

„Okruh“ skrz Prahu není řešením



Proč je D0 518 a 519 špatně pro celou Prahu a ČR

- **Není to obchvat, ale průtah na dohled od Pražského hradu**
 - **Dopravě v Praze nepomůže**
 - **Nenávratně poškodí chráněné přírodní a historické památky na severu Prahy**
 - **Negativně ovlivní zdraví a kvalitu života obyvatel v dotčených oblastech**
 - **Stát vyhodí desítky miliard na úkor smysluplnějších projektů**
-
- **Existují efektivnější a šetrnější dopravní alternativy**

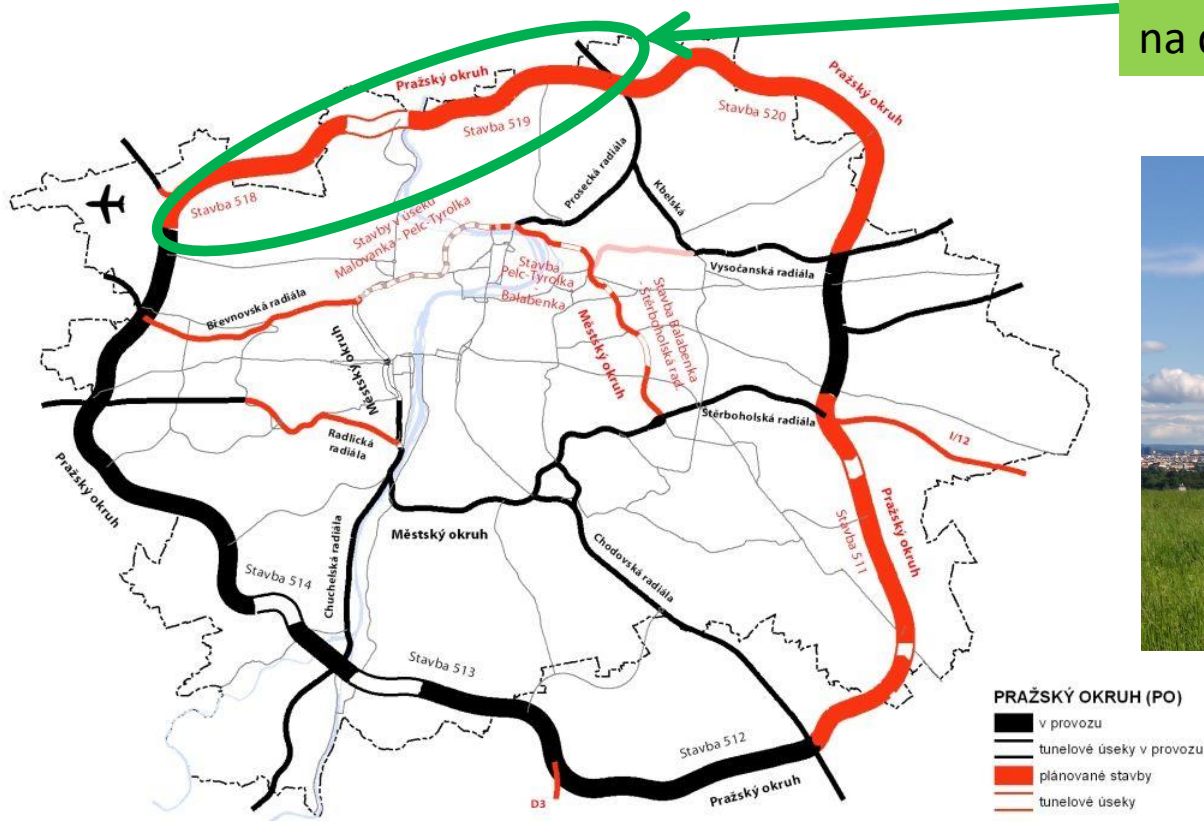
D0 518 a 519 není obchvat, ale průtah

Šestiproudá transevropská dálnice D0 518 a 519

- z délky cca 15 km je cca 4,6 km v zahloubených tunelech, obsahuje 3 velké mosty, 7 mimoúrovňových křižovatek;
- vede cca 6 km od centra na dohled od Pražského hradu, přitom na jihu (díky posunutí trasy v 90. letech) trasa dálnice vede až 17 km od centra;
- je trasována skrz či v těsné blízkosti hustě obydlených, rekreačních a chráněných přírodních lokalit;
- vychází z koncepce 60. let (první plány ze 30. let), ale obchvat je třeba budovat už pro 21. století, nikoliv pro 20. století;
- vůbec se nebere ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj.

Šestiproudá transevropská dálnice skrz Prahu cca 6 km od centra

D0 518 a 519
na dohled od Pražského hradu



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

**6 km od centra:
prosazované úseky
D0 518 a 519**

**Až 11 km od centra:
existující úseky D0
na východě a západě;
severní varianta D0
na severozápadě**

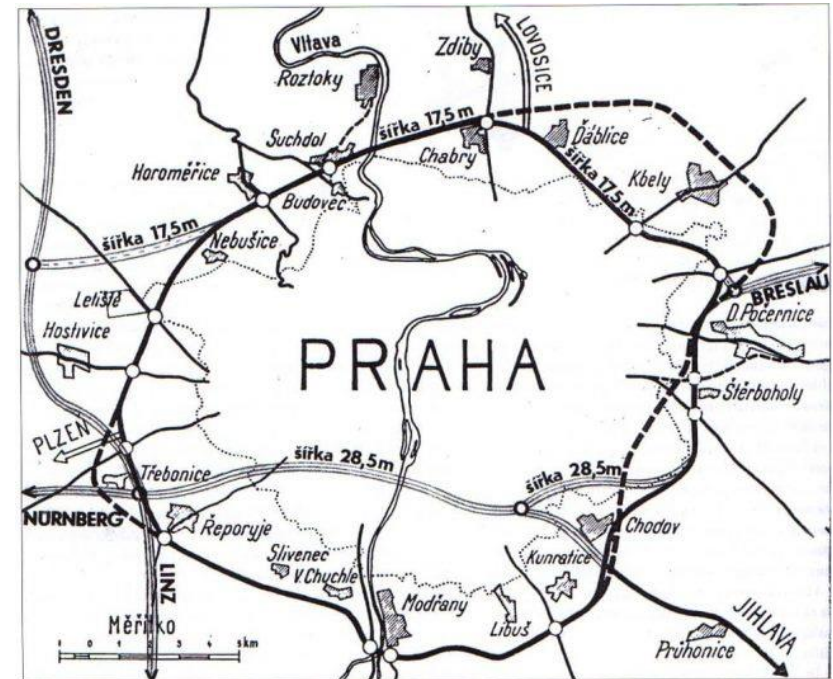
**Až 17 km od centra:
existující úseky D0
na jihu; aglomerační
okruh u Kralup**



Po posunutí trasy v 90. letech na jihu vede okruh až 17 km od centra, zatímco na severu pouhých 6 km dle plánů 30. let 20. století

Proč D0 518 a 519 není moderním řešením: co se za více než 60 let změnilo

- Přibýlo cca 400 000 obyvatel
- 10násobný nárůst dopravní zátěže
- Obrovský rozvoj města
- Suburbanizace a změna životního stylu
- Přejít na tržní ekonomiku
- Omezování závislosti na fosilních palivech
- Klimatické změny a požadavky na snižování emisí CO₂
- Ekologické a hygienické zákony
- Vstup do EU a Schengenu (nárůst mezinárodní dopravy)
- Evropská legislativa TEN-T (D0 jako součást transevropské dopravní sítě)



Vychází z koncepce 60. let minulého století, první plány jsou z 30. let. D0 nebere ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj.

