

Magistrát hl. m. Prahy
(podle rozdělovníku na 2. straně)

Mariánské náměstí 2/2
110 01 Praha 1

Věc: **Aktualizace č. 12 ZÚR a přehodnocení řešení SOKP s ohledem na klimatické závazky Prahy**
(AZUR 12 – změna koridoru SOKP – úsek č. 519)

Vážený pane primátore, vážení náměstci a členové výboru pro územní rozvoj,

v souvislosti s projednáním 12. aktualizace ZÚR se na vás obrácíme s žádostí o **přehodnocení řešení městské a tranzitní dopravy v pražské aglomeraci**. Silniční okruh kolem Prahy, který je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, má sloužit především pro dálkovou a mezistátní dopravu, nikoliv pro dopravu příměstskou a vnitroměstskou (jak je některými zastánci současné koncepce, kteří hovoří o „větší atraktivnosti pro řidiče tranzitující přes Prahu“, mylně veřejnosti zdůvodňován). Proto je logické, aby dálnice směřující do Prahy, byly propojeny dál od hlavního města za účelem odklonění nákladní dopravy mimo území Prahy (jak je uvedeno v programovém prohlášení vaší koalice). Oficiální data, odborné studie i zkušenosti z praxe potvrzují, že realizace SOKP dle ZÚR by způsobila obrovský nárůst osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci (například na úsecích SOKP 518 a 519 mají být až 2/3 dopravy indukované). **V zahraničí již dávno pochopili, že rozšiřování silniční kapacity v městských aglomeracích neřeší dopravní zácpy a naopak vede k dalšímu nárůstu IAD a nežádoucí podpoře suburbanizace.** Je třeba se zbavit převládající tradiční dopravní logiky. Představa, že více kapacitních komunikací v těsné blízkosti města nebo přímo ve městě samotném vyřeší problém tranzitní dopravy, nebo dokonce městské dopravy, je zcela mylná. Ve skutečnosti nastává známý jev dopravní indukce: čím více komunikací postavíme, tím více aut po nich do města přijede.

Současný koncept úseku SOKP 519 i ostatních nedokončených částí okruhu má kromě politického i odborný problém. Optimální varianta dlouhodobě nalezena prostě nebyla. Intenzity dopravy zatím výrazně narostly. Před 20 lety čtyři pruhy, dnes je navrhováno pruhů šest, v městském úseku u Černého Mostu dokonce osm až deset, což je podle bezpečnostního auditu velmi problematické. SOKP 519 byl navržen jako povrchová varianta, bez ohledu na rekreační oblast a přírodní park. ŘSD nyní nabízí možnost realizace tunelových variant pod Čimickým údolím, které však zpochybnilo již během jejich představení dotčeným obcím letos v březnu. Pozitivem tunelových variant jsou v této části trasy větší ochrana před hlukem a emisemi a menší vliv na krajinný ráz. To však nevyvažuje negativa v podobě nepříznivého vlivu na horninové podloží a vodní režim (stržení podzemních vod, odvodnění, ztráta vody Koztoprtského rybníka i Čimického potoka). Zůstávají ohroženy ekosystémy v Čimickém údolí i neřešený problém Čimického přivaděče a dálničního mostu s emisní i hlukovou zátěží přes Drahaňské údolí v blízkosti obce Dolní Chabry. Výškově složitý terén, nevhodný k realizaci jakékoliv liniové stavby, bude vyžadovat vysoké investiční náklady. **Pokud ŘSD směřuje k drahé variantě, která problémy nevyřeší, je legitimní se znovu ptát, zda tudy ... doslova, vede cesta k rychlému dokončení severní části Pražského okruhu. Obáváme se však, že návrh širšího koridoru trasy je zamýšlen jen jako taktická variantní hra pro EIA, ale skutečným cílem je větší volnost povrchového trasování dálnice v přírodním parku.**

Dáte šanci budoucí koncepční změně nebo budete dál pokračovat ve „vylepšování“ špatného zastaralého plánu? Budete mluvit o důležitosti Klimatického plánu a současně umožníte realizaci tranzitní dálnice, problematické trasy, vedené rekreačním územím a přírodním parkem (Drahaň-Troja), který jste letos dokonce podpořili vyšší ochranou jeho přírodní památky Zámky? Především, prosím, neříkejte, že změna koncepce není možná. Považuje snad někdo z vás přijatý Klimatický plán za nemožný? Odvážný, to ano, ale nikoliv nemožný, to by jistě nebyl vedením Prahy přijat.

