

Ministerstvo pro místní rozvoj
Ing. Roman Vodný, Ph.D.
ředitel odboru územního plánování

K čj.: MMR-50650/2023-81

V Praze dne 5. 8. 2023

Vážený pane řediteli,

děkujeme Vám za odpověď na náš otevřený dopis. V souvislosti s pořizovanou Zprávou o uplatňování PÚR ČR po Aktualizaci č. 4 si dovoluujeme zdůraznit, že **stavební zákon vyžaduje přehodnocení záměrů, resp. pořízení změn územně plánovací dokumentace, dojde-li ke změně podmínek.** [1](#)

Samosprávy včetně hl. města Prahy soustavně provádějí aktualizace Zásad územního rozvoje a pořizují změny územních plánů, které zahrnují i nové velké rozvojové záměry. Pokud bychom uplatňovali logiku, že od 60. let minulého století nelze upravovat koridory či vymezovat nové dopravní záměry v územích, kde se s nimi dosud nepočítalo, nebylo by možné nově vymezovat strategické záměry včetně dopravní infrastruktury, se kterou dřívější rozvojové politiky nepočítaly. Je naprosto evidentní, že **důvody pro vymezení desítky let starého koridoru SOKP dávno pominuly.** Velmi nás mrzí, že úředníci MMR/MD nevnímají téměř žádný rozdíl mezi situací v 60. letech 20. století a rokem 2023. **Dlouhodobá stabilizace území dává smysl, pokud nedojde k žádným větším změnám, což rozhodně není případ pražské aglomerace, která za posledních 60 let prošla převratným rozvojem.** Na jihu došlo v 90. letech k logickému posunu okruhu do Středočeského kraje a od roku 2010 jsou úseky 512 a 513 již v provozu, zatímco na severu je „zakonzervována“ trasa, jejíž první plány jsou z 30. let minulého století! [2](#)

Realizace dálnice D0 v přírodních a rezidenčních oblastech města není ve veřejném zájmu. Dopravně inženýrské podklady, odborné studie a zkušenosti z praxe jasně potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity v městských aglomeracích nevyřeší dopravní problémy, spíše naopak. **Povede k dalšímu nárůstu dopravy a suburbanizace.** [3](#) D0 vedená skrz rezidenční, rekreační a přírodní lokality pouhých 6 km od centra bude mít navíc velmi **negativní dopady na životní prostředí, klima a udržitelný rozvoj území.** [4](#) V souladu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky je pro pražskou aglomeraci nezbytné realizovat opatření zaměřená na předcházení potřebám po mobilitě (např. budování města krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace), ovlivňování dopravního chování ve prospěch ekologických druhů dopravy a investice do kolejové dopravy (příměstské železnice, tramvaje, metro). [5](#)

Proces výběru koridorů pro dopravní stavby a jejich aktualizací v rámci ČR v řadě případů nerespektuje cíle udržitelného rozvoje klíčových strategických dokumentů ČR a EU, evropskou legislativu TEN-T, aktuální kontext a potřeby měst a regionů ani samotná ustanovení politiky územního rozvoje. To samé platí pro vyhodnocení vlivů na udržitelný

rozvoj území, které potvrzuje koridor Pražského okruhu skrz přírodní, rekreační a rezidenční lokality na území Prahy na základě desítky let starých plánů. Uvedené procesy jsou často tendenční a ovlivněné dlouhodobě posilovaným dogmatem upřednostňování individuální automobilové dopravy. Před pár lety (v roce 2016) odborné organizace představily projekt „Desatero problémů a opatření potřebných k zavedení dobré správy v investicích MD“, kde identifikovaly závažné nedostatky v procesu plánování, přípravy a realizace dopravních investic, a navrhly opatření ke zlepšení těchto procesů. [6](#)

Existuje **mnoho důvodů, proč je nezbytné přehodnotit vymezení SOKP**, tedy šestiproudé tranzitní dálnice vedené převážně skrz Prahu, a realizovat udržitelné dopravní alternativy. [7](#)

- nefunkční dopravní řešení, které povede k dalšímu nárůstu dopravy v pražské aglomeraci a také k nežádoucímu mísení tranzitní a městské dopravy,
- nesoulad s evropskou legislativou TEN-T,
- zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji,
- nevhodné umístění z hlediska demografie a územního rozvoje,
- velmi negativní dopady na životní prostředí, klima a chráněné přírodní památky,
- zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách,
- rozpor s Politikou územního rozvoje ČR a dalšími strategickými dokumenty,
- finanční neudržitelnost a vysoké socioekonomické náklady.

