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-Nebušice
- Praha-Lysolaje
- Praha-Přední Kopanina

u úseku 519
- Praha 8-Bohnice
- Praha 8-Čimice
- Praha-Dolní Chabry
- Praha 8-Ďáblice
- 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-Uhříněves
- 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 obcházel 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.

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

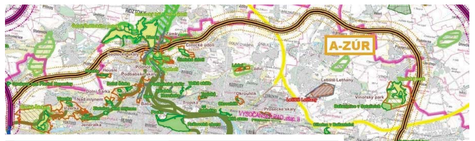
Grafické znázornění intenzit dopravy v severní části SOKP uvádí pro 2040+ **přes** 100 000 vozidel/24h, z toho 11 700 vozidel nad 3,5 tuny (prosinec 2018, IPR Praha)

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
- Drahanské údolí
  - Bažantnice Satalice
  - Vinořský park

kolem **úseků** 510 a 511
- Počernický rybník
- Chvalský lom
- Litožnice

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 zbývající 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:
- o splňuje požadavky TEN-T na bezpečnost a ochranu pražského městského prostoru před tranzitní silniční dopravou;
- o ovlivňuje výrazně nižší počet obyvatel;
- o má mírnější dopad na životní prostředí a přírodní oblasti;
- o 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;
- o 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

Dosavadní přístup k řešení dopravy se musí změnit, v ČR je potřeba uplatnit to, co se jinde už osvědčilo

Tranzitní doprava na území Prahy

Prosazovat řešení Pražského okruhu jako průtah Prahy (dříve Silniční okruh kolem Prahy – SOKP, od roku 2015 jako dálnici D0 pro mezinárodní tranzitní automobilovou dopravu) **znamená další zhoršení už tak špatného stávajícího klimatu Prahy a s tím související OHROŽENÍ ZDRAVÍ VŠECH OBČANŮ.**

Tranzitní doprava na území Prahy nyní tvoří cca 25 až 35 % celkového objemu automobilové dopravy, která projíždí městskými částmi. Vedle tranzitní zahraniční dopravy ji tvoří také místní tranzitní doprava krajská (Kladno – Mladá Boleslav) a celostátní (Plzeň – Ostrava). **Grafické znázornění tranzitní dopravy na území Prahy** (stav v roce 2017, TSK Praha – Úsek dopravního inženýrství) je uvedeno v dokumentu https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2020/09/Komentar-k-posouzeni-DOKONCENI-SOKP.pdf#page=10 na obrázku č. 3.

Pro zklidnění dopravy v Praze je především nutné tuto dopravu vyloučit z Prahy, a potom zavádět další opatření ke snížení mobility: efektivní parkování, rozvoj udržitelných druhů dopravy, humanizace veřejného prostoru.

Vyloučení dopravy musí být na trasu do území, kde je podstatně menší hustota obyvatel, kde je jejich ochrana reálná, mimo zástavbu stávající i výhledovou. S ohledem na Prahu má okruh funkci rozvádění dopravy do jednotlivých městských částí, a tím dopravu cílovou a zdrojovou z velké části vyloučit z Prahy.

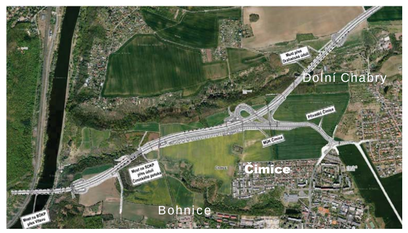
Pražský okruh (dálnice D0) v projektované trase A-ZÚR nesplňuje nařízení č. 1315/2013 Evropského parlamentu a Rady, které pro trasy TEN-T vyžaduje, aby tranzitní kamionová doprava míjela sídelní útvary, a nepřipouští její mísení s místní dopravou. Návrh dálnice D0 vychází ze starých plánů z 60. let minulého století a nereflektuje radikální změny a vývoj, ke kterému od té doby došlo.

Součástí transevropských dálnic TEN-T v blízkosti velkých měst jsou jejich okruhy, které tranzitní a zbytkovou dopravu odklání, a tím chrání obyvatele měst před škodlivými vlivy.

VYSVĚTLENÍ POJMŮ A ZKRATEK

Odborné pojmy týkající se různých druhů dopravy a také všechny zde používané zkratky jsou vysvětleny na webové stránce https://rozumnadoprava.cz/vysvetleni-pojmu/

Ortofotomapa se zakreslenou dálnicí D0 519, se třemi dálničními mosty, mimoúrovňovňovou křižovatkou a dálničním přivaděčem



Rozpor s trendy udržitelné mobility

https://rozumnadoprava.cz/udrzitelna-mobilita/ ——▶

Řešení Pražského okruhu v trase A-ZÚR je v rozporu se všemi strategickými dokumenty a klimatickými závazky, které přijala EU, Česká republika a hlavní město Praha:
◀—— https://rozumnadoprava.cz/dalnice-v-rozporu-se-zavazky/

