

KOMENTÁŘ K PRAŽSKÉMU OKRUHU – SOKP

1. HISTORIE

a) Počátky snah o zřízení vysokokapacitního okruhu jsou od roku 1929, kdy v Zemském úřadu pod vedením pana ing. dr. Karla Valiny vyhotovili první návrh okruhu Prahy, který měl zastavěná území a památky přírodní i historické.

b) Zásada míjení sídelních útvarů a památek byla respektována rovněž v následujících geopolitických etapách (1918-1939 První republika / demokracie, 1939-1945 Protektorát / nacismus, 1945-1999 poválečná doba / socialismus).

c) Realizace Pražského okruhu začala v 80. letech minulého století a do r. 2010 byl realizován stávající stav (tj. necelá polovina). Od 16. 12. 2024 začala dostavba Pražského okruhu **v intravilánu Prahy, bez ohledu na osídlení a památky historické i přírodní.**

2. REALITA REALIZOVANÉ TRASY DOKONČENÍ SOKP

Stávající realizovaná stavba dokončující Pražský okruh – SOKP v alternativě A-ZÚR, je charakterizována negacemi:

- Jako součást TEN-T je v rozporu s jejími pravidly (míjení sídelních útvarů a mísení dopravy tranzitní s místní), která naše vláda akceptovala a potvrdila při vstupu do Evropské unie (2004).
- Zavádí kamionovou a zbytkovou dopravu do intravilánu Prahy, čímž zhoršuje kvalitu ovzduší, které ohrožuje zdraví občanů (cca sto tisíc) a do budoucna po uvedení do provozu bude každoročně příčinou stovek zbytečných úmrtí.^{1, 2}
- Zasahuje a likviduje přírodní park Drahaň-Troja a EVL Kaňon Vltavy u Sedlce (Natura 2000).
- Ruší stávající vazby v intravilánu Prahy a umožňuje vznik umělých bariér a logistických center, které do intravilánu Prahy nepatří.
- Z hlediska vojenského a bezpečnostního je nepřijatelná, neboť prochází oblastmi s mnoha umělými stavbami a vysokou hustotou osídlení (cca 2200 obyvatel/km²).
- Stavba není ekonomicky opodstatněná a finančně návratná, neboť její cena je minimálně 2× vyšší než cena obvyklá.

¹ Praha na základě dat SZÚ v propagačním videu „Tady končí legrace“ uvádí: **561 lidí zemře v Praze za rok kvůli znečištěnému ovzduší.**

Vzhledem k výše uvedenému je realizovaná trasa dokončení SOKP kuriozita v nejhorším smyslu slova. Je tedy logické ji zrušit a zároveň ukončit plýtvání veřejnými prostředky.

3. NEGATIVNÍ VLIV NA ÚZEMÍ

Realizovaná trasa „Dokončení SOKP“ prochází v blízkosti a kříží městské části Běchovice, Dubeč, Počernice, Černý Most, Satalice, Vinoř, Čakovice, Ďáblice, Dolní Chabry, Suchdol a Nebušice, kde evokuje enormní negativní vlivy – hluk a emise v prostředí, kde jsou hygienické normy již nyní překračovány. Realizovaná stavba přivede do této oblasti dopravní zátěž cca 130 tisíc vozidel/den, z čehož je 1/3 těžká kamionová doprava. Investor ŘSD reaguje opatřeními (protihlukové zdi, zemní valy), **kte**

teré jen zmírňují důsledky (hluk, emise), **ale tyto zůstávají škodlivé natrvalo**. Uvedená opatření jsou nedostatečná, takže slouží toliko k ovlivnění veřejnosti, že se pro ni něco koná a investorovi k plýtvání veřejnými prostředky. Pro oblast Černý Most / Počernice existují dvě možnosti, jak absolutně odstranit negativní vlivy: **změna trasy** (obchvat) **do extravilánu**, a nebo **rapidní tunelová přestavba D0 510** (CÚ 2023 – 27,734 mld. Kč).