D0 518 a 519 dopravě v Praze nepomůže

- Praha je primárně cílová destinace, podíl mimopražského tranzitu činí méně než 10 %.
- Na severozápadě je podíl tranzitní dopravy minimální.
- D0 518 a 519 povede k výraznému nárůstu dopravy zejména v severní části pražské aglomerace.
- Vyvolá desítky tisíc nových cest autem, které by bez této stavby nevznikly = dopravní indukce.
- Dojde k přesunu části cest z veřejné hromadné dopravy do aut.
- Mírný pokles dopravy na některých komunikacích bude znehodnocen nárůstem na jiných komunikacích.
- V průběhu pár let se i odlehčené komunikace postupně zaplní.

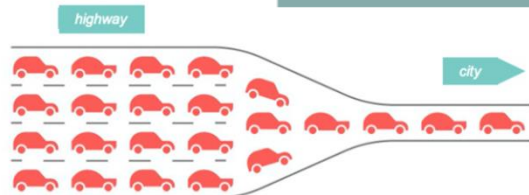
Podíl tranzitních cest na celkovém objemu cest automobilovou dopravou v Praze činí méně než 10 %

Bilance počtů cest osob na území města v běžném pracovním dnu

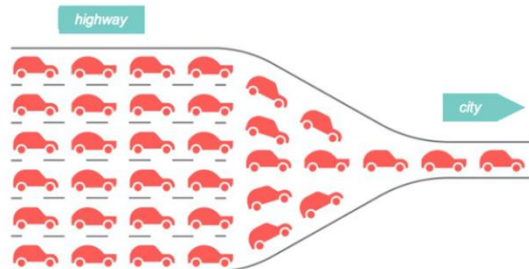
Cesty	Vnitroměstské (po Praze)	Vnější (do/z Prahy)	Tranzitní (přes Prahu)	Celkem
Hromadnou dopravou	2 208 100	241 800	9 100	2 459 000
Automobilovou dopravou	954 300	614 700	77 400	1 646 400
Kombinací auta a hromadné dopravy	36 400	64 600	-	101 000
Na kole	23 300	3 300	-	26 600
Pěšky	1 490 300	14 000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

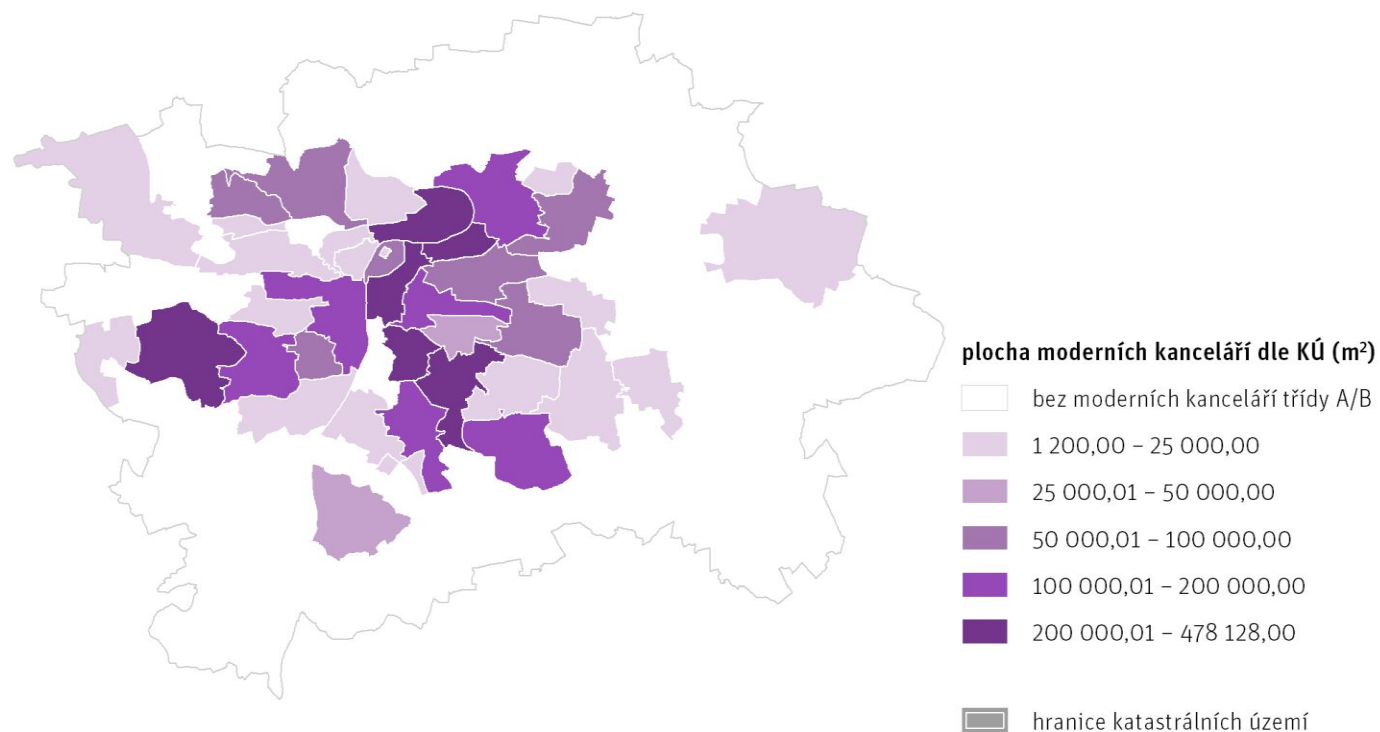
Drtivá většina cest má zdroj a cíl ve městě, převážně v širším centru či ve velkých kancelářských a obchodních čtvrtích s dobrou dostupností MHD.

D0 518 a 519 usnadní dojíždění autem do Prahy, což povede k zatížení navazujících komunikací a záboru ploch pro parkování ve městě.

