

Magistrát hlavního města Prahy
doc. Ing. arch. Petr Hlaváček
Mariánské náměstí 2/2
110 01 Praha 1

Věc: **Odpověď k dopisu č. j. MHMP 1525883/2021 z 1. října 2021**

Vážený pane náměstků primátora,

dopisem z 30. srpna 2021 jsme vás seznámili s naším názorem na funkci SOKP (Pražský okruh), na existenci indukce dopravy a její vliv, a na navržené extrémně drahé řešení severního úseku SOKP (stavby 518, 519, 520). Vaše odpověď nás zklamala, její tón je obecný až didaktický, obsahuje všeobecné pravdy a současně mnoho nelogických zdůvodnění. Ve Vaší odpovědi jste potvrdil, že **zastaralý vymezený koridor je stále aktuální, protože hlavním kritériem nejsou odborné aspekty řešení, ale především „nalezení konsenzu politické reprezentace obou krajů“**. Jedná se o zcela zavádějící a nepřijatelný pohled na způsob řešení tohoto problému. Je třeba, aby vznikl kvalitní projekt **na základě odborného posouzení několika variant, který politici představí veřejnosti, svým voličům a budou prosazovat jeho realizaci**. Současná realita je bohužel taková, že během extrémně dlouhé přípravy se natolik změnil požadavky na tuto dopravní stavbu, že s původním záměrem už má jen velmi málo společného. Plánovaný silniční obchvat Prahy z 30. let minulého století, kdy vedl daleko za městem, se změnil na šestiproudou dálnici vedenou územím Prahy a zcela absurdně přírodním rekreačním parkem. Takováto dálnice by způsobila podstatné zhoršení životního prostředí a ohrozila by zdraví desítek tisíc občanů v dotčených městských částech.

Uvádíte, že SOKP dle ZÚR je zanesen také v platném Strategickém plánu a Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. To je sice pravda, avšak tato stavba **je v zásadním rozporu s cíli a principy obou strategických dokumentů** – viz příloha dále.

Rovněž považujeme za nesprávné tvrzení, že Pražský okruh má zajistit obsluhu města a kraje. Jedná se o dálniční komunikaci určenou pro dálkovou a mezistátní dopravu, která svými parametry a polohou nemůže efektivně fungovat pro městské vazby – více v příloze.

Také uvádíte, že „ideální variantu pro všechny zainteresované strany lze těžko nalézt, vždy se jedná o kompromisní řešení“. Není možné souhlasit s budováním trasy, která je (po všech stránkách) závadná. **Vždy lze navrhnout a postavit novou dopravní infrastrukturu tak, aby maximálně sloužila a jen minimálně škodila**. Základním předpokladem proveditelnosti investice je její technická či územní průchodnost včetně ekologické přijatelnosti a ekonomické únosnosti, což jsou atributy konkrétní a trvalé. **V tomto případě se investor ŘSD nechová jako řádný hospodář**, který „navrhuje komunikace tak, aby měly – zjednodušeně řečeno – co nejlepší poměr cena/výkon“, ale pracuje podle politické objednávky.

Skutečnost, že klimatický plán prosazovanou variantu Pražského okruhu nepopírá, naznačuje, že klimatický plán byl vyhotoven účelově pod nežádoucím vlivem. Je všeobecně známo a také prokázáno, že **hlavním zdrojem znečištění v Praze je především automobilová doprava a že výstavba nových silnic ve městech vede ke zhoršení ovzduší a zvýšení emisí CO₂** – viz odkazy v příloze. Očekávané snížení uhlíkové stopy elektrizací a regulací dopravy mýtem se o zlepšení klimatu přičiní jen okrajově.

V závěru uvádíte nepravdivou informaci, že „**v posledním návrhu regionální varianty Pražského okruhu Ing. Strnad doplnil novou komunikaci v tunelu mezi Horoměřicemi, Suchdolem a Bohnicemi**“. Proti tomu se Ing. Milan Strnad ostře ohradil, protože takovou komunikaci nikdy nenavrhoval. V souvislosti s regionální alternativou SOKP byla již v roce 2006 navrhována městská sběrná komunikace s přemostěním Vltavy mezi Prahou 6 a Prahou 8. Tato sběrná komunikace měla v severním sektoru Prahy pro místní městskou dopravu propojit její východní a západní část od Vysočanské radiály k letišti Ruzyně a zároveň

vyloučit místní dopravu z SOKP (mísení dopravy tranzitní s místní – nehodovost). Tento návrh byl Útvarem rozvoje hlavního města Prahy zamítnut (ÚRM č.j. 11304-06 z 7. 12. 2006) s tím, že se předpokládá „nízkovodní most“, k jehož realizaci zatím nedošlo.

