

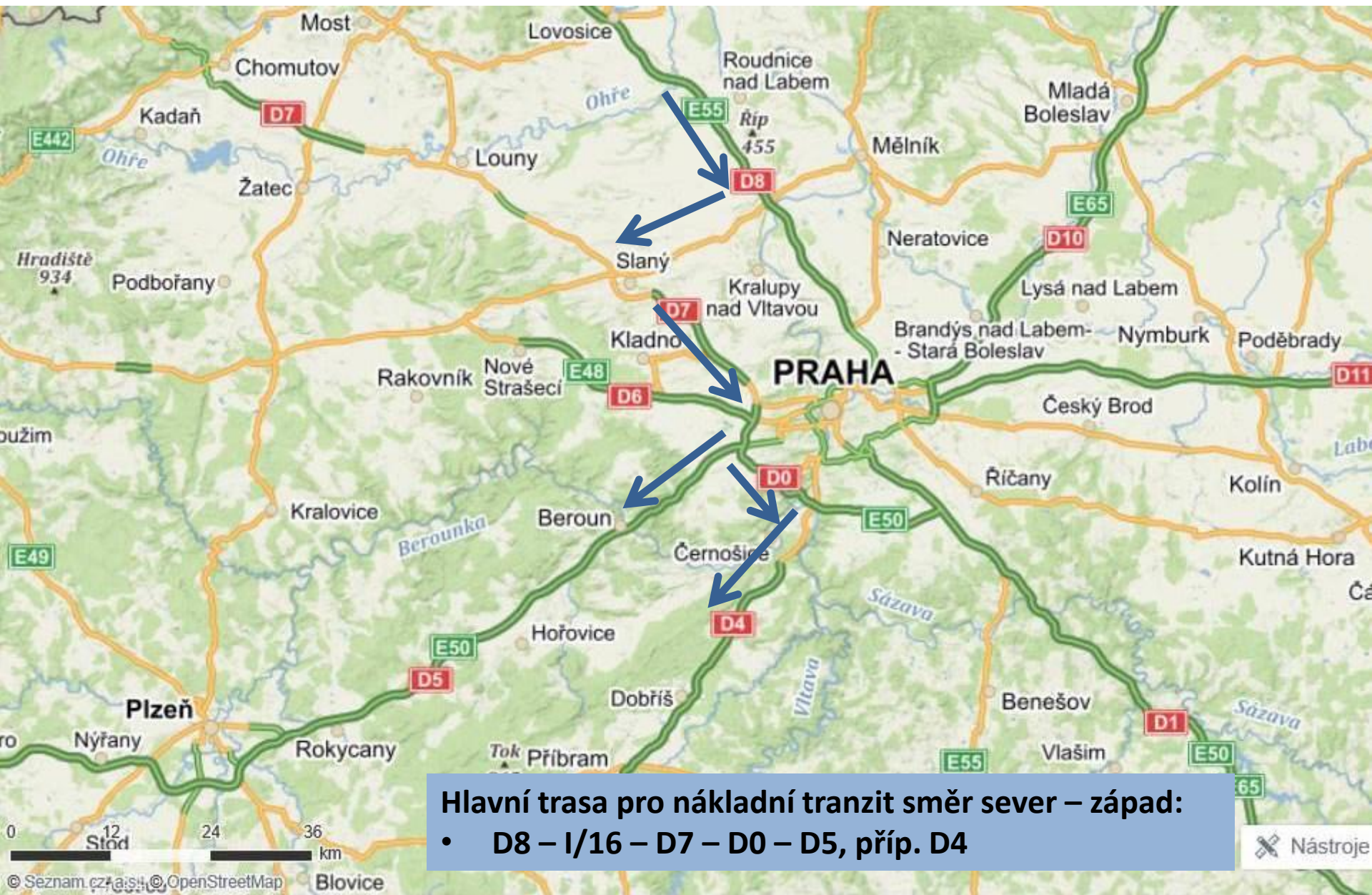
Varianty řešení severozápadní části Pražského okruhu a dopady na životní prostředí

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu

www.rozumnadoprava.cz

Dolní Chabry, 10.4.2018

Tranzitní trasy na severozápadě



Hlavní trasa pro nákladní tranzit směr sever – západ:

- D8 – I/16 – D7 – D0 – D5, příp. D4

I/16 Slaný – Velvary nahrazuje severní část Pražského okruhu

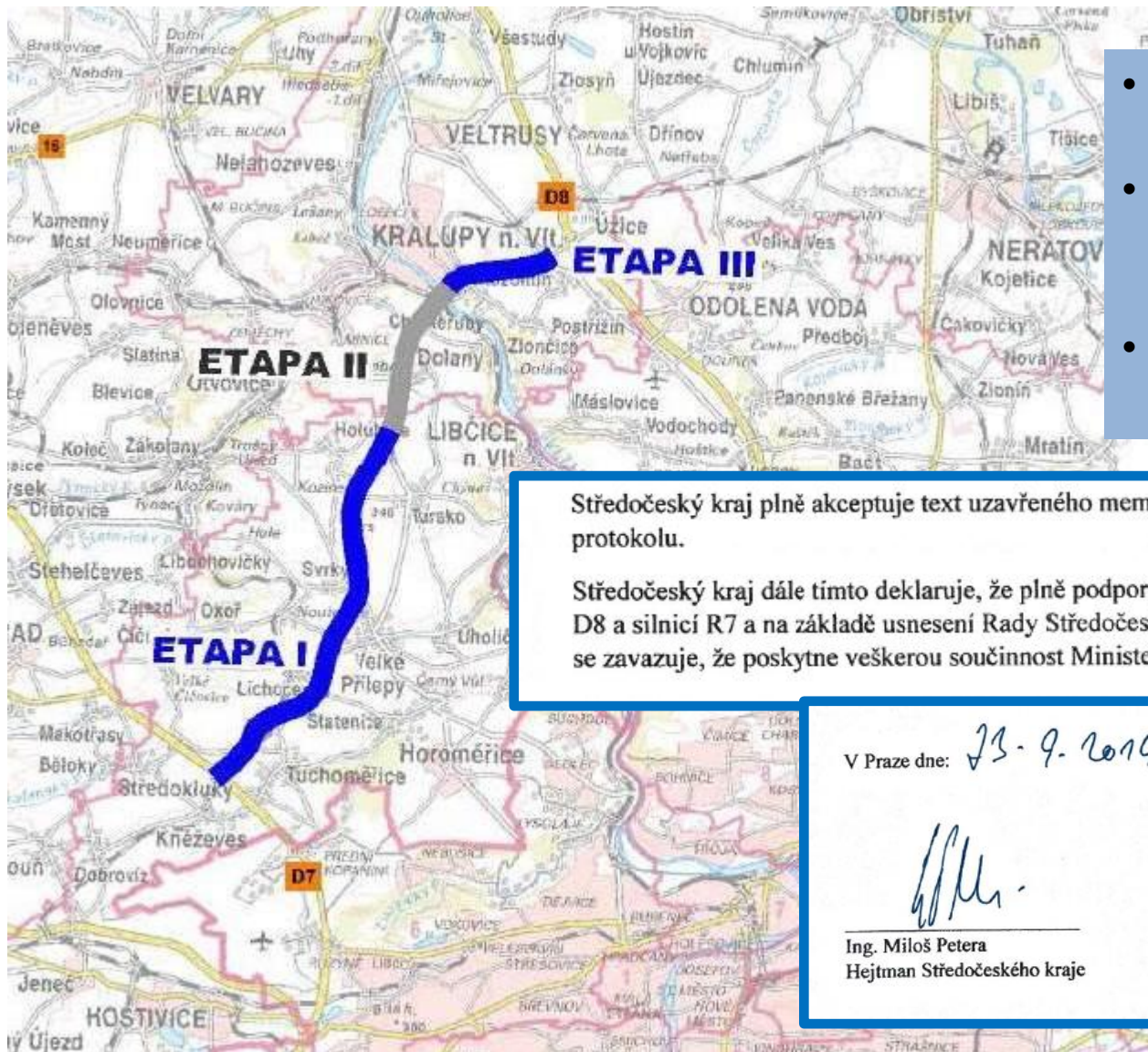


- Stavba zahájena: 12/2017
- Uvedení do provozu: 12/2019
- Délka trasy: 13,5 km
- Stavební náklady: cca 747 mil. bez DPH

Silnice I/16 mezi dálnicemi D7 a D8 nahrazuje severní část Pražského okruhu D0, jehož výstavba není v nejbližších letech reálná. Umožňuje především propojení ve směru sever-západ, tj. dálnice D8 a dálnice D5 mimo zastavěné území hlavního města Prahy.



Propojka D7-D8: přeložka II/240



- Uzavřeno memorandum o spolupráci v roce 2014
- Probíhá proces EIA na D7 – Holubice (etapa I) a Chvatěruby – D8 (etapa III)
- Obchvat Kralup (etapa II) má územní rozhodnutí

Středočeský kraj plně akceptuje text uzavřeného memoranda, které je nedílnou součástí tohoto protokolu.

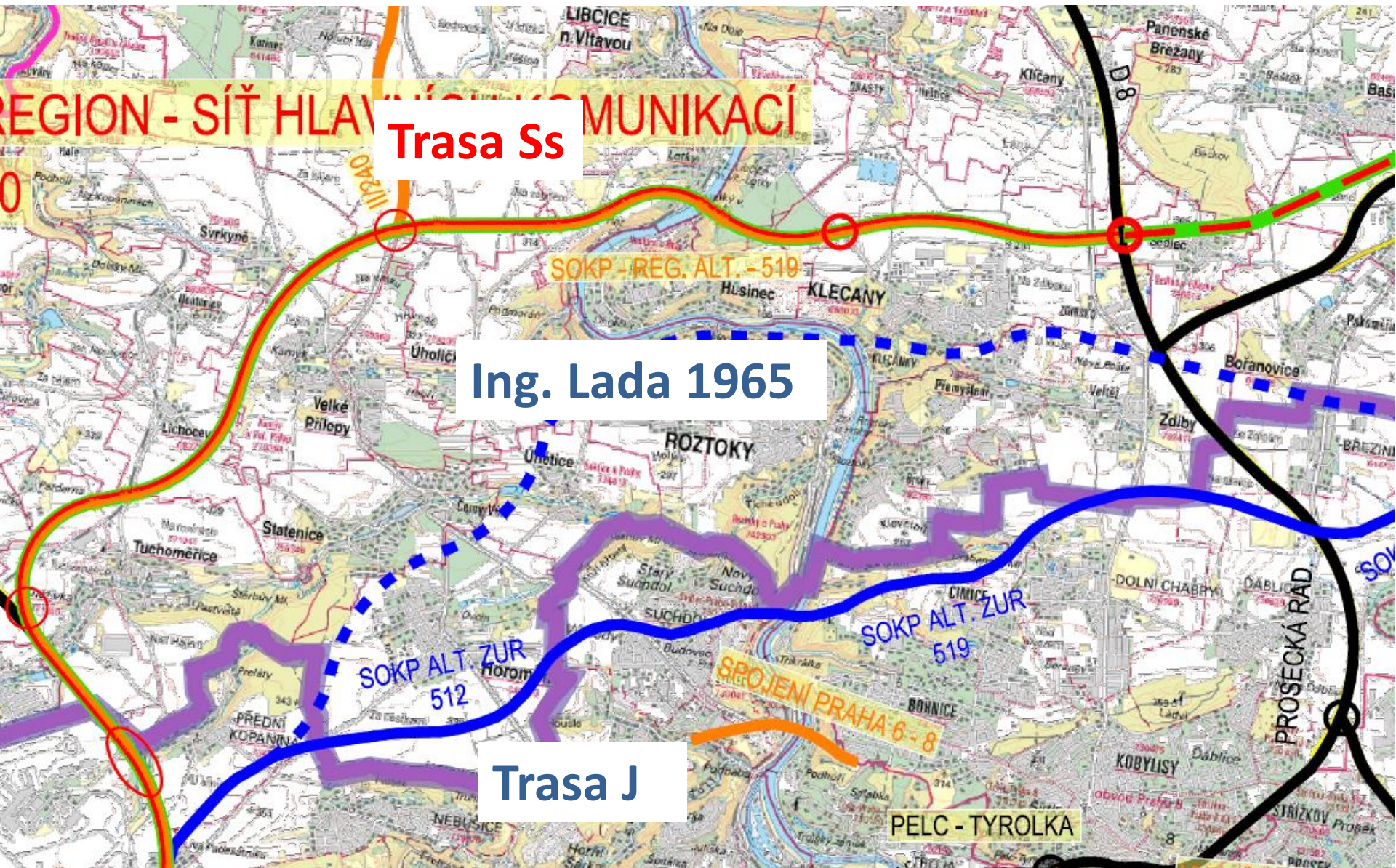
Středočeský kraj dále tímto deklaruje, že plně podporuje záměr výstavby silnice I. třídy mezi dálnicí D8 a silnicí R7 a na základě usnesení Rady Středočeského kraje č. 108-24/2014/RK ze dne 11. 8. 2014 se zavazuje, že poskytne veškerou součinnost Ministerstvu dopravy ČR při realizaci tohoto záměru.

