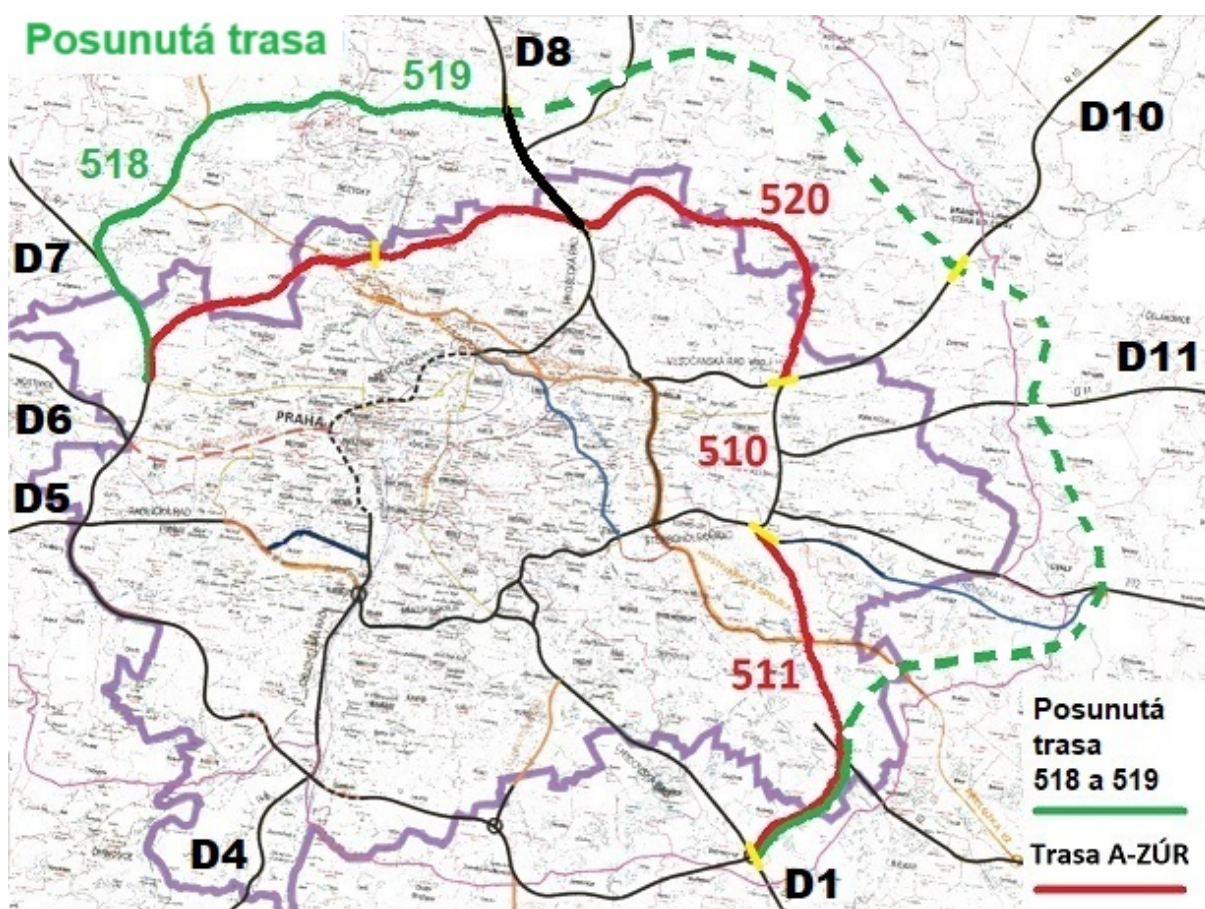


Posunutá trasa D0 518 a 519



Změna trasování Pražského okruhu D0 úseků 518 a 519 je nutnost, ne komplikace.

[Petice za záchranu přírodního parku Drahaň-Troja](#) se zmiňuje o celé řadě argumentů pro změnu trasy. Důvodem není jen zachování přírodních a kulturních hodnot krajiny. Zcela zásadní je **důvod dopravní**.

Na základě aktuálního dopravního modelu je potřeba analyzovat a správně vyhodnotit tyto zásadní problémy:

- **mimořádně vysoký podíl indukované dopravy**

(až 2/3 dopravy jsou [indukované](#), tedy bez nové dopravní příležitosti by tato dopravní zátěž vůbec nevznikla – viz [absurdita dálnice D0](#)),

- **využití dálniční trasy pro městskou dopravu**

(snižuje bezpečnost provozu a zvyšuje dopravní intenzitu nejen na úsecích dálnice, ale významně i na jejich přivaděčích a místních komunikacích – s nárůstem 50 až 100 % – viz „Dopravně inženýrské podklady“ v dokumentaci EIA).

Úsek D0 518–519 v trase A-ZÚR navazuje u Březiněvsi na dálnici D8, na v tunelové variantě připravovaný úsek 520, dále na provozovaný úsek 510 a na úsek 511 v realizaci. **Přivedení tranzitní (z velké části nákladní) dopravy do této severozápadní části Prahy sloužící pro bydlení a rekreaci je však možné se vyhnout** (viz úvodní obrázek).

V návaznosti na úsek D0 520 lze u Březiněvsi realizovat převedení po dálnici D8 do severní trasy (dříve označované „Ss“), kterou již v roce 2001 doporučilo Ministerstvo životního prostředí pro tuto oblast jako nejvhodnější a která byla v roce 2020 aktualizována a je v souladu s územními plány obcí – viz dokumentace dostupná na webu městské části Praha-Dolní Chabry).

Jedná se o stejně dlouhý úsek této části okruhu, ale který nepřivede tranzitní (nákladní) a mezinárodní dopravu do zastavěné obydlené části Prahy a který díky technicky méně náročnému řešení bude výrazně levnější (minimálně o 20 mld. Kč za vlastní stavbu) a sníží i extrémně vysoké náklady budoucího provozu. Kvůli blízko u sebe umístěným mimoúrovňovým křižovatkám, které ani nesplňují normou požadované minimální vzdálenosti, by značná část komunikace byla osmipruhá (tj. s připojovacími a odpojovacími pruhy).

K zajištění dopravní obslužnosti a zlepšení dopravy mezi Prahou 6 (Dejvice) a Prahou 8 (Bohnice) lze z hlediska udržitelného územního rozvoje a také udržitelné mobility **realizovat vhodnější dopravní spojení, včetně tramvaje**, které již v 90. letech bylo navrženo.

Výše navrhované řešení je efektivní, ohleduplné k lidem, městu a přírodě.

Ing. Josef Tomeš, Ing. arch. Petr Chaloupek

Navazující článek:

[Změna dopravního řešení ušetří náklady a pomůže dopravní stavbu i urychlit](#)