V současné době klimatické krize, ekonomických problémů, obrovského schodku státního rozpočtu a prohlubujících se nerovností mezi regiony **je nezbytné přehodnotit investiční priority, které by měly zohledňovat aktuální podmínky a potřebu udržitelného rozvoje nejen Prahy, ale i celé ČR**. Trasa SOKP ve schválených územně plánovacích dokumentacích je v zásadním rozporu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů a klimatických závazků Prahy, ČR a EU. Navíc nemá prokázanou ekonomickou efektivitu ani celospolečenské přínosy. Naopak na základě dopravně-inženýrských dat, odborných studií a praktických zkušeností velkoměst je naprosto evidentní, že dopravu v Praze nezlepší, spíš zhorší.

V případě jeho realizace budou **promrhány desítky miliard, které by se daly investovat do mnohem smysluplnějších projektů v Praze** (železniční spojení, VRT), **v regionech či do jiných resortů** (např. školství, věda a výzkum, zdravotnictví, obnovitelné zdroje energie), které mají prokazatelně vyšší přínos než nekoncepční betonování ve prospěch energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy v nejbohatším regionu ČR. [8](#)

V zájmu Prahy a celé České republiky proto žádáme příslušné instituce o přehodnocení uvedeného záměru, realizaci udržitelných dopravních alternativ a přesun ušetřených finančních prostředků do projektů, regionů a resortů, kde budou mít výrazně vyšší socioekonomický přínos.

Na vědomí:

ministr životního prostředí Petr Hladík

ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš

I. náměstek primátora hl. m. Prahy Zdeněk Hřib pro oblast dopravy

náměstkyně primátora hl. m. Prahy pro oblast životního prostředí
a klimatického plánu Jana Komrsková

náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast územního a strategického
rozvoje Petr Hlaváček

zastupitelky a zastupitelé hl. města Prahy

PŘÍLOHA

Příloha

1 Stavební zákon vyžaduje přehodnocení záměrů, resp. pořízení změn územně plánovací dokumentace, dojde-li ke změně podmínek.

§ 16

Obec a kraj

*„Obec a kraj soustavně sledují uplatňování jimi vydané územně plánovací dokumentace a vyhodnocují je podle tohoto zákona. **Dojde-li ke změně podmínek, za kterých byla územně plánovací dokumentace vydána, pořídí změnu příslušné územně plánovací dokumentace.**“*

Z dalších paragrafů jasně vyplývá, že územní plánování je dynamický proces, který soustavně vyhodnocuje potřeby změn v území s cílem zajistit udržitelný rozvoj.

§ 38

Cíle územního plánování

*(1) **Cílem územního plánování je soustavně a komplexně řešit funkční využití území, stanovovat zásady jeho plošného a prostorového uspořádání a vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.***

*(2) **Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území a za tímto účelem vyhodnocuje potenciál rozvoje území a prognózy jeho dalšího vývoje.***

*(3) **Cílem územního plánování je také zvyšovat kvalitu vystavěného prostředí sídel, rozvíjet jejich identitu a vytvářet funkční a harmonické prostředí pro každodenní život jejich obyvatel.***

*(4) **Územní plánování chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, a přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a ochranu a rozvoj zelené infrastruktury. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na možnosti rozvoje území a míru využití zastavěného území.***

*(5) **Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné zájmy v území a podněty na provedení změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a jiných právních předpisů.***

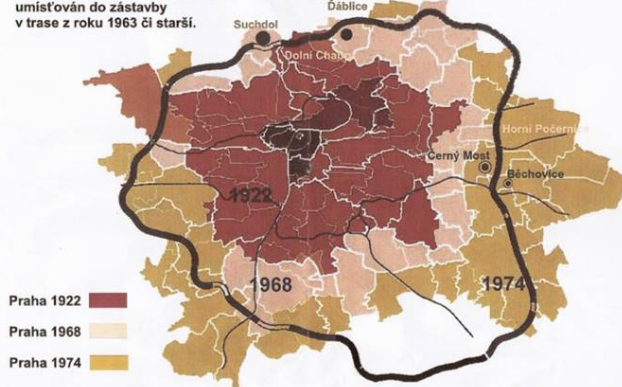
2 Pražská aglomerace prošla za posledních 60 let převratným rozvojem.

