

Ing. Jakub Kajzler, hlavní poradce předsedy vlády, ředitel odboru
Odbor strategie a analýz Sekce Kabinetu předsedy vlády ČR
Úřad vlády České republiky
Nábřeží Edvarda Beneše 128/4, 118 01 Praha 1

V Praze 23. 3. 2023

Věc: Reakce na dopis čj. 6304/2023-UVCR-3

Vážený pane řediteli,

děkujeme za Vaši odpověď ze dne 2.3. 2023, detailně jsme analyzovali Vaši argumentaci, ale podle nás bohužel přetrvává v záležitosti vedení trasy dálnice D0 (SOKP) řada významných nedorozumění. Z toho důvodu uvádíme níže naše stanovisko shrnuté do několika bodů:

1) ROZPOR SE ZÁSADAMI ÚZEMNÍHO ROZVOJE (ZÚR)

Platná ZÚR hl. m. Prahy, o níž se návrh A-ZÚR opírá, stanovuje úkoly pro podrobnější ÚPD, způsob využití a prostorové regulativy pro přírodní park Drahaň-Troja. Obsahuje zásadní rozpor: **v textové části** (čl. 4.2.1 Drahaň-Troja-Bubeneč) **požaduje chránit a rozvíjet hodnoty území s významnými veřejnými společensko-vzdělávacími a rekreačními funkcemi s celostátní a celoměstskou působností**, zatímco **ve výkresové části** přes stejné území přírodního parku **navrhuje vést dopravní koridor SOKP**. [1]

Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) v roce 2021 v dokumentu **Politika územního rozvoje ČR** (úplné znění závazné od 1. 9. 2021) v čl. 99 u koridoru SD4 (dálnice D0, Pražský okruh, SOKP) požaduje – s ohledem na to, že je to součást TEN-T – převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a účelnou distribuci zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti, **ukládá úkol pro územní plánování: vymezit koridor v ZÚR**, zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj. [2]

Nelze souhlasit s tvrzením, že vedení trasy dálnice D0 je umístěno správně. Přestože je umístěné v koridoru vymezeném v Zásadách územního rozvoje (ZÚR), je ale odborníky **v rozhodujících kritériích** (právní, dopravní, zdravotní, ekologické, urbanistické, ekonomické, bezpečnostní, demografické) **toto umístění hodnoceno bez výjimky negativně**. Trasa SOKP dle ZÚR je v rozporu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky ČR a EU (např. Strategický rámec ČR, Klimatický plán hl. m. Prahy, Zelená dohoda pro Evropu atd.). Reálný projekt dálnice vedené přes přírodní park Drahaň-Troja, který by zajistil úspěšnou kompenzaci všech negativních dopadů na krajinu a životní prostředí, se ani po desítkách let nepodařilo navrhnout. **Vedení koridoru je výsledkem politického rozhodnutí, nikoliv odborného řešení umístění stavby.**

Varianta A-ZÚR je vedena přes kvalitní pozemky s možným budoucím využitím pro rezidenční bydlení a občanskou vybavenost na území Prahy. Zcela likviduje území severní části přírodního parku Drahaň-Troja, přírodní památky Zámky (od r. 2021 rozšířena a požívá zvýšenou ochranu) a hradiště Zámka (s novými archeologickými nálezy i vně zapsané nemovité kulturní památky). Dálnice v tomto území by zničila zachovaný krajinný ráz dosud nepoškozené historické krajiny s velkým rekreačním potenciálem pro obyvatele Prahy.

2) ZHORŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ A NADMĚRNÝ HLUK

Dálnice v bezprostřední blízkosti hustě osídleného území bude mít zásadní negativní vliv na zdraví 100 000 obyvatel a hlavně dopravou způsobené špatné klima Prahy se tím ještě zhorší. Kvalita ovzduší a hladiny hluku se v ČR zásadně **neměří na místech splňujících požadavky dle legislativních předpisů EU** a dochází tak k podhodnocení škodlivých dopadů. Ministerstvo zdravotnictví nedávno navrhlo kvůli dalšímu rozvoji dopravní infrastruktury hlukové limity zvýšit. V porovnání hlukových limitů ze silniční dopravy v rámci EU měla ČR už v roce 2010 tyto limity nejvyšší (viz příloha 1).

