



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček

náměstek primátora pro oblast územního a strategického rozvoje



MHMPXPQZCSHO

Praha 27. listopadu 2025

Č. j.: MHMP 1261959/2025

Počet listů/příloh: 2/0

Vážená paní architektko,

byl jsem Zastupitelstvem HMP pověřen vyřízením petice s názvem *Petice za záchranu přírodního parku Drahaň-Troja*. Vaše petice byla zařazena do programu a následně projednána na jednání Zastupitelstva HMP dne 23. 10. 2025. Zastupitelstvo k tomuto bodu přijalo usnesení číslo 27/20, kterým mě pověřilo vyřízením této petice, což následujícím stanoviskem činím.

Plánování je vždy uměním dohody. Dopravní stavby mají hledání této dohody vždy náročnější, protože se týkají mnoha lidí, jak těch, co mají neprospěch v tom, že ještě není postavena, tak na druhé straně ti, kteří budou nově ovlivněni jejím provozem. Úvodem je vhodné poznamenat, že stavby Pražského okruhu (D0) jsou investiční akce státu a jsou svěřeny Ředitelství silnic a dálnic (dále jen „ŘSD“), na které doporučuji se dále obracet.

Alternativy okruhu se nejen posuzovaly, ale i projednávaly. V neposlední řadě to bylo v rámci zpracování a projednání Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje (dále jen „ZUR“) (2014). Tomuto tématu bylo věnováno více než 20 stran v odůvodnění, které se velmi pečlivě věnovalo rozboru variant, analýze historického vývoje tras a rovněž zdůvodnění, proč jiná varianta, než je sledována v územně plánovací dokumentaci, není pro město vhodná. Tyto argumenty prošly úspěšně testem soudního přezkumu ZUR, a to minimálně 4x:

- Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2016 čj. 10 A 159/2016
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu v Brně 25. 5. 2017 5 As 49/2016 (kasační stížnost)
- Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 18.12. 2018 čj. 10 A 170/2017
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu v Brně 30. 8. 2022 čj. 2 As 11/2019 (kasační stížnost)

Okruh byl na základě souhlasu volených zástupců dvou krajů zakotven v ZUR hl. m. Prahy i Středočeského kraje. Tudíž jakákoliv změna trasy by musela být stvrzena změnou vůle obou zastupitelských sborů. Obě politické reprezentace ale považují co nejrychlejší dostavbu okruhu za svou prioritu z hlediska potřeb Metropolitního regionu. A to lze jedinečně v trase vymezené v platné územně plánovací dokumentaci (dále jen „ÚPD“). Není realistické za této situace provést **změnu dvou ZUR a čtyřiceti jedna územních plánů** obcí a zcela narušit právní kontinuitu v území.

Nejaktuálněji přijatelnost vedení okruhu v naplánované stopě stvrdilo i **souhlasné stanovisko EIA ze dne 2.9.2024 s podmínkami**. To znamená, že projekt prošel úspěšně testem vyhodnocení vlivů na životní prostředí a projekt okruhu v dané trase je akceptovatelný za určitých podmínek, které se aktuálně v přípravě projektu naplňují.

V rámci přípravy projektu bylo ze strany ŘSD jako investora akceptováno již ve fázi před vlastním procesem EIA mnoho **úprav podoby projektu i na základě zpracované Krajinářsko-urbanisticko-architektonické studie, kterou město iniciovalo**. Tyto úpravy mimo jiné přinesly návrh tunelu Čimice namísto pouhého ekoduktu, který právě má více ochránit rekreační oblast. Rovněž byl přidán tunel Chabry a oddálena poloha estakády od obydlené oblasti.

Zároveň je navržena řada krajinářských úprav, které reflektují území, jímž okruh prochází. **Nově je součástí řešení okruhu také řada příčných a podélných cest**, které reflektují cesty v území, aby nedošlo k vytvoření nových bariér v území. Novými pěšími a cyklistickými trasami se také území lépe zpřístupní.

V neposlední řadě ŘSD připravuje **architektonickou soutěž na most přes závěr Dražanské rokle** s cílem najít co nejvhodnější řešení s ohledem na krajinné aspekty. Obdobná soutěž na most přes Vltavu již proběhla a přinesla velmi zajímavá řešení, která inovátorsky přistupují k řešení okruhu překračujícího údolí Vltavy.

Tedy i když je trasa okruhu stejná, **nelze hovořit o zastaralém řešení, protože je neustále zlepšováno s cílem najít vyváženost mezi dopravní potřebou města a metropolitního regionu a začleněním do území.**

Okruh je naprosto v souladu s **Plánem udržitelné mobility Prahy a jejího okolí**, je jedním z jeho klíčových opatření. Rovněž tak podporuje naplnění cílů Klimatického plánu hl. m. Prahy spolu s dalšími navrženými opatřeními na snížení automobilové dopravy uvnitř města.

Citace z rozsudku Nejvyššího správního soudu: „...v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“ A to se stalo na základě mnoha odborných analýz a posudků, např. na základě dopravních modelů, které ověřovaly přínosy pro metropolitní region i hlavní město samotné. I pro tento důvod zpracovalo v **01/2019 Pracovní posouzení průchodnosti variant SOKP** (dostupné zde: <https://www.petr-hlavacek.eu/projekt/prazsky-okruh-dalnice-d0>), kde se varianty řešení hodnotily z hlediska procesů územního plánování.

Závěrem si Vás dovoluji požádat, abyste s výše uvedeným stanoviskem vhodným způsobem seznámila i ostatní petenty.

S pozdravem

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček

náměstek primátora pro oblast územního a strategického rozvoje
podepsáno elektronicky

Vážená paní

Ing. arch. Lenka Hornychová

hornychova.lenka@gmail.com

Na vědomí:

Ing. Ondřej Prokop

předseda Kontrolního výboru ZHMP