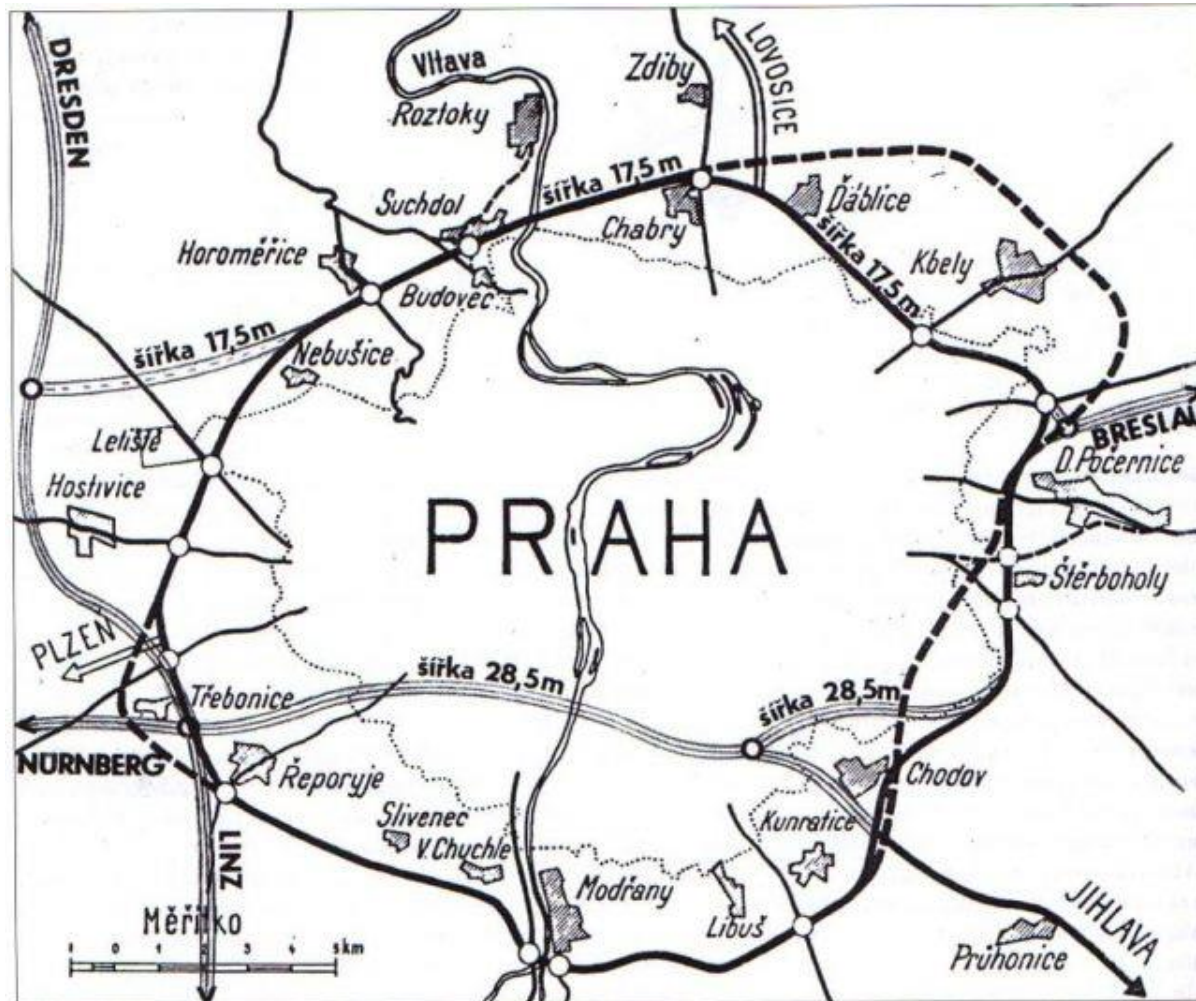


D0 v kontextu 21. století a udržitelný rozvoj na severozápadě Prahy



Hlavní body

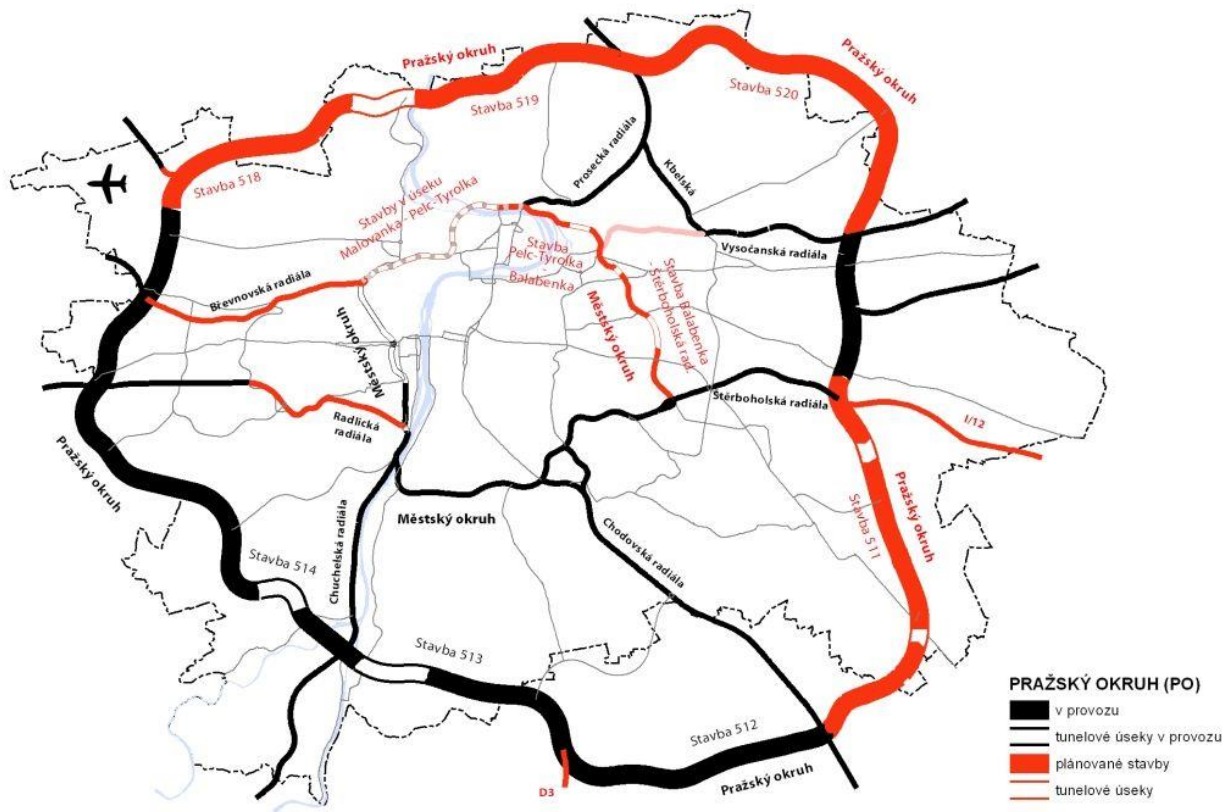
- Zastaralé plány na trasování D0 skrz město v rozporu s evropskou legislativou TEN-T
- Střet s chráněnými přírodními památkami a kritická stanoviska odborných institucí
- D0 518 a 519 nepomůže Praze, ani Praze 6
- Rozpor D0 se strategickými dokumenty a klimatickými závazky ČR, EU a hl. města Prahy
- Udržitelné dopravní alternativy

