

Ministerstvo dopravy ČR
prostřednictvím
Magistrátu hl. m. Prahy
odbor stavebního řádu
Jungmannova 35/29
11000 Praha 1

ke sp.zn. **S-MHMP 667505/2023/STR**
k č.j. **MHMP 1259982/2025**

V Praze dne 28. 12. 2025

Věc: Vyjádření k rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy, kterým umístil stavební záměr nazvaný „D3 0305/1 Voračice – Nová Hospoda“

K rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 27. 11. 2025, č.j. MHMP 1259982/2025, o umístění stavby dopravní infrastruktury s názvem „D3 0305/1 Voračice – Nová Hospoda“ předkládáme následující vyjádření rozdělené na části:

1. Nepřijatelné posuzování a rozhodování „salámovou“ metodou
2. Nezákonná a věcně nesprávná závazná stanoviska
3. Opakované prodloužení stanoviska EIA bez náležitého zdůvodnění
4. Záměr není prioritní stavbou v systému evropské mezinárodní dálniční sítě TEN T, není v převažujícím veřejném zájmu a je nepotřebný
5. Závěr: Záměr SD3 není ve veřejném zájmu a musí se přehodnotit

1. Nepřijatelné posuzování a rozhodování „salámovou“ metodou

Posuzování a rozhodování investičních záměrů, především velkých infrastrukturních projektů funkčně stejných či obdobných, musí být jednotné a ucelené a je nepřípustné tyto celky dělit a projednávat je metodou „per partes“ (tedy tzv. „salámovou“ metodou). Projednání velkých infrastrukturalních (liniových) staveb po částech, bez součinnosti všech vcelku, vede k nesprávnému rozhodnutí, neboť nejsou zohledněna všechna jejich individuální specifika.

Hodnocení krátkého úseku komunikace vytrženého z celku je příkladem nepřípustné salámové metody. Výstavba samotného úseku Voračice – Nová Hospoda by byla zcela zbytečná bez výstavby navazujících částí dálnice D3, tj. všech zbývajících úseků mezi Prahou a napojením na stávající vedení silnice I/3, jinak by bylo třeba se ptát, proč je kvůli přibližně 20 tisícům vozidel denně nutné stavět dálnici. Proto je na místě posuzovat celou trasu, aby při zjištění neschůdnosti výstavby některého z úseků nebyly zbytečně vynaloženy prostředky na výstavbu jiných úseků, které by se tak staly zbytečnými. Bývalý ministr dopravy Martin Kupka v médiích opakovaně uváděl, že celá středočeská dálnice D3 bude uvedena do provozu najednou, proto rozhodování po jednotlivých částech nedává smysl a je třeba se ptát, zda by realizace nevedla k nezodpovědnému mrhání veřejnými prostředky, které by se daly použít na mnohem smysluplnější projekty.

2. Nezákonná a věcně nesprávná závazná stanoviska

Závazná stanoviska, která byla podkladem pro vydání rozhodnutí o umístění záměru „D3 0305/1 Voračice – Nová Hospoda“, je třeba přezkoumat nadřízeným správním orgánem, neboť jsou věcně nesprávná a tedy nezákonná.

Jednotlivé podkladové studie v procesu EIA mají zásadně podhodnoceny intenzity dopravy zejména na jižní části silničního okruhu kolem Prahy, ale i na dalších pozemních komunikacích (I/18, II/120, II/121, II/122) a s nárůstem suburbanizační dopravy nepočítají vůbec. Tomu samozřejmě odpovídá i nepoužitelnost výsledku podkladových studií, zejména hlukové studie a imisní studie.

Dokumentace EIA uvádí, že jako doprovodná komunikace pro nestandardní situace má sloužit pro obě varianty dálnice D1 a silnice I/3 (str. 87). Zatímco u východního koridoru je to logické, u západního je tento úsudek značně pochybný, vzhledem k vzdálenosti mezi těmito komunikacemi a blízkostí jiné severojižní komunikace – II/105, která je však jako doprovodná komunikace zcela nevyhovující. Úsudek zpracovatele dokumentace EIA, který je v rozporu se závěry skupiny odborníků ustavené na základě usnesení vlády č. 1064/2007, není podložen žádnými argumenty a jeví se jako tendenční snaha o vylepšení pozice západní varianty, která trpí deficitem nevyhovující doprovodné komunikace v podobě II/105. Tato skutečnost dosud nebyla vyjasněna.

