

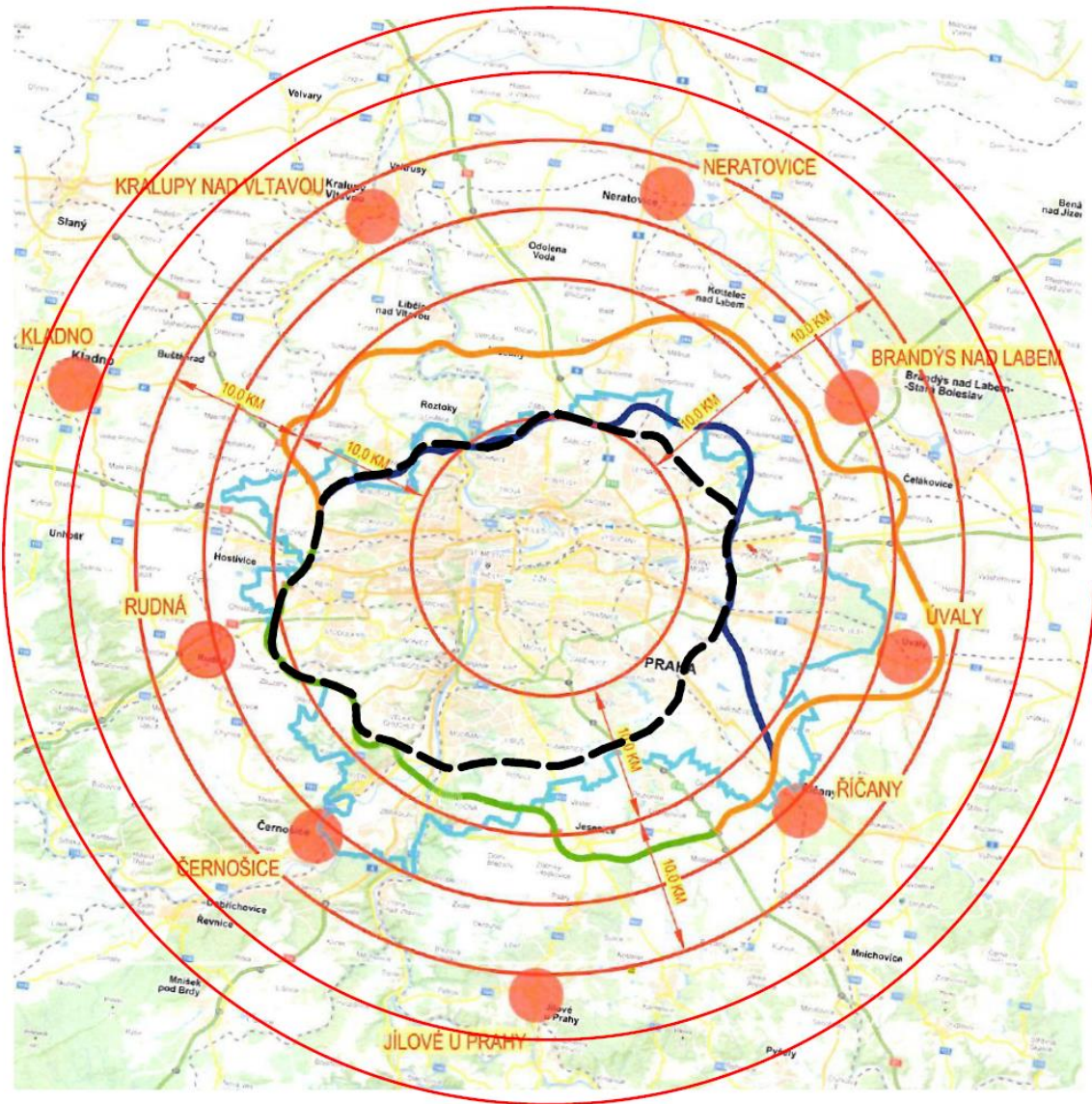


transevropská dopravní síť TEN-T



politika územního rozvoje

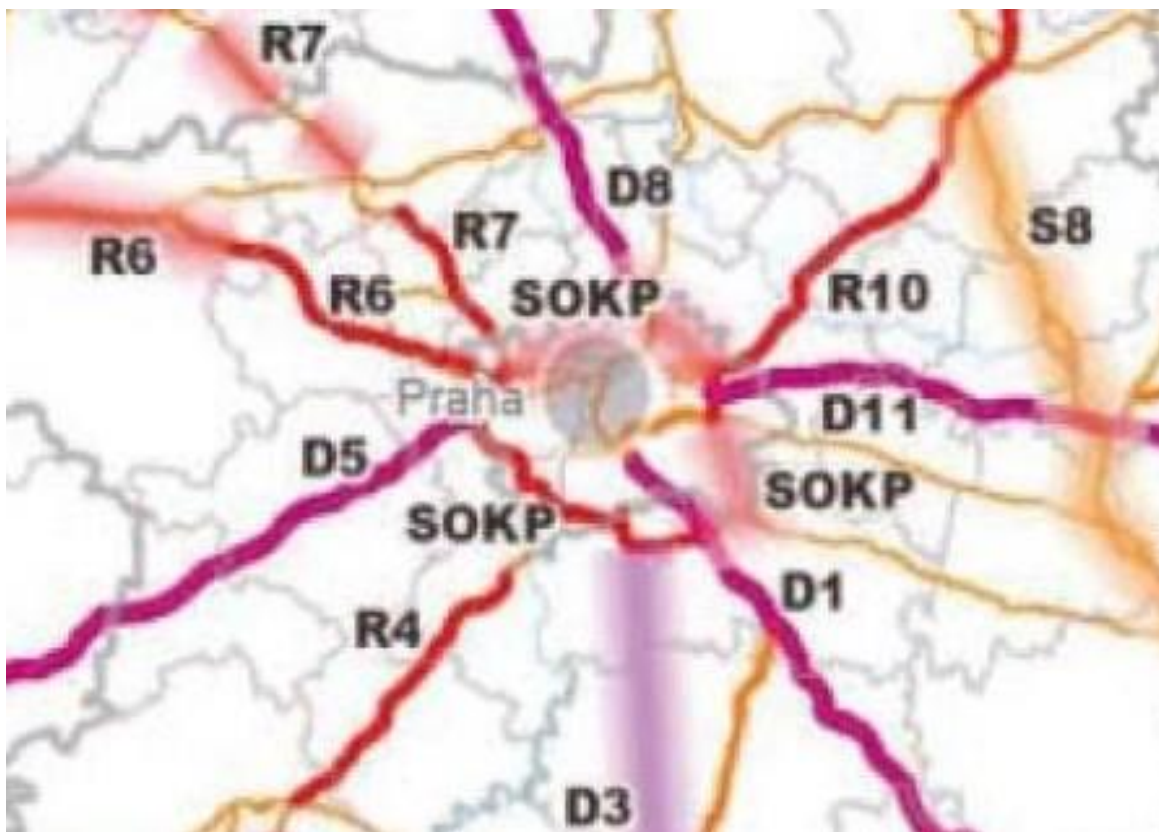
# P R A Ž S K Ý O K R U H



- LEGENDA:
- HRANICE PRAHY
  - HRANICE AGLOMERACE
  - SOKP - V PROVOZU
  - SOKP - ALT. A ZÚR (oficiální)
  - SOKP - ALT. REGIONÁLNÍ
  - - - ZÁKOS 1974

trasy ZÁKOS, SOKP v provozu a varianty ZÚR a REGIONÁLNÍ v Metropolitní oblasti

## 9 SATELITŮ METROPOLITNÍ OBLASTI



politika územního rozvoje

# P R A Ž S K Ý O K R U H

## komplexní shrnutí podmínek výstavby

*Stavební zákon § 5 odst. 6*

*„Obce a kraje jsou povinny soustavně sledovat uplatňování územně plánovací dokumentace a vyhodnocovat je podle tohoto zákona. Dojde-li ke změně podmínek, na základě kterých byla územně plánovací dokumentace vydána, jsou povinny pořídit změnu příslušné územně plánovací dokumentace.“*

### ÚVOD

Postupující automobilizace moderní společnosti klade na rozvoj silniční sítě stále větší nároky. Jistě se proto shodneme, že metropolitní oblast, kde žijeme, potřebuje svůj Pražský okruh. Letité spory se nevedou o jeho potřebě, ale o jeho správné trasování.

### HISTORIE

Prvopočátky plánování Pražského okruhu započaté ve 30. letech 20. století daly vzniknout v 60. letech prvnímu tzv. „roštovému systému“, který byl předobrazem základnímu komunikačnímu skeletu zvanému ZÁKOS schválenému v roce 1974 vládou

Československé socialistické republiky. Etapa 510 Satalice - Běchovice byla uvedena do provozu v roce 1984 a od té doby se výstavba kapacitních dálnic přes hustě zastavěná území stala předmětem protestů občanské společnosti kritizující kritický stav ovzduší. Požadavek na přehodnocení dopravní koncepce na začátku 90. let vedl k tomu, že trasa ZÁKOS byla ještě dodržena v západní části od Prahy, zatímco na jihu byla přeložena téměř o 10 km dál od centra města, tedy místo původně plánované trasy od Radotína přes Písnici a Petrovice do Počernic byla díky tehdejšímu osvícenému vedení Prahy a státu v roce 2010 slavnostně otevřena trasa za Jesenicí směrem na Říčany.

