

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra humanitních věd**



## **Diplomová práce**

**Vliv samosprávy na rozvoj vybrané obce – hlavní  
město Praha a realizace Pražského okruhu**

**JAN KRAFFER**

© 2024 ČZU v Praze



# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Jan Kraffer

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

**Vliv samosprávy na rozvoj vybrané obce – hlavní město Praha a realizace Pražského okruhu**

Název anglicky

**Impact of self-government on the development of the selected locality – the capital city Prague and realization of the Prague Circuit**

---

### Cíle práce

Diplomová práce bude mít charakter případové studie zaměřené na výstavbu Pražského okruhu kolem hlavního města Prahy. Cílem práce bude objasnit úlohu a vliv občanské společnosti a územní samosprávy, konkrétně jednotlivých aktérů v rozhodovacím procesu v rámci vývoje projektu, který má značný význam pro rozvoj území, ale také se stává střetem názorů a zájmů jednotlivých regionálních aktérů.

### Metodika

Diplomová práce bude založena na studiu dokumentů jednotlivých orgánů, taktéž občanských sdružení a politických stran, které jsou zainteresovány v problematice Pražského okruhu. Práce bude obohacena o vyjádření z řad veřejnosti a mediálním vývojem v průběhu let. Doplnující informace budou následně pomocí polostrukturovaných rozhovorů získány s představiteli občanské společnosti, územní samosprávy a dalšími regionálními angažovanými aktéry.

**Doporučený rozsah práce**

60-80

**Klíčová slova**

vliv územní samosprávy, komunální politika, političtí aktéři, rozhodovací proces, Praha

---

**Doporučené zdroje informací**

- ČMEJREK, Jaroslav; BUBENÍČEK, Václav; ČOPÍK, Jan. *Demokracie v lokálním politickém prostoru : specifika politického života v obcích ČR*. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3061-5.
- ČMEJREK, Jaroslav; BUBENÍČEK, Václav; LUHANOVÁ, Markéta; ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE. KATEDRA HUMANITNÍCH VĚD. *Politika v regionálním rozvoji : úvod do studia*. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta ve vydavatelství Credit, 2004. ISBN 80-213-1157-6.
- MÜLLER, Karel B. *Češi a občanská společnost: pojem, problémy, východiska*. Vyd. 2. Praha: Triton, 2003. Filosofická setkávání. ISBN 80-7254-387-3.
- ŘÍCHOVÁ, Blanka, Petr JÚPTNER, Martin RIEGL a Kamil ŠVEC. *Analýza politiky a političtí aktéři: možnosti a limity aplikace teorií v příkladech*. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2015. Studijní texty (Sociologické nakladatelství). ISBN 978-80-7419-187-9.
- SKOVAJSA, Marek. *Občanský sektor: organizovaná občanská společnost v České republice*. Praha: Portál, 2010. ISBN 978-80-7367-681-0.

---

**Předběžný termín obhajoby**

2023/24 LS – PEF

**Vedoucí práce**

Ing. Sylvie Kobzev Kotásková, Ph.D.

**Garantující pracoviště**

Katedra humanitních věd

---

Elektronicky schváleno dne 18. 8. 2023

**prof. PhDr. Michal Lošťák, Ph.D.**

Vedoucí katedry

---

Elektronicky schváleno dne 3. 11. 2023

**doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 18. 03. 2024

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Vliv samosprávy na rozvoj vybrané obce – hlavní město Praha a realizace Pražského okruhu" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucí diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 29.03.2024 \_\_\_\_\_

## **Poděkování**

Rád bych touto cestou poděkoval své vedoucí diplomové práce Ing. Sylvii Kobzev Kotáskové, Ph.D. za odborné vedení a pomoc při zpracování tématu. Taktéž bych rád poděkoval všem respondentům, kteří mi poskytli své odborné názory k dopravní problematice Pražského okruhu.

# Vliv samosprávy na rozvoj vybrané obce – hlavní město Praha a realizace Pražského okruhu

## Abstrakt

Tato diplomová práce řeší dopravní problematiku výstavby Pražského okruhu v rámci rozhodovacího procesu územní samosprávy. Cílem diplomové práce je objasnění postojů a názorů zainteresovaných aktérů k problémové situaci nerealizace dopravní stavby Pražského okruhu a učinění kompromisního východiska řešení. K získání komplexních výsledků bylo použito studium odborných dokumentů a publikací, znaleckých expertiz a rozhovorů jak s občany Středočeského kraje, tak hlavního města Prahy. Navíc je přidán náhled a vyjádření nejen odborníků, ale i současných i dřívějších politických aktérů. V rámci kapitoly Literární rešerše je přiblížen pojem obec, jaká má specifika a členění. Následně jsou objasněna práva a povinnosti politických reprezentací jednotlivých obcí. V kapitole Občanské společenství je objasněn v rámci občanské společnosti rozdíl mezi aktivismem a participací, který je doložen příklady, zároveň jsou zde přiblíženy funkce občanské společnosti. Následně jsou rozebrány jednotlivé politické kampaně, volby či komunikace aktérů, kteří formovali v uplynulých třiceti letech dnešní situaci, jsou přiblíženy jejich vzestupy i pády s celkovým vlivem a dopady na dopravní problematiku. Ta je úzce spojena s kapitolou Rozvoj města, ve které je umožněn pohled a řešení urbanistů na některé z měst v ČR. Ti zde popisují jak pozitivní, tak i negativní aspekty, bránící dalšímu rozvoji metropole. K pochopení názorů jednotlivých dotčených aktérů jsou přiblíženy konkrétní události, které se odehrály v jednotlivých letech. Výsledky konstatují, že občanská společnost v čele s Městskými částmi často účelově blokovala výstavbu jednotlivých dílčích úseků Pražského okruhu poté, co politická reprezentace od počátku nekomunikovala s občany jednotlivé lokální problémy, které dopravní stavba přinese. Situace se však v posledních letech zlepšila a politická reprezentace dnes aktivně s občany jedná a vysvětluje možné dopady výstavby Pražského okruhu a snaží se přiblížit i benefity z toho plynoucí. V závěru jsou formulovány jednotlivé kroky, jak zmíněnou dopravní problematiku bez dalších konfliktů vyřešit.

**Klíčová slova:** vliv územní samosprávy, občanská společnost, komunální politika, političtí aktéři, rozhodovací proces, hlavní město Praha, Městské části

# **Impact of self-government on the development of the selected locality - the capital city Prague and realization of the Prague Circuit**

## **Abstract:**

This diploma thesis revolves around the logistics of construction of the Prague ring road in terms of the decisional process of local government. The goal of the thesis is to clarify the attitude and opinions of interested parties towards the problem-driven start of the construction and their problems of finding compromise. Methods such as thorough analysis of specialized documents and publications, analysis of expert opinions or interviews with residents of both Prague and Central Bohemia were used in order to obtain a complex result. Statements and opinions of experts and both current and past politicians were also used. As a part of the chapter Research of literature, the term „obec“ (usually a village, smaller urban area) is specified. Subsequently, the rights and responsibilities of political representation of such urban areas are explained. In the chapter Citizen society the difference between citizen society and activist participation is made clear with examples, as are the functions of citizen society. Subsequently, each political campaign, elections and communication along with its actors are analysed. These political actors have been shaping the situation for the last 30 years, therefore their ups, downs and overall influence on the issue of transportation are also examined which is closely linked to the Development of the city chapter in which we take a look at urbanist views and solutions for some Czech cities. These urbanists describe both positive and negative aspects that discourage further development of the city. In order to understand opinions of related political actors, specific events of each year in question are examined. The results state that citizen society along with districts of the city were knowingly blocking the development of each partial section of the Prague ring road as the political representation didn't address local partial issues with the development to its citizens. However, the situation has been on the upside lately as the political actors are actually communicating with their citizens as of now and they also make both the benefits and the negatives of the development of the Prague ring road clear. In the Conclusion of the text, we take a look at a conflict-free solution of the issue step by step.

**Keywords:** local government, influence of local government, citizen society, political actors, decision-making process, Prague, City districts



## Obsah

1	Úvod.....	14
2	Cíl práce a metodika .....	15
3	Literární rešerše .....	17
3.1	Obec a její specifika .....	17
3.2	Občanské společenství .....	19
3.3	Aktivismus vs. participace.....	19
3.4	Volby do zastupitelstev obcí.....	21
3.5	Politici aktéři a jejich kampaně.....	22
3.6	Komunikace jednotlivých aktérů .....	27
3.7	Rozvoj města.....	29
4	Charakteristika lokalit dopravního projektu.....	36
4.1	Česká republika.....	36
4.2	Hlavní město Praha .....	38
4.3	Současné spojení mezi lokalitami .....	41
5	Empirická část .....	43
5.1	Rozdělení politických aktérů .....	43
5.2	Počátky rozhodovacího procesu .....	43
5.3	Argumenty pro severní a jižní variantu.....	49
5.4	Podpora varianty „J“ .....	51
5.5	Oživení Středočeské varianty .....	53
5.6	Návrat k jižní trase a problémy s financováním .....	55
5.7	Poslední otevření úseku a 5 ministrů dopravy .....	57
5.8	Město vs. občané.....	66
5.9	Roky stagnace .....	70
5.10	Provázanost obou okruhů a spory v koalicih .....	76
5.11	Petice a memoranda k Pražskému okruhu a zahraničí jako vzor .....	79

5.12	Priority v rámci kampaní jednotlivých stran.....	80
5.13	Definitivní potvrzení jižní varianty .....	82
5.14	Spor tří stran ohledně dopravní infrastruktury .....	84
5.15	Výměna politické reprezentace a současnost.....	88
6	Výsledky a diskuse .....	103
6.1	Přijetí i odmítnutí jednotlivých tvrzení .....	103
6.2	Možnost realizace.....	107
7	Závěr .....	109
8	Literární zdroje .....	113
8.1	Knižní publikace .....	113
8.2	Internetové zdroje.....	115
9	Přílohy .....	143

## **Seznam obrázků**

Obrázek č. 1 – Možnosti trasování severní části Pražského okruhu

Obrázek č. 2 – Trasování úseku č. 518 varianty „J“

Obrázek č. 3 – Dnešní podoba Pražského okruhu

Obrázek č. 4 – Trasování úseku č. 511 Pražského okruhu

Obrázek č. 5 – Dopravní silniční spojka Tuchoměřice – Úžice

Obrázek č. 6 – Trasování variant „Ss“ a „J“

Obrázek č. 7 – Zpoplatněné a nezpoplatněné úseky Pražského okruhu

Obrázek č. 8 – Realizace městského okruhu v možných variantách

Obrázek č. 9 – Porovnání délky úseku č. 511 a současné trasy

Obrázek č. 10 – Trasování úseku č. 520

Obrázek č. 11 – Trasování úseku č. 519 jižní variantou

Obrázek č. 12 – Stávající a budoucí nárůst intenzity dopravy

## **Seznam tabulek**

Tabulka č. 1 – Vyjádření orgánů státní správy k dokumentaci EIA

Tabulka č. 2 – Porovnání intenzity dopravy na vybraných komunikacích

## Seznam použitých zkratk a pojmů

- ANO – hnutí ANO (Akce nespokojených občanů)  
ČSSD (SOCDEM) – Česká strana sociálně demokratická (Sociální demokracie)  
ČR – Česká republika  
DS – Demokratická strana  
DÚ – Demokratická únia  
EIA – Environmental impact assessment  
EK – Evropská komise  
EU – Evropská unie  
HUS – Hlavní uliční síť  
HZDS – Hnutie za demokratické Slovensko  
KDH – Křesťansko demokratické hnutie  
KDU-ČSL – Křesťanská demokratická unie – Československá strana lidová  
LVH Praha – Letiště Václava Havla Praha  
MD – Ministerstvo dopravy  
MF – Ministerstvo financí  
MHD – Městská hromadná doprava  
MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj  
MÚK – Mimoúrovňové křížení  
MV – Ministerstvo vnitra  
MŽP – Ministerstvo životního prostředí  
NKS – Nadřazený komunikační systém  
ODA – Občanská demokratická aliance  
ODS – Občanská demokratická strana  
PID – Pražská integrovaná doprava  
Piráti – Česká pirátská strana  
PPP – Public Private Partnership  
PS – Poslanecká sněmovna  
ŘSD ČR – Ředitelství silnic a dálnic ČR  
SDK – Slovenská demokratická koalícia  
SDE – Strana demokratickej ľavice  
SDSS – Sociálnodemokratická strana Slovenska

SMK – Strana maďarskej komunity  
SPD – Svoboda a přímá demokracie  
SOP – Strana občianskeho porozumenia  
Spojené síly pro Prahu – koalice TOP 09, STAN, KDU-ČSL  
SPOLU – koalice ODS, KDU-ČSL a TOP 09  
SPR-RSČ – Sdružení pro republiku – Republikánská strana Československa  
STAN – Starostové a nezávislí  
SZ – Strana zelených na Slovensku  
SZ – Strana zelených  
TOP 09 – Tradice Odpovědnost Prosperita (rok založení 2009)  
TROJKOALICE – Strana zelených, KDU-ČSL a Starostové a nezávislí  
US – Unie Svobody  
WTO – Světová zdravotnická organizace  
ŽESNAD.CZ – Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky  
ŽP – Životní prostředí

# 1 Úvod

Proč se v současné době v dostatečné míře neprobírá problematika dostavby Pražského okruhu, jedné z klíčových dopravních staveb, která má význam nejen regionální, ale i celorepublikový? Tento dlouhotrvající neřešený problém přináší v konečném důsledku silně negativní vliv jak na životy občanů pražských městských částí, tak také řidičů, a to nejen těch českých. Kvalitní silniční okruh, který by výrazně zlepšil dopravní obslužnost v rámci hl. m. Prahy a celkově ČR, se plánuje a diskutuje se o jeho možné podobě již desítky let. V případě jeho realizace by se propojily jednotlivé územní celky, čímž by se odstranily některé současné obtíže, a především do budoucna by pomohl jak motoristům, tak také všem zmíněným skupinám. Cílem většiny států je záruka kvalitní dálniční a silniční sítě z důvodů ekonomických, politických, ŽP či také bezpečnostních. S tímto se pojí hlavní výzkumná otázka, jaké jsou reakce občanů v souvislosti s plánovou realizací výstavby Pražského okruhu? Tato otázka by měla objasnit současnou náladu občanů na tuto stále nedostavěnou kontroverzní dopravní stavbu.

Další otázka, která nepochybně navazuje na tuto problematiku zní – s jakými potížemi se musely zodpovědné osoby potýkat během jeho výstavby? Tyto odpovědi by měly poukázat na zdlouhavou realizaci, které by se mohlo do budoucna předejít při výstavbě obdobného dopravního projektu. K dosažení věcného nezaujatého pohledu a všech relevantních informací bude použit náhled jak ze strany veřejnosti, tak také jednotlivých politických aktérů. Navíc je důležité zjistit, jak samotné samosprávy mohou ovlivňovat samotný vývoj zmíněného projektu.

Téma je záměrně vybráno, jelikož nás obyvatele ČR ať již přímo či nepřímo nerealizace dopravního okruhu, konkrétně Pražského, negativně ovlivňuje každý den. K tomu je nutno dodat, že se jedná o stále aktuální téma, jelikož jde v této době o nejdůležitější nedokončenou dopravní silniční stavbu. V jiných evropských metropolích je již obchvat kolem hlavního města samozřejmostí čili je zapotřebí, aby byl tento český handicap odstraněn a realizace byla co nejdříve uskutečněna.

## 2 Cíl práce a metodika

V průběhu let se v případě této dopravní stavby odehrála celá řada chybných a vleklých rozhodnutí, která zapříčinila nedokončení klíčové dopravní infrastruktury, vedoucí kolem metropole České republiky. Za pochybná a nesprávná rozhodnutí nesou zodpovědnost jak představitelé politických aktérů, tak také občané a občanská sdružení. Cílem práce bude v globálním pohledu přiblížení důvodů, kvůli kterým nemá hlavní město stále svoji klíčovou dopravní tepnu, která by jednoznačně metropoli ulevila, a to nejen po stránce dopravní. V podstatě tato stavba nemá v současné době jasnou vizi, datum dokončení realizace ani další klíčové prvky, a proto bude důležité se o této stavbě v širším pojetí dozvědět více. S tím se pojí hlavní výzkumná otázka, jaké jsou reakce občanů v souvislosti s plánovou realizací výstavby Pražského okruhu?

Pro porozumění problematice jak ze strany veřejnosti, tak ze strany jednotlivých politických subjektů a aktérů bude důležité studium jednotlivých dokumentů. Konkrétně se tedy jedná o jednotlivé odborné články ať již z dopravního, politického, ekonomického či jiného hlediska, jelikož jsou všechny zmíněné okruhy spjaty s touto dopravní stavbou. Mezi další dokumenty lze zařadit konkrétní písemnosti z jednotlivých jednání, dále také přímo adresované dopisy mezi dotčenými aktéry. K úplnosti práce dopomůže také celá řada prohlášení aktérů, kteří mají co dočinění s tímto projektem.

Dále budou použity polostrukturované rozhovory, které proběhnou ve druhém a třetím měsíci tohoto roku. Do polostrukturovaných rozhovorů budou vybráni občané, kterých se stavba ať již přímo či nepřímo týká a budou rozděleni do dvou kategorií na obyvatele Středočeského kraje a obyvatele hlavního města Prahy. Třetí kategorii budou tvořit odborníci a političtí aktéři, a to jak současně působící, tak i bývalí. Kromě zmíněných rozhovorů bude využita také metoda formou písemných dotazníků. Jednotlivá vyjádření, otázky a odpovědi budou sepsány podle stanovených kategorií do kódovníku, ve kterém bude popsána legenda a naleznete jej v přílohách.

Dílní kapitoly vysvětlují pojmy z oblasti regionálního rozvoje, dopravní problematiky, politologie, práva, sociologie, životního prostředí či urbanismu, jejichž pochopení bude nezbytné pro porozumění účelům a výsledkům této práce. V chronologickém pojetí bude přiblížena problematika výstavby Pražského okruhu v rámci

jednotlivých desetiletí. Samotný výzkum bude doplněn reakcemi jednotlivých respondentů, tj. občanů, odborníků, politických představitelů a přímých aktérů.

K zachycení celkové problematiky, která má být objektivním způsobem vyobrazena, bude zapotřebí náhledu obou stran. Všechny zmíněné části v konečném důsledku tvoří celkový rámec diplomové práce.



## 3 Literární rešerše

### 3.1 Obec a její specifika

Obec je chápána jako územní celek, který je tvořen společenstvím občanů. Na jejím území se nachází jednotlivé objekty, ať už se jedná o objekty vlastněné obcí, popř. soukromé objekty samotných občanů. Majetek, který vlastní obec, může být např. budova Obecního úřadu, objekty veřejného prostranství, dále jsou to jednotlivá práva, vztahující se k pozemkům a dále. Obec má své specifické jméno, čímž se odlišuje od ostatních obcí a pod tímto jménem vystupuje i pod uzavíráním jednotlivých smluv a také v jiných vztazích. V čele obce stojí politická reprezentace složená z jednotlivých zastupitelů, kteří mají usilovat o co nejlepší a nejrychlejší rozvoj své obce s cílem splnit své předem vytyčené cíle (Čmejrek a Čopík, 2016).

Politická reprezentace, která je součástí každé obce, vzejde z výsledků voleb, konkrétně z voleb do zastupitelstev obcí, které jsou pravidelně pořádány jednou za 4 roky. Mezi nejčastější cíle zastupitelstva patří zajištění sociálního smíru a sociální péče, schvalování rozpočtu obce, dále realizace kvalitní dopravní infrastruktury - jak osobní automobilové dopravy, tak veřejné dopravy. Mezi další cíle lze zmínit zajištění kvalitních zdravotních služeb, dále svoz odpadu či možnosti bydlení v obci. Pod pravomoce zastupitelstva obce spadá dále založení či zánik právnických osob, možnost vyhlášení místního referenda či možnost sloučení dvou a více obcí. Taktéž usiluje o všestranný rozvoj obce z hlediska kulturního života a její propagace v regionu. Do kompetencí zastupitele obce spadá zařazování návrhů k projednání jak pro příslušné výbory, tak zastupitelstvu obce či radě obce. Mezi povinnosti by měla patřit reprezentace občanů dané obce a nikdy by neměla být ztracena získaná důvěra, kterou do nich vkládají samotní voliči. Zastupitelstvo obce se může scházet dle potřeby, minimální hranice je jednou za 3 měsíce, následná hranice je 6 měsíců – pokud se v této lhůtě zastupitelstvo obce nesejde, je rozpuštěno na základě rozhodnutí MV (Čmejrek, Bubeníček, Čopík, 2010).

Právě občané rozhodují, které politické subjekty a osobnosti ve volbách do zastupitelstev obcí uspějí a následně zasednou do místního zastupitelstva obce. Praha jakožto hlavní město ČR je upravena samotným zákonem, ovšem samotný proces voleb a trvání funkčního období je podobné jako u obecních zastupitelstev. Občanem

obce se myslí konkrétní občan obce - fyzická osoba, která je státním občanem ČR a musí mít nahlášený trvalý pobyt v dané obci (Skovajsa, 2010).

Zastupiteli vzniká mandát již při ukončení hlasování ve volbách, následně skládá slib a celkovým dovršením jmenování je samotný podpis zastupitele před ostatními členy zastupitelstva obce (Čmejrek, Bubeníček, Čopík, 2010).

Zastupitelé, kteří uspějí a dokáží se dohodnout na povolební spolupráci v rámci zastupitelstva obce, vytvoří následně radu obce. Mezi klíčové osobnosti rady obce patří starosta, jenž reprezentuje obec navenek. Jeho další pravomocí je řízení zasedání zastupitelstva obce, dále by měl dohlížet na obecní rozpočet, v neposlední řadě svým podpisem stvrzuje nařízené právní předpisy obce. V případě Prahy se jedná o post primátora. Další důležitou osobou je místostarosta, který v případě nepřítomnosti starosty, např. z důvodu rezignace, přebírá jeho pravomoci do doby jmenování nového starosty. V některých případech může být zastupitelstvem obce také jmenován tajemník obce (Čmejrek, Bubeníček, Luhanová, 2004).

Obce nesou různá označení dle počtu obyvatel. Pokud obec, která má více jak 3 000 obyvatel, podá návrh do PS, je na předsedovi (předsedkyni) PS po předešlém vyjádření vlády, zda status města dané obci udělí či nikoliv. Specifická jsou statutární města, která se mohou z obce na statutární město změnit po novelizaci zákona o obcích. Samotná metropole ČR – hl. m. Praha je upravena svým zákonem č. 131/2000 Sb., díky kterému zastává roli hlavního města republiky (Čmejrek, Bubeníček, Čopík, 2010).

Následně se podle počtu obyvatel odvíjí počet zastupitelů dané obce. Vše je určeno podle zákona o obcích, č. 128/2000 Sb., ve kterém je definováno, při jakém počtu obyvatel může zasedat konkrétní počet zastupitelů. Pro každé nadcházející funkční období musí být nejpozději do 85 dnů před vyhlášenými obecními volbami stanoven počet zastupitelů, který bude volen. V případě nestanovení počtu zastupitelů je stanoven aktuální počet. Počet zastupitelů je členěn, do 6 segmentů. Pro obec, kde počet obyvatel nepřesáhne 500, je určeno 5 až 15 zastupitelů, následuje 7 až 15 zastupitelů u obce do 3 000 obyvatel, další kategorií je obec v rozmezí 3 000 až 10 000 obyvatel pro 11 až 25 zastupitelů, dále pro obec nepřesahující 50 000 obyvatel je stanoveno 15 až 35 zastupitelů, předposlední kategorií je 25 až 45 zastupitelů pro obec do 150 000 obyvatel a závěrečnou kategorií je obec s počtem občanů nad 150 000, kde může být počet zastupitelů v rozmezí 35-55 (podnikatel.cz, 2023).

## 3.2 Občanské společenství

V případě občanského společenství je nutné objasnit pojem občanské společnosti, který se již mnoho myslitelů, filosofů a dalších osobností snažilo přiblížit. Již od Aristotela, který pojímal občanskou společnost jako jakousi sféru mezi na jedné straně rodinou a na straně druhé státem. V případě Alexise de Tocquevilla, myslitele a historika francouzského původu, se jedná o pojetí čtyř klíčových funkcí, kterou by měla občanská společnost brzdit rozsáhlou státní moc. Vše začíná u tzv. legitimizační funkce, spojené s politickou mocí, kterou si prostí občané zvolí ve volbách, jelikož do nové politické reprezentace vkládají naděje, očekávání a celkovou důvěru. Nejsou-li občané spokojeni s vládou, je důvěra ztracena a v následujících volbách budou voliči vybírat z jiné politické reprezentace. Na předešlou zmíněnou funkci navazuje tzv. funkce participační, kdy se občané aktivně podílejí na vývoji spravování státu. Pokud by se tak nestalo, stát bude se svojí centralizovanou mocí stále mocnější, tudíž je zapotřebí, aby občané tvořili určitou bariéru státu, která se váže k tzv. funkci obranné. U závěrečné tzv. funkce loajality je nutné, aby se lidé s podobnými názory postavili čelem státu a společným hlasem byli více slyšet než-li jednotlivě (Müller, 2003).

Nutno uvést, že švýcarská občanská společnost bývá uváděna jako nejpokročilejší v Evropě, jelikož si nenese žádné významné negativní zkušenosti z historie jako jiné národy. Nemají tudíž potřebu si významně škodit. Navíc Švýcarská konfederace kantonů je taktéž brána jako jeden z nejvíce stabilních států v Evropě z důvodu aktivního způsobu hlasování občanů, kteří aktivně participují na tvorbě práva a v konečném důsledku rozhodují o aktuálních otázkách a problémech, čímž spravují věci veřejné. V případě české občanské společnosti jednotlivé organizace členských základů mají zhruba okolo 47 % občanů ČR, zhruba 50 % se nachází ve dvou a více organizacích. Nejvíce je zastoupeno sportovní odvětví (Skovajsa, 2010).

## 3.3 Aktivismus vs. participace

Na druhé straně stojí občané, kteří tvoří spolky, jejichž cílem je úmyslně blokovat a zasahovat do výkonu státu v různých procesech. Lze je označit jako menšinové aktivistické spolky, které dokáží velmi nepříjemnit a silně ovlivňovat samotný proces v jakémkoliv odvětví, ať se již jedná o politické, dopravní či ekologické spolky.

Následující tvrzení tento fakt dokládá, cituji: „je zarážející, že se takové extrémní menšinové názory mohou u nás dostat k moci a ovlivňovat budoucnost. To je velmi nebezpečné“ (Koucký, 2017, str. 78). Tato myšlenka poukazuje na fakt, že v rámci rozvoje země mohou mít lokální spolky větší slovo, než samotný stát, který ve většině případů koná dobro a má dobrý úmysl v rámci rozvoje příslušného regionu, ovšem tímto tvrzením se celý proces realizace zastaví. Bohužel státu daní jednotlivci či jednotlivé skupiny často stanovují podmínky, na které stát většinou musí přistoupit či je následně samotný proces paralyzován a nedochází k žádnému posunu směrem kupředu (Koucký, 2017).

Obdobný názor je založen na faktu, že moc a schopnost prosazení se jednotlivých spolků by měla být redukována. Je zapotřebí, aby se na dané spolky nahlíželo s určitým kritickým pohledem, jelikož jejich cílem bývá stejně jako u státu a politických subjektů možnost prosazení se a získání co největší moci. K dosažení moci se v moderní době stále více objevuje populismus, v rámci kterého často politické osobnosti a subjekty dávají voličům líbivé a často nereálné řešení v určitých problematikách (Müller, 2003).

Aktivní vmísení spolků do projednávání a ovlivnění konečného výsledku lze uvést na příkladu v podobě Vítězného náměstí. Mezi zastupitelstvem MČ Prahy 6 a společností PPF vznikla dohoda o výstavbě komerčního polyfunkčního objektu (osm pater, tři podzemní podlaží). V případě povoloovacího procesu i změny územního plánu místní radnice vše tajně povolila a developerovi nestála v cestě. Samotná veřejnost se vůbec neměla šanci vyjádřit k úpravě územního plánu, ale místní spolky se s námitkami aktivně zapojily do procesu. Stavební úřad se s nimi ovšem vypořádal a následně bylo vydáno územní rozhodnutí. Občané však podali odvolání a teprve Nejvyšší správní soud rozhodl, že úprava územního plánu a další činnosti, které probíhaly neveřejně, byly učiněny nezákonně. Místní občané podali žalobu, kdy následně soud úpravu zrušil i přes veškerou snahu PPF projekt zachránit. Mezi významné spolky lze zařadit Bubeneč sobě, Via Praha 6 či Sdružení pro podporu zeleně a ovzduší na Praze 6 (Humlíčková, Zahumenská, 2015).

V předešlé situaci byl znázorněn jeden z konfliktů mezi skupinami, nejčastěji např. s výstavbou určitého dopravního či komerčního objektu mezi spolky a developerou společností, dále pravidelné konflikty v rámci náboženských skupin nebo např. mezi politiky v předvolebním boji. Konflikt je chápán jako, cituji: „způsob prosazení zájmů, hodnot či doktrín jedněch subjektů proti jiným subjektům, a to prostřednictvím vytváření mezi nimi víceméně plánovaných střetů s různou intenzitou“ (Prorok, Lisa, 2011, str. 15). Sociální skupiny rády označují konflikt jako boj „dobra se zlem“, kde ony stojí na straně

dobra a snaží se prosadit „to nejlepší“ pro svoji skupinu (voličskou základnu) (Prorok, Lisa, 2011).

Výše zmíněný aktivismus a participace jsou dva pojmy, které se často zaměňují. Pojmy jako dobrovolnictví, dobře míněná forma dárcovství či určité členství se pojí s participací jednotlivce v běžných aktivitách (spolupodílení se). Aktivisté se snaží hájit svoji ideu, svoji vizi a společná síla vzniká v jednotlivých organizacích (Skovajsa, 2010).

V této chvíli může vyvstat otázka, proč jednotlivci a spolky blokují, napadají a také útočí na jednotlivé projekty, které mají být společností k užítku? Odpovědi mohou být různé, dle některých se jedná o tzv. rodokmen nenávisť, který vzniká propojenými vazbami skrze jednotlivé zájmové skupiny. Jedná se o jedince, jejichž cílem je destrukce práce jiných lidí a hájících názory svých přívrženců. Dále nutno podotknout, že, cituji: „spojili se s těmi postbolševickými urbanistickými silami, které se snaží zuby nehty udržet direktivní plánování při životě“ (Koucký, 2017, str. 78). Zmíněné osoby jsou osoby, které se spolupodílí na plánování měst od 70-tých let (Koucký, 2017).

### **3.4 Volby do zastupitelstev obcí**

Volby do zastupitelstev obcí, které se svojí pravidelností uskutečňují každé 4 roky, mají přinést buď obměnu politické reprezentace, popř. pokud jsou místní občané spokojeni, mohou prodloužit politickou moc stávající reprezentaci. Všechny typy voleb, pořádané na území ČR, stojí na 4 základních pilířích – jsou všeobecné (aktivní/pasivní volební právo občana ČR nad 18 let), dalším pilířem je rovnost (každý volič má stejný počet i váhu hlasu), následným je tajnost a posledním přímot (občan může demokraticky zvolit politické subjekty z poskytnutého výběru). Politické subjekty se snaží ve volbách do zastupitelstev obcí své kandidátní listiny obsadit co nejvíce osobnostmi, které jsou i bez politické příslušnosti. V těchto volbách, ve kterých nehraje politická příslušnost takovou roli jako právě osobnosti kandidátní listiny, které mohou voliči svými preferenčními hlasy vykroužkovat směrem výše. Na obcích občané volí osobnosti, které budou aktivně řešit problémy obce se snahou vývoje obce směrem kupředu. Tématy tohoto typu voleb bývá stavba kanalizace či realizace dopravního obchvatu (Čmejrek, Bubeníček, Čopík, 2010).

U některého typu voleb se většinou řeší nižší volební účast. Ta nemusí ovšem vždy vyvolat negativní reakce, jelikož může být vnímána jako stabilita demokracie – jelikož je

současný stav pro občany přijatelný, naopak vysoká volební účast může být brána jako krize demokracie (Čmejrek, Bubeníček, Čopík, 2010).

### 3.5 Političtí aktéři a jejich kampaně

Z voleb zvolení političtí aktéři jsou účastníci politických her, což uvádí ve své publikaci George Tsebelis, jenž se zaměřuje právě na různé strategické a politické myšlení, správné načasování klíčových tahů, popř. jak blokovat či znemožnit tah soupeře. Mezi taková řešení lze uvést např. individuální veto, kdy jednotlivec může vetovat daný návrh – v ČR nejčastěji pozice prezidenta (prezidentské veto), popř. se může jednat o skupinové veto, kterým v rámci nadnárodní roviny může určitý stát blokovat vstup jiného státu do určité organizace. Tím se ve finále mění celý původní „plán hry“ (Tsebelis, 2002).

Političtí aktéři, pokud chtějí být úspěšní, musí komunikovat s obyvateli daného státu přímočaře, bez kompromisů a s jasnou vizí. Pochopitelně za tím může stát dočasná ztráta voličstva, ovšem po dosažení vytyčeného cíle se zmínění voliči vrátí a navíc se objeví noví, jelikož zmínění politici dokázali naplnit vizi a udali směr, kterým se stát bude v následujících letech ubírat. S tím souvisí reformy, které bývají často nepopulární, ovšem v dlouhodobém horizontu jsou pro stát nezbytné. Ke zmíněným reformám je důležité znát všechny aspekty nejen povrchově, ale především do hloubky se všemi dopady, které mohou státu přinést. Příkladem postu rozhodné a ambiciózní premiérky je osoba Margaret Thatcherové, která provedla reformy v rámci britského hospodářství. Pokud se někdo pustil do nových nepopulárních reforem, musel počítat s tím, že se v případě vykonávání politického úřadu, citují: „netěšil všeobecnému obdivu a souhlasu se zvoleným postupem. Vždy čelil odporu“, čehož se politici moderního stříhu většinou obávají, a tudíž mnohé reformy odkládají (Kissinger, 2023, str. 474).

Kumulace odkladu řešení problémů se objevuje v ČR v resortu dopravy, který se snaží poslední dobou řešit staré dluhy. Političtí aktéři, spojení s Pražským okruhem, jsou bezpochyby jak politické subjekty, tak také samotní představitelé těchto politických stran, hnutí a koalic na různých úrovních. Na počátku je nutno rozdělit politické strany podle zájmu do tzv. rodin - podle idejí, směřování a voličských základů. Stranické rodiny, které Klaus von Beyme svým pohledem rozdělil, jsou konkrétně komunistické, sociálnědemokratické, ekologické, liberální, křesťanskodemokratické, regionální, konzervativní, agrární a extrémně pravicové (Hloušek, Kopeček, 2010, str. 16.).

Zmíněné dělení tudíž odkazuje na pluralismus, tudíž na četnost politických stran, hnutí či koalic, které se vyskytují na politickém spektru, mohou být zastoupeny na regionální úrovni, národní či nadnárodní úrovni a volič má možnost výběru ve volbách zvolit politické uskupení, se kterým sympatizuje, má k němu vztah či vybírá z tzv. nejmenšího zla. Vždy je na samotném voliči, jakou z výše uvedených variant si zvolí (Dočekalová, Švec, 2010).

Časté změny ve střídání politické garnitury a obměna ministrů, kteří jsou navrhováni jednotlivými politickými stranami, také patří k problémům pomalého vývoje dopravních staveb. Tyto strany původně vznikaly za účelem prosazení většinového názoru. Následující zmínka o politických stranách je důležitá pro objasnění jejich role v rámci ČR a samotných úspěchů a neúspěchů. Nejstarší působící politickou stranou je ČSSD (SOCDEM), kterou v r. 2025 čeká ve volbách do PS tzv. boj o přežití, jelikož v posledních volbách do PS v r. 2021 obdržela 4,65 % a poprvé nemá od vzniku ČR své zastoupení v PS (historiecssd.cz, volby.cz, 2021).

Nutno podotknout, že tato levicová politická strana, která vznikla v r. 1878, soupeřila s ODS o pozici nejsilnější strany v tuzemsku a společně formovaly transformaci ČR posledních 30ti let – právě i z hlediska dopravy. ČSSD zaujímala pozici nejsilnější levicové strany a v době její největší slávy za předsedy strany, premiéra a pozdějšího budoucího prezidenta ČR Miloše Zemana dosáhla 32,31 % ve volbách do PS v r. 1998. O ještě lepší výsledek se postaral ve volbách do PS v r. 2006 tehdejší předseda strany a také premiér ČSSD Jiří Paroubek. Ten dokázal vybojovat ve zmíněných volbách volební zisk 32,32 %, což je maximum strany (historiecssd.cz; volby.cz, 1998 a 2006).

Strana také ovlivnila ČR dalšími událostmi. Předseda Jiří Paroubek se postaral v krajských volbách v r. 2008 o neuvěřitelný výsledek, kdy zvítězila ČSSD ve všech krajích a postarala se o tzv. „oranžové tsunami“, přestože vládní koalici tvořila ODS, KDU-ČSL a SZ. Strana vytěžila z voleb maximum díky aférám a krizi vládní koalice, kdy rok poté položila vládu Mirka Topolánka (ODS). Strana v historii měla nejvíc premiérů – pět, sídlí v Lidovém domě a současné vedení stranu přejmenovalo z ČSSD na SOCDEM z důvodu oživení strany, kdy se v r. 2025 pokusí o návrat do PS. Strana svým zaměřením na zaměstnance a chudší vrstvu obyvatelstva má své místo v PS. Tato strana navíc přivedla ČR do NATO - v r. 1999 a do EU - v r. 2004, kdy se konalo jediné referendum v historii ČR, kdy jasná většina občanů ČR (77 %) hlasovala pro vstup ČR do EU (historiecssd.cz).

V případě resortu dopravy, který je spjat s touto prací, měla Sociální demokracie dva ministry dopravy, konkrétně Antonína Peltráma a Jaromíra Schlinga (idnes.cz, 2020).

Oponentem ČSSD byla a je ODS, která vznikla z OF a stala se hlavní pravicovou stranou, zaměřenou na podnikatelskou sféru, bohatší a středně příjmové obyvatele republiky. Jejím nejvýznamějším předsedou a zakladatelem v jedné osobě je Václav Klaus, taktéž premiér a následně zvolený druhý český prezident. Strana měla nejvíce primátorů v historii hl. m. Prahy – šest, nepřetržitě od r. 1991 až do r. 2013. V současném volebním období opět vede hl. m. Prahu po několika letech zkušený Bohuslav Svoboda (praha.eu).

Právě zmíněný Václav Klaus, který po ukončení svého premiérského a následně prezidentského postu již žádný úřad nezastával, je dodnes často oslovovaným respondentem pro jednotlivá média, kde přidává svůj osobní pohled na určitou problematiku. Existují politici, kteří již nevystupují na mediální scéně, ale v případech vyjádření Václava Klause se často jedná o pohled na další směřování ODS a hlavně na ekonomickou situaci země. Přidává svůj pohled i na ekonomické aspekty, které úzce souvisí s dopravními řešeními. Rozvoj dopravní infrastruktury, rozšíření obchodních možností a suverenity EU vidí spíše pesimistickým pohledem (Klaus, 2019).

Strana, která je nepostradatelnou pro českou politickou scénu a má své ukotvení na pravici, zažila několik vzestupů, pádů a také tzv. „přešlapů“ vůči voličům. Největším z nich bylo spojení po volbách do PS v r. 1998 s ČSSD, největším oponentem ať již z programového či personálního hlediska. Společně z toho vznikla tzv. opoziční smlouva, Miloš Zeman se stal premiérem a většina voličů těchto politických stran byla nepříjemně zaskočena. Strana také dvakrát vedla předsednictví Rady EU, a to v r. 2009 a r. 2022, kdy při prvním předsednictví pod vedením Mirka Topolánka byla na základě hlasování o nedůvěře vyvolané Jiřím Paroubkem a ČSSD položena Topolánkova vláda. Druhé předsednictví proběhlo v období července až prosince r. 2022 pod vedením Petra Fialy. Ten převzal ODS ve stavu, kdy padla vláda Petra Nečase (ODS) a strana v předčasných volbách v r. 2013 získala nejmenší volební zisk v historii strany, konkrétně 7,72 % hlasů (ods.cz; volby.cz, 2013).

Mezi vzestupy a úspěchy lze zmínit nejvyšší volební zisk v historii strany a taktéž dosavadní rekord v dějinách v rámci voleb do PS, kdy Mirek Topolánek (ODS) zvítězil ve volbách v r. 2006 se ziskem 35,8 % hlasů (volby.cz, 2006).

Dále lze zmínit úspěch ve vytvoření vládní spolupráce na základě koalice SPOLU, která je tvořena pravicovou ODS, centristickou KDU-ČSL a středo-pravicovou TOP 09.



Tyto strany již dříve tvořily vládní spolupráci. ODS s KDU-ČSL ve vládách Václava Klause a Mirka Topolánka, ODS s TOP 09 ve vládě Petra Nečase a všechny zmíněné strany tvoří část současné vládní koalice SPOLU (ods.cz).

Na MD se v roli ministra objevilo celkem 8 ministrů, tj. Jan Stráský (poslední předseda vlády ČSFR), dále ve dvou Klausových vládách Vladimír Budinský a Martin Říman, ve dvou Topolánkových vládách Aleš Řebíček a Petr Bendl a v úřednické vládě Jana Fischera Gustav Slamečka. V roli ministra dopravy se objevil ministr financí Fialovy vlády – Zbyněk Stanjura a současně je MD vedeno Martinem Kupkou (idnes.cz, 2020).

Třetí klíčovou politickou stranou, která dokresluje politické spektrum, je KDU-ČSL, která vznikla v r. 1919. Nejsilnější byla strana v devadesátých letech v dobách předsedy Josefa Luxe, kdy ve volbách do PS v r. 1998 strana získala 9 %. Sehrála důležitou součást tvorby vládních koalic, dokázala vládnout jak s pravicovou ODS, tak s levicovou ČSSD za podpory dalších vládních partnerů. Strana měla řadu známých předsedů, zmíněného Josefa Luxe, dále Miroslava Kalouska – později také předseda TOP 09 a po něm následující předseda lidovců a později senátor - Jiří Čunek (kdu.cz).

