



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček

náměstek primátora pro oblast územního rozvoje a územního  
plánu



MHMPXPGZGBAS

Praha 1. října 2021

Váš dopis zn./ze dne: 30. srpna 2021

Č. j.: MHMP 1525883/2021

Počet listů/příloh: 2/0

Vážení,

děkujeme za Váš inspirativní dopis ze dne 30. 8. 2021. Potvrzujeme, že vymezený koridor v územně plánovací dokumentaci pro umístění Pražského okruhu, tedy komunikace, jejímž investorem je stát, je skutečně stále aktuální. Pražský okruh je kromě územně plánovací dokumentace zanesen také v platném Strategickém plánu a Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Hlavní město Praha je se svými cca 1,3 miliony (dle ČSÚ) největším městem ČR a zároveň 14. největším městem EU, z čehož vyplývá velká atraktivita jako zdroje a cíle cest nejen v rámci Středočeského kraje. V Praze a přilehlém regionu přibýlo za poslední desítky let několik stovek tisíc obyvatel, kteří se potřebují dostat za svými cíli. Praha v souladu s platnou dopravní politikou preferuje veřejnou hromadnou dopravu a dopravu nemotorovou, avšak v případě zástavby tohoto typu a hustoty je nezbytné vždy počítat s určitou mírou automobilové dopravy a zároveň je zde určitá (menší) část tranzitní dopravy. Není bohužel fyzicky ani ekonomicky možné pokrýt všechny tyto vazby veřejnou dopravou a nemotorovou dopravou. Právě pro všechny tyto nezbytné vazby včetně zásobování zbožím a službami by měl sloužit Pražský okruh. Zajistit obsluhu okraje města a přilehlé části Středočeského kraje a převést dopravu tranzitní. To vše mimo intenzivně zastavěné části města a v takové podobě, aby co nejméně zasáhl obyvatele přilehlých oblastí, ať už bariérovým efektem, nebo hlukem a exhalacemi.

Právě k tomu, aby bylo umožněno trasu připravovat v různých variantách a vyhodnocovat veškeré vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí a vybrat tu nejoptimálnější, slouží i Aktualizace č. 12 ZÚR. Stavební zákon v ČR je konstruován tak, že koridor v územně-plánovací dokumentaci neznamená automaticky výstavbu dané infrastruktury a už vůbec ne v celém rozsahu koridoru či plochy. Jednotlivé nástroje územního plánování mají přitom rozdílné měřítko a záměr je jejich prostřednictvím postupně zpřesňován. Smyslem je tedy skutečně hledat nové modifikace stávající trasy, ale ne proto, aby se více poškodil přírodní park, ale právě aby došlo k co nejmenšímu vlivu na obyvatele a životní prostředí a varianta byla tak akceptovatelnější pro všechny zúčastněné.

Investorem stavby je ŘSD, organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR a tudíž financovaná z našich daní, musí se proto chovat jako žádný hospodář, s ohledem na dané navrhuje komunikace tak, aby měly zjednodušeně co nejlepší poměr cena / výkon. Obecně je vnímáno, že nová infrastruktura indukuje nové cesty, platí to totiž nejen o silniční infrastruktuře, ale i o jakékoliv jiné dopravní infrastruktuře, kde jsou zdroje a cíle cest. Jakákoliv varianta Pražského okruhu tak indukuje nové cesty, a pokud bychom chtěli indukci zabránit, je optimální nepostavit

žádnou novou dopravní infrastrukturu, ani Pražský okruh, ani žádnou novou silnici. Ale tím zároveň rezignujeme na objektivní potřebu odvedení zbytné dopravy z centrálních částí města, kde na rozdíl od nově připravované trasy okruhu lze jen obtížně řešit dopady provozu. Zároveň však dále pokračuje růst populace celé Pražské metropolitní oblasti a míra vztahů s hlavním městem. Ideální variantu pro všechny zainteresované strany lze těžko nalézt, vždy se jedná o kompromisní řešení. Vždy jde o vážení dopadů a přínosů, a to nejen lokálních ale i celoměstských. Nikde není rovněž uvedeno, že by Pražský okruh definitivně vyřešil veškeré problémy dopravy, ať už bude v jakékoliv variantě. Zdůrazňujeme, že varianta Pražského okruhu zakotvená ve všech územně plánovacích dokumentacích a strategiích sleduje cíle uvedené výše. Základním předpokladem pro proveditelnost variant není jen technická či územní průchodnost či ekonomické hledisko, ale také nalezení konsenzu politické reprezentace obou krajů. Jednoduše platí, není-li dohoda na odlišné variantě, pak taková varianta je jen hypotetická.

Přijatý klimatický plán rozhodně městem dlouhodobě akceptovanou variantu Pražského okruhu nepopírá, ba dokonce navrhuje pro automobilovou dopravu řešit snížení uhlíkové stopy výraznou elektrizací dopravních výkonů a regulací v centrální oblasti města pomocí efektivní parkovací politiky a výkonového zpoplatnění (mýta). Jedině tak dojde k uvolnění prostoru pro veřejnou a nemotorovou dopravu. Souhlasíme však, že pokud by se přijalo velké množství restrikcí v automobilové dopravě, které by mohly být z hlediska celostátní legislativy vymáhány, zcela jistě by to vedlo k poklesu dopravních výkonů, a tudíž k snazšímu poklesu emisí lokálních i globálních polutantů. I tak by ale trasa pro kapacitní komunikaci na severu města musela být zachována, což potvrzují i poslední návrhy Ing. Strnada, který doplňuje tzv. regionální variantu Pražského okruhu novou komunikací v tunelu mezi Horoměřicemi, Suchdolem a Bohnicemi. Ve výsledku tak dochází k výraznému navýšení délky silniční sítě a velmi pravděpodobně také k růstu dopravních výkonů v dlouhodobém horizontu, protože by zcela jistě došlo k zesílení jevu suburbanizace ve vzdálenější poloze od hlavního města Prahy, což znamená delší dojížděkové vazby.

S pozdravem

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček  
náměstek primátora pro oblast územního rozvoje a územního plánu  
podepsáno elektronicky

Vážená paní  
**Ing. arch. Kateřina Barozzi Postupová**  
postupova@seznam.cz

Vážená paní  
**Ing. arch. Lenka Hornychová**  
Hornychova.lenka@gmail.com

Vážený pan

**Ing. arch. Petr Chaloupek**

Petrcha.arch@gmail.com

Vážený pan

**Ing. Karel Havlíček**

Karel.havlicek@intax.cz