

Dálnice skrz Prahu nebo kolem Prahy?

V současné době se již nejedná o obchvat, ale o dálnici protínající hustě osídlené obytné oblasti, parky a chráněné přírodní oblasti na území hlavního města Prahy.

Pražský dálniční okruh v prosazované trase dle Zásad územního rozvoje (A-ZÚR) bude mít **negativní dopad na více než 100 000 lidí** žijících, pracujících a studujících v jeho koridoru.

DOTČENÉ OBCE

u úseku 518

- Praha-Suchdol
- Horoměřice
- Praha-Nebošice
- Praha-Lysolaje
- Praha-Přední Kopanina

u úseku 519

- Praha 8-Bohnice
- Praha 8-Čimice
- Praha-Dolní Chabry
- Praha 8-Řáblice
- Zdiby
- Praha-Březiněves

u úseku 520

- Hovorčovice
- Praha-Čakovice
- Veleň
- Přezletice
- Podolanka
- Jenštejn
- Praha-Satalice
- Praha-Vinoř
- Radonice

u úseku 510

- Praha 14-Černý Most
- Praha 20-Horní Počernice
- Praha-Dolní Počernice
- Praha-Běchovice

u úseku 511

- Praha-Běchovice
- Praha-Dubeč
- Praha 22-Uhřetěves
- Praha-Kolovraty
- Říčany



Koridor dálničního okruhu protíná několik pražských městských částí. Pro splnění požadavků TEN-T a dalších dopravních a environmentálních požadavků by měl být koridor posunut dále od města tak, aby obcházela městskou zástavbu včetně obytných předměstí ve vzdálenosti alespoň 5 km od hranic města.

Vzhledem k poloze uvnitř Prahy bude dálnice využívána především městskou dopravou, která by na této komunikaci mohla tvořit až 75 %. Stane se „hybridní“ dálkovou a městskou dopravní tepnou s negativním dopadem na bezpečnost silničního provozu a životní prostředí.

Dokončení dálnice v současném uspořádání vytvoří nebezpečná místa zejména v úseku 510 (Satalice – Běchovice) na východě Prahy a také na severu Prahy v úseku 519 (Suchdol – Březiněves) kvůli několika tunelům s křižovatkami.

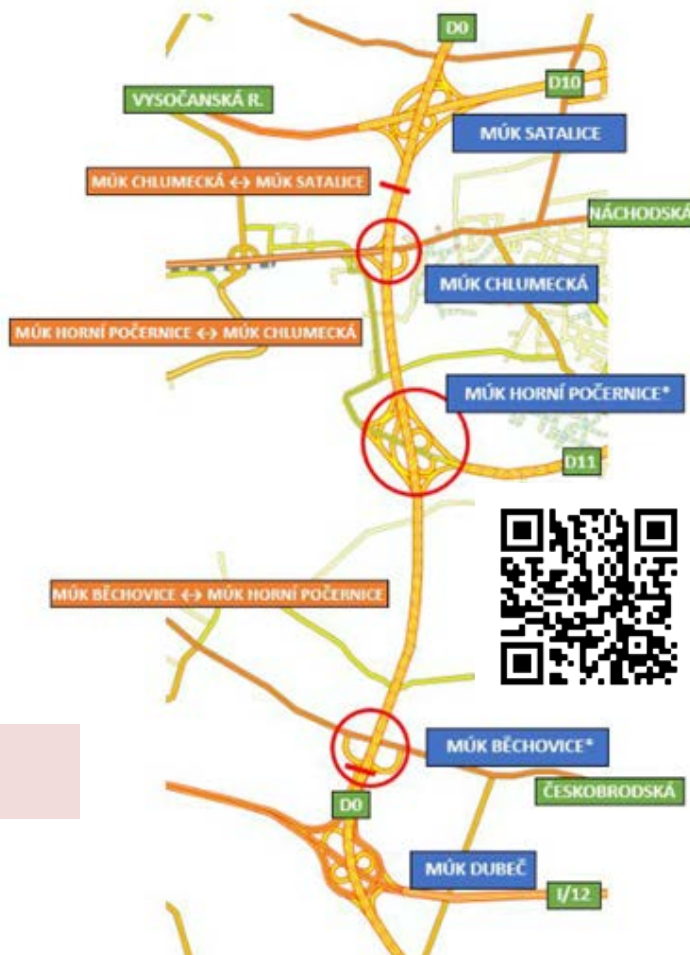
Koridor Pražského okruhu protíná město a vytváří úzká místa, kde se budou tvořit nebezpečné dopravní zácpy.