V Praze dne: 23. 9. 2014

Ing. Miloš Petera
Hejtman Středočeského kraje

Ing. Antonín Prachař
Ministr dopravy

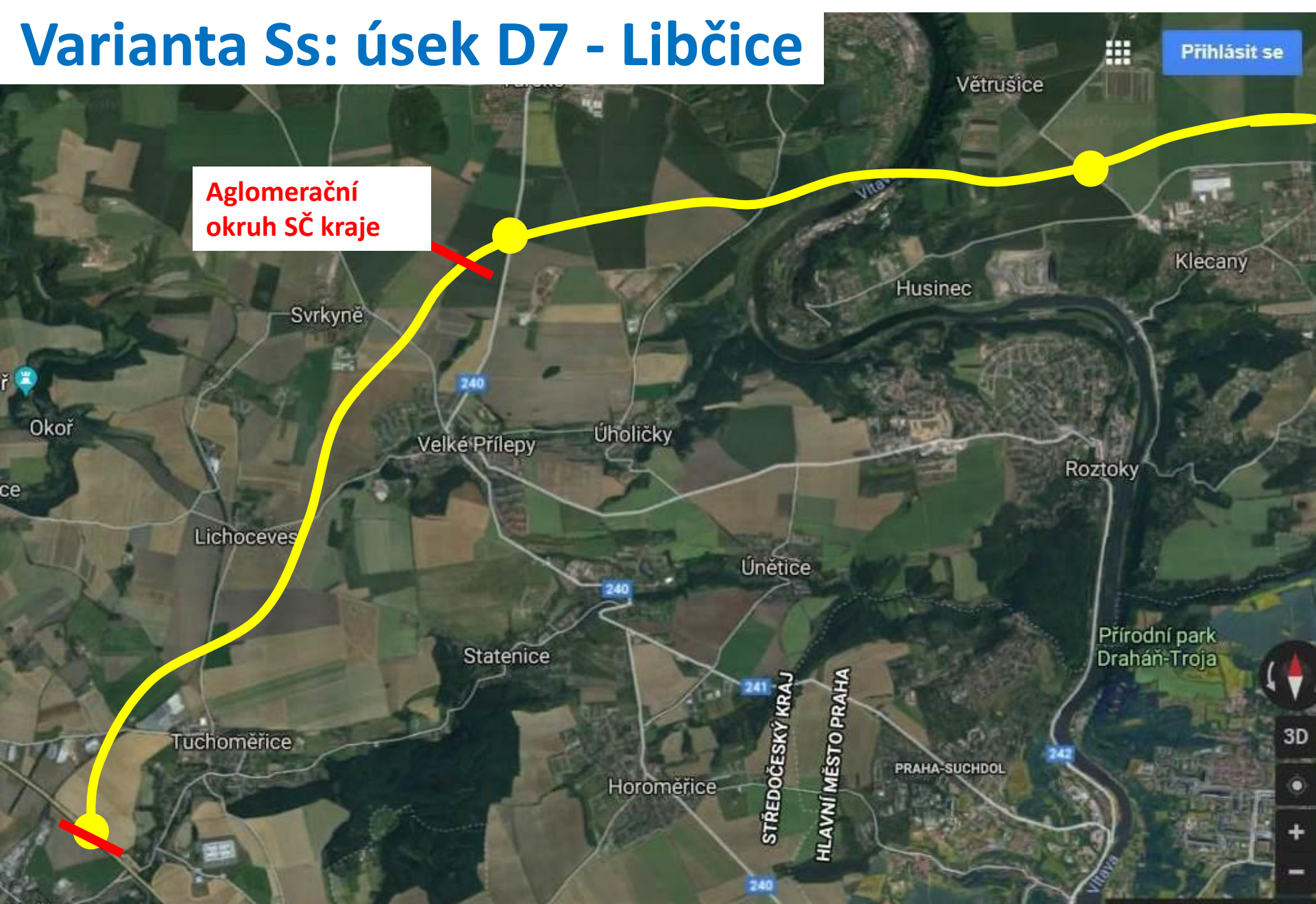
Varianty Ss a J



Varianta Ss: úsek D7 - Libčice

Přihlásit se

Aglomerační
okruh SČ kraje



Pozn.: Přesný zákres trasy lze nalézt ve vyhledávací studii regionální varianty z roku 2014