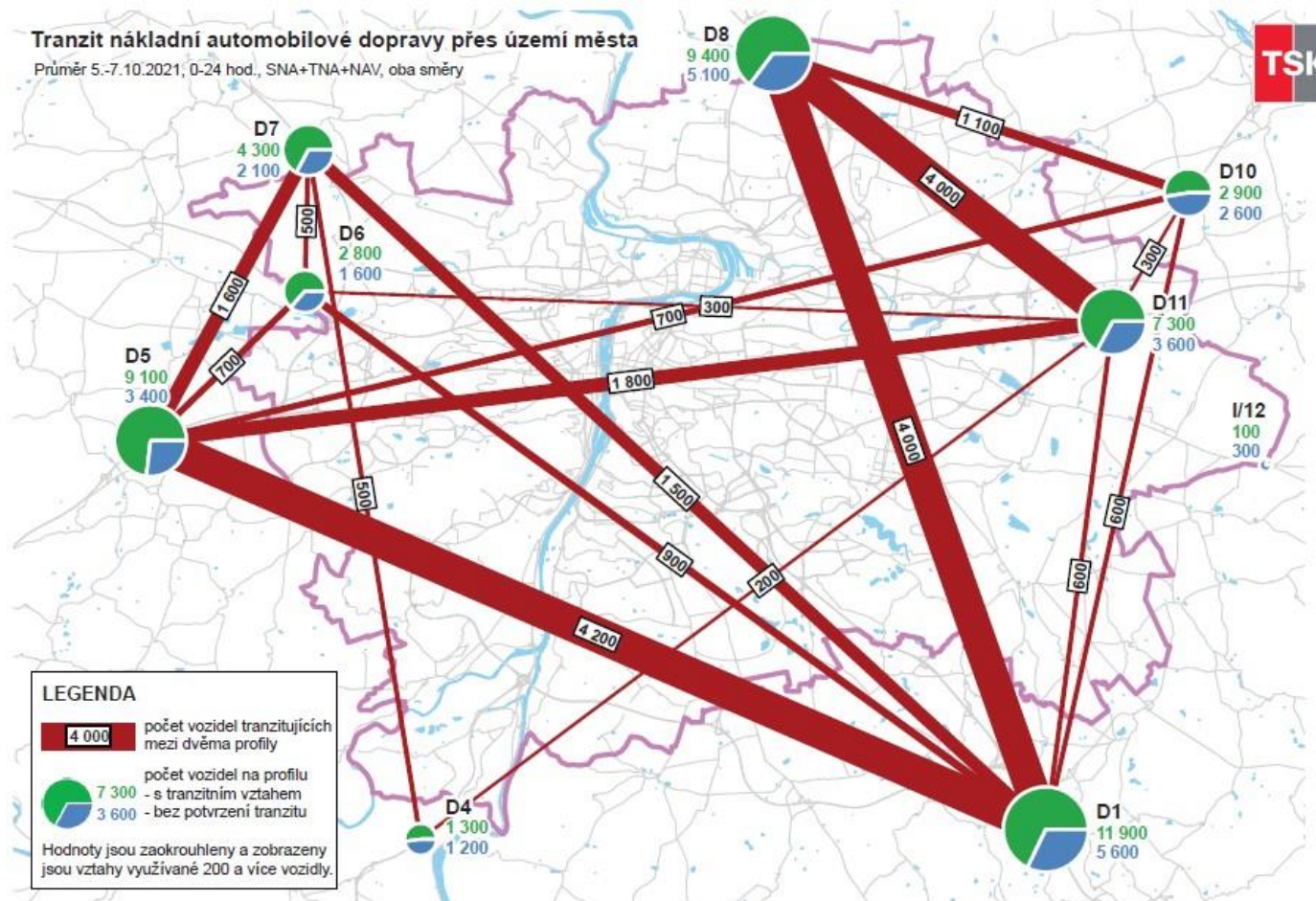
Většina cílů cest za prací je v širším centru a u stanic metra

2.1.1.2 Moderní kancelářské plochy v katastrálních územích

IPR Praha 2020 / data: JLL 2019



Nákladní tranzit na severozápadě Prahy je minimální



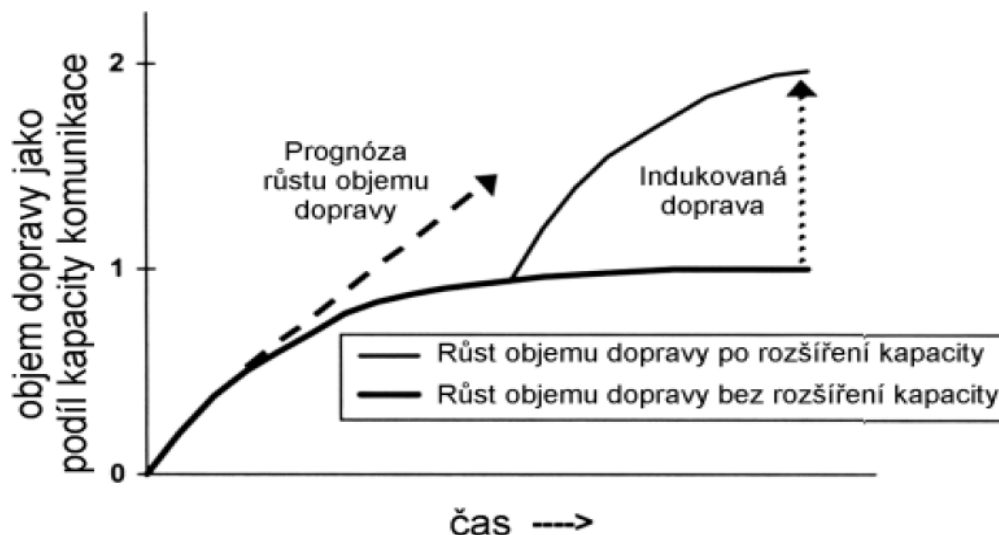
D0 518 a 519 by odvedla minimum tranzitní dopravy z města a zároveň přivedla do Prahy tranzitní kamiony, které jezdí na komunikacích mimo pražskou aglomeraci

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

Zprovoznění severní části Pražského okruhu (úseků D0 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**, tj. nová doprava, která by bez této stavby nevznikla.

„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

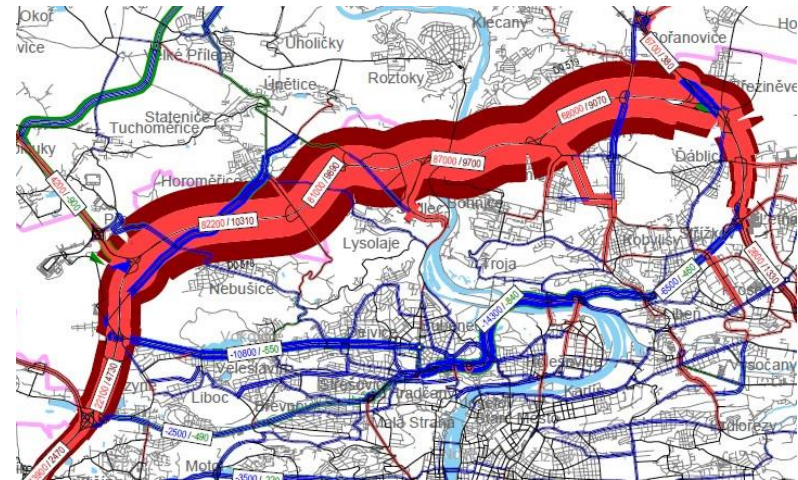


„Fenomén tzv. dopravní indukce totiž způsobí, že jakékoliv rozšíření kapacit automobilové infrastruktury zvýší celkový objem dopravy. Automobilová doprava nefunguje jako voda, která potřebuje určitý průměr pro průtok, funguje spíše jako ideální plyn – dokonale vyplní veškerý prostor, který má k dispozici. 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

Mírný pokles dopravy na několika komunikacích znehodnocen nárůstem v jiných částech Prahy

- Mírný pokles na několika komunikacích (např. tunel Blanka, Evropská, Patočkova, V Holešovičkách)
- Odlehčené komunikace se časem postupně zaplní podobně jako Barrandovský most po zprovoznění jižní části D0
- Nárůst na komunikacích v ose sever-jih (Kamýcká, Čimická, Horňátecká, Trojský most, Argentinská atd.)



Zdroj: DIP EIA D0 518 a 519, TSK

D0 518 a 519 odvede minimum dopravy z vnitřní části Prahy, avšak přivede do obydlených lokalit na severu Prahy obrovské množství nové cílové a tranzitní nákladní dopravy.