Podle auditu bezpečnosti silničního provozu, který si v roce 2018 objednalo Ředitelství silnic a dálnic ČR, po dokončení úseku D0 511 (Běchovice – D1) **kapacita úseku D0 510 nebude dostatečná**, a to i přes plánované rozšíření na 3+3 jízdní pruhy.

Dalším závažným problémem je **hustota křižovatek**, které jsou u sebe příliš blízko a porušují tak pravidla bezpečnosti silničního provozu.

5 křižovatek →
na cca 5 km úseku dálnice

Zpráva v závěru doporučuje zohlednit alternativní koridor dále na východ od Prahy ve Středočeském kraji.



Na úseku 519 Suchdol – Březiněves

protínajícím rezidenční, rekreační a přírodní oblasti, včetně přírodního parku Draháň-Troja

DOLNÍ CHABRY

ČIMICE

BOHNICE

v těsné blízkosti tří městských částí

má jezdit přes 100 000 vozidel/den s velmi výrazným podílem kamionů !!

The complex block contains a map of the road section between Suchdol and Březiněves. The map shows the road layout, including the main road and several junctions. The text highlights that the road passes through residential, recreational, and natural areas, including the Draháň-Troja natural park. It also mentions that the road is near three urban parts: Dolní Chabry, Čimice, and Bohnice. A key statistic is provided: 'má jezdit přes 100 000 vozidel/den s velmi výrazným podílem kamionů !!' (has over 100,000 vehicles/day with a very significant share of trucks !!). A detailed map below the text shows the road layout in more detail, with junctions and road numbers labeled.



Pražský okruh v prosazované jižní variantě dle Zásad územního rozvoje přiláká na šestiproudou dálnici skrz Prahu tranzitní dopravu, z velké části kamionovou.



Grafické znázornění intenzit dopravy v severní části SOKP uvádí pro 2040+ **přes 100 000 vozidel/24h**, z toho 11 700 vozidel nad 3,5 tuny (prosinec 2018, IPR Praha)

https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2019/11/IPR_str26a29_ze_souboru_02PT005542_dil518519_Vyhledové-zatížení_opr.pdf

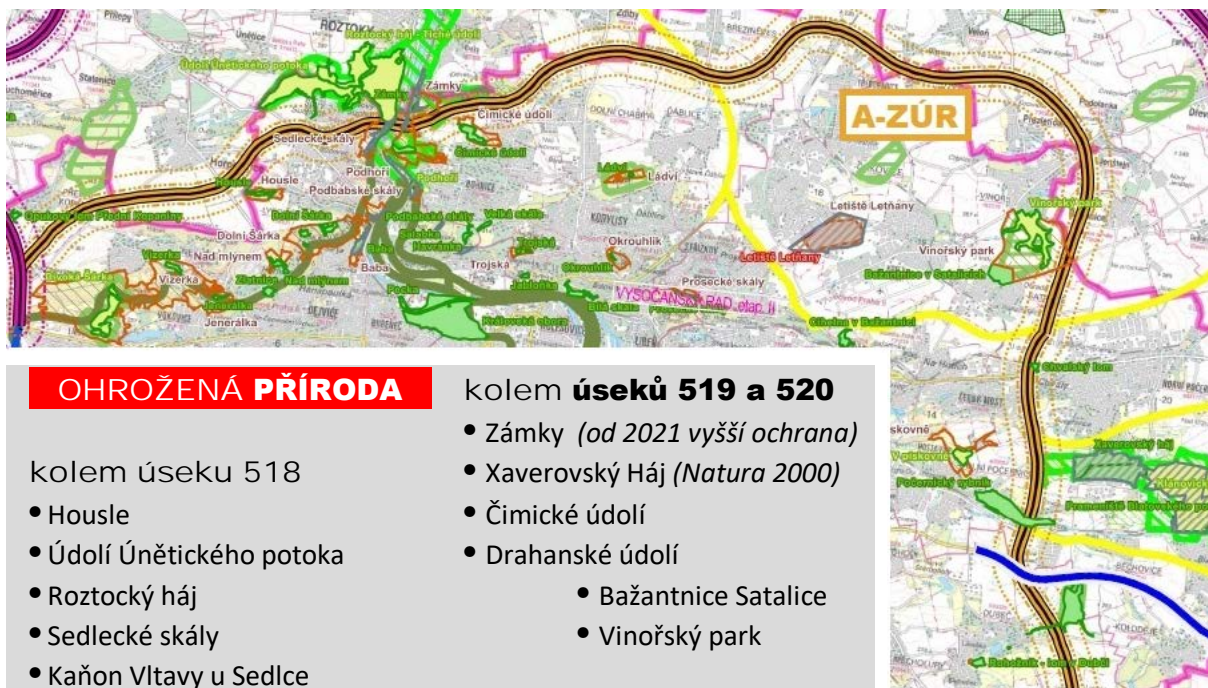
Tím vážně poškodí nebo dokonce zničí velmi cenné přírodní plochy na území hlavního města Prahy, které jako rekreační parky celoročně využívají desítky tisíc obyvatel.



