

Ministerstvo dopravy ČR
Mgr. Martin Kupka
ministr dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

17. 1. 2022

Vážený pane ministře,

naše stanovisko k dokončení silničního okruhu kolem Prahy jsme od konce roku 2020 zaslali již řadě senátorů (členům Fóra pražských senátorů i členům Podvýboru pro energetiku a dopravu) a také řadě poslanců – lídrům koalic SPOLU a PirSTAN v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. Očekáváme, že Vy, jako nový ministr dopravy, projevíte osobní zájem se podrobněji seznámit s problematikou a po prostudování tohoto materiálu se budete snažit objektivně posoudit problémy.

Politická rozhodnutí bez objektivního odborného posouzení komplikují jejich realizaci. Příkladem je třeba dokončení dálnice D3 u Českých Budějovic: politickým prosazením 1 km dlouhého tunelu pod hladinou spodní vody a potoka, místo řešení navrženého odborníky, tj. tunelu v délce 260 m nad hladinou spodní vody, došlo ke zvýšení finančních nákladů a také k prodloužení termínu realizace (viz článek z 2. 5 2021: [Tunel u Budějovic? Největší technický problém na vznikající síti dálnic](#)).

Zpracovali jsme základní informace, protože věříme, že jako ministr dopravy objektivně posoudíte problémy týkající se:

- a) dokončení silničního okruhu kolem Prahy a
- b) dálnice Brno – Vídeň.

a) Silniční okruh kolem Prahy (SOKP)

MOTO: *Každý investiční počín v Praze a její aglomeraci musí maximálně sloužit a minimálně škodit veřejnosti.*

Trasa Pražského okruhu (dálnice D0), která je součástí tras TEN-T, vychází ze starých plánů z 60. let minulého století a nezohledňuje radikální změny a rozvoj, ke kterým mezitím došlo. Nejedná se již o okruh, ale o dálniční průtah skrz hustě obydlené oblasti, parky a chráněné přírodní památky na území Prahy. **Projekt v prosazované trase A-ZÚR je v rozporu s nařízením č. 1315/2013** Evropského parlamentu a Rady, kde definice pro trasy TEN-T vyžaduje, aby tranzitní kamionová doprava míjela sídelní útvary, a nepřipouští její mísení s místní dopravou.

Do českého právního řádu byla zákonem č. 152/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou č. 317/2011 Sb., kterou se mění vyhláška č. 104/1997 Sb., **zavedena povinnost provádět příslušné nástroje a postupy uvedené ve směrnici Evropského parlamentu na pozemní komunikace sítě TEN-T.** Z hlediska této platné legislativy (zákon č. 152/2011 Sb.) je **bezpečnostní audit povinnou složkou každého stupně projektové dokumentace** a příslušného správního řízení, a tím je k dispozici pro všechny dotčené orgány.

V roce 2014 na základě směrnice Evropského parlamentu a zákona č. 152/2011 Sb. zadal ministr dopravy (Antonín Prachař) zpracování Regionální alternativy k trase A-ZÚR, která byla v roce 2015 vyhotovena. Tuto Regionální alternativu ministr Dan Ťok nepředložil k veřejnému projednávání.

V roce 2020 městské části a obce, dotčené prosazovanou alternativou A-ZÚR, na své vlastní náklady **zajistily aktualizaci této Studie proveditelnosti Regionální alternativy (2015) vzhledem k platným územním plánům obcí**. Studie je k dispozici na městském úřadu Dolní Chabry (zprávy a mapy jsou dostupné z <https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020>).

V roce 2018 byl pro část Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) Ředitelstvím silnic a dálnic ČR v souladu s požadavky na bezpečnost pozemních komunikací transevropské silniční sítě zadán a následně také zpracován bezpečnostní audit pro úsek Satalice – Běchovice. Tento úsek již dnes kapacitně nevyhovuje stávajícímu provozu a po jeho rozšíření na 3+3 pruhy nebude jeho kapacita dostatečná ani pro očekávané zvýšené intenzity dopravy po dokončení okruhu. Vypracovaný obsáhlý dokument **Studie bezpečnosti a analýzy rizik k DÚR PRAŽSKÝ OKRUH D0, STAVBA 510 „SATALICE – BĚCHOVICE, ZKAPACITNĚNÍ“** (326 stran) obsahuje **Závěry z kapacitních posouzení** na str. 150.