## SLOŽITÁ SOUČASNOST

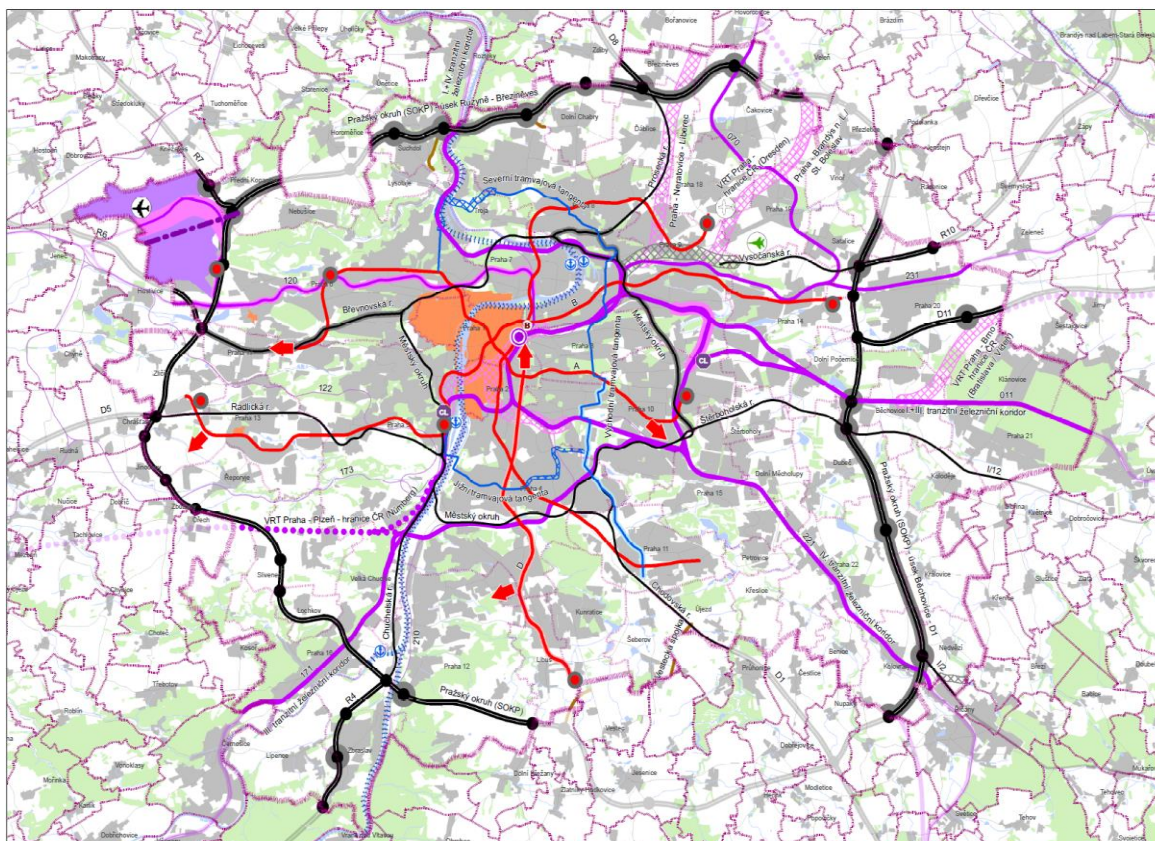
O navazující úseky Pražského okruhu se vedou letité soudní spory. Hlavní zdroje konfliktu jsou na jihovýchodě, zda vést trasu 511 od Říčan přes Prahu okolo Běchovic na dnes již přetížený Černý Most, či zda jej odklonit za Úvaly k Brandýsu n. Labem. Dalšími spornými úseky jsou navazující části 518, 519, 520 na severozápadě od Ruzyně přes Suchdol, Čimice a Chabry na Březiněves a Satalice, kde se místní obyvatelstvo brání všemi prostředky a usiluje o její přeložku o 3,5 km za hranici Prahy za Řeži k Brandýsu n.L.. Otázky jsou to pro život v zasažených obcích zásadní, dálnice se nebudují na padesát let, ale na sto a více, prakticky jednou provždy.

## POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Jak objektivně posoudit výhodnost a smysluplnost trasy? Dle Politiky územního rozvoje - PÚR schválené v roce 2015 Vládou České republiky je důvodem vymezení Silničního okruhu kolem Prahy - SOKP převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce dopravy v metropolitní oblasti a klade za úkol koordinovat rozvoj Prahy a Středočeského kraje. PÚR stanovuje jako hlavní kritérium zajištění vyšší kvality dopravy, minimalizaci konfliktů s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami a respektování požadavků Evropské unie na transevropskou dopravní síť TEN-T. S tím nejde než souhlasit.

## ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Pozoruhodný rozpor však najdeme v Zásadách územního rozvoje - ZÚR z roku 2014, které na jednu stranu trasují Pražský okruh přes Draháň, kde ale současně vymezují specifickou oblast nadmístního a celoměstského významu Draháň-Troja-Bubeneč (SO/1) jako „*Oblast osvětovou, vzdělávací a rekreačně společenskou, kde jsou plochy a zařízení určené pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu (SO)*“. Jako úkol pro podrobnější územně plánovací dokumentaci požadují „*vyřešit dopravní obsluhu území při preferování hromadné a nemotorové dopravy a ověřit zde možnost rozvoje vysokoškolského areálu.*“ Jedním z argumentů odpůrců regionální trasy je, že není vedena jak v zásadách, tak v územních plánech jednotlivých obcí. No jak by mohla, když ji tam dosud nikdo nenavrh? Otázka ale zní jinak, v okamžiku, kdy se najde politická vůle se o regionální variantě bavit a posoudit ji a prokáže se, že je jak ekonomicky, tak funkčně a veřejně prospěšnější, nebude žádný problém územní plány aktualizovat, aby byly s tímto rozhodnutím v souladu. Stavební zákon nejen že to umožňuje, on výslovně říká, že „Dojde-li ke změně podmínek, na základě kterých byla územně plánovací dokumentace vydána, jsou obce a kraje povinny pořídit změnu



“příslušné územně plánovací dokumentace.”

Zásady územního rozvoje

## MĚSTSKÁ DOPRAVA

Dostáváme se k otázce, zda je rozumné vést dálniční okruh přes chráněný Přírodní park Drahaň - Troja, kde se má v budoucnu rozvíjet plnohodnotné polyfunkční a polycentrické město jako kulturní oblast se vším kulturním provozem v nejširším slova smyslu. Jsme si jisti, že Praha za 100 až 200 let nebude mít o milion obyvatel více a že bude stejně jako dnes své rozvojové plochy 6 km od Pražského hradu považovat za předměstské, kde nebude dálnice ničemu vadit? Dálnice funguje jako velkokapacitní dopravní tah transevropské dopravní sítě pro dálkovou nákladní dopravu, která je přirozeně spojená s výstavbou logistických center, které jsou schopny díky ní překládat zboží a dál ho distribuovat do regionu a zásobovat jej. Současně je ale i velkou urbanistickou bariérou v území.

Diskuze se vede i o tom, zda je výhodné využívat dálniční okruh jako hybridní, tj. současně obslužnou a tranzitní komunikaci. Ano, Severojižní magistrála také pomohla dopravě z Jižního Města přes Muzeum na Severní Město, ale není problémem jen u Muzea. Lidé v její blízkosti trpí permanentním hlukem a smogem a jsou z ní nešťastní stejně na Pankráci jako v Holešovičkách. Aktuálně je na programu humanizace magistrály dle projektu světoznámého dánského urbanisty Jana Gehla pod heslem městské třídy, která není bariérou, ale území skutečně obsluhuje a spojuje. Vizí městské dopravní sítě 21. století a její účelná distribuce dopravy v metropolitní oblasti není jedna kapacitní 6-proudá dálnice, dopravní stoka rozdělující město, ale relativně hustý rošt 4-proudých místních

sběrných a obslužných komunikací, městských tříd, které rovnoměrně distribuují IAD a MHD po městě, které spojují v duchu myšlenky města krátkých vzdáleností. Na Severním



Hradba na Slupi. pohled z Vyšehradu na gotické opevnění nad údolím Botiče, Vincent Morstadt, 1850

Městě by proto bylo praktičtější než dálniční most a tunely raději postavit městský most z Bohnic do Dejvic s MHD a cyklostezkou a tím i umožnit odklonění tranzitní dopravy mimo rozvojové oblasti v budoucnu uvažovaného vysokoškolského areálu. Vyložene krizové místo hybridní městské varianty ZÚR vedené ve stopě starého ZÁKOSu ze 70. let předpokládají oponenti této varianty na Černém Mostě, kde se na jedné křižovatce potká okolo 200 tisíc automobilů. To je „kvalita“, kterou Praha dosud nezná.