Vyšlo v médiích



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

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



PRÁVE SE DĚJE

14:57

ZDOPRAVY.CZ

ŽELEZNICE

SILNICE

LETECTVÍ

VODA

Nová mobilita

Podcast

Testy pro stroje

SILNICE • MĚSTO

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

11.09.2023 7:00



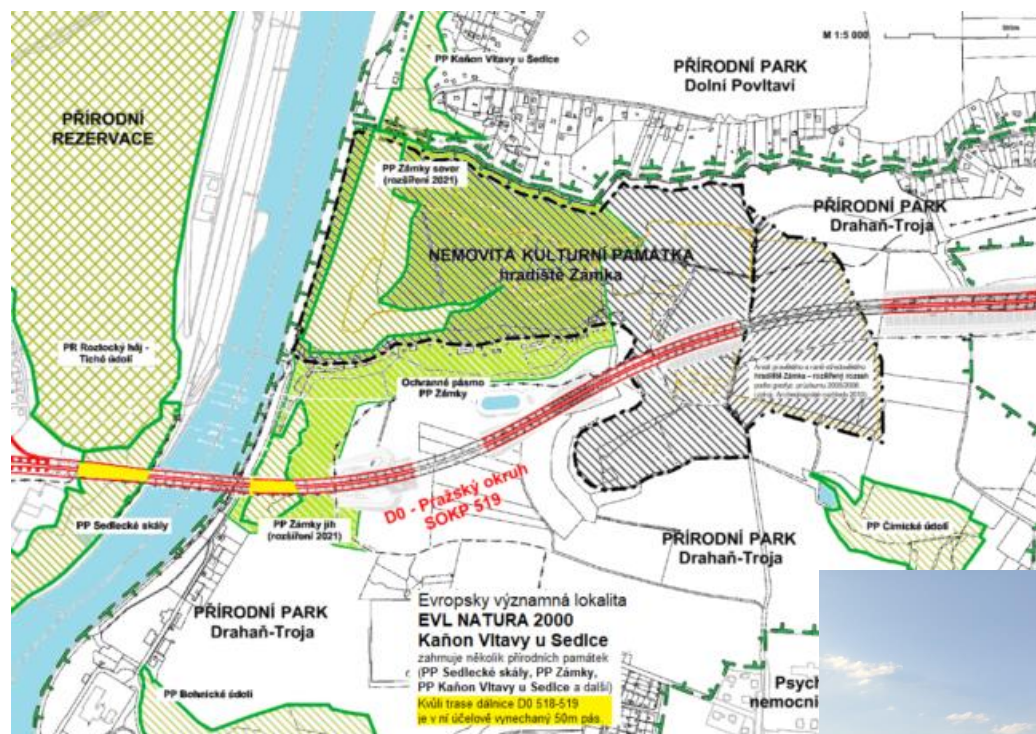
Nenávratně poškodí chráněné přírodní a historické památky na severu Prahy

- D0 518 a 519 vede skrz či v těsné blízkosti chráněných přírodních a historických památek.
- Výstavba a provoz dálnice nenávratně poškodí tyto památky včetně velké části přírodního parku Drahaň-Troja.
- Kritická vyjádření institucí a odborníků k negativním dopadům D0 na přírodu a krajinu.
- Účelovost a nedostatky procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA).

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



D0 519 významně poškodí kulturní památku hradiště Zámka



- ostroh byl osídlen již v pozdní době kamenné, dále v době bronzové, ve starší době železné (800–400 př. n. l.)
- pak v 6. století n. l. nově příchozím slovanským obyvatelstvem.
- největší sídliště časně slovanské kultury (550–700 n. l.)



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. 10. 2025 více než 1900 občanů.

Kritická vyjádření 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.“

Česká inspekce životního prostředí označila variantu J jako jednoznačně nejhorší

Souhrnný závěr zpracovatele vyznívá ve prospěch varianty J. Tato varianta vedení trasy silničního okruhu však nekoresponduje s výsledky biologických hodnocení, neboť nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná, její negativní vliv dokládá mimo jiné "přebytek" výkopového materiálu v množství čtyř a půl miliónů metrů krychlových. A tento materiál se má uložit na skládku! Lze proto jednoznačně hovořit o tom, že preferovaná varianta je z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí nepřijatelná a její prosazování je v příkrém rozporu s požadavky citovaného zákona č. 114/1992 Sb. Tvrzení na straně 320, že "všechny navržené varianty jsou z hlediska ochrany flóry a fauny a ekosystémů přijatelné s výhradami při přijetí odpovídajících opatření" je nepravdivá a neodpovídá skutečnostem, zjištěným v předchozích kapitolách.

Souhrnně lze říci, že posouzení vlivu stavby jednotlivými zpracovateli je provedeno v souladu s požadavky zákona č. 244/1992 Sb. avšak závěry učiněné z těchto zjištění jsou s nimi v naprostém rozporu. Varianta označená jako J je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.

SEA k MPP: „Významné negativní vlivy realizace a provozu stavby na přírodu“

*Vyhodnocení vlivů Územního plánu hl. města Prahy na životní prostředí
- návrh k projednání dle § 52 stavebního zákona*

Tabulka 75
**Přehled nejvýznamnějších vlivů ploch a koridorů dopravní infrastruktury
na zvláštní a obecnou ochranu přírody**

NAZEV	KOD	POPIS	VLIV
Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol)	610/-/2	Trasa obchvatu ve V části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2
Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves)	610/-/3	Trasa obchvatu v Z části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2

D0 518 a 519 by byla pro přírodu a krajinu na severu Prahy likvidační

Vedení dálnice je pro přírodní park a hodnoty přírodního parku v zásadě likvidační.

Míra zásahů do přírodních památek a přírodních rezervací je nebývalá. Stavební zásah je tak rozsáhlý, že se týká významné části ploch vymezených k ochraně území.

Pro určité části parku Draháň-Troja se jedná fakticky o zásah likvidační...

Dálniční most přímo zasahuje do vedut památkové rezervace hlavního města Prahy.

Most je svými rozměry a výškou dominantní stavbou v přímé pohledové souvislosti s Pražským hradem.

*To, co činí území „Pražského gruntu“ a celé oblasti Vltavského kaňonu jedinečné, je právě **drobné měřítko**, které dokáže působit monumentálně. Právě z tohoto důvodu je pro ochranu území skal a skalních ostrohů, kde se vztah měřítek projevuje nejsilněji, předepisována **přísná ochrana**. Dálnice svými dimenzemi, kterými se plánuje tyčit nad skalami, **celé území banalizuje a nenávratně tisícileté kouzlo charakteru území ničí.***

Účelovost a nedostatky procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA)

- Vydané stanovisko EIA k D0 518 a 519 bylo napadeno dotčenými samosprávami u soudů pro nezákonnost.
- Vzhledem k tomu, že česká legislativa – v rozporu s evropskou směrnicí EIA – neumožňuje včasný přezkum, soudy doporučily podat žalobu až v navazujícím řízení.
- Proces EIA byl účelový a vykazoval řadu nedostatků, např. nedostatečná kvalita a tendenčnost odborných studií, invariantnost záměru, střety zájmů, politické ovlivňování atd.
- Uvedené nedostatky byly zmiňovány také v pořadech Nedej se „Posudkáři vlivů“ a „Okruh za každou cenu“ a v dopise spolků ministru životního prostředí.



