



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MUDr. Pavel Bém
Primátor hlavního města Prahy

STATUTÁRNÍ MĚSTO OSTRAVA magistrát - kancelář primátora	C. dop.
Došlo: 30.03.2010	Zprac.
Č. j.: SMO/082905/10	Ukl.zn.
Přílohy:	512/2010

SMO/082905/10/P/Dýk



ajm
#210

MAGISTRÁT MĚSTA OSTRAVA odbor ekonomického rozvoje	
Došlo: 31.3.2010	Zpracov.
Č. j.: MVO/82905/10	Ukl. znak
Přílohy:	

V Praze dne 22. března 2010

ŠUREK

Vážený pane primátore,

podrobně jsem si prostudoval Váš dopis a plně souhlasím s Vaší argumentací.

Přestože nejsem příznivcem jakýchkoliv výjimek, v čemž se s panem ministrem shoduji, s některými jeho argumenty se plně nezotožňuji. Dálnice, jejichž výstavba je pro stát finančně náročná, jistě přináší zlepšení dopravního spojení jednotlivých aglomerací. Zároveň poskytují jejím uživatelům určitý komfort v rychlosti spojení, bezpečnosti a poskytnutí dalších služeb, za který je opodstatněné požadovat alespoň částečnou finanční spoluúcast.

Zároveň však musím konstatovat, že převedením dálkové dopravy na rychlostní komunikace a dálnice dochází ke zlepšení životního prostředí v krajině. V okolí velkých měst však tyto komunikace neplní jen funkci dálkového spojení, ale zajišťují přenos významné části dopravy vnitroměstské. Tím dochází v těchto městech k významnému snížení emisní a hlukové zátěže, která je v současné době jedním z nejpálčivějších problémů velkých měst. Zároveň dochází k odstranění či snížení dopravních kongescí, což přináší zvýšení bezpečnosti např. chodců a cyklistů, tedy účastníků provozu, kteří dálnice a rychlostní komunikace nevyužívají.

Ochrana obyvatel hustě obydlených oblastí před negativními vlivy dopravy je jedním z hlavních důvodů pro výstavbu těchto kapacitních komunikací. Např. vedení pražských okruhů je navrženo tak, aby tento cíl plnilo. Právě v oblasti mezi městským a Pražským okruhem žije asi polovina obyvatel hl. m. Prahy a proto je Pražský okruh veden úmyslně po okraji obydlených oblastí tak, aby převzal velkou část dopravy realizované dnes po místních komunikacích. K plnému zajištění těchto účinků na dopravní chování je nezbytné, aby byl okruh řidiči co nejvíce používán, což v případě jeho zpoplatnění je krok zcela opačný.

Na druhou stranu má hl.m. Praha oproti jiným městům v ČR tu výhodu, že mimo Pražský okruh, který je stavěn jako rychlostní silnice 1. třídy z prostředků státu, existuje v Praze ještě tzv. městský okruh, což je místní komunikace I. třídy ve vlastnictví města, která zabezpečuje podstatnou část vnitroměstské tranzitní dopravy. Z těchto důvodů hl.m. Praha přistoupilo na zpoplatnění s tím, že Ministerstvo dopravy přijalo kompromis spočívající v tom, že úseky Pražského okruhu, které nahrazují dosud neexistující část okruhu městského a zajišťují tak vnitroměstské vazby, nebudou do doby dobudování městského okruhu zpoplatněny.

Vzhledem k uvedené dohodě považuji tuto problematiku za hl.m. Prahu ve vztahu k Ministerstvu dopravy za uzavřenou. Pokud by však byla otázka zpoplatnění úseků rychlostních a dálničních komunikací v okolí velkých měst opět otevřena a byly připuštěny jakékoliv výjimky, jsem připraven vás plně podpořit a připojit se k prosazování společných zájmů našich měst.

S pozdravem

Vážený pan
Ing. Petr Kajnar
primátor statutárního města Ostravy
Prokešovo nám. 8
729 30 Ostrava