Ve vaší odpovědi jsme nenalezli žádný návrh řešení námi popsaného problému. **Nesouhlasíme s vedením šestiproudé dálnice přes přírodní park Draháň – Troja a žádáme odpovědný přístup k realizaci této stavby, která může nezodpovědným politickým rozhodnutím způsobit nevratné ekologické, dopravní a urbanistické škody na severu Prahy s negativními důsledky pro celou pražskou aglomeraci.**

Diskuzi nepovažujeme za ukončenou. Pevně věříme, že přehodnotíte svůj postoj k této nekoncepční, extrémně nákladné a škodlivé stavbě a že budete usilovat o rozumné řešení, které bude skutečně v souladu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky Prahy, ČR a EU.

S pozdravem

Ing. arch. Petr Chaloupek
petrcha.arch@gmail.com

Ing. arch. Lenka Hornychová
hornychova.lenka@gmail.com

Ing. arch. Kateřina Barozzi Postupová
postupova@seznam.cz

Ing. Karel Havlíček
karel.havlicek@intax.cz

V Praze 19. 10. 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

Předcházející e-mailová korespondence:

1. [Dopis z 30. srpna 2021](#) – adresáti: podle výše uvedeného rozdělovníku

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

2. [Odpověď z 1. října 2021](#) – autor: 1. náměstek primátora doc. Ing. arch. Petr Hlaváček

Věc: Č. j.: MHMP 1525883/2021

Dálniční okruh skrz Prahu je v rozporu s klimatickým závazkem hlavního města

<https://rozumnadoprava.cz/dalnicni-okruh-skrz-prahu-je-v-rozporu-s-klimatickym-zavazkem-hlavniho-mesta/>

<https://denikreferendum.cz/clanek/33098-stavet-silnice-mestum-neulehci-vdoprave-ani-v-klimatu>

<https://www.akademiemobility.cz/aktuality/1291/otevreny-dopis-na-mzp-k-dostavbe-prazskeho-okruhu-sokp-520-mzp500>

Proč se v Praze prosazuje trasa A-ZÚR, tj. řešení, které je v rozporu se všemi ([opravdu se všemi!](#)) strategickými dokumenty a klimatickými závazky, které přijala EU, Česká republika a hl. m. Praha? Proč je tedy Praha a Česká republika přijímaly, když je nehodlají dodržovat?

Tato a další „Proč?“ jsou na [webové stránce: O čem by se mělo mluvit](#)

SOKP dle ZÚR je v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

Zvýšení prostorové efektivity dopravy

Naopak v důsledku výrazného nárůstu dopravních výkonů IAD (u SOKP 518 a 519 se jedná o 770 000 vozokilometrů denně) a **zvýšení atraktivity cest autem** na úkor prostorově efektivnějších druhů dopravy dojde ke snížení prostorové efektivity dopravy. Desítky tisíce aut navíc, které sjedou z okruhu, budou zabírat prostor na pražských komunikacích a plochy pro parkování ve městě.

Snížení uhlíkové stopy

Naopak **dojde k výraznému zvýšení uhlíkové stopy**, a to z následujících důvodů:

- několikaletá výstavba šestiproudé dálnice včetně mimoúrovňových křižovatek, tunelů, mostů a přivaděčů v těsné blízkosti rezidenční zástavby a přírodních památek na území Prahy;
- přivedení tranzitní kamionové dopravy na území Prahy;
- celkový nárůst dopravních výkonů na území Prahy;
- nárůst dopravních výkonů na stávajících komunikacích uvnitř Prahy v důsledku dopravní indukce;
- větší nabídka silniční kapacity a tedy atraktivnější podmínky pro automobilovou dopravu (s výrazně vyšší uhlíkovou stopou) v neprospěch alternativních druhů dopravy;
- nákladný a energeticky náročný provoz zejména tunelových úseků.