Ve volbách do PS v r. 2010 strana neuspěla a poprvé v historii ČR se nedostala do PS. Zůstala pod 5 %, ovšem jako jediné se jí pod vedením Pavla Bělobrádka povedl návrat a ve volbách v r. 2013 strana získala 6,78 %. Tím se jako jediná politická strana v historii ČR dokázala vrátit do PS (kdu.cz, volby.cz, 2010, 2013).

Od lidovců k TOP 09 odešla celá řada významných tváří jako např. Miroslav Kalousek (zakladatel TOP 09, ministr financí) či Vlasta Parkanová (ministřyně obrany). Přes tento rozkol se ODS, KDU-ČSL i TOP 09 dokázaly domluvit na vytvoření koalice SPOLU s cílem sjednocení politických stran na spektru střed-pravice a konkurovat tak hnutí ANO. V napjaté volební kampani ve volbách do PS v r. 2021 právě koalice SPOLU dokázala porazit hnutí ANO (volby.cz, 2021).

Zmínění lidovci také měli svého ministra dopravy a to před více jak dvaceti lety, konkrétně Milana Šimonovského (idnes.cz, 2020).

Posledních deset let je hlavní politickou hybnou silou hnutí ANO, které silně ovlivňovalo resort dopravy. Hnutí se profiluje cílem nové politiky, která měla odsunout od moci „polistopadový kartel“, chtěla provést reformy a určovat jasný směr vývoje státu a je tzv. catch-all party, tedy hnutím pro všechny. Často se silně vymezovalo od tradičních stran, které dříve vládly a privatizovaly, tedy ODS, ČSSD a KDU-ČSL. Nejviditelnějšími

tvářemi hnutí je jeho zakladatel Andrej Babiš, bývalý premiér a ministr financí, Karel Havlíček, bývalý ministr průmyslu a obchodu a také ministr dopravy a dále bývalá ministryně financí Alena Schillerová (anobudelip.cz).

Právě strany a hnutí typu catch all party mají prostý cíl – mít co největší voličský elektorát a nebýt tolik programově a cíleně ukotvené jako tradiční strany typu ODS, ČSSD či KDU-ČSL. Tudíž podstatou je být stranou pro všechny a být jakousi univerzální silou v rámci politického spektra (Hloušek, Kopeček, 2010).

Hnutí ANO mělo v čele dopravy 4 ministry, jejichž mandáty na sebe navazovaly. Prvním byl Antonín Prachař, který působil v Sobotkově vládě, kterého následně vystřídal Dan Ťok, jenž působil na ministerstvu dopravy od r. 2014 až do r. 2019. Po jeho odchodu zastával funkci Vladimír Kremlík, který byl nucen odejít po aféře ohledně zakázky na informační systém k nově zavedeným elektronickým dálničním známčkám. Následně byl vystřídán Karlem Havlíčkem, který zastával jak post ministra průmyslu a obchodu, tak také ministra dopravy (idnes.cz, 2020).

Samotný post ministra dopravy nebývá mezi prvními dvěma posty, o které mají politické subjekty zájem. V případě povolebních vyjednávání se často řeší obsazení resortu MV a MF. Právě MF je důležitou institucí pro MD, jelikož hospodaří s tím, co mu ministr MF poskytne z rozpočtu a následně se mohou realizovat dopravní silniční stavby (např. dálniční obchvaty měst typu Pražského okruhu) a železniční stavby (např. rozšíření stávajících železničních koridorů) (Říchová a kol., 2015).

Jak se dostalo vlastně hnutí ANO k pozici momentálně nejsilnějšího politického subjektu v ČR a dokázalo vést resort dopravy tak dlouho? Klíčové události se odehrály již během r. 2010, kdy ČSSD vyhrála volby, ale nedokázala vytvořit koalici a Jiří Paroubek rezignoval na post předsedy strany. Následně byla složena vláda ODS a nových stran TOP 09 a VV. Vláda Petra Nečase se ovšem s většinou 118 poslanců potýkala s řadou skandálů a také krizí. Vláda se profilovala jako protikorupční, ovšem kauzy financování strany VV, vnitrostranické problémy či následné odštěpení od VV platformou LIDEM vyvolávaly stále větší prohlubující se krizi. Poslední tečku za koncem Nečasova kabinetu udělala rozsáhlá razie dne 13. června 2013 na Úřadu vlády. Následně byla zatčena vedoucí kabinetu Jana Nagyová a Petr Nečas podal demisi vlády. O rok předtím také proběhla obrovská kauza u ČSSD, kdy středočeský hejtman David Rath přebíral sedmimilionový úplatek v krabici od vína. Tyto všechny aspekty vedly k tomu, že v předčasných volbách v r. 2013 pohořely všechny pravicové subjekty, především ODS, dále

se po čtyřech letech mimo PS vrátila KDU-ČSL, která vytvořila novou koalici s levicovým vítězem voleb ČSSD a novým uskupením hnutí ANO. Těmito volbami se změnil stranický systém všech následujících voleb a hnutí ANO vedlo resort dopravy až do r. 2021 (Šíma, Králiková, 2014).

Mezi strany, které formovaly či stále ovlivňují politickou scénu na různých úrovních, lze zařadit levicovou KSČM, která byla téměř vždy v opozici, kromě tolerance druhé vlády Andreje Babiše (ANO + ČSSD). Dále lze zmínit SPR-RSČ Miroslava Sládka, kdysi vládní středopravicové strany ODA a US, středolevicovou SZ či výše zmíněné vládní VV, které měly na pozici ministra dopravy Víta Bártu, Radka Šmerdu a Pavla Dobeše. Mezi současné strany lze zařadit ultrapravicovou SPD, dále vládní liberální PIRÁTY či původně regionální vládní STAN (idnes.cz, 2020).

### **3.6 Komunikace jednotlivých aktérů**

Politické subjekty se snaží komunikovat se svými potenciálními voliči v poslední době především na sociálních sítích. Tím se přesunuje hlavní mediální tok z televizního prostředí na internetové platformy s cílem zaujmout mladší voličskou skupinu. Nejvíce politické strany využívají platformy typu Facebook či Twitter (od r. 2023 nově X). Dále také kanál Youtube. Příkladem, kdy se vyplatilo využít sociální sítě, byl případ KDU-ČSL, která je využila v předčasných volbách v r. 2013, a ke své propagaci zvolila především Facebook. Díky růstu počtu sledujících a obsáhlým zajímavým příspěvkům si vysloužila návrat do PS. Celkový úspěch byl zaměřen na, cituji: „obousměrnou komunikaci s fanoušky, kdy administrátor sociálních sítí aktivně zasahoval do diskuze a odpovídal v řádu několika málo hodin. Strana také využívala inzerci na Facebooku, veškerá sdělení byla cílena na přátele současných fanoušků“ (Šíma, Králiková, 2014, str. 194). Nutno konstatovat, že komunikace skrze sociální média je vhodná nejen v rámci propagace politických programů, ale také v rámci vysvětlování a informování v různých aktuálních tématech. Tím může být např. dopravní výstavba, která může pomoci rozvoji regionu a dále (Šíma, Králiková, 2014).

Právě skrze různé typy médií bývají političtí aktéři nejbližší obyvatelům daného státu. Mohou jednat např. prostřednictvím stranických médií, ve kterých mají spoustu prostoru vysvětlit svá politická stanoviska a případná rozhodnutí. Dalším typem jsou tzv. pluralitní média, která nepodporují jednu stranu ani aktéra a taktéž nejednají ani v jeho

prospěch. Tím se často mohou v jednotlivých relacích objevovat názorové střety mezi různými politickými partajemi z celého politického spektra (Křeček, 2013).

Zmíněná komunikace by měla probíhat v případě realizace dopravního projektu mezi veřejností a politickými aktéry automaticky. Veřejnost by se měla dozvědět o typu stavby, způsobu financování, délce montážních a stavebních prací, jak bude vhodně stavba umístěna do regionu a jaké pozitiva a příležitosti může daná dopravní stavba přinést obci. V neposlední řadě musí být nastavena vhodná oboustranná komunikace mezi státem a jednotlivými majiteli pozemků při vykupování pozemků pro danou stavbu. Toto platí jak pro kolejovou dopravu, tak pro silniční stavby (Kubát, 2010).

Nedílnou součástí jsou výběrová řízení, do kterých se firmy přihlašují za účelem realizace dopravní stavby. Do klíčových kritérií spadá nabídková cena, kvalita a péče o danou stavbu a či technické provedení stavby. V případě zadavatele je nutné, cituji: „stanovit kritéria, která vyjadřují kvalitativní, enviromentální nebo sociální hlediska spojená s předmětem zakázky“ (zakonyprolidi.cz, zákon č. 134/2016 Sb., § 116, 2021).

V případě slavnostního dokončení dopravních staveb mají politici potřebu mluvit o proběhlých problémech a těžkostech, aby danou stavbu více prodali veřejnosti a získali politické body. Příkladem může být, např. Petr Dolínek, který reprezentoval ČSSD v koalici Adriany Krnáčové (ANO), a byl náměstkem primátorky pro dopravu. V rámci propagace bylo zmíněno, že např. Tunel Blanka procházel porodními bolestmi při výstavbě. Tím bylo metaforicky zmíněno slavnostností otevření tunelu Blanka – městského silničního tunelu, který je součástí tunelového městského komplexu a radiály, které odsud vedou k Pražskému okruhu a mají odvést dopravu směrem z centra. Stavba byla od vzniku ČR projednávána, ale až v r. 2015 se otevřela veřejnosti. Toto je důkaz, že na dostavbu jak Městského, tak Pražského okruhu si budou muset občané ČR ještě chvíli počkat (Tunel Blanka, 2015).

Jaké benefity přináší nová dopravní stavba? Je jich celá řada, pochopitelně přinesou politické reprezentaci „body“ od voličů, jelikož se „zasloužila“ o otevření nové stavby v daném regionu. Druhým aspektem jsou ekonomické výhody, jelikož daný region s rozšířenou a kvalitní dopravní infrastrukturou může snáze přilákat novou firmu do regionu novými pracovními místy a tudíž se zvýší poptávka (např. výstavba automobilového závodu). Třetím aspektem je ŽP, jelikož některá města dodnes nemají realizovány silniční obchvaty kolem svých měst a často na to doplácí jak samotné město s vyšší koncentrací emisí, tak také samotní občané. Na závěr lze zmínit nižší náklady

na údržbu jedné silnice, jelikož díky obchvatu (dálnici) lze rozprostřít dopravu na více komunikací tudíž klesnou náklady spojené s pravidelnou údržbou (Rodrigue, 2016).

### 3.7 Rozvoj města

Problémy v případě návrhů a realizací projektů nejsou spjaty pouze s dnešní dobou. Už v rámci Protektorátu Čechy a Morava čeští stavitelé a architekti navrhovali podobu Pražského okruhu a českých dálnic a měli vizi, kterou chtěli propojit klíčové oblasti tehdejšího státu. Vše bylo ovšem smeteno ze stolu, jelikož vyšší nacistická síla chtěla prosadit svůj záměr a postavit klíčovou nadnárodní dálniční síť, kterou chtěla propojit Berlín s Terstem a druhá klíčová tepna měla vést z Mnichova do Vratislavi. Klíčová křižovka těchto dálnic by byla právě u Prahy, na což by navázalo propojení dálničního Pražského okruhu kolem Prahy. Vypracovanější tehdejší varianty českých inženýrů Karla Míši a Josefa Uhlíře, kteří navrhli nejprve spojení klíčových měst, na což by proběhlo propojení Pražským okruhem, bylo nařízením odsunuto a následně zamítnuto z politických a ekonomických důvodů. Země pod cizí nadvládou může doplatit na zájmy jiných, jelikož následnými hospodářskými problémy, které začaly nacistické Německo provázet, se výstavba jednotlivých dálnic začala opožďovat a Čechy a Morava na to začaly doplácet (Janda, Pospíšilová, 2022).

Okružní dopravní systém, který měl vyřešit narůstající automobilovou dopravu, která výrazně narostla v 60. letech minulého století, byl zahrnut do tzv. Základního komunikačního systému v Praze (ZKS), jenž byl schválen komunistickou vládou v r. 1974, kdy byla mimo jiné otevřena první linka pražského metra linky C v úseku Sokolovská (dnes Florenc) – Kačerov, která měla pomoci přetížené silniční tangentě sever-jih. Cílem bylo vybudovat propojenou dopravní síť, která spojí jednotlivé městské části Prahy s jejím okolím. Počítalo se s vybudováním tří okruhů a devíti radiál. Sekce okruhů se měla skládat z Pražského (vnějšího), Středního – městského a z Novoměstského (vnitřního). Po pádu komunistického režimu bylo po r. 1989 odsouhlaseno vytvoření nové koncepce, jenž se skládá ze zkratky HUS, což značí koncepci Hlavní uliční sítě. Ta v sobě obsahovala již jen dva hlavní okruhy, které jsou známy i dnes, tedy Pražského (vnějšího) a Městského (vnitřního). Taktéž se omezil počet radiál na sedm. Dlouze se polemizovalo o vedení hlavního tunelu v rámci městského komplexu v Praze, nakonec ze tří možností, tedy vést jej skrze Dejvice,

Holešovice či Bubeneč zvítězila varianta Blanka, tedy skrze Bubeneč a tím se položil základní kámen pro budoucí dopravní vývoj. Vše bylo zahrnuto do Územního plánu hl. m. Prahy s nabytím účinnosti od 1.1.2000, ve kterém bylo jasně stanoveno, že, cituji: „nový územní plán definoval, že automobilová doprava se podílí na urbanistické koncepci hlavního města Prahy zejména řešením nadřazení komunikační sítě, která je tvořena dvěma okruhy, Pražským (silničním) a městským, a na ně navazujícími sedmi radiálami a dvěma spojkami“ (Adámek, Balcar a kol., 2015, str. 37). V případě radiál lze zmínit např. Štěrboholskou, Proseckou či např. Radlickou (Adámek, Balcar a kol., 2015).

Klíčový problém, který právě po pádu komunismu doprovází řadu staveb dodnes, jsou soukromé pozemky a stavby, které byly v 90-tých letech zprivatizovány a převedeny do soukromého vlastnictví jednotlivých občanů. Další problém je spojen s komplikovanou byrokracií a zdoluhavými povolovacími procesy staveb. Tehdejší političtí aktéři nechali v 90-tých letech pozvat do Prahy odborníky a specialisty, kteří měli zanalyzovat největší úskalí rozvoje Prahy a měli navrhnout určitý směr, kterým se hlavní město v následujících desetiletích vydá. Ti varovali před nárůstem počtu osobních automobilů, nasměrováním kancelářských a obdobných projektů do centra města, sílící satelitní výstavbou, která ovšem nebude vhodně infrastrukturálně vybavena. Dále upozorňovali na nevhodně nastavená pravidla ve stavebnictví a územním vývoji s tím spojeným a v neposlední řadě kritizovali krátkodobou vizi města (Koukalová, Kudyn, Novotná, 2021).

Výše zmíněná byrokracie bývá právě často pod palbou kritiky občanů, ale také odborníků a politiků. Samotná byrokracie je, cituji: „hierarchicky uspořádaná pyramidální soustava pravomocí, umožňující centralizované rozhodování a jeho koordinovanou realizaci, a požadavek na odborné vzdělávání byrokratů“ (Říchová a kol., 2015, str. 138). Právě typy časových stavebních povolení, razítek, podpisů a dalších náležitostí prodlužují české stavebnictví, dopravní stavby a další obdobné segmenty (Říchová a kol., 2015).

Zdoluhavá byrokracie se často vyznačuje taktéž jako komplikovaný řetězec, ve kterém pokud se nachází vícero částí, dochází k větším komplikacím z hlediska projednávání a následného nacházení přijatelného konsenzu. Vždy by mělo jít o kompromisy jak mezi obyvateli, tak politickou reprezentací, jelikož primární rozhodnutí vychází vždy ze strany obyvatel města a politická reprezentace koná sekundární rozhodnutí, která se dále dělí na rychlá (krizová) a pomalá (v dobách míru). V případě krizových rozhodnutí se může jednat o rozhodnutí v době povodní, pandemií, války a dále.

V těch okamžicích se ukazuje, jak rychle a účinně dokáže město spolupracovat. V době klidu a míru je nutné pečlivě promýšlet a činit zásadní kroky ve střednědobém horizontu, kdy dále budou město rozvíjet v následujících deseti letech. Proto je nutné myslet systematicky a nedávat planá a brzká rozhodnutí (Hudeček, 2019).

Za příklad lze uvést možné pořádání Olympijských her, které Rada hl. m. Prahy chtěla uspořádat na území Prahy. Zmíněný záměr neměl ekonomické analýzy ani propočty, dále také nebylo v možnostech ani potřebách města uspořádat nejsledovanější sportovní hry na světě. Druhým příkladem je nelogické, brzké a často kontroverzní ukončení trasy metra linky C v polích v Letňanech, kde jen na analýzách realizace projektu připadlo kolem 100 milionů Kč. Dodnes po 15 letech nebyla severním směrem linka prodloužena, nebyla zde vystavěna obytná čtvrť a ani zdejší dopravní uzel není vhodně řešen. V této době je nutné upřít pozornost na výstavbu nových komunikací, jelikož ty stávající jsou na samé hraně kapacitní udržitelnosti. V případě neřešení problému se vše propisuje do snížení životní úrovně daného města, do oslabení konkurenceschopnosti v porovnání s jinými městy a zvýšenými náklady za neutěšenou dopravní situaci. Město musí s finančními prostředky nakládat rozumně a především s rozmyslem (Hudeček, 2019).

Pokud se dopravní infrastruktura neřeší a městský a regionální systém stagnuje, vznikají tzv. dopravní kongesce, které jsou, cituji: „významnou brzdou rozvoje ekonomiky, ale představují do značné míry i další skryté hrozby“ (Adámek, Balcar a kol. 2015, str. 12).

Nejvíce na to doplácí samotní občané, kteří kvůli přetrvávajícím dopravním problémům stráví dlouhý čas v dopravních zácpách, což má za důsledek nejen jejich horší psychický stav, ale i negativní vliv na ŽP a samotnou produktivitu lidí. To dokládá fakt, že v metropoli Nizozemska - Amsterdamu, Belgie - v Bruselu a v německém městě Kolíně nad Rýnem se řidiči z důvodu dopravních komplikací zdrží přes 50 hodin ročně. Tento čas by se dal využít podstatně efektivněji (Adámek, Balcar a kol. 2015).

Klíčový dokument, který má nastínit a vyřešit výše uvedené problematiky města a jeho částí, se jmenuje Metropolitní plán. Ten je sestavován předními architekty, dopravními experty, dále odborníky v oblasti urbanismu a dalšími specialisty. Devět let byla Kancelář metropolitního plánování vedena prof. Romanem Kouckým, následně od r. 2021 vedení převzal Ing. arch. Michal Leňo. Komunikace s ministerstvy, MČ a dalšími dotčenými institucemi a fyzickými osobami je složitý proces, ve kterém každá z jednotlivých stran přidává své připomínky a stanoviska. Následně vše putuje k Odboru územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy, kde jsou jednotlivé připomínky

vyhodnoceny a následně je Metropolitní plán vytvořen. Měl by být zpracován na základě několika úhlů, ať již z hlediska dopravní, bytové či průmyslové infrastruktury, údržby města, prosperity metropole, ale také se zaměřením na oddech a rekreaci občanů. Metropolitní plán je tvořen na několik desítek let (Leňo a spol., 2022).

V případě sestavování nového Metropolitního plánu bylo nutné přihlédnout ke změnám, které se udály v průběhu několika let. V rámci Hlavní komunikační sítě Prahy (HKS) byly stanoveny dva hlavní silniční okruhy, vzájemně propojené radiálami. Pražský okruh byl nově určen k propojení jednotlivých dálnic a silnic I. třídy (Adámek, Balcar a kol., 2015).

Nedílnou součástí výstavby tvoří Stavební zákon. Samotná nová podoba byla dlouze řešena jak předcházející vládní koalicí, tak také současnou, ovšem v letošním roce byl odhlasován všemi přítomnými poslanci (161 poslanců a poslankyň) s účinností od r. 2024. Problém však vzniká v případě Pražského územního plánu, který čítá přes 1 000 jednotlivých úprav. Cílem je však jejich co nejvyšší minimalizace, jelikož neustálým zásahem destrukčních sil se stává tento plán nestabilním, což se v samotném důsledku propíše do vývoje městského plánování a také výstavby (Koucký, 2017; psp.cz, 2023).

Dalšími prvky, ovlivňujícími samotnou výstavbu na území Prahy a jejího okolí, jsou bezesporu přírodní podmínky, tedy členitost historického jádra města a také hornatost a členitost terénu. Prvky zasahují do tvorby komunikací, spojených s urbanistickým plánem. V případě hl. m. Prahy i jinde v ČR, je nutný, cituji: „přechod z dvojdimenzionální komunikační sítě do třídimenzionálního prostoru reprezentovaného podzemními prostory – tunely a multifunkčními podzemními strukturami“ (Adámek, Balcar a kol., 2015, str. 18). Jedná se o propojení jednotlivých čtvrtí nejen tunely v rámci propojení z bodu A do bodu B, ale také všemi stavbami s tím spojenými, tedy nájezdy i výjezdy z tunelu, podzemními parkovišti a dalšími podzemními prostory. Tunely jsou nákladnou dopravní stavbou, ovšem ze střednědobého a dlouhodobého hlediska se jedná o stavbu, která se regionu i státu finančně vyplatí. Příkladem je např. francouzské město Versailles, kde místní tunel stál 2,2 mld. EUR, ovšem přírodní památky, obce a další okolí, které tvoří venkov, byly uchráněny před zplodinami, hlukem a dalšími aspekty – díky tunelu se přes 90 % dopravy právě přesunulo z povrchu do podzemí (Adámek, Balcar a kol., 2015).

Posledním klíčovým prvkem, vysvětleným v dřívější kapitole, je zmíněná občanská společnost, která aktivně od Sametové revoluce vstupuje do jednotlivých procesů. Češi dostali možnost využít svobodu po r. 1989 ve svůj prospěch, ale bojí se odpovědnosti. Tím,



že je dnes možnost vše napadnout, spekulovat či brzdit vývoj, se ovlivňuje zmíněná vydobytá svoboda. V tomto důsledku vzniká celá řada neodpovědných, aktivistických zájmových skupin, které, cituji: „mají dnes nepředstavitelnou moc. Jak je vidět, asi tak deset lidí je schopno zabránit tomu, aby Praha měla rozumný plán. Je to normální? Je to názor demokratické většiny? Spíše asi nikoli“ (Koucký, 2017, str. 77 ). Celkově vzato je problém v plánování, v zákonech a také společné soudržnosti (Koucký, 2017).

První zmíněný faktor spočívá v časovém horizontu, na jak dlouhou dobu má být město plánováno. Vize města se stanovuje na 5-10 let, ovšem jeho politická reprezentace je volena pouze na 4 roky, kdy nestihne vše zrealizovat. Problém tedy spočívá také v často se měnící politické reprezentaci. Pokud má být posun dopředu, je nutno plánovat a směřovat klíčové kroky města v horizontu 10-20 let, ovšem v souladu koalice s opozicí. Po výměně politické reprezentace bude ta nová pokračovat v zahájeném dopravním projektu s cílem zajištění jisté konkurenceschopnosti města. Dalším faktorem, na kterém výstavba důležitých páteřních komunikací ztroskotává, je slovíčkaření uvnitř českých zákonů. Zmíněné slovíčkaření bývá problémem, který využívají u soudů aktivistické spolky k zablokování výstavby dopravní či jiné stavby. Vše dokazuje následující prohlášení, cituji: „špatné plány ukazují na špatné zákony, podle kterých jsou udělány. Jsou rigidní, nepružné, neumí předvídat vývoj“ (Koucký, 2017, str. 88,). Vše je umocněno soudržností - nutné je, aby ruku v ruce šel pořizovatel a zřizovatel Metropolitního plánu, Institut plánování a rozvoje čili zpracovatel, následně politická reprezentace, spojená s MMR a dalšími dotčenými subjekty. Často vznikaly dohady o slovíčkaření, kdy si jedna ze stran vysvětlovala daný fakt subjektivně po svém, což mnohdy končilo nedohodou zainteresovaných subjektů. Zmíněné aspekty jsou umocněny konečnou prohrou každodenního normálního života, který prohrál s právními předpisy, normami a zdlouhavou byrokratickou zátěží (Koucký, 2017).

Výše uvedené problémy se pojí s dlouhodobou nerealizací Pražského okruhu, který má spolu s dalšími dálnicemi a silnicemi I. a II. třídy nadnárodní význam a jsou zahrnuty v NKS – tedy Nadřazeném komunikačním systému, který vychází z evropského plánování dopravních staveb. Zmíněné dálniční komunikace bývají většinou rozloženy např. do čtyř až šesti pruhového uspořádání, v Evropě lze však také najít výjimky např. obchvat Mnichova. Samotné obchvaty, popř. okruhy je potřeba propojit s městskou uliční silniční sítí pomocí radiál, které mají význam přivaděčů. Z hlediska typu mají polo-dálniční charakter, který odvádí těžký typ dopravy z měst (nejvíce nákladní dopravu).

Radiály je nutné vhodně zasadit do krajiny a dbát na architektonické, estetické či urbanistické prvky (Leňo a spol., 2022).

Některé zmíněné radiály jsou v rámci Prahy již vybudovány, na některé se stále čeká. V rámci Metropolitního plánu, Atlasu struktury je v části šesté, článku č. 119 Nadřazená komunikační síť, odst. 2 vyjasněno, že mezi klíčové dopravní koridory a přívaděče k Pražskému okruhu je zapotřebí ještě vybudovat Čimický přívaděč, jenž se má nacházet mezi Čimicemi a Dolními Chabry a Rybářku, která má být realizována na levém břehu na území Suchdola do oblasti Kamýcké (Leňo a spol., 2022).

Právě zmíněný Čimický přívaděč byl v posledních letech často probírán na jednotlivých zasedáních i společně s občany, žijícími na území MČ Prahy 8. Kromě přívaděče se řešil koncept, jak v tomto okolí Pražský okruh vhodně začlenit do místní krajiny především z prostorového hlediska. Řešení hledá především místní radnice – Dolní Chabry s dalšími lokalitami typu Zdiby (IPR, 2020).

Vhodně zvolený městský okruh, který efektivně vyvedl automobilovou a tranzitní dopravu směrem ven z města, je tzv. Gočárův okruh v Hradci Králové, pojmenovaný podle architekta Josefa Gočára. Tento okruh je koncipován na silné dopravní zatížení, jelikož donedávna zde byl silný stupeň dopravy ze třech směrů – z Prahy, z Náchoda a z Olomouce. Tento okruh zvládal dopravní nápor, jelikož je vybaven moderními technologiemi, které dokáží uzpůsobovat intenzitu dopravy (Adámek, Balcar a kol., 2015).

Po realizaci Pražského okruhu by bylo vhodné koordinovat dopravu v centru Prahy, pomocí tzv. mýta. Zmíněné mýto se zavádí v případě regulace osobní a nákladní dopravy v městech při její vysoké intenzitě. Vždy je nutné vyhodnotit dopady efektů „pro“ a „proti“, které budou přínosem městu. V případě dostavění obou okruhů stojí za zmínku zavedení mýta, jelikož např. v centrální části Londýna díky tomu klesly dopravní zácpy až o 30 % (Adámek, Balcar a kol., 2015).

Město může z mýta získat finanční prostředky právě na realizaci dostavění klíčových dopravních staveb, které mu chybí. Samotné město je seznámeno s místními problémy mnohem více než centrální vláda, a proto bývá využíván při rozdělování finančních prostředků model decentralizace. Samotní představitelé na regionální úrovni měst a obcí konkrétně vědí, jaké potřeby má obyvatelstvo a kam je vhodné peněžní prostředky investovat pro plynulý chod a postupný rozvoj daného města (Provazníková, 2015).

Hl. m. Praha si nemůže dovolit přešlapy v nakládání s finančními prostředky, jak tomu bylo v minulosti. Proto je důležité mít jasnou perspektivu, kterou ovšem Praha nemá.

Ačkoliv je hlavním městem, již dávno ji nelze porovnávat s dalšími evropskými metropolemi jako je Berlín, Vídeň či Varšava. Tato města dávno Prahu díky jasné vizi přeskočila a finanční prostředky, které investují do svého rozvoje, se jednoznačně vyplácí. Je důležité mít na paměti, že město má být pro lidi, aby lidé mohli pracovat pro město. Musí být nastaveny takové podmínky, aby se vše dohromady sladilo a město se posouvalo směrem kupředu. Následující citát odkazuje na tvorbu vlastní identity, cituji: „Praha musí přestat být pouze reaktivní, ale měla by se stát skutečným tvůcem své vlastní budoucnosti. K tomu kromě strategické kompetence potřebuje vizi, odvahu a vytrvalost“ (IPR Praha, 2016, str. 41). Na závěr nutno dodat, že město by se nemělo soustředit pouze na výstavbu tisíce nových bytů, ale mělo by se zaměřit na kvalitní dopravní infrastrukturu a ubranismus s ní spojený. Pokud se již od počátku něco zanedbá či nerealizuje, projeví se následně negativní efekt, který způsobí nemálo problémů (IPR Praha, 2016).

Jedna z výhod členství ČR v EU je také čerpání finančních prostředků. Hl. m. Praha může čerpat podporu z evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF) v rámci různých operačních programů. Projekty, které se mají realizovat na území Prahy lze také financovat z finančních prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj, popř. Evropského sociálního fondu (IPR, 2016).

## 4 Charakteristika lokalit dopravního projektu

### 4.1 Česká republika

Ústavní zákon č. 347/1997 Sb. definuje dle článku 1 vyšší samosprávné územní celky, tedy kraje (13 krajů a hl. m. Prahu), které se skládají z okresů. Právě metropole ČR je vymezena v Zákoně o hlavním městě č. 131/2000 Sb., kde je vymezeno území hl. m. a s tím spojené hranice, dále jsou uvedeny orgány města a MČ, jsou zde charakterizovány práva občanů, městské symboly a symboly MČ. Je zde zmíněno hospodaření hlavního města a MČ a dále (zakonyprolidi.cz, úst. zák. č. 347/1997 Sb., čl. 1, 2021; zák. č. 131/2000 Sb., 2021).

Svojí geografickou polohou je ČR vnímána jako tranzitní země, která spojuje západní a východní Evropu. Pro převoz potravin, zboží a dalších produktů je využíván především nákladní typ silniční dopravy, nikoliv železniční. V r. 2022 bylo přepraveno 473 milionů tun nákladu kamionovou dopravou a průměrná přepravní vzdálenost činila 139 kilometrů. Železniční dopravou bylo přepraveno 93 milionů tun nákladu a průměrná přepravní vzdálenost byla stanovena na 180 kilometrů. Silniční doprava má stále převahu nad železniční dopravou, podle ředitele ŽESNAD.CZ Oldřicha Sládka je železnice oproti silniční dopravě znevýhodněna, citují: „kvůli rozšířeným výlukám, hluku a přednosti osobní dopravy, ačkoliv potřebujeme jezdit 24 hodin denně, stejně jako kamiony“ (ČTK, zdopravy.cz, 2023). Kromě zmíněných problémů trápí železniční dopravu nákladný nový systém ETCS, což je evropský zabezpečovač, dále automatická spřáhla DAC či úzká hrdla železničních koridorů s obrovskou intenzitou dopravy (zdopravy.cz, 2023).

Celkově vzato ČR chybí úzká spolupráce mezi silniční a železniční dopravou, tudíž dopravci více volí výhodnější silniční dopravu. Zmíněné problémy se podepisují na silniční dopravě, zejména řadou přetížených kamionů, které využívají klíčové dopravní tahy typu Pražského okruhu, D1, D5 a dalších. To jednak způsobuje poškození vozovky, dále vzniká celá řada nebezpečných momentů, kdy dochází k předjíždění dvou a více kamionů na dálnicích, čímž dopravu omezí a v konečném důsledku vzniknou ve všech pruzích stejného směru dlouhé konvoje osobních a nákladních automobilů. V neposlední řadě musí řidiči nákladních vozidel často dlouze hledat parkovací stání, kterých je momentálně okolo 3 300, ale zhruba 1 400 jich stále chybí. Řidiči proto volí pro čerpání své povinné pauzy nevhodná místa ať již na sjezdech dálnic nebo na jiných nebezpečných místech. Proto by

se mělo i v rámci přípravy další části Pražského okruhu počítat s vybaveností a potřebami okruhu nejen pro současnost, ale i do budoucna (Štengl, 2023).

Právě výše uvedená D1 propojuje oblasti Čech, Moravy a dále Slezska a je nejdůležitější dopravní tepnou nejen ČR, ale má i nadnárodní význam pro střední Evropu. Drží status nejstarší české dálnice, jejíž první část byla dokončena v r. 1971 a dodnes je nejvyužívanější dálnicí v tuzemsku. Původní myšlenkou bylo spojit západní část tehdejší ČSSR (oblast okolo Chebu) směrem na Prahu, kde se měla spojit se zamýšleným Pražským okruhem, následně měla vést okolo Jihlavy směrem na Brno, do Zlína, okolo Žiliny do Košic, přičemž se předpokládalo ukončení na území Podkarpatské Rusi. Po rozdělení republik však byla D1 nově trasována s cílem propojit tři největší tuzemská města v ose Praha – Jihlava – Brno – Vyškov – Přerov – Ostrava. Po třiceti letech stále nebyla D1 dokončena, jelikož výstavba v oblasti Přerova byla donedávna napadána ekologickými spolky, což stavbu prodlužovalo. Dálnici, čelící přetížené kapacitě a kolabující dopravě, by do budoucna měla pomoci dálnice D35 tzv. Severní varianta (ct24.ceskatelevize.cz, 2013).

Nerealizace klíčové dopravní infrastruktury ovlivňuje kromě tuzemských také zahraniční řidiče. Dodnes na řadě míst v ČR chybí dopravní alternativy k přetíženým centrům měst, na což doplácí jejich samotní občané a ŽP. Samotným příkladem je právě Pražský okruh, který dodnes není realizován. Samotnou výstavbu často ovlivňují spolky, nejčastěji ekologické, které svými hlasy blokují realizaci stavby, např. výše zmíněná oblast Přerova spojená se spolky Děti Země, Voda z Tetčic a Krajina Dluhonice

Dodnes, 30 let od vzniku ČR, nejsou s metropolí ČR propojena klíčová města ať už dálničně či železničně, což výrazně ovlivňuje dobu cestování mezi nimi. Kromě nerealizace klíčových dopravních tepen a celkové dálniční sítě není dodnes metropole ČR propojena dálnicemi s okolními státy – viz. Polsko a Rakousko.

V současné době je MD vedeno ODS, konkrétně ministrem Martinem Kupkou. Mezi jeho priority patří urychlení výstavby dálnice D35, realizace železničního spojení z metropole ČR – Prahy do Kladna a na největší tuzemské letiště LVH Praha či urychlení výstavby severní části Pražského okruhu (Geba, 2023).

## 4.2 Hlavní město Praha

V r. 2022 žilo v hlavním městě Praze 1 357 326 obyvatel. Samotní občané rozhodují každé čtyři roky o složení politické reprezentace ve volbách do Zastupitelstva hl. m. Prahy. To by mělo zajišťovat plynulý chod města a jeho další rozvoj, zavazuje se k projednání a následnému schválení rozpočtu hl. m. Prahy po dřívější diskusi s jednotlivými MČ, popř. k možnosti nařídit obecně závazné vyhlášky pro území Prahy. Zastupitelé mohou předložit své návrhy zákonů na půdě PS a taktéž vydávají územně plánovací dokumentaci v rámci území hl. m. Prahy (ČSÚ; Praha.eu, 2023).

V čele Zastupitelstva hl. m. Prahy stojí primátor hl. m. města. Jeho postavení, povinnosti a pravomoci jsou upřesněny v zákoně č. 131/2000 Sb. o hlavním městě, v rámci třetího dílu s názvem Primátor hlavního města, konkrétně §72. Primátor je nejvyšší činitel v Zastupitelstvu hl. m. Prahy, taktéž zaujímá pozici nejvyššího hejtmana kraje. V rámci výkonu své funkce je zodpovědný Zastupitelstvu hl. m. Prahy, je zodpovědný za plynulý chod hl. m. Prahy, dále svolává a řídí průběh schůzí Zastupitelstva hl. m. Prahy. Na jejich závěru spolu s ověřovateli stvrdí svým podpisem zápis z těchto jednání. Jmenuje a odvolává ředitele Magistrátu hl. m. Prahy se souhlasem ministra vnitra (zakonyprolidi.cz, zák. č. 131/2000 Sb., § 72, 2021).

V současné době zastává post primátora Bohuslav Svoboda (ODS), který již tuto funkci zastával v období 2010–2013. Po vítězství koalice SPOLU ve volbách do Zastupitelstev obcí v r. 2022 (24,72 %) je po dlouhém povolebním vyjednávání s dalšími politickými aktéry primátorem od r. 2023 (ods.cz, volby.cz, 2022).

Vývoj Prahy se v rámci let proměňuje ať už z politického, dopravního či urbanistického hlediska. Nejvíce samotnou podobu města ovlivnilo období první republiky, následně temné období a okupace nacistickým Německem, od r. 1948 na dalších 41 let měli svůj vliv na výstavbu a rozvoj Prahy komunisté a od r. 1993 demokraticky zvolená politická reprezentace. Velkým rozvojem Praha prošla právě během komunistické vlády, kdy byla na metropoli upřena její pozornost. Tehdejší ambicí bylo vystavět monstrózní sídliště, kvalitní dálniční a silniční infrastrukturu, propojit jednotlivé čtvrti dostupnou MHD a dále. Často byly názvy staveb pojmenovávány po tehdejší politické reprezentaci, např. po prezidentu Gottwaldovi, po kterém byl pojmenován dnešní Nuselský most, po kterém vede dnešní magistrála (klíčová pražská tepna) či dnešní stanice metra C Vyšehrad. Svě stanice metra se dočkal také druhý dělnický prezident

Antonín Zápotocký, po kterém byla pojmenována dnešní stanice Českomoravská, po vzoru českých komunistů V.I. Leninovi byla pojmenována tehdejší konečná trasy A, dnešní Dejvická. Svě zastoupení mělo také samotné centrum komunistické moci, konkrétně Moskva – Moskevská (dnešní Anděl) či pojmenování po komunistickém primátorovi, kdy dnešní stanice Rožtyly nesla název Primátora Vacka. Bylo nutné vyřešit tehdejší nepříznivou dopravní situaci, jelikož komunikace již svými rozměry nestačily a autobusové a tramvajové linky byly za hranou kapacity. Tudíž bylo nutné realizovat klíčové dopravní stavby a zaměřit se na realizaci dopravních okruhů, které vyvedou řidiče za území Prahy. Výše uvedené názvy odkazují na fakt, že ideologie a samotné stavby mohou být silně propojené, než se na první pohled zdá. Není to pouze odkaz bývalého režimu, který zde byl, je nutné poukázat na „kvalitu a vývoj systému“, ve kterém se žilo (Ptáčnicková, 2021).

Hl. m. Praha je dodnes klíčovým dopravním uzlem, jelikož se zde protínají všechny typy dálničních a silničních komunikací. Uvádí se, že mezi 4 klíčové dálniční dopravní tepny ČR patří nejvytíženější dálnice D1 propojující Prahu – Brno – Ostravu (dodnes však chybí desetikilometrový úsek u Přerova). Další je D5, směřující na Plzeň a Rozvadov a dále do Německa, následně Ústecká D8, směřující na Ústí nad Labem a do Drážďan a v neposlední řadě Hradecká D11, která jednoho dne propojí ČR se sousedním Polskem. Dodnes nejsou všechny zmíněné dálnice navzájem propojené a řidiči musí volit komunikace skrze město. V budoucnu by tento problém měl vyřešit úsek č. 511 a severní část Pražského okruhu (Nesvadba, 2008).

Výše byly uvedeny určité dopravní nedostatky, se kterými se potýká ČR. Také metropole má celou řadu dopravních projektů, které dodnes nebyly realizovány, mezi něž patří železniční spojení Prahy, Kladna a LVH Praha, dostavba Městského okruhu, zajištění kvalitní dopravy do ZOO, dále realizace čtvrté linky metra D, výstavba záchytných parkovišť či zajištění automatizace metra.

V první řadě je nutné, aby silniční doprava a pražská veřejná doprava byly vzájemně provázány a nesoupeřily spolu. Je nutné, aby se vzájemně oba druhy doplňovaly a lidé, dojíždějící za prací a do škol do Prahy, tyto dva druhy dopravy kombinovali. Hranici pro přestupní vazby by tvořil právě Pražský okruh, který by procházel okrajovými částmi Prahy, kde by měla být v budoucnu zaručena výstavba záchytných parkovišť. Ta by měla být primárně určena pro obyvatele Středočeského kraje, kteří denně směřují do metropole za studiem či prací. Dnes z důvodu nedostatku parkovacích míst nemohou svá vozidla

ponechat v parkovacích domech. Pro Prahu se jedná o důležitý aspekt i do budoucna, a proto by se měla také soustředit na stavbu dobíjecích stanic pro elektrovozidla.

Na výše zmíněný problém navazuje další, a tím je neexistence kvalitní veřejné dopravy na okrajích Prahy v oblasti záchytných parkovišť, která by zajistila spojení s centrem. Rychlým a kvalitním způsobem dopravy pro spojení centra a okraje Prahy může být metro či tzv. vlakotramvaj, která je známá např. z německého Karlsruhe. V případě metra by se mohlo jednat o prodloužení linky metra C k oblasti Uhříněvsi a na severním konci do oblasti Čakovic. Zde se plánuje velké křížení zamýšleného Pražského okruhu a dálnice D8, čímž by vznikl obrovský dopravní uzel. V případě metra linky B se na západním konci realizuje prodloužení ze stanice Zličín do nové konečné Depo Zličín (jedna nová stanice). Zde se již počítá s vybudováním záchytného parkoviště pro řidiče, jedoucí ze směru od Plzně a Berouna. Na východním konci metropole se uvažovalo o prodloužení metra do Horních Počernic s návazným záchytným parkovištěm. To by ulehčilo dopravní situaci na Pražském okruhu, který se v oblasti Černého Mostu protíná s dálnicí D11 a D10, směřující na Mladou Boleslav a dále do Turnova (idnes.cz, 2023; zdopravy.cz, 2020).