V Čimickém údolí na jaře 2020



v zimě 2021



OHROŽENÁ PŘÍRODA

kolem úseku 518

- Housle
- Údolí Únětického potoka
- Roztocký háj
- Sedlecké skály
- Kaňon Vltavy u Sedlce (zvláště chráněné území Natura 2000)

kolem úseků 519 a 520

- Zámky (od 2021 vyšší ochrana)
- Xaverovský Háj (Natura 2000)
- Čimické údolí
- Dražanské údolí
 - Bažantnice Satalice
 - Vinořský park

kolem úseků 510 a 511

- Počernický rybník

- Chvalský lom
- Lítožnice

Udržitelné alternativy pro koridor Pražského okruhu

Strategické dokumenty a plány udržitelné městské mobility doporučují uplatňovat řízení poptávky po dopravě a přístup „**Avoid–Shift–Improve**“, který zahrnuje:

snížení poptávky po dopravě lepším územním plánováním a organizací ekonomických aktivit;

přechod na udržitelné způsoby dopravy (pěší, cyklistická, veřejná doprava);

zlepšení zbývajících dopravy (např. elektrifikace).

Pro dálkovou nákladní a osobní dopravu existuje více možností:

- ✓ Přesun části dopravy na železnici, který by mohl vyžadovat také investice do modernizace stávající železniční sítě a výstavby nových vysokorychlostních železničních koridorů.
- ✓ Modernizace stávající silniční sítě zejména ve Středočeském kraji tak, aby splňovala požadavky na bezpečnost nákladní dopravy.
- ✓ Návrh nového koridoru TEN-T mimo zastavěné území Prahy, který by byl v souladu s regulací TEN-T a požadavky z dopravního a environmentálního hlediska.

Několik obcí na území Prahy usiluje o posouzení tzv. regionálního silničního okruhu, který byl navržen na objednávku Ministerstva dopravy v roce 2015, má zpracovanou studii proveditelnosti a v roce 2020 byl aktualizován (viz odkaz na mapovou a textovou dokumentaci na poslední straně).

Koridor Regionálního okruhu má oproti starému Pražskému okruhu značné výhody:

- splňuje požadavky TEN-T na bezpečnost a ochranu pražského městského prostoru před tranzitní silniční dopravou;
- ovlivňuje výrazně nižší počet obyvatel;
- má mírnější dopad na životní prostředí a přírodní oblasti;
- vzhledem ke své poloze dále od Prahy nebude generovat silnou indukovanou poptávku, bude využíván především dálkovou a regionální dopravou a ponese mnohem menší riziko vzniku úzkých míst, kde by se tvořily dopravní zácpy;
- díky technicky jednoduššímu řešení (bez mnoha tunelů a mostů v citlivých oblastech) budou investiční a provozní náklady mnohem nižší.

Navzdory jasným přínosům Regionálního okruhu jej čeští politici neustále odmítají s banálními argumenty typu: „koridor starého Pražského okruhu je v územně plánovacích dokumentacích Prahy a Středočeského kraje již mnoho let, jakékoli prověření by znamenalo časovou prodlevu“, „obce na trase Regionálního okruhu by protestovaly“ atd. Nebyli ochotni provést žádné objektivní posouzení alternativ na základě multikriteriální analýzy ani analýzu nákladů a přínosů projektu.

Milan Strnad, dopravní inženýr s bohatými zkušenostmi z mezinárodních projektů, provedl předběžné multikriteriální posouzení obou koridorů: starého Pražského okruhu (A-ZÚR) a Regionálního okruhu (REG). Regionální okruh dopadl lépe ve většině kritérií (soulad s TEN-T, bezpečnost dopravy a ochrana městského území před tranzitní dopravou, vliv na obyvatelstvo a životní prostředí, urbanistické/územní aspekty, náklady, přínosy, realizace, rizika).

						[Co by měli všichni vidět](#)						
						[Co by měli všichni slyšet](#)						
						[O čem by se mělo mluvit](#)						

