

Námitky k návrhu Metropolitního plánu hlavního města Prahy

Magistrát hlavního města Prahy
Odbor územního rozvoje
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., jako **zmocněný zástupce veřejnosti** dle § 23 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, v platném znění, **podává námitky** podle § 52 odst. 2 a 3 stavebního zákona **k nevhodnému vymezení koridoru Pražského okruhu** skrz rezidenční, rekreační a přírodní lokality na území hl. města Prahy.

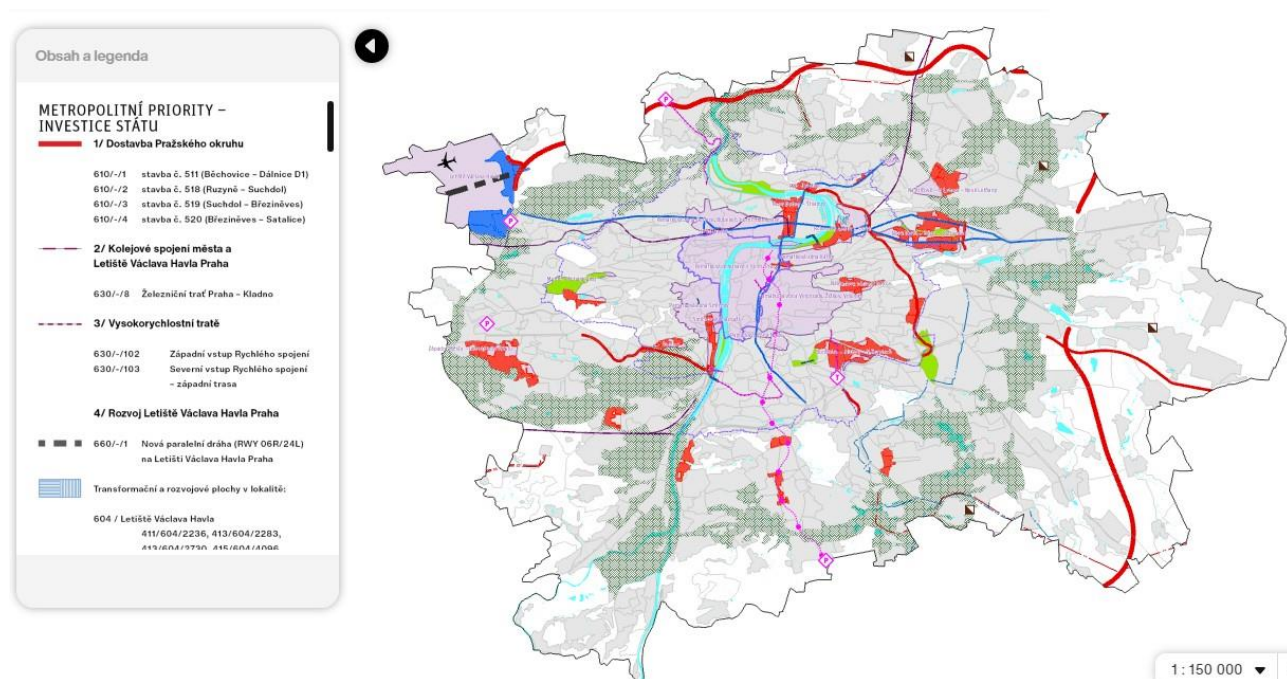
Pražský okruh

Vyjádření je rozděleno na dvě části:

1. Nesouhlas s navrhovaným záměrem a odůvodnění.
2. Požadavky pro řešení tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci.

1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění

Nesouhlasíme s vymezením koridoru pro Pražský okruh a související stavby (MÚK, přivaděče) a požadujeme jeho/jejich zrušení v Metropolitním plánu (MPP) i Zásadách územního rozvoje (ZÚR) hl. m. Prahy. Uvedený záměr je v rozporu se zákony (evropská legislativa TEN-T, zákon o pozemních komunikacích, stavební zákon), Politikou územního rozvoje (PÚR), strategickými dokumenty a klimatickými závazky hl. m. Prahy, ČR a EU. Zároveň představuje nepřiměřený zásah do vlastnictví a do veřejného zájmu.



