

17. 8. 2022

Vážený pane ministře,

předkládáme repliku na Vaši reakci ve věci „Žádost o přehodnocení přístupu k dokončení SOKP ze 7. 6. 2022“ – vaše č.j. MD-3230/2022-520/37 ze dne 28. 6. 2022. Po přečtení Vaší reakce je zřejmé, že autor není detailně seznámen s kauzou „Dokončení SOKP v úseku D1–D7 (stavby 511, 510, 520, 519, 518)“ a navíc je autor v oboru dopravy – dopravního inženýrství laik.

K vámi uvedeným stanoviskům – názorům uvádíme:

- MD ČR zastává názor, že „vedení trasy dálnice D0 má být v souladu s koridorem vymezeným v platných Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy a Středočeského kraje“. Tento koridor je zastaralý, z 60. let minulého století, kdy Praha a její aglomerace byly zcela rozdílné, to je počet obyvatel, stupeň motorizace, ekologické a hygienické předpisy. Vy a váš úřad MD ČR jste si pravděpodobně neuvědomili, že **žijeme v 21. století a že nikdo nemůže žít v minulosti, včetně dopravní infrastruktury – SOKP, kterou logicky je nutno přizpůsobit stávajícímu pokroku.**
- Uvádět „vysoké riziko neprojednatelnosti v novém území“ je neopodstatněné, neboť v daném území nebylo alternativní řešení, regionální alternativa objednaná ŘSD ČR, **nikdy projednáváno, což je pochybení ŘSD ČR**, které má tuto činnost jako jediné v gesci – povinnosti.
- Pravomocné územní rozhodnutí u stavby D0 511 Běchovice – D1 bylo vydáno 15. 6. 2022, avšak od 1. 8. 2022 je napadeno soudní žalobou pro jeho nezákonnost a nepřezkoumatelnost.
- U stavby D0 511, která má dokumentaci pro stavební povolení protiprávně vyhotovenou bez pravomocného územního rozhodnutí a veřejnoprávního projednání, bez stavebního povolení, předpokládat „zahájení realizace v roce 2024“ **je víc než optimistické.**
- Uvádíte, že MD ČR nemůže akceptovat další zdržení realizace SOKP, i když toto ministerstvo včetně ŘSD ČR způsobilo skutečnost, že **od září 2010 do dneška (12 let) se na SOKP nepostavil ani jeden metr.**
- Vaše tvrzení, že porovnání stavebních nákladů tzv. „alternativní varianty“ a vámi prosazované alternativy A-ZÚR je zcela neobjektivní, **bez konkrétního vyčíslení je pouhá pomluva.** Pro vaši informaci v porovnání byly použity pro alternativu A-ZÚR údaje „dopravní strategie – 2. fáze“ a pro alternativní variantu (regionální alternativu) údaje projektové dokumentace „Dokončení SOKP ve stupni STPÚ“ (feasibility study) z roku 2015, dle cenových normativů SPK – CÚ 2015.
- **Vaše ujištění**, že plánovaná dostavba SOKP nedosáhne hodnoty 150 miliard Kč, při splnění požadavků „starostů pro okruh“ týkajících se staveb SOKP 518, 519 a 520, jak Vám byly předloženy na základě osobního jednání s Vámi dne 19. 1. 2022, **je mylné.** Aby Vám starostové schválili Vámi prosazovanou trasu SOKP, tak **splnění jejich zásadních požadavků ve stávající cenové úrovni dosáhne hodnoty cca 180 miliard Kč.**
- Ve vaší reakci se odvoláváte na dokumentaci „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP (10-12/2016)“, objednanou MD ČR a vyhotovenou akademiky z ČVUT, fakulta dopravní, ústav dopravních systémů. Částečně citujete jejich doporučení „**připravit dále SOKP v souladu s ÚP, odmítnout trasu regionální jako celek, připravit podklady pro EIA a seznámit se závěry Středočeský kraj, Magistrát hl. m. Prahy a dotčené obce (11/2016)**“.

Tyto mylné závěry vznikly na podkladě, že akademici:

- Neproověřili „Posouzení STPÚ regionální alternativy dokončení SOKP versus oficiální alternativa A-ZÚR“ (základní smlouva 01ST – 000142 ze dne 5. 11. 2015).

