastruktury. Seznam konkrétních míst rekonstrukcí zmíněn není a bude předmětem další přípravy. Rekonstrukce Hlávkova mostu je v Návrhu P+ jako opatření „Oprava Hlávkova mostu“. Toto opatření sleduje komplexní rekonstrukce mostu, která je nevyhnutelná a potřebná. Pouze vozovkové souvrství není, vzhledem ke stavu hydroizolace a mostovky, ekonomicky výhodné vyměnit bez celkové rekonstrukce mostu. V případě oddalování rekonstrukce mostu bude však opravdu nezbytné úpravy povrchu vozovkového souvrství provést, bude se však vždy jednat pouze o

ID	Připomínka	Vypořádání
	participační dokumenty lze dnes nalézt na radnicích od Norska po Portugalsko, kde se to válí a je možné to využít. Participace panelovou diskuzí není participace. Participace IPRu je particpaůra, kterou si IPR vyvinul už ke Strategickému plánu a je to podobné, jako byl bolševik demokratůra.	nezbytné úpravy tak, aby nedošlo k následnému zmaření takové investice následnou celkovou rekonstrukcí mostu.
40	Dotazující nenašel v dokumentu kategorizace všech ulic, kapacity. Například v Lucemburku to mají. „Emise VOC z automobilové dopravy“ a „emise CO2 se budou snižovat“, proč tam není konkrétní hodnota? Druhá otázka: Na stavebním úřade JMK je možné v pdf dokumentech vyhledat počet stání, proč by stavební úřady v Praze nemohli dávat tato čísla dál?	Kategorizace, ani kapacity tam nejsou, neboť je P+ pro celé PMO, která má téměř 2,0 mil obyvatel. Lucemburk má 100 tis. obyvatel. Známe počet stání v ulicích, kde jsou ZPS, v městských částech, kde se dělaly průzkumy a v celé PPR. Stavební úřady mohou v každé jednotlivé dokumentaci vyhledat počet stání, ale není možné tento požadavek chtít po stavebních úřadech systémově, mají spoustu práce a nedostatek pracovníků. Nemůžeme je donutit, aby nám pravidelně reportovali všechny stavební povolení/kolaudační rozhodnutí. Trend byl navržen na základě stávajících platných strategických dokumentů. Z dosavadního poznání nebylo možné stanovit hodnot přesné číslo. Emisní limity jsou však stanoveny tak, že nemají být překročeny na žádném území v souladu s platnými strategiemi. Snaha byla dávat konkrétní hodnoty, když to nešlo, je v P+ pouze trend.
41	Existují PZKO a plán snižování akustické zátěže. Mělo by tak být pro každé opatření číslo, jaký je příspěvek ke zlepšování ovzduší, měl by se tedy dát vyhodnotit příspěvek? Jaká je vazba PZKO a P+?	Byl vyhodnocen vztah Plánu mobility k cílům PZKO a byl shledán soulad mezi cíli Plánu mobility a PZKO. Při realizaci opatření navržených v Plánu mobility dojde také k naplňování cílů PZKO. Zpracovatel SEA hodnotí vztah P+ a PZKO v tabulce 29, bere jednotlivé cíle PZKO a váže k tomu oblasti mobility a vyhodnocuje, že převážně směřují k naplnění. Cílové indikátory P+ jsou indikátory se stejnými hodnotami jako v PZKO. Lze tedy říci, že pokud budou realizována všechna opatření, bude současně naplněn i cíl PZKO. Bude to sledováno pomocí navržených indikátorů. Spočítat příspěvek by možné bylo, ale znamenalo by to však neřešitelně více času a peněz, šli jsme tedy střední cestou. Počet „kombinací“ (permutací bez