Zoologická zahrada
hl. m. Prahy

Varianta Ss: úsek Libčice – D8



Pozn.: Přesný zakres trasy lze nalézt ve vyhledávací studii regionální varianty z roku 2014

Cca 40% délky varianty Ss je součástí aglomeračního okruhu Středočeského kraje

Středočeský kraj

Příloha č.1 - ZÚR SK Grafická část

Zásady územního rozvoje (ZÚR SK)

D057 - Koridor silnice II/101 a II/240: úsek Tu

Protipovodňová ochrana (VPS)

Rozvojové oblasti, osy a specifické oblasti

Seznamy umožní vybrany objekt
zobrazit v libovolné mapě

Veřejně prospěšná opatření

Územní rezervy

Hranice obcí s pověřeným obecním úřadem

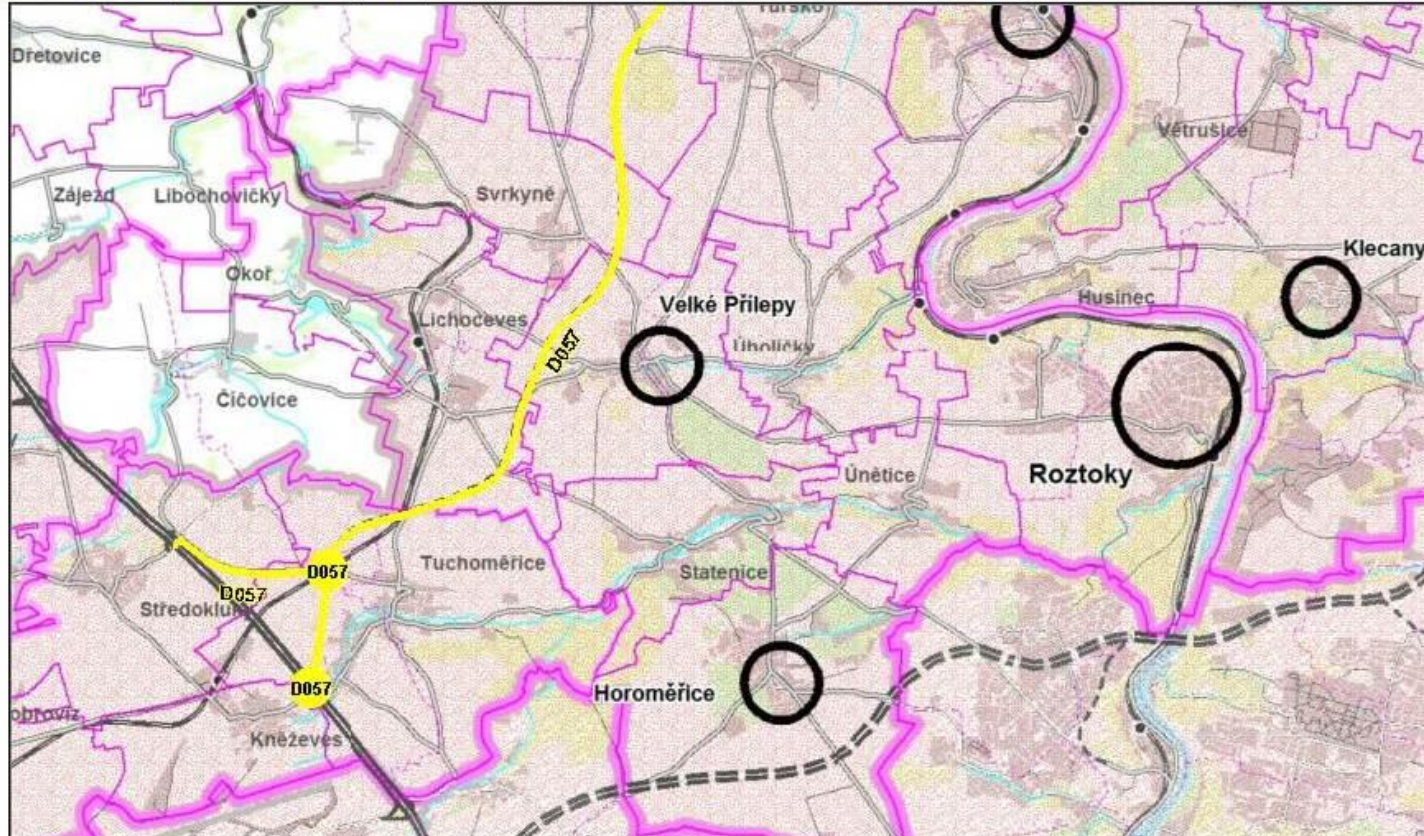
Výkresy návrh



Zobrazí mapu v
samostatném okně

Výkresy návrh

- 100% I.4 Veřejně prospěšné stavby a opatření
- 100% I.3 Oblasti se shodným krajinným typem
- 100% I.2 Plochy a koridory nadmístního významu
- 100% I.1 Uspořádání území kraje



Varianta J: úsek Suchdol - Březiněves



- Prochází skrz rezidenční zástavbu Suchdola a Dolních Chaběr
- a chráněné přírodní památky: Roztocký háj, Sedlecké skály (Natura 2000), Přírodní park Draháň - Troja

Pozn.: Přesný zakres trasy lze nalézt v územním plánu a zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy

Na území Dolních Chaběr má jezdit více než 100 000 vozidel



Místní obyvatelé by byly vystaveni nadměrnému hluku z okruhu a přivaděčů



Dalším zdrojem hluku v Dolních Chabrech je letecká doprava, která by se v případě dostavby paralelní dráhy nadále zvyšovala

V roce 2007 studie Mott MacDonald prokázala výhodnost varianty Ss

Posouzení severozápadního sektoru SOKP bylo objednáno Ministerstvem dopravy ČR – odbor strategie za účelem získání objektivního názoru před rozhodnutím ministra dopravy o volbě alternativy řešení severozápadního sektoru „SOKP“ staveb č. 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol – Březiněves.