Praze kromě nerealizace výše uvedených projektů stále chybí nová trasa metra linky D, která by měla ulehčit dopravní situaci v jižní části metropole. Dalším případem je dostavba Městského okruhu, který má ulehčit centru města a z něhož mají být vedeny radiály směrem k Pražskému okruhu na okraj metropole. Městský okruh dodnes není realizován, stále neexistuje jeho východní část a prozatímně tuto klíčovou městskou komunikaci zastupuje Průmyslový polookruh. Stejně tak dodnes chybí severovýchodní část Pražského okruhu, tudíž zmíněná Průmyslová ulice čelí silnému náporu vozidel, především křižovatku s Černokosteleckou ulicí dennodenně využije 70 000 vozidel (ČTK, garaz.cz, 2023).

Úsek č. 511 se stává nejdiskutovanější nedostavěnou dopravní stavbou, která by ulehčila jak Praze, tak celé ČR. Měl by být trasován v jihovýchodní části metropole, konkrétně od Běchovic, kolem Uhříněvsi, dále směrem na Říčany a kolem Lipan k Modleticím, kde naváže na již realizovaný úsek č. 510 a protne se s D1. Z hlediska dálnic se jedná o propojení dálnice D11 a D1. Úsek především pomůže tranzitní mezinárodní přepravě (mdcr.cz, 2023).

Výše uvedené se následně odráží na bezpečnosti dopravy, jelikož po realizaci všech klíčových dopravních staveb by mohlo dojít na území Prahy ke snížení počtu zranění o



zhruba 5 %, snížení nehodovosti o zhruba 25 % či snížení stráveného času řidičů na silničních komunikacích o zhruba 32 %. Tato analýza poukazuje na fakt, že všechny klíčové dopravní projekty mají celospolečenský význam, jelikož z ekonomického hlediska by šlo o úsporu až desítek miliard Kč ročně (Adámek, Balcar, str. 68, 2015).

V případě přínosů dopravního projektu zaznívají ze strany expertů a především veřejnosti kritické ohlasy z důvodu plného nevyužití MHD již stávajících úseků Městského či Pražského okruhu. Kritika spočívá v tom, že okruhy, tunely a další stavby nemají být využívány pouze pro individuální automobilovou dopravu.

Výjimkou je např. autobusová linka č. 125, která je pro cestující atraktivní svou trasou z dopravního uzlu Smíchovské nádraží (metro linky B) na Skalku (metro linky A). Druhou linkou je např. linka č. 118, která propojuje taktéž zmíněné Smíchovské nádraží se Sídlištěm Kačerov.

### **4.3 Současné spojení mezi lokalitami**

Dopravní spojení severní části metropole (MČ Praha 8) a severozápadní části metropole (MČ Praha 6) je dnes z důvodu nerealizace této části Pražského okruhu v nevyhovujícím stavu. V současné době je dokončen úsek č. 517, který končí vyvedením na dálnici D7 a úsek č. 518 naváže na č. 517 a bude pokračovat směrem do oblasti Suchdola, dále naváže úsek č. 519, překonávající Vltavu do oblasti Březiněvsi a posledním úsekem bude č. 520 do Satalic. Z důvodu neexistence severní části Pražského okruhu dnes musí obyvatelé MČ Praha 8 např. z oblasti Čimic na Suchdol zvolit trasu s nejméně třemi přestupy. Z hlediska veřejné dopravy lze zvolit následující alternativy.

První možností je využití autobusové linky č. 235 z Řepínské na konečnou do Podhoří, dále 5 minut chůzí směrem k přívozu P2, spojující břehy Vltavy s názvy Podhoří a V Podbabě, následně 5 minut chůzí na autobusovou zastávku, kde lze pokračovat přetíženými autobusovými linkami č. 107 nebo 147 na zastávku Zemědělská univerzita. Zmíněné linky, především č. 107, bývají tak přetížené, že cestující nemůže často do některých spojů ani nastoupit. Jednotlivé spoje mají zdlouhavé intervaly (např. linka č. 235 má třicetiminutové intervaly) a je obtížné si předem nakombinovat jejich vzájemnou návaznost. V nejlepším případě je celková cestovní doba této trasy 35 minut a cestující musí využít 3 dopravní linky.

Druhá alternativa je cesta autobusovou linkou č.152 ze zastávky Řepínská na zastávku Kobylisy, odtud linkou metra C na Nádraží Holešovice, po přestupu na příměstský osobní vlak S49 jednu stanicí do železniční stanice Nádraží Podbaba a následně již zmiňovanými přetíženými autobusovými linkami č. 107 či 147 na zastávku Zemědělská univerzita. Celková cestovní doba této trasy činí 38 minut s využitím 4 městských dopravních linek.

Závěrečná alternativa vede skrze centrum města čili ze stanice Řepínská využít autobusovou linku č. 152 na Kobylisy, dále přestoupit na metro linky C a následně ve stanici Muzeum přestoupit na metro linky A. Odsud pokračovat do stanice Dejvická a následně využít autobusovou linku č. 107 či 147. Cestující stráví 59 minut na této nejdělsí trase a celkově musí použít 4 dopravní spoje.

V případě automobilové přepravy je nutné jet z Řepínské přes Kobylisy, následně ulicemi v Holešovičkách a dále do Bubenečského tunelu (tunel Blanka), kolem Vítězného náměstí a Roztockou ulicí. V tomto případě velice záleží na dopravní situaci v centru města, především v tunelu Blanka, jelikož se zde řidič může zdržet až na několik desítek minut. V případě plynulého provozu řidič tuto trasu projede za 27 minut.

Metropole chce podpořit dopravu mezi zmíněnými dvěma břehy Vltavy výstavbou lanové dráhy, spojující Krakov (MČ Praha 8) – ZOO – Nádraží Podbaba (MČ Praha 6). Tato trasa bohužel pro cestujícího z oblasti Čimic nepřinese menší počet spojů, jen rychlejší dobu cestování.

Taktéž řidiči, mířící ze severní části metropole směrem do Kladna či směrem na Plzeň, musí využít centrum města – konkrétně Městský okruh tunelu Blanka. Nerealizace celého Pražského okruhu se dotýká především Barrandovského mostu, Průmyslového polookruhu, Jižní spojky, Severo-j jižní magistrály – především ulic Argentinská, Wilsonovi, Legerovi a 5. května a tunelového komplexu Blanka.

## 5 Empirická část

### 5.1 Rozdělení politických aktérů

V této kapitole jsou uvedeni jednotliví aktéři, kteří se určitým způsobem angažovali v případě projektu výstavby Pražského okruhu. Po studiu jednotlivých dokumentů se trasování severní části Pražského okruhu několikrát změnilo. Do samotného procesu se zapojila celá řada subjektů, které svoji aktivitou ovlivňovaly výstavbu Pražského okruhu.

Aktéry, podílející se na vývoji tohoto dopravního projektu, je zapotřebí rozdělit do několika skupin. Na jedné straně jsou to subjekty propagující variantu blíže k městu tedy variantu „J“.

Mezi individuální zastánce této varianty lze zařadit např. bývalé primátory hl. m. Prahy Jana Kasla a Pavla Béma, dále současného ministra dopravy Martina Kupku, bývalé ministry dopravy Petra Bendla či Milana Šimonovského, náměstka primátora pro územní a strategický rozvoj Petra Hlaváčka a starostu Úval Petra Boreckého.

Mezi významné institucionální zastánce varianty „J“ patří Magistrát hl. m. Prahy, ŘSD a MD.

Na straně druhé stojí subjekty, propagující variantu dále od města, Středočeskou variantu „Ss“.

Mezi individuální zastánce této trasy patřil bývalý ministr životního prostředí Martin Bursík, MŽP, bývalí ministři dopravy Aleš Řebíček a Antonín Prachař, starosta MČ Praha-Suchdol Petr Hejl, starostka a místostarostka MČ Praha-Dolní Chabry Kateřina Šilhová Šafránková a Barbora Floriánová, hejtman Středočeského kraje David Rath (ČSSD), starosta MČ Praha-Ďáblice Miloš Růžička, předseda spolku Děti Země Miroslav Patrik, a místní občané těchto lokalit.

Do kategorie významných institucionálních zastánců lze zařadit Evropskou unii, dále MČ Praha-Suchdol a MČ Praha-Dolní Chabry či občanská sdružení a iniciativy mezi ně lze zařadit spolek Za lepší Chabry, Nad Drahánským údolím či Via Praha 6.

### 5.2 Počátky rozhodovacího procesu

V této kapitole je poukázán samotný vývoj a výzkum procesu v rámci rozhodování o důležité a klíčové dopravní stavbě a vztah jednotlivých aktérů. O realizaci Pražského okruhu se diskutuje již desítky let a v konečné podobě by měl propojit

jednotlivé dálniční komunikace, které směřují paprskovitě z hl. m. Prahy do jednotlivých regionů ČR. Má nejen regionální a národní význam, ale také mezinárodní, jelikož z hlediska geografické polohy se ČR nachází ve středu Evropy, čímž se stává klíčovou tranzitní zemí mezi západem a východem. Metropole zastává funkci dopravního uzlu, ať již z hlediska silniční a železniční infrastruktury či letecké přepravy. Po celkové realizaci má Pražský okruh pomoci jednak samotným Pražanům v rámci cestování mezi jednotlivými MČ, dále Středočechům, jedoucím do zaměstnání či do škol a v neposlední řadě řidičům mezinárodních spojů, kteří míří do jiné země a ČR pouze projíždějí. Mezi ně lze zařadit řidiče nákladní kamionové dopravy, autobusových linek, osobních automobilů a dalších.

Z důvodu zvýšené intenzity dopravy bylo nutné přistoupit k realizaci výstavby jednotlivých úseků Pražského okruhu. Prvním dokončeným úsekem byl úsek č. 515 mezi Slivencem a Třebonicemi na západním okraji metropole. Necelý 7,5kilometrový úsek se překřížil s Plzeňskou dálnicí D5 (trasovanou do Plzně a dále do Německa) a motoristé jej začali plnohodnotně využívat v r. 1984. Dnešní dopravní zatížení tohoto úseku Pražského okruhu činí zhruba 75 000 vozidel za den.

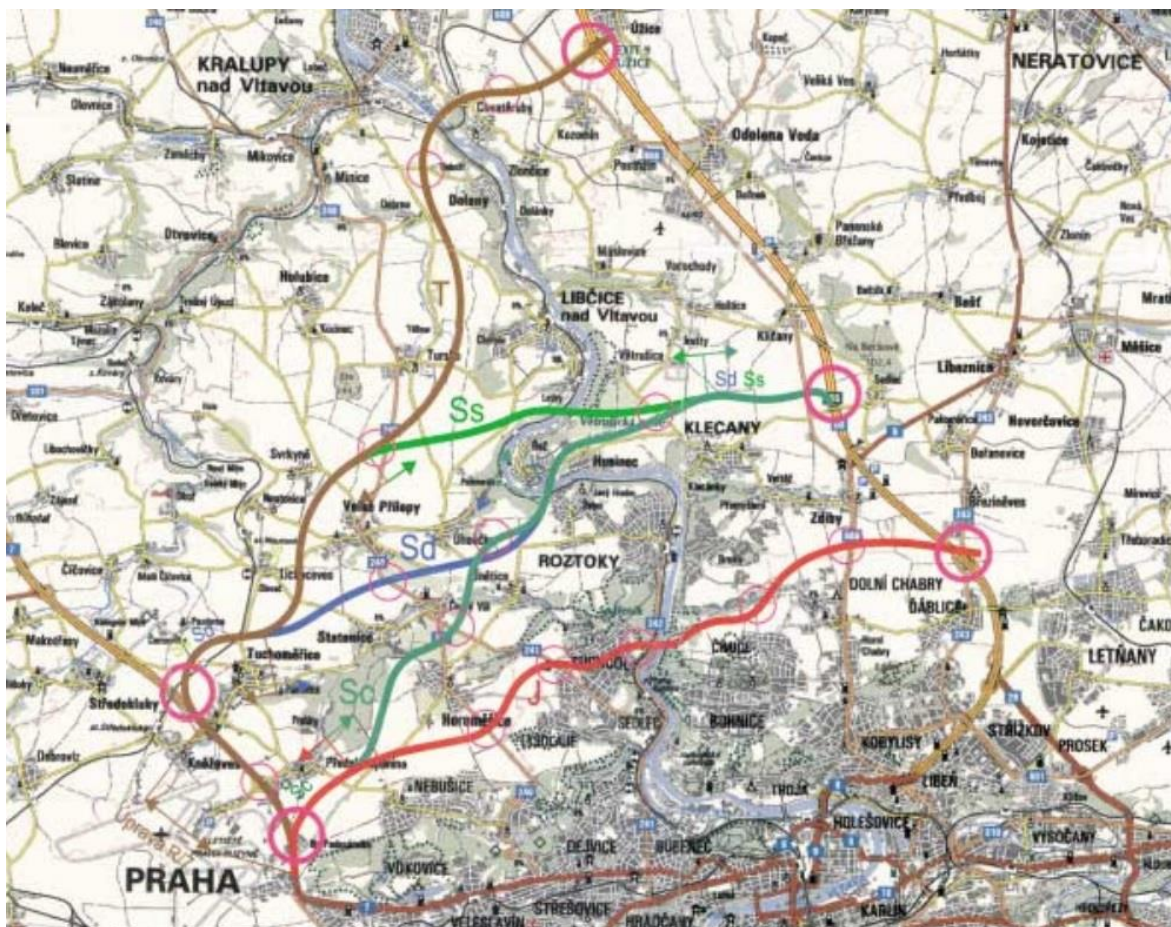
Následující téměř čtyřkilometrový úsek, který je dodnes osamocen, jelikož na něj nenavazují žádné další úseky, nese označení č. 510 a nachází se na východním konci metropole. Kompletní úsek byl dokončen v r. 1993 a dnes propojuje Libereckou dálnici D10 (trasovanou směrem na Mladou Boleslav a do Turnova se sjezdem do Liberce) s oblastí Černého Mostu, kde se kříží s Hradeckou dálnicí D11 (směřující do Hradce Králové a následně k polským hranicím u Královce) a oblastí Běchovic. Dne 23.4.1997 bylo pod značkou 123033/97 OUR/DI/Ex vydáno rozhodnutí Odborem územního rozhodování Magistrátu hl. m. Prahy o stavební uzávěře pro nadřazenou komunikační síť hl. m. Prahy, která definovala jednotlivé oblasti v rámci Prahy. Další podrobnosti dále v příloze č. 1.

Na přelomu tisíciletí v r. 2000 byl otevřen 3,5kilometrový úsek č. 516 na jihozápadě metropole, spojující Třebonice a Řepy a navazující na výše uvedený úsek č. 515. O rok později byl pro motoristy uveden do provozu také 2,5kilometrový úsek č. 517, který navazuje z Řep do oblasti Ruzyně, kde se nachází největší tuzemské letiště LVH Praha a který je posledním dokončeným na severozápadě Prahy. Odtud řidiči nejčastěji pokračují dále po dálnici D7, která je trasována z Prahy směrem na Louny a dále do Chomutova. Na zmíněný úsek má navazovat úsek č. 518, jehož trasování by mělo ulehčit oblasti

Suchdola a severozápadu Prahy a Středočeského kraje. Na otázku, jaké reakce převládaly po otevření prvních úseků Pražského okruhu, jsou odpovědi, že převážně pozitivní ohlasy. Pan Jan ze Středočeského kraje konstatoval, cituji: „Kdysi jsme doufali, že se vnější okruh dostaví co nejdřív, maximálně tak do roku 2015, a že pomůže všem zatíženým oblastem jako tý naší. Celkovej přínos by byl taky pro nákladní mezinárodní dopravu“. Paní Iva z hlavního města doplnila, cituji: „Znamenalo to určitý posun kupředu, infrastruktura se konečně začala vyvíjet kupředu a byly tu záblesky, že bychom mohli dohnat západní státy, co se silniční infrastruktury týče.“

V případě propojení západního a východního konce metropole, konkrétně dálnic D5 a D11, bylo nutné najít neoptimálnější řešení v severní oblasti metropole. Severní část Pražského okruhu by měla vyřešit x faktorů, kterými jsou např. dostavba okruhu kolem celého území hlavního města Prahy. Dále je bezpochyby klíčové zajistit podmínky pro zkvalitnění mezinárodní dopravy mezi jednotlivými dálnicemi bez nutnosti průjezdu městem. Severní část Pražského okruhu dostala také roli plnit funkci regionální tzn., že bude sloužit občanům MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8, jelikož dodnes chybí mezi těmito lokalitami jakýkoliv most přes řeku Vltavu. V brzké době se s jeho výstavbou nepočítá. Okruh musí být šetrný vůči životnímu prostředí, neměl by procházet v bezprostřední blízkosti domovní zástavby občanů, musí být vhodně financovaný a dále. Z těchto zmíněných důvodů se Severní část Pražského okruhu navrhovala v několika možných variantách, které jsou znázorněny na následujícím obrázku a jsou důležité pro pochopení celé problematiky.

Obrázek č. 1 – Možnosti trasování severní části Pražského okruhu



Zdroj: Veřejný dopravní audit, 2002

Z výše uvedených pěti možných variant – „J“ (červená barva), „Ss“ (modrozelená), „Sd“ (modrá), „Ss“ (zelená) a „T“ (bronzová) měla varianta „J“ své zastání především u politické reprezentace, zatímco místní občané společně s občanskými iniciativami prosazovali realizaci varianty „Ss“. V případě dalších výše zmíněných variant nepanovalo konkrétně ani v rámci varianty „Sc“ ani „Sd“ zastání ani z řad politiků, ani občanů. Zmíněné varianty by vedly přes Roztoky a následně komplikovaně mezi obcemi Řež a Husinec na pravém břehu řeky Vltavy. Dále se s nimi taktéž nepracovalo z důvodů neuspokojivých závěrů v rámci posouzení vlivu na životní prostředí podle zákona č. 244/92 Sb. S uvedenou variantou „T“ se také již nepočítalo, jelikož neplnila funkci vnějšího obchvatu města, pouze by byla doplňkovou trasou především pro tranzit mířící dále po D8. Dále tedy již zůstávají pouze 2 varianty tj. „J“ a „Ss“.

Zmíněná varianta „J“ je z uvedených tras nejbližší hlavnímu městu, dodnes má stejné trasování a obsahuje v sobě úseky č. 518 a 519. Na západním konci mají navázat na již vybudovaný úsek č. 517, který vede do oblasti Ruzyně a dále má pokračovat zmíněný úsek

č. 518, který spojí Ruzyň a Suchdol. Konkrétně úsek protne katastrální území Přední Kopaniny, Nebušic, Horoměřic, Lysolají, Suchdola a Sedlece. Zmíněný úsek č. 518 je koncipován v šestipruhovém uspořádání (třemi pruhy v každém směru), dále s dvěma tunely – Suchdol a Rybářka a čtyřmi mimoúrovňovými křižovatkami – konkrétně MÚK Přední Kopanina, MÚK Horoměřice, MÚK Suchdol a MÚK Rybářka. Počátek úseku vznikne oddělením od Chomutovské dálnice D7, u níž má být nově postaveno mimoúrovňové křížení, aby úsek č. 518 mohl v přímém směru navázat na předešlý úsek č. 517 (pro bližší představu viz. obrázek č.2). Následně bude trasován směrem k Horoměřicím, kde se počítá s MÚK se silnicí II/240 (Praha-Kralupy na Vltavou), řešenými kruhovými objezdy.

Třetí MÚK je plánováno v oblasti Suchdola, konkrétně vybudováním nového kruhového objezdu s výjezdy do ul. Kamýcké. Následně se má dálniční komunikace přesunout do povrchově hloubeného dvoukilometrového tunelu, který projde pod oblastí Suchdola. Ke stavbě tunelu má být využita speciální technologie pomocí podzemních stěn, tj. výkop je v rámci terénu situován do předem stanovené výšky stropní desky tunelu. Následně jsou vybudovány podzemní stěny a v případě vrchní desky tunelu se učiní betonáž. V neposlední řadě se provede zásyp a dále se pokračuje již pod stropní deskou tunelu. Největší výhodou je, že výstavba tunelu v tomto provedení se dotkne okolí několikanásobně méně než při klasické metodě. Povrch terénu lze následně využít pro obytné domy či zamýšlenou tramvajovou trať, spojující stanice Nádraží Podbaba-Suchdol.

Zakončení úseku je projektováno do oblasti Rybářky, kde se plánuje MÚK, která má pojmout dopravu z oblasti Dejvické prostřednictvím tunelu Rybářka. Následně má na tento úsek navázat další sporný úsek č. 519, který má překlenout pomocí mostu řeku Vltavu, jelikož v celém okolí severní části města chybí dlouhodobě most, spojující levý a pravý břeh řeky Vltavy (viz. kapitola 4.3. – Současné spojení mezi lokalitami). Třípatrový ocelový most o délce 467 m s tvarem trámu mostovky Vierendeelova nosníku byl koncipován pro silniční a nákladní dopravu v rámci dvou vrchních pater i pro vhodné zanesení do místního terénu. Nejvyšší patro mělo patřit řidičům, mířícím směrem na západ na Ruzyň, prostřední patro pro řidiče, mířící východním směrem do Březiněvsí. Každé patro mělo být stavěno v třípruhovém uspořádání, navíc s odstavným pruhem. Tím se měla zajistit dopravní propustnost přes tento most právě z důvodu mixu regionální a tranzitní mezinárodní dopravy. Nejnižší patro bylo zaměřeno na turisty a obyvatele, kteří by se



snáze dostali z jednoho břehu řeky Vltavy na druhý a tím využili pohodlnější variantu, než je přívoz. Na dalším obrázku je ilustrován dříve zmíněný úsek č. 518.

**Obrázek č. 2 – Trasování úseku č. 518 varianty „J“**



Zdroj: ŘSD, zdopravy.cz, 2019

Na otázku, jaké přínosy a negativa by přinesl nově vybudovaný úsek č. 518 Pražského okruhu v severozápadní části města, byly u některých respondentů odpovědi zdrženlivější, u některých až mírně radikální. Pan Jiří, bydlící v okolí Suchdola, sdělil, cituji: „Trasovat dálniční cestu přímo pod domy a zahradami mi nepřijde logické. Řadu let se tu nabízí ta severní trasa, ale politici jako by snad neslyšeli a řídili se furt tou u města. Nestačí, že tu máme zvýšený letecký provoz z Ruzyně, ale ještě tu povede dálnice, opravdu děsné“. Paní Iva, která tuto oblast také dobře zná, konstatovala, cituji: „Nemám slov, přijde mi, že těch 20 let, co tu bojujeme proti tomuhle paskvilu, je furt dokola a bohužel dřív nebo později na to doplatíme jak my, tak čtvrti na pravém břehu Vltavy. Realizace protihlukových stěn stejně nebude hned s výstavbou, lokalita nebude již tak atraktivní i z hlediska cen pozemků, bude to znamenat zvýšený nápor mezinárodní dopravy v naší čtvrti a podtunelování Suchdola bude poslední kapkou. Slušně řečeno bych ty politiky poslala bydlet sem vedle okruhu, pak by si to rozmysleli“. Z výše uvedených výroků i výroků dalších občanů je zřejmé, že trasování skrze severozápadní oblast Prahy není ze zmíněných důvodů vhodné.



### 5.3 Argumenty pro severní a jižní variantu

Právě dalším podstatným argumentem, který převažoval již před dvaceti lety a platí dodnes, je, že v případě prosazení a realizace jižní varianty dojde z dopravního hlediska k náporu jak městské a regionální, tak i mezinárodní dopravy, a právě nově vytvořené úseky nebudou zvládat silný dopravní nápor. Z hlediska bezpečnosti, pokud dojde na určitém místě k větší havárii, neexistuje vhodná dopravní alternativa, která by silnou intenzitu dopravy pojmula a sloužila jako objízdna trasa.

Celý problém trasování severní části Pražského okruhu je spojen již s dobou minulého režimu. Tehdy byla do územního plánu zanesena pouze varianta „J“, která vedla okolo Prahy. Je nutné si uvědomit, že okrajové části v té době měly úplně jinou podobu a v rámci desítek let proběhl v těchto lokalitách velký regionální rozvoj. Přes negativní stanoviska občanů a dalších (přes 4 000 připomínek) byla varianta „J“ jako jediná zahrnuta do územního plánu.

Na přelomu tisíciletí se vyjádřily jednotlivé orgány státní správy, především z hlediska zájmu, které jim zákon přisuzuje v rámci dokumentace EIA. Jejich stanoviska jsou uvedena v následující tabulce.

**Tabulka č. 1 – Vyjádření orgánů státní správy k dokumentaci EIA**

<b>Orgán státní správy</b>	<b>Stanovisko k variantám</b>	<b>Odůvodnění</b>
Odbor životního prostředí magistrátu hl. m. Prahy	„Ss“	a) z hlediska ochrany ovzduší, b) z hlediska ochrany přírody, krajiny a zeleně c) biologické hodnocení d) vliv na povrchové vody
Česká inspekce životního prostředí	„Ss“	z hlediska ochrany lesa
Okresní úřad Praha – východ	„J“	nejvhodnější varianta „J“ pohledem zdejšího orgánu ochrany přírody
Středočeský kraj	„Ss“	nejvhodnější řešení
MŽP – Odbor strategií	„J“	přijatelná pouze varianta „J“ z důvodu nalezení nejvhodnější trasy
Krajský hygienik Středočeského kraje	„Ss“	z hlediska ochrany zdraví před hlukem
MŽP – Odbor ochrany ovzduší	„Ss“	z hlediska ochrany ovzduší a možných zdravotních rizik

zpracování: vlastní, zdroj: sospraha.cz, 2002

Z výše uvedených údajů vyplývá, že pouze ve dvou případech byla upřednostněna varianta „J“ před „Ss“. Občané severní části města pochopitelně upřednostňovali a dodnes upřednostňují variantu „Ss“ a naopak proti variantě „J“ dodnes tvrdě bojují. Tehdejší představitelé města s primátorem Janem Kaslem však upřednostňovali variantu „J“, která měla více pomoci městu než varianta „Ss“. Z důvodu žádného významného posunu v rámci projednání projektu severní části Pražského okruhu a jeho stálé blokace tehdejší primátor Jan Kasl vyzval občany, cituji: „kterým leží budoucnost města na mysli, aby se nenechali zastrašit několika křiklouny z oblasti Suchdola a Březiněvse, několika ekofašisty, kteří tyranizují statisíce dalších lidí v Praze“ (ekolist.cz, 2001).

Toto prohlášení silně negativně ovlivnilo nejen obyvatele severní části Prahy, ale také obyvatele Středočeského kraje. Toto prohlášení bylo tak silné vůči veřejnosti, že někteří obyvatelé na ně dodnes v nedobré vzpomínají. Např. paní Blanka, obyvatelka severní části města, konstatovala, cituji: „Jednali s náma a dodnes jednájí urážlivými způsoby, to že zastáváme nějaké postoje vůči stavbám, které nás mají ze všech nejvíce ovlivnit, neznamená, aby se vysoce postavený politik choval takto hnusným způsobem. Myslím, že v tento moment se silně rozevěřely nůžky nás občanů a politické reprezentace Prahy.“ Paní Helena ze Středočeského kraje výrok primátora doplnila o svá slova, cituji: „Někteří politici si vůbec nevidí do pusy, tak ať se potom nediví, že s nimi jednáme více radikálně a s více odmítavým způsobem.“

Dotčená veřejnost se tehdy spojila za účelem omluvy primátora za vyřčené výroky a sepsala společný otevřený dopis. V něm byl zainteresován tehdejší starosta Václav Čížek (MČ Praha Suchdol), dále starosta Dolních Chaběr Miloslav Marek, dále se zapojila občanská sdružení Ekoforum, Lysolaje, společnost Šáreckého údolí a další. Primátor se později veřejnosti omluvil. Diskuse mezi občany, podporujícími více variantu „Ss“ a politickou reprezentací, podporující variantu „J“, pokračovaly v aule na půdě České zemědělské univerzity dne 6.12.2001 s tím, že MŽP bylo obviněno vedením města za zvolení místa konání této schůze, jelikož bylo „očividné“, že ministerstvo propaguje severní variantu. Dále probíhaly diskuse ohledně zaujatosti ministerstva, vedením města byl vyjádřen argument, že projektová příprava varianty „J“ je v mnohem pokročilejším stádiu, než-li varianta „Ss“ a padly další připomínky viz. Příloha č.2. Tehdejší hrubé odhady na výstavbu varianty „J“ byly vyčísleny na 8,93 miliardy Kč, ovšem bez MÚK a dalších dopravních náležitostí. Varianta „Ss“ se pohybovala okolo 8,65 miliardy Kč.

Na otázku – měla by se severní část Pražského okruhu trasovat jižní variantou „J“ nebo severní „Ss“ a proč, odpověděli občané Prahy jednomyslně ve prospěch severní varianty. Častým argumentem bylo, že severní varianta je oproti jižní šetrnější v rámci ŽP, více finančně úspornější, nebude se na ní mísit regionální a tranzitní doprava a primárně by ji občané hlavního města mnohem více uvítali. Překvapivě stejně mluvili i občané Středočeského kraje, dle kterých si politici nesmí dopravní stavby prosazovat tímto způsobem. Svými odpověďmi by tedy i podpořili občany na Suchdole i v Chabrech, což dokládá i svou výpovědí pan Josef, cituji: „Upřímně vzhledem ke stylu jednání politické reprezentace s občany, stojím za Pražany. Stát si prostě nemá tímhle způsobem diktovat pravidla, že něco nejde nebo se nemůže. Všechno jde.“ Z řad politických představitelů je zastánce regionální varianty („Ss“) pouze exministr dopravy Antonín Prachař z důvodu, cituji: „kromě skutečného tranzitu (viz. okruh Vídně) zajistí i širší obslužnost dotčeného území, je ekonomicky efektivní.“ Dle exministra Vladimíra Kremlíka mají obě varianty své klady i zápory. Na druhé straně barikády stojí např. technický ředitel společnosti Satra, s.r.o. Pavel Šourek, dle kterého severní variantu, cituji: „není reálné projednat. Je tam 27 obcí, které by s tím musely souhlasit a změnit územní plány. O delší trase, větším záboru, menším přínosu a efektivitě pro Prahu nemluvě. O nějakých právních jistotách vlastníků apod. nemluvě. Tato diskuse je dávno ukončená.“ Podobný názor konstatoval i radní MČ Prahy 9 Tomáš Holeček (ODS), cituji: „za mne rozhodně jižní variantou, důvodů je několik. Severní trasa představuje značné prodražení, stejné problémy a nesouhlasy dotčených obcí jako je to nyní a realizace o cca 15 let později.“

#### **5.4 Podpora varianty „J“**

Po volbách v r. 2002 a po výměně politické reprezentace se stal novým primátorem hl. m. Prahy Pavel Bém (ODS) a post ministra dopravy obsadil Milan Šimonovský (KDU-ČSL). Zmínění aktéři ještě ve společnosti tehdejšího hejtmána Středočeského kraje Petra Bendla (ODS) podepsali dne 15.7.2004 „Memorandum o spolupráci při řešení problematiky výstavby Pražského okruhu a navazujících radiálních komunikací“. V něm měl Středočeský kraj, MD a hl. m. Praha postupovat společně a v rámci přípravy dokumentace stavby mělo dojít k urychlení celkové výstavby severní části Pražského okruhu. Zmínění tři aktéři kritizovali své předchůdce za nedostatečné

a neefektivní kroky v projektu Pražského okruhu. Dle Pavla Béma nemuselo k problému silně narůstající a kolabující dopravy v Praze vůbec dojít, pokud by výstavba Pražského okruhu byla prioritou bývalých vedení. Dle Petra Bendla MŽP nechtělo vydat souhlas k variantě „J“, čímž byla zdržena výstavba úseků okruhu o několik desítek let. Dle Milana Šimonovského se jediná realizovatelná varianta může realizovat přes Suchdol.

Podle Šimonovského mělo dobudování celého Pražského okruhu vyjít na zhruba 55 miliard Kč při tehdejších cenách. Navíc se po vstupu do EU podařilo Pražský okruh zařadit do klíčové evropské dálniční sítě a jeho financování mělo proběhnout z dotací evropského fondu a také z půjčky úvěru z Evropské investiční banky. Klíčový prvek všech staveb je jejich financování, pokud mají být realizovány. Ministr Šimonovský především upřednostňoval formu financování z daňových zdrojů, v případě jejich nedostatku chtěl využít úvěry, které poskytuje Evropská investiční banka, eventuelně financování formou dluhopisů. V případě formy partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem – PPP projekty u něj neměly podporu z důvodu nejdražší formy financování. Ministr požadoval navýšení rozpočtu v rámci fondu dopravy o 11,5 miliardy Kč na opravy D1 a financování Pražského okruhu od ministra financí Bohuslava Sobotky (ČSSD), který mu ovšem nevyhověl.

Trasování jižní varianty taktéž podpořil bývalý ministr dopravy Petr Moos (Tošovského úřednická vláda), podle kterého by změny v rámci trasování mohlo ohrozit financování z evropských fondů či napadnutí projektu ze strany spolků.

Na otázku, proč jednotlivci a ekologické spolky napadají projekty, které mají být společnosti k užítku, odpovídali političtí aktéři převážně ve shodě. Dle jejich názoru se často jedná o tzv. NIMBY EFEKT, což ve své odpovědi shrnul primátor Svoboda (ODS), cituji: „valná většina rozumí tomu, že stavba je potřebná, chtěli by ale, aby byla někde jinde, kde jí logicky ale také nikdo vítat nebude.“ Svůj pohled také přidal stínový ministr dopravy Martin Kolovratník (ANO), cituji: „V některých případech jim jde opravdu o přírodu, ale toto je podle mne výjimečné. Vždyť otázky ŽP u velkých projektů vždy vyřeší EIA. Spolky blokují proto, že jejich základní ideou je odpor k rozvoji dopravy. Nesouhlasí se stavbami, nereálně požadují, aby lidé cestovali méně a vydírají investory. Definice veřejného zájmu na lepší investory. Definice veřejného zájmu na lepší infrastrukturu je pro ně cizí pojem.“ Spolky mají ovšem také svou nezastupitelnou pozici, jak konstatoval exprimátor hl. m. Prahy Jan Kasl. Dle něho mají některé odpor k dopravním stavbám a jiné poukazují na, cituji: „konkrétní chybné či málo promyšlené trasování takových

komunikací, kdy mají často pravdu. Investoři jako ŘSD či SŽ musí změnit přístup k umístování lineárních staveb do území, krajiny i sídel, nesnažit se pouze o technicky správný návrh silnice (dálnice) či trati (VRT), ale také o dopady na okolí, trvalý vliv v krajině.“

Odpovědi občanů v tomto nejsou jednotné, někteří hovoří o špatném nastavení systému zasahování spolků do rozvoje ČR, někteří však konstatují, že možnost napadnout danou stavbu ochraňuje práva rezidentů určitých čtvrtí. Např. Pan Vladimír z Prahy konstatuje: „Chtějí jenom zdržovat stavby. Dle mého názoru by se jistým způsobem měly zkrátit lhůty pro odvolání a napadání u soudu. Tím by se předešlo současnému problému rozvoje a výstavby na území ČR.“ Paní Renata ze Středočeského kraje přidala, cituji: „Podívejme se, co udělaly Děti Země na D11 nebo jak mohou Chabry blokovat úsek v Běchovicích, když to maj přes celou Prahu. Jejich ideologie je čistě proti novým stavbám. Zkrátka měli by se vyjadřovat pouze zainteresovaní občané v omezené lhůtě, kterých se stavba týká.“ Na druhé straně se ovšem dle paní Terezy jedná o, cituji: „možnost poukázat na chyby, se kterými např. ŘSD nepočítá, jelikož tu danou oblast nezná, tudíž to nemusí být bráno pouze negativně.“ Dle pana Romana ze Středočeského kraje se jedná o, cituji: „způsob, jak vyjádřit postoj k dané stavbě viz. úsek 519, kdy obyvatelé Chabry pouze brání svoji obec, a to je dobře.“

Přes problematickou situaci na severu města byla pozornost opět upřena na jižní část okruhu Prahy a začala výstavba okruhu v oblasti Vestce. Konkrétně se jednalo o úseky č. 513 a č. 514 v celkové výši 17 miliard Kč a prostředky měly pocházet ze státního fondu dopravní infrastruktury v kombinaci s úvěrem poskytnutý Evropskou investiční bankou.

## **5.5 Oživení Středočeské varianty**

Po historicky nejvyšší výhře v parlamentních volbách v r. 2006 ODS složila vládu (vláda Mirka Topolánka) s KDU-ČSL a SZ, s tím, že MD měl nově vést Aleš Řebíček (ODS). Ten při nástupu do funkce požadoval v rámci severozápadní části Pražského okruhu oddělení tranzitu a městské dopravy. Pro městskou dopravu chtěl vybudovat tzv. Bohnický most, spojující oblast Bohnic a Suchdola. Dále chtěl vést Pražský okruh levnější severní variantou z důvodu úspor v rozpočtu. Celkově se mělo jednat o úsporu o 4,5 miliardy Kč a prioritním cílem bylo, po zkušenostech z Barrandovského mostu, jednotlivé typy dopravy oddělit.

Ministr dopravy Aleš Řebíček (ODS), společně se SZ a jejím předsedou Martinem Bursíkem a občanskými sdruženími ze Suchdola a Dolních Chaber, prosazovali severní variantu z důvodů ekonomických, technických a také společenských. Dle Martina Bursíka dojde při realizaci jižní varianty okruhu ke zvýšení hluku společně se zamýšlenou novou přistávací dráhou na tehdejší Ruzyni (nyní LVH Praha). Dále mohlo jít o porušení legislativy a EIA v případě trasování varianty „J“ v rámci narušení chráněných oblastí, např. Sedleckých skal, Roztockého háje či parku Drahaň.

Na druhé straně KDU-ČSL, primátor Pavel Bém (ODS), hejtman Středočeského kraje Petr Bendl (ODS) a ŘSD ČR jakožto klíčoví aktéři pokračovali v rámci územního řízení jižní varianty. Celkově vzato bylo jasné, že celý okruh se nestihne realizovat do původně plánovaného r. 2010 a celkově bude potřeba minimálně 85 miliard Kč.

Především představitelé Suchdola v čele se starostou Petrem Hejlem argumentovali vydanou směrnicí EU 1692/96/ES, kde byly uvedeny parametry přípustného trasování transevropské dálniční sítě. Konkrétně tato stavba, která se má stát součástí IV. multimodálního koridoru, spojujícího Berlín a Istanbul, bude problematická z důvodu trasování jižní varianty přes obytnou zástavbu některých oblastí. Navíc v případě transevropské dálniční sítě musí být striktně oddělena regionální doprava od tranzitní mezinárodní dopravy.

Do vyhocené argumentační přestřelky v dubnu r. 2008 se pustil tiskový mluvčí Magistrátu hlavního města Prahy Jiří Wolf a tisková mluvčí ŘSD Martina Vápeníková. Oba tvrdili, že argumenty proti variantě „J“ jsou často vymyšlené, vykonstruované a škodlivé, s tím, že pouze část politické reprezentace si přeje tuto variantu. Severní varianta dle jejich tvrzení měla nevhodné zasazení do okolní krajiny a také horší protihlukovou ochranou oproti variantě „J“. Občané dotčených oblastí byli, stejně jako již dříve za primátora Kasla, označeni pouze malou skupinou jednajících pouze ve svůj osobní prospěch a nabádající veřejnost k silicím odporu proti jižní variantě. Variantu „Ss“ také nebylo možné, dle jejich názoru, realizovat z důvodu územních plánů, kde se již počítalo s variantou „J“ a také z důvodu negativního stanoviska Úřadu pro jadernou bezpečnost. Ten vydal toto stanovisko na základě možného trasování varianty „Ss“ kolem jaderného reaktoru, který se nachází v oblasti Řeži. K názorům přispěl také hejtman Středočeského kraje David Rath (ČSSD), který jednoznačně prosazoval variantu „Ss“ skrze střední Čechy, zatímco zastupitelé MČ Prahy 6 stáli za variantou „J“. Na tehdejší situaci lze vyzorovat, že obě možnosti trasování měly silné zastoupení v nejvyšších patrech české

politiky. Tehdejší období kolem vývoje Pražského okruhu dostalo označení jako Sever proti Jihu.

## **5.6 Návrat k jižní trase a problémy s financováním**

V případě rozhodnutí trasování v. 2008 byla složena komise odborníků z řad MD a MŽP. Osm z deseti hlasovalo pro jižní variantu, dva se zdrželi hlasování. Po výměně ministrů MD také Petr Bendl (ODS) prosazoval již dříve jím preferovanou výstavbu jižní varianty. V té době probíhalo první české předsednictví Radě EU a vládě Mirka Topolánka (ODS) byla v r. 2009 vyslovena nedůvěra. Toto hlasování bylo jediným úspěšným pokusem v historii ČR o svržení vlády. Bylo iniciováno Jiřím Paroubkem a ČSSD tj. 101 poslanci a poslankyněmi – konkrétně kromě opozičních 97 členů přidali svůj hlas Olga Zubová (SZ), Věra Jakubková (SZ), Vlastimil Tlustý (ODS) a Jan Schwippel (ODS).

Změny měly přijít nástupem úřednické vlády Jana Fischera a nového ministra dopravy Gustava Slamečky. Ten avizoval, že je nutné najít především finanční prostředky pro financování Pražského okruhu a části dálnice D1 (dříve označovaného jako dálnice D47). Vláda byla v obtížné situaci, jelikož působila celosvětová ekonomická krize, vzniklá na americkém hypotečním trhu po zbankrotování 4. největší americké banky. Klíčový problém bylo poskytování hypoték, jelikož řada dlužníků neměla ani zdaleka na její zaplacení a banky se různými způsoby snažily zabránit obrovskému problému. Celková globální spirála se dotkla celého světa, kdy banky bankrotovaly, burzy strmě padaly a dopad to mělo také na samotné vlády jednotlivých států.

Zmíněný ministr dopravy zmínil, že v kritickém scénáři, pokud nebudou finanční prostředky na investice do velkých staveb, nezbude než-li je pozastavit. Bylo ovšem nutné otevřít klíčové dopravní úseky na jižní části Pražského okruhu, které se stále měly otevřít dle harmonogramu v r. 2010. Strategie MD cílila v době krize na finance z evropského Operačního programu doprava, které měly sloužit pro financování klíčových staveb státu. Prioritní dopravní stavby bylo nutné dokončit v řádných termínech, jelikož v případě jejich nedodržení by musely být vynaloženy finanční prostředky na jejich zakonzervování, které by činily zhruba 5 miliard Kč. A to v době, kdy vláda přepočítávala každou miliardu ve státním rozpočtu.