Zpracovatel posudku přiznává (s. 12), že **dokumentace EIA vychází z neaktuálních údajů o intenzitách dopravy a skladbách dopravního proudu**. Zejména zcela klíčovým aspektem, který může mít vliv na celkové vyhodnocení vlivů záměru, je uvedení části Silničního okruhu kolem Prahy, staveb 512, 513, do provozu. Tuto skutečnost však zpracovatel posudku naprosto nepřijatelným způsobem, který je v rozporu s § 1 zákona EIA, odsunul do další fáze projektové přípravy. **Posudek byl v roce 2011 zpracováván na základě údajů z roku 2007.** V mezidobí došlo k významné obytné výstavbě v dotčené oblasti a především ke zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy. Posouzení vlivů na životní prostředí zakončené stanoviskem EIA nesplnilo požadavky na posouzení kumulativních a synergických vlivů. Ty přitom u záměru dálnice D3 připadají v úvahu zejména s koridorem pro umístění stavby Vestecké spojky, Silničním okruhem kolem Prahy (SOKP), IV. železničním koridorem, koridory pro umístění stavby přeložky a obchvatů silnice I/3 a obchvaty obcí.

Zpracovatel posudku (na straně 15) přiznává, že **dokumentace EIA nevyhodnotila kumulativní a synergické vlivy záměru s dalšími záměry**, zejména Vesteckou spojkou. Z hlediska vlivů na životní prostředí (zejména zatížení hlukem, znečištěním ovzduší a zásahem do krajinného rázu a fragmentace krajiny) je zcela zásadní synergický a kumulativní efekt s dalšími záměry, zejména kapacitními dopravními stavbami, tedy Silničním okruhem kolem Prahy, IV. železničním koridorem (při návrhové rychlosti 160 km/hod), koridory pro umístění stavby přeložky a obchvatů silnice I/3 a koridory pro umístění staveb Vestecká spojka a obchvatu Jesenice. Informace o kumulativních a synergických vlivech však nebyly v dokumentaci EIA vyhodnoceny, což odporuje § 2 zákona EIA.

Prognózy dopravy v EIA (2011) a DÚR (2016) aj. souvisejících záměrech se značně liší, což snižuje důvěryhodnost těchto údajů dodaných investorem záměru. Dokumentace EIA uváděla záměr jako rychlostní silnici s návrhovou rychlostí 120 km/h. V dokumentaci DÚR je dálnice vedena jako dálnice s rychlostí 130 km/h. To pochopitelně přináší řadu důsledků pro životní prostředí, např. vyšší hlučnost a emise z provozu.

3. Opakované prodloužení stanoviska EIA bez náležitého zdůvodnění

V roce 2017 a v roce 2024 došlo k nezákonnému a věcně nesprávnému prodloužení stanoviska EIA. Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí bylo vydáno dne 1. února 2012 a jeho platnost byla prodloužena vyjádřením ministerstva dne 2. června 2017 a podruhé 20. března 2024, **aniž byly prokázány důvody, pro které lze původnímu stanovisku EIA z roku 2012 již podruhé prodloužit platnost.**

Stejně jako u jiných liniových staveb se i zde v procesu EIA objevují nedostatky, na které dlouhodobě upozorňuje řada spolků a pro které je třeba proces EIA reformovat. Jedná se zejména o nedostatečnou kvalitu odborných studií, o nedostatečné zohlednění aktuálních vědeckých poznatků (nebere se ohled ani na budoucí zpřísnění limitů), o krátké a nevhodně načasované lhůty pro připomínkování, nedostatečné posouzení souladu s mezinárodními a národními závazky, nedostatečné (jen formální) vypořádání připomínek. Absence včasného a účinného soudního přezkumu stanoviska EIA znemožňuje nápravu odhalených nedostatků.