Vážení politici, přejeme vám hodně odvahy, moudrosti a úspěchů při prosazování ekologicky a ekonomicky udržitelného dopravního řešení, které bude v souladu s klimatickými závazky Prahy a nepoškodí reputaci hlavního města v očích Evropské komise.

S pozdravem

Ing. arch. Petr Chaloupek

Ing. arch. Lenka Hornychová

Ing. arch. Kateřina Barozzi Postupová

Ing. Karel Havlíček

V Praze 28. 8. 2021

Rozdělovník:

MUDr. Zdeněk Hřib, primátor hl. m. Prahy
doc. Ing. arch. Petr Hlaváček, 1. náměstek primátora
Ing. Petr Hlubuček, náměstek primátora
Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora
Pavel Vyhnánek, M.A., náměstek primátora

Zdenek.Hrib@praha.eu
Petr.Hlavacek@praha.eu
Petr.Hlubucek@praha.eu
Adam.Scheinherr@praha.eu
Pavel.Vyhnanek@praha.eu

Výbor pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči ZHMP:

Petr Zeman, předseda výboru
Tomáš Murňák, místopředseda výboru
Ing. Milan Kryl, externí člen
RNDr. Jana Plamínková, členka
Ing. Pavel Richter, člen
PhDr. Pavel Světlík, člen

Petr.Zeman@praha.eu
Tomas.Murnak@praha.eu
Milan.Kryl@post.cz
Jana.Plaminkova@praha.eu
Pavel.Richter@praha.eu
Pavel.Svetlik@praha.eu

Odkazy:

- Odborná studie o dopravní indukci v důsledku rozšiřování silniční kapacity
<https://www.vtppi.org/gentraf.pdf>
- IPR Praha: „Větší kapacita silnic vede k většímu množství automobilů a jejich uživatelů.“
<https://twitter.com/iprpraha/status/1275343935498567680/>
<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>

Plánovaná transevropská dálnice skrz Prahu je navíc v rozporu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky

ČR a EU – viz příloha dále a prezentace (11 stran):

https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2021/08/Rozpory_SOKP_dle_ZUR.pdf

Praha nedávno schválila Klimatický plán, který obsahuje opatření na podporu udržitelné mobility a snižování emisí CO₂. V červenci 2021 jste přijali na návštěvě místopředsedu Evropské komise Franse Timmermanse, který podle tiskové zprávy „vnímá Prahu jako důležitého partnera v prosazování společných cílů v oblasti životního prostředí“. Zároveň usilujete o peníze z evropských fondů k naplňování cílů Klimatického plánu.

https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/mistopredseda_evropske_komise_vnima.html

Pokud to Praha myslí vážně, **je nezbytné přehodnotit investice do „fosilní infrastruktury na základě desítky let starých plánů“**. Pevně věříme, že budete s Evropskou komisí jednat férově a budete pracovat na dodržení klimatického závazku hl. města, NIKOLIV mrhat veřejnými prostředky na vybudování transevropské dálnice skrz Prahu, a preferovat tak, pro životní prostředí, ten nejškodlivější druh dopravy.

Šestiproudá dálnice skrz Prahu je v rozporu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky ČR a EU

- **Strategický rámec ČR:** omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO₂ x prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO₂
- **Strategický plán hl. města Prahy:** město krátkých vzdáleností, podpora šetrné dopravy, rozvoj příměstské krajiny x dálnice nenaplnuje koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu zejména na severu Prahy
- **Koncepce městské a aktivní mobility:** snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu x zvyšuje mobilitu pro cesty autem a nemotivuje lidi k využívání ekologických druhů dopravy
- **Dopravní politika ČR:** rozvoj dopravy v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě x rozvoj dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejškodlivější podobě
- **Plán udržitelné mobility Prahy a okolí:** zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví x snížení prostorové efektivity dopravy, zvýšení uhlíkové stopy, snížení finanční udržitelnosti, zhoršení lidské zdraví
- **Klimatický plán hl. města Prahy:** snižování intenzity automobilové dopravy, snížení emisí CO₂ o 45% do roku 2030 x zvyšování intenzity automobilové dopravy, zvýšení emisí CO₂
- **Evropská strategie pro udržitelnou mobilitu:** snížení závislosti na fosilních palivech, přesun k udržitelnějším druhům dopravy x zvýšení závislosti na fosilních palivech, podpora energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy
- **Zelená dohoda pro Evropu:** zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO₂ z dopravy o 90% do roku 2050 x prosazování nejvíce znečišťujících, nejdražších a pro zdraví nejhorších forem dopravy, zvýšení emisí CO₂