Vychází z koncepce 60. let minulého století, první plány z 30. let

- Nárůst obyvatel o cca 400 000
- Rozvoj města, suburbanizace
- Přechod na tržní ekonomiku
- Vstup do EU a Schengenu
- 10-násobný nárůst dopravní zátěže
- Ekologické a hygienické zákony
- Legislativa TEN-T
- Strategické dokumenty a požadavky v oblasti udržitelné mobility
- Klimatické změny a snižování emisí CO₂
- Omezování závislosti na fosilních palivech
- Strmý nárůst letecké dopravy v dotčených oblastech

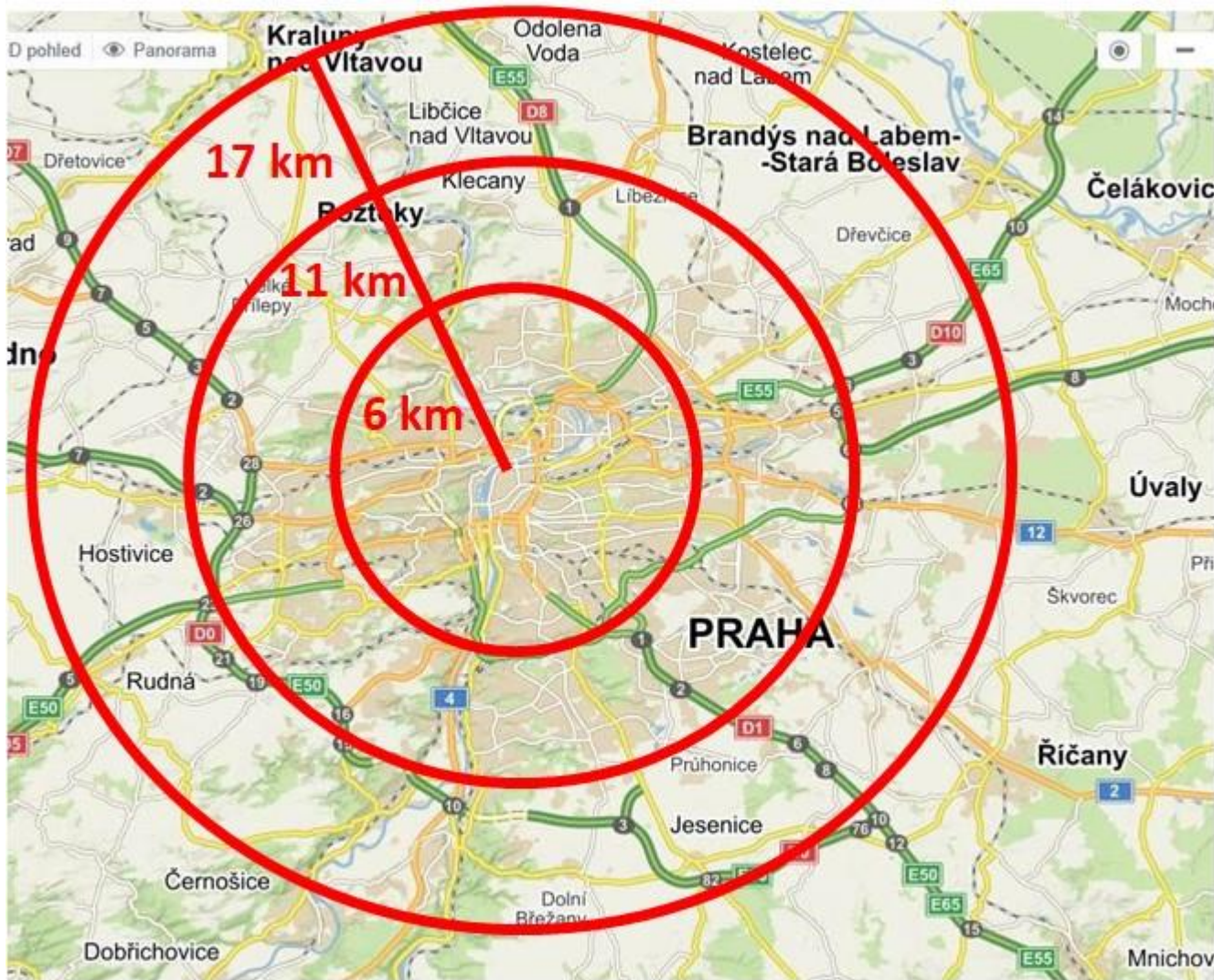
Mezitím se výchozí situace radikálně změnila.
D0 nebere ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj.

Pražský „okruh“ vede skrz Prahu = průtah městem, nikoliv obchvat



Nepovede k poklesu dopravy v Praze, neboť leží převážně na území Prahy. Dojde pouze k přesunu části dopravní zátěže do jiných lokalit a celkovému nárůstu osobní a nákladní dopravy v pražské aglomeraci.

Okruh 6 km, 11 km nebo 17 km od centra?



D0 nemůže zároveň plnit funkci dálnice a místní komunikace

- **Zákon o pozemních komunikacích** (Zákon č. 13/1997 Sb.) rozlišuje charakter a funkce dálnice pro dálkovou dopravu a místní komunikace pro místní (městskou dopravu), tedy podle § 4, resp. 6:

„**Dálnice** je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.“

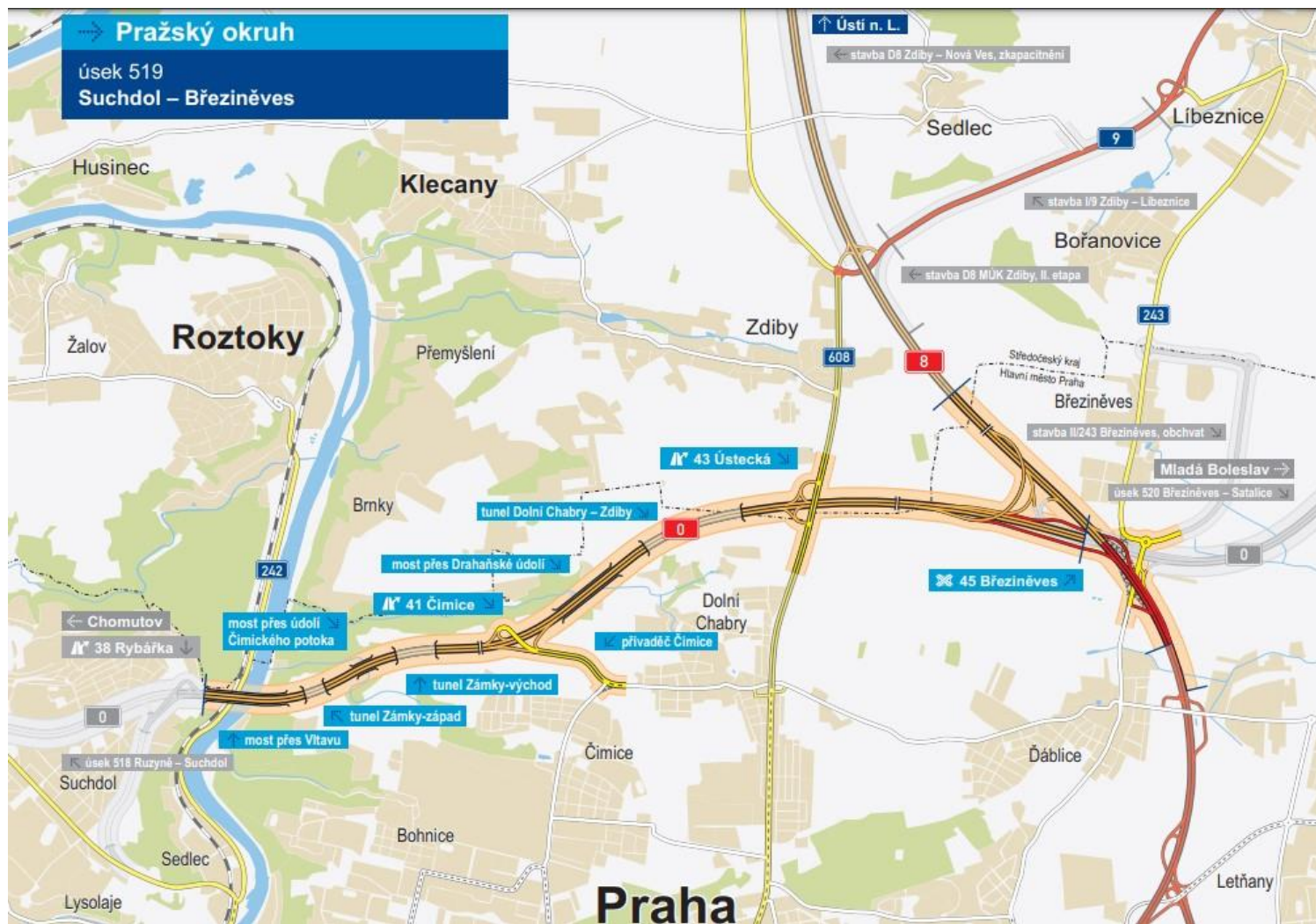
„Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.“