Objednáno bylo posouzení ze tří hledisek:

- Oponentní posudek propočtu nákladů variant „J“ a „Ss“
- Harmonogram uvedení do provozu SOKP dle variant „J“ a „Ss“
- Průkaz realizovatelnosti varianty „Ss“ v prostoru mezi ÚJV Řež a NPR Větrušická rokle

Závěry studie

- Varianta Ss je levnější než J
- Doba uvedení do provozu je prakticky stejná s tím, že jistota splnění termínu u varianty Ss je značně vyšší a prakticky bez rizik oproti variantě J
- Průchod SOKP kolem Řeže je realizovatelný bezproblémově
- Z hlediska bezpečnosti provozu a rizik je varianta J na kraji únosnosti, zatímco Ss je prakticky bezproblémová
- Z hlediska životního prostředí je varianta Ss doporučena MŽP jako vhodná v dlouhodobém horizontu oproti variantě J

V roce 2008 FAST VUT Brno vypracovala oponentní posudek Mott MacDonald

1 Požadované cíle oponentury zadané u FAST VUT Brno

Zadavatel práce (Ministerstvo životního prostředí) požadoval posoudit existující studii „Posouzení variant J a Ss severozápadního segmentu SOKP (zhotovitel Mott MacDonald Praha s.r.o. – srpen 2007)

Studie Mott MacDonald měla odpovědět na tři základní otázky:

- porovnání nákladů variant J a Ss
- předložení časového harmonogramu výstavby uvedení do provozu obou variant
- průkaz realizovatelnosti trasy „Ss“ v prostoru mezi ÚJV Řež a NPR Větrušická rokle

Od posuzovatele (FAST VUT Brno) bylo požadováno:

- Vypracovat rešerši (seznam a stručnou anotaci) posuzovaných dokladů
- Posoudit kontrolní propočet nákladů z hlediska funkční rovnocennosti a stejné dopravní obslužnosti alternativ při užití jednotného cenového ohodnocení.
- Posoudit časový harmonogram z hlediska uvedení stavby do provozu při prověření kvality a objemu již provedených činností u varianty J a při prověření reálnosti časových lhůt činností v přípravném a realizačním období staveb SOKP – obou variant.
- Posoudit za účelem maximální objektivnosti další aspekty (návrh přemostění Vltavy v Suchdole v trase J; soulad obou variant s předpisy EU, ČSN; místní spojení Prahy 6 a Prahy 8 včetně navazujících opatření – průchod Suchdolem II/241, peáž R7, tramvajová linka).
- Doporučit J nebo Ss variantu k realizaci.

FAST VUT Brno potvrdila věrohodnost studie Mott MacDonald

2.2 Závěr FAST k základní posuzované dokumentaci

Ministerstvo dopravy si objednalo u Mott MacDonald posudek, který měl dát odpověď na základní otázku, jestli je realistické brát do úvahy variantu „Ss“, která již byla dříve zamítnuta. Konkrétněji, jestli důvody, které vedly k zamítnutí varianty „Ss“ byly platné a oprávněné. Existovaly tři základní důvody:

- 1) Varianta „Ss“ je významně dražší než varianta „J“.
- 2) Doba výstavby varianty „Ss“ je delší, než u varianty „J“.
- 3) Nelze projít s variantou „Ss“ skrze území NPR Větrušická rokle a ÚJV Řež z důvodů bezpečnosti jaderných zařízení a kvůli chráněné přírodní lokalitě.

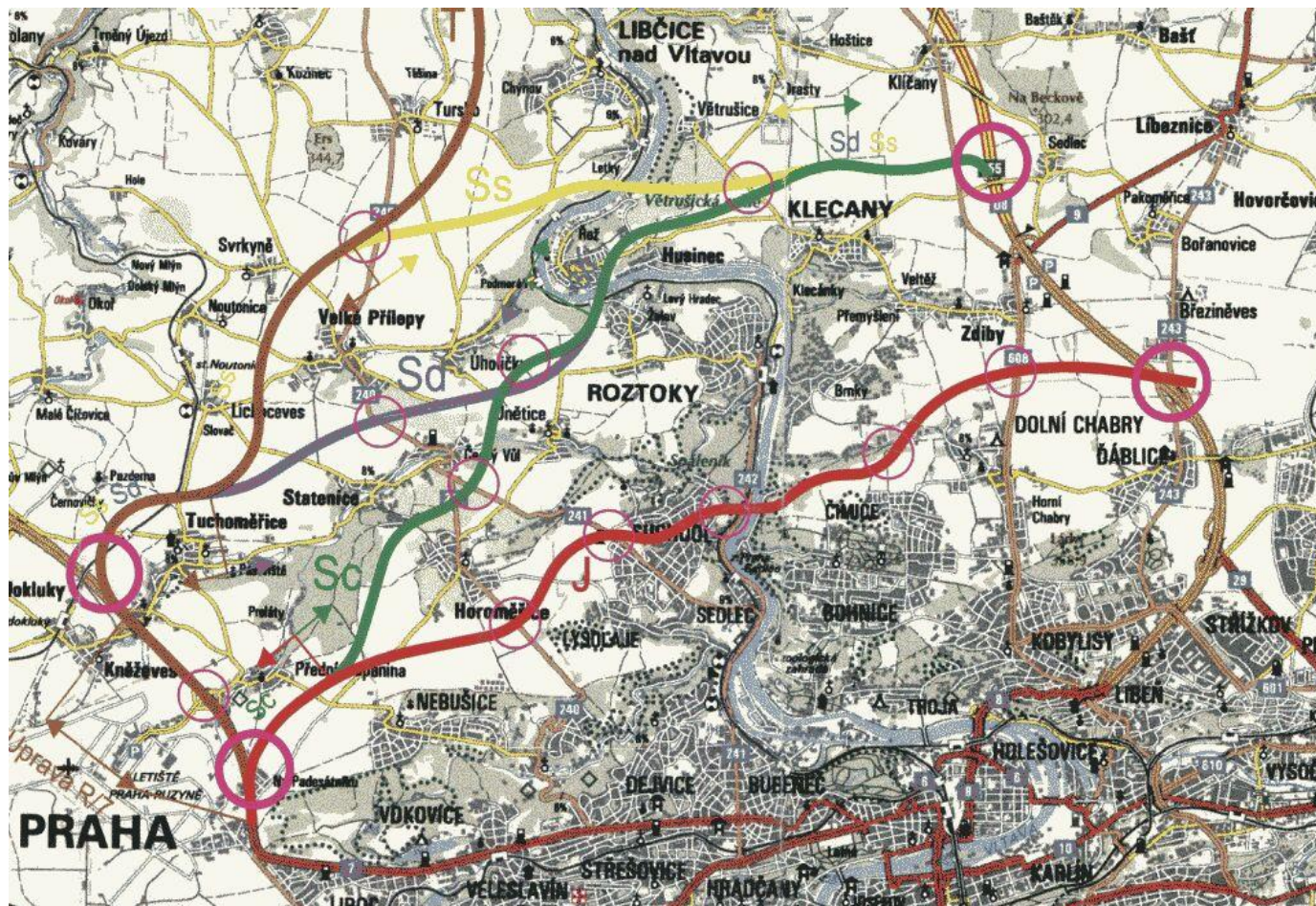
Výsledek posudku Mott MacDonald vychází opačně ve všech třech bodech.

