

# Replika ke stručné „analýze“ vZÚR a vREG

V úterý 6. 11. 2019 proběhla v Pirátském centru v Praze beseda s názvem „Pražský okruh – řešení tranzitní a městské dopravy“. Na [facebook.com/rozumnadoprava](https://www.facebook.com/rozumnadoprava) se pod příspěvkem, který o tom [7. listopadu 2019](#) informoval, objevil komentář obsahující řadu nepravdivých informací.

Komentář Dušana Mourka	Replika Ing. Milana Strnada
<p><i>Pana Strnada, hlavního autora Regionální varianty Pražského okruhu, znám osobně již téměř 6 let. Prezentoval nám ji už před komunálními volbami 2014, kdy jsem byl členem komise pro přípravu programu jedné ze stran – jako člověk, který studoval územní plánování.</i></p> <p><i>Diskusi tehdy probíhající lze shrnout do dvou hlavních bodů:</i></p> <p><i>1) Materiál ing Strnada, který již tehdy byl několik let starý, nebyl a zřejmě ani dnes není skutečnou analýzou nákladů a přínosů obou variant okruhu PRO PRAHU JAKO CELEK, je pouze shrnutím připomínek občanů a komunálních politiků několika dotčených městských částí (Suchdol, Běchovice, ...), kteří se řídí pravidlem NIMBY – not in my backyard.</i></p> <p><i>2) V textu, který jsem od něj tehdy dostal, chyběla jakákoli SWOT analýza (zhodnocení kladů a záporů obou variant). Pouze se JEDNOSTRANNĚ vyzdvihovaly KLADY Regionální varianty a ZÁPORY varianty dle Územního plánu. To je pro odborné stanovisko nepřijatelné. Přidávám stručnou analýzu tohoto materiálu, kterou jsem již tehdy zhotovil:</i></p> <p><b>I. DOPRAVNÍ HLEDISKO</b></p> <p><i>V textu ing. Strnada zcela chybí srovnání dopravní zátěže obyvatel východní poloviny Prahy při dokončení varianty Regionální a varianty dle ÚP. Není pravda, že okruh slouží především tranzitu a není určen pro vnitroměstskou dopravu. Naopak, tranzit tvoří na SOKP jen 20 – 25 %, velká většina provozu je doprava se zdrojem nebo cílem v Praze či doprava mezi vzdálenými částmi města. Při okruhu posunutém především východním směrem daleko za město bude výrazná část zátěže ponechána ve městě a okruh nesplní cíl zlepšení životního prostředí většiny Pražanů. To platí dvojnásob v situaci, kdy ve východním segmentu města neexistuje jediný souvislý okruh a do- stavba do deseti let není reálná, zatímco jižní a západní segment Prahy bude mít letos oba okruhy (Městský i SOKP) dokončené.</i></p> <p><b>II. ÚZEMNÍ HLEDISKO</b></p> <p><i>Okruh v Regionální variantě prochází na několika místech podobně blízko od současné zástavby obcí jako okruh dle ÚP (Křenice-Březí, Zlatá-Třebohostice). Vzhledem k délce 15 km navíc zatíží dopravou větší množství obcí, než dosavadní varianta. Zátěž pouze odsouvá na území Stč. kraje.</i></p>	<p><b>1. Úvod</b></p> <p>Pan Dušan Mourek uvádí, že mne zná téměř 6 let, ale já ho neznám osobně ani profesně, neznám jeho profesi a především neznám výsledky jeho činnosti v oboru dopravního inženýrství, dopravního stavitelství, urbanismu a jejich plánování – pokud nějaké existují. Setkání s ním mohlo být při diskusním fóru s funkcionáři hnutí „ANO“ Prahy 6, které organizoval pan arch. Martin Polach v roce 2014. Nevím, které mé materiály pan Mourek uvádí, já jsem jemu žádné neposkytl, a rozhodně ne žádnou analýzu, neboť jsem ji pro SOKP nikdy nedělal.</p> <p><b>2. K textu stručné „analýzy“ pana Mourka</b></p> <p><b>2.1 Analýza SWOT</b></p> <p>Analýzu SWOT obvykle nepoužívám (pokud ji investor nevyžaduje), neboť tato je <b>určena především pro hodnocení organizací</b> (jejich vnitřního a vnějšího prostředí) prostřednictvím silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb. Tyto nejsou definovány konkrétními technickými daty, ale toliko individuálním popisem, což <b>umožňuje účelové vyhodnocení, které pro dopravní infrastrukturu je nežádoucí.</b></p> <p><b>2.2 Dopravní hledisko</b></p> <p>Dopravní zátěže celé Prahy a její aglomerace jsou uvedeny v příloze „Dopravní řešení STPÚ dokončení SOKP (02/2015)“. SOKP musí sloužit především tranzitu, aby se těžká kamionová doprava vyloučila z celé Prahy, tedy nemůže být SOKP na území hl. m. Prahy. Rovněž SOKP musí sloužit dopravě zdroj/cíl k jejímu rozvedení do jednotlivých městských částí, a tak ji vyloučit z centra a ostatních městských částí. <b>Doprava místní mezi jednotlivými městskými částmi není na SOKP žádoucí</b> (důvodem je nehodovost) a <b>je nutno ji minimalizovat.</b></p> <p><b>2.3 Územní hledisko</b></p> <p>Demagogické tvrzení, že regionální alternativa prochází blízko současné zástavby jako okruh dle ÚP, je naprosto scestné. Regionální alternativa míjí zastavěná a zastavitelná území všech obcí na trase minimálně ve vzdálenosti ochranného pásma dálnice (100 m). Alternativa dle ÚP (A-ZÚR) kříží zastavěnou a zastavitelnou část městských částí Suchdol, Horní Počernice, Černý Most a dalšími prochází v těsné blízkosti (Dolní Chabry, Vinoř, Běchovice atd.). Trasa dle ÚP (A-ZÚR) vytváří uvnitř městského organismu umělou bariéru, která poruší vzájemné vazby a funkce, které jsou dosud ošetřené stávající zástavbou,</p>

