

VNĚJŠÍ PRAŽSKÝ OKRUH

**Rozhovor
s ministrem
dopravy
Martinem Kupkou
str. 4–5**

**Konference Deníku:
Úskalí Pražského okruhu
str. 13 a 15**



Severní část Pražského okruhu dopravu nevyřeší. Dálnice do chráněného území ve 21. století nepatří

Výstavba severní části Pražského okruhu je jedním z mediálně nejdiskutovanějších dopravních projektů. Navzdory tvrzením projekt nevyřeší dopravu v Praze, spíše ji zhorší, jak ukazují odborné studie. Šestiproudá dálnice vedená pouhých 6 km od centra města nenávratně poškodí přírodní a historické památky, rekreační lokality a negativně ovlivní životní prostředí, veřejné zdraví a klima. Přitom existují šetrnější a efektivnější alternativy.

kým problémům; s nimiž se město potýká již nyní. Praha se hlásí ke klimatickým závazkům a snížení CO₂, avšak stavba je s nimi v příkrém rozporu, jak varují odborníci. Klimatické změny jsou stále citelnější a ztráta zelených ploch, které slouží jako přirozená ochrana před vysokými teplotami, by situaci ještě zhoršila.

Proti stavbě vystupují dotčené obce a městské části, které varují před negativními dopady. Často se proti nim argumentuje veřejným zájmem a celostátním významem stavby.

v řádu jednotek procent), někde se dokonce intenzity zvýší. Odborné studie a zkušenosti ze zahraničí potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity ve městech zvyšuje dopravu (známý jev tzv. dopravní indukce, tedy více silnic = více aut), prohlubuje problém rozpínání zástavby mimo kompaktní městská jádra a podporuje delší cesty za prací. Namísto efektivního řešení se tak pouze udrží a prohloubí současné problémy.

Skutečným řešením je změna přístupu k plánování dopravy, který umožní dlouhodobě udržitelný a efektivní rozvoj. Místo stavby nové dálnice je třeba snížit potřebu dojíždění vhodným územním plánováním, rozvíjet města krátkých vzdáleností, omezit růst předměstí, vytvářet místní centra s dostupnou občanskou vybaveností, podporovat veřejnou dopravu, pěší chůzi a cyklistiku a sdílenou mobilitu. Další doprava by měla být nahrazena nízkoemisními vozidly, která jsou nejen ekologičtější, ale i prostorově úspornější.

V Praze to zahrnuje doplnění občanské vybavenosti v příměstských oblastech, výstavbu severní tramvajové tangenty, nové mosty a regulaci automobilové dopravy. Transzitní doprava, která má na severozápadě Prahy minimální podíl, by měla být vedena po vhodnějších trasách, například novou silnicí I/16 mezi Velvary a Slaným nebo novými propojkami mezi dálnicemi D7 a D8 dál od Prahy (např. aglomerační okruh či tzv. regionální varianta).

Argument, že změna projektu není možná, neobstojí. Stavba ještě nemá stavební povolení a zkušenosti ze zahraničí ukazují, že okruhy dopravu ve městech nespasí. Manipulativní mediální kampaň Ředitelství silnic a dálnic a Ministerstva dopravy, která předkládá nepodložená tvrzení, často i v rozporu se zpracovanou dokumentací, jen posiluje pochybnosti o této stavbě.

Veřejným zájmem by mělo být především zachování přírodních a historických hodnot, které jsou státem chráněné, ochrana krajiny a zajištění zdravého životního prostředí pro současné i budoucí generace.

Dálnice D0 518–519 skrz chráněné přírodní památky na severu Prahy



Zdroj: Dokumentace EIA D0 518 a 519, rok 2023

Pražský okruh je součástí evropského dálničního koridoru Berlín – Istanbul pro tranzitní dopravu, zároveň má propojit městské části Praha 8 a Praha 6 a sloužit pro dopravu místní.

Navrhovaná trasa dálnice prochází územím s přírodním i historickým významem. Na levém břehu přes Sedlečské skály a lokalitu NATURA 2000 – Kaňon Vltavy u Sedlce. Na pravém břehu v katastru Bohnic, Čimic a Dolních Chaber několika přírodními památkami v přírodním parku Drahaň-Troja a kulturní památkou Hradiště Zámka, která pochází z počátků osídlení našeho státu.

Původní plán Pražského okruhu vznikl již ve 30. letech 20. století, avšak doba se změnila. Dálnice dnes prochází hustě osídleným územím, čímž přispívá k rozdělení čtvrtí, ničení krajiny a vytvoří nevratnou betonovou bariéru v území.

Likvidace této krajiny a nárůst automobilové dopravy přinese zhoršení kvality života a zakonzervuje stávající špatné klima pražské aglomerace. Podle odborných studií očekávaný provoz přes 100 tisíc vozidel denně zhorší ovzduší, zvýší emise a hluk, k čemuž přispěje také ve stejné trase plánovaný nový letecký koridor pro Letiště Václava Havla. Tím dojde k zásadním dopadům na zdraví obyvatel.

Nárůst automobilové dopravy, který výstavba dálnice vyvolá, navíc přispěje ke klimatic-

Je ovšem otázkou, co tento veřejný zájem skutečně představuje? **Ochrana přírody a zdraví nebo budování nové dálnice?**

Dopravní modely z dokumentace EIA (posuzování vlivu stavby na životní prostředí), neprokazují zásadní snížení dopravních intenzit na hlavních pražských komunikacích (nebo jen