Posudek je podle názoru FAST proveden korektně a věrohodně. Ministerstvo dopravy získalo za daných okolností materiál, který je cenný a důležitý pro správné a zodpovědné rozhodnutí o SOKP.

Závěry posudku

- Potvrzuje věrohodnost studie Mott MacDonald
- Doporučuje stanovit dopravní funkci SZ segmentu SOKP: okruh kolem Prahy nebo okruh Prahou?
- Nutnost řádného projednání s dotčenými městskými částmi a obcemi, které bylo dosud zanedbáváno
- Z hlediska financování a z hlediska dopravního by bylo racionálnější řešit odděleně vnější okruh Prahy a propojení městských částí Praha 6 a Praha 8

V rámci procesu EIA v letech 2001- 2002 bylo posuzováno 5 variant



Ministerstvo životního prostředí doporučilo k realizaci variantu Ss

Zpracovatel dokumentace vyhodnotil var. Ss jako vhodnější, přesto doporučil variantu J

Datum zpracování dokumentace: září 2000

Závěry dokumentace:

V dokumentaci bylo vyhodnoceno pět variant směrového vedení posuzovaného úseku silničního okruhu kolem Prahy označovaných jako varianta J, varianta Sc, varianta Sd, varianta Ss a varianta T. V závěru dokumentace je konstatováno, že z hlediska ochrany životního prostředí v okolí navrhované stavby silničního okruhu je vhodnější vedení trasy ve variantě Ss. Dále se v závěru konstatuje, že největší pozitivní ovlivnění životního prostředí území centrální části Prahy přinese realizace stavby ve variantě J. Proto je doporučena k dalšímu zpracování varianta J silničního okruhu kolem Prahy úseku Ruzyně - Březiněves.

- Je obvyklé, že zpracovatelé dokumentace respektují přání svých klientů ohledně preferovaného záměru
- Přestože v mnoha aspektech je varianta Ss vyhodnocena jako vhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí, zpracovatel doporučuje k realizaci trasu J přes Suchdol
- Doporučení zpracovatele se opírá o dopravně-inženýrské studie, o jejichž závěrech vyjadřují pochybnosti zpracovatel posudku, Ministerstvo životního prostředí a další veřejné instituce

Zpracovatel posudku označil jako vhodnější v dlouhodobém horizontu variantu Ss

Termín zpracování posudku: září 2001

Na základě těchto skutečností zpracovatel posudku doporučil dopracování varianty Ss do funkčního stavu a porovnání s variantou J v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu. Na základě podkladů dostupných v procesu EIA označil jako vhodnější v dlouhodobém horizontu variantu Ss. Realizaci varianty J připustil pouze v případě, že bude prokázána její všestranná výhodnost pro Prahu v delším časovém horizontu než je rok 2010 nebo v případě, že se realizace varianty Ss v “rozumném“ termínu ukáže jako nereálná.

- Vyjádřil pochyby o závěrech dopravně-inženýrských podkladů, které vyznívají ve prospěch varianty J
- Poukázal na významné rozdíly mezi modely dopravních zátěží ÚDI a ÚRM
- Připustil realizaci varianty J pouze v případě, že bude prokázána její všestranná výhodnost pro Prahu i po roce 2010

MŽP doporučilo realizaci varianty Ss, varianta J je krajní řešení

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 30. dubna 2002

Č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.

STANOVISKO O HODNOCENÍ VLIVŮ

podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění zákona č. 132/2000 Sb.

Doporučená varianta:

Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.

Pochybnosti veřejných institucí o dopravně inženýrských podkladech

MŽP, odbor
ovzduší

Navíc předpoklad odvedení městské dopravní zátěže na vnější okruh je hypotetický, neboť praxe dokazuje, že nové trasy spíše indukují novou dopravní zátěž a snížení původní zátěže závisí více na dopravních omezeních v centrálních částech Prahy....

Zpracovatel
posudku

Předpoklad odvedení dopravní zátěže na silniční okruh je podložen údaji v dopravně inženýrských podkladech, které byly použity při zpracování rozptylové studie. Výhodnost varianty J ve srovnání s variantou Ss do určité míry potvrdily dopravní zátěže stanovené jiným subjektem (ÚRM Praha) v rámci zpracování územního plánu hl.m. Prahy. Rozdíly mezi variantami však nebyly tak velké (viz kapitola posudku *7. Použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací*). Proto výhodnost varianty J nepovažují za dostatečně prokázanou.