- **Nařízení EU č. 1315/2013** o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě , čl. 17, odst. 2, resp. čl. 17, odst. 3a):

„Silnice vysoké kvality ... (a tedy i SOKP jako součást TEN-T) plní **důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě**, integrují hlavní městská a hospodářská centra, ... spojují horské, vzdálené, špatně přístupné a okrajové regiony NUTS 2 s centrálními regiony Unie.“

„**Dálnice** (tedy SOKP) je speciálně projektovaná silnice vybudovaná pro provoz motorových vozidel, která **neslouží k obsluze přilehlých pozemků** ...“

D0 vede skrz přírodní, rezidenční a rekreační lokality cca 6 km od centra Prahy



D0 518 a 519 vedoucí skrz chráněné přírodní památky na severu Prahy



Přírodní park pro lidi nebo pro kamiony?



<https://e-petice.cz/petitions/petice-za-zachranu-prirodniho-parku-drahan-troja.html>

Petici za záchranu přírodního parku Drahaň-Troja podepsalo k 20. 5. 2025
dne více než 1770 občanů

Politika územního rozvoje

Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, **respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000**, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. **Vytvářet územní podmínky** pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a **pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích**, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Stanoviska odborných institucí k D0 518 a 519

Proces EIA (2001-2002)

- MŽP: doporučilo severní (alternativní) variantu, jižní jako krajní řešení
- Zpracovatel posudku: severní varianta výhodnější v dlouhodobém horizontu
- Česká inspekce životního prostředí: jižní varianta je jednoznačně nejhorší
- Odbor ochrany ovzduší MŽP: doporučil severní a tranzitní variantu (dál od Prahy)
- Odbor ŽP magistrátu hl. m. Prahy: severní a tranzitní varianta jsou výhodnější
- Odbor lesů MZE: doporučuje variantu severní a tranzitní (nižší zábor lesů)

Zjišťovací řízení (2019)

- Odbor ochrany prostředí, Magistrát hl. m. Prahy: „Záměr může mít významný vliv na EVL – Kaňon Vltavy u Sedlce.“

SEA k Metropolitnímu plánu (2022)

- „D0 518 a 519 hodnocen jako záměr s potenciálně významným negativním vlivem.“

Výstavba jižní části okruhu trvala 4,5 roku



Vzhledem k technicky náročnému řešení (5 tunelů o celkové délce 4650 m a tři velké mosty) ve velmi citlivé lokalitě (uprostřed rezidenční zástavby Suchdola a skrz chráněné přírodní památky) lze očekávat výrazně delší dobu výstavby.

Celkové náklady D0 518 a 519 zřejmě přesáhnou 30 miliard

- Délka trasy: cca 15 km + 2 přivaděče
- Kategorie: D34/100 (šířka cca 34 m, návrhová rychlost 100 km/h)
- 6 mostů na hlavní trase (3 velké mosty na 519 o celkové délce 1266 m)
- 6 tunelů o celkové délce 4650 m
- 7 mimoúrovňových křižovatek (MÚK)
- Náklady při započtení související stavby MÚK Ruzyně – MÚK Aviatická činí cca 28 miliard v cenách z roku 2021
- Při roční inflaci 4% (velmi optimistický scénář) budou činit náklady v roce 2030 cca 40 miliard
- Významnou nákladovou položkou budou stavební materiály, energie a mzdy, které rostou mnohem rychleji než inflace
- <https://www.ckait.cz/ceny-stavebniho-materialu-rostou-mnohem-rychleji-nez-inflace>
- Mezi lety 2021 – 2023 vzrostly ceny stavebních materiálů v průměru o cca 40%
- <https://www.urs.cz/software-a-data/sledovani-vyvoje-cen-materialu>
- To znamená, že již v roce 2023 by skutečné náklady záměru činily cca 39 miliard

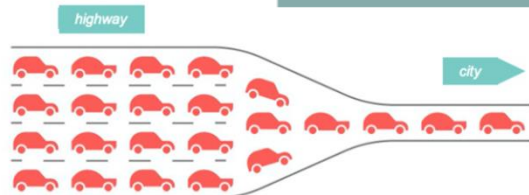
Podíl tranzitních cest na celkovém objemu cest automobilovou dopravou v Praze činí cca 5%

Bilance počtů cest osob na území města v běžném pracovním dnu

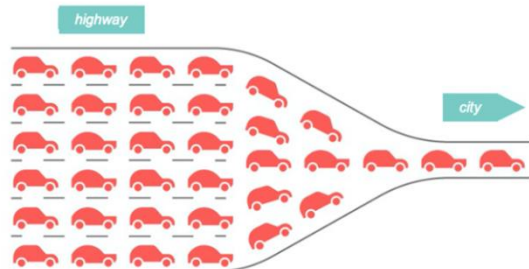
Cesty	Vnitroměstské (po Praze)	Vnější (do/z Prahy)	Tranzitní (přes Prahu)	Celkem
Hromadnou dopravou	2 208 100	241 800	9 100	2 459 000
Automobilovou dopravou	954 300	614 700	77 400	1 646 400
Kombinací auta a hromadné dopravy	36 400	64 600	-	101 000
Na kole	23 300	3 300	-	26 600
Pěšky	1 490 300	14 000	-	1 504 300
Celkem	4 712 400	938 400	86 500	5 737 300

The Bottleneck

If this is your problem...