*Odborné posouzení vlivu obou variant na životní prostředí provedl v říjnu 2013 zpracovatel Vyhodnocení vlivu Zásad územního rozvoje h. m. Prahy 2012 a jejich aktualizace č. 1 na udržitelný rozvoj území, firma Ekola Group. S výjimkou dvou složek ŽP byla zpracovatelem ve většině charakteristik doporučena jako lepší varianta SOKP dle Územního plánu, včetně vlivů na znečištění ovzduší, hlukovou zátěž a zdraví obyvatel.*

### III. EKONOMICKÉ HLEDISKO

*Finanční náklady obou variant v uvedeném materiálu jsou kalkulovány pro každou variantu ODLIŠNOU METODIKOU. Srovnání variant včetně pomyslných 30 mld Kč úspor při delší trase je tedy naprosto NEVĚROHODNÉ.*

*Stačí se podívat na FINANČNÍ SROVNÁNÍ JIHOVÝCHODNÍ TRASY OBOU VARIANT: (D1-Běchovice dle ÚP versus D1 – Úvaly dle Regionální): Trasy procházejí velmi podobným terénem i hustotou sídel, jsou srovnatelné délky (14 a 12 km), první 4 km (D1 – říčanská trať) mají dokonce společné.*

*Pokud je cena 1 km této části okruhu ve variantě Reg. kalkulována na 570 mil. Kč, pak první čtyři společné km stojí zhruba 2,3 mld a na zbývajících 10,2 km připadá 5,8 mld. Kč, zatímco na zbývajících 8,6 km var. dle ÚP by mělo připadat 17,2 – 2,3 = 14,9 mld. Kč...*

*CENA ZA 1 KM zbývajících částí obou variant procházejících podobným terénem tak VYCHÁZÍ NA TROJNÁSObEK! (0,57 mld. Kč/km Reg. var. versus 1,73 mld.Kč/km var. ÚP).*

*Vypadá to, že autor kalkulace pochybuje o zdravém rozumu čtenářů...*

*Další otázkou k analýze je ekonomická rentabilita stavby okruhu, využívaného při větší délce výrazně menším množstvím aut, s výrazně většími náklady na palivo v řádu mld. Kč během několika let.*

### IV. ČASOVÉ HLEDISKO

*Uvedený časový harmonogram výstavby SOKP ve variantě Regionální (9 let od zahájení přípravy) je podobně nereálný jako finanční hledisko, s rozdílem opět především ve východní části. Zatímco jihovýchodní část okruhu D1 - Běchovice je v pokročilém stadiu přípravy, Regionální varianta okruhu není obsažena v žádné územně plánovací dokumentaci dotčených obcí na území Středočeského kraje.*

*Opravdu si umíme představit reakci zastupitelů těchto obcí a jejich obyvatel na nápad umístit takovou dopravní stavbu v katastru obce, kde se dlouhá léta územní rozvoj ubíral jiným směrem?*

### V. ZÁVĚR

*Komentář ing. Strnada k návrhu Regionální varianty obsahuje některé relevantní argumenty, týkající se především severní části SOKP. V tomto segmentu je možné o Regionální variantě uvažovat, pro východní segment okruhu není vhodná.*

čímž vznikají vedlejší zbytečně vyvolané investice. Dálniční komunikace generuje logistická centra, která do města evidentně nepatří. SOKP umístěné do intravilánu města zabírá plochu cca 30 km<sup>2</sup> zastavitelné plochy území pro bytovou a občanskou vybavenost. V oblastech, kde jsou nejlepší hygienické podmínky pro bydlení a snadná dopravní obslužnost.