Zároveň se výrazně změnil celospolečenský kontext: přechod na tržní ekonomiku, vstup do EU, legislativa TEN-T, přísnější ekologické zákony, strategické dokumenty a požadavky v oblasti udržitelné mobility a klimatické změny (potřeba snižování emisí CO₂, snižování závislosti na fosilních palivech apod.).

Pražský okruh dle ZÚR vychází z koncepce 60. let minulého století

Rozrůstání území hl. m. PRAHY v letech 1922 až 1974

Dálniční okruh je v aktualizaci ZÚR v roce 2013 umístěn do zástavby v trase z roku 1963 či starší.



- Nárůst obyvatel o cca 400 000
- Rozvoj města, suburbanizace
- Přechod na tržní ekonomiku
- Vstup do EU a Schengenu
- 10-násobný nárůst dopravní zátěže
- Ekologické a hygienické zákony
- Legislativa TEN-T
- Strategické dokumenty a požadavky v oblasti udržitelné mobility
- Klimatické změny a snižování emisí CO₂
- Omezování závislosti na fosilních palivech
- Kumulativní efekt silniční a letecké dopravy

Mezitím se výchozí situace radikálně změnila. SOKP nebere ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj.

3 D0 skrz Prahu povede k dalšímu nárůstu dopravy v pražské aglomeraci.

Dopravně inženýrské podklady, odborné studie a zkušenosti z praxe jasně potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity v městských aglomeracích nevyřeší dopravní problémy, spíš naopak. Povede k dalšímu nárůstu dopravy a suburbanizace.

Transevropská dálnice v přírodních a rezidenčních oblastech Prahy nijak výrazně neodlehčí centrálním částem města, neboť podíl tranzitní dopravy na území Prahy je minimální.

Bilance počtů cest osob na území města v běžném pracovním dnu				
Cesty	Vnitroměstské (po Praze)	Vnější (do/z Prahy)	Tranzitní (přes Prahu)	Celkem
Hromadnou dopravou	2 208 100	241 800	9 100	2 459 000
Automobilovou dopravou	954 300	614 700	77 400	1 646 400
Kombinací auta a hromadné dopravy	36 400	64 600	-	101 000
Na kole	23 300	3 300	-	26 600
Pěšky	1 490 300	14 000	-	1 504 300
Celkem	4 712 400	938 400	86 500	5 737 300

