

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

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

Ing. Markéta Pekarová Adamová, předsedkyně Poslanecké sněmovny PČR
Sněmovní 176/4, 118 26 Praha 1

V Praze xx. 1. 2023

VĚC: **Změna přístupu k dokončení silničního okruhu kolem Prahy (SOKP)**

Vážený pane předsedo vlády, vážený pane předsedo Senátu,
vážená paní předsedkyně Poslanecké sněmovny,

dokončení silničního okruhu kolem Prahy je všeobecně nezpochybnitelné. Současná doba však vyvolává nutnost zásadně přehodnotit přístup k investiční výstavbě. Při realizaci dopravních staveb je nutné brát ohled nejen na ekonomickou náročnost, ale také na náročnost energetickou, a to nejen při samotné výstavbě, ale i **na trvalou ekonomickou a energetickou náročnost po uvedení do provozu.**

V současné době řešíme energetickou bezpečnost, zvýšení obranyschopnosti státu, pomoc válkou zasažené Ukrajině, posílení sociální podpory, ekonomickou a finanční krizi včetně propadu hodnot měn kvůli pokračující inflaci. To jsou závažné důvody ke změně přístupu k investiční výstavbě.

Navrhujeme takové dokončení SOKP, které má oproti prosazované trase dle ZÚR **podstatně menší finanční i energetickou náročnost, nezhoršuje již nyní špatné klimatické podmínky celé Prahy**, nezpůsobí ohrožení zdraví občanů, je v souladu s evropskou legislativou TEN-T a strategickými dokumenty ČR a EU.

Z celospolečenského hlediska **varianta A-ZÚR = průtah Prahou** převážně škodí a minimálně slouží, zatímco **alternativní varianta = obchvat Prahy** maximálně slouží a zanedbatelně škodí.

Stávající návrh řešení ve variantě A-ZÚR je dražší o 20,7 miliard Kč oproti variantě alternativní. Po započtení zvýšených nákladů na realizaci technicky náročnějších řešení u varianty A-ZÚR, souvisejících staveb, inflace, energií a rizik výstavby bude varianta A-ZÚR (investičně i provozně) mnohem dražší než varianta alternativní.

Alternativní varianta SOKP při nižších investičních nákladech výběrem mýta vygeneruje dostatečný objem finančních prostředků, které umožní vlastní investiční náklady a dále zajistí **financování běžné údržby a periodických oprav bez dalších nároků na státní rozpočet.** Při dokončení SOKP ve variantě A-ZÚR se výběrem mýta umožní jen část podstatně vyšších investičních nákladů a s ohledem na náročnost běžné údržby a periodických oprav bude **nutná další spoluúčasť státního rozpočtu.**

Z bezpečnostního auditu zadaného ŘSD ČR (05/2018) ke zkapacitnění úseku 510, který je součástí alternativy A-ZÚR, vyplývá, že kapacita (3+3 pruhy) bude po dostavbě úseku 511 nedostatečná a pro plynulost dopravy a bezpečnost je nutné realizovat další rozšíření, které s ohledem na okolní zástavbu a navazující četnost

mimoúrovňových křižovatek je nereálné. Závěr auditu z důvodu nedostatečné kapacity (3+3 pruhy) s ohledem na intenzitu dopravy a zajištění bezpečnosti silničního provozu navrhuje realizaci SOKP v alternativní trase na východ od Prahy.

V současné době je nutné volit řešení, která budou ekonomicky opodstatněná, a není rozumné pokračovat v přípravě neekonomických projektů. Je třeba připravovat a také realizovat projekty celospolečensky užitečné a přínosné.

Alternativní trasa SOKP má zpracovanou studii proveditelnosti a na rozdíl od varianty A-ZÚR všechny požadavky na společenskou prospěšnost – **zejména ekonomické a klimatické** – splňuje (viz porovnání v příloze).