1.1. Nefunkční dopravní řešení, nesoulad s evropskou legislativou TEN-T a zákonem o pozemních komunikacích

Pražský okruh (PO, dálnice D0) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patří především zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení městských oblastí, oddělení městské a tranzitní dopravy.

Podle zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., § 4 odst. 1: „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.“

Pražský okruh by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV vnitroměstskou a příměstskou dopravu. Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má. Pražský okruh dle MPP a ZÚR je **v rozporu s evropskou legislativou TEN-T (nařízení 2024/1679)**, neboť vede rezidenčními, rekreačními a přírodními lokalitami hl. města Prahy a nechrání obyvatele pražské aglomerace před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Navíc povede k nežádoucímu mísení městské a tranzitní (zejména nákladní) dopravy. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na více než 100 000 lidí na severu a na východě Prahy.

Z bezpečnostního auditu ke zkapacitnění úseku 510 (Satalice - Běchovice), který si nechalo zpracovat ŘSD, vyplývá, že po dostavbě 511 bude kapacita úseku 510 (3+3 pruhy) nedostatečná a výhledově po zprovoznění 520 nebudou stačit ani 4+4 pruhy. Navíc jsou zásadním způsobem porušeny požadavky na vzdálenosti křižovatek. Překážkou pro zkapacitnění je okolní zástavba a přírodní památky v blízkosti dálnice. Audit navrhuje uvažovat o realizaci ve vzdálenější alternativě na východ od Prahy.

<https://rozumnadoprava.cz/publikace/#510bezpecnost>

https://dolni-pocernice.cz/doc/A_D0_510_AKTUALIZACE-ZDP.pdf#page=150

16 VYBRANÁ DOPORUČENÍ A POŽADAVKY NA STAVEBNÍ ŘEŠENÍ, TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ A PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ, KTERÉ VYPLYNULY ZE STUDIE BEZPEČNOSTI A ANALÝZY RIZIK

16.1 DOPORUČENÍ Z DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉHO POSOUZENÍ

16.1.1 VÝSLEDKY KAPACITNÍHO POSOUZENÍ

Z normového kapacitního posouzení vyplývá, že navržené uspořádání D0 stavby 510 je z kapacitního hlediska pro výhledové intenzity roku 2055 **nevyhovující**. Na úsek mezi MÚK Běchovice a MÚK Chlumecká je při zatížení roku 2055 překročena kapacita v mezikřižovatkových úsecích, z čehož vyplývají i nevyhovující prvky mimoúrovňových křižovatek na tomto úseku.

Ve variantě roku 2025 (po zprovoznění stavby D0 511) již stavba 510 kapacitně nevyhovuje ani v navrženém optimalizovaném uspořádání dle dokumentace DÚR (01/2018). Za nevyhovující je označen úsek mezi **MÚK Českobrodská a MÚK Horní Počernice** pouze v třípruhovém uspořádání. Dle kapacitního posouzení je **požadováno** uspořádání **2 x 4 jízdní pruhy**.

Po zprovoznění stavby D0 520 a dalšímu nárůstu intenzit již stavba 510 **kapacitně nevyhovuje** v navrženém optimalizovaném uspořádání, a to v úseku mezi křižovatkami MÚK Českobrodská a MÚK Chlumecká. V tomto úseku je při dopravním zatížení roku 2055 kapacitní požadavek na uspořádání **2 x 5 jízdních pruhů**.

Díky tomuto požadavku je otázkou, zda by nebylo vhodné uvažovat o realizaci alternativní komunikace v podobě souběžné komunikace, např. východní část Aglomeračního okruhu.

Optimalizace DÚR – zrušení ramp od ulice Českobrodské a nutnost uspořádání stavby 510 2 x 4 jízdní pruhy (pro rok 2055 je kapacitní požadavek v části MÚK Chlumecká – MÚK Běchovice na uspořádání 2 x 5 jízdních pruhů), nebo **realizovat kolektorovou variantu celého úseku**.