Technická studie (TES, 2021) pro D0 518+519, která je podkladem k EIA, neobsahuje hlukovou studii, proto nemohla Krajinářsko-urbanistická a architektonická studie (KUAS, 2022) konkrétně navrhnout umístění a tvar protihlukových opatření. Odvolává se tedy pouze na principy návrhu použité ve studii úprav D0 511. Máme proto důvodné obavy, že v EIA nebude hluk z dálnice D0 věrohodně posouzen. Vlivem převažujících západních větrů budou exhalacemi postiženy rezidenční části Dolních Chaběr, Čimic a Bohnic.

3) PLÝTVÁNÍ VEŘEJNÝMI PROSTŘEDKY

Navrhovat dálnici D0 do sídelních útvarů (tj. přes městské části Běchovice, Dolní Počernice, Horní Počernice, Satalice, Ďáblice, Dolní Chabry, Čimice, Bohnice, Suchdol – viz příloha 2), přes přírodní chráněná území a nemovitě kulturní památky a věřit, že se podaří vzniklé negace kompenzovat tzv. „kvalitním projektem“, není reálné, a to ani za cenu desítek mld. Kč vícenákladů. Zejména v současné době, kdy má stát velké mimořádné výdaje, je třeba brát ohled na ekonomiku zvoleného řešení a provést důkladnou analýzu nákladů a přínosů. MD a ŘSD ji nikdy nenechaly zpracovat, ačkoliv je to nutná a povinná podmínka pro možnost financování stavby ze zdrojů EU. Česká republika si nemůže dovolit plýtvat veřejnými prostředky na předražený, nekonceptní a škodlivý projekt.

4) NERESPEKTOVÁNÍ ÚČELU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

Územně plánovací dokumentace (ÚPD) musí reagovat na změny vstupních podmínek a brát zejména ohledy na životní prostředí, a tím i na zdraví obyvatel. V průběhu několika desetiletí se podmínky radikálně změnily: ● počet obyvatel Prahy vzrostl téměř o 50 % ● zvýšil se stupeň motorizace ● zvýšila se mobilita obyvatel ● byly přijaty ekologické a hygienické zákony a definovány trasy transevropské dopravní sítě (TEN-T). V tomto případě je dlouhodobá stabilizace ÚPD kontraproduktivní, a tedy společensky nepřijatelná. Argument, že trasu nelze změnit, protože s ní jiné obce nepočítají, je naprosto scestný. S takovým přístupem by už nikdy nikde nebylo možné naplánovat a realizovat nové dopravní (ani jiné) stavby.

5) NEDOSTATEČNÉ A JEN FORMÁLNÍ VYHODNOCENÍ ALTERNATIVNÍCH TRAS

Ministerstvo dopravy ČR obhájí trasu SOKP ve variantě A-ZÚR a považuje ji za jedinou možnou, invariantní (neproměnnou), **neuvádí však pro to žádný odborně technický důvod. Alternativní trasa, která byla navržena v roce 2015 a aktualizována v roce 2020, je oproti trase A-ZÚR levnější** (minimálně o 22 mld. Kč, se započítáním nově navrhovaných kompenzačních opatření a inflace bude rozdíl mnohem větší), a také **v bilanci délky dálnic a silnic I. třídy používaných pro tranzitní kamionovou dopravu je kratší** (o 8 km – viz příloha 3).

Alternativní trasa je odmítána na základě posudku ČVUT z roku 2015, který však neprokazoval účelnost a proveditelnost stavby (tj. dopravní funkčnost, ekologickou přijatelnost, územní vlivy, náklady a přínosy, ekonomickou únosnost a realizaci včetně uvedení stavby do provozu), ale zaměřil se pouze na hodnocení rizik podle metodiky obvykle používané ve vojenství a v kosmickém průmyslu. Posudek preferovanou variantu, tj. A-ZÚR, tímto způsobem vůbec nehodnotil.

Porovnání variant, které je mimo jiné vyžadováno při posuzování vlivu na životní prostředí, přes opakované žádosti a petice nebylo nikdy provedeno.