ID	Připomínka	Vypořádání
		opakování) pro zhodnocení synergií všech opatření ze zásobníku je řádově faktoriál, tzn. 414!= 222793870929098557129538571478837092226553324626941973356257262349694258747217257738715662367594158334357697952035249982891674582991634179363788973436616231895489672058139104702504165240358187164590662088624897858585231839514840405326527670515556883545891923498166768694003475004631738845333034054625536341078428830383358017388357743224061376337928849124779935335487505900547400227110095289027002800610899904069582085623608039221486694394003189774274716227075201660947580721361274585620221307759748930699081890690821007667554382618481499859621914051883894511685995138707756203046741254319655183892703256815207361126408505194485241356324627747124094468686881926771120313648879486414989563057233490873652212178658160956253251021154983260223815401976816365173517442835560920476753877964201136834475019835801600000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000, což je hodně velké číslo, s kterým si těžko poradí běžná výpočetní technika, natož lidé. A hodnotit pouze příspěvek samostatných opatření by nezohlednilo synergie a kumulace, které jsou velmi důležitou součástí hodnocení. Navíc bylo nezbytné hodnotit několik kritérií, což znamená toto číslo násobit například 10, pokud bychom hodnotili jednotlivá kritéria odděleně.
42	V minulém PZKO byla definována tzv. oblast „OSKO“, v podstatě centrum Prahy. Bylo by možné dát opatření do mapy a hodnotí každé jednotlivé opatření? Neboli jaká je metoda hodnocení z toho hlediska?	Každý projekt v zásobníku má přiřazen soulad se strategickými cíli a případně trendově i indikátory. Správci opatření za to zodpovídají. Nebylo to však hodnoceno přesným číslem a modelováno pro každé jednotlivé opatření. I proto je v opatření mýto a ZPS, vzniká Strategie na podporu alternativních pohonů, aby se cíle plnily. Platí, že se jedná o stejnou problematiku jako u připomínky č. 42

ID	Připomínka	Vypořádání
43	Je už pro akční plán metodika jak hodnotit jednotlivá opatření?	Projektový manažer má v hlavně metodiku, bohužel již odešel z jednání, dávali jsme zatím jen dohromady opatření z hlediska časové realizace, další postup v metodice teprve vzniká. I proto se zaobíráme zatím všemi 240 opatření.
44	Bylo by možné dát opatření do GISu a zjistit jestli vyjdou environmentální cíle? A říci ano, vyjde vše dle hodnocení SEA? Jsou na opatření již alokovány finanční prostředky. Když jsme byli na první prezentaci Polaď Prahu, hovořilo se o infrastrukturním fondu, kde by mělo být 110 miliard. 110 miliard by se mělo získat odkloněním daní, o tom jsem již více neslyšel? To bylo řečeno panem Haincem, dnes tu však není. Jaká je situace nyní po volbách? Vytvořil se fond? Odklonily se daně?	V GISu pracujeme od začátku, environmentální cíle vyjdou na celém území dle semikvantitativního hodnocení SEA. Za pana Haince nemůžeme mluvit, jedná se o jinou sekci IPR. Rozpočtové určení daní je věc politického rozhodnutí, my do toho nezasahujeme. Složení rozpočtu v P+ jsme odvodili z rozpočtového výhledu a z toho jsme sestavili Návrh. Pokud bude vedení města chtít realizovat všechna opatření, je nezbytné řešit rozpočet na straně příjmů, ušetřit například na provozních nákladech, neboť v současné době je v rozpočtu na investice v dopravě cca 3 miliardy ročně. Otázka rozpočtu však není na nás, ale na Radu HMP a Magistrát. O akčním plánu budou rozhodovat politici, vyberou opatření, která mohou být realizována, a my jím tomu řekneme, jak plní strategické cíle. Odborníci (projektový tým P+) pouze odborně doporučí, která opatření lze realizovat, ale finální slovo mají politici na základě programového prohlášení a rozpočtu. Projektový manažer nebude rozhodovat o tom, co se zrealizuje a co ne, dává pouze možnosti.

3 Použité zkratky

ČR	Česká republika
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
IPR	Institut plánování a rozvoje hl m. Prahy
IAD	Individuální automobilová doprava
MČ	Městská část
MO	Městský okruh
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MCA	Multikriterialní analýza
P+	Plán udržitelné mobility Prahy a okolí
PO	Pražský okruh
PZKO	Plán zlepšování kvality ovzduší
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
RR	Radlická radiála
SEA	Hodnocení koncepce podle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
TSK	Technická zpráva komunikací
OSKO	Oblast snížené kvality ovzduší
UDI	Úsek dopravního inženýrství Technické správy komunikací
ÚP	Územní plán
VOC	Těkavá organická látka (volatile organic compound)
ZHMP	Zastupitelstvo hlavního města Prahy
ZPS	Zóna placeného stání