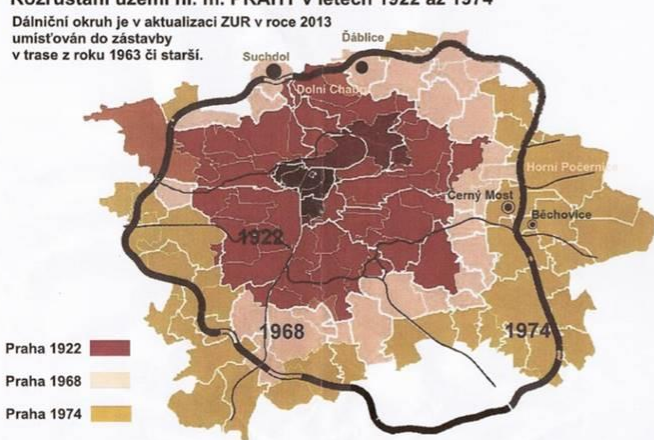
1.2. Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji

Současný návrh Pražského okruhu dle Metropolitního plánu (dále MPP) a Zásad územního rozvoje (dále ZÚR) **vychází z koncepce 60. let minulého století**. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. **Návrh nebere ohled na zásadní změny** a zavádí na území hl. m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu. Je také v rozporu se strategickými dokumenty a požadavky v oblasti udržitelné mobility, s klimatickými závazky a s potřebou omezování závislosti na fosilních palivech.

Pražský okruh dle ZÚR vychází z koncepce 60. let minulého století

Rozrůstání území hl. m. PRAHY v letech 1922 až 1974

Dálniční okruh je v aktualizaci ZÚR v roce 2013 umístěn do zástavby v trase z roku 1963 či starší.



- 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
- Kumulativní efekt silniční a letecké dopravy

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

1.3. Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje

Pražský okruh jako součást TEN-T s kamionovým provozem je veden skrz či v těsné blízkosti intenzivně zastavěných částí města (Černý Most, Horní Počernice) a rezidenčních lokalit, kde se očekává výrazný populační nárůst (Dolní Chabry, Suchbát, Lysolaje, Horoměřice, Ďáblice, Březiněves) a přes rekreační a přírodní oblasti pro desítky tisíc obyvatel.

Trasa Pražského okruhu navíc zabírá zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl. m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby, způsobí fragmentaci krajiny a zábor ploch veřejné zeleně. Výrazně sníží využití rekreačního potenciálu krajiny a negativně ovlivní přírodní a krajinné hodnoty území. To je **zásadní rozpor s čl. 38 odst. b, f, g Politiky územního rozvoje**. Realizace Pražského okruhu dle MPP a ZÚR pravděpodobně povede k nežádoucí výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze.

Dlouhodobým problémem hlavního města Prahy je absence vize jejího rozvoje, která by měla být zakotvena zejména v územně plánovací dokumentaci. Jakmile bude Pražský okruh realizován, stane se v dotčeném území výraznou bariérou – hranicí růstu. V severní části Prahy je z tohoto pohledu jižní varianta DO značně limitující: zejména pro budoucí možnost posílit přírodní zázemí nebo pro rozvoj těchto městských částí. Zatímco ve Středočeském kraji kapacitní komunikace ve volné krajině může být konkurenční výhodou a významnou úsporou času při přepravě lidí a zboží

mezi městy a obcemi. Silnice jsou motorem ekonomiky do okamžiku, než začínají svou zátěží potenciální rozvoj blokovat, jak hrozí v Praze, kde je nedostatek volných parcel za dostupnou cenu.

1.4. Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR)

Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení Silničního okruhu kolem Prahy - SOKP převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce dopravy v metropolitní oblasti a klade za úkol koordinovat rozvoj Prahy a Středočeského kraje. **Tranzitní silniční doprava je však vedena intenzivně zastavěnými částmi města:** Na severu je velmi problematické vedení skrz městskou část Praha – Suchdol, kde žije, studuje a pracuje téměř 30 000 lidí (včetně studentů České zemědělské univerzity) a také v těsné blízkosti rezidenční zástavby Horoměřic, Čimic, Bohnic a Dolních Chaběr (více než 30 000 obyvatel). Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se počítá s další rezidenční zástavbou. Na východě Prahy protíná hustě obydlenou oblast sídliště Černý Most a Horní Počernice s více než 40 000 obyvateli.