## REGIONÁLNÍ DOPRAVA

Středočeský kraj v současné době díky růstu cen nemovitostí v Praze získává významnou konkurenční výhodu. Můžeme diskutovat, jestli je dobře, že satelity nejbližší u Prahy posilují, skutečnost je taková, že příliv obyvatel do Středočeského kraje je silnější než do Prahy. Je otázkou času, kdy města ve Středočeském kraji začnou vytvářet vlastní polycentrickou ekonomiku, jak společně vyzývají politika i zásady územního rozvoje, a získají vlastní identitu a alespoň v něčem se osvobodí od každodenní závislosti na Praze. Zatímco v Praze je těsný styk s dopravní zátěží v místech průniku okruhu tvrdým hendikepem a převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, jak správně vyžaduje Politika územního rozvoje, je akutní potřebou, pro Středočechy bude dálnice ve volné krajině konkurenční výhodou a významnou úsporou času při přepravě lidí a zboží na vzdálenosti mezi městy a obcemi. Silnice stejně jako železnice jsou motorem ekonomiky do okamžiku, než začínají svou zátěží potenciální rozvoj blokovat, jak hrozí v

Praze, kde je nedostatek volných parcel za dostupnou cenu.

## ČÍSLA

V roce 2018 žilo ve Středočeském kraji 1,37 milionu obyvatel a v Praze 1,30 milionu obyvatel. Hustota obyvatel v SČ je 124 osob/km<sup>2</sup> oproti dvacetinásobné v Praze, kde je 2 582 osob/km<sup>2</sup>. Už jen toto jedno číslo výmluvně naznačuje, že obtížnost hledání trasy mimo město je 20x snazší a méně problematická. Kritici regionálního okruhu vedeného za hranicí Prahy operují několika argumenty. Jedním z hlavních je jeho délka a z toho vyplývající plocha, kterou zabere. Konkrétně se jedná o délky, kdy trasa v dnešní ZÚR činí přibližně 46 km a regionální varianta 68 km, tedy o 22 km více a je tak o 50% delší. Zpracovatelé technicky náročnější krátké varianty uvádějí, že díky tunelům, mostům, terénním zářezům a valům v městském terénu cena okruhu přijde na 55,5 mld. Kč, tj. 1,2 mld. Kč/km. Autoři delší varianty uvádějí v jednodušším terénu za městem cenu 34 mld. Kč, tj. 0,5 mld. Kč/km, tedy méně jak za polovic. Otázkou je i na kolik přijde výkup pozemků, jejichž cena úměrně se vzdáleností od města klesá. Zatímco 10 km od centra Prahy pozemky stojí 8-10 tisíc Kč/m<sup>2</sup>, o dalších deset km dál se již pohybují v ceně 4-5 tisíc Kč/m<sup>2</sup>, tedy polovic. Lze vyvozovat, že cena za výkup vnějšího okruhu by mohla být dokonce i levnější než cena kratšího okruhu uvnitř města. To jsou ale bez detailní analýzy jen rámcové předpoklady, které je nutno prověřit.

## KOMPLEXNÍ SHRNUÍ

Situace je stručně řečeno podobná té ze začátku 90. let, kdy byla Praha před zásadním rozhodnutím:

- buď setrvá na staré variantě navzdory občanským protestům, odborným argumentům a úsilí postižených obcí, kde tamní starostky a starostové spolehlivě vyhrávají volby, když hájí zájmy svých obyvatel s programem proti vnitro městské trase Pražského okruhu,
- a nebo se vedení Prahy a Středočeského kraje už ale opravdu vážně! společně zamyslí a se vši odpovědností a skutečně objektivně nechají posoudit klady a zápory možných variant.

Územní plánování je nikdy nekončící činnost reagující na naše aktuální životní nároky, které se od prvního trasování v 60. letech v Praze již 15 krát zvýšily a pravděpodobně budou i nadále růst. Je obdivuhodné, jak vizionářsky zakládal Karel IV. hradby Nového Města ve 14. století, které vydržely pět set let než je město přerostlo a byly zbořeny. Pražský okruh jsou naše nové hradby a budoucí pouta. Pokud chceme ve městě volně dýchat a žít, je třeba je naplánovat co nejvelkoryseji a nejvolněji. Občané si zaslouží objektivní posouzení navrhovaných řešení.

Ing. arch. Tomáš Vích

14. 3. 2019, Praha