...then this **isn't** your solution



Zdroj: www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf

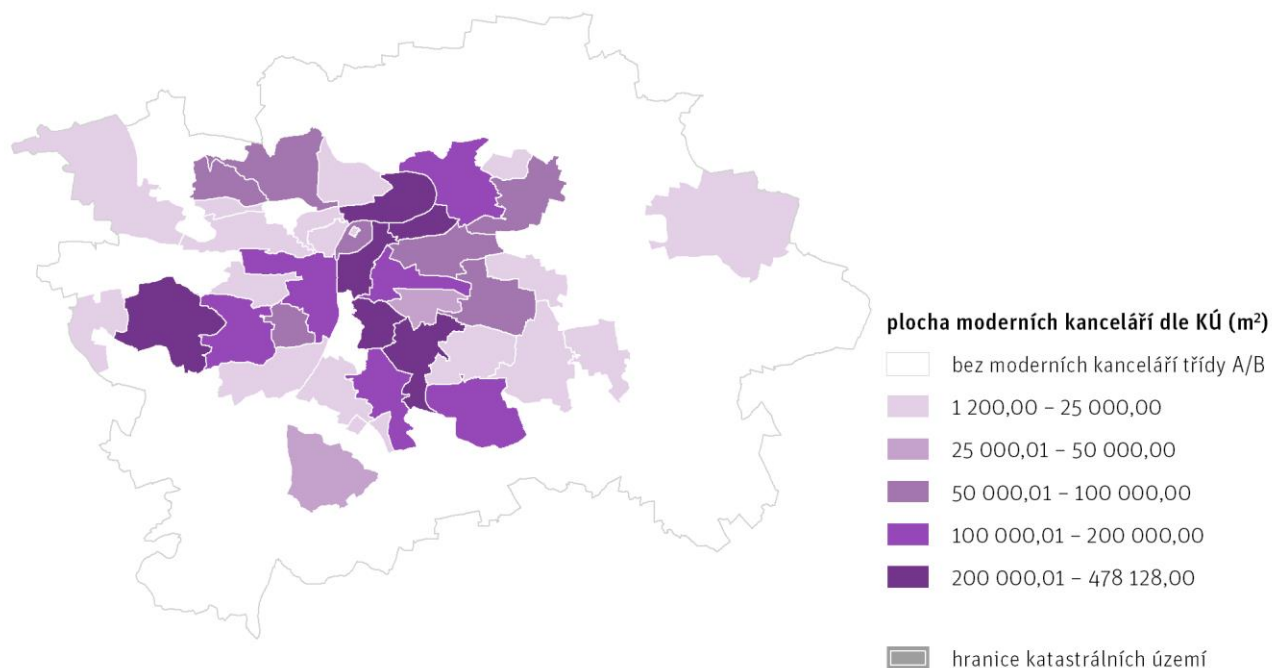
Drtivá většina cest má zdroj a cíl ve městě, převážně v širším centru či ve velkých kancelářských a obchodních čtvrtích s dobrou dostupností MHD

Pražský okruh usnadní dojíždění autem do Prahy, což povede k zatížení navazujících komunikací a záboru ploch pro parkování ve městě

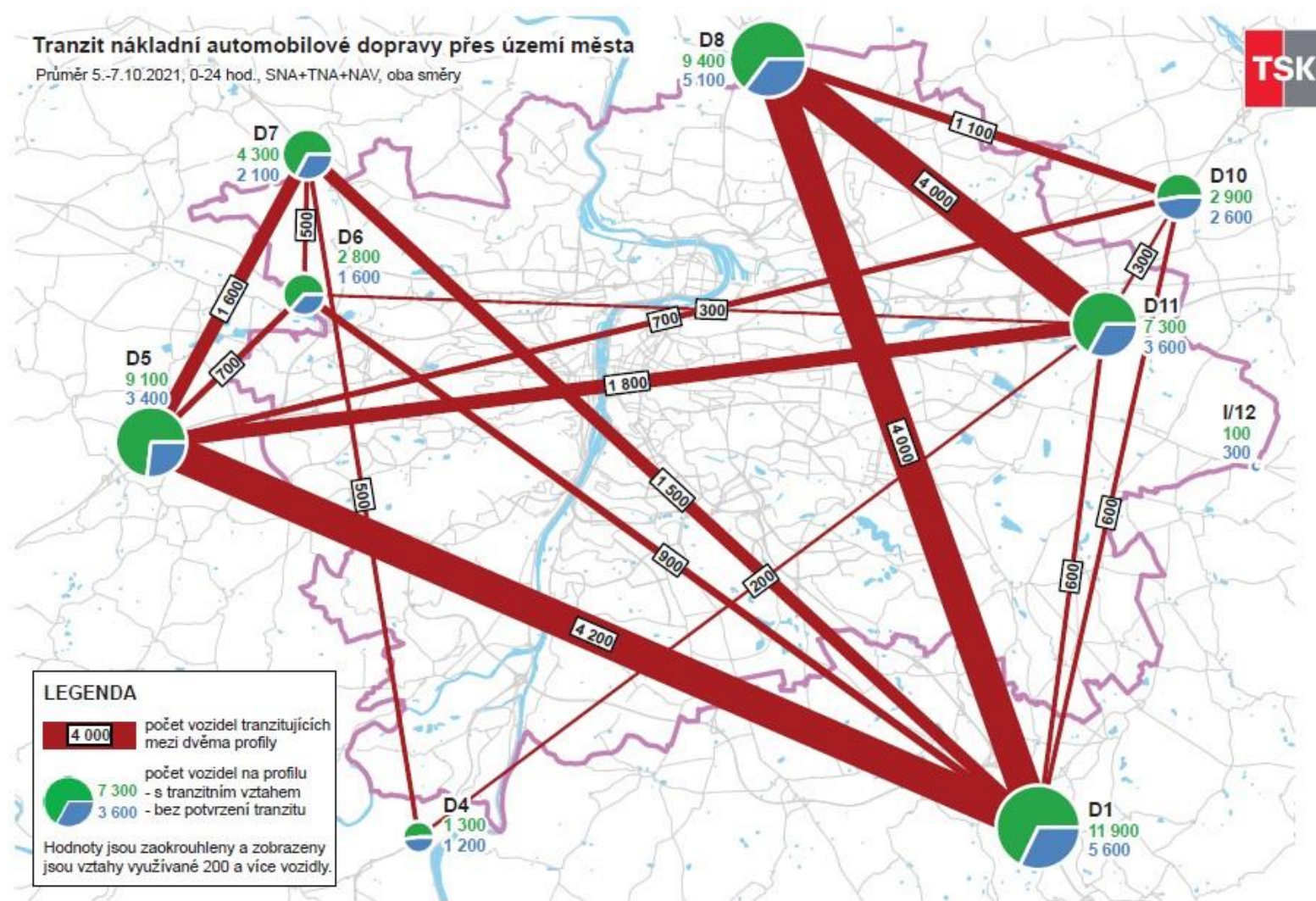
Většina cílů cest za prací je v širším centru a u stanic metra

2.1.1.2 Moderní kancelářské plochy v katastrálních územích

IPR Praha 2020 / data: JLL 2019



Nákladní tranzit na severozápadě Prahy je minimální

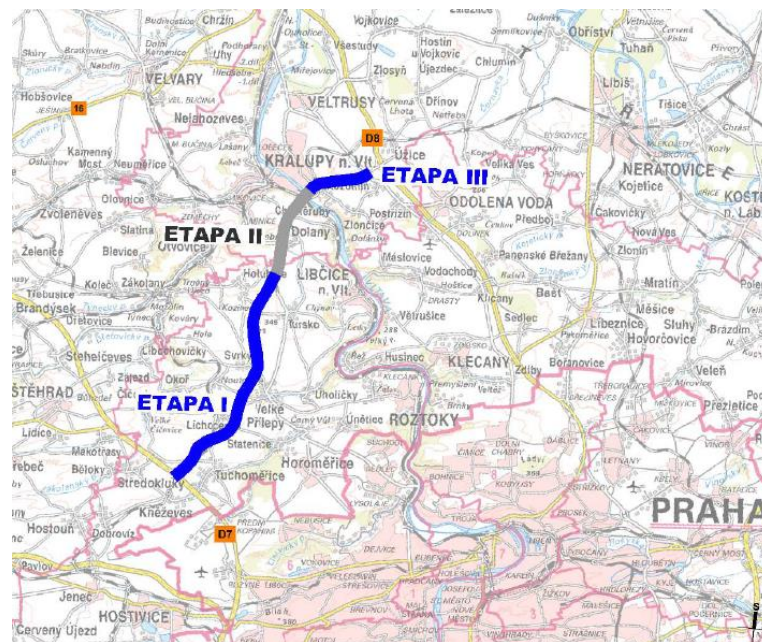


Na severu jezdí tranzit po silnici I/16 nebo po II/240, kde se připravuje přeložka

Silnice I/16 mezi dálnicemi D7 a D8 nahrazuje severní část Pražského okruhu D0, jehož výstavba není v nejbližších letech reálná. Umožňuje především propojení ve směru sever-západ, tj. dálnice D8 a dálnice D5 mimo zastavěné území hlavního města Prahy.