Z tohoto bezpečnostního auditu jasně vyplývá, že **realizace zkapacitnění stavby SOKP 510 spojená s dostavbou SOKP 511 má velká rizika** a v navrhovaném uspořádání nepovede ke zlepšení plynulosti dopravy a **způsobí zvýšení nehodovosti**. Z bezpečnostního auditu vyplývá, že **navrhované řešení je nevhodné** a s ohledem na okolní zástavbu **nelze rozšířit na již teď potřebné 2x4 jízdní pruhy** a kvůli nárůstu intenzity dopravy **výhledově až na 2x5 pruhů**. **Proto audit navrhuje uvažovat o realizaci ve vzdálenější alternativě na východ od Prahy**. Přínosy staveb 510 a 511 jsou negativní a naopak povedou ke zhoršení dopravně bezpečnostní situace. **Trasa nesplňuje podmínky pro plynulou a bezpečnou dopravu**.

Podstatné je též **hledisko ekonomické**. Oproti prosazované alternativě A-ZÚR jsou stavební náklady **u Regionální alternativy o cca 22 mld. Kč nižší**. S ohledem na uplatňované změny v trase A-ZÚR – další tunelové a více zahloubené úseky – bude finanční rozdíl razantně vyšší.

Délka obou alternativ z hlediska výběru mýta je prakticky stejná (rozdíl je cca 3 km). **Důležitá je ekonomická opodstatněnost**. Při nižších investičních nákladech **Regionální alternativa** výběrem mýta **vygeneruje dostatečný objem finančních prostředků, které umožní vlastní investiční náklady a dále zajistí financování i běžné údržby a periodických oprav**. Při alternativě SOKP A-ZÚR se umožní jen část vlastních nákladů a zbývající financování bude nutno zajistit ze státního rozpočtu.

Přínosem alternativy Regionální je také vyloučení tranzitní kamionové dopravy ze silnic II. a III. třídy ve Středočeském kraji mezi trasou A-ZÚR a trasou Regionální. Prosazovaná trasa A-ZÚR nechrání obyvatele Prahy (cca 100 000) a pražské aglomerace před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (tzn. nesoulad s platnou legislativou) – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Vede přes chráněnou oblast Kaňon Vltavy u Sedlce, která je součástí NATURA 2000 a dalšími přírodními parky. Dále je v rozporu s klimatickým závazkem hlavního města Prahy a neumožní plnění cílů klimatického plánu, který byl představen na konferenci OSN COP26 v Glasgow v listopadu 2021.

Trasa Regionální alternativy vede v dostatečné vzdálenosti mimo platné územní plány obcí (v nich žije cca 20 tisíc obyvatel). Splňuje veškeré požadavky na trasy TEN-T, má sídlní útvary a **lepší dopravní obslužnost území mezi Čelákovcem, Kostelcem nad Labem a Neratovicemi**.

Mezinárodní dálniční síť má primárně zajišťovat řádné fungování vnitřního trhu EU, propojovat evropské regiony a zajišťovat plynulou přeshraniční dopravu. Realizovat šestiproudou dálnici skrz Prahu, aby zároveň plnila funkci místního propojení Prahy 6 a Prahy 8, je kontraproduktivní nesmysl.

Trasa prosazovaného okruhu D0 je v rozporu s požadavkem vést dálnice dál od lidských obydlí a odporuje klimatickému plánu stanovenému v Zelené dohodě pro Evropu i klimatickému plánu ČR a Prahy a dalším strategickým dokumentům.

b) Dálnice Brno – Vídeň

Principem realizace dálničního spojení na Vídeň je nezavádět tranzitní a zbytkovou dopravu do Brna a vést ji přímo v trase Břeclav – Hulín – Ostrava – Katovice, tedy po dálnici D55, a tím odlehčit přetížené dálnici D1 u Brna. S trasou dálnice D52 přes hraniční přechod Mikulov dlouhodobě nesouhlasí veřejnost na české a rakouské straně.

Dlouhodobě se šíří dezinformace o tom, že rakouská strana dokončila svoji část dálnice A5 z Vídně směrem na Brno. Zastvění vědí, že to není pravda a že tato dálnice končí cca 10 km jižně od hranice ČR. Následuje původní dvoupruhová silnice, z které podstatná část byla nahrazena před několika lety (po 30 letech utrpení místních občanů) konečně obchvatem obce Drasenhofenu. Tento obchvat je klasická dvoupruhová silnice.

Rakouská vláda již v roce 2011 přijala usnesení, že dálnice A5 nebude dokončována, neboť na straně ČR není návaznost.