Pražský okruh dle MPP a ZÚR zajišťuje distribuci zdrojové a cílové dopravy pouze v Praze a nejbližším okolí, NIKOLIV však v metropolitní oblasti, která zahrnuje několik okresů Středočeského kraje. Nejenže tedy **nezajistí efektivní dopravní obsluhu metropolitní oblasti**, ale ve svém důsledku **ani hl. města Prahy**, neboť zde bude docházet k nežádoucímu mísení tranzitní a městské dopravy s negativními dopady na plynulost a bezpečnost provozu.

Funkce Pražského okruhu **pro distribuci zdrojové a cílové dopravy po obvodu města je problematická**, protože usnadní dojíždění autem (i ze vzdálenějších lokalit). Za účelem ochrany životního prostředí a zlepšení dopravní situace ve městě je naopak žádoucí, aby lidé nemuseli dojíždět do Prahy vůbec, tj. aby mohli uspokojit své potřeby v místě bydliště a v případě dojíždění použili veřejnou hromadnou dopravu. Navíc v prosazované poloze blízko města realizace okruhu, který bude sloužit i jako příjezdová komunikace do Prahy a degraduje středočeské obce (bez dostatečné občanské vybavenosti a dopravní infrastruktury) na pouhé „noclehárny“. Realizace **Pražského okruhu dle MPP a ZÚR** je z hlediska potřeby vyváženého a polycentrického rozvoje sídelní struktury (čl. 18 PÚR) a zvyšování soběstačnosti středočeských měst a obcí (za účelem omezení vynucené mobility) **nežádoucí**. Nevhodnost polohy dálničního okruhu na území Prahy potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe:

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists
<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>

Politika územního rozvoje stanovuje jako hlavní kritéria minimalizaci konfliktů s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami a respektování požadavků Evropské unie na transevropskou dopravní síť TEN-T (čl. 79 odst. b, c PÚR).

Pražský okruh dle MPP a ZÚR má vést skrz či v těsné blízkosti zvláště chráněných území (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky, PR Roztocký háj a přírodní park Draháň-Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné. **Výstavba a provoz transevropské dálnice (zejména úseky D0 518 a 519) by představovaly zásadní konflikt s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami.** To je zásadní rozpor rovněž s odst. 20 PÚR: „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 odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustav

Natura 2000, ... vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.“

Historická krajina versus dálnice, Ing. arch. Lenka Hornychová

<https://rozumnadoprava.cz/historicka-krajina-versus-dalnice/>

Rozpor s požadavky Evropské unie na TEN-T je popsán v kapitole 1.1.

1.5. Střety se životním prostředím

Pražský okruh dle ZÚR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL **Natura 2000** (Housle, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon Vltavy u Sedlce, Zámky, přírodní park Drahaň-Troja s údolím Čimického potoka a Drahanským údolím). Na východě Prahy je transevropská dálnice trasována v těsné blízkosti dalších přírodních památek (Bažantnice v Satalicích, Vinořský park, Chvalský lom, Xaverovský háj, Počernický rybník, Litožnice). Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy.

Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (jižní) „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,...“

SEA k Metropolitnímu plánu z roku 2022, str. 310:

„Zásadním problematickým územím, kde se spojuje tunelové vedení s přemostěním, je překonání vltavského kaňonu trasou SOKP (610/-/2 a 610/-/3) v oblasti Sedlce na severním okraji Prahy. Zde dochází k zásahu do území dvou ZCHÚ – PP Zámky na pravém břehu Vltavy a PP Sedlecké skály na jejím levém břehu. Ovlivnění zde nastává nejen přímo navrhovanou stavbou, ale též nepřímými vlivy jako je zastínění, zvýšení úrovně eutrofizace v důsledku znečištění ovzduší apod. Chráněnými přírodními fenomény jsou zde přitom citlivá extrémní stanoviště, takže riziko jejich degradace je vysoké. Zároveň stavba několikrát zasahuje do segmentů ÚSES, přičemž tyto vlivy jsou hodnoceny jako významné především na prvním břehu Vltavy a návazně v údolí Drahanského potoka.“