Od doby vydání původního stanoviska EIA před více než 12 (!) lety došlo ke změnám podmínek v dotčeném území a též poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Pro neprodloužení stanoviska EIA je dle závazného textu § 94 a odst. 4 zákona EIA dostačující potenciál dosud neposouzených významných vlivů na životní prostředí (srovnej „mohl mít“ nikoliv „má“). Toto ustanovení je třeba vykládat v souladu s principem předběžné opatrnosti dle § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Původní dokumentace obsahuje dnes již neaktuální data o předmětném území a záměru. Aktuálně existují podstatné změny ve stavu životního prostředí, ve stupni poznání a metodiky. A objevují se nové problémy, na které původní EIA pochopitelně nereaguje. Od doby původního stanoviska EIA došlo i k významným legislativním změnám, na národní i evropské úrovni, např. došlo k přijetí a nabytí účinnosti Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. 6. 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088, které požaduje průkaz naplnění kritérií environmentálně udržitelné činnosti s tím, že musí být nejen vyloučen významný negativní vliv záměru, ale i prokázán jeho významný environmentální přínos z hlediska naplnění cílů dle čl. 9 tohoto nařízení, a to mj. z hledisek: a) zmírňování změny klimatu; b) přizpůsobování se změně klimatu; c) udržitelné využívání a ochrana vodních zdrojů; e) prevence a omezování znečištění; f) ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů. Původní posouzení EIA ani prodloužení stanoviska EIA není vyhodnoceno dle požadavků tohoto závazného právního předpisu.

V oblasti hydrologie byly zjištěny nové závažné poznatky, které vyšly najevo až po procesu EIA, ve kterém bylo stanovisko EIA vydáno. V průběhu 2020–2022 (tedy po vydání stanoviska EIA i jeho prodloužení v roce 2017) se provádělo měření stavu podzemních vod v trase dálnice. Tato skutečnost se měla zohlednit v novém procesu EIA, protože přináší nová závažná data. Výše uvedené měření se provádělo pouze rok, což je málo a nemůže to dobře ukázat na trend do budoucna na dobu používání dálnice. Toto období by se mělo prodloužit, sledovat podzemní vodu déle a dobře modelovat trend. Nová EIA by to pak měla posoudit a zohlednit. Uvedený argument tedy opět podporuje provedení nového řízení, ve kterém budou data z nových měření zohledněna a posouzena.

Dálnice ohrozí místní zdroje pitné vody a vodní i tepelný režim krajiny. Zásobovat vodou z dálkových přivaděčů další odběratele není udržitelné ani bezpečné.

4. **Záměr není prioritní stavbou v systému evropské mezinárodní dálniční sítě TEN T, není v převažujícím veřejném zájmu a je nepotřebný**

Investor nepravdivě uvádí, že záměr je prioritní stavbou v systému evropské mezinárodní dálniční sítě TEN T. Stavba je však nepotřebná, s neúměrnými ekonomickými náklady a má zásadní negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel, jakož i na rozvoj dotčených obcí.

Stavba je zcela mimo rozvojovou osu podle Politiky územního rozvoje B.2.7. Praha – Benešov – České Budějovice, není součástí žádné, ani nadmístní rozvojové osy (viz kapitola B.4.). Záměr zcela mívá rozvojovou oblast OBk6 Benešov, prochází naopak obcemi, které jsou maximálně lokálními centry osídlení. Na základě odborné revize (přes dvacet posudků) byly identifikovány vážné vady projektu, schvalovací proces se dále komplikuje, prodražuje a nabírá zpoždění. Za dobu přípravy (cca 30 let) záměr ztratil opodstatnění z pohledu dopravy a stal se ekonomicky neefektivní. Z důvodu politického zadání však ŘSD pokračuje v jeho přípravě.

Přesto, že se záměr připravuje již několik desetiletí, **nikdy nedošlo k reálnému zhodnocení ekonomického přínosu uvedené stavby v poměru k nákladům.** Vzhledem k významným střetům se zájmy na ochranu vlastnických práv, zdraví lidí, ochranu nerostného bohatství, ochranu ZPF a PUPFL, ochranu krajinného rázu a prostupnosti krajiny je toto vyhodnocení nejen vyžadováno zákonem (§ 19 odst. 2 stavebního zákona), ale je též věcně potřebné a logické, zejména ve vztahu k nedostatku finančních prostředků státu a odsouvání termínů harmonogramu výstavby.