Zdroj: www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf

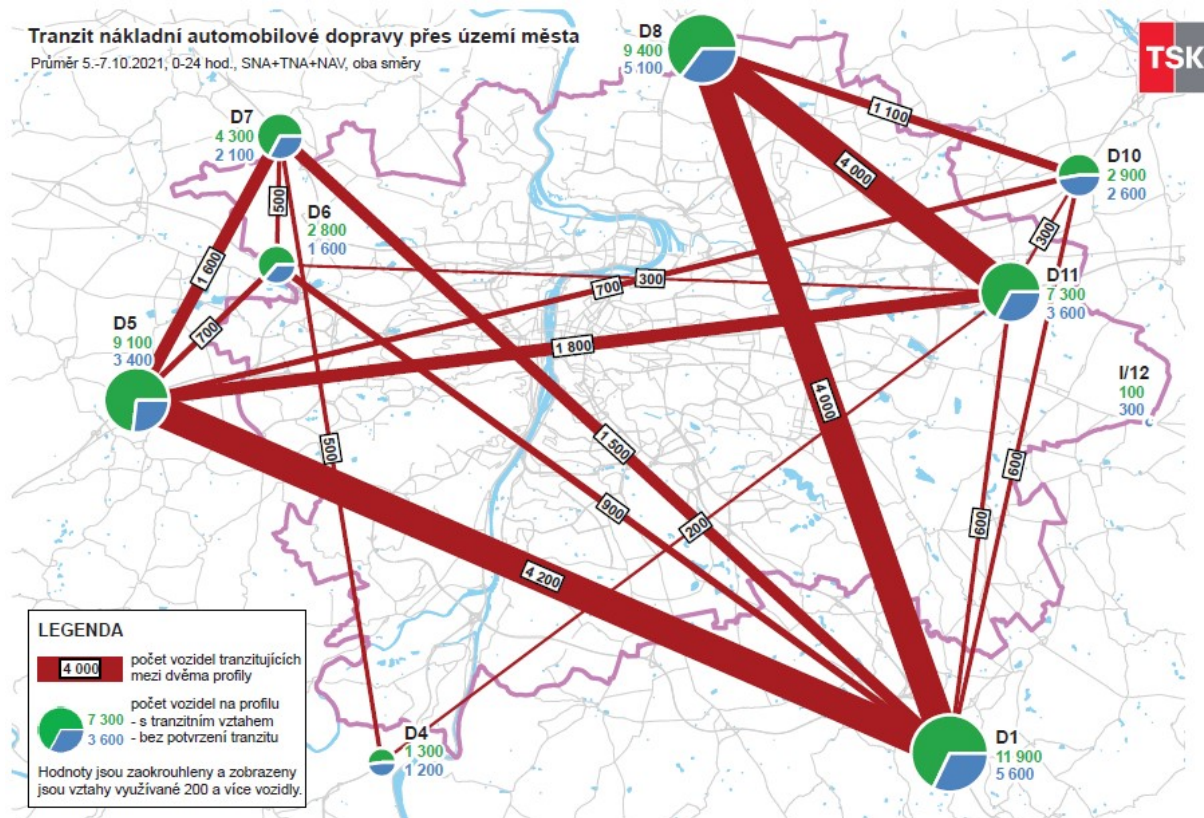
Dle dat TSK z roku 2016 podíl tranzitních cest na objemu cest automobilovou dopravou v Praze činil cca 5 %. Vzhledem k rostoucímu počtu obyvatel Prahy a přilehlých obcí a výstavbě dalších kancelářských a obchodních objektů v hlavním městě lze do budoucna očekávat ještě nižší podíl tranzitní dopravy ve srovnání s příměstskou a vnitroměstskou dopravou.

<https://www.seznamzpravy.cz/clanek/fakta-mladi-se-stehuji-do-prahy-podivejte-se-jak-se-meni-populace-ve-vasi-obci-234791>

Je evidentní, že drtivá většina cest má zdroj a cíl ve městě, převážně v širším centru či ve velkých kancelářských a obchodních čtvrtích. I když část dojíždějících vozidel by okruh využila, někde z něj sjedou a budou ucpávat navazující místní komunikace a zabírat plochy pro parkování ve městě. SOKP přivede tranzitní (nákladní) dopravu do pražských městských částí a usnadní dojíždění autem do Prahy, neboť v navrhované poloze bude fungovat spíš jako příjezdová komunikace pro mimopražská vozidla.

Minimální podíl tranzitní (nákladní) dopravy v severozápadním segmentu pražské aglomerace potvrzuje i schéma TSK z roku 2021. Mezi D7 a D8 již existuje propojka I/16 Velvary – Slaný, která de facto nahrazuje severní část Pražského okruhu pro tranzitní dopravu. Ve východním segmentu je žádoucí propojit dálniční komunikace dál od Prahy,

např. aglomeračním okruhem s parametry pro nákladní tranzit. V souladu s evropskými závazky bude zapotřebí přesunout aspoň 30 % nákladní silniční dopravy nad 300 km na železnici do roku 2030 a v horizontu dalších 20 let aspoň 50 %.



Městské části jsou již propojeny kapacitními komunikacemi mimo centrum. Zoufale však chybí konkurenceschopné tangenciálně okružní propojení MHD. Proto hlavní město připravuje projekt tzv. tramvajového okruhu a ve spolupráci se státem železniční uzel Praha, který na rozdíl od SOKP skutečně pomůže řešit dopravu v pražské metropolitní oblasti v souladu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky. Nová magistrátní koalice chce navíc zadat studii nové tangenciálně okružní linky kolejové dopravy.