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

SEA k Metropolitnímu plánu z roku 2022, str. 320:

„Součástí Pražského okruhu je také přivaděč Rybářka vedený převážně v tunelové trase oblastí Suchdola a Sedlece mezi západním předmostím Suchdolského mostu a komunikací Kamýckou. Koryto Vltavy přechází Pražský okruh mostem. V tomto úseku je Silniční okruh kolem Prahy z hlediska vlivu na krajinu hodnocen jako záměr s potenciálně významným negativním vlivem. Důvodem tohoto hodnocení narušení kvality krajinného prostředí zaříznutého údolí Vltavy a ovlivnění kvality krajinného prostředí přírodního parku Drahaň – Troja.“

„Jako záměry s potenciálně významným negativním vlivem (-2, -1/-2) jsou hodnoceny stavby, které jsou součástí Pražského okruhu 610/-/1 Pražský okruh, stavba č. 511 (Běchovice - Dálnice D1), 610/-/2 Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol), 610/-/3 Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves), 610/-/4 Pražský okruh, stavba č. 520 (Březiněves - Satalice). V rámci hodnocení bylo upozorněno na dopravní stavby, které jsou vymezeny na území přírodních parků, a jejich realizace může ovlivnit krajinné hodnoty těchto území.“

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



Zdroj: Dokumentace EIA D0 518 a 519, rok 2023

1.6. Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa Pražského okruhu, jsou již v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou a příměstskou silniční dopravou. V případě realizace dálničního průtahu (D0 518 a 519) a paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Zatímco městské části a obce na východě Prahy jsou vystaveny extrémní zátěži zejména tranzitní nákladní a příměstské dopravy. Navíc data z PZKO aglomerace Praha potvrzují, že v dotčených lokalitách na severozápadě a východě Prahy dochází dlouhodobě k překračování zákonem

stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví. Jedná se o další **zásadní rozpor s Politikou územního rozvoje** (čl. 24a). Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí podporovat veřejnou hromadnou a nemotorovou dopravu, převést část nákladu na železnici, budovat město krátkých vzdáleností a rozvíjet občanskou vybavenost a pracovní příležitosti ve středočeských městech a obcích za účelem snížení dojížděky do Prahy.

Tab. 1 Přehled lokalit na území hlavního města Praha, pro které jsou stanoveny cíle

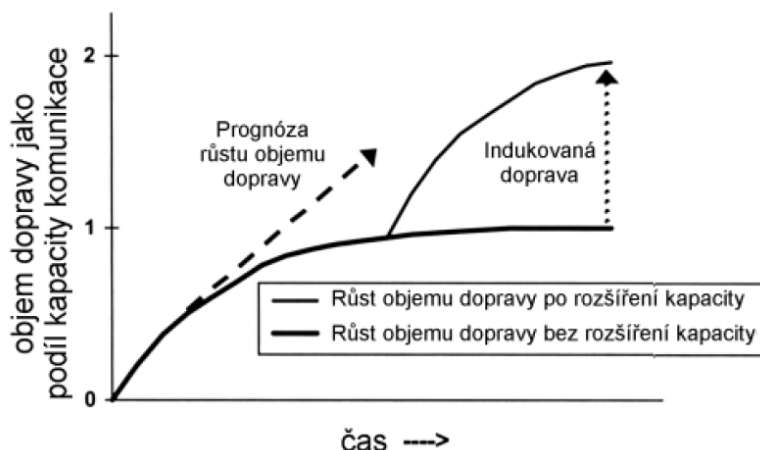
Správní obvod	Městská část	Procento překročení imisního limitu po aplikaci stávajících opatření
		benzo[a]pyren
Praha 5	Praha 5	2
Praha 5	Praha-Slivenec	66
Praha 6	Praha 6	17
Praha 6	Praha-Lysolaje	72
Praha 6	Praha-Přední Kopanina	78
Praha 6	Praha-Suchbát	96
Praha 13	Praha 13	70
Praha 13	Praha-Řeporyje	56
Praha 16	Praha-Lipence	3
Praha 17	Praha 17	100
Praha 17	Praha-Zličín	76
Praha 19	Praha-Vinohrady	50
Praha 21	Praha-Klánovice	9
Praha 21	Praha 21	25