Zvýšení bezpečnosti

Naopak **dojde ke snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti** v důsledku mísení městské a tranzitní kamionové dopravy, vyšší návrhové rychlosti na okruhu a tunelovým úsekům s krátkými vzdálenostmi mezi MÚK. Paradoxně na dočasně odlehčených městských komunikacích se zvýší rychlost (pokud nebude zavedena plošně 30 km/h), což rovněž povede ke snížení bezpečnosti.

Zvýšení finanční udržitelnosti

Naopak **obrovské pořizovací náklady na výstavbu a náklady na provoz a údržbu** (zejména tunelů a mostů) budou mít za následek **snížení finanční udržitelnosti**. Extrémně nákladný projekt bez ekonomické návratnosti. Navíc je zapotřebí započítat i negativní externality. Podle studie Evropské komise z roku 2019 činí externí náklady silniční dopravy cca 13,5 miliard Euro.

Sustainable transport infrastructure charging and internalisation of transport externalities

<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0efedf2c-a386-11e9-9d01-01aa75ed71a1>

Zlepšení lidského zdraví

Obrovský nárůst nákladní a osobní automobilové dopravy v pražské aglomeraci (v důsledku dopravní indukce i na stávajících komunikacích) zakonzervuje stávající špatné klima, zhorší hlukovou zátěž a tím **povede ke zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy**. Větší využívání aut na úkor VHD, kol či pěší dopravy bude mít negativní dopady také na zdraví řidičů v důsledku vystavení výrazně vyššímu množství škodlivých látek uvnitř vozidla a nižší pohybové aktivitě.

Jezdíte do práce autem? Dýcháte horší vzduch než chodci a lidé v MHD

<https://www.cistoustopou.cz/autem/clanek/jezdite-do-prace-autem-dychate-horsi-vzduch-nez-chodci-lide-v-mhd-1003>

Rozpor se Strategickým plánem hlavního města Prahy

„Město se nemůže přizpůsobovat dopravě, naopak doprava se musí přizpůsobit městu. Město bude upřednostňovat šetrnou dopravu pěší a cyklistickou a dopravu veřejnou, která je už dnes na velmi vysoké úrovni...“

Umístění šestiproudé transevropské dálnice na území hl. města s odůvodněním, že má sloužit pro městskou dopravu, je v naprostém rozporu s výše uvedeným požadavkem strategického plánu. Město se tak bude muset přizpůsobit IAD, obětovat rezidenční, přírodní a rekreační lokality na severu Prahy ve prospěch energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy. Navíc bude potlačena role pěší, cyklistické a veřejné dopravy. Přívoz či lanovka s několika přestupy nemají šanci konkurovat dvěma dálničním spojeními (SOKP, TKB) mezi Prahou 6 a Prahou 8.

*„Individuální automobilová doprava s sebou nese řadu nákladů a externalit... Přestože se diskuze ohledně dopravy tradičně věnuje až jednotlivým nástrojům řešícím problémy způsobené dopravou, například potřebě nových kapacitních silnic nebo nové linie veřejné dopravy, je důležité si uvědomit, že doprava není izolovaný fenomén. Doprava je integrálním projevem využívání území a její charakter a intenzita je mimo jiné podmíněna vystavěnou strukturou města. Proto bychom neměli tak jako doposud léčit symptomy, ale **správným uspořádáním města řešit problémy dopravy hned u jejich počátku**. Další rozvoj tedy musí **upřednostňovat vyšší intenzity využití území, které vedou i k potřebě prostorově efektivních způsobů dopravy, jako je chůze, jízda na kole nebo veřejná doprava...**“*

Realizace SOKP dle ZÚR s sebou ponese obrovské náklady a negativní externality. Navíc se jedná o typické léčení symptomů, které je však nesprávné, a neřeší kořenové příčiny současné kritické dopravní situace (nekoncepční dopravní a územní plánování, divoká suburbanizace, vznik obřích logistických hal a obchodních center). Naopak zvyhodňuje záměry spojené s IAD a řadu problémů spíš prohloubí.

„Postupně se naplní koncepce města krátkých vzdáleností a rozvine se městská i příměstská krajina při respektování koncepce zelené infrastruktury.“

Realizace šestiproudé dálnice mezi Prahou 6 a Prahou 8 neumožňuje efektivně naplňovat koncepci města krátkých vzdáleností. Navíc likviduje příměstskou krajinu na severu Prahy a nutí místní obyvatele cestovat za přírodou dál od Prahy.