6) PROHLoubENÍ PROBLÉMU SUBURBANIZACE

V posledních 20 letech došlo k obrovskému rozmachu rezidenčních satelitů v okolí Prahy bez odpovídající nabídky občanské vybavenosti a pracovních příležitostí. Obyvatelé středočeských obcí jsou tak závislí na každodenním dojíždění do Prahy, přičemž podíl cest autem na hranici metropole činí téměř 80 %. Hlavní město Praha je vystaveno velké dopravní zátěži cestujících za prací, školou, nákupy, lékaři a dalšími cíli. **Stávající trasa A-ZÚR prohloubí problém suburbanizace, neboť bude sloužit jako příjezdová komunikace do Prahy a ztraktivní dojížděku autem i z větších vzdáleností.** Zamítnutí regionální varianty s argumentem, že by ohrozila další rozvoj satelitů za Prahou, svědčí o neznalosti či podceňování nežádoucího jevu suburbanizace, která má negativní dopady na dopravu, životní prostředí a kvalitu života obyvatel ve městech. Navíc je finančně neudržitelná. [3], [4]

ZÁVĚR

Stávající prosazovaný návrh severní části SOKP nerespektuje závazné technické a právní normy ČR i EU a nevhodné trasování mezinárodní dálnice TEN-T v intravilánu Prahy by přineslo nevratné škody v oblasti zdraví, klimatu, přírody a vedlo by i k poškození historického kulturního odkazu. Ministerstvo dopravy (MD) a Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) se k nesouhlasnému stanovisku samosprávy staví dlouhodobě odmítavě a naše námítky řeší jen formálně. Z toho důvodu jsme si dovolili oslovit české vládní představitele a také představitele EU pro tuto oblast. Apelujeme tímto na všechny politiky, kteří mají možnost zvolené řešení ovlivnit, aby podpořili odblokování zamrzlého stavu, který je výsledkem nepřizpůsobení zastaralé koncepce SOKP měnícím se požadavkům na zajištění násobně vyšších dopravních kapacit. [5] **Na základě předložených argumentů požadujeme změnu přístupu k dokončení severní části silničního okruhu kolem Prahy a skutečně objektivní vyhodnocení alternativ trasování severní části SOKP. Jsme připraveni na takové nestranné analýze plně spolupracovat.**

Tento dokument byl schválen na zasedání Zastupitelstva městské části Praha Dolní Chabry dne 22. 3. 2023, číslo usnesení **XX/ZMČ/2023.**

S pozdravem

Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková
Starostka MČ Praha – Dolní Chabry

NA VĚDOMÍ

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



European Commission
Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brussels
Belgium

Ms. Adina Vălean,
Commissioner, Transport
Email: cab-valean-contact@ec.europa.eu

Mr. Frans Timmermans
EXECUTIVE VICE-PRESIDENT
European Green Deal
Email: frans-timmermans-contact@ec.europa.eu

SEZNAM PŘÍLOH

1. Hlukové limity ze silniční dopravy v Evropské unii
2. Území hl. m. Prahy v letech 1922 až 1974 a trasování SOKP dle ÚP HLMP
3. Porovnání délky dálnic a silnic I. třídy pro tranzitní dopravu u variant SOKP

SEZNAM INTERNETOVÝCH ODKAZŮ

[1] Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (úplné znění 2022)

Magistrát hlavního města Prahy / Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

4. Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu
- 4.2 Oblasti osvětové, vzdělávací a rekreačně společenské – plochy a zařízení pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu (SO)

4.2.1 Draháň-Troja-Bubeneč (SO/1)

https://uzr.praha.eu/uzplan/Uzemni_plan_HMP/ZUR/uplne_zneni/Uplne_zneni_po_Aktualizaci_c_11_textova%20cast.pdf#page=28
(na straně 28)

[2] Politika územního rozvoje ČR (úplné znění závazné od 1. 9. 2021)

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

- 5 KORIDORY A PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY
Politika územního rozvoje vymezuje následující koridory a plochy dopravní infrastruktury:
Silniční doprava

(99) SD4 ... Dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy)

<https://mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-uzemniho-rozvoje-ceske-republiky/uplne-zneni-politiky-uzemniho-rozvoje-ceske-republ>

(na straně 53)

[3] Satelitní čtvrti jsou finančně neudržitelné noclehárny. Ohrožují Prahu i Brno

Jiří Labanc, 26. 10. 2022

<https://magazin.aktualne.cz/nocleharny-na-kraji-mesta-obyvatele-sidelnich-kasi-jsou-zavi/r~c2b69e0c358511ed93abac1f6b220ee8/>

[4] Rethinking Urban Sprawl: Moving Towards Sustainable Cities

OECD: Better policies for better lives

June 2018

<https://www.oecd.org/environment/tools-evaluation/Policy-Highlights-Rethinking-Urban-Sprawl.pdf>

[5] Grafické znázornění intenzit dopravy v severní části SOKP

(prosinec 2018, IPR Praha)

https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2019/11/IPR_str26a29_ze_souboru_02PT005542_dil518519_V%C3%BDhledov%C3%A9-zat%C3%AD%C5%BEen%C3%AD_opr.pdf