V případě výstavby severní části Pražského okruhu byl problém tedy nejen administrativní z hlediska dokumentací a velkého odporu ze strany občanů, ale také ze značného nedostatku financování zmíněné části.

Na základě neustálých protestů na severozápadě Prahy kvůli koncentraci hluku a kvalitě ovzduší v případě vybudování Pražského okruhu vypočetla nezávislá společnost Ekola group, spol. s.r.o. hodnotu kvality ovzduší. Závěr byl jednoznačný, obsah koncentrace oxidu dusičitého, benzenu a dalších škodlivých látek byl nejvyšší v úseku dříve zmíněného přemostění přes řeku Vltavu a také v oblasti plánovaného sjezdu na levém břehu řeky Vltavy v tunelu Rybářka. Kromě nečistého ovzduší se také radnice Suchdola řídila výsledky zmíněné společnosti, dle kterých by se ještě v případě realizace nové vzletové a přistávací dráhy v oblasti Ruzyně zvýšila celková zátěž hluku až na 60 decibelů. Pražský magistrát z důvodu úspor požadoval zkrácení tunelu Rybářka o 20 m, což znamenalo pro obyvatele Suchdola od politické reprezentace třetí pomyslnou ránu, která mezi oběma stranami zvýšila pomyslné příkopy.

Hlukový problém měl být řešen na půdě Ministerstva zdravotnictví, kde měla tehdejší ministryně Dana Jurásková ve spolupráci s MD vyřešit problematiku klíčových dopravních staveb, které mnohdy překonávaly povolenou hranici decibelů. Cílem bylo povolit zvýšení úrovně zatížení hluku, čímž by se vyřešily další sporné úseky mj. úsek č. 511 v oblasti Běchovic. Návrh byl však stažen, jednak z důvodu směrnice Světové zdravotnické organizace, dle které je vyšší pravděpodobnost infarktu myokardu již při denní bázi 60 decibelů. Navíc byl na MZ poslán dopis občanským sdružením Motolský ordovik, které se zabývá hlukem a značně odmítalo jakékoliv navýšování hluku, které by mělo dopad jak na občanskou společnost, tak také na ŽP.

S tímto faktem souvisí otázka, jaký názor mají občané na potenciální zvýšení hluku u dopravních staveb a proč? Všichni občané jak Středočeského kraje, tak také Prahy se jednomyslně shodli, že žádná dopravní stavba by neměla mít privilegium v rámci navýšení úrovně hluku. V odpovědích se objevovaly podobné výpovědi, především na dopad na zdraví. Např. pan Marek konstatoval, cituji: „Celý den trávím v rušné Praze a rád bych si doma užil trochu vítaného klidu. Rozhodně jsem proti zvyšování úrovně hluku pro jakékoliv stavby kdekoliv v republice, protože to odnese nejen fyzické zdraví, ale především to má dopad na psychický stav jedince. Ať už se jedná o problémové spaní, špatné soustředění se či tvorbu rakovinotvorných částic v těle. U nás na Suchdole by byl hluk spojený s dálničním okruhem a novou letištní ranvejí již neúnosný.“



Paní Petra svým vyjádřením přidala, cituji: „Mám velice stresové zaměstnání a žádná stavba by neměla ohrožovat zdraví prostých občanů. Domov je jediné útočiště, kde si mohu odpočinout, jinak celý den trávím v rušné a hektické Praze. A pak bych o toto přišla nesmyslnou stavbou.“

Do celé problematiky se přidal Nejvyšší správní soud, který zrušil určitou část zásad v případě územního rozvoje dne 20. května 2010 v rámci žaloby č.j. 8 Ao 2/2010 – 327. Problémem byla nesprávná a chybná vyhodnocení vlivu na životní prostředí, kterými se iniciátoři projektu stále nechtěli řídit a soud dal za pravdu návrhům občanů Dolních Chaběr a Suchdola. Problém spočíval např. ve tvaru MÚ křižovatek či dříve zmíněném zkrácení tunelu Rybářka, dále v případě synergických a kumulativních vlivů či dopadů v případě výstavby nadregionální evropské tepny apod. Představitelé města konstatovali, že dané problémy vyřeší, ovšem že s plánovanou trasou se již musí počítat v této variantě (jižní stopě) z důvodu uspišení projektu.

## **5.7 Poslední otevření úseku a 5 ministrů dopravy**

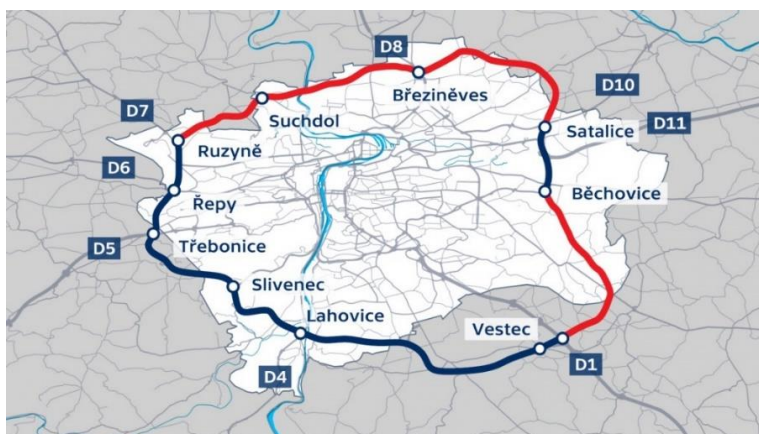
Kam se bude dál výstavba Pražského okruhu a celé dálniční sítě vyvíjet, o tom měly rozhodnout dvoje volby, konané v r. 2010. Jednak to byly květnové volby do PS ČR a také říjnové do Zastupitelstva hl. m. Prahy. V případě prvních voleb přes vítězství ČSSD (22,08 %) Jiří Paroubek nezískal parlamentní většinu, a proto koalici složila ODS (2. místo, 20,22 %) s novými subjekty TOP 09 (3. místo, 16,70 %) a VV (5. místo, 10,88 %). Právě poslední zmíněná politická strana – VV dosadila do nového kabinetu svého ministra dopravy Víta Bárta, jehož prioritou bylo financovat jen ty stavby, které jsou již v pokročilejší fázi výstavby, jelikož na ostatní chyběly finanční prostředky.

Poslední slavnostní otevření nových úseků č. 512, 513 a 514 Pražský okruh zažil v r. 2010 a celková cena byla vyčíslena na 18,3 miliard Kč. Vyšší cenu způsobily dlouhé průtahy v rámci výstavby. Slavnostního přestřihávání pásky se zúčastnil ministr dopravy Vít Bárta (VV), primátor hl. m. Prahy Pavel Bém (ODS) a také prezident ČR Václav Klaus. Na základě dat bylo díky nově otevřeným úsekům Pražského okruhu ve sledovaném období září 2010 – září 2011 na mýtném systému vybráno 289 milionů Kč. Analýzou vyhodnocení získaných dat byl zjištěn směr tranzitu kamionů, tj. počátkem týdne, konkrétně v pondělí a úterý směřují kamiony z Bulharska, Slovenska, Maďarska, Rumunska a dalších jihovýchodních zemí především do Německa, naopak na konci

pracovního týdne, tj. ve čtvrtek a pátek je značný nárůst nákladní dopravy směrem na východ. Celkový výnos za celorepublikový mýtný systém činil 6,5 miliardy Kč.

Délka výše zmíněných úseků je 8,75 km, 8,34 km a 6,03 km. Úsek č. 512 je trasován od dálnice D1 kolem Dobřejovic a kolem Jesenice po Vestec (zde se zamýšlí MÚK s Českobudějovickou dálnicí D3). Úsek č. 513 je veden v trase Vestec, následně kolem Písnice a letiště Točná a tunelem Komořany do oblasti Zbraslavi, kde navazuje úsek č. 514, trasovaný přes Radotínský most, 1,6 dlouhý kilometrový tunel Lochkov až do Slivence. Nové otevření úseků znamenalo značnou úlevu pro metropoli na jejím jižním konci. Následující mapa ilustruje poslední zmíněné otevřené úseky a taktéž dnešní podobu Pražského okruhu (zprovozněné – modré úseky, červené úseky – zamýšlené).

### Obrázek č. 3 – Dnešní podoba Pražského okruhu



Zdroj: ct24.ceskatelevize.cz, 2019

Právě výše zmíněné poslední otevřené úseky přinesly řadu benefitů. Mezi ně patří primárně propojení dálnic D1 a D5. Řidiči již nemuseli využívat vedlejší komunikace či nechtěnou návštěvu metropole. Dále se ulevilo obyvatelům přilehlých oblastí, kudy denně tranzit projížděl. Z hlediska celistvosti se propojil okruh v ose dálnic – Brněnské D1, Strakonické D4, Plzeňské D5, Karlovarské D6 a Chomutovské D7 a dále v ose dálnic – Liberecké D10 a Hradecké D11 (úseky značené modře). Červené úseky jsou ty, které dodnes nebyly realizovány, tedy úseky č. 511 (D11 – D1), č. 518 (D7 – Rybářka), č. 519 (Rybářka – D8 – Březiněves) a č. 520 (Březiněves – Satalice).

Z hlediska jízdní doby bez postaveného uceleného úseku trvala tato mezi dálnicí D1 – D5 zhruba 38 minut, po dokončení lze mimo dopravní špičku tuto trasu zvládnout zhruba za 18 minut. Samotná výstavba těchto úseků také nebyla bez komplikací, např. proti podobám jednotlivých nájezdů např. v Komořanech či v Písnici se postavila občanská sdružení společně s místní opozicí, avšak MČ hl. m. Prahy se postavily proti

těmto návrhům a chtěly napojit své městské části na Pražský okruh. Mezi viditelné zastánce urychlené výstavby nájezdů patřil tehdejší starosta MČ Prahy 12 Petr Hána (ODS) či starosta Dolních Břežan Věslav Michalík (STAN). Problémy se také týkaly stavby protihlukových stěn v okolí oblasti Jesenice, které místní občané požadovali.

Na otázku, jaké benefity přineslo propojení dálnic D1 a D5 Pražským okruhem, občané vyzdvihli převážně podporu silniční dopravy regionálního významu a zkvalitnění infrastruktury mezinárodního významu. Navíc vše umocněno zkrácením cestovní doby. Pan Josef ze Středočeského kraje konstatoval, cituji: „Propojení hlavních dvou českých dálnic podpořilo mezinárodní dopravu přes ČR, což nemusí mít zajisté negativní důsledky, např. vyšší výběr mýtného, na kterém Česko dlouhodobě profituje.“ Pan Roman také ze Středočeského kraje vidí přínos, cituji: „Zmíněné dálnice a také trasování až k D7 přineslo úsporu řidičům osobních automobilů, kteří míří z různých koutů republiky na letiště do Prahy. Vždycky si museli krátit cestu přes Prahu po Evropské, nyní to můžou profrčet po okruhu až k letišti se značnou časovou úsporou, čímž se uleví i lidem na Veleslavíně.“ Pan Jiří, občan bydlící v hlavním městě, sdělil, cituji: „Jako je to znát, že u nás klesla doprava, přes město jezdějí Pražáci a jiní lidi mířící na Ruzyň jedou po okruhu, takže to je fajn. Teďka ještě, aby ti nahoře domysleli konečně spojení na letiště, protože ty ultra dlouhý trolejbusy, co tu mají jezdit z Veleslavína, to je strašný. Prostě ať dodělají metro nebo tu rychlodráhu a bude to dobrý konečně.“

Na základě 34. jednání Rady hlavního města Prahy dne 12.10.2010 byla předložena zpráva prvním náměstkem primátora hl. m. Prahy Rudolfem Blažkem, který informoval o výrazném snížení podílu nákladní dopravy v ulici K Barrandovu, dále na Jižní Spojece a na Dobříšské a Strakonické ulici. Tím se odlehčilo především území Braníku a Krčí. Dále bylo uvedeno, že zprovoznění nového úseku Pražského okruhu zaručilo odlehčení zmíněných lokalit a v konečném důsledku pozitivní vliv na plynulou jízdu určitých autobusových linek, např. č. 125.

Bohužel, po prvních několika zimních nepříznivých sněhových vánicích právě nové úseky nečekaně zkolabovaly. Zejména nákladní kamiony jízdu v nevyzpytatelném počasí nezvládly. Mnozí odborníci a experti byli překvapeni, že při realizaci nových úseků jižní části Pražského okruhu byla opomenuta instalace rozmrazovacího systému. Jeho podstata tkví v tom, že síť potrubí zajišťuje v případě potřeby, např. při mrazech, ochranný postřík komunikace slaným roztokem, díky němuž se nově napadlý sníh rozpouští. Tento systém je používán např. na severojižní magistrále. Zde se s ním v případě projektování nepočítalo

a mnozí odborníci se shodli, že se na projektu z hlediska financí šetřilo na nevhodných místech. Tím doprava na trase Pražského okruhu kolabovala, ovšem ŘSD se bránilo argumenty, že by v obdobných sněhových podmínkách tato technologie stejně nebyla účinná. Tímto rozhodnutím však byla ovlivněna bezpečnost dopravy, která by vždy měla být na prvním místě. Samotná hustota dopravy byla zanalyzována a porovnána před a po otevření nových částí úseků Pražského okruhu a plynou z toho následující data.

**Tabulka č. 2 – Porovnání intenzity dopravy na vybraných komunikacích**

Silniční komunikace	Před (vozidel denně)	Po (vozidel denně)	Nárůst (+), Pokles (-)
Jižní spojka	100 000	122 000	+ 22 000
K Barrandovu	59 000	49 000	- 10 000
Spořilovská	44 000	53 000	+ 9 000
5. května	111 000	102 000	- 9 000

zpracování: vlastní, zdroj: ČTK, prazsky.denik.cz, 2011

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že některým komunikacím pomohla výstavba a otevření nových úseků Pražského okruhu a intenzita dopravy zde klesla viz. silniční komunikace K Barrandovu či ulice 5. května. Naopak v některých jiných případech viz. Jižní spojka či na Spořilovské došlo k navýšení dopravního zatížení.

Na MD si ministr dopravy Vít Bárta vybral jako svého poradce Miroslava Patrika, předsedu ekologického spolku Děti Země. Právě Patrik se snažil v případě dlouho diskutované severní části Pražského okruhu opět otevřít téma severnější trasy („Ss“), která by dle něj přinesla v době ekonomické krize úspory, jelikož je tato varianta levnější než jižní a za druhé by se podstatně méně narušila krajina a kvalita životního prostředí. Právě Miroslav Patrik a Děti Země stojí v roli tzv. „blokátorů“ při výstavbě českých dálnic, které mají být realizovány, ať už se jedná o dálnici D8, trasovanou přes české Středohoří či dálnici D1 u Přerova. Diskuse a celkově určitý posun by mu jednak přinesl osobní benefity, ale také by protlačil záměr své ideologie v rámci ochrany životního prostředí. Těmito kroky navázal na dřívějšího ministra životního prostředí Martina Bursíka, který taktéž v roli ministra prosazoval variantu „Ss“.

Největší problém přetrvával, jak zajistit finanční prostředky na financování prioritních dopravních staveb. Metropole naléhala na dostavbu zbývajících částí Pražského okruhu, ovšem stát marně hledal způsoby, jak co nejrychleji a nejefektivněji vyřešit daný problém. V té době již bývalý ministr dopravy Gustav Slamečka konstatoval,

že pro dostavbu zmíněných částí je nutné více zvážit formu financování PPP projektem a učinit definitivní rozhodnutí v případě trasování severní části Pražského okruhu. V té době totiž nebylo možno stavět vícero nákladných staveb, ačkoliv bylo nutné vyřešit jak problém regionální (propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8), tak národní a nadnárodní (nákladní a automobilová mezinárodní přeprava).

Na základě posudku a přezkoumání hlavního hygienika ČR Michaela Víta bylo územní rozhodnutí, vydané pro severní část Pražského okruhu, MMR zrušeno. V rámci odůvodnění stálo, že realizovaná stavba bude i včetně realizace protihlukových opatření na určitých místech překonávat stanovenou normu, která je v rozporu se zákonem o ochraně veřejného zdraví. Středočeská a Pražská hygienická stanice povolily řešení, že v místech, kde bude zvýšený hluk zapříčiněn silnou intenzitou provozu na Pražském okruhu a celková výše decibelů nebude snížena ani protihlukovými stěnami, budou dané oblasti vyhlášeny ochranným hlukovým pásmem. Z toho vyplývá, že dané zóny nemusí dbát na platné hlukové limity. Následně se tedy opět mělo jednat, zda přepracovat stávající variantu či podpořit variantu „Ss“, kterou prosazovali občané.

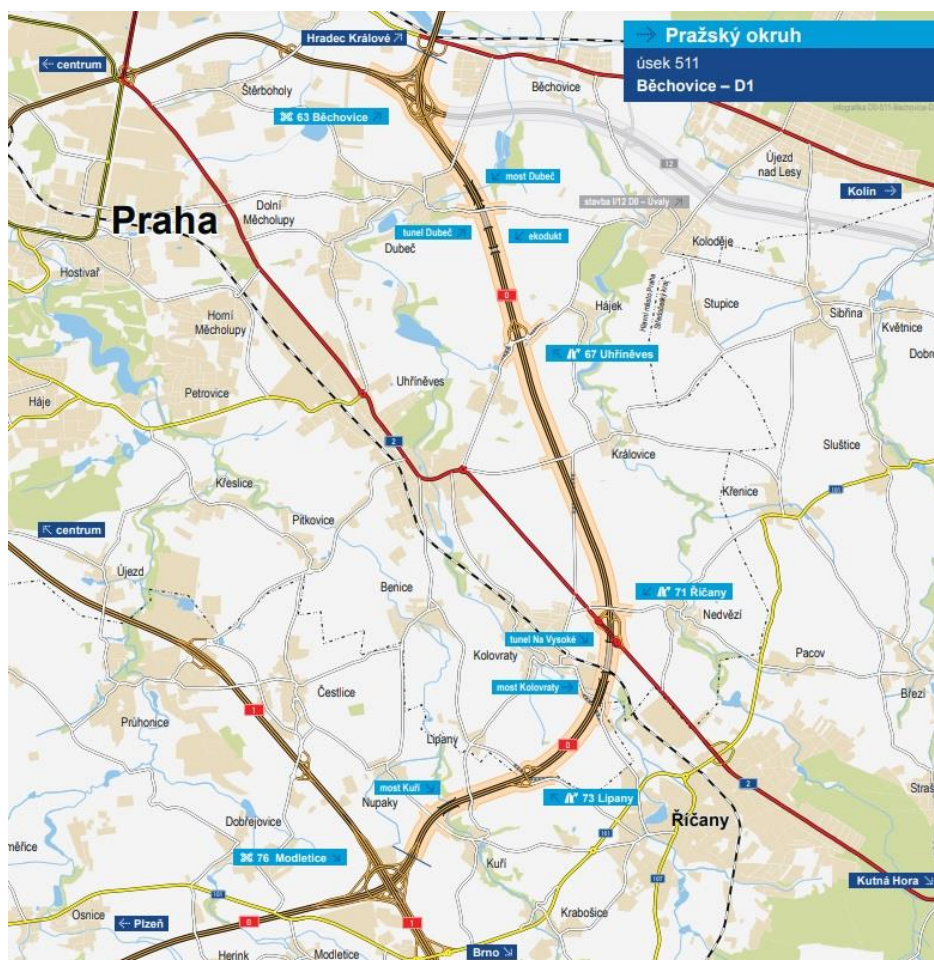
Vláda Petra Nečase (ODS) se od samého začátku potýkala s jednotlivými problémy, krizemi a skandály. Dříve zmíněný ministr dopravy Vít Bárta (VV) rezignoval na svůj post kvůli vyšetřování korupční kauzy, v rámci které si měl zajistit loajalitu svých spolustraníků pomocí úplatků. Premiér rezignaci přijal a na žádost předsedy VV Radka Johna a celé strany byl nově na uvolněné místo jmenován dosavadní Bártův náměstek Radek Šmerda. Jeho působení v r. 2011 nepřineslo žádný nový posun v rámci přípravy nových úseků Pražského okruhu a po dvou měsících ministrování (duben-červen 2011) podal rezignaci. Nestraník Šmerda byl jmenován do úřadu pouze na provizorní dobu, než VV najdou na tento post stranického ministra. Po výměně byl do rezortu jmenován Pavel Dobeš (VV).

Po nástupu do funkce se opět starostové a občanské spolky snažili nového ministra dopravy naklonit na svoji stranu s cílem vrátit do diskuse severní variantu „Ss“ Pražského okruhu. V zaslaném dopise dotčené MČ argumentovaly tím, že varianta „J“ vznikla v 60. letech, kdy ještě byly dotčené čtvrti Suchdol, Dolní Chabry, Čakovice a mnohé další v postavení osad či samostatných obcí. Od té doby se dotčené oblasti značně rozšířily a zároveň se podstatně zvýšila intenzita automobilového provozu. Dle jejich odhadů by ekologičtější, finančně výhodnější a také z hlediska dopravy bezpečnější varianta „Ss“ byla oproti variantě „J“ o 13 miliard korun levnější, což by značilo až čtvrtinovou úsporu. Zajímavý argument 11 starostů, kteří společně dopis podepsali, na závěr zněl, že stát stejně

v danou chvíli nemá finanční prostředky na stavbu jižní varianty a taktéž chybí úřední povolení a dokumentace. Dopis byl podepsán starosty Dolních Chab, Ďáblic, Víně, Běhovic, Satalic, Lysolaj, Suchdola, Horních Počernic, Podolanky, Jenštejna a Radonic. Nový ministr Pavel Dobeš (VV) však sdělil, že v případě opětovného přezkoumání varianty by se jednalo o posun realizace celkové stavby až o 15 let a stát si nemůže dovolit dále čekat na stavbu, která již měla být dávno realizována.

Problém, který se týkal výstavby a trasování východní části Pražského okruhu úseku č. 511 Běhovice – dálnice D1 se odložil ministrem Dobešem o dva roky z důvodu nedostatku financí. Zmíněný úsek je ilustrován na následujícím obrázku.

Obrázek č. 4 – Trasování úseku č. 511 Pražského okruhu



Zdroj: regionalnioviny.eu, 2018

Taktéž se odložily další klíčové národní stavby jako dostavba dálnice D11 u Hradce Králové či dostavba kapacitnější silniční komunikace, spojující město Zlín s dálnicí D1. Tuto taktiku ministr využil z důvodu snížení finančních prostředků ze strany státu Státnímu fondu dopravní infrastruktury, konkrétně se jednalo o snížení o 10 miliard Kč na celkovou hodnotu 37 miliard Kč. V případě interpretace do médií ministr stanovil zahájení stavby úseku č. 511 na r. 2015. Kromě nedostatku financí bylo taktéž zapotřebí se vypořádat s námitkami obyvatel Dubče a Běchovic, kde počet námitek a připomínek ohledně negativního souhlasu trasování okruhu činil 180.

ŘSD se v té době nevyhnulo skandálu, kdy jeho tehdejší výkonný ředitel Michal Hala byl po převzetí 15 miliónového úplatku a taktéž prodeji a nákupu pozemků v oblasti Ruzyně vzat do vazby. Jednalo se o prodej pozemku v těsné blízkosti Pražského okruhu, který byl prodán za cenu 52 Kč/m<sup>2</sup>. Pozemek byl koupen podnikatelem

Martinem Kobrlem. Od něj ŘSD zakoupilo bezcenný a zbytečný sousední pozemek za 3 600 Kč/m<sup>2</sup>. Dle odborníků kvůli těmto machinacím přišel stát bezmála o 40 miliónů Kč.

Následně ministr dopravy i přes nepříznivou situaci v rozpočtu podepsal s primátorem hl. m. Prahy Bohuslavem Svobodou (ODS) memorandum o dokončení Pražského okruhu. Oba se shodli, že již nelze v rychle rostoucí intenzitě dopravy nečinně přihlížet dané situaci a je nutné co nejrychlejším způsobem odlehčit zatížené okrajové oblasti Prahy. Spolupráce byla založena na bázi efektivnějšího a rychlejšího výkupu pozemků v oblasti Běchovic.

Celou situaci tehdy zanalyzoval NKÚ, konkrétně tehdejší viceprezident tohoto úřadu Miloslav Kala, který popsal aspekty, které vedly k celkovému zdražení dopravní stavby. Mezi zmíněné prohřešky, které prodražily stavbu Pražského okruhu, lze zařadit následující – posouvání termínů realizace dopravní stavby, výkup pozemků, realizace dodatečných víceprací, porušení rozpočtové kázně u 9 veřejných zakázek a nedostatečná koordinace mezi státními a územními orgány. U prvního zmíněného aspektu, tedy v případě posouvání termínu, lze konstatovat, že stavba, která měla být podle dokumentů a podkladů MD realizována do r. 2008 s celkovými náklady 48,23 miliard Kč, nebyla ani v r. 2011 (2012) realizována a do té doby náklady činily 34,818 miliard Kč. S tím se pojí druhý aspekt, výkup pozemků, který byl ve většině případů dražší, než bylo garantováno podle původně dodaných dokumentů.

V případě jednotlivých víceprací ŘSD navýšilo hodnotu majetku jiných osob, které se stavbou přímo nesouvisí. Např. se na základě požadavků starostů některých obcí opravovaly např. autobusové zastávky, v některých případech se stavěly cyklostezky a další. Následně také podle NKÚ nedošlo v celé řadě případů k uzavření smluv mezi orgány co se týče víceprací. Předposlední aspekt, který označuje porušení rozpočtové kázně, bylo nalezení 9 veřejných zakázek, u kterých byly prokázány prohřešky v celkové částce 5,7 miliardy Kč. Tyto peníze v rozporu se zákonem o veřejných zakázkách čerpalo ŘSD ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) mezi lety 2005 až 2011. Poslední aspekt – v rámci koordinace mezi státními a územními orgány chybí mezi nimi vhodná komunikace a kvalitně propracované dokumenty, především z geologického hlediska. Vše je spojené s průtahy v rámci stavebního povolení jednotlivých úseků kvůli komplikované a zdlouhavé byrokracii. Následně se podle NKÚ při výstavbě vyskytují problémy, se kterými se v původních „propracovaných“ dokumentech nepočítalo, což má za následek použití jiných technologií či postupů, což stavbu ve finále finančně prodraží.



Nelze také opomenout stavební lobby, konkrétně firmu, která při realizaci biokoridoru, který využívá zvěř pro přechod nad dálniční stavbou, nesplnila předepsanou šířku stavby. Biokoridor byl navržen s šířkou 20 m, v konečné podobě byl realizován v šíři 50 m bez jakéhokoliv odůvodnění a podkladu od stavební firmy.

Na závěr bylo vše NKÚ doloženo čísly, jelikož původní náklady na realizaci celého dálničního okruhu na přelomu tisíciletí měly činit 48,23 miliardy Kč, z čehož pouze do r. 2011 bylo vynaloženo na polovinu Pražského okruhu (41 km z celkových 83 km) bezmála 35 miliardy Kč a tehdejší prognózy avizovaly, že dokončení celého okruhu proběhne do r. 2020 s celkovými náklady 106 miliard Kč.

Na konci r. 2012 převzal ministerské křeslo na resortu dopravy Zbyněk Stanjura (ODS), který ve funkci setrval do července r. 2013. Před ním a celým ministerstvem stála výzva v podobě podání informací o financování Pražského okruhu a záchrany čerpání evropských dotací na stavby dopravní infrastruktury. Evropská komise, stejně jako NKÚ, nejvíce kritizovala neúměrně vyšší celkové ceny zakázek na Pražském okruhu v podobě víceprací, což mělo ve finále za důsledek snížení požadovaných evropských dotací na dopravní infrastrukturu, konkrétně o 9,5 miliardy Kč, což představovalo 10 % z celkově požadovaných dotací. Při svém působení na MD Zbyněk Stanjura i s podporou opozice (ČSSD) navrhl vládě zpoplatnění silnic I. třídy pro kamiony. Tyto komunikace nákladní vozidla využívají při absenci důležitých dálničních tepen např. Pražského okruhu.

Na otázku, jak moc efektivně se podle Vás čerpají finanční prostředky na velké dopravní projekty, odpověděli občané, že téměř vůbec. Hlavním problémem jak dle Středočechů, tak Pražanů jsou dlouhé a především nehorázně drahé projektové přípravy. V dalších odpovědích jsou často zmiňovány dodatečné práce, které stavbu značně prodraží. Paní Jana konstatovala, cituji: „Peníze se v tomto státě nečerpají správně na dopravní stavby a projekty. Zakázka často převyšší původní stanovenou hodnotu a pak se divíme, že nemáme na další budování dálnic a silnic. Navíc jeden projekt je hotov, ale než se samotná výstavba uskuteční, musí se realizovat nový stavební projekt.“ Pan Josef ze Středočeského kraje sdělil, cituji: „Problémem jsou práce, které si často stavební firmy přidávají, což v konečném důsledku znamená prodražení stavby v řádech milionů Kč.“

Po demisi, kterou podal premiér Petr Nečas (ODS) dne 17. června 2013 po aféře nazvané jako Kauza Nagyová, nastoupila vláda Jiřího Rusnoka jako v pořadí třetí úřednická vláda v historii ČR. Vláda měla po předchozích politických skandálech přivést zemi k parlamentním volbám. MD řídil Zdeněk Žák, během jehož ministrování došlo

úřednickou vládou k odsouhlasení programu výstavby silnic, železnic a vodní infrastruktury do r. 2020. Příslušný dokument bylo nutné sestavit pro možnost čerpání finančních prostředků z EU, které představovaly nezanedbatelnou část financování. Celková částka investic, která měla být vložena do dopravní infrastruktury, dosahovala 70 miliard Kč ročně – přičemž 43 miliard Kč tvořily finance ze státního rozpočtu a 27 miliard Kč evropské dotace. V případě evropských dotací se jednalo o povzbudivou částku, jelikož po incidentu ohledně víceprací na Pražském okruhu mohla být ČR spokojena. Rusnokova vláda měla v oblasti silniční infrastruktury tři klíčové projekty, které bylo nutné realizovat. Zaprvé se jednalo o modernizaci brněnské dálnice D1 v úseku Kývalka – Mirošovice, tedy od tehdejšího 7,7 km po 182 km, v ceně 14,8 miliardy Kč, zadruhé se měl realizovat úsek tehdejší R35 (dnes dálnice D35) Opatovice nad Labem – Ostrov s rozpočtem 11 miliard Kč a třetí prioritou byla realizovat nejpotřebnější úsek české dálniční sítě Pražského okruhu v úseku Běchovice – dálnice D1, kam bylo zamýšleno 11,6 miliardy Kč.

## **5.8 Město vs. občané**

Ve volbách do PS Parlamentu České republiky r. 2013 uspělo sedm politických stran a hnutí. Vládnoucí koalici vytvořila v čele s Bohuslavem Sobotkou vítězná levicová ČSSD (20,45 %) s novým politickým subjektem Andreje Babiše hnutím ANO (18,65 %), které obsadilo druhou pozici a jako jediná strana v historii, která se vrátila pod vedením Pavla Bělobrádka do PS tradiční centristická KDU-ČSL, která obsadila poslední sedmou pozici (6,78 %). Ve volbách zaznamenala vysoký zisk také třetí KSČM (14,91 %), čtvrtá skončila vládní TOP 09 (11,99 %), naopak nejhorší výsledek v historii zaznamenala ODS s pouhými 7,72 % a šestou příčku obsadil nový subjekt Tomia Okamury Úsvit (6,88 %). Právě hnutí ANO požadovalo resort dopravy a novým ministrem, který měl řešit problematiku dopravních staveb typu Pražského okruhu či modernizace dálnice D1, se stal Antonín Prachař (ANO).

Právě v r. 2014 se proti sobě kvůli realizaci a trasování Pražského okruhu opět tvrdě postavily dvě strany. Jednu ze stran představovali představitelé hl. města s primátorem Tomášem Hudečkem (TOP 09), na straně druhé stáli občané, ministr dopravy a starostové dotčených obcí. Magistrát se snažil prosadit v rámci krajského územního plánu výstavbu paralelní ranveje na ruzyňském letišti a stejně tak trasovat Pražský okruh (úsek

č. 518) skrze zastavěnou obytnou oblast Suchdola. Občanské spolky s těmito návrhy nesohlasily a starosta Ďáblic Miloš Růžička zhodnotil, že křečovitá varianta navrhovaná skrze pozemky, které jsou na území hlavního města, mu přijde zvláštní. Starosta Suchdola Petr Hejl zase podotkl, že se přes území Ruzyně zvýší dle analýz a výpočtů počet přistání letadel ze 17 % na 80 %. Na straně druhé primátor Hudeček argumentoval, že výstavbou druhé paralelní dráhy a zvýšením frekvence s tím spojené na LVH se celkově zvýší HDP. Severozápadní část Pražského okruhu byla tudíž i po letech ve stejném stavu a na severovýchodním okraji Prahy se stále řešil úsek č. 520 Satalice – Březiněves.

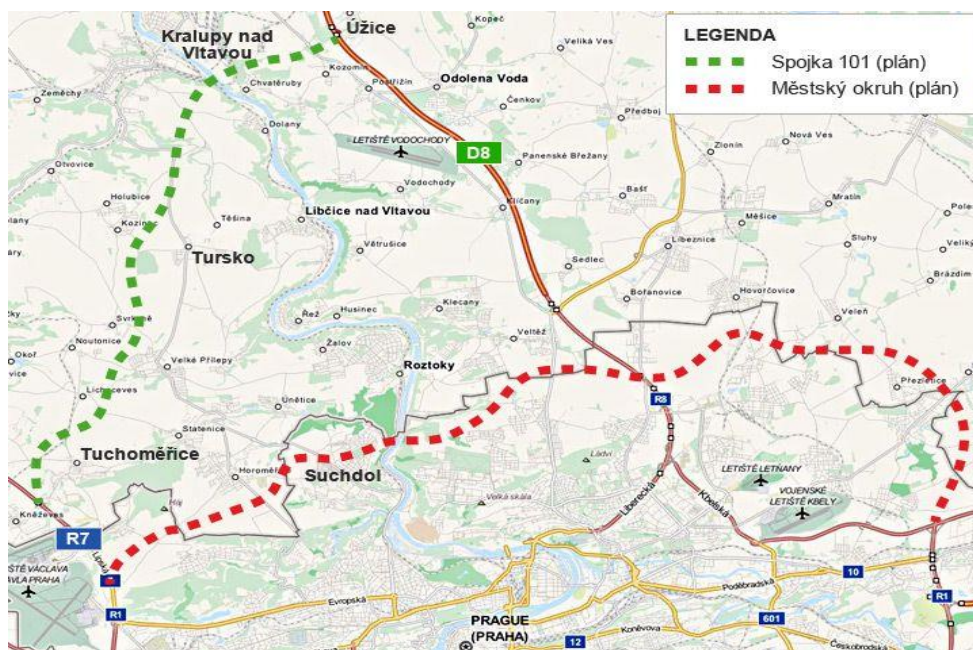
Zmíněný úsek byl celkově vyškrtnut Nejvyšším správním soudem ze středočeských zásad územního rozvoje na základě stížnosti obce Radonice. Důvodem verdiktu bylo neakceptování vlivu stavby na okolní obce. Tento verdikt znamenal znovu prodiskutovat či částečně pozměnit určité části a nedostatky úseku č. 520. Na základě verdiktu primátor prohlásil, že stavební uzávěry byly zrušeny, jelikož město nerealizovalo potřebné kroky ke stavbě. Vypracovat nové stavební uzávěry dostal na starost Institut plánování a rozvoje společně s Magistrátem. Měly se týkat tří hlavních úseků Pražského okruhu konkrétně č. 518, 519 a 520. Představitelé města se svými právníky si byli jisti, že se znova nebude opakovat předešlý proces vyškrtnutí Nejvyšším správním soudem.

Na otázku, co podle Vás dělají špatně představitelé státu v rámci komunikace s občany, zaznívaly dva typy odpovědí. Ti, co politický styl komunikace s občany kritizovali, často poukazovali na problém nedostatku času na vysvětlování a popsání priorit. Mezi kritiky stylu komunikace patří kromě stínového ministra dopravy Martina Kolovratníka (ANO) a exministra Antonína Prachaře také zastupitel hl. m. Prahy Ondřej Prokop (ANO). Dle jeho názoru političtí představitelé státu, cituji: „Nedostatečně vysvětlují potřebnost infrastrukturních staveb a nevedou dostatečnou diskusi nad kompenzací obtíží výstavby, či následného zprovoznění stavby na okolí. Přitom by většinou stačila dohoda na kritickém úseku v jeho zakrytí, zatunelování, či výstavby účinného valu nebo jiného napojení z obce.“ V jiných odpovědích naopak zaznívala chvála pro ministra Kupku, jelikož po jeho příchodu se značně zlepšila komunikace s občany a MČ. Konkrétně např. exprimátor Jan Kasl konstatoval, cituji: „Myslím, že ministr Kupka konečně řeší problémy a snaží se tlačit PO k realizaci, byť nikdy nebudou všichni spokojení – v Suchdole a D. Chabrech je mlčící většina s PO smířená či dokonce jej vítá. Bohužel desítky hlasitých odpůrců a pár zvolených zastupitelů vytváří negativní prostředí, místo aby hledali v PO šanci a potenciál pro svou městskou část, odmítají cokoli.“ Dále

ještě ve své výpovědi doplnil, cituji: „neseme dědictví minulého trasování a rozhodování, leccos se před 30 let mohlo ještě řešit lépe, ale teď už není šance na žádnou severní trasu.“ Pochvalu si kromě dalších účastníků vysloužil ministr Kupka také od starosty Michala Biskupa (MČ Praha – Vinoř, Sdružení pro Vinoř), který sdělil, cituji: „dřívější představitelé vůbec nekomunikovali, změnilo se to až s novým ministrem Kupkou, který poctivě objíždí každou ves a vysvětluje a vysvětluje a naslouchá.“ Ze strany Středočechů i Pražanů je častým problémem neodbornost politiků k dané problematice a také styl komunikace, kde by si ČR měla vzít za příklad sousední Rakousko. K otázce pan Jiří z metropole vzkázal, cituji: „Když porovnáme Rakousko s Českem, tak si okamžitě všimneme rozdílu – v Rakousku se jedná otevřeně s občany a netlačí se do nich sto let staré názory a ohrané mantry. Naopak v ČR se všude jede podle stoletých zastaralých koncepcí a lidé se tudíž brání.“ Dle pana Karla ze Středočeského kraje je problémem, cituji: „často arogantní chování a jakési pohrdání občany.“

Jelikož automobilová a nákladní doprava neměla stále na severu kvalitní dálniční alternativu v podobě Pražského okruhu, začalo se více mluvit o tzv. spojce R7 – D8, tedy propojení mezi tehdy rychlostní silnicí R7 (dnes již dálnicí D7), směřující z Prahy do Chomutova a dálnicí D8, vedoucí z Prahy přes Ústí nad Labem do německých Drážďan. Zmíněná spojka měla být zařazena v kategorii první třídy a její celková délka měla dosahovat 20 kilometrů. Na základě pozitivních výsledků vlivu na životní prostředí (EIA) byla spojka navržena jako dvoupruhová, která měla odlehčit dopravu v přilehlých obcích. Antonín Prachař (ANO) jako ministr dopravy a Petr Holeček jako starosta Kralup nad Vltavou nejvíce kladli důraz na výstavbu spojky, jelikož každodenní dopravní stav v Kralupech nad Vltavou byl již díky průjezdu kamionů tristní. Celková hodnota spojky měla činit 8 až 10 miliard Kč, přičemž s financováním měly pomoci evropské dotační fondy. Dle ministra měla spojka sloužit jako dočasná alternativa Pražského okruhu, ovšem doba celkové realizace cest prvních tříd (tudíž i této spojky) je v ČR nastavena na 12 a půl roku, což by v dohledné době neřešilo aktuální kritickou dopravní situaci. Spojka je zobrazena na následujícím obrázku.

Obrázek č. 5 – Dopravní silniční spojka Tuchoměřice – Úžice



Zdroj: aktuálně.cz, 2014

Silniční spojka nesla označení 101 (na mapě znázorněno zelenou barvou) a původně byl její projekt rozdělen na dvě etapy, první Úžice (dálnice D8) – Tursko a druhý úsek Tursko – Tuchoměřice. Bohužel ani tato stavba nebyla dodnes realizována, jelikož se obec Tuchoměřice nechtěla s touto dopravní alternativou smířit, a to z několika důvodů. Jedním z nich byla zvýšená intenzita hluku z blízké dálnice D7 a také z nedalekého LVH Praha a obec nechtěla další hlavní silniční tah v těsné blízkosti svých obydlí. Dalším důvodem se stala nedostatečná komunikace mezi obcí a krajem, který trasu zanesl do Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Obcí byla podána žaloba na zmíněné Zásady územního rozvoje a krajský soud dal obci za pravdu. V posledních letech se stavba opět řeší, ale stavební materiály se zdražují, takže by dnes tolik potřebná stavba vyšla mnohem draž než v r. 2014. Silnice dodnes neexistuje a řidiči se musejí „spokojit“ pouze s tzv. okreskami, vedoucími přes několik obcí.

Ve své době nejsilnější parlamentní strana ČSSD, v čele s premiérem Bohuslavem Sobotkou, zaručila rychlou výstavbu klíčových dopravních staveb, které metropole již nutně potřebovala. Jednalo se primárně o tři důležité projekty – výstavba úseku Pražského okruhu č. 511 (dodnes stavba nebyla realizována), která měla odlehčit dopravní situaci v okolí Spořilova a dále dobudování železničního spojení Praha – Kladno - LVH Praha (dodnes stavba nebyla realizována). Třetí stavbou měla být stavba metra linky D, kde se měl určitým způsobem finančně spolupodílet stát.

Absurdní stav výstavby českých klíčových dálnic byl v r. 2014 dovršen dvacetiletým sporem mezi státem a farmářkou Ludmilou Havránkovou, která vlastnila pozemky v okolí Hradce Králové, přes které měla vést hradecká D11 v trase Praha (Pražský okruh) – Poděbrady – Hradec Králové – Královec. Spor, trvající od r. 1994, do kterého se zapojily také ekologičtí aktivisté, královehradecký okresní úřad a další instituce, skončil v r. 2014 podpisem dohody o výměně posledního klíčového pozemku.

