

Ministerstvo dopravy ČR  
Mgr. Martin Kupka  
ministr dopravy  
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

17. 2. 2022

Vážený pane ministře,

v našem stanovisku ze dne 17. 1. 2022 jsme Vám zaslali základní informace k dokončení silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) a realizaci dálnice Brno – Vídeň. Věřili jsme, že se s touto problematikou seznámíte a **ověříte, zda takto navržené a politicky prosazované investice budou veřejnosti maximálně sloužit a minimálně škodit**, to znamená, že budou vyhovovat závazným dopravně bezpečnostním požadavkům stanoveným českými a evropskými normami, nebudou ohrožovat zdraví a životy občanů, nezpůsobí nevratné ekologické, dopravní a urbanistické škody, ale budou plně v souladu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky EU, ke kterým se Praha a Česká republika přihlásila.

Názor Váš a vašeho ministerstva, že vedení trasy SOKP D0 má být v souladu se zastaralým koridorem z minulého století (1962–1974) je nepřijatelný, neboť Praha a její aglomerace v současné době je zcela rozdílná. Stavba D0 511 Běchovice – D1, která se projednává cca 15 let, nemá dosud pro její nekvalitnost pravomocné územní rozhodnutí.

Hovořit o neprojednatelnosti u nového území (Regionální alternativy) nelze, neboť ta kvůli neplnění povinností investora ŘSD ČR (projednání s veřejností studie zpracované v roce 2015 na základě pokynu MD ČR), nikdy nebyla projednávána.

Pro severní část dálnice D0 (stavby D0 518, 519, 520) uvádíte, že v současné době probíhá aktualizace technickoekonomické studie ve vymezeném koridoru, zaměřená na další tunely a více zahlobené úseky bez ohledu na výrazně vyšší investiční finanční náklady a následně i provozní náklady na údržbu a periodické opravy. Jistě by bylo zajímavé multikriteriální posouzení s Regionální alternativou.

Zadávat vyhotovení další projektové dokumentace pro SOKP, když pro okruh bylo za poslední čtvrtstoletí vynaloženo už cca 250 mil. Kč za dokumentaci převážně zbytečnou s výsledkem, že dosud nemá ani jedna stavba pravomocné rozhodnutí, je jen neúčelné plýtvání finančními prostředky.

Dále uvádíte, že stavba D0 511 má nepravomocné územní rozhodnutí a nezákonně vyhotovenou dokumentaci pro stavební povolení. Předpokládáte – s ohledem na současný stav přípravy – zahájení realizace v roce 2024. Tak významný projekt, jakým jistě tato stavba je, by měl mít prokázané proveditelné a nákladové řešení. Podle všech faktů a dokumentů, které jsme uvedli ve stanovisku, realizace této stavby by znamenala kolaps pražské dopravy a významné zhoršení životního prostředí v Praze.

Problém je, jak jsme Vás informovali ve stanovisku, v navazujícím úseku D0 510, a proto vzhledem k závažnosti doplňujeme tuto informaci podrobněji. Úsek D0 510 bude mít po zkapacitnění na 3+3 jízdní pruhy kapacitu cca 105 tisíc vozidel za den. Podle prognózy ČVUT je předpokládaná kapacitní zátěž 125–150 tisíc vozidel denně a dojde k výraznému kapacitnímu přetížení. To znamená rozšířit na 4+4 jízdní pruhy a výhledově až na 5+5 pruhů.

Rovněž průpletové úseky, odbočení a křižovatky mezi MÚK Běchovice a MÚK Satalice (včetně) jsou kapacitně nevyhovující. Další rozšíření jízdních pruhů vzhledem k četnosti křižovatek je možné realizovat zřízením kolektorových komunikací. Toto potřebné rozšíření je však v úseku D0 510 s ohledem na okolní zástavbu nerealizovatelné. Přínosy staveb 510 a 511 jsou negativní a naopak povedou ke zhoršení dopravně bezpečnostní situace, tak jak jsme Vás informovali v našem stanovisku.

Je nutné uvést, že bezpečnostní audit je z hlediska platné legislativy povinnou složkou každého stupně projektové dokumentace a příslušného správního řízení. Audit pro stavbu D0 510 navrhuje realizovat vzdálenější alternativu na východ od Prahy. Toto vzdálenější řešení odpovídá aktualizované Studii proveditelnosti Regionální alternativy, jak jsme Vás již informovali.

Současný návrh dostavby SOKP nebere ohled na zásadní změny v rozvoji Prahy. Pokud na něj budou kladeny nadále požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak jak má. Pro zajištění plynulosti a bezpečnosti provozu je nutné zamezit mísení městské a tranzitní dopravy, zejména kamionové.

**Pokusme se konečně řešit tento problém s nadhledem 21. století komplexně, s vizí do budoucna a nepřipustíme dopravní kolaps Prahy.**

S pozdravem



Ing. Milan Strnad  
autorizovaný inženýr  
pro dopravní stavby

[strnad\\_milan@volny.cz](mailto:strnad_milan@volny.cz)

Ing. Josef Tomeš  
bývalý poradce ministra A. Prachaře  
telefon 602 453 164

[josef.tomes@volny.cz](mailto:josef.tomes@volny.cz)

Ing. Petr Kasa  
Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu  
člen rady

[pk@petrkasa.cz](mailto:pk@petrkasa.cz)

### **CO na vědomí:**

PhDr. Ivan Bartoš, Ph.D.  
ministr pro místní rozvoj

Staroměstské náměstí 932/6  
110 15 Praha 1