Realizace SOKP v intravilánu Prahy povede prokazatelně k dalšímu nárůstu individuální automobilové dopravy, což potvrzují nejen dopravně-inženýrské dokumenty, ale také odborné studie a zkušenosti z praxe. **SOKP zvýší atraktivitu IAD na úkor udržitelných druhů dopravy a prohloubí problém suburbanizace.**

Například z podkladů ke zjišťovacímu řízení EIA 518 a 519 vyplývá, že cca 2/3 dopravy mají být indukované a lze očekávat nárůst dopravních výkonů o cca 770 tisíc vozokilometrů za

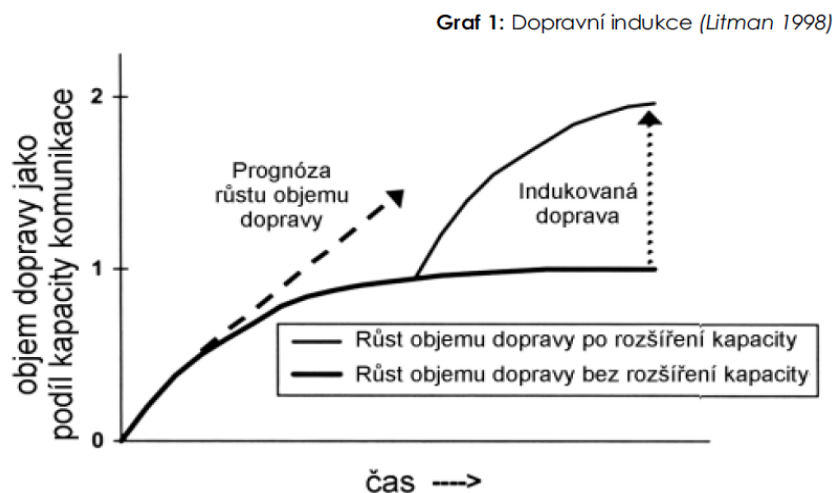
den. Příklady z praxe řady světových metropolí ukazují, že rozšiřování silniční kapacity ve městech či jejich bezprostřední blízkosti neřeší dopravní problémy, spíš naopak. Níže sdílíme odkazy na odborné studie a články, které potvrzují nárůst IAD v důsledku výstavby nových silnic.

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists
<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>

Generated Traffic and Induced Travel
<https://www.vtpi.org/gentraf.pdf>

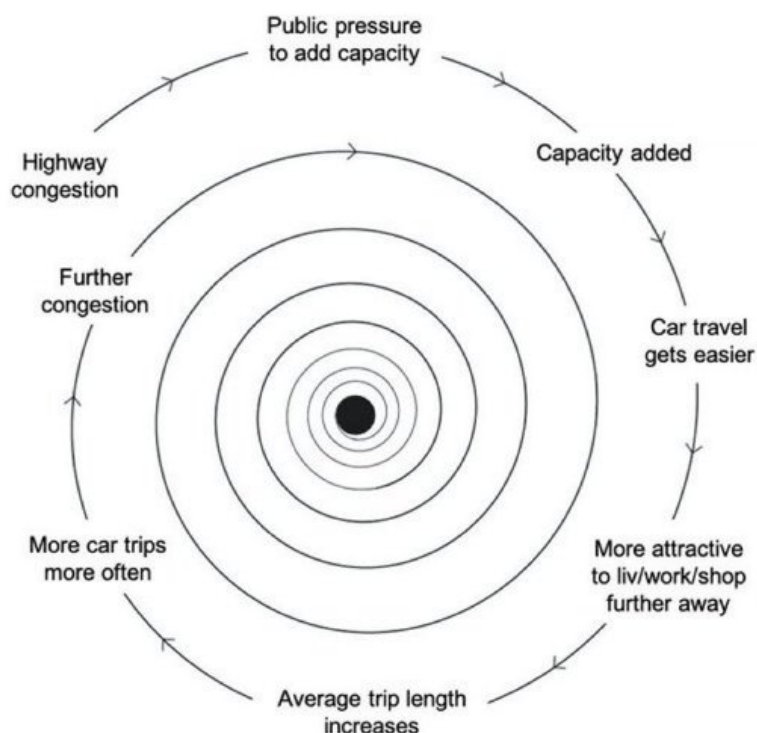
The self-defeating nature of urban road capacity policy
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X96000303>

Transport Planning and Governance
<https://transportgeography.org/contents/chapter9/transport-planning-governance/>



Obrázek výše znázorňuje jev dopravní indukce. Obrázek níže výstižně popisuje tzv. černou díru dálničních investic (v městských aglomeracích): zácpy → tlak na rozšíření silniční kapacity → přidání kapacity → usnadnění cest autem → zvýší se atraktivita vzdálenějších lokalit pro dojíždění (např. za prací, za nákupy) → zvýší se průměrná délka cesty → více cest autem a častěji → další zácpy.