„Aktivně chránit a rozvíjet krajinu jako nositele kulturního dědictví.“

Krajina na severu Prahy má nesmírnou historickou a kulturní hodnotu. Nachází se zde např. hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm z doby kamenné. SOKP dle ZÚR by znehodnotilo tuto vzácnou oblast se svým přírodním a kulturně historickým bohatstvím.

„Praha dosáhne zdravého přírodního a urbánního prostředí, z kvalitních podmínek pro život obyvatel a zlepšení stavu přírody a krajiny. Sniží současnou ekologickou zátěž, především znečištění ovzduší v některých lokalitách, a dosáhne rovnováhy mezi sídelními strukturami a krajinou tak, že se stane městem čistým, zdravým a harmonickým.“

Realizace šestiproudé transevropské dálnice pouhých 5 km od Pražského hradu vážně poškodí přírodu a krajinu a sníží kvalitu života pro desítky tisíc obyvatel na severu Prahy, kteří budou vystaveni hluku a zplodinám ze silničního provozu a přijdou o přírodní a rekreační zázemí. Zvýší se ekologická zátěž, zhorší se znečištění ovzduší a v důsledku nárůstu dopravních výkonů IAD může dojít ke zhoršení životního prostředí i ve vzdálenějších lokalitách.

„Oblast mezi Bohnicemi a Drahaní s protilehlým břehem Vltavy, je mimořádná svým přírodním a kulturně historickým významem od pravěku. Město zde přirozeně přechází do volné krajiny. Zničení a odříznutí lokality dálnicí by bylo urbanistickým zločinem.“



Autor citátu: Ing. Jiří Vohradský, ak.mal.

<https://e-petice.cz/petitions/petice-za-rozumne-reseni-okruhu-kolem-prahy.html>

Pražský okruh má sloužit především pro dálkovou dopravu, nikoliv usnadňovat dojíždění autem

Funkce Pražského okruhu pro distribuci zdrojové a cílové dopravy po obvodu města je problematická, protože usnadní dojíždění autem (i ze vzdálenějších lokalit). Za účelem ochrany životního prostředí a zlepšení dopravní situace ve městě je naopak žádoucí, aby lidé nemuseli dojíždět do Prahy vůbec, tj. aby mohli uspokojit své potřeby v místě bydliště a v případě dojíždění použili veřejnou hromadnou dopravu. Navíc v prosazované poloze blízko města realizace okruhu, který bude sloužit i jako příjezdová komunikace do Prahy, degraduje středočeské obce (bez dostatečné občanské vybavenosti a dopravní infrastruktury) na pouhé „noclehárny“ a výrazně ztíží polycentrický rozvoj Středočeského kraje. Zlepšení dostupnosti Prahy automobilem je z hlediska potřeby vyváženého územního rozvoje a zvyšování soběstačnosti středočeských měst a obcí nežádoucí.

SOKP dle ZÚR nemůže zároveň plnit funkci dálnice a místní komunikace

- Zákon o pozemních komunikacích (Zákon č. 13/1997 Sb.) rozlišuje charakter a funkce dálnice pro dálkovou dopravu a místní komunikace pro místní (městskou dopravu), tedy podle § 4, resp. 6:

„Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.“

„Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.“

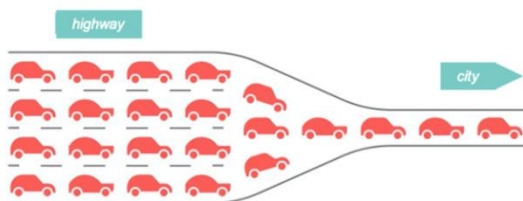
- Nařízení EU č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, čl. 17, odst. 2, resp. čl. 17, odst. 3a):

„Silnice vysoké kvality ... (a tedy i SOKP jako součást TEN-T) plní důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra, ... spojují horské, vzdálené, špatně přístupné a okrajové regiony NUTS 2 s centrálními regiony Unie.“

„Dálnice (tedy SOKP) je speciálně projektovaná silnice vybudovaná pro provoz motorových vozidel, která neslouží k obsluze přilehlých pozemků ...“

The Bottleneck

If this is your problem...



...then this isn't your solution