LANOVKA Podbaba–Troja–Bohnice
versus **DÁLNIČE** D0 518–519



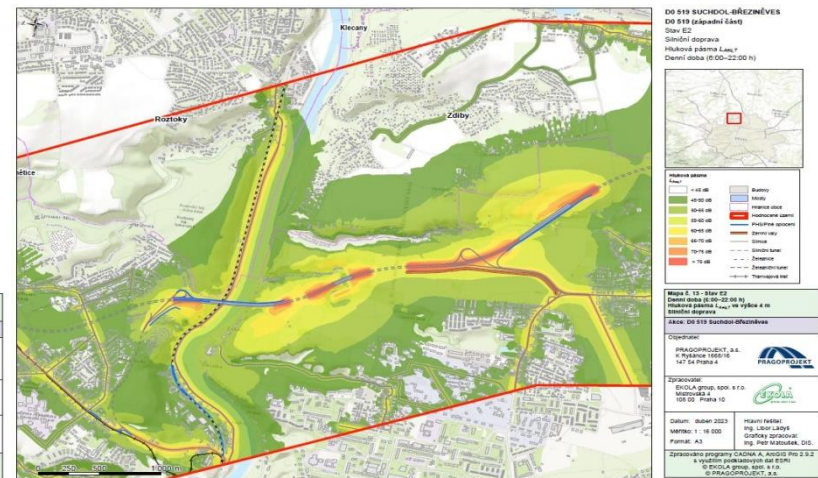
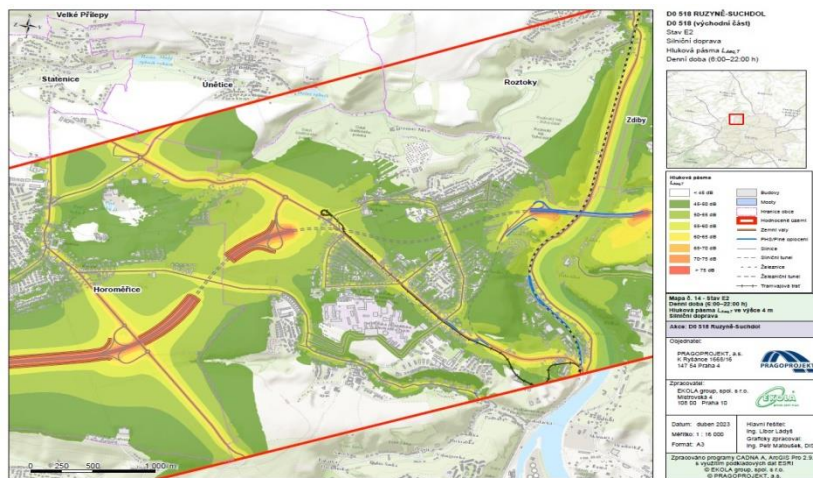
Absurditou celého procesu je zamítnutí ekologické lanovky v mnohem méně exponované lokalitě a s řádově menšími dopady než šestiproudá dálnice

Negativně ovlivní zdraví a kvalitu života obyvatel v dotčených oblastech

- D0 518 a 519 povede k významnému zhoršení hlukové situace a kvality ovzduší
- Negativním vlivům záměru bude vystaveno až 100 000 obyvatel v dotčených oblastech
- Podél několika málo komunikací s mírným dočasným poklesem dopravy lze očekávat minimální zlepšení
- Celkově dojde ke zvýšení hlukové a imisní zátěže v pražské aglomeraci
- Kumulativní vlivy silniční a letecké dopravy
- Výstavba a provoz dálnice sníží kvalitu života desítek tisíc dotčených obyvatel, kteří zároveň přijdou o rozsáhlé rekreační a přírodní oblasti

Celkové zhoršení hlukové zátěže

- V dotčených městských částech, které jsou již v současnosti zatíženy silniční a leteckou dopravou, vznikne nový zdroj obrovského nepřetržitého hluku.
- Na několika vnitroměstských komunikacích dojde pouze k zanedbatelnému zlepšení. Ani pokles intenzit dopravy však nemusí být zárukou poklesu hlukové hladiny, zejména pokud se zvýší rychlost jízdy.
- Původně klidové rezidenční lokality budou v případě realizace záměru vystaveny hluku v rozmezí 45 až 60 dB.
- Oblíbené vycházkové trasy a rekreační lokality budou zasaženy ještě výrazně vyšším hlukem 55 až 75 dB.



Celkové zhoršení kvality ovzduší

- Záměr povede k celkovému zhoršení ovzduší v pražské aglomeraci.
- V nejbližším okolí několika vnitroměstských komunikací sice dojde k mírnému zlepšení, avšak v dotčených oblastech dojde k výraznému zhoršení ovzduší.

„Záměr povede k obecnému navýšení emisí zdravotně rizikových látek, a tím k obecnému zhoršení imisní situace v pražské aglomeraci. K nárůstu dojde prakticky u všech sledovaných kategorií (oxidy dusíku, částice, benzo[a]pyren) i legislativou výslovně nelimitovaných látek (amoniak, formaldehyd, ostatní reaktivní sloučeniny dusíku, ostatní polycyklické aromatické uhlovodíky, sekundární částice). Dle rozptylové studie, která je součástí oznámení záměru, jsou pro všechny sledované látky relativní navýšení koncentrací vyvolané záměrem o řád (desetinásobně i více) vyšší než maximální snížení koncentrací vyvolané záměrem.“

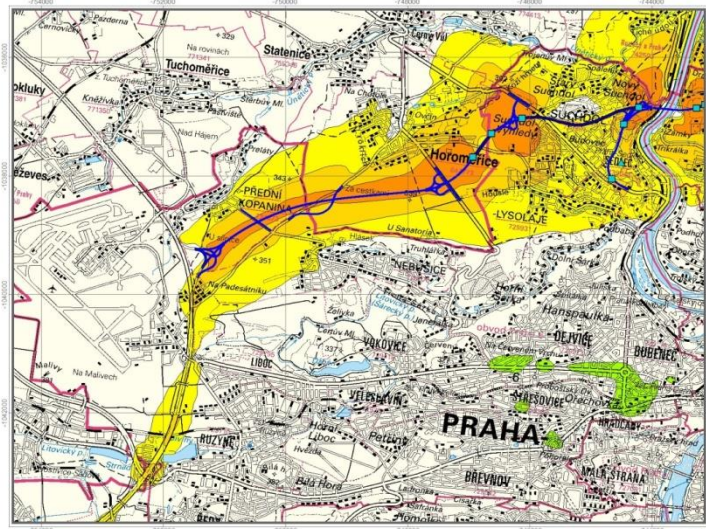
Prof. Michal Vojtíšek, expert na emise z dopravy, ČVUT

Zanedbatelné zlepšení vs. výrazné zhoršení ovzduší v rozsáhlejších oblastech

- Výkresy z rozptylové studie jasně dokazují, že k mírnému zlepšení dojde pouze v nejbližším okolí některých komunikací,
- zatímco nárůst emisí škodlivých látek bude výrazně vyšší v mnohem větší oblasti včetně hustě obydlených a frekventovaných lokalit (sídliště Bohnice a Čimice, celý Suchdol a Lysolaje včetně areálu ČZU a Akademie věd, Dolní Chabry, Zdiby, Horoměřice).

OXID DUSIČITÝ

průměrné roční koncentrace

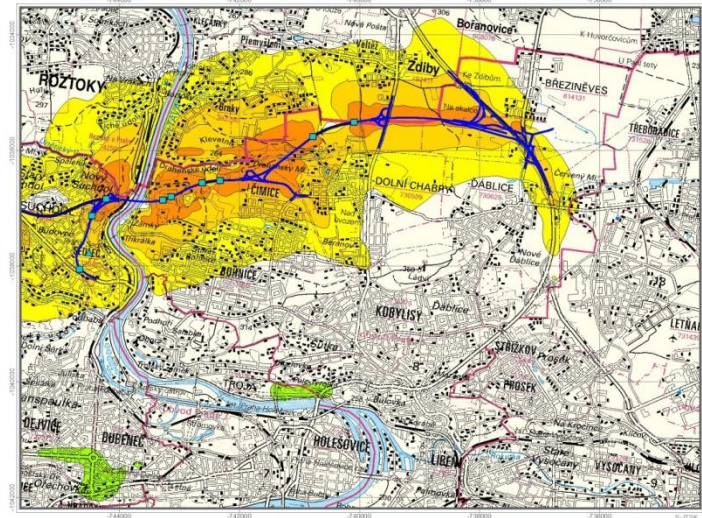


Výkres 24

Rok 2030
Stav E.2 - Stav D

OXID DUSIČITÝ

průměrné roční koncentrace



Výkres 25

Rok 2030
Stav E.2 - Stav D

Kumulativní vlivy silniční a letecké dopravy

- Dotčené lokality jsou zároveň vystaveny významné hlukové zátěži z letecké dopravy, která se ještě zvýší v případě realizace paralelní dráhy na letišti v Ruzyni

Šestiproudá transevropská dálnice
a 2 ranveje na Letišti Praha



Vznikne na severu Prahy nejvytíženější dopravní koridor ve střední Evropě?