Také časové hledisko a návaznost na jiné dopravní stavby, které mohou převzít severojižní dopravní toky (D4, rekonstruovaná I/3, IV. železniční koridor), je třeba do tohoto multikriteriálního hodnocení zahrnout. Po brzké dostavbě těchto dopravních staveb se stane výstavba SD3 nadbytečnou. V těsné blízkosti by se tak ocitly hned čtyři (!) paralelní kapacitní dopravní trasy vedoucí od Prahy na jih. Chybí jakékoliv posouzení potřebnosti záměru po výstavbě obchvatu Olbramovic, dokončení dálnice D4 (2024), dokončení IV. železničního koridoru, obchvatu Benešova a zahloubení I/3 u Konopiště (v projektové přípravě).

Odhadované náklady na realizaci celého záměru středočeské dálnice D3 činí již 71,5 mld. Kč, tedy přes 1,2 mld. Kč za 1 km dálnice! K záměru chybí nezávislá analýza, která by posoudila její ekonomickou výhodnost a poměr nákladů a přínosů. Náklady a ztráty významně převažují ev. zisky a přínosy dálnice. Absurdně vysoká pořizovací cena při tom tvoří jen asi jednu pětinu skutečných nákladů, které by byly vynaloženy na provoz, údržbu a opravy v horizontu uvažovaných 100 let užívání dálnice.

Záměr je v rozporu s dokumentem „Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050“, což je vrcholový strategický dokument vlády pro oblast dopravy z dubna 2013 a za jehož implementaci je odpovědné Ministerstvo dopravy ČR. Podle tohoto dokumentu je požadováno, cit:

„4.6 Snížování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí: Ke snížení emisí snížit intenzitu silniční dopravy, rozvíjet integrované dopravní systémy a parkovací politiku, podporovat veřejnou a nemotorizovanou dopravu, přednostně posilovat kapacitu stávajících dopravních koridorů před budováním souběžných komunikací s obdobnou kapacitou dopravy obsluhující stejná území.“ (str. 65)

Záměr je v rozporu s:

- evropskou Směrnicí č. 2006/118/ES o ochraně podzemních vod před znečištěním a zhoršováním stavu,
 - zákonem ČR č. 254/2001 Sb. o vodách,
 - Programovým prohlášením Rady Středočeského kraje ve volebním období 2016–2020 (kapitola Životní prostředí a zemědělství),
 - národní Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (usnesení vlády č. 861),
- a nové také s:
- nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1991 o obnově přírody, zkr. „NRL“.

Nařízení „Nature Restoration Law“ (závazné od 08/2024) ukládá státům EU povinnost zabránit významnému zhoršování stavu přírodních oblastí.

Nařízení NRL je dostupné z:

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202401991

Koridor dálnice D3 vede skrz citlivé krajinné území (např. Posázaví) a negativně ovlivní přírodní stanoviště, průchodnost krajiny, hydrologii a biodiverzitu, tedy oblasti, které „Zákon o obnově přírody“ chce obnovit či udržet v dobrém stavu.

Dopravní význam záměru pro ČR je přeceňovaný a projekt nemůže naplnit očekávání příznivců. Nevede do Prahy, ale do obrovské dopravní zátěže na D0, odkud neexistuje odpovídající kapacitní spojení s hlavním městem.

Dálnice neuleví přetíženým silnicím od dopravy. Dopravní spojení s Jihočeským krajem i bez dálnice D3 ve Středočeském kraji brzy zajistí D4, modernizovaná I/3 a železniční koridor. Záměr nevyřeší dopravní problémy regionu, naopak bude indukovat další dopravní zatížení daného území i celé ČR. Podle expertních studií se 60 až 90 % přidané kapacity zaplní do 5 let. Okolní obce budou velmi tvrdě zasaženy při uzavírkách dálnice, okolní silnice budou v prioritě údržby až po dálnici.