Po volbách do Zastupitelstva hlavního města v r. 2014 získala nově většinu koalice hnutí ANO (1. místo, 22,08 % hlasů, 17 mandátů) v čele s primátorkou Adrianou Krnáčovou, TROJKOALICE SZ, KDU-ČSL a STAN (3. místo, 11,22 % hlasů, 8 mandátů) a ČSSD (5. místo, 10,43 % hlasů, 8 mandátů) nově s náměstkem primátorky pro dopravu Petrem Dolínkem. Strany TOP 09, ODS, KSČM a Piráti nově tvořily opozici. Ze strategického hlediska měla ČSSD post premiéra a post náměstka pro dopravu, hnutí ANO post ministra financí, post ministra dopravy a post primátorky a společně s KDU-ČSL byly v koalici jak na národní, tak na regionální úrovni. Tímto měly strany všechny důležité a potřebné posty k rychlému rozvoji dopravních staveb, především Pražského okruhu a úseku č. 511.

## **5.9 Roky stagnace**

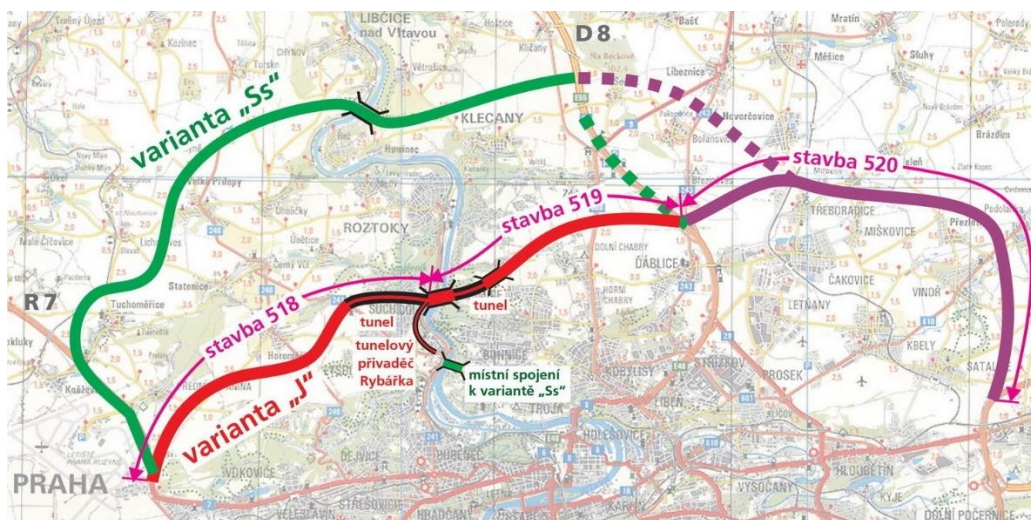
Po silné kritice ze strany opozice, médií i premiéra Sobotky, dle kterého ministr nezvládal hromadící se problémy, rezignoval Antonín Prachař (ANO) na post ministra dopravy. Prezident ČR Miloš Zeman označil rezignaci za nešťastnou pro MD, jelikož od r. 2010 do r. 2014 se již jednalo o 6 ministra, který opustil tento úřad. Resort nově převzal Dan Ťok (ANO), pro kterého se prioritou stalo dokončení Pražského okruhu. Konkrétně úseku č. 511 (dálnice D1 – Běchovice) na jihovýchodním okraji metropole.

Obyvatelé severní části města mezitím pod vedením Petra Hejla (starosty Suchodola) upozornili na nový rozpor. Nově byla do Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy začleněna severní část Pražského okruhu, ovšem dle starosty byl projekt v rozporu s územním plánem. V případě projektu se trasování počítalo v šestipruhovém uspořádání, ale územní plán počítal pouze s čtyřmi pruhy. Dále MČ podala stížnost až do sídla EK v Bruselu, jelikož konstatovala fakt, že severní část Pražského okruhu byla navržena skrze chráněnou oblast Kaňon Vltavy u Sedlce, navíc s výskytem vzácných rostlin. Všechny severní MČ



stále po letech upřednostňovaly realizaci varianty „Ss“, znázorněnou na následujícím obrázku zelenou barvou.

**Obrázek č. 6 – Trasování variant „Ss“ a „J“**



Zdroj: tyden.cz, 2015

V době nerealizace severní části Pražského okruhu byly veškeré snahy o pokračování upřeny na úsek č. 511, kde hlavní projektant úseku Jiří Lebeda přednesl občanům možné trasování. Dálniční úsek by měl být převážně zahlouben ve výšce šesti metrů, doplněný v osídlených oblastech o pětimetrové protihlukové zdi a desetimetrové násypy. Použit měl být tichý asfalt. Proti stanovisku vystoupila představitelka občanského sdružení Zdravé životní prostředí Praha-Běchovice Petra Šubrtová, která konstatovala nedůvěryhodnost hlukových studií, což podepřela argumentem, že občané u nově zrealizovaných částí Pražského úseku hlukem trpí. Za výstavbu se ovšem postavila celá řada starostů a dalších představitelů různých občanských sdružení, konkrétně jich bylo přes dvacet. Zmínění požadovali na místo neustálých jednání urychlenou výstavbu, neboť silniční komunikace, procházející skrze jednotlivé MČ, byly kapacitně na svém limitu a byla zapotřebí v rámci zachování rozvoje MČ okamžitá realizace. V rámci procesu bylo nutné vydat územní rozhodnutí, následně se vypořádat s připomínkami, dále se měla zpracovat dokumentace, potřebná pro udělení stavebního povolení a musely se taktéž vykoupit pozemky. Následně se měl vybrat vítěz výběrového řízení a samotný úsek se měl dle předpokladů stavět tři a půl roku.

Dle optimistického scénáře ministra Ťoka (ANO) se mohlo začít se stavbou Pražského okruhu úseku č. 511 již v r. 2017. MČ Praha – Běchovice ovšem stejně jako

dříve požadovala záruku realizace obchvatu Běchovic, jelikož dle analýz mělo denně skrze MČ projet bez obchvatu přes 80 000 vozidel.

V metropoli se v dubnu r. 2015 povedlo zprovoznit nový úsek zelené linky metra A na severozápadním konci města, konkrétně ze stanice Dejvická do nové konečné Nemocnice Motol. V témže roce se v září otevřel nový tunelový komplex Blanka, který je součástí městského okruhu a skládá se z Brusnického, Dejvického a Bubenečského tunelu. Celková délka tunelu je 6 382 metrů (nejdelší podzemní silniční stavba v ČR) a spojuje oblast Pelc-Tyrolky s Malovankou. Dále na tento komplex navazují tři další tunely, tj. Strahovský, tunel Mrázovka a Zlíchovský tunel. Zbývá část Městského okruhu není dodnes na východní části metropole realizována. Náměstek pro dopravu Petr Dolínek (ČSSD) tudíž požadoval, aby do doby konečné realizace Městského okruhu byly současné úseky Pražského okruhu zbaveny zpoplatnění, čímž by je mohly využívat všechny typy silniční dopravy a nezajížděly by kvůli tomu zbytečně do metropole. Současný stav zpoplatněných a nezpoplatněných úseků je zobrazen na následujícím obrázku.

#### Obrázek č. 7 – Zpoplatněné a nezpoplatněné úseky Pražského okruhu



Zdroj: edalnice.cz, 2023

Na obrázku jsou znázorněny červenou barvou úseky, které jsou zpoplatněné, naopak modrou barvou úseky, na nichž není zapotřebí elektronické dálniční známky. Je trochu paradoxní, že některé úseky jsou a některé nejsou zpoplatněny.

Na otázku, zda by se měl zpoplatnit celý Pražský okruh či nikoliv a proč, se politici představitelé neshodli. Dle regionálních hráčů, tj. starosty MČ Prahy – Vinoř Michala Biskupa (Sdružení pro Vinoř), starosty Jiřího Vintišky (ODS) a starosty MČ Prahy – Ďáblice Martina Tumpacha (Volby 2010) by se nemělo zavádět zpoplatnění



Pražského okruhu z důvodu, citují: „aby byla alespoň minimální šance, že bude kromě tranzitní dopravy využíván i pro městskou dopravu a dojde k odlehčení přetížených městských komunikací.“ Stejného názoru byl také mj. zastupitel hl. m. Prahy Ondřej Prokop (ANO), stínový ministr dopravy Martin Kolovratník (ANO), exministr Vladimír Kremlík, technický ředitel společnosti Satra, s.r.o. Pavel Šourek či bývalý primátor Jan Kasl, který konstatoval, citují: „V systému dnešních paušálních dálničních známek – mýtného – jistě ne, aby sloužil také pro lokální tangenciální dopravu. PO má smysl nejen pro tranzit kolem HMP a jako propojení systému dálnic, ale i pro místní dopravu na tzv. vnějším kordonu města.“ S názory těchto odborníků a politických představitelů se shodují také všichni občané Středočeského kraje i metropole, kteří často uváděli také vysoké ceny ročních dálničních kuponů. Ze strany občanů pan Marek, konstatoval, citují: „Máme tu mít okruh, tak ať je alespoň zdarma. Má sloužit jak pro Středočechy, tak i pro Pražany, to znamená jako obchvat města a spojení z levého břehu řeku Vltavy na druhý. Stejně tak by mohla okruh do budoucna využívat i městská hromadná doprava. Navíc, aby řidiči ještě platili drahý roční dálniční kupon mi přijde opravdu moc.“

Ovšem podle bývalého ministra dopravy Antonína Prachaře, radního Tomáše Holečka (ODS) či primátora hl. m. Prahy Bohuslava Svobody (ODS) by mělo být ponecháno zpoplatnění. Dle primátora je vhodné ponechat okruh zpoplatněn, tj., citují: „kamiony mýtným a osobní auta pomocí elektronických dálničních známek. Na této věci panuje naše shoda s ministerstvem dopravy. Pražský okruh je ve vlastnictví státu a je součástí sítě TEN-T, tedy není důvod ho ze zpoplatnění vyjmát.“ Dle názorů je patrné, že nezpoplatnit má značně navrch.

Starostové MČ severní části města na podzim r. 2015 podepsali prohlášení, ve kterém chtěli jednotně pracovat v rámci akčního pracovního uskupení, které pojmenovali STAROSTOVÉ PRO OKRUH. Tímto se pokusili vytvořit určitý tlak na Magistrát hl. m. Prahy, který dlouhodobě podporoval trasu „J“, zatímco starostové podporovali regionální variantu „Ss“. Seznam podepsaných starostů je k dispozici v příloze č. 3.

Otázka pro respondenty z předešlých zmíněných událostí zněla, co podle Vás nejvíce zdržuje dopravní výstavbu na území ČR? Všichni dotazovaní občané i političtí představitelé se shodli na složitých povolovacích procesech, starém stavebním zákoně, napadání staveb ekologickými spolky i na neefektivním a zdlouhavém stavebním řízení.

Např. dle zastupitele Ondřeje Prokopa (ANO) jsou problémem, citují: „Složité povoloovací procesy, špatný stavební zákon a přílišná benevolence k odvolání se různými zájmovými spolky do řízení. A také složité a často nedostačující zákony pro výkupy pozemků od soukromníků.“

Se zvýšeným hlukem se potýkali občané v oblastech Jesenice či Dobřejovic, kteří našli zastání u Evropské komise. Aby se zamezilo ohrožení ztráty peněz z EU, snížila se povolená maximální rychlost ze 130 km/hod. na 100 km/hod. pro osobní automobily a pro nákladní vozidla platila nově pouze max. rychlost 70 km/hod. Stav v obcích se tím mírně zlepšil, negativně naopak reagovali řidiči, využívající Pražský okruh, kteří konstatovali, že zmíněný úsek je součástí dálnice a mají pro něj platit stejně nastavená pravidla. Ani občané v obcích nebyli zcela spokojeni, jelikož dle jejich názoru stále chyběly na řadě míst protihlukové stěny a ty, které již byly nainstalovány, často neplnily svůj účel jejich technickými parametry. Chyba byla spatřována především v projektové dokumentaci úseků č. 512, č. 513 a č. 514.

Částka z eurofondů přesahovala svou výší hranici 50 miliónů Eur, takže musela být posvěcena Evropskou komisí. Nakonec Brusel poskytl celkovou částku ve výši 281 milionů Eur. Se spolufinancováním státu byly evropské prostředky využity pro tři dopravní stavby – Pražský okruh (úsek Vestec-Lahovice), úsek na dálnici D6 a také silnice první třídy I/35 v Libereckém kraji. Celková částka staveb přesahovala 453 mil. EUR a ze strany EU dle rumunské eurokomisařky pro regionální politiku Corin Crețuové peníze poslouží ke snížení hustoty intenzity dopravy v české metropoli, což se také promítne do kvalitnějšího ovzduší a vyšší bezpečnosti na silnicích.

Pozitivní odhady ministra Ťoka (ANO), že se do r. 2017 začne s budováním jihovýchodního úseku č. 511, byly mylné. Hospodářský výbor si ho pozval na jednání, aby okomentoval výstavbu a vývoj Pražského okruhu. Ministr však na jednání nedorazil a vše musel odprezentovat Ťokův náměstek Tomáš Čoček, který konstatoval, že problematický úsek bude dostaven nejdříve v r. 2023. Stavbu prodloužovaly blokáce ze strany občanů a majitelů pozemků, dále také Evropská komise (EK) požadovala novější studii EIA z důvodu zastaralosti stávající (z r. 2002). Tím Evropská komise reagovala na někdejší prohlášení premiéra Bohuslava Sobotky (ČSSD), dle kterého by efektivním způsobem byla novela o EIA. V rámci novely by se u 11 vybraných strategických dopravních staveb prodloužila lhůta účinnosti a nemusela by se zadávat nová studie, která by celý proces opět prodloužila, a navíc by stačilo souhlasné stanovisko vlády či

MŽP. Před finálním rozhodnutím však EK požadovala vyjmutí Pražského okruhu z požadovaných staveb, kterým měla být udělena výjimka v případě EIA. Tato dopravní stavba byla dle EK natolik závažná a důležitá, že ji nešlo odsouhlasit jako zbylé stavby. Zatímco premiér Sobotka (ČSSD) byl spokojený, že budou moci být využity evropské fondy v rámci spolufinancování zbylých dopravních staveb, a že poskytnuté finanční prostředky nebudou moci být zpětně zpochybněny, ministr Ťok (ANO) se snažil vyškrtnutí stavby ze seznamu omluvit. Dle jeho názoru vyplynulo, že EK rozhodla, že buď bude seznam bez okruhu, kterému chybí propracovanější projekt a nová studie EIA, přičemž evropské fondy budou následně odsouhlaseny nebo v případě trvání na Pražském okruhu nebudou poskytnuty žádné prostředky.

Členové výboru se ztotožnili v názoru, že výstavbu a rychlost dopravních staveb nejvíce zdržuje komplikovaná a složitá legislativa. Bývalý sociální demokrat a bývalý ministr průmyslu a obchodu Milan Urban a starosta Náchoda Jan Birke (ČSSD) v kostce sdělili, že jedno občanské sdružení může takto velkou stavbu zdržet až o deset let. V těchto podmínkách nelze obdobné stavby realizovat a je nutno zkrátit dobu na odvolání společně se spojením územního rozhodnutí a stavebního povolení do jednotného místa.

V daném stavu nastala lavinová situace, jelikož vláda nechtěla přijít o evropské finanční prostředky, které by sloužily pro dopravní stavby, tudíž se EK podvolila. To pobouřilo vedení Prahy, které již s realizací stavby Pražského okruhu č. 511 počítalo a tímto krokem se celá realizace měla zpozdít o několik let. Hlavní město ovšem reagovalo poměrně rychle a prostřednictvím náměstka pro dopravu Petra Dolínka (ČSSD) sdělilo, že dle kompetencí města uplatní zákaz vjezdu kamionů, jejichž délka bude přesahovat 12 metrů, do velmi vytiženého úseku Spořilov – Běchovice. Zmíněný návrh byl následně odsouhlasen městskou radou dne 19.7.2016 v rámci 25. zasedání Rady hl. m. Prahy všemi devíti přítomnými členy, více informací viz. příloha č. 4. Samotný návrh byl také podpořen občanskými sdruženími, která již nadále nechtěla průjezd kamionů Spořilovem z důvodu hluku a zhoršené kvality ovzduší. Na protestní pochod proti kamionům se vydala sdružení SOS Spořilov a sdružení Stop Kamionům – Iniciativa za dostavbu Pražského okruhu. Samotného protestu se zúčastnilo zhruba 80 lidí.

Rozhodnutí ovšem pobouřilo sdružení autodopravců ČESMAD BOHEMIA a dle jejich mluvčího Martina Felixe by šlo o obrovský dopravní kolaps, jelikož doprava z hojně využívané Jižní spojky, která supluje Pražský okruh, by se přesunula do okolních obcí, čímž by se z podniků, obyvatel dotčených obcí a také řidičů kamionů stala rukojmí města.

Praha-Běchovice a také ekologické spolky nadále bojkotovaly úsek č. 511, dokud se nepřistoupí na jejich dříve zmíněné podmínky. Samotná výstavba Pražského okruhu na severu města byla stále pozastavená a v šachu ji držela dotčená MČ Suchdol, MČ Dolní Chabry, ale také Horoměřice a další MČ a obce. A v případě úseků č. 512, č. 513 a č. 514 stále nedošlo dle občanů k nápravě ohledně snížení hluku a výstavba protihlukových stěn nebyla na určitých místech realizována.

Nově se měly zřídit dvě pracovní skupiny, které měly za úkol dohlížet na dodržení harmonogramu a celkově urychlit výstavbu potřebného úseku č. 511. Skupiny měly být určitým subjektem, který bude komunikovat s národní vládou, Zastupitelstvem a Radou hl. m. Prahy, dále s Hospodářským výborem PS, Výborem pro hospodářství, zemědělství a dopravu a taktéž se Senátem ČR. Občanům bylo slíbeno první kopnutí do země v r. 2019 samotným premiérem Sobotkou. Taktéž EIA měla být do dalšího roku (2017) k dispozici. Vše vypadalo, že je na správné cestě.

Stejně tak na základě výsledků průzkumu poradenské společnosti Deloitte vyplynulo, že jak odborníci, tak občané považují výstavbu obou okruhů pro metropoli za prioritu. Třetí příčku obsadila výstavba P+R parkovišť. Na základě analýzy společnosti Deloitte je nejpotřebnější dostavba Městského okruhu, stříbrnou příčku obsadila realizace dostavby železničního spojení Praha – Kladno – LVH Praha a bronzovou obsadily investice do technologických inovací pro správu města. Čtvrté místo patřilo dostavbě Pražského okruhu. Dle společnosti Deloitte je důležité řešit dopravu v Praze, jelikož je zde historický dluh, který se musí vyřešit, jinak se stane pro další rozvoj Achillovou patou. Např. dle analýzy k r. 2017 jen na úseku č. 515 (Slivenec – Třebonice) za jediný den projede 75 000 vozidel. Dotazníkového šetření se v lednu 2017 zúčastnilo 823 respondentů. Další podrobnější výsledky viz. Příloha č. 5.

## **5.10 Provázanost obou okruhů a spory v koalicích**

Pražský okruh ovlivňoval také výstavbu Městského okruhu. Rada hl. m. Prahy se nebyla schopná dohodnout na podobě jeho dokončení. Vládnoucí ČSSD společně s hnutím ANO prosazovala v čele s Petrem Dolínkem (ČSSD) variantu, která byla z poloviny v zahloubené verzi. Celková délka činila 10,25 km s cenou 40 miliard Kč. Částka obsahovala jak samotné zahloubení silniční komunikace, tak také úpravu povrchových stávajících komunikací a dotčených oblastí. Varianta ovšem ostře narazila

u TROJKOALICE, která prosazovala alternativu skrze současné komunikace, které by po zkapacitnění byly připraveny převzít veškerou dopravu. Matěj Stropnický (SZ), šéf SZ, konstatoval, že Městský okruh by byl rozdělený duálně do dvou směrů a zároveň by se touto alternativou předešlo obrovskému zadlužení metropole. Nakonec na základě neschopnosti dohodnout se na určité alternativě Rada hl. m. Prahy konstatovala, že počká až na zrealizování úseku č. 511, čímž se tranzit přesune více na Pražský okruh a teprve až na základě podrobně zpracovaných analýz se rozhodne, zda se přiklonit k zahloubené či povrchové variantě. Na následujícím obrázku jsou pro bližší ilustraci znázorněny obě městské varianty.

### Obrázek č. 8 – Realizace městského okruhu v možných variantách



Zdroj: ceskatelevize.cz, 2017

Na obrázku je červenou barvou znázorněna již zprovozněná část Městského okruhu, oranžovou trasa preferovaná ČSSD a hnutím ANO a zelenou duální trasa podporovaná TROJKOALICÍ.

Zmínění pražští aktéři se společně s Filipem Humplíkem (ODS) setkali v televizním pořadu Události, komentáře na téma Pražského okruhu. Sociální demokrat Petr Dolínek a občanský demokrat Filip Humplík se shodli na státních dopravních trasách, které musí být co nejdříve realizovány. Naopak šéf zelených Matěj Stropnický konstatoval, že je potřeba s občany co nejvíce komunikovat a následně se s nimi shodnout na kompromisní variantě, jako např. v Rakousku. Navíc Dolínek ostře kritizoval ministra dopravy Ťoka (ANO) z důvodu stagnace na přípravě úseku č. 511. Tím gradovala již existující rivalita mezi ČSSD a hnutím ANO, které sociálním demokratům přebíralo značnou část voličů.

Pražská koalice již nekonala další potřebné kroky k realizaci obou okruhů z důvodu blížících se voleb. To kritizovali jak pražští představitelé TOP 09, dle kterých byla pražská

doprava v hlubokém rozvratu, tak také dle ODS se jakákoliv jednání ohledně okruhů úmyslně a schválně odsouvala.

Na otázku, do jaké míry je důležitá politická shoda na klíčových dopravních stavbách, byly odpovědi ze strany občanů i politiků dost podobné. Dle všech je míra konsensu naprosto zásadní a má dopad především na vývoj jednotlivých staveb typu okruhů, radiál a staveb přesahujících volební období. Např. shodu poukazuje na vhodném příkladu stínový ministr dopravy Martin Kolovratník (ANO), citují: „důkazem jsou úspěšné novely zákona č. 416/2009 Sb., na kterých byla shoda v minulém volebním období a je i nadále. Všechny velké projekty běží přes několik volebních období a týká se to nejen povolování, ale hlavně financování. Bez takové shody bychom stavěli velmi pomalu.“ Dle starosty Vinoře Michala Biskupa (Sdružení pro Vinoř) by jakákoliv dopravní stavba měla být, citují: „posuzována hlavně z odborného hlediska, ovlivňovat ji politikou je vždy ke škodě věci. Populista nebude nikdy se stavbou souhlasit, protože mu to za 2 roky ubere hlasy.“ Občané často tvrdili, že shoda je zásadní, ovšem politici musí myslet na občany a rozvoj regionu a ne, kde a u koho získat politické body. Svoji odpovědi to shrnuje paní Jiřina, citují: „Shoda je naprosto klíčová, často vidíte koalici a opozici, jak si navzájem blokují své návrhy. Měli by však sednou ke společnému stolu a jednat, jelikož od postavení Blanky v Praze se zásadní dopravní stavba od té doby neotevřela, což v konečném důsledku poškozuje především daný region.“

V r. 2017 se uspořádala kvůli výstavbě Pražského okruhu důležitá setkání s občany. Jedno z nich se konalo v květnu 2017 v Praze-Uhřetěvesi, kde se měli možnost občané vyjádřit či přednést své připomínky k dané stavbě. Setkání proběhlo oproti setkáním v severní části města (Suchdol a další MČ) v poměrně klidné atmosféře a představitelé města a státu potvrdili požadavky občanů a seznámili je s benefity, plynoucími v budoucnu pro ně z Pražského okruhu.

V tomto roce se rozhořel velký politický boj na vládní úrovni vložím se prezidenta ČR Zemana do sporu o odvolání ministra financí Babiše (ANO) premiérem Sobotkou (ČSSD). Ten chtěl původně podat demisi vlády z důvodu její rekonstrukce, následně měl v plánu odvolat Babiše z jeho postu kvůli podezření neodvádění daní či úkolování novinářů co psát v určitých médiích. Dle Sobotky by tyto kauzy stačily pro odvolání jakéhokoliv ministra. Prezident však dle slov premiéra trval na tom, že pokud premiér podá demisi vlády, dojde pouze k výměně na jeho postu, což by bylo v rozporu se zvyklostmi

a s Ústavou. Podle Zemana by však demise vlády vedla v případě MD k ochromení realizace dálničních staveb. Novým ministrem financí byl jmenován Ivan Pilný (ANO).

V témže roce proběhly ve dnech 20. a 21. října volby do PS, kde měl proběhnout dle průzkumů hlavní souboj mezi hnutím ANO s Andrejem Babišem a Lubomírem Zaorálkem, který vedl sociální demokraty do voleb. Hnutí ANO dominantně vyhrálo, získalo 29,64 % hlasů a 78 mandátů. Druhou příčku obsadila s obrovským odstupem ODS v čele s Petrem Fialou (11,32 %, 25 mandátů), třetí byli Piráti s Ivanem Bartošem (10,79 %, 22 mandátů) a nad deset procent se ještě dostalo hnutí SPD Tomia Okamury (10,64 %, 22 mandátů). Do PS se ještě dostala KSČM (7,76 %, 15 mandátů), šestou příčku teprve obsadila ČSSD (7,27 %, 15 mandátů), která byla jedním ze dvou největších favoritů voleb a ze všech stran si také oproti minulým volbám nejvíce pohoršila. Pětiprocentní hranici překonaly ještě tři politické strany – KDU-ČSL (5,80 %, 10 mandátů), TOP 09 (5,31 %, 7 mandátů) a STAN (5,18 %, 6 mandátů). Poté, co většina stran odmítla s hnutím ANO spolupráci ve vládě z důvodu trestně stíhané osoby v roli premiéra či z názorových neshod, sestavil Babiš (ANO) menšinovou vládu pouze z poslanců ANO, která ovšem při hlasování nezískala důvěru (pro 78 poslanců, proti 117 poslanců, 5 nebylo přítomno).

Následně bylo vládní angažmá nečekaně vyjednáno v podobě hnutí ANO společně s ČSSD a za tolerance KSČM. Premiérské křeslo obsadil Andrej Babiš a na postu ministra dopravy setrval Dan Ťok (ANO), který chtěl dokončit velké dopravní projekty typu Pražského okruhu. Přitom právě rezort dopravy měl dle Petra Dolínka připadnout sociálním demokratům, jelikož v minulé vládě to byla jedna ze zásadních chyb, kterou ČSSD udělalo, tj. neobsadit tento resort vlastním ministrem. Současně ministra Ťoka i jeho předchůdce neponechal bez kritiky.

## **5.11 Petice a memoranda k Pražskému okruhu a zahraničí jako vzor**

Samosprávy již nechtěly nečinně přihlížet neustálým dohadům a průtahům v rámci stavby úseku č. 511 Pražského okruhu a za iniciace starosty Říčan Vladimíra Kořena v říjnu 2017 došlo k podpisu Memoranda za dostavbu Pražského okruhu. Tím daly jasně najevo Středočeskému kraji, MŽP, MD, ŘSD a Pražskému magistrátu, že nedokončená část již kriticky denně komplikuje životy místních občanů. Ti jsou vystaveni rizikům v podobě snížené bezpečnosti u silničních komunikací, zvýšenou koncentrací hluku a škodlivých látek a na stávající situaci doplácí také stav místních dopravních komunikací.

Memorandem starostové chtěli vyvinout určitý tlak na urychlené dostavění zmíněného úseku. Mezi obce, které kromě Říčan připojily svůj podpis, patří Horoušany, Sibřina, Křenice, Jirny, Zlatá, Svémyslice, Zeleneč, dále tři městyse Nehvizdy, Škvorec a Zápy a tři MČ, tj. Praha-Nedvězí, Praha-Královice a taktéž MČ Praha 22.

Další tlak na vládnoucí představitele vytvářeli občané podpisy petic, týkajících se přetrasování severní části Pražského okruhu a vzetí v potaz Regionální variantu. Jedna z petic, směřovaná premiérovi i ministru dopravy, dosáhla 1 290 podpisů. Zastánci Regionální varianty poukazovali na fakt, že v metropolích a velkoměstech Evropy se ve většině případů nemísí tranzitní doprava s místní regionální. Za příklad bylo uvedeno italské Miláno, kde pro regionální dopravu byla vybudována tzv. tangenziale Est di Milano, která směřuje kolem místního letiště Linate. Pro tranzit byl o 9 km směrem na východ dostavěn další okruh. Podobnou cestou jako Praha šla dříve i rakouská metropole. V případě Vídně zůstaly některé čtvrti po vybudování okruhu za jeho hranicí. Tím se mísila mezinárodní doprava s regionální. Následně bylo tedy nařízeno vybudování dalšího okruhu, čímž se neutěšená dopravní situace vyřešila. Evropská města typu Paříž či Berlín vsadila na vybudování osmi či více pruhových dálnic, tvořících obchvat města. Pražský okruh bude po realizaci bohužel kombinací regionální, národní i mezinárodní dopravy, a navíc bude zasahovat do možných rozvojových čtvrtí hlavního města.

Pro klíčový úsek Pražského okruhu č. 511 bylo získáno kladné stanovisko EIA a dle ministra Ťoka hl. m. Praha v rychlém tempu pokračovala v rámci majetkoprávního vypořádání ohledně pozemků. Celý stav byl navíc umocněn novelou zákona, která měla urychlit výstavbu dopravní, vodní a energetické infrastruktury.

## **5.12 Priority v rámci kampaní jednotlivých stran**

Před komunálními volbami do Zastupitelstva hl. m. Prahy v r. 2018 se téměř všechny strany shodly, že nejpálčivější témata pro Prahu jsou otázky dopravní a bytové situace ve městě. V případě dopravy se jednalo zejména o pokračování výstavby úseku č. 511 a dobudování východní části Městského okruhu. Tato témata měla za prioritu ODS (lídr Bohuslav Svoboda), ale také Piráti (Zdeněk Hřib) či KSČM (Marta Semelová). V případě Městského okruhu byla tunelová varianta podporována ČSSD (Jakub Landovský), ODS, KSČM, hnutím ANO (Petr Stuchlík) a koalicí Spojených sil pro Prahu (Jiří Pospíšil).



Strana zelených (Ondřej Mirovský) požadovala duální variantu a Piráti a Praha sobě (Jan Čížinský) se nacházely někde mezi oběma variantami. V předvolební debatě na ČT 1 byli kandidáti na post primátora tázáni na trasu Pražského okruhu v zablokované severní části města. Většina ovšem neodpověděla, pouze Jiří Pospíšil konstatoval, že stojí za jižní variantou, ovšem pouze v případě, že kamionová doprava povede v budoucnu mimo město.

Po vyšachování vítězné ODS (17,86 %, 14 zastupitelů) ve volbách v r. 2018 byla vytvořena vítězná koalice druhými PIRÁTY (17,07 %, 13 zastupitelů), třetí Prahou Sobě (16,56 %, 13 zastupitelů) a čtvrtými Spojenými silami pro Prahu (16,28 %, 13 zastupitelů), které byly složeny z TOP 09, STAN, KDU-ČSL, LESu a Demokratů Jana Kasla. Primátorem se stal Zdeněk Hřib (Piráti). Uspělo ještě hnutí ANO (15,36 %, 12 zastupitelů), které společně s ODS utvořilo opozici. Naopak neúspěšně skončily SPD, KSČM a ČSSD (3,54 %, 3,26 % a 2,87 %).

Dle názorů dopravních expertů, odborníků a specialistů z řad Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. bylo v rámci souvisejících dopravních staveb zapotřebí stanovit hlubší vizi do budoucna ještě v době, dokud nejsou realizovány úseky č. 518 a č. 519 na severní části a úsek č. 511 na jižní části metropole. Vypracovali proto inženýrský dokument, podložený dopravními modely a konkrétními opatřeními. Jednalo se konkrétně o rozšíření Prosecké radiály v úseku MÚK Zdiby – MÚK Březiněves, kde by po dostavbě úseku č. 519 silně zhoustla doprava. Bylo navrženo pruhové uspořádání 4+4, čímž by došlo k navýšení kapacity úseku, který se v této oblasti bude křížit s dálnicí D8. Ve spojitosti realizace úseku č. 519 mělo dojít k výstavbě Čimického přivaděče v pruhovém uspořádání 2+2, který pojme dopravu ze severní části metropole. Po realizaci jihovýchodního úseku č. 511 (3+3 pruhy) měly být již zprovozněné úseky č. 510 a 515 hotové v novém uspořádání 3+3 pruhy. Bližší představu možného řešení MÚK Březiněves naleznete v příloze č. 6.

Ministr Ťok se společně s náměstkem primátora pro dopravu Adamem Scheinherrem (Praha sobě) dohodli na společném postupu ohledně vývoje výstavby úseku č. 511. S výkupem 150 pozemků měli Magistrátu hl. m. Prahy pomoci také starostové daných obcí, kteří se ve velké většině s majiteli pozemků znají. Pozemky měly sloužit pro následnou realizaci pásů zeleně (proti hluku a zkvalitnění ŽP). Naopak ŘSD mělo vykoupit konkrétní pozemky, na kterých bude uskutečněna samotná stavba. Celkový průběh výkupu měla urychlit novela zákona o liniových stavbách. Územní rozhodnutí bylo zapotřebí

teprve získat. Babišova vláda (ANO, ČSSD + podpora KSČM) se přesto zavázala s nejpозdějším termínem zahájení stavby do r. 2021.

Daný úsek získával konečnou podobu. Celková délka úseku by činila 12,6 km a na trase by se nacházely dva tunely Dubeč a Na Vysoké s délkami 232 metrů a 394 metrů. Realizovaly by se 4 MÚK, konkrétně MÚK Lipany, MÚK Říčany, MÚK Uhřetěves a MÚK Dubeč. Z důvodu ochrany proti hluku z dokumentů vyplynulo, že byla plánována realizace 16 protihlukových stěn o celkové délce 7 800 metrů. Na následujícím obrázku je znázorněno porovnání délky trasy úseku č. 511, a současného stavu (Štěrboholské a Spořilovské spojky).

**Obrázek č. 9 – Porovnání délky úseku č. 511 a současné trasy**



Zdroj: ceskatelevize.cz, 2019

Na výše uvedeném obrázku je šedou barvou znázorněna dálnice D1 s příjezdem k Praze, modře je znázorněna již existující část Pražského okruhu (úseky č. 512–517) a červenou barvou současná trasa po Spořilovské a dále po Štěrboholské spojce, kterými denně projede přes 80 000 vozidel. Po realizaci úseku č. 511 (zelenou barvou) dojde k výraznému zklidnění dopravního stavu na Spořilově.

### **5.13 Definitivní potvrzení jižní varianty**

Dlouhodobé téma, kudy trasovat Pražský okruh, zda základní variantou blíže k městu či Regionální variantou, rozebral dokumentem IPR, který uvedl následující data. Ve prospěch základní varianty promlouvala následující fakta – varianta již byla zanesena v územních plánech (pouze ve dvou obcích – Radonice a Přezletice se prozatím nacházely v územní rezervě a obce by upravily plány), dále v případě půdního fondu by trasa obsáhla 924 hektarů (z toho 702 hektarů by bylo z pozemků, obsahujících kvalitní

půdu, konkrétně půdu nacházející se v první a druhé kategorii) a taktéž by se rozlohou méně dotkla obydlených zón (69,6 hektarů). Trasa byla navíc podporovaná vládou, ministrem dopravy, Magistrátem hl. m. Prahy i některými starosty např. Petrem Boreckým (starosta Úval, STAN).

V neprospěch Regionální trasy promlouvá 1 389 hektarů, určených pro zábor trasy (z toho 1 050 hektarů nejkvalitnější půdy), dále plocha o 257,1 hektarech by se nacházela v obydlených oblastech, trasa je navíc součástí územního plánu pouze ve třech oblastech a taktéž není zanesena v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Podporu však tato varianta má ze strany řady MČ, především MČ Prahy-Suchdola a MČ Prahy-Dolních Chaběr, dále občanských spolků, např. Za lepší Chabry, Nad Draháňským údolím či Via Praha 6 a některých obcí.

Na základě podkladů a vyjádření 1. náměstka primátora Petra Hlaváčka (Spojené síly pro Prahu) se již Magistrát bude zabývat pouze základní variantou, jelikož navrhovaná varianta protestujícími obcemi a MČ je nereálná, navíc by stála další nemalé finanční prostředky.

V r. 2019 došlo k několika událostem, které úzce souvisely s dopravou. Na MD došlo k výměně na postu ministra dopravy, jelikož Dan Ťok (ANO) v dubnu na vlastní žádost rezignoval a stal se nejdéle působícím ministrem dopravy. Skončil po nátlaku opozice, především stran ODS a Pirátů, které jeho počínání na resortu dopravy označily za neúspěšné, připomínaly nezvládnutou prosincovou sněhovou kalamitu na dálnici D1, dále uváděly příliš pomalý vývoj v případě Pražského okruhu a v neposlední řadě kvůli problémům ohledně tendru na provozovatele mýtného systému. Taktéž vládu podporující komunisté žádali ministrův odchod a ten byl následně vystřídán novým ministrem Vladimírem Kremlíkem. Podle MD měl úsek č. 511 Pražského okruhu v témže roce získat územní rozhodnutí, jelikož všichni vlastníci pozemků (konkrétně 499 vlastníků) byli osloveni a stavba měla být dokončena do r. 2024 s prozatímní celkovou hodnotou 9,4 miliardy Kč. V případě zahájení stavby dalších úseků se u úseků č. 518 a č. 519 počítalo se započítáním výstavby v r. 2026 a č. 520 v r. 2028. Vláda včetně ministryně financí Aleny Schillerové (ANO) garantovala financování daného dopravního projektu.

V případě Městského okruhu se radní dohodli na schválení projektu, který uváděl konkrétní podobu chybějící východní části. Náměstek primátora pro oblast dopravy Adam Scheinherr (Praha sobě) prezentoval, že desetikilometrový úsek bude obsahovat osmi a půl kilometrový tunel (pracovní název Vlasta), který začne pod Bílou Skálou

v Povltavské ulici. Dále bude muset dojít ke zkapacitnění stávajícího Průmyslového polookruhu, který stále supluje Městský okruh. Celkové náklady by se měly pohybovat okolo 60 miliard Kč. Vnitřní okruh Prahy by tím byl dostaven, pomohl by jak dopravě v centru Prahy, tak by do jisté míry ulehčil Pražskému okruhu. Podle lídra Spojených sil pro Prahu Jiřího Pospíšila (TOP 09) je nutné nejprve dostavět oba okruhy a do té doby je zbytečné řešit zavedení mýtného systému při vjezdu do města. Tím reagoval na slova náměstka primátora pro životní prostředí Petra Hlubučka (STAN), dle kterého by se Praha měla stát nízkoemisní zónou, která bude chránit Pražany a zmírní se zatížení jejího ovzduší. Mýtný systém je vhodné realizovat v případě, existuje-li alternativa, kterou může projíždějící tranzit využít, aniž by navštěvoval zmíněnou zónu města. Hlubučkovo prohlášení zkritizovali také další členové pražské koalice, konkrétně Adam Scheinherr (Praha Sobě), předseda hnutí Jan Čížinský (Praha sobě) i primátor Zdeněk Hřib (Piráti).

## **5.14 Spor tří stran ohledně dopravní infrastruktury**

Právě poslední zmíněný se dostal do konfliktu s tehdejšími předsedou vlády Andrejem Babišem (ANO). Ten požadoval pozemky v Letňanech, patřící metropoli, konkrétně 35 hektarů, na kterých měla vzniknout nová moderní vládní čtvrť. Do ní by se přesunulo přes 10 000 pracovníků z 9 současných ministerských budov, nacházejících se v centru Prahy z důvodu placení vysokých nájmu a nedobrému technickému stavu jednotlivých budov.

Podmínky, dle kterých by primátor souhlasil s premiérovou nabídkou, byly následující. Zaprvé požadoval státem zafinancovat celou zbývající část Městského okruhu, jelikož pokud stát svými prostředky zaplatil obchvat Brna, není důvod, proč by tak nemohl učinit v Praze. Navíc metropole dle primátora nedostává od státu adekvátní částku na financování velkých staveb. Nemůže si dovolit současně financovat Městský okruh, stavět novou linku metra D a další podobně velké projekty. Dále požadoval přesun chátrajícího komplexu Nemocnice Na Bulovce do Letňan a k tomu výstavbu minimálně 1 300 nových bytů spolu s vybudováním okolní dopravní a technické infrastruktury.

Své požadavky do tzv. obchodu mezi primátorem a premiérem přidala i třetí strana, kterou byli starostové z okolních lokalit. Jednalo se např. o Pavla Žďárského (starosta Kbel, ODS), Zdeňka Kučeru (starosta Letňan, ANO) či Jiřího Vintišku

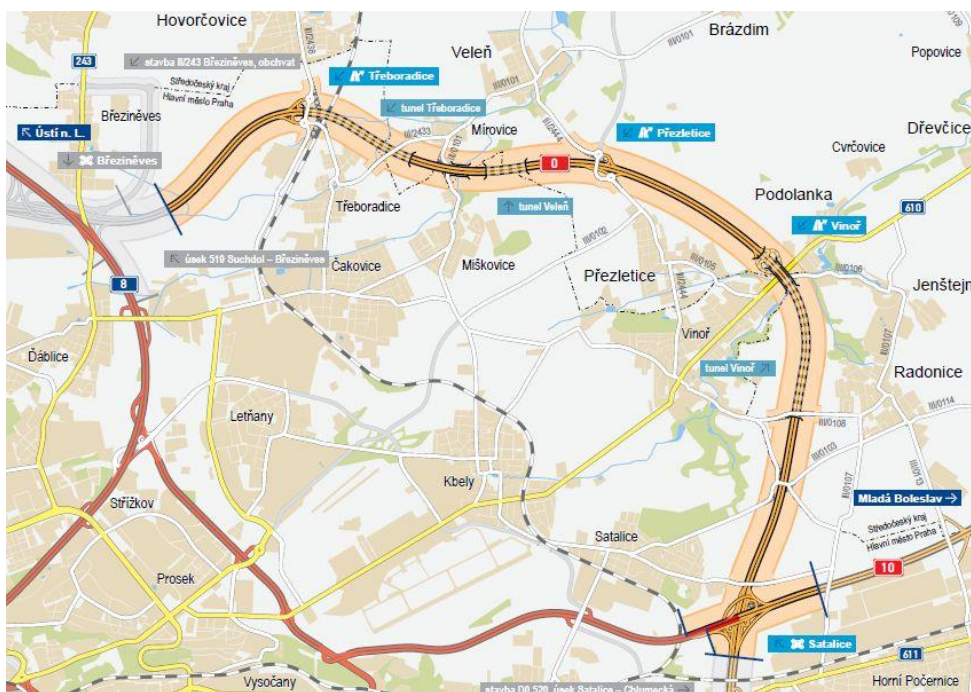
(starosta Čakovic, ODS). Ti s jednáním výše uvedených dvou aktérů nesouhlasili, jelikož ani jeden z nich starosty nepřizval na společná jednání. Konstatovali, že opět budou jednotlivé lokality vystaveny tlaku a v budoucnu budou muset řešit dopady neuvážených rozhodnutí. Především apelovali na dopravní tematiku, jelikož v případě nerealizace nejvíce opomíjeného a nejméně rozpracovaného úseku č. 520 se naprosto jednoznačně zastaví silniční provoz v Letňanech, Čakovicích a Kbelích z důvodu kolon. Taktéž před realizací nové čtvrti požadovali prodloužení metra linky C ze současné konečné Letňany o tři stanice do Čakovic z důvodu vyšší zastavěnosti okolí. V neposlední řadě požadovali výstavbu záchytných P+R parkovišť. V případě nevyslyšení požadavků jednotlivých MČ se měly očekávat komplikace.