Zdroj: PZKO 2020+

1.7. Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci

Podle dopravně-inženýrských podkladů z procesu EIA (2023) realizace D0 518 a 519 povede k významnému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci. **2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 mají být indukované a celkově dojde k nárůstu dopravních výkonů o 931 tis. vozokilometrů za den!** Jev dopravní indukce potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe. Nabídka nové silniční kapacity umožní podnikat častější, delší a zbytné cesty autem, znevýhodní ekologické druhy dopravy a prohloubí problém roztržité zástavby v satelitech za Prahou závislých na automobilové dopravě.

Graf 1: Dopravní indukce (Litman 1998)



Generated Traffic and Induced Travel

www.vtpi.org/gentraf.pdf

How highways make traffic worse

<https://www.youtube.com/watch?v=2z7o3sRxA5g>

Podle oficiálních podkladů (např. EIA k D0 511 a k rozšíření D11) dojde k výraznému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy také na východě Prahy nejen vlivem dopravní indukce, ale i dostavby dalších dálničních úseků v ČR (např. D10 a D35), které povedou k přesunu části dopravy na dálnice D10 a D11 zejména v oblasti Černého Mostu.

Stane se Praha dálniční křižovatkou pro mezinárodní tranzit? Tato situace už je neudržitelná.

<https://rozumnadoprava.cz/stane-se-praha-dalnicni-krizovatkou-pro-mezinarodni-tranzit-tato-situace-uz-je-neudrzitelna/>

1.8. Rozpor s klimatickým závazkem Prahy

V červnu 2019 přijalo zastupitelstvo HLMP klimatický závazek s cílem snížit emise CO₂ v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO₂ nejpozději do roku 2050. Výstavba a provoz dálničního okruhu skrz Prahu naopak povede k obrovskému nárůstu emisí skleníkových plynů. V dopravně inženýrských podkladech je potvrzen velký nárůst dopravních výkonů IAD a kamionů v souvislosti s nabídkou nové silniční kapacity, což bude mít negativní dopad na klima.

Stavět silnice městům neulehčí v dopravě ani v klimatu

<https://denikreferendum.cz/clanek/33098-stavet-silnice-mestum-neulehci-vdoprave-ani-v-klimatu>

Widening roads leads to more greenhouse gas emissions

www.sightline.org/research_item/climate-analysis-gge-new-lanes-10-07/

1.9. Rozpor s dalšími strategickými dokumenty hl. města Prahy, ČR a EU

Pražský okruh dle MPP a ZÚR je v rozporu s cíli a principy dalších důležitých strategických dokumentů hl. města Prahy, České republiky a Evropské unie:

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí: zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení bezpečnosti, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví

DO: snížení prostorové efektivity dopravy, zvýšení uhlíkové stopy, snížení bezpečnosti (v důsledku mísení městské a tranzitní dopravy, vysoká hustota MÚK mj. v návaznosti na tunelové úseky), snížení finanční udržitelnosti (extrémně vysoké investiční a provozní náklady), zhoršení lidského zdraví (v důsledku nárůstu IAD, zavedení kamionů do obydlených lokalit, snížení atraktivity zdraví prospěšných druhů dopravy)

https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/10/PDopravni_politika_2017-09-19.pdf#page=7

Strategický plán hl. města Prahy: město krátkých vzdáleností, podpora šetrné dopravy, rozvoj příměstské krajiny

DO: dálnice nenaplňuje koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu zejména na severu Prahy

https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf

Strategický rámec ČR: omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO₂

DO: prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO₂

www.cr2030.cz/strategie/

Koncepce městské a aktivní mobility: snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu

DO: zvyšuje mobilitu pro cesty autem a nemotivuje lidi k využívání ekologických druhů dopravy

<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202>

Dopravní politika ČR: rozvoj dopravy v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě

DO: rozvoj dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejškodlivější podobě

https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni_Politika_CR_CZ.pdf.aspx

Zelená dohoda pro Evropu: efektivní a bezpečná doprava šetrná k životnímu prostředí, snížení emisí CO₂ z dopravy o 90% do roku 2050

DO: prosazování nejméně efektivní (prostorově a energeticky), nejvíce nebezpečné a nejméně šetrné formy dopravy, zvýšení emisí CO₂

https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_cs#opaten

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu: snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy

DO: zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=CS>

1.10. Rozpor se stavebním zákonem

§ 38 odst. 1, 2, 3:

(1) Cílem územního plánování je soustavně a komplexně řešit funkční využití území, stanovovat zásady jeho funkčního a prostorového uspořádání a vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území a za tímto účelem vyhodnocuje potenciál rozvoje území a prognózy jeho dalšího vývoje.

(3) Cílem územního plánování je také zvyšovat kvalitu vystavěného prostředí sídel, rozvíjet jejich identitu a vytvářet funkční a harmonické prostředí pro každodenní život jejich obyvatel.

Pražský okruh, tedy transevropská dálnice skrz Prahu, v žádném případě nevytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území. Způsobí velký nárůst dopravy v pražské aglomeraci, povede k výraznému zhoršení kvality života obyvatel v dotčených lokalitách, poškození vzácných přírodních památek a rekreačních oblastí a ohrožení životních podmínek budoucích generací (mj. v důsledku degradace přírody a krajiny, zvýšení emisí CO₂ a nárůstu spotřeby fosilních paliv). Zároveň významně podkope úsilí o budování města krátkých vzdáleností s dominancí šetrných druhů dopravy a vyvážený a polycentrický rozvoj metropolitního regionu.

§ 18 odst. 4: *„Územní plánování chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, a přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti...“*

Pražský okruh dle MPP a ZÚR poškozuje či dokonce ničí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Viz kapitola 1.4 a 1.5.
<https://rozumnadoprava.cz/historicka-krajina-versus-dalnice/>

§ 18 odst. 4: *„Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti...“*

Pražský okruh dle MPP a ZÚR poškozuje či dokonce ničí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Viz kapitola 1.4 a 1.5.
<https://rozumnadoprava.cz/historicka-krajina-versus-dalnice/>

1.11. Nepřiměřený zásah do vlastnictví a do veřejného zájmu

Pražský okruh tak, jak je vymezený v MPP a ZÚR, představuje nepřiměřený zásah do vlastnického práva obyvatel dotčených městských částí a obcí, neboť povede ke zhoršení kvality jejich života (mj. v důsledku obrovského nárůstu automobilové dopravy, hluku, vibrací a škodlivých emisí a poškození přírodních a rekreačních lokalit, které v současnosti využívají) a znehodnocení nemovitostí. Zároveň se jedná o nepřiměřený zásah do veřejného zájmu, neboť kromě zhoršení kvality života v dotčených lokalitách tento záměr povede k celkovému nárůstu energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy v pražské aglomeraci, výraznému narušení

udržitelného rozvoje na principu města krátkých vzdáleností a většímu využíváním šetrných druhů dopravy a nenávratnému poškození vzácných přírodních památek a kulturních a historických hodnot. Realizace D0 dle MPP a ZÚR, tedy transevropské dálnice skrz Prahu, znamená rovněž neskutečné mrhání veřejnými prostředky, které by jinak bylo možné využít mnohem smysluplnějším a efektivnějším způsobem. Považujeme za velmi nezodpovědné ze strany příslušných institucí prosazovat záměr, jehož negativa výrazně převyšují „deklarovaná pozitiva“ a který nadřazuje výstavbu dálniční komunikace na území hl. města Prahy cílům udržitelného rozvoje zakotvených ve strategických dokumentech a právu občanů ČR na příznivé životní prostředí (dle Listiny základních práv a svobod čl. 35). Z výše uvedených důvodů můžeme jednoznačně konstatovat, že **Pražský okruh dle MPP a ZÚR není ve veřejném zájmu!** Existuje široká škála efektivnějších a šetrnějších alternativ řešení tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci.¹