Variantním řešením výstavby D3 pro tranzitní dopravu může být urychlení dobudování železničních tranzitních koridorů TEN-T, vybudování vysokorychlostní železnice a přesun tranzitní nákladní dopravy na železnici. Takový přístup by napomohl i prioritám snížení emisí skleníkových plynů, protože železniční doprava je méně energeticky náročná a většina přepravních výkonů na železnici je realizována na elektrický pohon, jehož uhlíková stopa na jednotku výkonu postupně klesá, zatímco uhlíkovou stopu silniční dopravy se zatím ve významnější míře snížit nedaří. Obdobně variantním řešením výstavby D3 pro dojezd do Prahy z oblasti záměru může být železniční trať Praha – Benešov u Prahy – Olbramovice – Tábor a Olbramovice – Sedlčany. Variantním řešením výstavby D3 pro místní dopravu pak může být pečlivě vybraná řada opatření, kterými bude region směřovat k takovému územnímu a ekonomickému rozvoji, který je méně závislý na silniční dopravě.

5. Závěr: Záměr SD3 není ve veřejném zájmu a musí se přehodnotit

Odborná revize projektu dálnice odhalila řadu vážných technických vad, které představují značné hrozby pro okolí. Projekt je zastaralý, takže je neustále záplatován. Nikde a nikým není zaručeno snížení stávající zátěže na silnici I/3 (tzv. benešovská), nebo úleva obcím v Posázaví v případě existence dálnice. Přidaná dopravní kapacita se znovu zaplní. Projekt ohrožuje bezpečnost, zdraví i majetek obyvatel nemalé části Středočeského kraje.

Příliv tranzitní dopravy po nové dálnici s sebou nese radikální změny: hlukovou zátěž a znečištění ovzduší, úbytek vody, zneprůchodnění krajiny, nové developerské projekty na úkor stávajících sídel, úbytek úrodné půdy aj. Dálnice i související skladové areály devastují zdroje vody i půdy a zhoršují vodní a tepelný režim krajiny. Tím zhoršují důsledky sucha a zvyšují závislost naší země na dovozu zboží.

Na projektu vydělají dodavatelé stavby, developeři a mezinárodní přepravci. Občané pocítí negativní důsledky. Už teď je jasné, že se stavba protáhne, zkomplikuje a prodraží. Nechvalně známá dálnice D8 (aj.) je vážné varování.

Stavba, tak jak je navržena, bude mít významné negativní vlivy na životní prostředí a jeho jednotlivé složky, zejména na ochranu přírody a krajiny, ochranu lesa, ochranu ZPF a ochranu podzemních a povrchových vod. Stavba povede k výrazné fragmentaci krajiny, což znamená rozdělení přirozených stanovišť na menší, izolované části. To bude mít negativní dopad na místní ekosystémy a ohrožené druhy živočichů a rostlin. Například volně žijící zvířata ztratí přístup ke klíčovým zdrojům potravy a vody nebo migrační trasy, což může vést ke snížení jejich populace. Výstavba a provoz zvýší hladinu znečištění ovzduší v důsledku emisí výfukových plynů z dopravy a prachu z výstavby. Navíc dojde k znečištění vodních toků a podzemních vod chemikáliemi používanými během stavby i provozu, jako jsou paliva a maziva, což bude mít negativní dopad na kvalitu pitné vody a zdraví vodních ekosystémů.

Provoz dálnice přináší zvýšenou hladinu hluku, která negativně ovlivní kvalitu života obyvatel žijících v blízkosti dálnice. Hlukové znečištění také negativně ovlivní chování a rozmnožování některých druhů živočichů. Stavba vyžaduje zabírání rozsáhlých ploch zemědělské půdy a zelených ploch, což může vést ke snížení produkční kapacity zemědělství a ztrátě krajinné estetiky. To bude mít také dopad na místní zemědělské komunity a jejich ekonomickou stabilitu. Stavební práce mohou způsobit erozi půdy, zejména v oblastech s nestabilním terénem. To povede k sesuvům půdy a změnám v hydrologických poměrech, které negativně ovlivní okolní přírodu a infrastrukturu. Kumulativní dopady výstavby a provozu dálnice budou mít dlouhodobé ekologické následky, které mohou trvat desítky let.