Magistrát,
odbor ŽP

Kromě tohoto se domníváme, že předpoklad autorů o významnějším odlivu vnitropražské dopravy na SO je pravděpodobně nereálný. Bylo by to možno očekávat asi jen v případě kolapsu vnitřní dopravy a neprůjezdnosti komunikačního skeletu. Pokud bude MO nabízet dostatečnou kapacitu a plynulost dopravy, což je účelem jeho výstavby, řidiči nebudou pro přesuny v rámci města vyjíždět směrem ven z města na SO, aby se z něj na jiném místě vraceli směrem do centra a byli nuceni absolvovat významně delší trasu než při použití MO nebo jiných vnitřních komunikací.

Byl výrazně podceněn nárůst dopravy, zejména tranzitní po vstupu ČR do EU

pan ing. F. Klouda zaslal odpověď, která je uvedena v Příloze posudku č. 80. Z odpovědi uvádím nejdůležitější informace:

1. V roce 2000 by po severozápadním segmentu silničního okruhu kolem Prahy projíždělo maximálně 290 těžkých a 520 osobních automobilů za den, které projíždějí tranzitně v různých směrech přes ČR.
2. U těžkých vozů nemají roční variace příliš velké rozptyly, u osobních je letní špička zřejmě značná, patrně až 50% i více.
3. Výhledový nárůst dopravy k roku 2030 v ČR se předpokládá cca o 60% v celorepublikovém průměru na síti dálnic a rychlostních silnic.
4. Vliv vstupu do EU dnes nikdo neumí odhadnout, nejsou však žádné důvody předpokládat několikanásobný nárůst, neboť zejména diskutovaný tranzit ze současného Německa (a Skandinávie) směrem na jih má dnes k dispozici na německém území další kapacitní komunikaci přes Hof, která má zatím značné kapacitní rezervy.



- Na D8 a D5, které by měla propojit SZ část SOKP, vzrostl počet vozidel v letech 2000 - 2016 o 140%, resp. 117%
- V roce 2016 na silnicích I/16 a II/240 odpovídajících SZ části SOKP projíždělo 2603, resp. 1259 nákladních vozidel, cca 13x více oproti odhadu pro rok 2000
- Podle prognózy studie ČVUT by výhledově jezdilo na SZ části SOKP cca 83 000 – 88 000 vozidel včetně 15 000 nákladních

Odbor ochrany ovzduší MŽP doporučuje varianty T a Ss

Dokumentace prověřuje pět variant dopravního řešení silničního okruhu, označených písmeny J, Sc, Sd, Ss a T. Po prostudování všech podkladů stavebního záměru zjišťujeme, že z hlediska ochrany ovzduší je nejvhodnější varianta Ss, eventuálně varianta T, podél jejichž tras se projevuje celkově nejnížší produkce emisí z automobilové dopravy a tedy i nejnížší koncentrace škodlivin. Toto hodnocení vychází z výsledků modelového hodnocení kvality ovzduší, posuzující změny emisní a imisní situací okolí tras silničního okruhu po realizaci jednotlivých variant. Naše stanovisko vychází i z výsledků hodnocení zdravotních rizik celkové expozice obyvatel oxidům dusíku, podle něhož budou nejmenšímu riziku vystaveni obyvatelé posuzovaných obcí při realizaci pouze těchto dvou uvažovaných variant. Jako nejméně vhodné z hlediska ochrany ovzduší hodnotíme tunelově řešené varianty J, Sc a Sd.

Závěrem poznamenáváme, že z hlediska všech vlivů plánovaného záměru na životní prostředí je nejšetrnějším způsobem řešení severního obchvatu Prahy tranzitní varianta T, již je současně řešena i otázka budoucího propojení mezinárodního severojižního dopravního koridoru. Dokumentaci k variantě T by však z tohoto pohledu bylo třeba doplnit o studii reálnosti dopravních vztahů v horizontu r. 2010 v relevantních územích této trasy včetně možnosti využití a úprav již existujících dopravních propojení, a z hlediska životního prostředí přijatelné možnosti místního propojení břehů Vltavy pro lokální dopravní funkce. Doporučujeme tuto možnost ověřit i vzhledem k aglomerační trase navrhované v rámci územního plánu velkého územního celku pražského regionu.

Magistrát, odbor ŽP hodnotí lépe variantu Ss

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Z hlediska ochrany ZPF je pořadí variant následující: Sc-J-Ss-T-Sd. Navržená opatření k prevenci, eliminaci, minimalizaci eventuálně kompenzaci účinků považujeme za přijatelná.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství

Z bodového hodnocení vyplývá pořadí variant: T-Ss-Sd-Sc-J. V případě varianty J je nutné zdůraznit, že tato uvažovaná trasa zabírá jak lesy ochranné, tak lesy zvláštního určení....Navíc toto vedení trasy se nepřímo dotýká větší výměry lesních porostů než v případě jiných variant.

Z hlediska vlivů na povrchové vody

Pořadí variant z hlediska povrchových vod, s vyloučením vod podzemních (nehodnotí se) určujeme následovně:
T-Sc-Sd-Ss-J

Z hlediska ochrany ovzduší

Na základě vyhodnocení vlivů posuzovaných variant na kvalitu ovzduší považujeme z tohoto pohledu za jednoznačně nejvhodnější variantu Ss....Za nevhodnou z hlediska ochrany ovzduší naopak pokládáme variantu J, která prochází přímo středem městské části Suchdol.