Jednání ztroskotala kvůli neschopnosti politiků se dohodnout a žádná ze stran ve finále nic nezískala. Vše nakonec ztroskotalo na způsobu financování vnitřního okruhu, jelikož premiér Babiš a ministr dopravy Kremlík nabídli financování formou PPP projektu, kterou ovšem primátor Hřib odmítl, protože stát dle jeho názoru neumí zajistit výstavbu touto formou. Tím se opět prodloužil termín dostavby celého Pražského okruhu a navíc se zvýšila rivalita mezi hnutím ANO a Českou pirátskou stranou.

Po neúspěšných jednáních to s přehlíženým úsekem č. 520 vypadalo na dlouhodobou nerealizaci. Ovšem středočeští radní na přelomu roku 2019/2020 obdrželi od ŘSD technický plán na vybudování 13 km úseku, jehož cena se odhadovala na 20 miliard Kč. Ke třem alternativám, které byly představeny – tunelová (nejdražší s cenou 29 miliard Kč), zahloubená (16,7 miliard Kč) a povrchová (14,3 miliard Kč) se Rada hl. m. Prahy vyjádřila s podporou tunelové varianty, která by měla obsahovat tři tunely o délce 2 km, 1,3 km a 450 m, tj. tunel Třeboradice, Vinoř a Veleň. Jednalo by se tak dle města o nejšetrnější variantu k ŽP i co se týče intenzity hluku vůči obyvatelům. Taktéž MŽP podpořilo tunelovou variantu a povrchová byla definitivně zamítnuta.

Se záměrem vybudovat úsek č. 520 obce souhlasily, ovšem ne v předložené variantě, která je vyobrazena na následujícím obrázku.

Obrázek č. 10 – Trasování úseku č. 520



Zdroj: ŘSD, zdopravy.cz, 2019

Daný úsek měl navazovat na úsek č. 519 a měl být trasován skrze MÚK Třeboradice, MÚK Přezletice, MÚK Vinoř a měl se napojit na již existující úsek č. 510 v rámci MÚK Satalice s dálnicí D10. Obce kromě zvýšeného hluku především řešily potíže se zajištěním pitné vody, které je řešeno prostřednictvím vodovodních řad a přivaděči. Dle předložené koncepce by se musela řada z nich přebudovat či postavit nové, čímž by se finální projekt v rámci Pražského okruhu prodražil. Obce Veleň, Podolanka a MČ Praha – Satalice, stejně tak jako obce u úseků č. 518 a č. 519, kritizovaly padesáti letou zastaralost konceptu o vymezení koridoru a současně mísení regionální a mezinárodní dopravy.

Navíc na základě usnesení č. 580/20/RMČ z 55. zasedání Rady MČ Prahy – Ďáblice se MČ pod vedením starosty Miloše Růžičky (STAN) vyjádřila k posouzení vlivu na životní prostředí. Dle MČ se vývoj a výstavba jednotlivých severních úseků neměla vzájemně izolovat, naopak se měly úseky č. 518, č. 519 a č. 520 stavět jednotnou koncepční formou, tj. že měla být vydána jednotná EIA a otevření všech třech úseků mělo proběhnout ve stejném roce. Příčinou nekonceptnosti byla tzv. salámová metoda, tj. posuzování a stavění po jednotlivých úsecích, což by způsobilo zahlcení jednotlivých MČ a okolních oblastí. Ke zmíněným úsekům je nutné přistoupit jednotně z důvodu realizace MÚK Březiněves, což má být v budoucnu největší křižovatka v severní

části města (křížení dálnic D8 a PO) a navíc zde má končit úsek č. 519 a začínat úsek č. 520. MD se s ŘSD dohodlo kvůli možným komplikacím z prodlevy stavby úseků č. 518 a č. 519 na jednotném udělení EIA.

Dodnes je z hlediska silniční dopravy problémem v ČR zaostávání v dobudování základní dálniční sítě, dlouhé prodlevy do prvotního tzv. kopnutí do země (průměrně 13 let), to vše podpořené komplikovanou legislativou. K tomu se do r. 2021 nevyužíval systém elektronických dálničních známek. Právě zakázka na IT systém ke zmíněným známkám a jejich e-shop zapříčinila pád ministra dopravy Kremlíka (ANO). Zakázka byla vyčíslena na 401 miliónů Kč, což bylo mnohem více než odhadní cena. Navíc byla bez vysoutěžení získána společností Asseco Central Europe od SFDI a dle slov premiéra Babiše o ní navíc nebyla vláda informována. Tím se představa ministra Kremlíka o dokončení úseku č. 511 a dalších částí Pražského okruhu nerealizovala a pomyslnou štafetu měl převzít nový ministr dopravy. Jelikož se již jednalo o výběr třetího ministra, bylo důležité zvolit někoho, kdo funkční období dokončí. Tím byl nakonec vybrán ministr průmyslu a obchodu Karel Havlíček (ANO), který měl nově vést dvě ministerstva.

Proti územnímu rozhodnutí na úsek č. 511 bylo podáno 46 odvolání. Některé z nich podaly obce Přezletice a Veleň, MČ Praha – Dolní Chabry či spolky, např. Nad Drahaňským údolím či Chvalská. Za hlavním důvodem odvolání stála údajná podjatost úředníků (úřad MČ Praha 22, starosta MČ Praha 22, Magistrát hl. m. Prahy, primátor hl. m. Prahy) co se týče umístění dané stavby a taktéž samotného odvolacího řízení. Jednalo se totiž o politický zájem, ve kterém měl stavební úřad MČ Praha 22 podpořit umístění dopravní stavby úseku č. 511 i přes dříve uvedené problémy a komplikace. Tím se jednalo dle MČ Praha – Dolní Chabry (mimochodem vzdálené 13 km vzdušnou čarou k úseku č. 511) o systémovou podjatost úředníků. Agenda odvolání se přesunula na základě rozhodnutí MMR z pražského Magistrátu do Jihočeského kraje, konkrétně do Českých Budějovic. Pravomocné rozhodnutí o platnosti územního rozhodnutí vydal Jihočeský krajský úřad v r. 2022. To bylo následně napadeno žalobami spolků Zdravé životní prostředí a Za lepší Chabry a také dvěma fyzickými osobami. Finální verdikt, vydaný Ostravským krajským soudem, však žalobám nevyhověl a zamítl je.

Obce, MČ, spolky a další, kteří podali odvolání, chtěli pracovat a komunikovat se státem pouze na základě aktuální koncepce a dokumentace. V dané chvíli se však jednalo o 60 let starou koncepci, navíc vytvořenou za minulého režimu, která dávno neodpovídala současnému stavu a nepočítala s rozvojem severní části města. Koncepce má objektivně

zhodnotit aktuální stav daných MČ a měla by mj. počítat s klidným rezidenčním bydlením. Předložená koncepce však počítala s denním průjezdem „pouze“ 100 000 vozidel, což by mělo silně negativní dopad na MČ. Z tohoto důvodu dlouhodobě MČ Praha – Dolní Chabry v čele se starostkou Kateřinou Šilhovou Šafránkovou (politické uskupení 18400.cz – Za lepší Chabry) odmítá výstavbu Čimického přivaděče, sloužícího Pražskému okruhu.

## **5.15 Výměna politické reprezentace a současnost**

Mezi favority ve volbách do Poslanecké sněmovny v r. 2021 patřily tři subjekty, konkrétně hnutí ANO v čele s Andrejem Babišem, koalice SPOLU, složená z pravicové ODS, centristické KDU-ČSL a středopravicové TOP 09, vedená Petrem Fialou (ODS) a třetím favoritem byla koalice Pir+STAN, složená z České pirátské strany a Starostů a nezávislých, vedená Ivanem Bartošem (Piráti). Spojení stran do koalic se pro ně nakonec stalo úspěšným strategickým rozhodnutím, změnil se jím celkový povolební vývoj. Koalice SPOLU zvítězila (27,79 % hlasů, ODS 34 mandátů, KDU-ČSL 23 mandátů, TOP 09 14 mandátů) a vyloučila povolební spolupráci s hnutím ANO. To obsadilo druhou příčku (27,12 % hlasů, 72 mandátů), následovala koalice Pir+STAN (15,62 %), kde voliči Starostů vykroužkovali své kandidáty, a nakonec získali nejvíce mandátů v historii – 33, na což doplatila Česká pirátská strana, která získala pouhé 4 mandáty. Do PS se také dostala SPD Tomia Okamury (9,56 %, 20 mandátů). Naopak levicové subjekty ČSSD a KSČM se po letech do PS neprobojovaly (získaly pouhých 4,65 % a 3,60 % hlasů).

Zmíněná koalice SPOLU měla před parlamentními volbami dobudování Pražského okruhu jako jednu ze svých hlavních priorit v oblasti dopravy. Dle bývalého ministra dopravy Stanjury (ODS) se za vlády ČSSD s hnutím ANO výstavba nikam neposunula, zatímco koalice SPOLU má schopnosti urychlit dokončení celého okruhu, jelikož je tato dopravní stavba pro celou koalici zásadní.

Sestavením vlády byl původně prezidentem ČR Milošem Zemanem pověřen Andrej Babiš (ANO) jako předseda vítězného politického hnutí, avšak ten neměl s kým sestavit koalici (jiné strany a hnutí odmítly vyjednávat, kromě SPD) čili poprvé v historii samostatné ČR sestavilo vládní většinu (108 poslanců a poslankyň) 5 politických stran a hnutí. Po úspěchu vítězství koalice SPOLU se premiérem stal Petr Fiala (ODS) a MD po



Karlu Havlíčkovi (ANO) převzal Martin Kupka (ODS), kterého ambicí byla urychlená realizace nedokončených částí Pražského okruhu, především úseku č. 511. Další jeho prioritou byla dostavba dálnice D35, označované jako severní trasa a propojující Hradec Králové s Olomoucí a v neposlední řadě se měla uskutečnit realizace posledního úseku dálnice D1 mezi Přerovem a Říkovicemi. Dle ministra Kupky bylo zapotřebí udržet rozpočtové tempo v rámci SFDI, které bylo nastaveno na 127 miliard Kč, taktéž se měly urychlit projektové přípravy klíčových dopravních staveb.

Politické rozhodnutí, tkvící ve sloučení stran do koalice SPOLU s cílem porazit hnutí ANO a odstavit od moci předsedu hnutí Andreje Babiše, lze přirovnat k úspěchu sloučení stran na Slovensku, které proběhlo v r. 1998 pod vedením Mikuláše Dzurindy (SDK). Slovenská demokratická koalícia, složená primárně ze 3 středopravicových (KDH, DÚ a DS) a 2 středolevicových (SDSS a SZ) stran a hnutí, po tamních Parlamentních volbách obsadila druhou příčku s cílem odstavit od moci Vladimíra Mečiara (HZDS). Vytvořila tak širokou koalici společně s levicovou SDL, středolevicovou SOP a středopravicovou slovensko-maďarskou SMK a premiérem se stal Mikuláš Dzurinda.

Pozemky, které byly určeny pro výsadbu okolní zeleně Pražského okruhu, tzv. zeleného pásu, musel nejprve Magistrát hl. m. odkoupit od stávajících vlastníků. Bylo nutné vykoupit pozemky o rozloze 116 496 m<sup>2</sup> v celkové hodnotě 109,46 milionů Kč. Mezi ně mj. patřily společnosti Xaverov o rozloze 77 930 m<sup>2</sup> a Agrotrade o rozloze 38 566 m<sup>2</sup>, které byly vlastněny rodinou ministra zemědělství Miroslava Tomana (ČSSD). Ta se následně v případě prodeje pole v lokalitě Nová Dubeč dohodla s ŘSD (vykupujícím pozemky přímo pro stavbu Pražského okruhu) na transakci ve výši 250,7 milionů Kč. Tím se značně znásobila cena, která byla na základě znaleckého posudku stanovena na hodnotu 31,3 milionů Kč. Bližší informace o kupní smlouvě prodeje pozemku o rozloze 125 331 m<sup>2</sup> naleznete v příloze č. 7. V současné době je vykoupeno 85 % pozemků.

Před volbami metropole společně se Středočeským krajem volala po urychleném dokončení Pražského okruhu, který po 12 letech měl stále stejnou podobu jako v r. 2010. Dle názorů náměstka primátora pro dopravu Adama Scheinherra (Praha Sobě), 1. náměstka primátora pro územní rozvoj Petra Hlaváčka (Spojené síly pro Prahu) i primátora Zdeňka Hříba (Piráti) již město nemělo jak urychlit vývoj výstavby Pražského okruhu. Nyní byl dle nich na řadě stát, jelikož dalších 10 let čekání (r. 2032) na kompletní otevření by byla dlouhá doba. Stejně tak i zástupci Středočeského kraje v čele s radním pro dopravu

Karlem Bendlem (ODS) požadovali urychlenou realizaci i z důvodu nižšího zatížení stávajících komunikací I. a II. třídy.

Komplikaci přinesla správní žaloba Horních Počernic proti usnesení, které bylo vydáno Krajským úřadem, jenž přezkoumával rozklady proti územnímu rozhodnutí na úsek č. 511. Na 36. jednání Zastupitelstva MČ Prahy 20 bylo dne 20.7.2022 usneseno o podání žaloby s poměrem hlasů 13 pro, 4 proti a 4 se zdrželi. Další informace viz. příloha č. 8. Správní žalobu podal také spolek Za lepší Chabry. Ve 44stránkovém dokumentu stál požadavek, aby krajský soud zrušil územní rozhodnutí, které bylo Jihočeským krajem přezkoumáváno. Dle dalších požadavků mělo jít mj. o posuzování celého Pražského okruhu jako jednoho celku, nikoliv po jednotlivých úsecích a taktéž se mělo změnit trasování stavby vzhledem k zatížení ŽP v budoucnu.

Touto správní žalobou nebyla spokojena MČ Praha – Běchovice, konkrétně starosta Ondřej Martan (ODS), jelikož Běchovice již desítky let čekaly na okruh a toto zdržení by nadále komplikovalo dopravní situaci v již tak přeplněných Běchovicích.

Koalice SPOLU chtěla zopakovat úspěch ze sněmovních voleb i ve volbách do Zastupitelstva hl. m. Prahy r. 2022 a vítězství se jí povedlo zopakovat se ziskem (24,72 %, 19 zastupitelů). Hnutí ANO získalo druhou příčku (19,34 %, 14 zastupitelů), třetí byli Piráti (17,73 %, 13 zastupitelů) a čtvrtá Praha sobě (14,73 %, 11 zastupitelů). Po aféře Dozimetr se probojoval do zastupitelstva také STAN (7,77 %, 5 zastupitelů) a poslední příčku obsadila koalice vedená SPD (5,17 %, 3 zastupitele). Naopak znovu se neprosadila ČSSD, kandidující v koalici, pojmenované Solidarita. Vyjednávání probíhala řadu měsíců, Piráti dlouho trvali na účasti v koalici se subjektem Praha Sobě, a proto také společně vytvořili Alianci stability. To mělo přinutit SPOLU k jednání a k ustoupení požadavků Pirátů. Společně po téměř půl roce vyjednávání došlo k pokroku a obě strany se zavázaly k vytvoření koalice, kopírující půdorys národní koalice, přičemž Piráti opustili spolek Alianci stability.

Koalici vytvořilo SPOLU s Piráty a se Starosty a nezávislími. Do primátorského křesla se po letech vrátil Bohuslav Svoboda (ODS) a post náměstka pro dopravu obsadil bývalý primátor Zdeněk Hřib (Piráti), který se již dlouhodobě chtěl zabývat dopravní situací v Praze. Nově tak, stejně jako dříve za ČSSD a hnutí ANO, obsadila ODS a Piráti klíčové posty pro urychlení výstavby Pražského i Městského okruhu. Občanští demokraté mají premiéra Petra Fialu, ministra financí Zbyňka Stanjuru, ministra dopravy Martina Kupku a primátora hl. m. Prahy Bohuslava Svobodu. Piráti jsou v koalici s ODS

jak na úrovni parlamentní, tak pražské, takže tyto dvě strany ovládají všechny klíčové posty. Tato kontinuita by měla zajistit rychlejší a efektivnější spolupráci mezi různými územními úrovněmi, čímž by se zamezilo politickým šarvátkám.

Představitelé hlavního města Prahy dlouhodobě zaznamenávali kritickou dopravní i bytovou situaci v metropoli, a právě kvůli propojenosti centrálního i regionálního řízení požadovali urychlené řešení zmíněných problémů. Jedním z nich měla být novela stavebního zákona, která měla dle zastupitelů hl. m. Prahy zaručit vyšší kompetence pro samosprávy v případě povolovacího řízení. Svým názorem k ní přispěl i největší tuzemský developer Central Group, a.s. na základě své analýzy Sdružení pro architekturu a rozvoj (SAR), dle kterého by bylo zapotřebí ponechat stavební úřady na úrovni obcí, nikoliv přenést většinu pravomocí zamýšlenému Nejvyššímu stavebnímu úřadu, prosazovanému předešlou vládou. V současné době je povolovací proces neúměrně dlouhý a ČR v čele s metropolí doplácí na stagnaci výstavby dopravních staveb a bytových jednotek.

Problémem dopravní situace Prahy je také neúčast centrální vlády na obrovských infrastrukturálních projektech, na což doplácí vedle metropole i ČR. Dle radního Jana Chabra (TOP 09) nejsou dodnes správně nastaveny parametry rozpočtového určení daní a z toho důvodu hl. m. dostává mnohem menší finanční obnos, než by po právu mělo obdržet, a to i z důvodu tvorby třetinového státního HDP. Napříč politickým spektrem s tímto souhlasil také starosta MČ Prahy 9 Tomáš Portlík (ODS) i zastupitel hl. m. Prahy Ondřej Prokop (ANO). Stagnace má dle nich celkový dopad na chod města a v případě nečinnosti se bude stále více dopravní deficit prohlubovat. Navíc nové dopravní stavby nejsou často připraveny na silný dopravní nápor, kdy se ve většině případů plánuje s nižší hustotou intenzity. To lze uvést na příkladu dopravní stavby, která má mít při realizaci tři jízdní pruhy, ale z důvodu finančních úspor se v daném momentě realizují pouze dva a teprve následně se bere v potaz dopravní nápor a realizuje se třetí jízdní pruh.

Koalice SPOLU uváděla, že v případě obrovských nových dopravních staveb chce nejprve vždy projednat dané návrhy s ŘSD. Na základě toho se ministr Martin Kupka (ODS) v listopadu r. 2022 sešel s veřejností a starostou Ondřejem Martanem (Běchovice, ODS) a starostou Jiřím Vintiškou (Čakovice, Miškovice a Třeboradice, ODS) ohledně plánovaného úseku č. 520. Ministr avizoval, že zmíněný úsek se v co nejkratší době dočká realizace i z důvodu dopravní přetíženosti jednotlivých MČ a pro výkup pozemků bude z rozpočtu uvolněno 800 miliónů Kč. Dle určité reálné vize starosty Vintišky bude stavba nejdříve realizována na přelomu 30. let i z toho důvodu, že před samotnou realizací je

nutná EIA, dále územní řízení a také stavební povolení. Jednání proběhlo v neformálním duchu z důvodu nízké účasti veřejnosti. Další setkání s ostatními MČ, která by našla konzenzus mezi občany a politickou elitou, byla plánována na r. 2023.

Následné jednání s primátorem Bohuslavem Svobodou (ODS) ohledně zapojení státu do financování Pražského okruhu přinesla pozitivní shodu. Procentuální vyčíslení spolupodílení se státem na výstavbě však nebylo řečeno vzhledem k následným jednáním s ministrem financí a také nebylo známo, na jakých hodnotách se bude nadále pohybovat inflace. Po najetí shody mezi aktéry se daly po letech očekávat určité posuny v rámci urychlení jednotlivých úseků.

Stěžejní zprávou, která byla prezentována ministrem, byl rozpočet SFDI pro r. 2023, stanovený na 150,9 miliard Kč, což byla částka vyšší než v předešlých letech (např. pro r. 2022 to bylo 127,58 miliard Kč). Pro ŘSD bylo z rozpočtu vyčleněno 65,5 miliard Kč a pro SŽ 70,4 miliard Kč. Celková rozestavěnost činila 260 km silničních komunikací, z toho rozestavěnost 158 km dálnic měla být určitou vzpruhou pro ekonomiku. Taktéž mělo dojít již k dostavbě dálnice D1 a dalších tří úseků dálnice D35. V případě Pražského okruhu se v následujícím roce (r. 2024) počítalo po vydání stavebního povolení již s výstavbou úseku č. 511 a s jeho zprovozněním v r. 2027. Jelikož se opět po letech začalo více stavět, bylo nezbytné zvýšit cenu dálničních známek (na částku 2 300 Kč), jejichž tehdejší reálná hodnota (1 500 Kč) neodpovídala rozsáhlosti českých dálnic a od r. 2012 byla cena nezměněna. Tím se konečně po letech změnila částka, která začala odpovídat současným cenám a na rozdíl od předchozích ministrů se Martin Kupka nebál učinit toto nepopulární rozhodnutí. Po letech neexistence jednodenního kuponu se tento měl od nového roku nově objevit v nabídce k zakoupení (9 % z roční ceny, tj. 200 Kč). Tyto ceny se odvíjí od povinného stropu daného evropskou směrnicí Euroviněta. Z prodeje dálničních známek se nově očekává roční výnos 7,1 miliardy Kč.

V témže roce došlo k novele silničního zákona č. 361/2000 Sb. – Zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, kterou se především změnila dlouho odkládaná nová struktura bodového systému. Poslanci schválili tři nové bodové zjednodušené kategorie tj. 6 bodů (nejtěžší přestupky), 4 body (střední) a 2 body (mírné), dále se změnila nová povolená rychlost 130 km/hod. na 150 km/hod. na určitých úsecích dálnic či např. řízení osobních automobilů pod vedením mentora již od 17 let. Hlasování proběhlo 28. června 2023, což bylo součástí 70. schůze Poslanecké sněmovny s poměrem hlasů 163 pro, 6 se zdrželo, nikdo nebyl proti, 25 bylo omluveno a 6 nepřihlášeno. Tudíž se

našla shoda napříč politickým spektrem, což avizovalo další spolupráci při hlasování dalších důležitých zákonů a novel.

V témže roce byla poslanci, následně Senátem ČR a v konečné podobě prezidentem ČR schválena novela liniového zákona č. 465/2023 Sb., kterým se mění původní zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací. Napříč politickým spektrem hlasovalo pro 153 poslanců a poslankyň, 2 se zdrželi, nikdo nebyl proti, 39 jich bylo z 81. schůze omluveno a 6 nepřihlášeno. Novela dle ministra Kupky podmiňuje úřad po převzetí všech investorových podkladů a dokumentů vydat do lhůty 4 let stavební povolení. Nejnižší číselnou hranicí pro aplikaci novely jsou však investiční náklady ve výši 7,5 miliard Kč. Tím se urychlí výstavba klíčových dálničních úseků u dálnic D35 (Hradec Králové – Olomouc), D52 (Brno – Nové Mlýny – následně Vídeň) a dálnice D11 (Praha – Hradec Králové – Kralovec) či severní část tolik potřebného Pražského okruhu (úseky č. 518, 519 a 520).

V minulém roce začalo v hlavním městě aktivistické sdružení s názvem Poslední generace iniciovat maximální povolenou rychlost 30 km/hod. z důvodu vyšší bezpečnosti na silničních komunikacích a otevření se také jiným skupinám než motoristům. V metropoli se proto mj. pořádalo několik protestních pochodů, které zasáhly i magistrálu. Dle shromažďovacího práva, které je součástí Listiny základních práv a svobod, mohou po předem uskutečněném nahlášení a splnění požadovaných náležitostí pochod iniciovat. Celá akce je v podstatě pořádána s cílem upozornit na sebe a dostat prostor v médiích. Příkladem byly na základě analýzy WTO uváděny Helsinky, ve kterých klesl po zavedení plošné rychlosti 30 km/hod. počet dopravních nehod o 9 %, došlo ke snížení zranění chodců o 19 % a škod na osobních vozech o 34 %. Svými návrhy aktivisté oslovili, např. bývalého radního MČ Prahy 7 Ondřeje Mirovského (SZ), který se také přidal k názoru iniciativy, že se snížením rychlosti se zvýší přehlednost na silničních komunikacích a pozitivně tak dojde i k redukci počtu dopravních značek. Sama iniciativa generovala otázku pro respondenty, zda jsou, citují: „pro zavedení limitu 30 km/hod. po vzoru Paříže a Bruselu?“ (autosalon.tv, 2023). Odpovědi přišlo 7 466 skrze sociální síť Twitter s dominantní odpovědí NE (81 %). Nicméně výsledky průzkumu nebudou iniciativou respektovány, otázku budou údajně nadále opakovat do doby, dokud se pomyslné váhy nepřeklopí pro odpověď ANO. Svými činy již iniciativa nechtěla nadále čekat, než bude Pražský okruh realizován.

Politici představitelé hl. m. v čele s primátorem Svobodou (ODS) i Zdeňkem Hřibem (Piráti) se shodli, že protesty, konané touto formou, neschvalují a považují je za nešťastné, jelikož blokády ničemu narozdíl od dialogu nepřispívají. Proto se s iniciátory sešli 20. dubna 2023 na Magistrátu s vyjasněním požadavků, které protestující zastávaly. Dle výsledku jednání nelze zavést plošnou rychlost 30 km/hod. i z důvodu ochromení páteřních komunikací. Navíc vše záleží na stanovisku jednotlivých odborných komisí MČ a o realizaci má smysl uvažovat teprve v případě dokončení Pražského okruhu, kdy centrum Prahy nebude zatíženo silnou individuální automobilovou dopravou. V tuto chvíli by to přineslo pouze dopravní komplikace a kolapsy.

Proti zmíněné iniciativě se ostře vyhradila politická strana Motoristé sobě, dle kterých nelze poměřovat jednotlivé metropole z důvodu odlišné vybavenosti z hlediska dopravní infrastruktury. Předseda Petr Macinka doložil příklad dostavěných okruhů v hl. m. Francie, zatímco Praha nemá dodnes realizovány okruhy (Pražský ani Městský okruh). Dále je nesmysl přetvářet „pražskou dálnici“ (magistrálu) na cyklistické a pěší bulváry. A na závěr bylo uvedeno, že počet mrtvých v důsledku dopravní nehody v Praze za sledované období r. 2022 bylo 19 osob. Argumenty přidal také spolek Jedeme autem v čele s Mojmírem Mikulášem, dle kterého by se zvýšila jízdní doba každého řidiče, navíc je to dle něj ideologie a trend, který v současné době komplikuje řidičům jednotlivé jízdy. Stále zhoršující se atmosféra mezi dvěma stranami vyeskalovala nájezdem jednoho z blokováných řidičů do průvodu demonstrantů, kteří již poněkolkáté blokovali pražskou magistrálu. Dle prohlášení Poslední generace bylo toto chování nepřijatelné a na jednání řidiče mercedesu podají trestní oznámení.

Pro zrychlení realizace zmíněného Pražského okruhu se sešel se stále blokujícími MČ ministr Martin Kupka (ODS), konkrétně s čelními představiteli odpůrců jižní varianty severních úseků Pražského okruhu. Tím tak navázal na loňskou schůzku ohledně úseku č. 520. Nejprve se sešel s představiteli MČ Prahy – Suchdola, přes kterou má být trasován úsek č. 518. Sál na suchdolské radnici byl plný a setkání s ministrem se uskutečnilo dne 23.10.2023.

O týden později dne 30.10.2023 se konala druhá schůzka ohledně výstavby Pražského okruhu, které jsem se osobně zúčastnil. Té se účastnil ministr dopravy Kupka, šéf ŘSD Radek Mátl a odborníci s architekty na straně jedné a na straně druhé občané a představitelé MČ Prahy – Dolní Chabry, kteří akci pořádali. Schůzka se pořádala ve Velkém sále Chaberského dvora se začátkem v 18 hodin. Klíčové bylo zodpovědět

místním občanům dotazy, týkající se právě úseku č. 519. Po úvodním přivítání byl následně zmíněný úsek prezentován pomocí zpracovaného videa ŘSD. Pro ucelenější představu je plánovaný úsek zobrazen na následujícím obrázku.

**Obrázek č. 11 – Trasování úseku č. 519 jižní variantou**



zdroj: apdos.roadmedia.cz, ŘSD, 2023

Šestipruhový úsek č. 519 s délkou 6,85 km by měl bezprostředně navazovat na úsek č. 518, tj. mostem dlouhým 604 metrů a výškou 83 metrů přes řeku Vltavu. Ten byl oproti původním předpokladům (třípatrový most) nahrazen novějším efektivnějším mostem, v rámci kterého byla neopomenuta oddělená stezka pro chodce a cyklisty, konkrétně na zavěšené lávce mostu. Následovně by měla stavba pokračovat dvěma tunely, tj. Zámky-západ a Zámky-východ s délkami 150 a 300 m. Mezi nimi by se měl nacházet 138 metrů dlouhý most přes Čimický potok. Za tunelem je plánována kontroverzní MÚK Čimice, ze které je směrem do ulic Spořická a Čimická dle dokumentace plánována čtyřpruhová silniční komunikace, zakončená světelnou křižovatkou. Ta by měla odvést dopravu z Dolních Chabry, Bohnic a Čimic. V tuto chvíli při prezentaci nenechala čtyřpruhová komunikace publikum bez emocí a následně se rozesmálo.

Po MÚK se dálnice následně překlene přes Drahaňské údolí mostem, po kterém by měl následovat poslední tunel na trase Dolní Chabry-Zdíby s délkou 750 metrů. Druhá MÚK Ústecká by měla zajistit vazbu z Pražského okruhu na silnici II/608.

Před závěrečnou MÚK Březiněves má být zajištěno obyvatelům a také zvěři možné překonání dálnice pomocí multifunkčního přechodu. MÚK Březiněves má zajistit rozvětvení Pražského okruhu na dálnici D8 v obou směrech, stejně tak naopak. Okolí MÚK je doplněno ochranným valem výšky 10 m, navíc v délce úseku má být zajištěn růst vegetace. V nejnovější projektové dokumentaci byla snížena nivelita terénu dálnice, podpořena zářezovými zásahy do krajiny a úsek byl doplněn šesti protihlukovými stěnami. Trasováním má úsek odvést silniční a tranzitní dopravu ze severu metropole a zároveň se z technických důvodů musí zprovoznit současně s úsekem č. 518.

Dle ministra je tato varianta „J“ prosazovaná z důvodu zanesení trasy do územních plánů Středočeského kraje i hl. m. Prahy, což v případě jiné varianty („Ss“) neplatí. Zmíněná trasa je z hlediska přípravy nejvíce rozpracována a počítá se v dohledné době s její výstavbou, jelikož projektování nové trasy a zanesení ji do územních plánů by přineslo další časové prodlevy. Ministr objasnil negativní aspekty, které PO dané lokalitě přinese, avšak je dle něho nutné najít kompromisní alternativu, která bude představovat přijatelnou zátěž pro místní obyvatele. Okruh navíc přinese pozitivní aspekt v rámci rychlého městského spojení mezi levým a pravým břehem Vltavy, což usnadní cestu cestujícím a také řidičům, čímž se v konečném důsledku splatí historický dluh. Úsek č. 519 byl navíc upraven do zářezového profilu a doplněn ochrannými valy před hlukem, což jsou další pozitivní aspekty. Navíc podle politických představitelů státu současná hustá zástavba v pásmu od Slaného po Prahu neumožňuje jinou než navrženou alternativu realizovat.

Na ministrova slova reagovali představitelé MČ Prahy – Dolních Chaběr, konkrétně nefunkčností mísení regionální a tranzitní dopravy, dále rapidním zhoršením dopravní situace v dotčených částech a v neposlední řadě faktem, že projekt vychází ze zastaralé koncepce. Místostarostka Dolních Chaběr poukázala na fakt, proč se nikdy v novodobé historii neporovnaly obě varianty „Ss“ a „J“, když varianta „Ss“ je navíc podporovaná občany MČ a Bruselem a je jimi považována jako vhodnější řešení. Místostarostka Barbora Floriánová, která se problematikou zabývá od r. 2006, již dříve žádala politickou reprezentaci Prahy, aby s představiteli Středočeského kraje společně usedli k jednacímu stolu a debatovali o podobě severní trasy, což se bohužel nestalo. Dle dalších představitelů MČ dopravní stavba naruší historickou cestu, spojující dřívější jednotlivá hradiště v Čechách, což bude mít za důsledek devastaci místní krajiny.

Občané následně obohatili svými připomínkami a dotazy debatu, týkající se výstavby Pražského okruhu. Z jejich strany často padaly argumenty, proč je zapotřebí takové



množství MÚK, především Čimický přivaděč, který rozbije místní krajinný ráz a jen zahltní svým nesmyslným vyústěním ulici Spořickou, která na tento dopravní nápor není a nikdy nebude připravena. K tomu by navíc Čimický přivaděč uzamkl západní část území, MÚK Ústecká východní část území a se zvýšeným hlukem z dálnice a výstavby paralelní dráhy na LVH Praha by se okrajová klidná rezidenční čtvrť Dolních Chaber negativně proměnila. Výrokům, že během výstavby úseku č. 519 Pražského okruhu, ale i po jeho otevření by nebyly narušeny normy hluku, místní občané nevěřili. Dle nich byla slibována protihluková opatření v Jesenici a dalších oblastech a dodnes jsou tamní občané vystavováni každodennímu silnému hluku, proudícího z Pražského okruhu. Zmíněný hluk však ředitel závodu Praha Tomáš Gross vyvrátil, stejně tak eventuální noční stavební práce, jelikož stavba se nachází poblíž osídleného území a pro tato území platí příslušné normy, které stanovují a upřesňují pracovní dobu, což posléze i ministr Kupka potvrdil. Kromě výše uvedených problémů padaly dotazy na podobu mostu, v rámci kterého má být započat úsek č. 519, dále občané nevěřili a kritizovali cirkulaci vzduchu z tunelů a v neposlední řadě byla připomínána EIA z r. 2002, která v té době upřednostňovala variantu „Ss“ (viz. tabulka č. 1)

Po řadě dotazů jsem se ministra dopravy Martina Kupky osobně zeptal, jak má být Pražský okruh financován – zda pouze veřejnými prostředky nebo i PPP projekty. Ministr následně odpověděl, cituji: „Vláda rozhodla, že celý severní oblouk pražského obchvatu 518 pomocí PPP. 519 a 520 prověříme, jestli jsou vhodné k financování a realizaci formou PPP. Výhoda je, že je možné ten velký úsek stavět v 1 celku a také v 1 celku zprovoznit tak, aby došlo k rovnoměrnému rozdělení dopravy po celém obvodu“ (dchabry.cz, 2023, str. 32). Následně ještě doplnil, cituji: „Nevíme, jestli půjdeme cestou PPP, ale prověřujeme to. Vznikne takzvaná studie proveditelnosti, která je v rámci Evropy nezbytnou podmínkou. Studie proveditelnosti řekne, jestli je forma financování a realizace PPP pro ten konkrétní projekt vhodná“ (dchabry.cz, 2023, str. 32).

Setkání ohledně výstavby Pražského okruhu úseku č. 519 se zúčastnilo 100 občanů a bylo doprovázeno občasným skákáním do řeči. Emoce ze strany veřejnosti byly vzhledem k dopravní stavbě značně odmítavé, avšak výhoda spočívala v uskutečnění schůzky a přiblížení požadavků a názorů obou stran. K určitým kompromisům v podobě prodloužení tunelů došlo, zásadně odmítavé stanovisko však zůstalo vůči „nenáviděnému“ plánovanému Čimickému přivaděči. Schůzka byla ukončena o půl desáté večer.

Na výše uvedené otázku, zda by se měl do financování Pražského okruhu zapojit i soukromý sektor, odpovídali kromě ministra také občané a politická reprezentace. Političtí představitelé odpověděli v poměru 7:4, že by se měl zapojit i soukromý sektor z důvodu rychlejšího a efektivnějšího financování stavby, dále kvůli dobrým zkušenostem i z důvodu prázdnosti státní kasy. Např. Tomáš Holeček (ODS) konstatoval, cituji: „PPP projekty fungují po celém světě, tak proč ne u nás. Je to ideální investiční příležitost s maximální garancí.“ Dle Ondřeje Prokopa (ANO) také, protože, cituji: „Praha tvoří asi 30% HDP ČR kvůli zaostalé a nedobudované infrastruktuře se dnes tento „motor zadržává“. Každá zbytečně pročekaná hodina člověka ve zbytečné dopravní zácpě znamená, že nemohl tuto hodinu využít produktivně ve své práci.“ Naopak záporné odpovědi spočívaly v tom, že se jedná o prioritu státu, např. primátor Svoboda (ODS) konstatoval, cituji: „základní síť TEN-T by měl budovat sám stát a sám i tuto síť provozovat.“ Technický ředitel společnosti Satra, s.r.o. Pavel Šourek sdělil, cituji: „Neznám případ, kdy by to vyšlo společnost levněji a výhodněji. Neschopnost nalézt financování je neschopnost politických a úřednických elit. Anebo úmysl připravit půdu pro něčí podnikání.“ Dle exministra dopravy Vladimíra Kremlíka se sice v případě PPP jedná o zajímavou a kvalitnější údržbu, ale celkově je daná verze dražší. Především, cituji: „soukromý investor má totiž „dražší“ peníze, totiž vyšší úrokovou míru nutných bankovních půjček. Z tohoto pohledu se jeví výhodnější financování prostřednictvím státních půjček z EIB (Evropská investiční banka), případně EBRD (Evropská banka pro obnovu a rozvoj), kde je úročení příznivější.“

Středočeští občané odpovídali jednomyslně, že ano, především z důvodu prázdnosti státní kasy, což dokládá výpověď pana Karla, cituji: „Stát nemá už kde brát, státní kasa je prázdná a jestli stát chce budovat dálnice, musí zapojit PPP.“ Co se týče pražských občanů, stála většina proti, jelikož s touto formou nejsou na území ČR příliš velké zkušenosti. Pan Jiří konstatoval, cituji: „Moc tomu nevěřím, nejsme západní země, které s tím mají zkušenosti a umí s tím pracovat.“ Zbylá část občanů neměla žádný názor. Tím lze reflektovat názor, že někteří občané jsou tomuto typu financování nakloněni, jiní, především pražští, jsou spíše skeptičtí a dle jejich názoru by si měl stát pomoci vlastními finančními prostředky. Důvodem může být i negativní postoj Pražanů vůči výstavbě úseku č. 519, čímž by se financováním pouze ze strany státu mohla realizace výrazně zpomalit.

Dle ambiciózního plánu MD by mohla být kompletní realizace základní dálniční sítě v ČR dosažena v r. 2033. V případě financování dopravních staveb bude nezbytné zapojit

soukromý sektor PPP a také úvěr od Evropské investiční banky. Právě soukromý investor by měl zafinancovat severní část Pražského okruhu, tj. úsek č. 518 (částka 10,7 miliard Kč), úsek č. 519 (částka 15,6 miliard Kč) a úsek č. 520 (17 – 38 miliard Kč dle úprav a vybrání konečné varianty). Dle MD se totiž momentálně ČR nachází v tomto aspektu za Polskem (kde se již podařilo dobudovat základní dálniční síť) i Maďarskem. Kromě financování dálnic se také plánuje výstavba VRT – Vysokorychlostních železničních tratí. Dle propočtů má celkový objem investic do dopravní infrastruktury přesahovat hodnotu 2,8 bilionu Kč, jen pro představu příjmy do státního rozpočtu za r. 2023 činily necelé 2 biliony Kč. Pokud se výstavba neuskuteční, bude se dopravní stav zhoršovat a ČR se stane pomyslným opuštěným ostrovem ve Střední Evropě. Ovšem realnost ambiciózního plánu dokončení nesdílel bývalý ministr dopravy Petr Moos, a to z důvodu krátkého času na realizaci a nepřipravenosti klíčových dopravních projektů.