Záměr nevytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost obyvatel. Umístěním mezinárodní dálnice směřující do Prahy nenávratně poničí krajinu, životní prostředí a zhorší životní podmínky obyvatel, kteří budou vystaveni nadměrnému hluku a emisím z dopravy.

Dálnice má obrovský suburbanizační potenciál, který povede k nežádoucí expanzi satelitů za Prahou. Na jedné straně hlavní město bude čelit dalším negativním dopadům v podobě zvýšení dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v důsledku usnadnění každodenní dojížděky autem. Na druhé straně se obce na jih od Prahy promění v noclehárny, odkud postupně vymizí služby a společenský život, neboť jejich obyvatelé budou trávit většinu času a využívat služby v metropoli. Dálnice se tak stane brzdou hospodářského rozvoje a soudržnosti obyvatel v regionu, jehož funkce se zredukuje na přespávání a víkendovou rekreaci. Prohloubí se i problém dopravní chudoby v důsledku zvýšení závislosti obyvatel na každodenní dojížděce autem do nedaleké Prahy. Rodiny budou potřebovat dvě či více aut a senioři, kteří nemohou řídit, zůstanou v izolaci s velmi omezeným přístupem ke službám. Záměr tedy v rozporu s cíli územního plánování zhoršuje kvalitu vystavěného prostředí sídel a nevytváří funkční a harmonické prostředí pro každodenní život jejich obyvatel.

Dostavba dálnice D3 prohloubí problémy, na které také upozorňuje dokument „Strategie regionálního rozvoje ČR“:

„B3. Nová výstavba pozměňuje lokální krajinný ráz, urbanistickou strukturu a architektonický ráz příměstských sídel v zázemí metropolí. Podél dálnic a hlavních silnic se často staví komerční skladovací areály a v okolní krajině residenční suburbia. Tyto stavby vznikají na úkor záboru půdního fondu (tzv. greenfield) namísto využití brownfieldů.

B4. Nárůst individuální automobilové dopravy má negativní vliv nejen na příměstské obce, ale i na samotné město, kam dojíždí velká část lidí za prací a službami. Nedostatečná kapacita dopravní infrastruktury vč. chybějícího propojení veřejné hromadné dopravy a dopravních uzlů a parkovišť (P+R/záchytná parkoviště) s sebou přináší dopravní zácpy a zvýšený podíl znečištění z dopravy (hluk, emise) v jádrech měst i jejich zázemí. Města kromě zvýšených emisí znečišťujících látek a hluku musí čelit i jiným formám znečištění a jejich vlivů na městské životní prostředí (např. tepelné či světelné znečištění).“

Strategie regionálního rozvoje ČR (SRR21) definuje strategické a specifické cíle pro oblasti s regionálními centry. V posuzované oblasti je žádoucí posilovat roli obcí s rozšířenou působností či regionálních center (např. Benešov, Sedlčany, Dobříš a Jílové u Prahy).

Strategický cíl SRR21: Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení.

Specifický cíl: Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů – klade důraz na lepší koordinaci dopravy a zlepšování stavu komunikací a železnic, nikoliv na výstavbu mezinárodní dálnice do metropole.

Ve vztahu k metropolitním územím SRR21 definuje specifický cíl: zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.

Dokument SRR21 je dostupný z:

<https://mmr.gov.cz/getmedia/58c57a22-202d-4374-af5d-cbd8f9454adb/SRR21.pdf>
(str. 99–107)

Udržitelný rozvoj by naopak zajistily investice do lepšího propojení obcí veřejnou hromadnou a bezmotorovou dopravou, do modernizace stávající silniční a železniční infrastruktury, investice do rozvoje občanské vybavenosti a pracovních příležitostí v regionu na jih od Prahy.

V Praze dne 28. 12. 2025

Ing. Karel Havlíček

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

Adresa: Kobyliská 477/44, 184 00 Praha 8

IČ: 06378684

ID datové schránky: jx24sqv