Klimatické dopady zprovoznění velkých dopravních staveb v Praze
Intenzivní výstavba silniční infrastruktury v dlouhodobém měřítku fakticky boří snahu o snížení produkce emisí CO_2 v oblasti dopravy na území Prahy.
https://rozumnadoprava.cz/znecisteni-ovzdusi/ ——▶

Projekt Pražského okruhu v trase A-ZÚR nepřispěje k dosažení cíle Zelené dohody pro Evropu: **snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy o 90 %.** Naopak bude mít negativní dopad na klima kvůli technicky složité výstavbě, energeticky náročnému provozu (několik tunelů) a rovněž výraznému nárůstu dopravy (potvrzeno modely a vyvolanou poptávkou). Z tohoto důvodu také **porušuje klimatické závazky Prahy** a ztěžuje plnění cílů klimatického plánu města, který byl představen na konferenci OSN o změně klimatu COP26 v listopadu 2021 v Glasgow.

Projekt je v příkrém rozporu s trendy udržitelné mobility ve městech a strategickými dokumenty, jejichž cílem je snižovat dopravní náročnost lepším územním plánováním a přechodem na udržitelné druhy dopravy. **Vzhledem ke své poloze na území Prahy usnadní a zatraktivní dojíždění do zaměstnání automobilem ve srovnání s chůzí, jízdou na kole a veřejnou dopravou.**

Na tyto problémy a porušení související s nevhodným koridorem Pražského okruhu upozorňujeme již řadu let. V roce 2015 byla pro Ředitelství silnic a dálnic ČR zpracována Studie proveditelnosti alternativního koridoru (Regionálního okruhu), který splňuje požadavky TEN-T. V roce 2020 nechalo několik pražských městských částí a obcí studii „Regionálního okruhu" aktualizovat s ohledem na současný stav a budoucí rozvoj v území podél alternativního koridoru TEN-T.

ROZUMNÁ DOPRAVA

Máte-li zájem získat objektivní, nezávislé informace, seznamte se s těmito materiály:

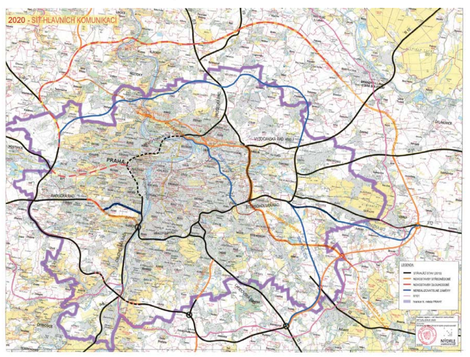
Komentář k posouzení „DOKONČENÍ SOKP" – aktualizace 2020
uvádí stručný popis alternativ a jejich vztah z hlediska základních vlastností:
Doprava | Ekologie | Urbanismus | Ekonomika | Realizace
https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2020/09/Komentar-k-posouzeni-DOKONCENI-SOKP.pdf

Regionální varianta – aktualizace 2020
- mapová a textová dokumentace
- srovnání, jak jsou plněny požadavky kladené na TEN-T u regionální alternativy a u alternativy A-ZÚR

https://rozumnadoprava.cz/regionalni-varianta-aktualizace-2020/

ORIENTAČNÍ HARMONOGRAM přípravy a realizace zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy a Městského okruhu včetně souvisejících komunikací.
https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2020/08/Orientacni_harmonogram.png

Síť hlavních komunikací regionu Praha – AKTUALIZACE 2020



Nová komunikační síť pro 21. století

stávající komunikace — komunikace 21. století — komunikace kontraproduktivní

ROZUMNÁ DOPRAVA
MÁ LÉPE SLOUŽIT A MÉNĚ ŠKODIT

NEZHORŠOVAT ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
VYTVÁŘET LEPŠÍ MĚSTA PRO ŽIVOT
CÍLEM JE UDRŽITELNÁ MOBILITA

Při realizaci významných dálničních staveb, které se mají stát součástí sítí TEN-T, je zapotřebí, aby trasy míjely sídelní útvary a byla zaručena vysoká úroveň dopravních služeb, pohodlí a bezpečnost silničního provozu.

A jak jsme na tom v České republice?

Splňují současné a plánované stavby výše uvedená kritéria?

Zajišťují dopravní obslužnost území s ohledem na plynulost provozu, hospodárnost a ochranu životního prostředí?

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., je odborná, nezisková a nepolitická organizace, která se snaží poskytnout odpovědi na uvedené otázky a hledat řešení na podporu dopravních staveb, která budou mít

SKUTEČNÝ PŘÍNOS PRO NAŠI ZEMI.

Z odborných podkladů, které vypracovali Ing. Milan Strnad, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, Ing. Gabriela Lněničková, MBA, a Ing. Josef Tomeš, sestavil Ing. Karel Havlíček – Praha, prosinec 2021.