ČR od roku 2003 projednává komunikaci 52, původně jako rychlostní silnici a později jako dálnici. Trasa na Mikulov se ukazuje jako zcela nevhodná a bylo odjakživa chybou, že nebylo důsledně řešeno napojení Brno – Vídeň s využitím dálnice D2 a kvalitním obchvatem Břeclavi, který Břeclav už dávno měla mít.

Nová rakouská vláda nyní zaujala **zásadně nový přístup k výstavbě dopravní infrastruktury.**

Přehledně to shrnula rakouská ministryně odpovědná za tuto problematiku – viz https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/20211201_klimacheck-ASFINAG-bauprogramm.html pod odkazem „Alle weiteren Projekte“.

K trase spojení na Brno ministryně uvádí (níže je Google překlad):

„Dálnice A5 Weinviertel (2. etapa realizace)

Dálnice A5 představuje poslední úsek vysokoúrovňového spojení mezi Rakouskem a Českou republikou a jako taková je uvedena i v nařízení Evropské komise o TEN-T. Vysokoúrovňové spoje podle tohoto nařízení nemusí být nutně dálnice nebo rychlostní silnice, ale mohou být realizovány i po jiných vhodných komunikacích. Na české straně se v současnosti neplánuje okamžité zahájení výstavby. V souladu s doporučením Účetního dvora, že silnice by měly být rozšiřovány pouze v případě, že se stavební práce plánují i v sousední zemi, nebude zde ASFINAG nadále přijímat žádná okamžitá opatření. Ta nejsou v současnosti vzhledem k dopravní situaci potřeba.“

Vedení ŘSD ČR je dobře informováno, že je dopravně i z hlediska dopadů na obyvatelstvo a přírodu daleko vhodnější spojení vytvořené ve směru stávající komunikace od mimoúrovňového křížení na rakouské dálnici A5, tj. MÚK Grosskrut. Odtud je velmi blízko k hraničnímu přechodu Břeclav / Poštorná a napojení na obchvat Břeclavi a dálnici D2. **Generální ředitel ŘSD ČR Ing. Radek Mátl už více než rok má tuto informaci o této dopravní výhodnosti, ale navrhovaným řešením se nezabývá.**

Velmi podstatné totiž je, že od Břeclavi lze vést dálkovou tranzitní dopravu (kamiony) na Polsko ne do Brna, ale po budované dálnici D55 směrem na Otrokovice – Hulín, kde by se tato dálková doprava napojila na dálnici D1 a vedla dále směrem na Polsko. Toto by zásadním způsobem pomohlo odstranit dopravní zácpy na dálnici D1 v Brně a okamžitě by to vyřešilo zcela zbytečné kongesce v Mikulově, a dalo šanci, aby Mikulov mohl usilovat o zařazení na seznam UNESCO a samozřejmě by tak byla také ochráněna kouzelná oblast Pálavy.

O spojení Brna a Vídně přes obchvat Břeclavi opakovaně osobně také jednal s rakouským (dnes již bývalým) kancléřem Kurzem i premiér Babiš.

Lze citovat z tiskové konference premiéra Babiše, která se odehrála za osobní přítomnosti kancléře Kurze v Praze, na které Andrej Babiš řekl:

„... Co se týče trasy Brno – Vídeň, tam je to malinko komplikovanější. Naši předchůdci bohužel vybrali trasu kolem Mikulova místo toho, aby trochu přemýšleli a vybrali trasu přes Břeclav. Už jsme to mohli mít hotové.“

O tom, že varianta napojení přes Břeclav je výhodnější a rychleji realizovatelná veřejně a jednoznačně argumentoval již v roce 2008 bývalý rakouský ministr dopravy a pozdější rakouský kancléř Faymann. Stav přípravy D52 je k dnešnímu dni zcela na začátku. ŘSD ČR nezískalo za skoro 20 let platné územní rozhodnutí.

Je tedy nejvyšší čas se zamyslet nad přístupem a konečně najít optimální řešení v souladu s rakouskou stranou. Nepochybně je tak vhodnější konečně realizovat obchvat Břeclavi a urychlit výstavbu dálnice D55 od Břeclavi k napojení na D1 u Hulína.

S pozdravem



Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr
pro dopravní stavby
strnad_milan@volny.cz

Ing. Josef Tomeš
bývalý poradce ministra A. Prachaře
telefon 602 453 164
josef.tomes@volny.cz

Ing. Petr Kasa
Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu
člen rady
pk@petrkasa.cz

PŘÍLOHY: Informace k SOKP
 Území hl. m. Prahy a trasy SOKP (mapa)
 Dálnice na Vídeň