I/16 Slaný-Velvary (uvedení do provozu 09/2020)



„Agglomerační okruh (jehož součástí je přeložka II/240) je nejvýraznější komunikací nadregionálního významu, jenž by tangenciálně spojovala významná středočeská města a po úplném dobudování by měla výrazně ulehčit dopravě Praze.“

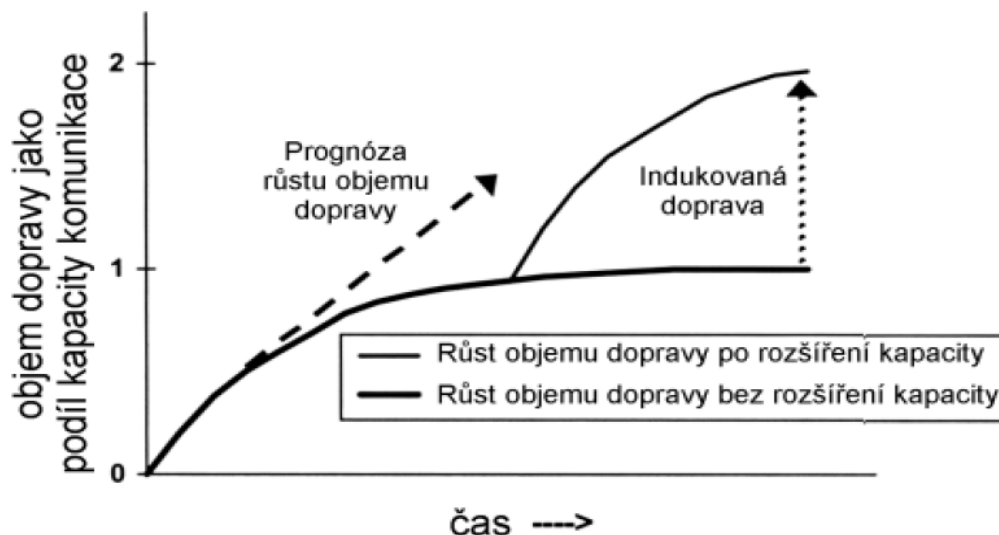
Obě komunikace slouží pro tranzitní dopravu mezi D7 a D8

Realizace D0 518 a 519 povede k nárůstu dopravy v pražské aglomeraci

Zprovoznění severní části Pražského okruhu (úseků 518 a 519) představuje významnou změnu v nabídce dopravního systému, a to jak po stránce kvantitativní, tak po stránce kvalitativní. Lze očekávat nárůst dopravního výkonu o cca 931 tis. vozokilometrů za den v pražské aglomeraci. Cca **2/3 dopravy na okruhu mají být indukované**.

„Dosažené intenzity v dlouhodobém výhledu ukazují na fakt, že i po dostavbě nadřazeného komunikačního systému, či jeho zkapacitnění, dojde k jeho postupnému satureování.“

Graf 1: Dopravní indukce (Litman 1998)



Odborné studie a praxe potvrzují nárůst IAD v důsledku rozšiřování silniční kapacity

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

Posted on May 19, 2020

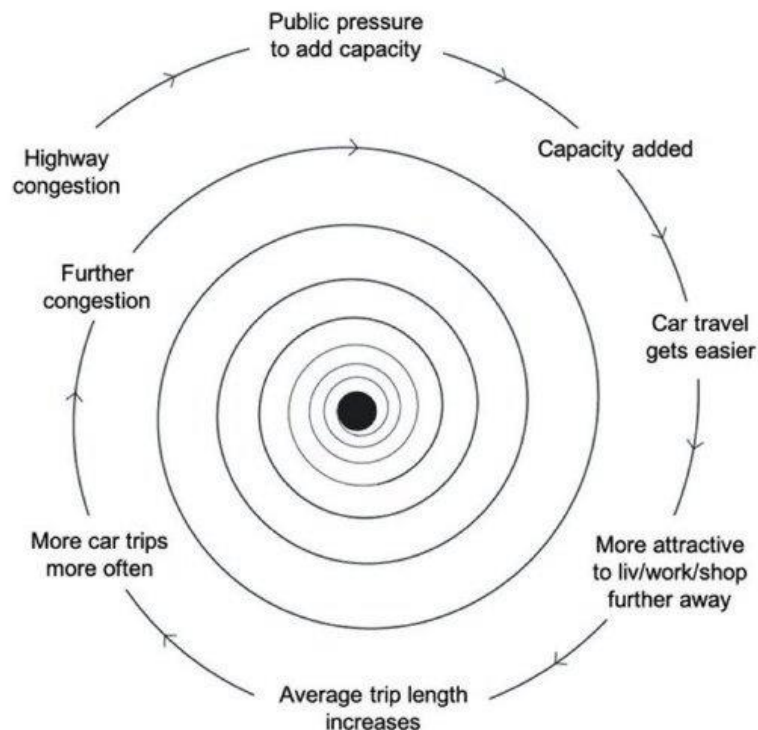


„Fenomén tzv. dopravní indukce totiž způsobí, že jakékoliv rozšíření kapacit automobilové infrastruktury zvýší celkový objem dopravy. Automobilová doprava nefunguje jako voda, která potřebuje určitý průměr pro průtok, funguje spíše jako ideální plyn – dokonale vyplní veškerý prostor, který má k dispozici. Dopravní indukci nejlépe shrnul urbanista Lewis Mumford: bojovat proti dopravní zácpě rozšiřováním silnic je to samé jako bojovat proti obezitě širšími kalhotami. Čím víc se postaví silnic, obchvatů a parkování, tím více na nich bude aut.“

Peter Bednár, architekt a urbanista

Odborníci upozorňují na problém dopravní indukce, který je v ČR přehlížen

The black hole of highway investment



Brent Toderian
@BrentToderian

Is your city stuck in the black hole of highway spending (aka [#InducedDemand](#))? HT [@fietsprofessor](#).

What we know for sure about new freeways — they're staggeringly expensive, have massive carbon footprints, and induce more cars & driving with the same or worse traffic congestion.