The black hole of highway investment



Bron: D.A. Plane, 'Urban transportation: policy alternatives'. In: Hanson & Giuliano (red.), *The Geography of Urban Transportation* (tweede editie), Guilford Press (1995), p. 439.

Brent Toderian, mezinárodně uznávaný urbanista a expert na mobilitu: „Co víme jistě o dálnicích – jsou nehorázně drahé, mají obrovskou uhlíkovou stopu a indukují více aut a dopravy se stejnými či dokonce horšími zácpami.“



Brent Toderian ✓
@BrentToderian

Is your city stuck in the black hole of highway spending (aka [#InducedDemand](#))? HT [@fietsprofessor](#).

What we know for sure about new freeways — they're staggeringly expensive, have massive carbon footprints, and induce more cars & driving with the same or worse traffic congestion.

Z mezinárodních vědeckých studií a dosavadních zkušeností vyplývají zcela jasné závěry: Dálnice D0 ve stávajícím trasování dle ZÚR povede k dalšímu nárůstu IAD v Praze a okolí, výrazně zvýší podíl přepravních výkonů ve prospěch IAD oproti udržitelným druhům dopravy a prohloubí problém suburbanizace.

4 D0 skrz Prahu bude mít velmi negativní dopady na životní prostředí, klima a udržitelný rozvoj území

Politika územního rozvoje, Kapitola 2.2. Republikové priority

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, ... vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

SOKP je umístěn do vysoce konfliktních lokalit. Vede skrz soustavu Natura 2000 (Kaňon Vltavy u Sedlce) a další hodnotné přírodní lokality (např. PP Sedlecké skály, PR Roztocký háj, PP Zámky, přírodní park Drahaň-Troja, atd.). Významně poškodí krajinný ráz Trojské kotliny a Čimického a Drahanského údolí.

(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

SOKP ohrozí vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně, zničí část lesních porostů a omezí prostupnost krajiny zejména na severu Prahy. Dotčené přírodní lokality jsou hojně využívány místními obyvateli, ale i návštěvníky ze vzdálenějších částí Prahy pro krátkodobou rekreaci a odpočinek. Umístění koridoru D0 představuje nepřiměřený zásah do této oblasti s negativními dopady na životní prostředí, krajinný ráz a kvalitu života obyvatel.

Mnoho odborných institucí se vyjádřilo velmi kriticky k trasování SOKP skrz Naturu 2000 a přírodní park Drahaň-Troja.

Česká inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 k tzv. jižní variantě SOKP 518 a 519 uvádí:

„nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů.

Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná, ...“

SEA k Metropolitnímu plánu HMP hodnotí SOKP jako záměr s potenciálně významným negativním vlivem.

SEA k MPP (1): „Zásah do ZCHÚ a ÚSES“

Zásadním problematickým územím, kde se spojuje tunelové vedení s přemostěním, je překonání vltavského kaňonu trasou SOKP (610/-/2 a 610/-/3) v oblasti Sedlce na severním okraji Prahy. Zde dochází k zásahu do území dvou ZCHÚ – PP Zámky na pravém břehu Vltavy a PP Sedlecké skály na jejím levém břehu. Ovlivnění zde nastává nejen přímo navrhovanou stavbou, ale též nepřímými vlivy jako je zastínění, zvýšení úrovně eutrofizace v důsledku znečištění ovzduší apod. Chráněnými přírodními fenomény jsou zde přítomná citlivá extrémní stanoviště, takže riziko jejich degradace je vysoké. Zároveň stavba několikrát zasahuje do segmentů ÚSES, přičemž tyto vlivy jsou hodnoceny jako významné především na pravém břehu Vltavy a návazně v údolí Drahaňského potoka.