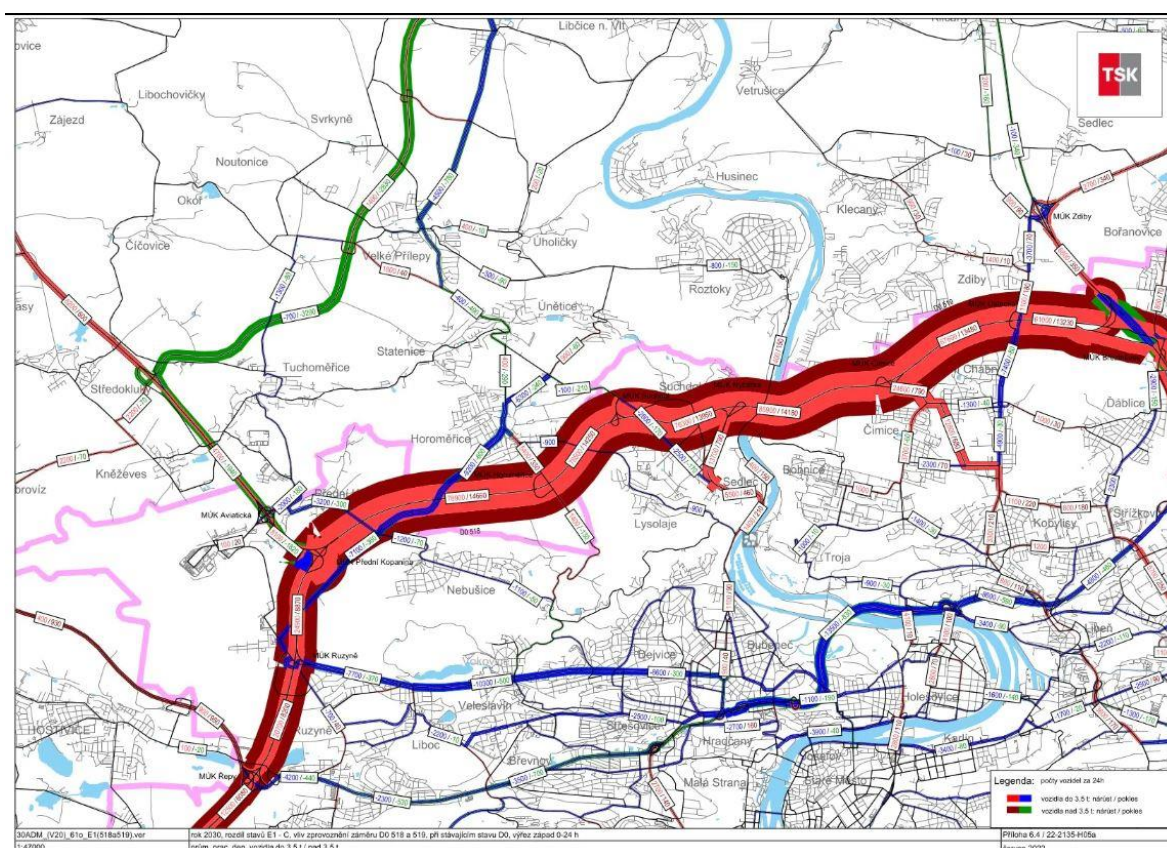
Na otázku, jak si podle Vás stojí ČR v porovnání s dalšími evropskými státy z hlediska silniční dopravy, političtí respondenti odpovídali různorodě. Nejméně skeptický byl stínový ministr dopravy Martin Kolovratník (ANO), který konstatoval, citují: „Ještě před deseti lety to bylo hrozné. Dnes se situace začíná zlepšovat. Je to nejen díky novelám, které jsem popsals výše, ale také díky tomu, že v minulých letech stát začal masivně investovat do globální položky „příprava staveb“. V průměru se jedná o částku 4 - 5 mld Kč každý rok. Aktuální tempo výstavby je vysoké a je reálné, že do deseti let by základní dálniční síť mohla být hotová.“ Pozitivní hodnocení také přidal starosta MČ Prahy – Čakovice Jiří Vintiška (ODS), který porovnal dopravní stav s jinými státy a ohodnotil jednotlivé segmenty dopravy jako ve škole, citují: „kvalita povrchu silniční sítě - 2, rozsah silniční sítě - 1,5, rozsah dálniční sítě - 3. V porovnání s dalšími státy (na západ, na východ, na sever i na jih, průměrně až mírně nadprůměrně) a to ať jde o rozsah či kvalitu sítě. Obecně za západem spíše zaostáváme, před východem spíše "vedeme".“

Podle bývalého ministra dopravy Vladimíra Kremlíka je zapotřebí dohnat okolní státy v rámci dopravní infrastruktury, avšak, citují: „aktuálně je patrná větší vůle po urychlení. Z hlediska silničních přeprav jsme naopak spíše nadprůměrní. Po silnicích se v ČR realizuje 77,6 % (tunokilometry, rok 2022).“ Dle Martina Tumpacha (starosta MČ Prahy -Vinoř, Volba 2010) je situace podprůměrná, což konstatuje také primátor hl. m. Prahy Bohuslav Svoboda (ODS) a navíc doplňuje, citují: „naší vizitkou je dosud nedokončená základní dálniční síť, ačkoli jí s přestávkami budujeme již od roku 1939.“ Zbývá nejpočetnější část respondentů byla silně skeptická. Z evropských zemí jsme na tom

podle exministra Prachaře, citují: „nejhůře, země uprostřed Evropy (tranzitní), které se snaží většina dopravců, pokud možno vyhnout.“ Dle podobné odpovědi exprimátora Kasla, citují: „jsme nejhorší, Poláci už jsou daleko vepředu, trochu už i Slováci, o Německu a Rakousku nemusíme mluvit.“ Shodou okolností i dle dalších respondentů – občanů Prahy i Středočeského kraje, je dopravní stav v ČR na tom nejhůře v porovnání s dalšími státy. Svoji odpovědi to dokládá pan Jiří z hlavního města, citují: „No Poláci byli vždy za náma, teď už jsou před náma, Němci s Rakušany na míle daleko, Slováci se postupně taky už derou před nás...čili celkem děsný.“ Paní Jana stručně zhodnotila, citují: „Jsme na chvostu Evropy.“

V současné době ŘSD požádalo o souhlasné stanovisko k vyhodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) k úsekům č. 518 a 519. Inženýrské podklady, související s nárůstem i poklesem dopravy v jednotlivých pražských ulicích, měly stanovit vztah a zátěž na ŽP. Následující mapa ilustračně zobrazuje zatížení jednotlivých pražských komunikací.

**Obrázek č. 12 – Stávající a budoucí nárůst/pokles intenzity dopravy v Praze**



Zdroj: zdopravy.cz., 2023

Světle červená barva, kterou lze spatřit na novém úseku Pražského okruhu č. 518 a 519, značí nárůst automobilové dopravy, tj. do 3,5 tun. Zároveň se intenzita zvyšuje

v oblasti plánovaného sjezdu Rybářka u Suchdola a taktéž u sporného Čimického přivaděče na pomezí Čimic a Dolních Chaběr. Pokles dopravy vozidel do 3,5 tun, který je zobrazen modře, lze vypočítat např. na Evropské ulici v oblasti Veleslavína a dosahuje hodnoty až 10 300 vozidel/24 hodin. Dále také významně klesla doprava v tunelovém komplexu Blanka, a to o 13 500 vozidel i v ulici V Holešovičkách o 8 600 vozidel/24 hodin. Tmavě červená značí nárůst intenzity dopravy vozidel, přesahujících 3,5 tuny – to se týká především úseků č. 518 a 519 Pražského okruhu, odkud nadále budou pokračovat směrem po D0 nebo odbočí na dálnici D8. Úlevu v rámci zelené barvy (pokles dopravy vozidel nad 3,5 tuny) to přinese oblasti Tuchoměřic, Velkých Přílepu a dalších obcí směrem na sever. Tato analýza navazovala na další dotaz a odpovědi jednotlivých respondentů.

Na otázku, jaké benefity přinese otevření severní části Pražského okruhu, se respondenti rozdělili do pomyslných dvou táborů. Téměř všichni političtí představitelé konstatovali zklidnění dopravní intenzity na pražských ulicích a radiálách. Mezi benefity podle radního MČ Prahy 9 Tomáše Holečka (ODS) patří, citují: „zklidnění dopravy ulic Kbelská, Průmyslová, Liberecká a navazujících komunikací severní části Prahy.“ Podle stínového ministra dopravy Martina Kolovratníka (ANO) se dramaticky zlepší doprava, citují: „nejen místní (ve smyslu přejezdu mezi některými částmi), ale i tranzitní a samozřejmě příměstskou. Vzdálené srovnání můžeme najít u silničních okruhů kolem Mnichova, Londýna apod. Je to logická a přirozená součást velkých aglomerací.“ Pro MČ Prahu-Vinoř to dle starosty Michala Biskupa přinese, citují: „60% pokles dopravy na komunikaci č. 610, která protíná naši MČ.“

Na opačné straně spektra stojí bývalý ministr dopravy Antonín Prachař se všemi občany hlavního města i Středočeského kraje. Podle exministra propagovaná trasa přinese, citují: „další komplikace. Do jednoho místa bude zaústění 11 dálnic, což bude znamenat zvýšení zátěže a v případě nehody neexistuje relevantní objízdná trasa. Důsledky jsou vidět už dnes na jižní straně okruhu.“ Toto tvrzení podtrhuje ministrův záměr vybudovat severní část Pražského okruhu ve stopě severní varianty „Ss“. Občané často uváděli, že dopravní stavba přinese benefity pouze státu, nikoliv pro ně samotné.

Ačkoliv představitelé metropole v poslední době intenzivně naléhali na politické představitele k urychlení výstavby Pražského okruhu, sama metropole by potřebovala dokončit řadu významných dopravních projektů. Ze silniční tematiky je to dostavba Městského okruhu, Radlické radiály, zahlobení ulice V Holešovičkách, rekonstrukce

Hlávkova mostu, Libeňského mostu, úprava Průmyslového polookruhu, výstavba P+R parkovišť a další. Z hlediska veřejné dopravy se plánuje výstavba železnice z Prahy do Kladna s odbočkou na LVH Praha, dále dostavba metra linky D, prodloužení metra linky C do Čakovic, rozšíření tramvajové sítě, výstavba cyklostezek a dalších. Tyto chybějící finanční prostředky se metropole snaží vyřešit škrtnáním klíčových staveb, které chtěla dříve rozšiřovat, a to jsou P+R parkoviště na okrajích hlavního města. Na základě zprávy odboru dopravy bylo řečeno, že přínos parkovacích míst je poměrně malý, zatímco jedno parkovací místo stojí nad 900 000 Kč, čímž by se investice do P+R parkoviště pohybovala zhruba okolo 1,5 miliardy Kč. V důvodové zprávě byl zvolen přírůstek, že za obdobnou finanční částku by mohla být realizována dlouho potřebná tramvajová trať z Nádraží Podbabské do Suchbátka, čímž by se obsloužila Česká zemědělská univerzita. Přes problémy s financemi i výstavbou bylo dospěno k poslední otázce pro respondenty.

Poslední otázka zněla, kdy podle Vás bude kompletně zrealizován celý Pražský okruh. Dle odpovědí politických respondentů se často ve značné shodě objevovala třicátá léta tohoto století, konkrétně kolem r. 2030. Zastupitel hl. m. Prahy Ondřej Prokop (ANO) konstatoval, citují: „Doufám, že to bude už ve třicátých letech tohoto století. Moc bych si to přál kvůli Praze a celé naší republice, A jako aktivní pražský politik pro to udělám maximum, co bude v mých silách.“ Více skeptický byl starosta MČ Prahy – Ďáblice Martin Tumpach (Volba 2010), který tipoval za 20 let (tzn. r. 2044). Nejvíce pesimistický scénář konstatoval exministr Antonín Prachař, citují: „Obávám se, že za současného tlaku na vedení trasy kolem Prahy nebude nikdy.“ V případě občanů se nejčastěji objevoval tip okolo roku 2040 až r. 2045, což dokládá například odpověď paní Jiriny ze Středočeského kraje, citují: „Tak do 15-20 let to nebude.“ Paní Jitka doložila, citují: „20 let je tak zhruba reálná doba na dokončení jednotlivých úseků.“ Pražané odpovídali podobně, např. paní Tereza, citují: „Pokud budeme brát všechny okolnosti, tak cca r. 2040 - 2045.“

## 6 Výsledky a diskuse

### 6.1 Přijetí i odmítnutí jednotlivých tvrzení

Z výše uvedeného výzkumu je zřejmé, že pozice občanské společnosti je v této problematice naprosto klíčovým prvkem s jednoznačně nezastupitelnou rolí významného aktéra, který značně ovlivňuje vývoj a výstavbu Pražského okruhu. V publikaci *Demokracie v lokálním politickém prostoru* je řečeno, že politická reprezentace by měla zajistit všeobecný rozvoj města v jednotlivých oblastech (dopravní, sociální atd.). Především by se měla starat o potřeby svých občanů a neměla by svými kroky ztratit jejich důvěru, kterou v demokratických volbách získala. Představitelé státu i hlavního města byli desítky let přezíraví k postojům a návrhům občanů, což má za důsledek současnou nerealizaci Pražského okruhu jako celku. Pokud by naopak političtí představitelé iniciovali pravidelnější a vhodnější komunikaci s občany, mohlo se předejít zbytečným komplikacím typu žalob, blokáží a zpochybňování.

S přehlížením názorů občanů ze strany politiků, kteří se snaží zaujímat dominantní postavení a získat co nejvyšší mocenskou sílu, se lze setkat v publikaci *Češi a občanská společnost: pojem, problémy, východiska*. Právě občanská společnost má tu výhodu, že plní mnoho funkcí. Jednou z nich je funkce obranná, která znázorňuje určitou bariéru pro politickou sílu a se kterou se lze setkat i v této problematice. Občané, např. ze Suchdola a Dolních Chaběr, hájí své zájmy i zájmy komunity, čímž nedovolí politické reprezentaci, aby „shora“ ovlivňovala a zasahovala do lokální situace. Tím je myšlena podpora severní varianty „Ss“ Pražského okruhu ze strany občanů ať již z hlediska nižší zátěže ŽP, ochrany svých rezidenčních čtvrtí, nižší intenzity hluku v zastavěných oblastech a dále.

Rozdílné názory v rámci publikací *Hlas veřejnosti* má zelenou: o lidech a spolcích, kteří se zapojili do veřejného života, aby mohli ovlivnit podobu krajiny a měst, jejich domovů na straně jedné a *Metropolitní rozhovory – Roman Koucký 2012/2016* na straně druhé poukazují na činnost aktivního mísení spolků do jednotlivých problematik. V prvním případě je poukázána zdravá aktivita občanských iniciativ a spolků (*Via Praha 6, Bubeneč Sobě a další*) za ochranu Vítězného náměstí (viz. kapitola *Občanské společenství*), na straně druhé však není možné, aby menšinové ekologické spolky zasahovaly do rozvoje daného regionu a měly větší slovo, než samotný stát. V případě účasti MČ Praha-Suchdola

a MČ Prahy-Dolních Chabry je vhodná aktivita v silniční problematice Pražského okruhu, kde mj. poukázaly např. na vyhodnocení vlivů na životní prostředí z r. 2002 (viz. tabulka č. 1), v rámci které byla jednoznačně upřednostněna severní varianta „Ss“ před jižní variantou „J“ v případě úseků č. 518, 519 a 520. S tímto faktem se musela dřívější i současná politická reprezentace vypořádat odbornou diskusí s občany. Na druhé straně však není možné, aby občanské spolky zasahovaly do rozvoje v odlehle části regionu, např. kdy spolek Za lepší Chabry podává žaloby na výstavbu úseku č. 511 (dálnice D1 – Běchovice), který je vzdušnou čarou vzdálen 13 km. Tímto lze potvrdit myšlenku Romana Kouckého z Metropolitních rozhovorů, dle které se ekologické spolky aktivně zapojují do ovlivnění rozvoje jiných regionů, stanovují státu podmínky a v případě jejich nesplnění se hledají veškeré způsoby, jak danou stavbu co nejvíce blokovat. Tím se celý vývoj paralyzuje a daná výstavba se následně neustále odkládá.

To lze vyzorovat u přepracování projektové dokumentace úseků č. 518 a č. 519 Pražského okruhu, v rámci které byla na základě požadavků občanů rozšířena délka tunelů (Rybářka, Zámky-západ či Zámky-východ), změněna koncepce patrového mostu přes řeku Vltavu na jednoúrovňový most s širší délkou vozovky, dále snížena nivelita terénu, provedena úprava zářezového profilu či doplněny protihlukové stěny a valy. Toto určité kompromisní gesto však nenalezlo u místních občanů pochopení. Na základě výzkumu lze proto s oběma publikacemi souhlasit pouze do určité míry, jelikož je vhodné vyjednávat s politickou reprezentací o osudu místní lokality a doplnit tím své požadavky. Na druhou stranu by se měly zapojovat do dané problematiky pouze zainteresovaní a dotčení aktéři (ekologické spolky a jiná sdružení), jinak by byla celá výstavba paralyzována, což by mělo silně negativní důsledky.

S konfliktem, který je přiblížen v publikaci Teorie a praxe řešení politických konfliktů, se lze také setkat v rámci vedení trasy Pražského okruhu (empirická část), konkrétně mezi dvěma skupinami, kterými jsou národní a pražská politická reprezentace na straně jedné a městské části se svými občany a dalšími spolky a iniciativami na straně druhé. Lze tedy souhlasit s tvrzením, že se obě zmíněné strany snaží prosadit svůj záměr a v rámci let probíhají s různou intenzitou slovní střety mezi oběma skupinami.

Určitá forma blokace, kterou se určitý subjekt snaží znemožnit učinit tah druhému, je specifikována v publikaci Veto players: How Political Institutions Work. Na základě výzkumu je patrné, že se tato forma blokace objevuje i při volbě trasování Pražského okruhu. Ministr ŽP Martin Bursík (SZ) a ministr dopravy Aleš Řebíček (ODS) propagovali



společně s občany severní trasu „Ss“ Pražského okruhu, čímž oživilí a zvýšili šance na realizaci této již v té době upozaděné varianty. Na základě toho „blokovali“ určitou formou vizi, kterou nastínili dřívější političtí představitelé, což bylo trasování jižní variantou „J“. Tento krok poukazuje na tzv. „přešlapování z místa na místo“ v rámci tohoto projektu a opět se tím změnil původní plán hry.

V publikaci *Umění politické strategie: Šest vůdčích postav moderního světa* je přiblížena forma komunikace politických představitelů státu s občany. Ta by měla být přímočará, bez kompromisů a také s jasnou vizí. Bohužel na základě výzkumu je zřejmé, že zmíněné atributy komunikace nejsou naplněny. Při časté výměně politické reprezentace docházelo k různorodosti názorů jednotlivých ministrů, přičemž někteří propagovali trasu blíže městu, tj. „J“ variantu, např. Milan Šimonovský, Petr Bendl, Martin Kupka a někteří dále od města, tj. „Ss“ varianta, např. Antonín Prachař či Aleš Řebíček. Tím je vyvrácen princip jasné vize, neboť i zástupci stejných politických stran propagovali různé typy variant vedení okruhu. Způsob jednání bez kompromisů byl také již porušen, jelikož ze strany státu již byla učiněna celá řada návrhů dohod s občany o vedení trasy a ustoupení od původních požadavků, což stavbu v konečném důsledku prodraží. Občané však ani tyto návrhy nevyslyšeli. Vize politických představitelů se dále rozchází také v jednotlivých otázkách v rámci výzkumné části, tj. zpoplatnění či nezpoplatnění Pražského okruhu či např. možné financování Pražského okruhu při zapojení i soukromého sektoru.

V publikaci *Úvod do politologie* je přiblížen pluralismus, který umožňuje každému občanovi v rámci svobodné volby zvolit politické uskupení, se kterým nejvíce sympatizuje, má k němu určitý vztah či vybírá z nejmenšího zla. V rámci rozvoje demokracie je to pozitivní aspekt. Ovšem na základě výzkumu je patrné, že má také svá negativa. Politická roztržičnost na národní i regionální úrovni spěje k delšímu a neefektivnímu řešení klíčových oblastí. To lze doložit na dvou příkladech v rámci empirické části, kde v prvním případě se jedná o jednu úroveň – tj. regionální, v druhém případě se jedná o meziúroveň – tj. národní a regionální úroveň. Prvním příkladem je dostavba Městského okruhu, který má úzkou spojitost s Pražským okruhem. Pražská koalice, složená z 5 politických uskupení, tj. hnutí ANO, ČSSD a Trojkoalice (SZ, STAN a KDU-ČSL), se nebyla schopna domluvit na podobě trasování Městského okruhu. Zatímco hnutí ANO a ČSSD prosazovaly dražší a efektivnější tunelovou variantu, Trojkoalice propagovala úspornější, ale méně efektivní pozemní variantu. Druhým příkladem je obsazení jednotlivých územních úrovní různými politickými subjekty, tj. v případě celostátní úrovně vláda ANO s ČSSD a podporou

KSČM, zatímco na pražské úrovni Piráti, Praha Sobě a Spojené síly pro Prahu. Mezi tehdejšími premiérem Babišem (ANO) a primátorem Hřibem (Piráti) se oba okruhy staly sporným bodem v rámci vyjednávání a staly se předmětem obchodu mezi oběma stranami.

Publikace s názvem Městská a příměstská kolejová doprava, která se také mj. zabývá výstavbou důležitých silničních staveb, čtenářům přibližuje důležitost vzájemné komunikace s jejími parametry. Komunikace mezi politickými představiteli a občany by měla obsahovat informace o typu stavby, délce stavebních a montážních prací, formu financování stavby, její zasazení do krajiny daného regionu a v neposlední řadě benefity a příležitosti, které lze od ní místními občany očekávat. Vhodná oboustranná komunikace se zmíněnými parametry však na základě výzkumu dříve neprobíhala. Političtí aktéři ignorovali potřeby a názory místních občanů, což mělo za důsledek jejich vysokou nedůvěru vůči představitelům státní moci. Tím vznikly iniciativy, které měly za svůj cíl zviditelnit názory jednotlivých MČ a jejich odpor vůči Pražskému okruhu. Na základě výpovědí respondentů se vše zlepšuje až po nástupu ministra dopravy Martina Kupky (ODS), který intenzivně jedná s jednotlivými obcemi a MČ o podobě trasování a přínosech, který Pražský okruh přinese.

Problematika Pražského okruhu se v určité politické rovině shoduje s publikací *The Geography of Transport Systems*, v jiné ji rozporuje. Názor, že nová dopravní stavba přinese politické body všem politikům, lze totiž rozdělit do dvou úrovní. Celostátní politici by dokončením klíčové dopravní stavby získali potřebné body ve volbách. Na druhé straně komunální politici (MČ Praha-Suchbát, MČ Praha-Dolní Chabry) by naopak souhlasem s dopravní stavbou nechtěně ukončili svá politická působení na daných radnicích. Jelikož brání názory svých občanů, musí za nimi stát i v této nelehké dopravní problematice.

Výpovědi občanů Středočeského kraje, hl. m. Prahy i politických představitelů a dopravních odborníků se shodly na největším úskalí výstavby dopravních staveb, kterým je složité povolovací řízení, spojené s komplikovanou byrokracií a starým stavebním zákonem a v neposlední řadě se zdoluhavým výkupem pozemků. Tyto klíčové problémy lze potvrdit na základě publikací *Plánování Prahy: Historie Útvaru hlavního architekta 1961–1994* a *Analýza politiky a političtí aktéři: možnosti a limity aplikace teorií v příkladech*.

Političtí představitelé by měli v rámci plánování rozvoje města zohlednit střednědobý výhled, v rámci kterého by kromě výstavby bytových jednotek byla brána v potaz také dopravní infrastruktura, zásah do životního prostředí a dále. Tím by se jednalo

o efektivní a systematické plánování a řešení dopravních staveb. Tyto aspekty jsou uvedeny v publikaci Řízení a správa města. Na základě empirické části je však zřejmé, že političtí představitelé neplánují dopravní stavby efektivně, jelikož např. varianta „J“ Pražského okruhu by dnes procházela na několika místech již obydlenu zástavbou. Tímto neefektivním způsobem se v současnosti dohání historické dluhy, které vznikly neaktivitou dřívější politické reprezentace.

Naopak lze v rámci stejné publikace a také další publikace Městský okruh: vklad pro nové tisíciletí potvrdit, že v případě dopravní stagnace regionu vznikají tzv. dopravní kongesce. Ty způsobují dopravní problémy (dopravní kolony, snížení bezpečnosti na silničních komunikacích) a tvoří významnou ekonomickou brzdu daného regionu.

Z poznatků empirické části lze potvrdit fakta, z publikace Strategický plán hl. m. Prahy: návrhová část – aktualizace 2016, tedy, že metropole ČR by potřebovala vyšší obnos finančních prostředků pro financování dopravních staveb – Městský okruh, metro linky D, P+R parkoviště, oprava mostů a další. V tuto chvíli nelze financovat dvě finančně nákladnější dopravní stavby. Pokud se situace v dohledné době nezmění, Praha bude stejně jako stát dohánět historické dopravní dluhy a dostane se do tzv. spirály.

## **6.2 Možnost realizace**

Realizace Pražského i Městského okruhu by se měla podobat evropským okruhům z výčtu v empirické části. Ty zvládají dopravní nápor, dále jsou vhodně zaneseny do místní krajiny a splňují své funkce – tj. zda je okruh určen pro městskou dopravu či pro tranzitní dopravu. Je nutné konstatovat, že v tuto chvíli nezbývá než realizovat variantu „J“, tedy trasu blíže městu. Ta se nachází v pokročilém stádiu projektové přípravy a má mnohem vyšší pravděpodobnost dokončení. V případě varianty „Ss“ by se jednalo o posun realizace o dalších minimálně 20-30 let z důvodu zanesení trasy do územních plánů, zpracování aktuální projektové dokumentace, vypořádání majetkových sporů v rámci výkupu pozemků a další. Metropole potřebuje urychleně dostavbu jak severních úseků č. 518, č.519 i č. 520, tak i nejdůležitějšího úseku č. 511.

V tomto případě je ovšem nutné se pozastavit, jelikož by k variantě „J“ měla být pro tranzit doplněna historická trasa „T“, spojující dálnici D7 s Úžicemi (viz. obrázek č.1),

což by mělo být nezpochybnitelnou podmínkou přilehlých pražských MČ. Trasa „J“ by sloužila pouze individuální dopravě a trasa „T“ by sloužila pro kamionovou dopravu. Varianta T by totiž v případě dopravních uzavírek či výluky na variantě „J“ představovala pro silniční dopravu náhradní alternativu. Bez uskutečněné varianty „T“ by totiž narostl obrovský nápor do jednotlivých MČ, kde by doprava okamžitě zkolabovala. V případě uzavření varianty „T“ by musela kamionová doprava přes jižní část okruhu (kolem celého města). Obě varianty je nutné realizovat také z důvodu nedostatku mostů v severní části města. Varianta „J“ by byla kromě individuální automobilové dopravy uzpůsobena také městské hromadné dopravě. Dále by měly být MČ chráněny zákazem vjezdu kamionové dopravy, jelikož místní komunikace nejsou pro tento typ dopravy uzpůsobeny. V samotném závěru by měly být relevantní přínosné požadavky a podněty občanů k dané variantě vyslyšeny a zohledněny politickou a odbornou reprezentací. Tím by se vyřešila značná část problémů a tím by s odboural současný stav paralyzace.

## 7 Závěr

Problematika Pražského okruhu je provázána s dopravním stavem ČR již desítky let. Nutností je dobudovat kompletně celý okruh v co nejkratším horizontu, protože se tím zefektivní dopravní spojení mezi jednotlivými dálnicemi, dojde ke zrychlení dopravy a odblokují se přetížené silniční komunikace v jednotlivých lokalitách.

Tato diplomová práce se oproti jiným publikovaným pracím zaměřovala na jednání jednotlivých stran v otázce schvalovacího procesu na úrovni územní samosprávy hlavního města Prahy v rámci dostavby Pražského okruhu. Tato tematika by měla rozšířit povědomí o dlouholeté problematice této silniční stavby a měla by být určitým varováním pro další obdobné plánované dopravní projekty. Oproti tomu se jiné práce spíše zaměřovaly na technická provedení jednotlivých variant. Z důvodu pochopení problematiky z různých úhlů bylo zapotřebí nastudovat odborné podklady, tj. dokumenty, články, které byly následně skrze polostrukturované rozhovory a dotazníky doplněny odpověďmi zúčastněných jednotlivých aktérů. Na samotném počátku této práce byla stanovena hlavní výzkumná otázka, jaké jsou reakce občanů v souvislosti s plánovou realizací výstavby Pražského okruhu.

Středočeští i pražští občané se v dosti otázkách značně shodovali, především v rámci negace vůči politickým představitelům z důvodu neustálé propagace jižní varianty „J“, kterou jak pražští, tak středočeští obyvatelé odmítají. Dále panovala shoda na dřívější špatné komunikaci s občany a často nevhodném až arogantním chování ze strany politické reprezentace, čímž vznikly občanské iniciativy, bránící zájmy jednotlivých lokalit. Dle občanů by se měla zvážit jimi propagovaná severní varianta „Ss“, která by byla vhodnější z důvodu vyšší šetrnosti vůči ŽP, nižší intenzitě hluku a nevedla by zastavěným obytným územím.

Z odpovědí politické reprezentace a odborníků je však nutné co nejdříve dokončit celý Pražský okruh v navrhované variantě „J“. Ta je zanesena v územním plánu, je pro ni připravená projektová dokumentace, úseky č. 518 a č. 519 momentálně čekají na souhlasné stanovisko v rámci procesu EIA a o jiné variantě dle jejich názorů nemůže být již v této době řeč. Především ne o variantě „Ss“, kterou ovšem stále podporují občané i někteří bývalí ministři dopravy (Prachař, Řebíček). Severní trasa není zanesena v územních plánech, musela by se vyřešit problematická místa, např. v okolí Řeže, kde se nachází

jaderný reaktor, dále by se proces zastavil na výkupu pozemků, musela by se řešit projektová dokumentace a kromě jednotlivých povolení by byla zapotřebí také EIA.

Na tuto otázku navazovala další otázka, s jakými potížemi se musely zodpovědné osoby potýkat během jeho výstavby. Kromě zmíněných žalob ze strany občanů, které jsou uvedeny v rámci empirické části, je nutné poukázat především na neschopnost vysvětlit přínosy a benefity, přinášené stavbou dané lokalitě. Mezi další potíže lze uvést vypršení procesu EIA či nátlak ze strany EU na přetrasování severní části Pražského okruhu, jelikož byly ohroženy finanční prostředky. Dalším klíčovým aspektem jsou rozdílné vize výše postavených politických představitelů, kvůli kterým se již čtyřikrát změnil koncept a trasování Pražského okruhu, čímž se velmi významně prodloužila jeho výstavba. Za pomalým vývojem také stojí časté střídání ministrů na resortu dopravy. Jen v Nečasově vládě (2010-2013) na tomto resortu úřadovali 4 ministři. Problémem jsou také často se střídající vlády, které přitom během svého působení pokládaly dostavbu Pražského okruhu za svou prioritu. Na těchto klíčových stavbách by měla vždy koalice s opozicí spolupracovat. Přízeň obyvatelstva si však žádná zainteresovaná politická reprezentace touto problematikou nezískala.

Současná politická reprezentace se snaží celkovou výstavbu urychlit a celý okruh v co nejkratším termínu dokončit a pomoci tak především řidičům osobních automobilů a kamionové dopravy, kteří musí volit jiné alternativní a neefektivní dopravní trasy.

Představitelé metropole si v rámci let drželi stejný názor v rámci trasování, tj. propagace blíže městu „J“. Problémem je, že především hlavní město potřebuje okruh, který bude pozitivním přínosem pro Pražany (mířící z jednoho břehu řeky Vltavy na druhý), tak také pro mezinárodní dopravu – především pro individuální automobilovou a tranzitní kamionovou dopravu. Avšak samotná Praha neovlivní kromě výkupů pozemků samotný vývoj a proces. Pražský okruh má totiž ve své kompetenci stát, konkrétně ŘSD a MD. Metropole tak má omezený vliv na stavbu, která se jí značně týká.

Stát, nacházející se ve střední Evropě, má díky své poloze sloužit jako určitá dopravní křižovatka mezi všemi světovými stranami. V mnoha dopravních oblastech je ovšem nefunkční – dodnes není realizován Městský okruh v Praze, chybí dostavba páteřní dálniční sítě, do které lze zařadit dostavbu dálnice D1 (obchvat Přerova) a její paralelní dálnici D35. Chybí kvalitní dálniční spojení s okolními státy – Polskem (dálnice D11) i Rakouskem (dálnice D3 a D52). Chybí dostavba dálnice D6, dálnice D7 a prioritně pro ČR dostavba Pražského okruhu, konkrétně úseků č. 511 (spojujícího dálnici D1

s Běchovicemi), č. 518 (Ruzyně-Suchdol), č. 519 (Suchdol-Březiněves) a č. 520 (Březiněves-Satalice). ČR má velké manko i v případě jiných typů dopravy, např. v železniční, konkrétně neutěšený stav přetížených železničních koridorů, chybějící železniční přecladiště či neexistence objízdnych tras v případě výluk.

Návrh na vybudování dálniční sítě kolem Prahy v rámci ZKS, který byl za minulého režimu schválen v r. 1974 – tři okruhy, tj. Pražský, Městský a Novoměstský, se dnes může zdát trochu jako sci-fi. Dodnes po 50 letech není ani jeden ze dvou schválených okruhů dokončen a minimálně během dalších deseti let k tomu ani nedojde. Okruh však jednoho dne mj. pomůže přetížené Magistrále, jelikož široký záběr automobilové dopravy komplikuje plynulý tramvajový provoz v oblasti I.P. Pavlova, kde se oba zmíněné typy dopravy kříží. Po realizaci Pražského okruhu by se následně mohlo zavést dříve zmíněné mytné při vjezdu do Prahy, což by pro ni znamenalo jednak ekonomický přínos, ale i zlepšení stavu ŽP (snížení hluku v pražských ulicích, které ovlivňuje psychické i fyzické zdraví každého jedince, snížení emisí) i regionálního rozvoje (bezpečnější město).

V rámci let chyběla bohužel kvalitní a pravidelná diskuse mezi zneprátelenými stranami. Styl komunikace mezi oběma skupinami by šel přirovnat k známému českému přísloví, jako když hrách na stěnu hází. Shodu nelze mezi zmíněnými stranami nalézt dodnes, tudíž jediným možným řešením by byla navržená varianta „J“ (pro automobilovou dopravu), doplněná trasou „T“ (pro tranzitní dopravu). Konkrétní podoba je popsána v kapitole Možnosti realizace. Situace by pomohla jak Středočechům a Pražanům, tak také národní a mezinárodní přepravě.

Téměř všichni dotazovaní zhodnotili dopravní stav v ČR jako silně podprůměrný. Je tedy důležité se zamyslet do budoucna, zda chceme nadále dohánět historické dopravní dluhy či být v Evropě na prvních příčkách z hlediska kvality, rozsáhlosti dálniční sítě a v dalších aspektech. V této době se dohání jak dluhy v silniční dopravě, tak také např. v železniční, kdy v Evropě již dávno fungují VRT.

Pražský okruh je bohužel budován již desítky let a stejně tak jako např. výstavba železnice Praha – Kladno – LVH Praha i tato dopravní stavba je zdržená především z důvodu naschválů, které si obě zainteresované strany způsobují. Právě aktuální problematika Pražského okruhu by měla být příkladem pro jiné obdobné stavby a mělo by se předejít zmíněným chybám. Důležité je se vždy řídit aktuální projektovou dokumentací, dále je klíčová součinnost občanů s politickou reprezentací, vedení aktivní a bezkonfliktní diskuse obou stran a hledání kompromisních řešení, která pomohou a budou přijatelná pro

obě strany. Existují varianty, jak okruh i jiné stavby dokončit, bohužel dokončení výstavby Pražského okruhu není ani v dohledném horizontu a touto nelichotivou poslední poznámkou je vhodné tuto práci ukončit.



## 8 Literární zdroje

### 8.1 Knižní publikace

- ADÁMEK, Jan, Zdeněk BALCAR a kol. *Městský okruh: vklad pro nové tisíciletí*. Praha: IDS Praha, 2015. ISBN 978-80-260-8623-9.
- ČMEJREK, Jaroslav a Jan ČOPIK. *Veřejná správa*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích Ekonomická fakulta, 2016. ISBN 978-80-7394-578-7.
- ČMEJREK, Jaroslav, Václav BUBENÍČEK a Jan ČOPIK. *Demokracie v lokálním politickém prostoru*. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3061-5.
- ČMEJREK, Jaroslav, Václav BUBENÍČEK a Markéta LUHANOVÁ. *Politika v regionálním rozvoji: úvod do studia*. Česká zemědělská univerzita v Praze: Katedra humanitních věd, Provozně ekonomická fakulta ve vydavatelství Credit, 2004. ISBN 80-213-1157-6.
- DOČEKALOVÁ, Pavla a Kamil ŠVEC. *Úvod do politologie*. Praha: Grada Publishing, 2010, 264 s. ISBN 978-80-247-2940-4.
- HLOUŠEK, Vít a Lubomír KOPEČEK. *Politické strany: Původ, ideologie a transformace politických stran v západní a střední Evropě*. Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3192-6.
- HUDEČEK, Tomáš. *Řízení a správa města*. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2019. ISBN 978-80-87931-98-1.
- HUMLÍČKOVÁ, Petra a Vendula ZAHUMENSKÁ. *Hlas veřejnosti má zelenou: o lidech a spolcích, kteří se zapojili do veřejného života, aby mohli ovlivnit podobu krajiny a měst, jejich domovů*. Praha: Zelený kruh, 2015. ISBN 978-80-87417-11-9.
- IPR Praha. *Strategický plán hl. m. Prahy: návrhová část – aktualizace 2016. Sekce strategií a politik*. Praha: IPR Praha, 2016. ISBN 978-80-87931-63-9. 1 pouzdro (5 brožur)
- IPR Praha. *Výroční zpráva*. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2020. ISBN 978-80-88377-08-5.
- JANDA, Tomáš a Karla POSPÍŠILOVÁ. *Pražský dálniční okruh: Mostní konstrukce, trasování a projektování pražského dálničního okruhu v letech 1929-1943*. Brno: Národní technické muzeum, 2022. ISBN 978-80-7037-380-4.
- KISSINGER, Henry. *Umění politické strategie: Šest vůdčích postav moderního světa*. Obzor. Prostor, 2023. ISBN 978-80-7260-562-0.
- KLAUS, Václav. *Václav Klaus: stále na cestách*. Mladá fronta Institut Václava Klause, 2019. ISBN 978-80-204-5146-0.
- KOUCKÝ, Roman. *Metropolitní rozhovory – Roman Koucký 2012/2016*. Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2017. ISBN 978-80-879-3170-7.

- KOUKALOVÁ, Martina, Milan KUDYN a Eva NOVOTNÁ. *Plánování Prahy: Historie Útvaru hlavního architekta 1961–1994*. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2021. ISBN 978-80-88377-40-5.
- KŘEČEK, Jan. *Politická komunikace: Od res publica po public relations*. Politologie. Praha 7: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-3536-8.
- KUBÁT, Bohumil a kol. *Městská a příměstská kolejová doprava*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. ISBN 978-80-7357-539-7.
- LEŇO, Michal a kol. *Atlas infrastruktury 2022*. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2022. ISBN 978-80-88377-43-6.
- LEŇO, Michal a kol. *Atlas struktury 2022*. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2022. ISBN 978-80-88377-42-9.
- MÜLLER, Karel B. *Češi a občanská společnost: pojem, problémy, východiska*. 2. vydání. Praha: Triton, 2003. Filosofická setkávání. ISBN 80-7254-387-3.
- NESVADBA, Jan. *Praha – hlavní město České republiky: tradice, historie, památky, turistika, současnost*. Proxima Bohemia, 2008. ISBN 978-80-904275-0-1.
- PROROK, Vladimír a Aleš LISA. *Teorie a praxe řešení politických konfliktů*. Praha 7: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-3027-1.
- PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů – teorie a praxe*. 3. aktualizované vydání. Finance pro praxi. Praha 7: Grada Publishing, 2015. ISBN 978-80-247-5608-0.
- PTÁČNÍKOVÁ, Martina. *Mezi Stalinovou třídou a Husákovým tichem: Kapitoly z pražské toponymie. Šťastné zítřky /Academia*. Academia, 2021. ISBN 978-80-200-3216-4.
- RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS a Brian SLACK. *The Geography of Transport Systems*. 4. edice. Londýn: Routledge, 2017. ISBN 9781315618159.
- ŘÍCHOVÁ, Blanka a kol. *Analýza politiky a političtí aktéři: možnosti a limity aplikace teorií v příkladech*. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2015. Studijní texty (Sociologické nakladatelství). ISBN 978-80-7419-187-9.
- SKOVAJSA, Marek. *Občanský sektor: organizovaná občanská společnost v České republice*. Praha: Portál, 2010. ISBN 978-80-7367-681-0
- ŠÍMA, Pavel, Marcela KRÁLIKOVÁ a kol. *Volební kampaně 2013*. Brno: Barrister & Principal, 2014. ISBN 978-80-7485-026-4.
- TSEBELIS, George. *Veto players: How Political Institutions Work*. Ilustrované vydání. Princeton University Press, 2002, 344 s. ISBN 9780691099897
- Tunel Blanka. *Tunel Blanka*. Praha: Magistrát hlavního města Prahy, 2015, 12 s.