Vážený pane předsedo vlády, [na slavnostním otevření obchvatu Olbramovic](#) jste řekl:

„Jsem velmi rád, že tu mohu být, protože jedna z nejdůležitějších věcí, které by měl stát pro občany zajistit, je kvalitní a bezpečná dopravní infrastruktura. Je to nutná podmínka i proto, aby se naše země ve všech směrech rozvíjela.“

Pražský okruh – dálnice D0 – v současné podobě jako hybridní komunikace pro tranzitní, příměstskou a městskou dopravu vedoucí skrz Prahu je především vrcholem nezodpovědnosti státních institucí, které prosazují nekonceptní, zastaralý a předražovaný záměr, který **napáchá obrovské škody**:

- nárůst osobní a nákladní dopravy v pražské aglomeraci,
- nárůst škodlivých látek a emisí skleníkových plynů,
- zhoršení hlukové situace,
- prohloubení problému suburbanizace, další rozrůstání satelitů za Prahou,
- zničení vzácných přírodních památek na území Prahy,
- znehodnocení pozemků využitelných pro rezidenční bydlení a rekreaci obyvatel,
- neskutečné mrhání veřejnými prostředky, které by se daly využít na mnohem užitečnější a smysluplnější projekty.

Doufáme, že v této nelehké době se na základě výše uvedených faktů pro dokončení SOKP (= Pražský okruh, tj. transevropská dálnice D0 určená pro tranzitní a kamionovou dopravu) s Vaší pomocí podaří změnit přístup k dokončení SOKP a ti, kdo o tom rozhodují, nakonec zvolí **hospodárné a efektivní řešení**.

podpisy

NA VĚDOMÍ:



EVROPSKÁ KOMISE
GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO
REGIONÁLNÍ A MĚSTSKOU POLITIKU
Ukončení, velké projekty a provádění programů III
ředitel

European Commission
Directorate General Regional and Urban Policy
Unit F4 – Czech Republic and Slovakia
Cours Saint-Michel 23, 5th floor
B-1049 Brussels/Belgium
Tel: +32 (2) 29 68632
E-mail Jana.DARMS@ec.europa.eu

PŘÍLOHA:

Porovnání, jak plní požadavky varianta A-ZÚR a jak alternativní varianta SOKP

POŽADAVKY

- PRÁVNÍ** Zásady a standardy TEN-T (míjení sídelních útvarů) a PÚR 2015 (udržitelný rozvoj území) **varianta A-ZÚR porušuje** (intravilán). Alternativní varianta zásady a standardy TEN-T a PÚR 2015 v celém rozsahu splňuje.
- DOPRAVNÍ** Varianta A-ZÚR zavádí kamionovou dopravu na území Prahy a umožňuje mísení tranzitní a místní dopravy – **rozpor s BESIP**. Vyloučení kamionové dopravy z Prahy a zamezení mísení dopravy tranzitní a místní alternativní varianta splňuje.
- ZDRAVOTNÍ** **Ohrožení zdraví občanů průtahem je enormní** (hustota osídlení 2 600 obyvatel/km² – tj. přímo cca 100 tisíc obyvatel a prakticky celá Praha); zatímco u obchvatu je minimální (hustota osídlení 160 obyvatel/km² – tj. cca 25 tisíc obyvatel).
- EKOLOGICKÉ** **Varianta A-ZÚR zasahuje do EVL Natura 2000**, kaňon Vltavy, Sedlecké skály, PP Drahaň-Troja, PP Litožnice, Chvalský lom, Počernický rybník a další. Alternativní varianta neprochází přes žádné chráněné přírodní památky a negativní vliv na přírodu je vyloučen.
- URBANISTICKÉ** **Průtah ruší stávající vazby v intravilánu**, umožňuje vznik umělých bariér a logistických center. Obchvat tyto negace nevytváří.
- EKONOMICKÉ** **Cena průtahu (A-ZÚR) je minimálně 2krát vyšší než je cena obvyklá**, tedy neplní ekonomickou opodstatněnost a návratnost. Cena obchvatu je cena obvyklá a formou výkonového zpoplatnění se vygenerují prostředky k umoření vlastních a provozních nákladů.
- BEZPEČNOSTNÍ** **Z vojenského hlediska je varianta A-ZÚR nepřijatelná**, neboť prochází oblastmi s mnoha umělými stavbami a vysokou hustotou obyvatel. Alternativní varianta požadavky na bezpečnost splňuje.
- DEMOGRAFICKÉ** ... **Varianta A-ZÚR zavádí kamionový provoz do městských částí, kde se očekává největší nárůst obyvatel**. Aktualizovaná verze alternativní varianty je z hlediska zastavěného a zastavitelného území v souladu s územními plány z roku 2020.

V roce 2020 městské části a obce dotčené prosazovanou alternativou A-ZÚR na své vlastní náklady zajistily aktualizaci Studie proveditelnosti alternativní trasy SOKP (2015) s ohledem na platné územní plány obcí. Tato studie je k dispozici na Úřadu MČ Praha Dolní Chabry a je také dostupná z <https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020> .