2. Požadavky pro řešení tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci

Dopravu v pražské aglomeraci je zapotřebí řešit komplexně a zabývat se především příčinami dopravních problémů, nikoliv jen léčit symptomy.

Současná kritická situace je důsledkem nekoncepčního dopravního a územního plánování v posledních 20-30 letech, které bylo podřízené automobilové dopravě na úkor ekologických druhů dopravy a vedlo k zvýhodnění životního stylu závislého na autech.² Jedná se o velké silniční stavby (např. nekoncepčně navržený tunel Blanka, Novopacká, rozšiřování dálničních úseků směrem do Prahy, atd.), boom rezidenčních satelitů za Prahou, výstavbu obřích logistických hal a obchodních a zábavních center s několika tisíci parkovacími místy a masivní koncentraci ekonomických aktivit v Praze namísto polycentrického rozvoje napříč regiony. Je naprosto evidentní, že řešením nemůže být realizace šestiproudé dálnice v pražské aglomeraci, která výše uvedené problémy naopak prohloubí.

Požadujeme

- **Zrušení navrhovaného koridoru pro Pražský okruh a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče) v Metropolitním plánu a Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.**
- Vyjmutí stávajícího úseku D0 510 ze sítě TEN-T, neboť je v zásadním rozporu s evropskou legislativou o transevropských dopravních sítích.
- Komplexní posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu v Pražské metropolitní oblasti s ohledem na dopravní, ekologické, ekonomické parametry a polycentrický rozvoj regionu³
- Komplexní návrh řešení městské a příměstské dopravy⁴ v pražské aglomeraci v souladu s Klimatickým závazkem hl. města Prahy (snížení emisí CO₂ o 45 % do roku 2030 a uhlíková neutralita do roku 2050) a stěžejními strategickými dokumenty ČR a EU⁵

¹ Okruh skrz Prahu není řešením (str. 37–45) <https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2025/10/Okruh-skrz-Prahu-neni-reshenim.pdf>

² Barrandovský most jako důkaz, že autům města ustupují až příliš <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/domaci-politika-barrandovsky-most-jako-dukaz-ze-autum-mesta-ustupuji-az-prilis-207137>

³ Do posouzení zahrnout tzv. regionální variantu, aglomerační okruh, I/16 a také stávající a plánované železniční tratě včetně VRT (jako alternativa pro silniční dopravu)

⁴ Do návrhu zahrnout [městské propojení mezi Sedlcem a Bohnicemi](#) se severní tramvajovou tangentou (Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany) a stezkou pro chodce a cyklisty

- Implementaci opatření na základě Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030⁶, jejímž cílem je zlepšit dělbu přepravní práce ve prospěch udržitelných druhů dopravy:
 1. Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města
 2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu
 3. Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě
 4. Dopravní funkce ve veřejném prostranství (humanizace veřejného prostoru)
- Vzhledem k probíhající výstavbě úseku D0 511 požadujeme vymezení koridoru pro vzdálenější okruh od přeložky I/12 za Úvaly dle návrhu regionální varianty Pražského okruhu, jehož realizace uleví nejen přetíženému úseku 510, Novopacké a Kbelské, ale také dálničním úsekům (D11, D10, D8) u Prahy.
<https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020>

V Praze dne 1. prosince 2025

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.

Kobyliská 477/44

184 00 Praha 8

IČ: 06378684

Datová schránka: jx24sqv

www.rozumnadoprava.cz

Ing. Karel Havlíček

⁵ Strategické dokumenty a klimatické závazky ČR a EU v oblasti dopravy https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2021/08/Rozpory_SOKP_dle_ZUR.pdf

⁶ <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202>