Zdroj: SEA k Metropolitnímu plánu HMP_základní dokument_4_2022_str. 310

D0 povede k nárůstu emisí CO₂ v rozporu s Klimatickým závazkem hl. města Prahy a dalšími strategickými dokumenty. Jen samotná výstavba šestiproudé dálnice s technicky náročnými tunely, mosty a mimoúrovňovými křižovatkami bude produkovat velké množství CO₂. Největší klimatickou zátěž však bude představovat nárůst automobilové dopravy v souvislosti se zprovozněním nových úseků okruhu a přivaděčů. Z dostupných prognóz vyplývá, že dojde k významnému nárůstu dopravních výkonů na území celé Prahy a v okolí. Vlivem dopravní indukce se brzy zaplní nejen nové úseky okruhu, ale i stávající „odlehčené“ komunikace. Díky nabídce nové silniční kapacity bude automobilová doprava atraktivnější a ohrozí konkurenceschopnost ekologických druhů dopravy. Fenomén dopravní indukce je potvrzen odbornými studiemi i zkušenostmi z praxe: „Čím víc se postaví silnic, tím více na nich bude aut.“

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

5 Realizace udržitelných dopravních alternativ v souladu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky Prahy, ČR a EU

Existuje široká škála alternativ tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci, které jsou (na rozdíl od SOKP 518 a 519) v souladu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky Prahy, ČR a EU.

Tranzitní doprava má několik řešení:

- propojky D7 – D8 (nově vybudovaná silnice I/16 Velvary – Slaný, přeložka silnice II/240 a II/101 s jižním obchvatem Kralup),
- regionální okruh (tzv. severní varianta), pro kterou si dotčené městské části a obce nechaly zpracovat studii proveditelnosti v roce 2020. Studie je k dispozici na Úřadu MČ Praha-Dolní Chabry a je dostupná z:
<https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020>
- rozvoj vysokorychlostních tratí a modernizace železničních koridorů,
- přesun části nákladní dopravy na železnici.

<https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2022/07/Prazsky-okruh-v-kontextu-21.-stoleti.pdf>

Příměstskou a vnitroměstskou dopravu je zapotřebí řešit odděleně od dopravy tranzitní:

- územní plánování a rozvoj zaměřený na snižování poptávky po mobilitě,
- podpora veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy a sdílené mobility,
- přechod na nízkoemisní a úsporná vozidla, efektivnější organizace dopravy.

https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/ASI_TUMI_SUTP_iNUA_No-9_April-2019.pdf

Koncepce městské a aktivní mobility 2021-2030

<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202>

Uvádíme příklady důležitých dopravních investic v Praze a okolí, které – na rozdíl od šesti-proudé dálnice skrz Prahu – budou mít skutečný přínos a pozitivní vliv na dopravu a životní prostředí v pražské aglomeraci. Všechny tyto stavby by měly mít prioritu před D0 skrz Prahu:

- železniční diametr (metro S),
- železnice Praha – Letiště – Kladno,
- VRT (Praha – Brno – Ostrava, Praha – Hradec Králové/Pardubice, Praha – Ústí nad Labem), které uvolní kapacitu stávajících koridorů pro příměstskou a nákladní dopravu,
- rychlé železniční spojení Praha – Beroun – Plzeň, Praha – Brandýs – Mladá Boleslav – Liberec, Praha – České Budějovice, Praha – Karlovy Vary,
- metro D,
- okružně tangenciální linka kolejové dopravy kolem Prahy,
- tramvajový okruh,

- severní tramvajová tangenta (Dlouhá Míle – Nebušice – Horoměřice – Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany)
- další klíčové TT – viz programové prohlášení Rady hl. města Prahy,
- modernizace vozového parku DPP a ČD,
- páteřní cyklostezky A1 – A9 na území Prahy,
- cyklistická propojení mezi Prahou a Středočeským krajem,
- nová pěší propojení a opatření ke zvyšování bezpečnosti chodců,
- P+R a B+R na středočeských nádražích a dopravních uzlech ve Středočeském kraji,
- nové technologie a služby mobility v pražské aglomeraci.

6 Nedostatky v procesu plánování, přípravy a realizace dopravních investic ČR

Před pár lety odborné organizace představily projekt „Desatero problémů a opatření potřebných k zavedení dobré správy v investicích MD“, kde identifikovaly závažné nedostatky v procesu plánování, přípravy a realizace dopravních investic, a navrhly opatření ke zlepšení těchto procesů.

