

Ing. Milan Strnad

KOMENTÁŘ k informacím, které uvádí ŘSD na webové stránce www.prazskyokruh.info

<https://www.prazskyokruh.info/#ucel-stavby>

VÝZNAM PRAŽSKÉHO OKRUHU
základní informace

<https://www.prazskyokruh.info/#historie>

HISTORIE PRAŽSKÉHO OKRUHU
Historie přípravy a výstavby Pražského okruhu

<https://www.prazskyokruh.info/#postup-vystavby>

Pět nejčastějších mýtů o Pražském okruhu

1 VÝZNAM PRAŽSKÉHO OKRUHU

Tvrdit, že Pražský okruh, který je součástí TEN-T (sítě koridorů v EU), patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám, že propojuje devět komunikací dálničního typu a že je očekáván jak Pražany, tak i mimopražskou veřejností, je skutečnost. Ovšem tvrzení, že tvoří obchvat kolem města, je **nepravdivá zpráva k oklamání veřejnosti**. Navrhovaný Pražský okruh totiž **ve skutečnosti leží z cca 90 % v intravilánu hlavního města Prahy** (tj. na pozemcích v zastavěné části města). Protože okruh má sloužit především tranzitní, kamionové dopravě a s ohledem na výrazný nárůst dopravy (přes 120 tisíc vozidel/den), **povede ke značnému zhoršení životního prostředí Prahy**.

2 HISTORIE PRAŽSKÉHO OKRUHU

2.1 Počáteční úvahy o zřízení vysokokapacitní okružní komunikace kolem Prahy se objevily již ve dvacátých letech minulého století (1929) na Zemském úřadu v Praze pod vedením pana Ing. Dr. Karla Valiny, projektanta a stavitele silnic. Zásadou bylo vyhnout se stávajícím zastavěným územím a infrastruktuře ve vzdálenosti 7 až 10 km, aby se nebrzdil rozvoj Prahy.

2.2 V době protektorátu Čechy a Morava (1939–1945) byl Pražský dálniční okruh v německé režii nahrazen tangenciálním uspořádáním silnic, tzn. dvě silnice propojující západ a východ a dvě sever a jih – všechny v dostatečné vzdálenosti od tehdejšího intravilánu Prahy.

2.3 V roce 1945 bylo tangenciální uspořádání opuštěno a byl návrat ke koncepci okruhu. Koncem padesátých a začátkem šedesátých let se prověřovaly různé varianty Pražského okruhu. Z nich byl vybrán k realizaci tzv. Ladův okruh (1962). Tento byl následně v roce 1974 zařazen do komunikačního systému „ZÁKOS“, který dosud není funkční, i když je ve Směrném územním plánu Prahy.

2.4 V letech 1976–1995 byla přijata usnesení, která již nehovoří o územní rezervě a podle nich trasa Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) nevede Suchdolem, tedy není v intravilánu Prahy.

2.5 V září 1999 zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo umístění severozápadního sektoru SOKP přes Suchdol v alternativě „J“ (= jižní) neboli A-ZÚR (= dle zásad územního rozvoje), a to svévolně bez řádného projednání a přes nesouhlas městských částí Suchdol, Dolní Chabry a Lysolaje.

2.6 V letech 2001–2002 vznikla jako reakce na protiprávní umístění SOKP přes Suchdol **Regionální alternativa SOKP**, která byla schválena a doporučena hejtmanem Středočeského kraje (Ing. Petr Bendl), krajským hygienikem Středočeského kraje, náčelníkem generálního štábu české armády (Ing. Jiří Šedivý) a stanoviskem MŽP (27. 5. 2002). Všichni uvedení zároveň odmítli realizaci alternativy A-ZÚR, kterou se ŘSD nyní snaží realizovat.

2.7 V květnu 2004 vstoupila ČR do EU a potvrdila příslušné dohody včetně „Rozhodnutí 1962/96/ES“, které určuje požadavky EU na komunikace TEN-T (sít' koridorů v EU), to znamená **„trasy musí mít sídelní útvary a nepřipustit mísení místní a tranzitní dopravy“**.

2.8 V roce 2007 studie „Posouzení variant „J“ (jižní) a „Ss“ (severo-severní)“ v severozápadním sektoru SOKP prokázala jednoznačnou výhodnost trasy „Ss“, a potvrdila to i oponentura VUT Brno.

2.9 Nejvyšší správní soud svými rozsudky 7Ao7/2010-133 a 8Ao2/2010-644 **zrušil koridory SOKP alternativy A-ZÚR** v úsecích Ruzyně–Březiněves a Březiněves–D1 (nyní realizované).

2.10 ŘSD objednalo u Dopravní fakulty ČVUT studii „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP proti sledované alternativě SOKP v trase A-ZÚR“. V průběhu zpracování však byl zásadně změněn předmět plnění, a to na jednostranné posouzení Regionální alternativy **metodou rizikové analýzy SAFMEA**, která je pro dopravní stavby nevhodná a k rozhodovacímu procesu volby dokončení SOKP nepoužitelná.

3 MÝTUS „REGIONÁLNÍ ALTERNATIVA“

3.1 Tvrdit, že „pouze současná varianta SOKP A-ZÚR odpovídá zásadám politiky územního rozvoje“ je nesprávné, neboť určený koridor je široký 5 až 10 km, tedy obsahuje obě trasy – tedy současnou i regionální – vzdálené od sebe v průměru 4 km. Tvrdit, že současná trasa je potvrzena soudním přezkumem, **je blamáž**, neboť tato současná trasa byla **Nejvyšším správním soudem v roce 2001–2002 zrušena**.

3.2 Odvolávat se na „odbornou analýzu“ odborníků z ČVUT Praha je **nepatřičné**, protože použitá metoda rizik SAFMEA a FUZZY, které jsou pro rozhodující proces mezi dvěma alternativami dálniční stavby **nevhodné a neobvyklé** (ve světě se nepoužívají), **jelikož neobsahují atributy prokazující účelnost a proveditelnost stavby**.

3.3 Odmítat Regionální alternativu na základě tzv. „nepřijatelných rizik“ (časové zpoždění, domnělý nesouhlas s územním plánem, neodůvodněná nemožnost kofinancování EU, projektová podrobnost), jejichž existence je problematická, **je profesně chybné a dokladuje neodbornost autorů**.

4 ZÁVĚR

4.1 Informace ŘSD (viz odkazy v záhlaví) jsou **MYSTIFIKACE**, to je úmyslné šíření nepravdivých zpráv k oklamání veřejnosti, včetně většiny infoletáků, které ŘSD vydává.

4.2 Smutnou skutečností je **zneužití tehdejší (2015) vědecké autority – akademické sféry k hanobení Regionální alternativy** použitím nevhodné metody analýzy rizik.

4.3 **REGIONÁLNÍ alternativa není „mýtus“, ale realita, která umožňuje vizi „PRAHA dvoumilionová – místo zdravého a bezpečného života“** (viz [příloha](#)).

Lhota 22. 5. 2025

S pozdravem



Ing. Milan STRNAD, senior