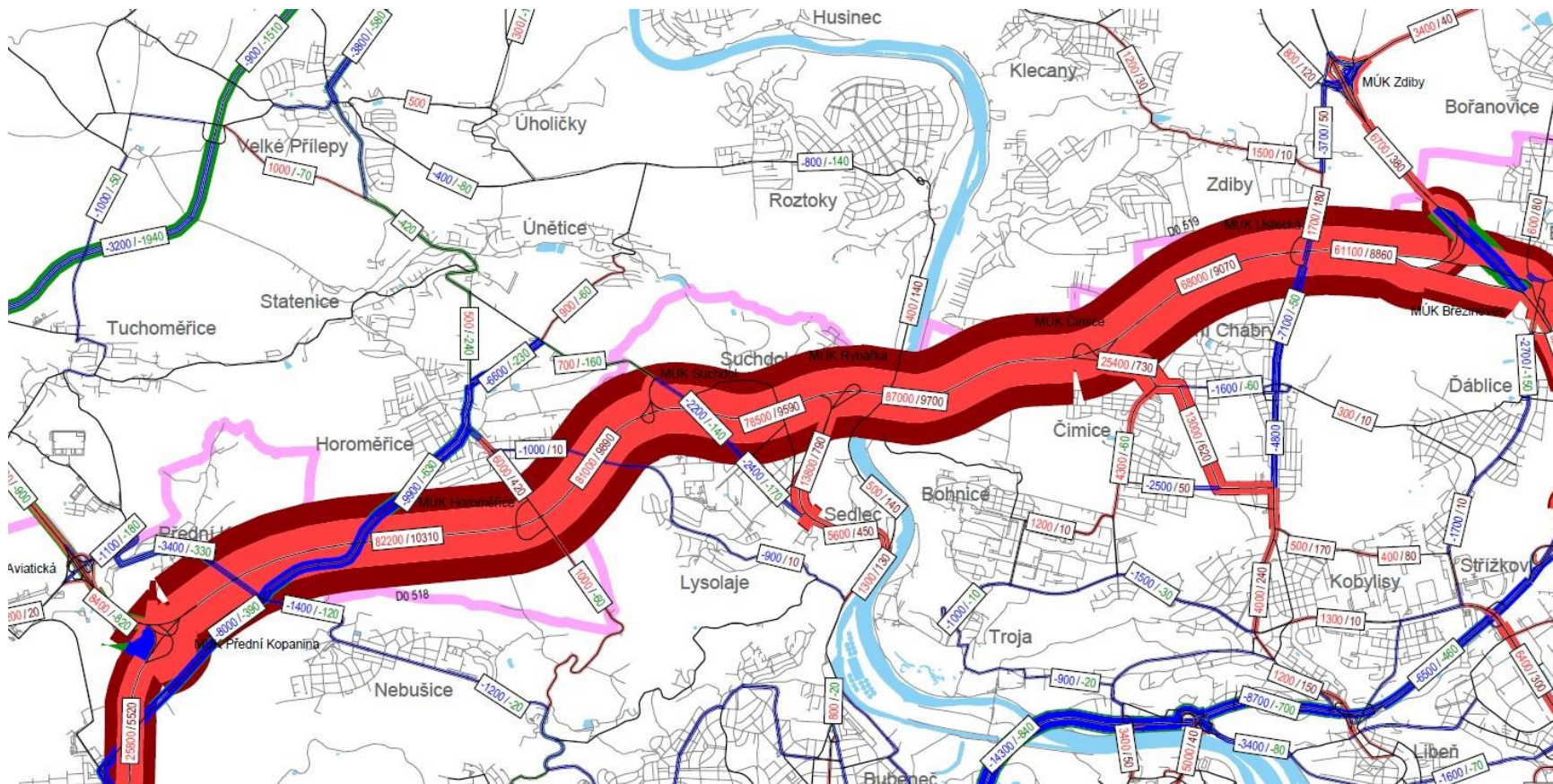
Nepotřebujeme auta bez řidičů, ale města bez aut, říká dopravní expert Carlo van de Weijer



„Jediné, co se stane, když zvýšíte kapacitu dopravního systému, je, že lidé začnou cestovat více a dál. A v tom není žádná přidaná hodnota,“ říká odborník na chytrou mobilitu a Smart Cities Carlo Van de Weijer. Řešení dopravní situace ve městech podle něj spočívá ve změně chování jejich obyvatel.

Bron: D.A. Plane, 'Urban transportation: policy alternatives'. In: Hanson & Giuliano (red.), *The Geography of Urban Transportation* (tweede editie), Guilford Press (1995), p. 439.

Na všech sjezdech ze severní části okruhu dojde k výraznému nárůstu dopravy



Totálně ucpaná cesta do Dejvic, kolony v Kobylisích (Horňátecká), obrovský nárůst dopravy na Cínovecké a Kbelské, Holešovičky pokles o pouhých 10%

D0 518 a 519 Praze 6 neuleví, spíš naopak



DANUŠE NERUDOVÁ Nerudová rezignovala. Vedoucí funkci na Mendelově univerzitě má opustit i kvůli politice

VÍCE INFORMACÍ >



Rušit ministerstva nebudeme. Ani jako symbol šetření, vzkazuje vláda...



PŘEHLEDNĚ: Máslo, cukr i vejce rapidně zlevňují. Za kolik dnes seženete základní...



Nemocnice dostanou téměř 7 miliard navíc, řekl Válek. Lékařům se umožní 24hodinová...

CNN Prima News • Zprávy Doprava

Dokončení Pražského okruhu dopravu ve městě nespasí. Na magistrále se paradoxně zhorší

Téma: Doprava • Vojtěch Šeliga • 1. října 2023 21:50

ŽELEZNICE

SILNICE

LETECTVÍ

VODA

Nová mobilita

Podcast

Testy pro st

SILNICE • MĚSTO

Vyvrácení „ažbudeokruhismu“. Nová dálnice na severu Prahy zvýší dopravu i na magistrále

🕒 11.09 2023 7:00

FINMAG



Finma Předpl

BYZNYS PENÍZE POLITIKA VĚDA A TECHNIKA SPOLEČNOST PO

Pražský okruh, vrchol autosocialismu. Silnice kolem měst vůbec nic neřeší



Peter Bednár | 23. 9. 2022 | 12 komentářů / 12 nových | 👁 31 864

DÁLNICE

DOPRAVA

INFRASTRUKTURA

PRAHA

PRAŽSKÝ OKRUH

URBANISMUS

Minimálně v hlavním městě bude jedním z hlavních témat podzimních komunálních voleb. Strany se poperou, kdo dostaví městský okruh. Tentokrát by bylo výjimečně nejlepší, kdyby to dopadlo jako vždycky. Že by se to zas nepovedlo. Pojďme si ještě před otevřením volebních místností říct, proč.

KRIMI

Krvavý útok na Uherskohradištsku: Opilý mladík vnikl do chaty a pobodal dva muže do hlavy

VÍCE INFORMACÍ >

Okruhy nebudou stačit, ukazuje studie. Musíme se na dopravu dívat jako celek, varují politici

Téma: Praha • Vojtěch Šeliga • 18. října 2023 06:46

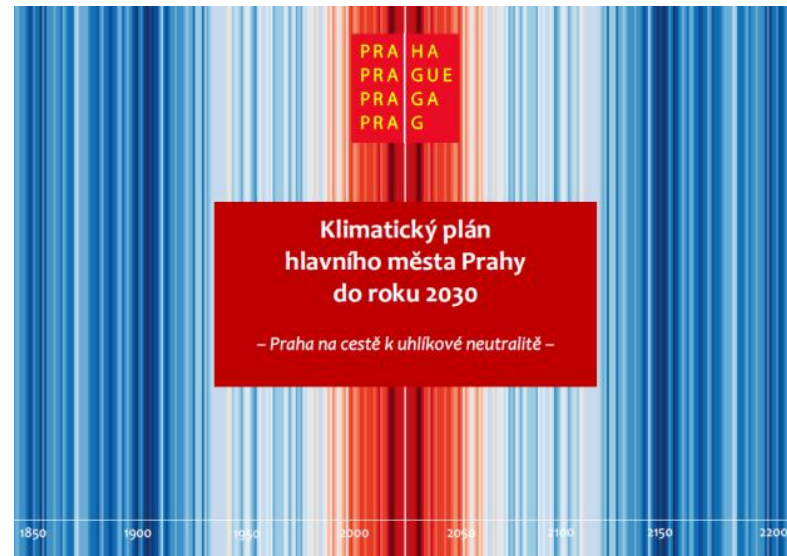
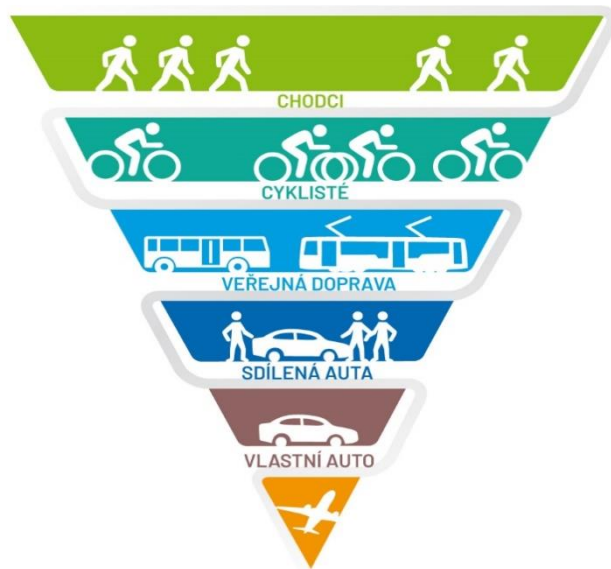
Šestiproudá dálnice skrz Prahu