### 2.4 Ekologické hledisko

Problematika životního prostředí nepatří do územního hlediska, ale náleží do ekologického hlediska. Odborné posouzení alternativ na životní prostředí firmou EKOLA GROUP z října 2013 **nebylo posouzení regionální alternativy, ale aglomeračního okruhu**, prosazovaného Středočeským krajem. **V té době regionální alternativa neexistovala**, neboť ona **vznikla až 12/2015, s upřesněním 03/2016**, tedy o 2,5 roku později. Argumentovat tímto posouzením z 10/2013 **je účelové, zavádějící a absolutně nepřijatelné.**

### 2.5 Ekonomické hledisko

Úvodem je nutno konstatovat, že pan Mourek zaměňuje pojmy „propočet“ a „ekonomické hledisko“. Finanční náklady nejsou kalkulovány rozdílnou metodou, ta je jedna – ceník (cenový normativ) staveb pozemních komunikací v dané cenové úrovni. V našem případě je pro obě alternativy CÚ-2012. Následující analýza cen stavby 511 u obou alternativ je ukázkou absolutní neznalosti dokumentace SOKP a kalkulace staveb pozemních komunikací, takže další komentář nemá smysl. Ještě je nutno dodat, že ekonomická rentabilita okruhu v obou alternativách je uvedena v příloze č. 5 „Hodnocení ekonomické efektivity projektu dokončení SOKP – 12/2015“.

### 2.6 Časové hledisko

Tvrdit o časovém harmonogramu SOKP, že je nereálný, a **nepředložit** k tomu **konkrétní důkaz** (časové lhůty činností, kritická cesta, termíny) je velice **neprofesní**, a tak **nemá smysl diskuse na toto téma.**

Pokud se týká přípravy SOKP, tak jsou na tom obě alternativy přibližně stejně, platné územní rozhodnutí není na žádnou stavbu SOKP. Regionální alternativa má pozitivní průkaz účelnosti a proveditelnosti, což alternativa A-ZÚR nemá, ale několik staveb má DÚR, která byla několikrát přepracována, **avšak bez výsledného efektu – územního rozhodnutí.**

### 3. Závěr

Hlavní účel a smysl silničního okruhu kolem Prahy je vyloučení tranzitu kamionů a zbytkové dopravy z území celé Prahy, a tak zajistit pro stávající občany (1,3 mil.) i ty budoucí (0,5 mil.) vyhovující životní podmínky, především klima, které je nyní druhé nejhorší v republice po Ostravě. SOKP je považován za jeden celek a z toho důvodu má jednotné společné zásady pro realizaci (platné od roku 1998), což je logické. Tvrzení pana Mourka o rozdílnosti severního a východního sektoru je mylné a zavádějící.

Vzhledem k výše popsané jednostrannosti, absenci skutečné analýzy faktů a uvedeným hrubým nepřesnostem **ZMÍNĚNÁ STUDIE NENÍ DŮVĚRYHODNÁ** jako hlavní podklad k rozhodování ani o odborném dopravním řešení, ani o rozumném volebním programu. Vyjadřuje pouze zájem užší skupiny Pražanů a jde proti zájmu většiny obyvatel Prahy.

-----  
V případě zájmu můžu pro srovnání zaslat ve Wordu jak materiál ing. Strnada, tak moji analýzu.

Analýza vZÚR a vREG od pana Dušana Mourka se řadí k plejádě mýtů, polopравd až lží na téma silniční okruh kolem Prahy za posledních 20 let prezentovanou některou naší vládní administrativou a politickou reprezentací. Zda je správný názor oficiální, dokončit silniční okruh kolem Prahy **jako průtah**, nebo názor veřejnosti reprezentovaný občanským hnutím „za rozumný okruh“ dokončit SOKP **jako obchvat, nechme na občanech**.

V Praze 15. 11. 2019

Ing. Milan Strnad  
autorizovaný inženýr