Desítky tisíc obyvatel přijdou o rozsáhlé přírodní a rekreační lokality na severu Prahy



Stát vyhodí desítky miliard na úkor smysluplnějších projektů

- D0 518 a 519 se řadí mezi nejdražší dálniční stavby v historii ČR.
- Zatímco běžně stojí kilometr dálnice cca 250 až 300 milionů korun, v tomto případě více než 2 miliardy.
- Extrémně vysoké náklady jsou způsobeny naprosto nevhodným trasováním skrz zastavěné části Prahy, chráněné přírodní památky a složitý terén.
- To vyžaduje tunely, mosty, přivaděče, vysoký počet mimoúrovňových křižovatek a další nákladná opatření.
- Celospolečenské náklady této dálnice by výrazně převážily nad diskutabilními přínosy.
- Veřejné peníze by měly být investovány do smysluplnějších projektů.

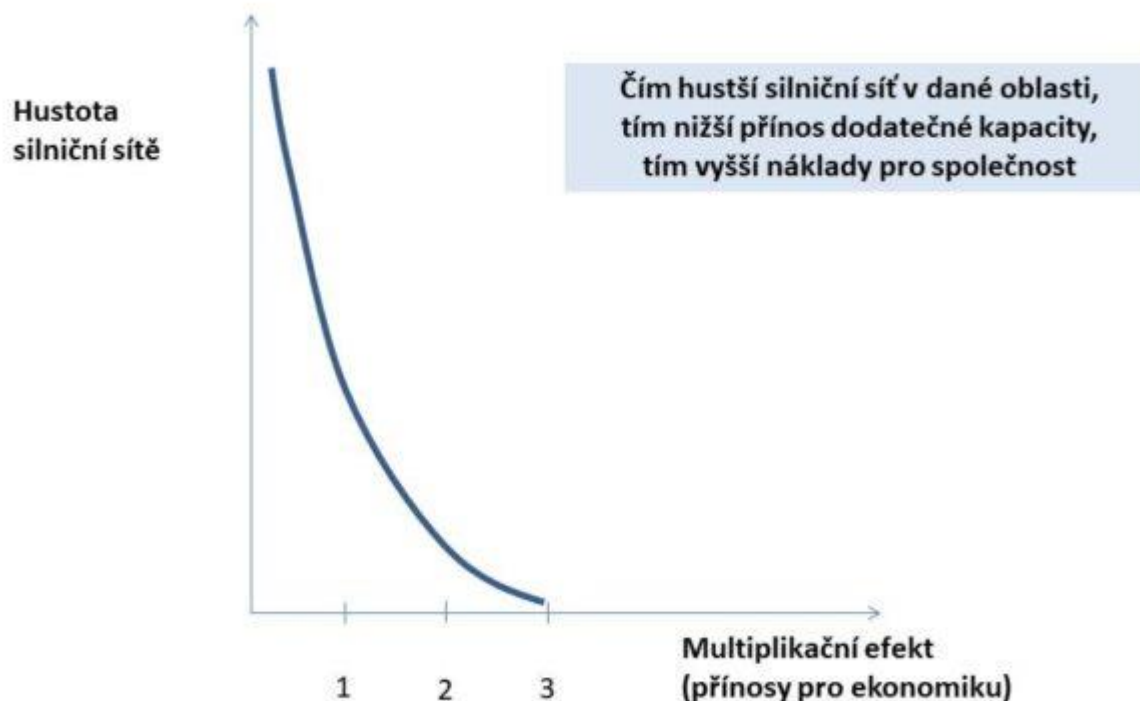
D0 518 a 519 se řadí mezi nejdražší dálniční stavby v historii ČR

- 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)
- Tunelové úseky o celkové délce cca 4,6 km
- 7 mimoúrovňových křižovatek (MÚK)
- Aktuální odhad nákladů D0 518 a 519 dle ŘSD: cca 32 miliard
- 1 km dálnice vychází na více než 2 miliardy
- Přitom investiční náklady na 1 km dálnice se pohybují přibližně mezi 250 až 300 mil. Kč bez DPH (medián)
- Další vyvolané investice, které nejsou započteny v ceně záměru: MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně, Čimický sběrač, zkapacitnění D8 od Zdib na sever
- Provozní náklady lze odhadovat na více než 200 milionů ročně

Investiční náklady na kilometr D0 518 a 519 jsou cca 7x vyšší než u běžných dálnic v ČR

Přínos D0 pro ekonomiku je sporný

Klesající výnosy dopravních investic

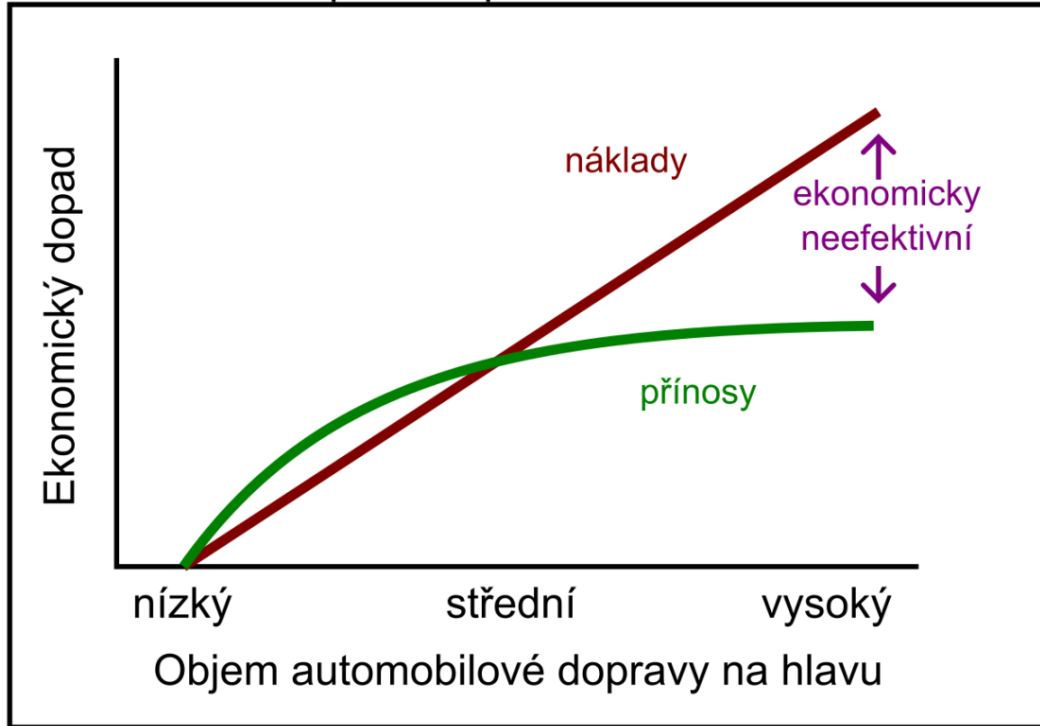


- Odborné studie prokazují, že dodatečná silniční kapacita v městských aglomeracích má klesající výnosy

D0 518 a 519 by měla minimální socioekonomický přínos a zároveň by obnášela obrovské náklady: investiční, provozní, environmentální a zdravotní.