je v rozporu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky ČR a EU

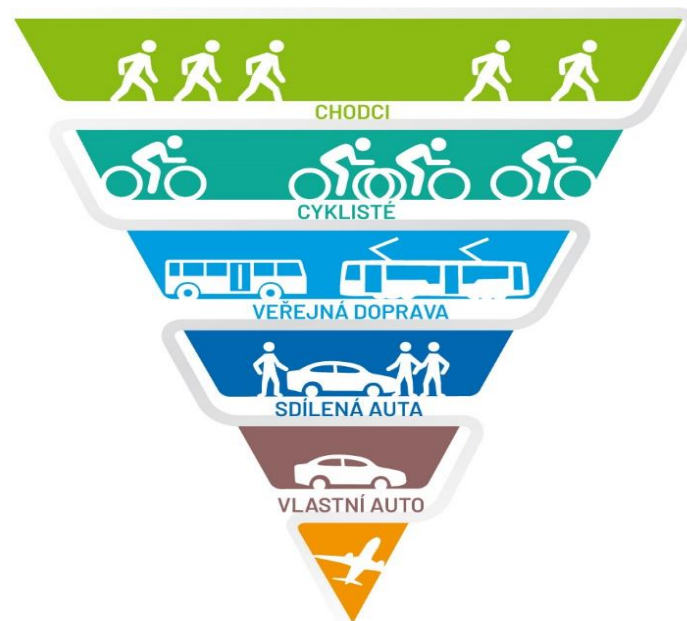
- **Strategický rámec ČR**: omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO₂ x prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO₂
- **Státní politika životního prostředí**: zlepšení kvality ovzduší, snížení expozice nebezpečným látkám, snížení hluku a světelného znečištění, snížení emisí CO₂, zachování biologické rozmanitosti x zhoršení kvality ovzduší v důsledku celkového nárůstu silniční dopravy, zvýšení expozice nebezpečným látkám, zvýšení hluku a světelného znečištění, zvýšení emisí CO₂, úbytek biologické rozmanitosti
- **Koncepce městské a aktivní mobility**: snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu x zvyšuje mobilitu pro cesty autem a nemotivuje lidi k využívání ekologických druhů dopravy
- **Dopravní politika ČR**: rozvoj dopravy v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě x rozvoj dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejškodlivější podobě
- **Evropská strategie pro udržitelnou mobilitu**: snížení závislosti na fosilních palivech, přesun k udržitelnějším druhům dopravy x zvýšení závislosti na fosilních palivech, podpora energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy
- **Zelená dohoda pro Evropu**: zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO₂ z dopravy o 90% do roku 2050 x prosazování nejvíce znečišťujících, nejdražších a pro zdraví nejhorších forem dopravy, zvýšení emisí CO₂

Šestiproudá dálnice skrz Prahu je v rozporu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky hl. m. Prahy

- **Strategický plán hl. města Prahy:** město krátkých vzdáleností, podpora šetrné dopravy, rozvoj příměstské krajiny **x dálnice nenaplňuje koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu zejména na severu Prahy**
- **Plán udržitelné mobility Prahy a okolí:** zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví **x snížení prostorové efektivity dopravy, zvýšení uhlíkové stopy, snížení finanční udržitelnosti, zhoršení lidské zdraví**
- **Klimatický plán hl. města Prahy:** snižování intenzity automobilové dopravy, snížení emisí CO₂ o 45% do roku 2030 **x zvyšování intenzity automobilové dopravy, zvýšení emisí CO₂**

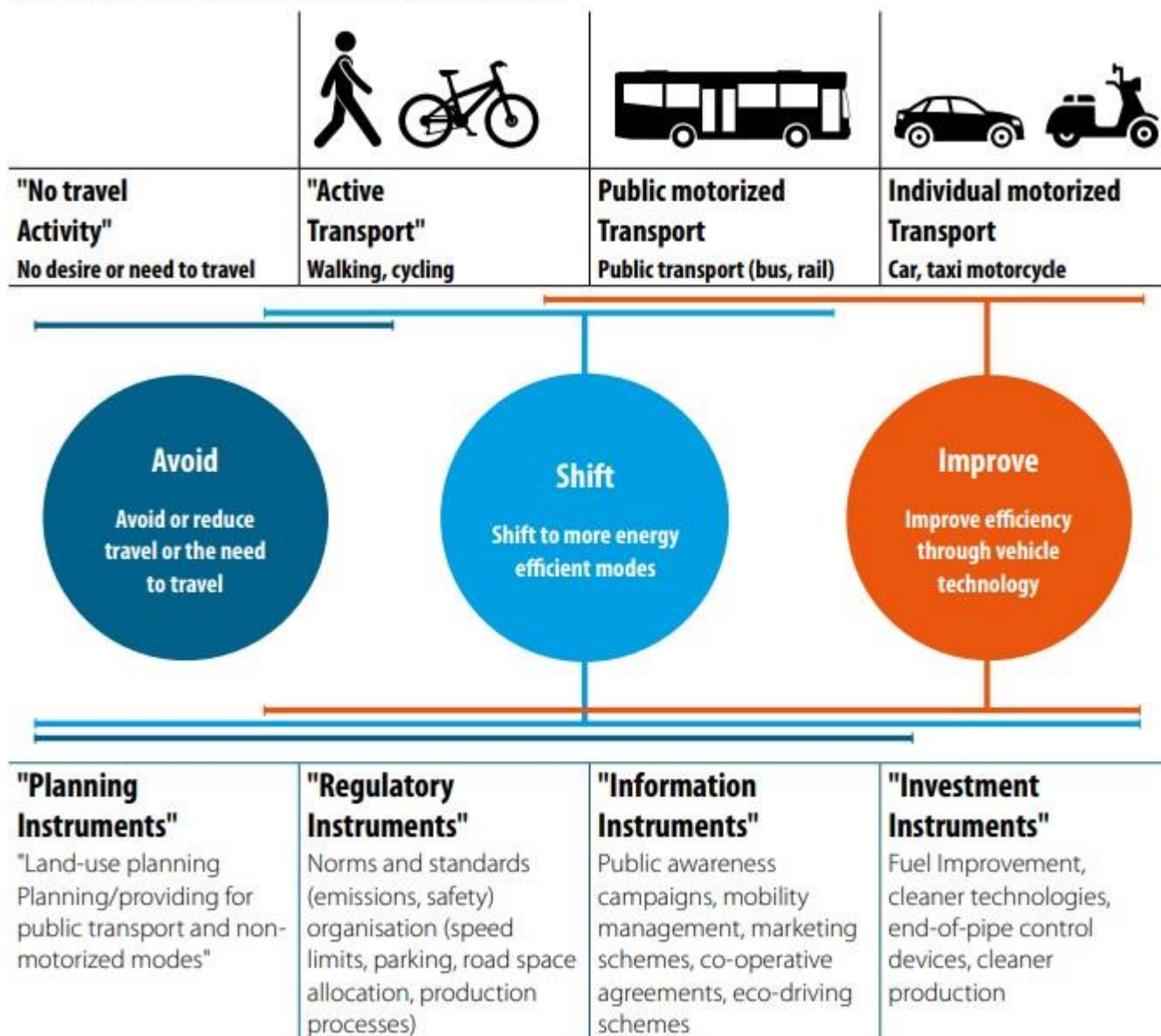


Řešení dopravy nabízí Koncepce městské a aktivní mobility



Město se nemůže přizpůsobovat dopravě, naopak **doprava se musí přizpůsobit městu**. Město bude upřednostňovat **šetrnou dopravu pěší a cyklistickou a dopravu veřejnou**...Doprava je integrálním projevem využívání území a její charakter a intenzita je mimo jiné podmíněna vystavěnou strukturou města. Proto bychom neměli tak jako doposud léčit symptomy, ale **správným uspořádáním města řešit problémy dopravy hned u jejich počátku**.

