

## Replika

k reportáži na [www.garaz.cz](http://www.garaz.cz) zveřejněné 20. 11. 2020

Rozhovor redaktora Jakuba Demla  
s ředitelem ŘSD ČR Ing. Radkem Mátlm

---

Na dotaz „Co je na vině, že Česko není ve výstavbě nových dálnic v Evropě na předních příčkách, spíše naopak“, ředitel ŘSD ČR Ing. Radek Mátl odpovídá: „Hlavním problémem ... jsou ... komplikované legislativní procesy“, a dodává, že „dříve byl rozsah územního rozhodnutí na stavby dálnic 20 stran a nyní je více než 300 stran a k tomu ještě stovky stran námitek“. Tato skutečnost signalizuje, že něco není v pořádku s kvalitou záměru a jeho projednáním. Příkladem je zmiňovaná stavba „SOKP 511 Běchovice – D1“, u které se ŘSD snaží od roku 2009 po několikáté získat pravomocné územní rozhodnutí, avšak bezvýsledně, z důvodu nekvalitního zpracování záměru a jeho protiprávního projednávání (prosazení). Je tedy zřejmé, že **„na vině“ je především ŘSD ČR včetně Ministerstva dopravy ČR v součinnosti se Středočeským KÚ a Magistrátem hlavního města Prahy. Komplikované legislativní procesy jsou na vině druhořadě a odpůrci – občané aktivisté na vině nejsou, neboť oni se brání stavebnímu záměru, který jim jen škodí a neslouží.**

Poznámka:

a) **Nekvalitní záměr stavby D0 511** ve stručnosti spočívá v:

- Zavádí tranzitní kamionovou a zbytkovou dopravu do intravilánu Prahy, a to se všemi negativy dopravy (hluk, emise, nehodovost).
- Vytváří v Městském organismu bariéru, která město rozděluje a umožňuje výstavbu logistických center do města evidentně nepatřících.
- Je ekologicky neúnosná, ohrožuje zdraví cca 100 tis. obyvatel, je ve střetu s cca 10 přírodními památkami, včetně Natury 2000.
- Její pořizovací náklady jsou cca 2× vyšší než je cena obvyklá (1,1 miliardy Kč na kilometr) a není ekonomicky opodstatněná včetně ekonomické návratnosti ani po 45 letech.

b) **Protiprávní projednání D0 511** ve stručnosti spočívá v:

- realizace staveb bez průkazu účelnosti a proveditelnosti,
- prosazování invariantního řešení SOKP,
- odmítání objektivního posouzení alternativní trasy SOKP versus alternativa A-ZÚR,
- zahájení majetkoprávní a projektové přípravy před vydáním pravomocného územního rozhodnutí,
- realizace stavby tzv. „salámovou metodou“, ne jako celek,
- neúčelné plýtvání veřejnými prostředky,
- protekcionismus,
- vliv systémové podjatosti.

Výše uvedené platí rovněž pro zbývající stavby dokončení SOKP (D0), tj. 518, 519, 520 a rekonstrukci D0 510. Obdobná situace je i u dalších dálničních staveb D3 (úsek ve Středočeském kraji) a D43 (úsek v Jihomoravském kraji).

Dokončení a zprovoznění SOKP (D0 Pražský okruh), který je součástí naší dálniční sítě a evropské sítě TEN-T, by mělo dle stávajících dohod být v roce 2030. Splnění tohoto termínu je problematické, ne-li neuskutečnitelné, i když ŘSD ČR protiprávně připravuje dokumentaci pro stavební povolení bez pravomocného územního rozhodnutí, a to pro trasu A-ZÚR, která je celá konfliktní, stejně jako její úsek D0 511. **Lze tedy očekávat oprávněné obstrukce od veřejnosti.**

Naděje na zprovoznění silničního okruhu kolem Prahy v roce 2030 pro občany ještě zůstává za podmínky, že **investor ŘSD ČR ukončí prosazování kontraproduktivního okruhu A-ZÚR a zahájí neprodleně přípravu zákonnými prostředky rozumného okruhu, který bude sloužit a ne škodit.**

Lhota, 25. 11. 2020



Ing. Milan Strnad  
autorizovaný inženýr