Celospolečenské náklady D0 518 a 519 výrazně převáží nad diskutabilními přínosy

Pokles mezních přínosů při lineárním nárůstu nákladů



- Při vysoké úrovni mobility tvoří rostoucí podíl dopravy ekonomicky neefektivní cestování: mezní náklady převyšují mezní přínosy, což snižuje produktivitu.

Více aut neznamena více prosperity. Často je to právě naopak. Skutečně efektivní doprava je taková, která dává smysl – nejen ekonomicky, ale i společensky a ekologicky.

Veřejné peníze by měly být investovány na smysluplnější účely ve prospěch obyvatel celé ČR

Doprava

- Modernizace a rozvoj železniční sítě
- Zlepšení dostupnosti a kvality veřejné hromadné dopravy
- Údržba a opravy silnic
- Kvalitní silniční propojení měst a krajů mimo pražskou aglomeraci
- Výstavba stezek pro chodce a cyklisty
- Inteligentní dopravní systémy

Další prioritní oblasti

- | | |
|-----------------------------|---------------------|
| • Školství | • Dostupné bydlení |
| • Zdravotní a sociální péče | • Věda a výzkum |
| • Obrana a bezpečnost | • Životní prostředí |
| • Rozvoj regionů | • Energetika |

Co lze pořídit za 30 miliard?

(minimální investiční náklady D0 518 a 519)

- Údržba a oprava silnic II. a III. třídy ve všech krajích po dobu 15 let (příspěvek SFDI 2 miliardy ročně)
- 200 km nových silnic I. třídy a obchvatů obcí a měst v regionech
- Provoz městské hromadné dopravy v Brně po dobu 10 let
- Provoz veřejné dopravy v Ústeckém kraji po dobu 10 let
- 100 km nových tramvajových tratí (při průměrné ceně 300 mil. Kč/km)
- Elektrizace více než 1000 km železničních tratí
- Výstavba více než 30 km vysokorychlostních tratí

Efektivnější a šetrnější dopravní alternativy

- Namísto šestiproudé transevropské dálnice lze realizovat šetrnější a efektivnější alternativy – většina je v přípravě
- Je žádoucí řešit tranzitní a městskou dopravu odděleně
- Řešení pro tranzitní dopravu: kapacitní silnice mezi D7 a D8 (I/16, aglomerační okruh s jižním obchvatem Kralup, tzv. severní varianta s mostem u Řeže), rozvoj železniční dopravy
- Řešení pro městskou dopravu: severní tramvajová tangenta s městským bulvárem a místní mostem mezi Prahou 6 a 8, tramvajová trať Podbaba – Suchdol a Kobylisy – Zdiby, posílení příměstské železnice, P+R u zastávek kolejové dopravy atd.)
- Chytré územní plánování na principu města krátkých vzdáleností, regulace automobilové dopravy

Je žádoucí řešit odděleně městskou a tranzitní dopravu

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, aglomerační okruh 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

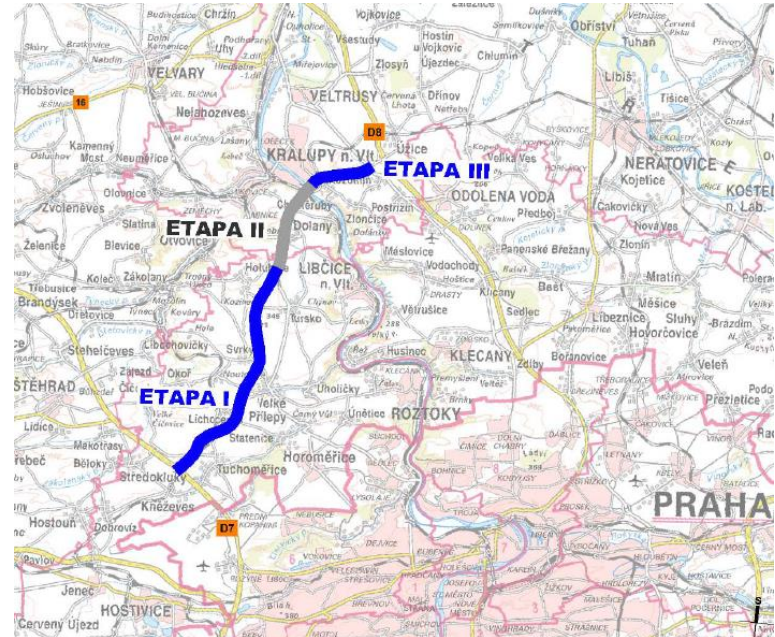
Existující a plánovaná řešení pro tranzitní dopravu mezi D7 a D8

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.



Slaný – Velvary, přeložka silnice I/16

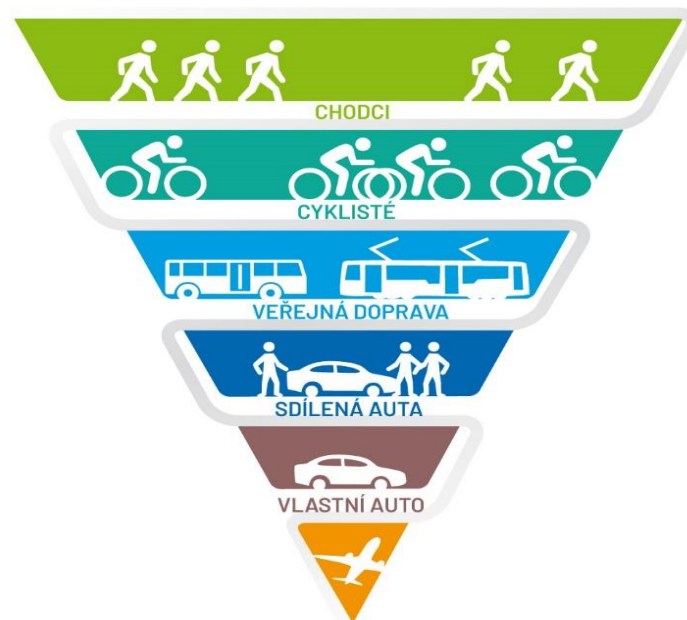
I/16 Slaný-Velvary (uvedení do provozu 09/2020)