FIGURE VIII AVOID-SHIFT-IMPROVE INSTRUMENTS



Udržitelné dopravní alternativy

Příměstská a vnitroměstská doprava

- územní plánování a rozvoj zaměřený na snižování poptávky po mobilitě
- podpora veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy a sdílené mobility
- přechod na nízkoemisní a úsporná vozidla, efektivnější organizace dopravy

Tranzitní doprava

- propojky D7 – D8 (nově vybudovaná silnice I/16 Velvary – Slaný, přeložka silnice II/240 a II/101 s jižním obchvatem Kralup)
- regionální okruh (tzv. severní varianta), pro kterou si dotčené městské části a obce nechaly zpracovat studii proveditelnosti v roce 2020. Studie je k dispozici na Úřadu MČ Praha-Dolní Chabry a je dostupná z: <https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020>
- rozvoj vysokorychlostních tratí a modernizace železničních koridorů
- přesun části nákladní dopravy na železnici

15/20-minutové město / území

Boom rezidenčních satelitů za Prahou zvýšil nároky na dojíždění do Prahy kvůli nedostatečné veřejné vybavenosti (školy, školy, zdravotnická a sociální zařízení, obchody, služby, apod.) a chybějícím pracovním příležitostem. Je zapotřebí doplnit vybavenost a podmínit tím i další nárůst sídel v okolí Prahy.



Obyvatelé mohou uspokojit většinu svých potřeb

- v docházkové vzdálenosti,
- případně do 15/20 minutové jízdy na kole

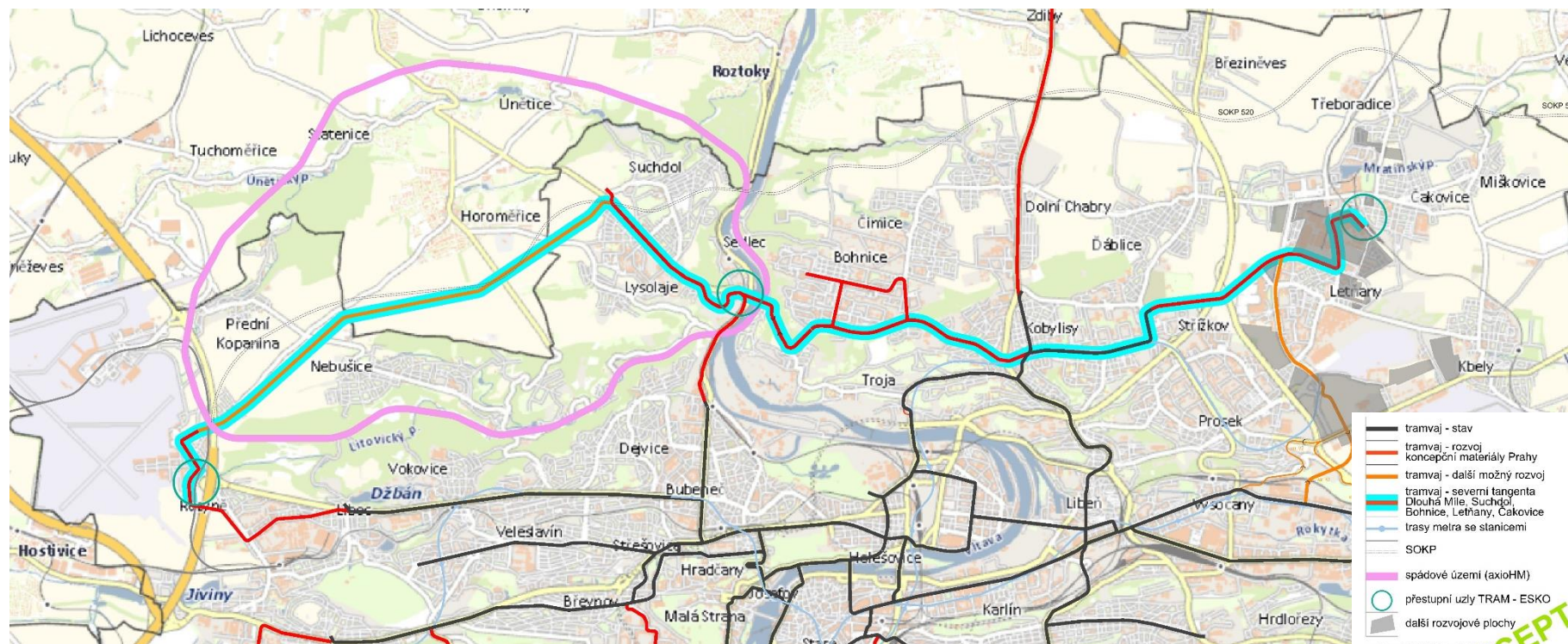


Záměry a opatření k řešení dopravy na severozápadě Prahy

- Rozvoj tramvajových tratí: TT Kobylisy - Zdiby, TT Podbaba - Suchdol, TT Podbaba - Bohnice - Kobylisy
- Severní tramvajová tangenta s městským bulvárem Ruzyně - Nebušice - Horoměřice - Suchdol - Bohnice - Kobylisy - Letňany, která umožní napojení na TT z Dědiny a železnici na letiště
- Multimodální terminál Výhledy s P+R, B+R, pravidelnými autobusovými linkami a dalšími službami (e-carsharing, sdílení kol, poptávková doprava)
- Posílení stávajících autobusových linek
- Výstavba nových stezek pro chodce a cyklisty mezi obcemi a v návaznosti na kolejovou dopravu (zastávky železnice a tramvaje)
- Železnice Praha - Letiště - Kladno
- Přeložka silnice II/240, která odvede nákladní tranzit z obcí a přispěje k plynulejšímu provozu autobusových linek PID po stávající komunikaci II/240

Severní tramvajová tangenta

Ruzyně – Nebušice – Horoměřice – Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany - Čakovice



použitá data: 2022 © IPR Praha, © 2022 ČD

dopravně-urbanistický koncept
NÁPOJENÍ KBEL A LETNAN
NA TRAMVAJOVOU SÍŤ 04/2022

organizace: Městská část Praha 15
Správa územního plánování
157 04 Praha 3 - Pohoř
autor: Ing. arch. Ivan Lejčar
architektonický atelier
ALEJ
Buzovická 45, 160 00 Praha 4

PŘEHLEDNÁ SITUACE
1 : 20 000 (A1) 1 : 40 000 (A3)

01

**Dálniční okruh skrz Prahu
nevyřeší dopravní problémy,
spíš zhorší.**

**Proč prostavět desítky miliard,
když to Praze nepomůže?**