- Vyhotovali účelové, jednostranné posouzení alternativy regionální pod názvem „Komplexní posouzení alternativního návrhu (10-12/2016)“ k diskvalifikaci regionální alternativy SOKP.
 - K posouzení byly použity metody rizik SAFMEA a FUZZY, které se používají v USA ve zbrojním a kosmickém průmyslu k druhotnému sledování rizikových faktorů, které by mohly nastat při dohodnutém řešení. Pro dopravní infrastrukturu se ve světě metody SAFMEA a FUZZY nepoužívají, protože neobsahují atributy prokazující účelnost a proveditelnost stavby.
 - Používání **tzv. nepřijatelných rizik**, to jsou **časové zpoždění** (bez harmonogramu činností), **nesoulad s ÚP** (není dotčena žádná zastavěná a zastavitelná plocha), **nemožnost kofinancovat z EU** (regionální alternativa splňuje všechny požadavky TEN-T, zatímco prosazovaná alternativa A-ZÚR je v konfliktu s TEN-T – průchod sídelními útvary a mísení místní a tranzitní dopravy) a projektová podrobnost (1 : 25 000) **je nesmysl a zároveň ignorovat kritéria** uvedená v cenových normativních SPK 2015.
 - Dokumentace „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP“, která v průběhu zpracování **účelově změnila předmět plnění**, vyhotovená **nevhodnou metodou SAFMEA** při použití **nesmyslných kritérií, je logicky ve svých závěrech mylná a k rozhodovacímu procesu nepřijatelná – nepoužitelná.**
- Posunem trasy SOKP do území aglomerace Prahy ve Středočeském kraji **by nedošlo k překlopení negativních dopadů**, ale umístění trasy v území s cca patnáctinásobně nižším osídlením a zastavěním, tedy i stejně nižšími negativními dopady. Mnoho set tisíců obyvatel metropole by se posunu trasy SOKP netýkal, tedy nebyl pro ně problémem, ale byl by pro ně pozitivem, zlepšením klimatu.
 - Požadavkem na zpracování kvalitního projektu ve vymezeném koridoru připouštíte, že dosud vyhotovená dokumentace (v objemu projektových prací cca 250 milionů Kč) předkládaná ŘSD ČR je nekvalitní, což potvrzuje skutečnost, že ani po 23 letech snahy není pravomocné územní rozhodnutí (stavba D0 511 a všechny další stavby D0).
 - Žádná dokumentace ve vymezeném koridoru dokončení SOKP (A-ZÚR) nemůže být „kvalitní“, celospolečensky přijatelná, neboť koridor A-ZÚR je v rozporu s atributy kladenými na SOKP – součást TEN-T:
 - **atribut právní** – zásady TEN-T a PÚR 2015 (míjení sídelních útvarů a udržitelný rozvoj);
 - **atribut dopravní** – vyloučení kamionové dopravy a mísení tranzitní a místní dopravy (BESIP);
 - **atribut ekologický a hygienický** – střet s EVL + Natura 2000, ohrožení zdraví občanů – zhoršení klimatu;
 - **atribut urbanistický** – vznik umělých bariér a logistických center, ruší vazby v intravilánu;
 - **atribut bezpečnostní** – z vojenského hlediska je varianta A-ZÚR nepřijatelná, neboť prochází oblastmi s mnoha umělými stavbami a vysokou hustotou obyvatel;
 - **atribut ekonomický** – cena průtahu je třikrát vyšší než cena obvyklá, není ekonomická opodstatněnost a návratnost.

Bilanci uvedených atributů je logicky **prosazování alternativy A-ZÚR nutno odmítnout v celém rozsahu**, a tak ochránit veřejnost před negativními vlivy dopravy.

- Na závěr poznámka:
V tomto roce jste Vy a Váš úřad obdrželi 4 stanoviska ke kauze dokončení SOKP od veřejnosti.
- | | | |
|-------------|---|---------------------|
| 17. 1. 2022 | Dokončení SOKP a dálnice Brno-Vídeň | odpověď 3. 2. 2022 |
| 17. 2. 2022 | Reakce na odpověď Martina Kupky z 3. 2. | bez odpovědi |
| 12. 5. 2022 | Žádost o vysvětlení a zdůvodnění činnosti | bez odpovědi |
| 7. 6. 2022 | Žádost o přehodnocení dokončení SOKP | odpověď 28. 6. 2022 |

Dvě stanoviska zůstala bez Vaší reakce. Jak si má tuto skutečnost veřejnost vysvětlovat?

ZÁVĚR

K dokončení SOKP, které je všeobecně nutné a žádoucí, v současné patové situaci je především zapotřebí, aby příslušní politici (ministři, senátoři, poslanci a zastupitelé) včetně státní administrativy pochopili, že **SOKP musí společnosti sloužit a ne škodit**. Tedy, že doprava tranzitní – kamionová a zbytková nepatří do intravilánu měst a obcí (průtah), ale musí být umístěna v extravilánu (obchvat).

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

CO na vědomí:

Úřad vlády České republiky
Prof. Petr Fiala, předseda vlády
nábřeží Edvarda Beneše 128/4
118 01 Praha 1

Senát Parlamentu České republiky
RNDr. Miloš Vystrčil, předseda Senátu PČR
Valdštejnské náměstí 17/4
118 01 Praha 1

Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky
Ing. Markéta Pekarová Adamová, předsedkyně PS PČR
Sněmovní 176/4
118 26 Praha 1

Ministerstvo životního prostředí ČR
Ing. Bc. Anna Hubáčková, ministryně
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
PhDr. Ivan Bartoš, Ph.D., ministr
Staroměstské náměstí 932/6
110 15 Praha 1