„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.“

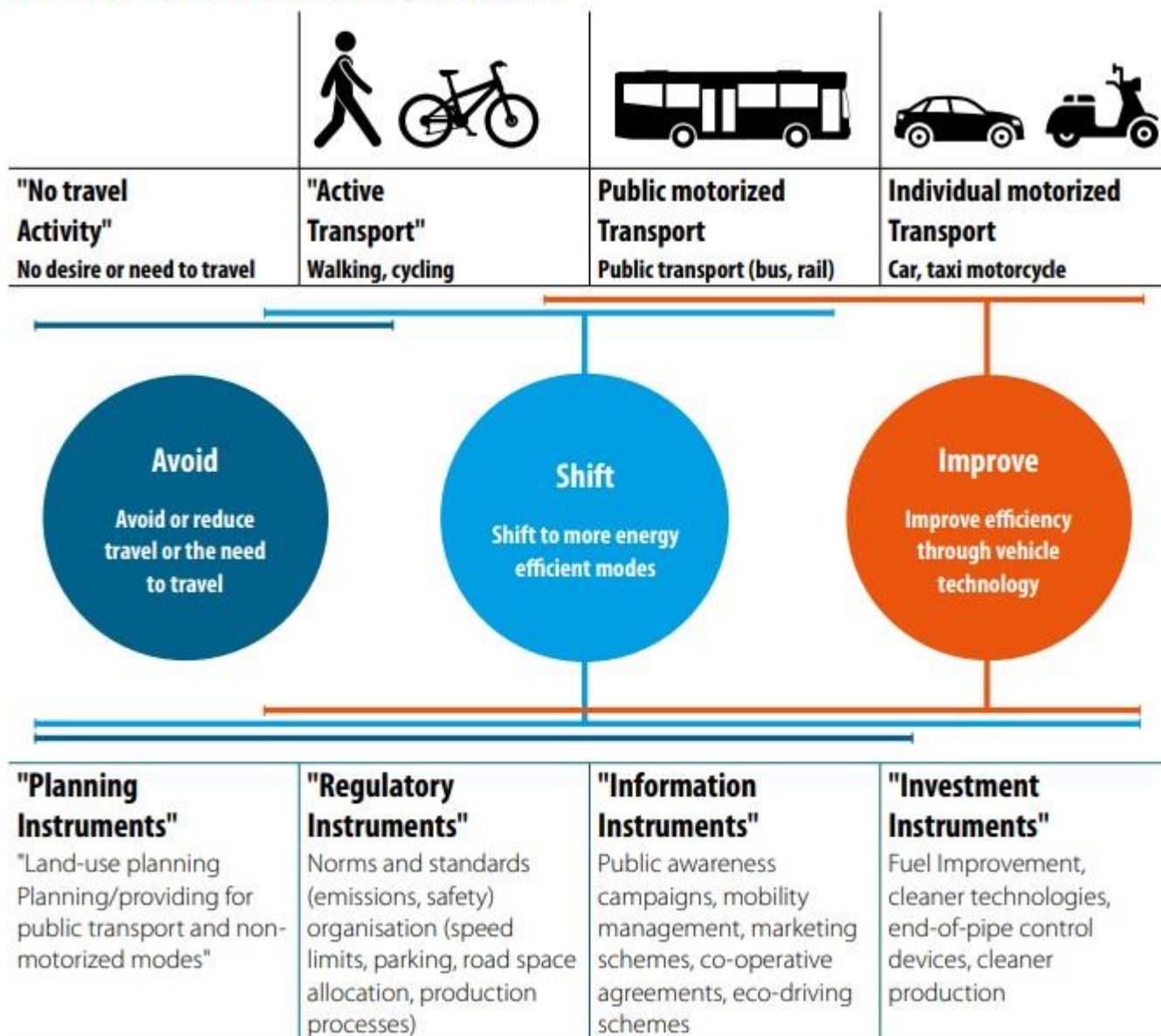
„Dokončit okruh“ lze i dál od Prahy a nemusí být nutně šestiproudou dálnicí

Řešení městské 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



15/20-minutové město / území efektivně řeší lokální dopravu

Boom rezidenčních satelitů za Prahou zvýšil nároky na dojíždění do Prahy kvůli nedostatečné veřejné vybavenosti (školy, školky, 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.



Ve městě krátkých vzdáleností mohou obyvatelé uspokojit většinu svých potřeb

- v docházkové vzdálenosti,
- případně do 15/20 minutové jízdy na kole
- bez nutnosti využívat automobil

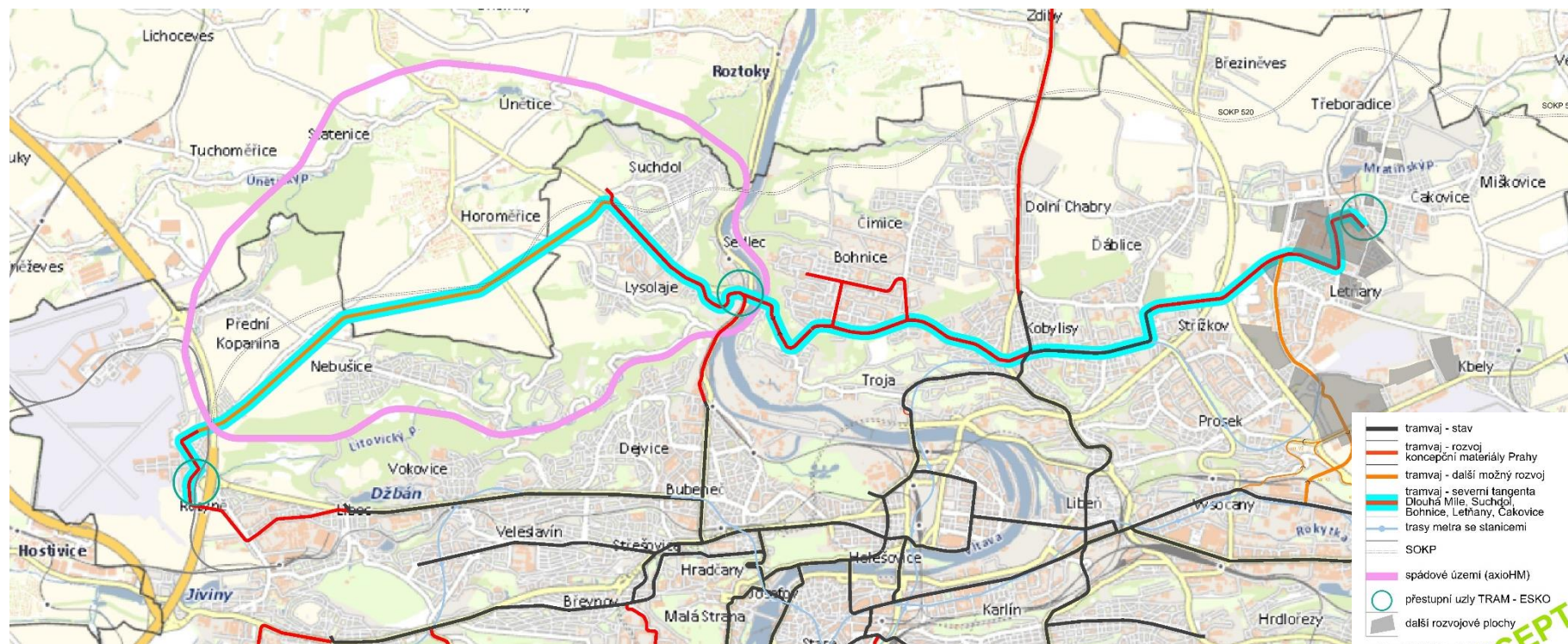


Záměry a opatření k řešení dopravy na severozápadě Prahy

- Železnice Praha - Letiště - Kladno
- 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)
- Parkoviště P+R a B+R u zastávek kolejové dopravy
- Posílení stávajících autobusových linek
- Výstavba nových stezek pro chodce a cyklisty mezi obcemi a v návaznosti na kolejovou dopravu (zastávky železnice a tramvaje)

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 30 Praha 6

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

01

**Můžeme se rozhodnout, jak bude Praha
po roce 2030 vypadat.**

**Zda 6 km od centra povede šestiproudá dálnice,
která zvýší počet aut ve městě,
nebo zda se vydáme na cestu urbanismu
21. století, v němž se plánují města pro lidi.**