Česká inspekce životního prostředí označuje variantu J jako jednoznačně nejhorší

Souhrnný závěr zpracovatele vyznívá ve prospěch varianty J. Tato varianta vedení trasy silničního okruhu však nekoresponduje s výsledky biologických hodnocení, neboť 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, její negativní vliv dokládá mimo jiné "přebytek" výkopového materiálu v množství čtyř a půl miliónů metrů krychlových. A tento materiál se má uložit na skládku! Lze proto jednoznačně hovořit o tom, že preferovaná varianta je z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí nepřijatelná a její prosazování je v příkrém rozporu s požadavky citovaného zákona č. 114/1992 Sb. Tvrzení na straně 320, že "všechny navržené varianty jsou z hlediska ochrany flóry a fauny a ekosystémů přijatelné s výhradami při přijetí odpovídajících opatření" je nepravdivá a neodpovídá skutečným zjištěním v předchozích kapitolách.

Souhrnně lze říci, že posouzení vlivu stavby jednotlivými zpracovateli je provedeno v souladu s požadavky zákona č. 244/1992 Sb. avšak závěry učiněné z těchto zjištění jsou s nimi v naprostém rozporu. Varianta označená jako J je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.

Středočeský kraj doporučuje variantu Ss

Středočeský kraj

5.2.5 Vyjádření Středočeského kraje (Příloha č. 44)

Po porovnání všech navržených variant vedení trasy silničního okruhu jako nejvhodnější variantu **doporučuje variantu Ss**. Vlivy na životní prostředí této stavby jsou významné. Potřeba realizace této stavby z hledisek dopravních a využití území je také zcela zřejmá, a přinese i zlepšení životního prostředí v jiných místech, v současnosti přetížených vlivy z dopravy. Varianta Ss je vyhodnocena dokumentací jako nejméně negativně ovlivňující životní prostředí. Přesto považujeme za důležité, aby v následujících přípravných pracích a řízeních byly zohledněny požadavky, které považujeme za vhodné začlenit i do

Ministerstvo zemědělství, odbor lesů

Při rozhodování o zhodnocení všech v dokumentaci předložených závěrů a jejich vlivu na krajinu, doporučujeme preferovat variantu, která bude zohledňovat minimalizaci záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Zpracovatel posudku

Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa je jedním z kritérií, použitých při hodnocení předložených variant. Nejvhodnější jsou varianty T a Ss, nejméně příznivá je varianta J.

Státní instituce hodnotí pozitivně bezpečnost varianty Ss

Náčelník generálního štábu Armády ČR

Vojenské a bezpečnostní hledisko

Náčelník Generálního štábu Armády České republiky v posouzení variant SO v severozápadním segmentu v prosinci 2001 sděluje: „... pro činnost armády je nejvhodnější ta varianta, která má nejméně umělých staveb. Délka trasy není rozhodující, větší vzdálenost od centra města a její průběh méně obydleným územím je výhodnější. ... Některé z tras předpokládají výstavbu tunelů, které vytvářejí z vojenského hlediska nejslabší místo trasy pro svoji zranitelnost, obtížnou možnost obnovy a nesnadné vytýčení a realizaci objížďky. Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což s sebou nese i možnost bezprostředního ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v těsné blízkosti. Z uvedených důvodů nedoporučuji realizaci variant, které na silničním okruhu kolem Prahy předpokládají výstavbu tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi. ... se jeví jako výhodnější Vámi navrhovaná varianta „Ss“. “

Státní úřad pro jadernou bezpečnost

Průchod SOKP ve variantě „Ss“ (Regionální varianta SOKP) okolo Ústavu jaderného výzkumu v Řeži byl prokázán ve studii objednané Ministerstvem dopravy ČR u společnosti Mott MacDonald Praha v roce 2007. Státní úřad pro jadernou bezpečnost s touto trasou vyslovil souhlas z pohledu jaderné bezpečnosti: „... Závěrem tedy konstatujeme, že stávající úroveň jaderné bezpečnosti, radiační ochrany, fyzické ochrany a havarijní připravenosti ÚJV Řež, a.s., včetně uvážení vlivu případného vedení obchvatu v trase navržené Mott MacDonald Praha, spol. s r.o., je dostatečná a v souladu s Atomovým zákonem, respektuje vylučovací kritéria a splňuje podmiňující kritéria vyhlášky SÚJB č. 215/1997 Sb.“ (dopis SÚJB č.j. 22267/2007/OSK/tkad ze dne 20. srpna 2007)

- Náčelník generálního štábu Armády ČR doporučuje variantu Ss
- Rozhodující kritéria ve prospěch Ss jsou větší vzdálenost od centra města a od obytné zástavby a méně tunelů
- Státní úřad pro jadernou bezpečnost potvrzuje průchodnost trasy Ss kolem ÚJV Řež

Závěry

- Existuje několik variant řešení pro tranzitní dopravu na severozápadě (propojka D8 – D7)
- V současnosti nahrazuje severní část SOKP silnice I/16 Slaný – Velvary
- Probíhá proces EIA na přeložku silnice II/240
- V posledních letech byly posuzovány zejména varianty J (A-ZÚR) a Ss (regionální)
- V rámci procesu EIA 2001-2002 MŽP, zpracovatel posudku a další veřejné instituce doporučili variantu Ss jako vhodnější z dlouhodobého hlediska
- Varianta J byla naopak hodnocena negativně v mnoha parametrech (krajinný ráz, ochrana lesů, povrchové vody, ovzduší, hluk)
- Veřejné instituce vyjádřily pochybnosti o věrohodnosti dopravně inženýrských studií, na jejichž základě zpracovatel dokumentace preferoval variantu J
- Městská doprava by se měla řešit odděleně, IAD může být částečně nahrazena MHD
- Varianta J je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T (1315/2013) a také s politikou územního rozvoje (kap. 2, čl. 25)

Klíčovým předpokladem pro zlepšení dopravní situace a životního prostředí v Praze je vyloučení tranzitní nákladní dopravy mimo území hl. města