4. NÁVRH DOKONČENÍ PRAŽSKÉHO OKRUHU – SOKP

Z důvodu uvedení Pražského okruhu do provozu co nejdříve, navrhuje se realizovat současně tři stavby, to je: Severozápadní (SZ 518+519), Severní (S 520), Východní (V 510+511). K rozhodnutí realizace se předkládají tři alternativy: **alternativa A-ZÚR** (nyní realizovaná), **alternativa Regionální**, nebo **Kombinace** (předešlých dvou).

Charakteristika alternativ

Alternativa	A-ZÚR	Kombinace	Regionální
Délka alternativy	46,47 km	53,47 km	68,15 km
Tubus 3P	48,40 km	24,40 km	3,80 km
Tubus 2P	11,10 km	10,10 km	—
Mosty velké	1,50 km	1,00 km	1,98 km
Komunikace	24,20 km	36,20 km	62,37 km
Cena	162,00 mld. Kč	115,00 mld. Kč	55,40 mld. Kč
Doba realizace	25 let	15 let	8 let
Uvedení do provozu	2052	2042	2035

4.1 Alternativa A-ZÚR

Stavba je rozestavěna od 16. 12. 2024, její negativa uvedena výše – viz odstavec 2. Pozitiva nejsou.

4.2 Alternativa Kombinace

Je z části A-ZÚR dl. 26,47 km + část Regionální alt. dl. 21,0 km + propojení alternativ dl. 6,0 km. Její negativa jsou částečně stejná jako u A-ZÚR. Pozitivem je záchrana přírodní památky Drahaň-Troja a MČ Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje, Horoměřice.

4.3 Alternativa Regionální

Bude doplněna o místní obslužnou komunikaci kategorie MS4db/17,550 délky 8 km, v trase rozestavěné D0 511, pro nově vzniklou zástavbu. Alternativa Regionální je vcelku pozitivní, neboť vytváří podmínky pro vizi rozvoje města „**Praha bezpečná, místo pro život**“.

Lhota 10. 3. 2026

S pozdravem



Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby,
ČKAIT – 0000264

² ODKAZY:

Pražské ovzduší je nadále nevyhovující: automobily zůstávají hlavním viníkem (březen 2025)

<https://mestemnakole.cz/2025/03/prazske-ovzdusi-je-nadale-nevyhovujici-automobily-zustavaji-hlavnim-vinikem/>

Jen se bavte! Video boří zažité mýty většiny řidičů (3. 11. 2019)

<https://www.cistoustopou.cz/autem/clanek/jen-se-bavte-video-bori-zazite-myty-vetsiny-ridicu-1117>

Souhrnné zprávy monitoringu zdraví a životního prostředí

vydává Státní zdravotní ústav (SZÚ)

<https://szu.gov.cz/temata-zdravi-a-bezpecnosti/zivotni-prostredi/monitoring/souhrnne-zpravy-monitoringu/>

Konkrétní údaje:

Studie Centra pro životní prostředí a zdraví (představené kolem let 2017–2019) uváděly, že kvůli znečištění vzduchu prachovými částicemi (PM_{2,5} a PM₁₀) zemře v Praze předčasně 561 až 570 lidí ročně.

Hlavní příčiny:

Nejvíce prachových částic produkuje automobilová doprava, což je v hustě obydlené Praze hlavním problémem.

Zdravotní dopady:

Znečištěný vzduch nejčastěji způsobuje nemoci srdce a cév, respirační nemoci a rakovinu plic.

Současná situace:

I přes mírné zlepšení zůstává znečištění ovzduší v Praze jedním z klíčových rizikových faktorů pro předčasná úmrtí.

Seznamte se s absurditami kolem dálnice D0

<https://info.rozumnadoprava.cz/seznamujeme/#1>