K výběru koridorů pro dopravní stavby uvádějí:

- Není zajištěno nezávislé odborné posouzení všech velkých projektů. Nefunguje státní expertíza.
- Nejsou správně zvolena a používána kritéria pro výběr prioritních dopravních investic. Významným kritériem zejména u dálnic stále zůstává připravenost stavby a její bezproblémová prosaditelnost do realizace.
- Multikritériální analýza hodnocení staveb (MKA) je tímto výrazně zatížena. Její hodnocení se ukázala být manipulovatelná a neprůhledná, výběr jednotlivých kritérií a stanovení jejich vah trpí subjektivností.
- Používané metody hodnocení projektů neobsahují podstatné aspekty, kritéria a dopady, naopak se zabývají nepodstatnými detaily anebo obsahují duplicitní či nadbytečná kritéria, která nepostihují nálehavost výstavby.
- V přípravném a povolovacím procesu nejsou projekty dálnic či silnic posuzovány jako celek, nýbrž jsou tzv. „salámovou metodou“ rozděleny na menší úseky (stavby).
- Často chybí posouzení více variant trasy stavby, trasa vychází z desítky let starých plánů a nezohledňuje aktuální podmínky, potřebu, kumulativní vlivy v území. Zákonná povinnost posuzovat varianty trasy je velmi omezená a v praxi není vymahatelná. MD ani ŘSD nejsou zpravidla ochotny varianty dopravních spojení a trasy projektů připravovat a nechat posoudit. Jsou protežovány již po léta připravené trasy bez ohledu na aktuální kontext.
- K investičnímu záměru chybí podrobné studie pro jednotlivé varianty provedení; není zpracován povinný oponentní posudek dle Směrnice MD.

Ke stažení zde:

<http://www.pruhlednadoprava.cz/desatero-pro-dopravni-stavby/>

7 Klíčové důvody pro přehodnocení koridoru SOKP

Tyto důvody jsou podrobněji popsány v našich námitkách k Metropolitnímu plánu hl. m. Prahy z června 2022.

Ke stažení zde:

https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2022/06/Namitky-k-Prazskemu-okruhu-v-MPP_Platforma_27.6.2022.pdf

8 Územní soudržnost a snižování nerovností mezi Prahou a regiony

Severní část Pražského okruhu (D0 518 a 519) nemá prokázanou ekonomickou efektivitu a je finančně neudržitelná. Stala by se zřejmě nejdražší dálniční stavbou v ČR. Jeden kilometr dálnice stojí v průměru cca 250 – 300 mil. Kč, zatímco v případě D0 by tato částka činila min. 1,5 miliardy. K tomu je zapotřebí připočítat extrémně vysoké náklady na provoz a údržbu zejména tunelových a mostních úseků. V případě jeho realizace by došlo k obrovskému mrhání veřejných prostředků na úkor mnohem přínosnějších projektů. V souladu s cíli územní soudržnosti je žádoucí tento předražený, nekoncepční a škodlivý záměr přehodnotit a ušetřené prostředky investovat do rozvoje regionů (dopravní infrastruktura, občanská vybavenost, pracovní příležitosti). Smysluplné investice v regionech budou mít výrazně vyšší socioekonomický přínos pro celou ČR.

Je nutné podpořit vyvážený ekonomický a územní rozvoj napříč celou ČR

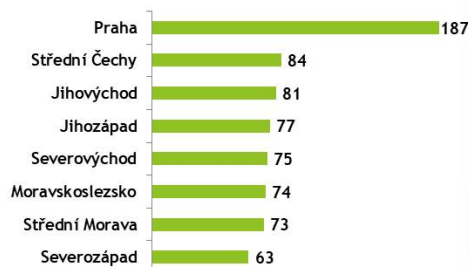
Praha vytvoří dvojnásobek bohatství, než je v EU běžné. V žebříčku premiantů je sedmá

26. 2. 2019 13:29



Foto: Shutterstock

HDP na obyvatele, EU28 = 100 %



Pragocentrismus a vysoká koncentrace ekonomických aktivit v Praze - přitliv obyvatel z regionů, přetížení dopravní infrastruktury, bytová krize, tlak na zástavbu zelených ploch, zhoršení životního prostředí

Podpora rozvoje regionů - investice do dopravní infrastruktury, občanské vybavenosti, nabídka pracovních míst, přesun částí ekonomických aktivit z Prahy

Zdroj: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/bohatstvi-regionu-eu-podle-eurostatu-hdp-obyvatele/r-15a51bda39c111e98aa4ac1f6b220ee8/>, Eurostat