## 8.2 Internetové zdroje

- Anobudelip.cz. *Předsednictvo*. [online]. neuveveno. [cit. 2023-09-20]. Dostupné z: <https://www.anobudelip.cz/cs/lide/predsednictvo/>
- ANÝŽ, Daniel. *Obchvat kolem Prahy má být hotov v roce 2010*. [online]. bbc.co.uk. 2004. [cit. 2023-10-20]. Dostupné z: [https://www.bbc.co.uk/czech/domesticnews/story/2004/07/printable/040715\\_prague\\_circuit\\_pckg.shtml](https://www.bbc.co.uk/czech/domesticnews/story/2004/07/printable/040715_prague_circuit_pckg.shtml)
- Apdos.roadmedia.cz. *Dálnice D0, úsek 518 Ruzyně-Suchdol*. [online]. 2024. [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: [https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/506/infoletak\\_d0-518-ruzyne-suchdol.pdf?t=2023-01-31%2015:54:40.124](https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/506/infoletak_d0-518-ruzyne-suchdol.pdf?t=2023-01-31%2015:54:40.124)
- Apdos.roadmedia.cz. *Dálnice D0, úsek 511 Běchovice-D1*. [online]. 2024. [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: [https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/2/infoletak\\_d0-511-bechovice-d1.pdf?t=2022-02-08%2013:17:29.933](https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/2/infoletak_d0-511-bechovice-d1.pdf?t=2022-02-08%2013:17:29.933)
- Apdos.roadmedia.cz. *Dálnice D0, úsek 519 Suchdol-Březiněves*. [online]. 2023. [cit. 2024-02-01]. Dostupné z: [https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/504/infoletak\\_d0-519-suchdol-brezineves.pdf?t=2023-01-31%2016:04:47.386](https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/504/infoletak_d0-519-suchdol-brezineves.pdf?t=2023-01-31%2016:04:47.386)
- Apdos.roadmedia.cz. *Dálnice D0, úsek 515 Třebonice*. [online]. 2023. [cit. 2023-10-07]. Dostupné z: [https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/672/infoletak\\_d0-515-muk-trebonice-A5.pdf](https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/672/infoletak_d0-515-muk-trebonice-A5.pdf)
- BAROCH, Pavel. *Pražský okruh začíná od nuly, úřad zastavil územní řízení*. [online]. tyden.cz. 2015. [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: [https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/prazsky-okruh-zacina-od-nuly-urad-zastaviluzemni-rizeni\\_332258.html](https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/prazsky-okruh-zacina-od-nuly-urad-zastaviluzemni-rizeni_332258.html)
- BAROCH, Pavel. *11 starostů píše ministři: Posuňte okruh dál od Prahy*. [online]. zpravy.aktualne.cz. 2011. [cit. 2023-11-04]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/11-starostu-pise-ministrovi-posunte-okruh-dal-od-prahy/r~i:article:711573/>
- BAROCH, Pavel. *Dokončení Pražského okruhu v nedohledu. Nemá povolení*. [online]. zpravy.aktualne.cz. 2010. [cit. 2023-11-02]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/dokonceni-prazskeho-okruhu-v-nedohlednu-nema-povoleni/r~i:article:679273/>
- BAROCH, Pavel. *Jurásková zachraňuje Pražský okruh. Nechá lidi v hluku*. [online]. zpravy.aktualne.cz. 2010. [cit. 2023-10-30]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/juraskova-zachranuje-prazsky-okruh-necha-lidi-v-hluku/r~i:article:660589/>

- BAROCH, Pavel. *Naděje pro Suchdol. Pražský okruh ho možná mine.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2010. [cit. 2023-10-29]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/nadeje-pro-suchdol-prazsky-okruh-ho-mozna-mine/r~i:article:677015/>
- BAROCH, Pavel. *Plán na záchranu Pražského okruhu: Nechat lidi v hluku.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2010. [cit. 2023-10-24]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/plan-na-zachranu-prazskeho-okruhu-nechat-lidi-v-hluku/r~i:article:682785/>
- BAROCH, Pavel. *Praha chce dýchat. Hodlá poslat tisíce aut do Suchdola.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2010. [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/praha-chce-dychat-hodla-poslat-tisice-aut-do-suchdola/r~i:article:657397/>
- BAROCH, Pavel. *Bursík proti dálnici. Napadl Bémovo rozhodnutí.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2008. [cit. 2023-10-11]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/bursik-proti-dalnici-napadl-bemovo-rozhodnuti/r~i:article:615396/>
- BAROCH, Pavel. *Nový spor uvnitř ČSSD. Kudy povede obchvat kolem Prahy?* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2008. [cit. 2023-10-20]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/novy-spor-uvnitř-cssd-kudy-povede-obchvat-kolem-prahy/r~i:article:621407/>
- BARTÁK, Petr. *Kdy konečně bude pokračovat výstavba Pražského okruhu?* [online]. auto.cz. 2020. [cit. 2023-12-27]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/kdy-konecne-bude-pokracovat-vystavba-prazskeho-okruhu-134279>
- BEDNÁR, Peter. *Pražský okruh, vrchol autosocialismu. Silnice kolem měst vůbec nic neřeší.* [online]. finmag.cz. 2022. [cit. 2023-12-13]. Dostupné z: <https://www.finmag.cz/byrokracie/436863-prazsky-okruh-vrchol-autosocialismu-silnice-kolem-mest-vubec-nic-neresi>
- BEREŇ, Michael. *Pražský okruh mezi D1 a Běchovicemi bude v roce 2024, slíbil Babiš.* [online]. prazsky.denik.cz. 2019. [cit. 2024-01-14]. Dostupné z: [https://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/prazsky-okruh-dalnice-d1-bechovice-babis-termin-2024-ministr-dopravy-20190717.html](https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/prazsky-okruh-dalnice-d1-bechovice-babis-termin-2024-ministr-dopravy-20190717.html)

- BÍLÝ, Matěj. *ROZHOVOR. 25 let od opoziční smlouvy. Navzdory nálepkování zajistila stabilní vládu a snížila schodek rozpočtu, miní Koudelka.* [online]. eurozpravy.cz. 2023. [cit. 2023-10-09]. Dostupné z: <https://eurozpravy.cz/rozhovor/25-let-od-opozicni-smlouvy-navzdory-nalepkovani-zajistila-stabilni-vladu-a-snizila-schodek-rozpocetu-mini-koudelka.itlamde4?fbclid=IwAR0ewrIHuhWGag8toLHRD5wDsN99GmUVyFQ1Ox0pNNJjCmXuz32P4rAxp6Q>
- BOHUSLAVOVÁ, Renáta. *Nekonečný příběh: Zahájení severní části Pražského okruhu se odsouvá na rok 2026.* [online]. novinky.cz. 2019. [cit. 2024-01-15]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/domaci-nekonecny-pribeh-zahajeni-severni-casti-prazskeho-okruhu-se-odsouva-na-rok-2026-40295616>
- BREJŽEK, Bohumil. *Čtrnáct starostů podepsalo v Říčanech memorandum za dostavbu Pražského okruhu.* [online]. nasregion.cz. 2017. [cit. 2023-12-08]. Dostupné z: <https://nasregion.cz/ctrnact-starostu-podepsalo-v-ricanech-memorandum-za-dostavbu-prazskeho-okruhu-5030/>
- Byznys.hn.cz. *Zpoplatnění silnic první třídy? Stanjura chce, aby na nich kamiony platily od roku 2017.* [online]. byznys.cz. 2013. [cit. 2023-11-11]. Dostupné z: <https://byznys.hn.cz/c1-59156720-zavedeni-mytneho-poplatku-silnice-prvni-tridy-2017-dalnicni-znamky>
- CAFOUREK, Tomáš. *Pražský okruh u Březiněvsi bude pod zemí, rozhodlo ministerstvo.* [online]. idnes.cz. 2021. [cit. 2023-01-29]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/prazsky-okruh-tunely-vinor-brezineves.A210329\\_132938\\_eko-doprava\\_cfr](https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/prazsky-okruh-tunely-vinor-brezineves.A210329_132938_eko-doprava_cfr)
- Ceskatelevize.cz. *Interview ČT24 29. března 2023.* [online]. 2023. [cit. 2024-01-30]. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10095426857-interview-ct24/223411058040329/>
- Ceskenoviny.cz. *Propojka dálnice D7 a D8 se možná zdrží o roky, ranní a odpolední špičky doprovází zácpy.* [online]. 2023. [cit. 2024-01-10]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/2449720>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *Sobotka si demisi nakonec rozmyslel. Na Hrad poslal návrh s odvoláním Babiše.* [online]. 2017. [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/sobotka-si-demisi-nakonec-rozmyslel-na-hrad-poslal-navrh-s-odvolanim-babise-99076>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *Události, komentáře. Nedokončené pražské okruhy.* [online]. 2017. [cit. 2023-12-07]. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1096898594-udalosti-komentare/217411000370808/>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *Události v regionech.* [online]. 2017. [cit. 2023-12-07]. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10118379000-udalosti-v-regionech-praha/217411000140323/>

- Ct24.ceskatelevize.cz. *Klíčové dopravní stavby nakonec bez zdržení: Nebudou potřebovat nový posudek EIA.* [online]. 2016. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/klicove-dopravni-stavby-nakonec-bez-zdrzeni-nebudou-potrebovat-novy-posudek-eia-113394>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *Praha chce uzavřít část okruhu pro kamiony, ministerstvo protestuje.* [online]. 2016. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/regiony/hlavni-mesto-praha/praha-chce-uzavrit-cast-okruhu-pro-kamiony-ministerstvo-protestuje-114844>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *Protest proti kamionům na Spořilově: Lidé chtějí dostavbu pražského okruhu.* [online]. 2016. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/regiony/protest-proti-kamionum-na-sporilove-lide-chteji-dostavbu-prazskeho-okruhu-110297>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *Sobotka chce zrychlit přijímání novely, která řeší problémy s EIA.* [online]. 2016. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/sobotka-chce-zrychlit-prijimani-novely-ktera-resi-problemy-s-eia-113606>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *Ministr dopravy Prachař končí, sám nabídl rezignaci.* [online]. 2014. [cit. 2023-11-18]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/ministr-dopravy-prachar-konci-sam-nabidl-rezignaci-340519>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *Severní část Pražského okruhu zmizela z územního plánu.* [online]. 2014. [cit. 2023-11-17]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/regiony/severni-cast-prazskeho-okruhu-zmizela-z-uzemniho-planu-329939>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *Boje o novou ruzyňskou ranvej a okruh přes Suchdol jdou do dalšího kola.* [online]. 2013. [cit. 2023-11-13]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/regiony/boje-o-novou-ruzynskou-ranvej-a-okruh-pres-suchdol-jdou-do-dalsiho-kola-321907>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *Historie dálnice D1 – jízda po torzech Hitlerovy velkostatby.cz.* [online]. 2013. [cit. 2023-11-13]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/historie-dalnice-d1-jizda-po-torzech-hitlerovy-velkostatby-304596>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *NKÚ: Stavba Pražského okruhu se prodrazila o miliardy.* [online]. 2012. [cit. 2023-11-02]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/ekonomika/nku-stavba-prazskeho-okruhu-se-prodrazila-o-miliardy-272871>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *Ministerstvo pověsilo nad pražský dálniční okruh nový dotazník.* [online]. 2010. [cit. 2023-10-20]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/ministerstvo-povesilo-nad-prazsky-dalnicni-okruh-novy-otaznik-214291>
- Ct24.ceskatelevize.cz. *Okruh přes Suchdol je trnem v oku hlavním hygienikovi.* [online]. 2010. [cit. 2023-10-20]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/regiony/okruh-pres-suchdol-je-trnem-v-okuhlavnimu-hygienikovi-214733>

- Ct24.ceskatelevize.cz. *Podle komise a pražského magistrátu je jižní varianta okruhu jediná možnost.* [online]. 2008. [cit. 2023-10-10]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/podle-komise-a-prazskeho-magistratu-je-jizni-varianta-okruhu-jedina-mozna-161751>
- Ctidoma.cz. *Rozhodnuto: Praha se nebude zabývat alternativní trasou Pražského okruhu.* [online]. 2019. [cit. 2023-12-30]. Dostupné z: <https://www.ctidoma.cz/zpravodajstvi/2019-02-26-rozhodnuto-praha-se-nebude-zabyvat-alternativni-trasou-prazskeho-okruhu>
- ČSÚ. *Obyvatelstvo hl. m. Prahy.* [online]. czso.cz. 2024. [cit. 2024-01-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/obyvatelstvo-xa>
- ČSÚ. *Volby do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky konané ve dnech 8.10.-9.10.2021.* [online]. volby.cz. 2021. [cit. 2024-01-18]. Dostupné z: <https://volby.cz/pls/ps2021/ps2?xjazyk=CZ>
- ČSÚ. *Volby do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky konané ve dnech 20.10.-21.10.2017.* [online]. volby.cz. 2017. [cit. 2023-11-24]. Dostupné z: <https://www.volby.cz/pls/ps2017nss/ps2?xjazyk=CZ>
- ČSÚ. *Volby do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky konané ve dnech 25.10.-26.10.2013.* [online]. volby.cz. 2013. [cit. 2023-11-10]. Dostupné z: <https://volby.cz/pls/ps2013/ps2?xjazyk=CZ>
- ČSÚ. *Volby do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky konané ve dnech 28.05.-29.05.2010.* [online]. volby.cz. 2010. [cit. 2023-10-29]. Dostupné z: <https://volby.cz/pls/ps2010/ps2?xjazyk=CZ>
- ČSÚ. *Volby do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky konané ve dnech 02.06.-03.06.2006.* [online]. volby.cz. 2006. [cit. 2023-10-18]. Dostupné z: <https://volby.cz/pls/ps2006/ps2?xjazyk=CZ>
- ČSÚ. *Volby do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky konané ve dnech 14.6.-15.6.2002.* [online]. volby.cz. 2002. [cit. 2023-10-09]. Dostupné z: <https://www.volby.cz/pls/ps2002/ps2?xjazyk=CZ>
- ČSÚ. *Volby do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky konané ve dnech 19.-20.6.1998.* [online]. volby.cz. 1998. [cit. 2023-10-01]. Dostupné z: <https://volby.cz/pls/ps1998/u4>
- ČSÚ. *Volby do zastupitelstev obcí konané 23.09.-24.09.2022.* [online]. volby.cz. 2022. [cit. 2024-02-11]. Dostupné z: <https://www.volby.cz/pls/kv2022/kv1111?xjazyk=CZ&xid=1&xdz=4&xnumnuts=1100&xobec=554782&xstat=0&xvyber=0>
- ČSÚ. *Volby do zastupitelstev obcí konané 05.10. – 6.10.2018.* [online]. volby.cz. 2018. [cit. 2023-12-10]. Dostupné z: <https://www.volby.cz/pls/kv2018/kv1111?xjazyk=CZ&xid=1&xdz=4&xnumnuts=1100&xobec=554782&xstat=0&xvyber=0>

- ČSÚ. *Volby do zastupitelstev obcí konané 10.10. – 11.10.2014*. [online]. volby.cz. 2014.  
[cit. 2023-12-02]. Dostupné z:  
<https://www.volby.cz/pls/kv2014/kv1111?xjazyk=CZ&xid=1&xdz=4&xnumnuts=1100&xobec=554782&xstat=0&xvyber=0>
- ČSÚ. *Volby do zastupitelstev obcí konané 15.10.-16.10.2010*. [online]. volby.cz. 2010.  
[cit. 2023-11-29]. Dostupné z:  
<https://www.volby.cz/pls/kv2010/kv1111?xjazyk=CZ&xid=0&xdz=4&xnumnuts=1100&xobec=554782&xstat=0&xvyber=0>
- ČSÚ. *Volby do zastupitelstev obcí konané 20.10.-21.10.2006*. [online]. volby.cz. 2006.  
[cit. 2023-11-15]. Dostupné z:  
<https://www.volby.cz/pls/kv2006/kv1111?xjazyk=CZ&xid=0&xdz=4&xnumnuts=1100&xobec=554782&xstat=0&xvyber=0>
- ČSÚ. *Volby do zastupitelstev obcí konané 1.11-2.11.2002*. [online]. volby.cz. 2002. [cit. 2023-11-03].  
Dostupné z:  
<https://www.volby.cz/pls/kv2002/kv1111?xjazyk=CZ&xid=0&xdz=4&xnumnuts=1100&xobec=554782>
- ČSÚ. *Volby do zastupitelstev obcí konané v r. 1998*. [online]. volby.cz. 1998. [cit. 2023-10-08].  
Dostupné z:  
<https://www.volby.cz/pls/kv1998/kv1111?xjazyk=CZ&xid=0&xdz=4&xnumnuts=1100&xobec=554782>
- ČTK. *České dráhy otestují vlakotramvaj. Půjčí si ji z Německa, Maďarska či Francie*. [online]. idnes.cz. 2023. [cit. 2023-10-09]. Dostupné z:  
[https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/vlakotramvaj-ceske-drahy-testovaci-okruh.A230623\\_131855\\_ekonomika\\_vebe](https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/vlakotramvaj-ceske-drahy-testovaci-okruh.A230623_131855_ekonomika_vebe)
- ČTK. *Doprava v Praze houstne: Aut zase přibylo, nejvytíženější komunikací zůstává Barrandovský most*. [online]. garaz.cz. 2023. [cit. 2024-10-28]. Dostupné z:  
<https://www.garaz.cz/clanek/zajimavosti-doprava-v-praze-houstne-aut-zase-pribylo-nejvytizenejsi-komunikaci-zustava-barrandovsky-most-21010830>
- ČTK. *Na železnici se loni přepravilo pětkrát méně nákladu než na silnicích*. [online]. zdopravy.cz. 2023. [cit. 2023-10-05]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/na-zeleznici-se-loni-prepravilo-petkrat-mene-nakladu-nez-na-silnicich-161497/>
- ČTK. *Piráti a Praha sobě budou pokračovat jednotně, v magistrátním jednání nerozpustí Aliance stability*. [online]. irozhlas.cz. 2023. [cit. 2024-02-04]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/pirati-praha-sobe-jednani-aliance-stability-magistrat\\_2301182152\\_til](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/pirati-praha-sobe-jednani-aliance-stability-magistrat_2301182152_til)
- ČTK. *ŘSD vykoupilo přes 85 procent pozemků na úsek Pražského okruhu od Běchovic*. [online]. dnoviny.cz. 2023. [cit. 2024-02-04]. Dostupné z:



- <http://www.dnoviny.cz/infrastruktura/rsd-vykoupilo-pres-85-procent-pozemku-na-usek-prazskeho-okruhu-od-bechovic>
- ČTK. *Sněmovna schválila změnu stavebního zákona.* [online]. psp.cz. 2023. [cit. 2024-02-03]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/cms.sqw?z=17251>
- ČTK. *V novém návrhu rozpočtu jsou peníze na výkup pozemků pro Pražský okruh, tvrdí Kupka. Počernice se vzpouzí.* [online]. ekonomickydenik.cz. 2022. [cit. 2024-01-29]. Dostupné z: <https://ekonomickydenik.cz/v-novem-navrhu-rozpoctu-jsou-penize-na-vykup-pozemku-pro-prazsky-okruh-tvrdi-kupka-pocernice-se-vzpouzi/>
- ČTK. *Praha koupí za 110 milionů Kč pozemky pro zelený pás podél okruhu.* [online]. zdopravy.cz. 2021. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/praha-koupi-za-110-milionu-kc-pozemky-pro-zeleny-pas-podel-okruhu-93343/>
- ČTK. *Prioritou v dopravě bude Pražský okruh a D35, míní Kupka.* [online]. tyden.cz. 2021. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: [https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/prioritou-v-doprave-bude-prazsky-okruh-a-d35-mini-kupka\\_554773.html](https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/prioritou-v-doprave-bude-prazsky-okruh-a-d35-mini-kupka_554773.html)
- ČTK. *Přes 50 km dálnic i transformace ŘSD. Ministr Kupka odhalil plány na příští rok.* [online]. idnes.cz. 2021. [cit. 2024-01-23]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/dalnice-kupka-ods-transformace-rsd-plany-ods-duvera.A211222\\_104122\\_ekonomika\\_jla](https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/dalnice-kupka-ods-transformace-rsd-plany-ods-duvera.A211222_104122_ekonomika_jla)
- ČTK. *Ministr dopravy Ťok končí ve vládě. „Už nechci být v politice, s premiérem jsme se dohodli“ uvedl.* [online]. irozhlas.cz. 2019. [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/dan-tok-rezignace-ministr-dopravy-andrej-babis\\_1904081150\\_jak](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/dan-tok-rezignace-ministr-dopravy-andrej-babis_1904081150_jak)
- ČTK. *Ministr Ťok a zástupci Prahy se shodli na výkupu parcel k okruhu.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2019. [cit. 2023-12-18]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/ministr-tok-a-zastupci-prahy-se-shodli-na-vykupu-parcel-k-ok/r~ceeda82217d511e99168ac1f6b220ee8/>
- ČTK. *Pražští radní schválili projekt pro městský okruh, většina povede tunelem.* [online]. idnes.cz. 2019. [cit. 2023-12-28]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/praha/zpravy/prazsky-mestsky-okruh-dostavba-projekt-uzemni-rozhodnuti.A191104\\_163154\\_praha-zpravy\\_zuf](https://www.idnes.cz/praha/zpravy/prazsky-mestsky-okruh-dostavba-projekt-uzemni-rozhodnuti.A191104_163154_praha-zpravy_zuf)
- ČTK. *Radnice chtějí posun okruhu dál od Prahy. Mělo by to samá negativa, ukázala studie.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2019. [cit. 2023-12-16]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/regionalni-varianta-prazskeho-okruhu-by-zabrala-vice-pudy-a/r~fde2f9e6256a11e99d3cac1f6b220ee8/>
- ČTK. *Stát nedá Praze na dostavbu okruhu ani korunu, řekl Babiš Hřibovi.* [online]. idnes.cz. 2019. [cit. 2023-12-29]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/praha/zpravy/hrib-okruh-praha-nedostane-odstatu-penize-babis.A190917\\_190229\\_praha-zpravy\\_zaz](https://www.idnes.cz/praha/zpravy/hrib-okruh-praha-nedostane-odstatu-penize-babis.A190917_190229_praha-zpravy_zaz)
- ČTK. *Starostům Letňan a Kbel se nelíbí plány na vládní čtvrť. Silou nás neprorazí, slibují.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2019. [cit. 2023-12-28]. Dostupné z:

<https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/starostu-letnan-a-kbel-se-nelibi-plany-vladni-ctvrsti-silou-n/r~96e565e2256c11e997ea0cc47ab5f122/>

- ČTK. *DOKUMENT: Plný text návrhu programového prohlášení vlády ANO s ČSSD.* [online]. idnes.cz. 2018. [cit. 2023-12-18]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/dokument-prohlaseni-vlada-ano-cssd.A180511\\_070724\\_domaci\\_bur](https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/dokument-prohlaseni-vlada-ano-cssd.A180511_070724_domaci_bur)
- ČTK. *Zástupci ANO a ČSSD podepsali koaliční smlouvu, komunisté budou vládu tolerovat. Nemravné, zní z ostatních stran.* [online]. domaci.hn.cz. 2018. [cit. 2023-12-04]. Dostupné z: <https://domaci.hn.cz/c1-66189300-zive-zastupci-ano-a-cssd-podepisuji-koalicni-smlouvu-komuniste-budou-vladu-tolerovat-nemravne-zni-z-ostatnich-stran>
- ČTK. *Praha podepíše memorandum s ŘSD o dostavbě úseku Pražského okruhu.* [online]. prazskypatriot.cz 2017. [cit. 2023-12-09]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/praha-podepise-memorandum-s-rsd-o-dostavbe-useku-prazskeho-okruhu/>
- ČTK. *Praha schválila memorandum s ministerstvem o stavbě dalšího úseku okruhu.* [online]. prazskypatriot.cz 2017. [cit. 2023-12-09]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/praha-schvalila-memorandum-s-ministerstvem-o-stavbe-dalsiho-useku-okruhu/>
- ČTK. *Ředitelství silnic dokončilo dokumentaci části Pražského okruhu.* [online]. prazskypatriot.cz. 2017. [cit. 2023-12-05]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/reditelstvi-silnic-dokoncilo-dokumentaci-casti-prazskeho-okruhu/>
- ČTK. *Chybějící část pražského okruhu bude muset mít nový posudek vlivu na životní prostředí.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2016. [cit. 2023-11-20]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/chybejici-cast-prazskeho-okruhu-bude-muset-mit-novy-posudek/r~482304e44f6011e68afb002590604f2e/>
- ČTK. *Praha chce od roku 2017 zakázat vjezd kamionů do města, reaguje na odklad dostavby Pražského okruhu.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2016. [cit. 2023-11-20]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/praha-chce-od-roku-2017-zakazat-vjezd-kamionu-do-mesta-reagu/r~88fd2c924d9e11e6888a0025900fea04/>
- ČTK. *Po Pražském okruhu by se mohlo jezdit bez dálniční známky. Magistrát o tom jedná s Ťokem.* [online]. domaci.hn.cz. 2015. [cit. 2023-11-18]. Dostupné z: <https://domaci.hn.cz/c1-64044640-po-prazskem-okruhu-by-se-mohlo-jezdit-bez-dalnicni-znamky-magistrat-o-tom-jedna-s-tokem>
- ČTK. *Bitva o dálnici D11 končí, farmářka Havránková prodala poslední pozemky.* [online]. lidovky.cz. 2014. [cit. 2023-11-12]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/bitva-o-dalnici-d11-konci-farmarka-havrankova-prodala-posledni-pozemky.A141126\\_110321\\_in-doprava\\_mmu](https://www.lidovky.cz/byznys/bitva-o-dalnici-d11-konci-farmarka-havrankova-prodala-posledni-pozemky.A141126_110321_in-doprava_mmu)

- ČTK. *Magistrát chce opět vyhlásit stavební uzávěry pro budoucí Pražský okruh.* [online]. starostove-nezavisli.cz. 2014. [cit. 2023-11-13]. Dostupné z: <https://www.starostove-nezavisli.cz/regiony/hlavni-mesto-praha/aktuality/magistrat-chce-opet-vyhlasis-stavebni-uzavery-pro-budouci-prazsky-okruh>
- ČTK. *Magistrát chce vyhlásit stavební uzávěry pro sever a východ Pražského okruhu.* [online]. metro.cz. 2014. [cit. 2023-11-13]. Dostupné z: [https://www.metro.cz/praha/magistrat-chce-vyhlasis-stavebni-uzavery-pro-sever-a-vychod-prazskeho-okruhu.A140429\\_163336\\_co-se-deje\\_rab](https://www.metro.cz/praha/magistrat-chce-vyhlasis-stavebni-uzavery-pro-sever-a-vychod-prazskeho-okruhu.A140429_163336_co-se-deje_rab)
- ČTK. *Vláda pomůže Praze s dopravou, slíbil před volbami Sobotka.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2014. [cit. 2023-11-12]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/vlada-pomuze-praze-s-dopravnimi-stavbami-slibil-premier-sob/r~f7d63ac84d4111e4bb7b0025900fea04/>
- ČTK. *Kvůli předražení zřejmě z EU nepřitečou peníze na Pražský okruh.* [online]. lidovky.cz. 2013. [cit. 2023-11-12]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/kvuli-predrazeni-zrejme-z-eu-nepritecou-penize-na-prazsky-okruh.A130201\\_162941\\_ln-doprava\\_mev](https://www.lidovky.cz/byznys/kvuli-predrazeni-zrejme-z-eu-nepritecou-penize-na-prazsky-okruh.A130201_162941_ln-doprava_mev)
- ČTK. *Ministr dopravy chce odložit hodnocení okruhu.* [online]. dnoviny.cz. 2013. [cit. 2023-11-12]. Dostupné z: <https://www.dnoviny.cz/infrastruktura/ministr-dopravy-chce-odlozit-hodnoceni-okruhu>
- ČTK. *Vláda schválila program výstavby cest do roku 2020.* [online]. zpravy.aktualne.cz 2013. [cit. 2023-11-20]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/politika/vlada-schvalila-program-vystavby-cest-do-roku-2020/r~fbbbebf4c6011e383e4002590604f2e/>
- ČTK. *Stát plýtvá na stavbě Pražského okruhu. Vyhadzují se miliardy, zjistili kontrolori.* [online]. domaci.hn.cz. 2012. [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://domaci.hn.cz/c1-55790640-stat-plytva-na-stavbe-prazskeho-okruhu-vyhadzují-se-miliardy-zjistili-kontrolori>
- ČTK. *Část Pražského okruhu vydělala 289 milionů.* [online]. lidovky.cz. 2011. [cit. 2023-10-21]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/cast-prazskeho-okruhu-vydelala-289-milionu.A110918\\_190229\\_ln-doprava\\_sk](https://www.lidovky.cz/byznys/cast-prazskeho-okruhu-vydelala-289-milionu.A110918_190229_ln-doprava_sk)
- ČTK. *Dostavba Pražského okruhu může začít až v roce 2015, přiznal ministr dopravy Dobeš.* [online]. byznys.hn.cz. 2011. [cit. 2023-10-21]. Dostupné z: <https://byznys.hn.cz/c1-53768070-dostavba-prazskeho-okruhu-muze-zacit-az-v-roce-2015-priznal-ministr-dopravy-dobes>
- ČTK. *Jižní spojka po otevření okruhu: 122 tisíc aut denně.* [online]. prazsky.denik.cz. 2011. [cit. 2023-10-06]. Dostupné z: [https://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/po-otevreni-okruhu-se-zvysil-prov20110320.html](https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/po-otevreni-okruhu-se-zvysil-prov20110320.html)
- ČTK. *Ministr Dobeš odkládá stavbu několika dálnic.* [online]. denik.cz. 2011. [cit. 2023-10-21]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/ekonomika/ministr-dobes-odklada-20110907.html>

- ČTK. *Posuňte Pražský okruh, žádají starostové ministra.* [online]. prazsky.denik.cz. 2011. [cit. 2023-11-09]. Dostupné z: [https://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/posunte-prazsky-okruh-zadaji-20110823.html](https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/posunte-prazsky-okruh-zadaji-20110823.html)
- ČTK. *Pražský okruh chceme jinde, stěžují si starostové. Co na to Rath a Dobeš?* [online]. domaci.hn.cz. 2011. [cit. 2023-10-19]. Dostupné z: <https://domaci.hn.cz/c1-52650360-prazsky-okruh-chceme-jinde-stezuji-si-starostove-co-na-to-rath-a-dobes>
- ČTK. *Bárta pozval Klause na otevření Pražského okruhu.* [online]. novinky.cz. 2010. [cit. 2023-10-26]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/domaci-barta-pozval-klause-na-otevreni-prazskeho-okruhu-53081>
- ČTK. *Bárta: Pokračovat ve stavbě budou jen ti, kdo nabídnou slevy.* [online]. lidovky.cz. 2010. [cit. 2023-10-27]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/barta-pokracovat-ve-stavbe-budou-jen-ti-kdo-nabidnou-slevy.A100801\\_152419\\_In-doprava\\_lya](https://www.lidovky.cz/byznys/barta-pokracovat-ve-stavbe-budou-jen-ti-kdo-nabidnou-slevy.A100801_152419_In-doprava_lya)
- ČTK. *Komise rozhodla: pražský okruh povede Suchdolem, dálnice D3 Posázavím.* [online]. lidovky.cz. 2010. [cit. 2023-10-09]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/komise-rozhodla-prazsky-okruh-povede-suchdolem-dalnice-d3-posazavim.A100122\\_120034\\_In-doprava\\_nev](https://www.lidovky.cz/byznys/komise-rozhodla-prazsky-okruh-povede-suchdolem-dalnice-d3-posazavim.A100122_120034_In-doprava_nev)
- ČTK. *Pražský okruh u Suchdola má červenou. Hlavní hygienik byl proti.* [online]. lidovky.cz. 2010. [cit. 2023-10-09]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/prazsky-okruh-u-suchdola-ma-cervenou-hlavni-hygienik-byl-proti.A101006\\_184640\\_In-doprava\\_kim](https://www.lidovky.cz/byznys/prazsky-okruh-u-suchdola-ma-cervenou-hlavni-hygienik-byl-proti.A101006_184640_In-doprava_kim)
- ČTK. *Komise ministerstva dopravy a životního prostředí schválila pražský okruh přes Suchdol.* [online]. novinky.cz. 2008. [cit. 2023-10-09]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/domaci-komise-ministerstva-dopravy-a-zivotniho-prostredi-schvalila-prazsky-okruh-pres-suchdol-40206579>
- ČTK. *Soud opět zpochybnil pražský okruh, vyhověl stěžovatelům ze Suchdola.* [online]. Lidovky.cz. 2010. [cit. 2023-10-06]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/soud-opet-zpochybnil-prazsky-okruh-vyhovel-stezovatelum-ze-suchdola.A100520\\_114128\\_In-doprava\\_nev](https://www.lidovky.cz/byznys/soud-opet-zpochybnil-prazsky-okruh-vyhovel-stezovatelum-ze-suchdola.A100520_114128_In-doprava_nev)
- Dablice.cz. *Usnesení č. 580/20/RMČ k Připomínkám k oznámenému záměru „D0, stavba 520 Březiněves-Satalice“.* [online]. dablice.cz. 2020. [cit. 2023-12-29]. Dostupné z: <https://dablice.cz/sites/default/files/zapisy/202012/58020rmckbodupripominkykoznamenemuzamerud0stavba520brezineves-satalice.pdf>
- Dablice.cz. *Dopis 11 starostů městských částí* [online]. 2017. [cit. 2023-12-21]. Dostupné z: <https://dablice.cz/silnicni-okruh-kolem-prahy>
- DEML, Jakub. *Takhle vypadá česká dálnice: Hluk a omezení rychlosti.* [online]. dablice.cz. 2016. [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: <https://tn.nova.cz/zpravodajstvi/clanek/327510-takhle-vypada-ceska-dalnice-hluk-a-omezeni-rychlosti>

- Denik.cz. *Dálnice D1 potřebuje sestru, říká expert*. [online]. 2007. [cit. 2023-10-06]. Dostupné z: [https://www.denik.cz/z\\_domova/aktualne496257.html](https://www.denik.cz/z_domova/aktualne496257.html)
- Dchabry.cz. *Debata k záměru do 518, 519 Ruzyně – Březiněves proběhla v pondělí 30. října 2023*. [online]. 2023. [cit. 2024-02-19]. Dostupné z: <https://www.dchabry.cz/aktualita/6333-debata-k-zameru-d0-518-519-ruzyne-brezineves-probehla-v-pondeli-30-rijna-2023>
- Dchabry.cz. *MČ Podala odvolání proti umístění části okruhu 511 Běchovice – Dálnice D1*. [online]. 2020. [cit. 2024-01-10]. Dostupné z: <https://www.dchabry.cz/aktualita/4665-mc-podala-odvolani-proti-umisteni-casti-okruhu-511-bechovice-dalnice-d1>
- Dchabry.cz. *Report Setkání s občany k připravované stavbě dálnice D0 a posouzení vlivů na životní prostředí (EIA)*. [online]. 2023. [cit. 2024-02-25]. Dostupné z: [https://www.dchabry.cz/sites/default/files/prilohy/2024/01/04/chabry\\_report-2.pdf](https://www.dchabry.cz/sites/default/files/prilohy/2024/01/04/chabry_report-2.pdf)
- DOLEJŠÍ, Milan. *ŘSD požádalo o posudek EIA pro severní část Pražského okruhu, hotová má být do deseti let*. [online]. ct24.ceskatelevize.cz. 2019. [cit. 2024-01-06]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/regiony/rsd-pozadalo-o-posudek-eia-pro-severni-cast-prazskeho-okruhu-hotova-ma-byt-do-deseti-let-59382>
- DOLEJŠÍ, Milan. *Stát začne vykupovat pozemky pro Pražský okruh do Běchovic. I když nemá územní rozhodnutí*. [online]. ct24.ceskatelevize.cz. 2019. [cit. 2024-01-06]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/stat-zacne-vykupovat-pozemky-pro-prazsky-okruh-do-bechovic-i-kdyz-nema-uzemni-rozhodnuti-69635>
- DOLEJŠÍ, Milan. *Zaplacení okruhu jako „cena“ za pozemky pro vládní čtvrt'*. [online]. ct24.ceskatelevize.cz. 2019. [cit. 2024-01-06]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/regiony/zaplaceni-okruhu-jako-cena-za-pozemky-pro-vladni-ctvrt-68850>
- DOLEJŠÍ, Milan. *Prahu čeká po volbách boj o metro D a okruh. Jízdné zdarma velkou podporu nemá*. [online]. ct24.ceskatelevize.cz. 2018. [cit. 2024-01-06]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/regiony/prahu-ceka-po-volbach-boj-o-metro-d-a-okruh-jizdne-zdarma-velkou-podporu-nema-75836>
- DOLEJŠÍ, Milan. *Praha plná kolon '. Na dostavbu okruhu si počká další tři roky*. [online]. ct24.ceskatelevize.cz. 2016. [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/praha-plna-kolon-na-dostavbu-okruhu-si-pocka-dalsi-tri-roky-110198>
- Dolnichabry.cz. *Záznam z debaty k záměru D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves*. [online]. Městská část Praha-Dolní Chabry facebook.com. 2023. [cit. 2024-02-20]. Dostupné z: [https://www.facebook.com/DolniChabry/videos/z%C3%A1znam-z-debaty-k-z%C3%A1m%C4%9Bru-d0-518-519-ruzyn%C4%9B-b%C5%99ezin%C4%9Bves/360312683084955?locale=cs\\_CZ](https://www.facebook.com/DolniChabry/videos/z%C3%A1znam-z-debaty-k-z%C3%A1m%C4%9Bru-d0-518-519-ruzyn%C4%9B-b%C5%99ezin%C4%9Bves/360312683084955?locale=cs_CZ)

- Dolni-pocernice.cz. *D0 510, Studie bezpečnosti a analýzy rizik k DÚR, aktualizace*. [online]. 2018. [cit. 2023-12-07]. Dostupné z: [https://dolni-pocernice.cz/doc/A\\_D0\\_510\\_AKTUALIZACE-ZDP.pdf](https://dolni-pocernice.cz/doc/A_D0_510_AKTUALIZACE-ZDP.pdf)
- Earch.cz. *Nový ocelový most přes Vltavu na silničním okruhu kolem Prahy u Suchdola*. [online]. 2003. [cit. 2023-10-02]. Dostupné z: <https://www.earch.cz/architektura/clanek/novy-ocelovy-most-pres-vltavu-na-silnicnim-okruhu-kolem-prahy-u-suchdola>
- Edalnice.cz. *Elektronická dálniční známka*. [online]. nevedeno [cit. 2024-01-30]. Dostupné z: <https://edalnice.cz/index.html#/validation>
- Edalnice.cz. *Mapa zpoplatněných úseků*. [online]. nevedeno [cit. 2023-11-30]. Dostupné z: [https://edalnice.cz/kde-plati/index.html#/road\\_map](https://edalnice.cz/kde-plati/index.html#/road_map)
- Echo24.cz. *VIDEO: Prvnímu řidiči povolily nervy. Najel do demonstrantů „za třicítka v Praze“*. [online]. 2023. [cit. 2024-02-21]. Dostupné z: <https://echo24.cz/a/HeJjY/zpravy-domov-ridic-pruvod-30-km-praha-demonstranti-blokada>
- Ekolist.cz. *Dolíněk: Praha dostavěný Pražský okruh opravdu potřebuje*. [online]. 2017. [cit. 2023-11-08]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/dolinek-praha-dostaveny-prazsky-okruh-opravdu-potrebuje/>
- Ekolist.cz. *Dolíněk: Věřím, že do osmi let bude zprovozněn Pražský okruh na jihovýchodě metropole*. [online]. 2017. [cit. 2023-11-12]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/dolinek-verim-ze-do-osmi-let-bude-zprovoznen-prazsky-okruh-na-jihovychode-metropole/>
- Ekolist.cz. *Magistrát hl. města Prahy: Hlavní město chystá podpis Memoranda o spolupráci s ministerstvem dopravy*. [online]. 2012. [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/tiskove-zpravy/hlavni-mesto-chysta-podpis-memoranda-o-spolupraci-s-ministerstvem-dopravy>
- Ekolist.cz. *Okruh kolem Prahy – severní nebo jižní varianta?* [online]. 2008. [cit. 2023-10-08]. Dostupné z: <https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/okruh-kolem-prahy-severni-nebo-jizni-varianta>
- Ekolist.cz. *Další úseky Pražského okruhu se začnou stavět za dva roky*. [online]. 2004. [cit. 2023-10-04]. Dostupné z: <https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/dalsi-useky-prazskeho-okruhu-se-zacnou-stavet-za-dva-roky>
- Ekolist.cz. *Kasl by měl buď jmenovat „ekofašisty“, nebo se omluvit*. [online]. 2001. [cit. 2023-09-29]. Dostupné z: <https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/kasl-by-mel-bud-jmenovat-quotekofasistyquot-nebo-se-omluvit>
- ELSNIC, Miroslav. *Do roku 2033 má být páteřní dálniční síť i pražský okruh. Experti krouť hlavou*. [online]. denik.cz. 2023. [cit. 2024-02-18]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/ekonomika/rok-2033-cesko-bude-mit-dostavene-dulezite-dalnice-20240627.html>

- Esipa.cz. *Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě.* [online]. 1996. [cit. 2023-09-02]. Dostupné z: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=31996D1692>
- FENDRYCH, Martin. *Plošná 30 v Praze? V Helsinkách to jde a Finové nejsou neomarxisté.* [online]. nazory.aktualne.cz. 2023. [cit. 2024-02-20]. Dostupné z: <https://nazory.aktualne.cz/komentare/plosna-30-v-praze-v-helsinkach-to-jde/r~53d93856daa711edba5b0cc47ab5f122/>
- FRANCOVÁ, Hana. *Dolní Chabry a jižní varianta silničního okruhu kolem Prahy v průběhu let.* [online]. 18400.cz. 2015. [cit. 2023-12-15]. Dostupné z: <https://18400.cz/dolni-chabry-a-jizni-varianta-silnicniho-okruhu-kolem-prahy-v-prubehu-let/>
- GEBA, Karel. *Jaké jsou priority resortu dopravy pro rok 2023! Novinářům to prozradil ministr Martin Kupka.* [online]. dopravadnes.cz. 2023. [cit. 2024-02-03]. Dostupné z: <https://www.dpravadnes.cz/clanek/jake-jsou-priority-resortu-dopravy-pro-rok-2023-novinarum-to-prozradil-ministr-martin-kupka>
- GRIČOVÁ, Andrea a Tereza Rozálie VOCHOZKOVÁ. *Vláda schválila novelu liniového zákona. Stanoví lhůtu pro povolení dopravních staveb.* [online]. ct24.ceskatelevize.cz. 2023. [cit. 2024-02-04]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/vlada-schvalila-novelu-liniového-zakona-standovi-lhutu-pro-povoleni-dopravnich-staveb-9005>
- Guard7.cz. *Novela silničního zákona od 1.1.2024.* [online]. 2023. [cit. 2024-01-25]. Dostupné z: <https://www.guard7.cz/novela-silnicniho-zakona-od-1-1-2024/>
- HELLER, Jakub. *Babiš a Hřib opět řešili úřednickou čtvrt'. Premiér odešel s požadavky na papírku.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2019. [cit. 2024-01-12]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/babisova-vladni-ctvrt-je-v-nedohlednu-praha-ceka-jestli-ji-v/r~2d059d3c935711e98a200cc47ab5f122/>
- HELLER, Jakub. *Mýto bude do pár let. Ne nebude. Pražská koalice narazila na další téma sporu.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2019. [cit. 2024-01-13]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/myto-bude-ne-nebude-prazska-koalice-narazila-na-dalsi-kamen/r~9d45bd66cfb111e99d020cc47ab5f122/>
- HELLER, Jakub. *Radní se neshodli na trase vnitřního okruhu, Trojkoalice nechce další Blanku.* [online]. idnes.cz. 2017. [cit. 2023-12-16]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/praha/zpravy/tunel-blanka-pokracovani-rozbroje.A170523\\_2327848\\_praha-zpravy\\_rsr](https://www.idnes.cz/praha/zpravy/tunel-blanka-pokracovani-rozbroje.A170523_2327848_praha-zpravy_rsr)
- HERGET, Jan. *Pražský primátor a ministr dopravy podepíší memorandum o spolupráci.* [online]. irozhlas.cz. 2012. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/regiony/prazsky-primator-a-ministr-dopravy-podepisou-memorandum-o-spolupraci-\\_201204050550\\_kbrezovska](https://www.irozhlas.cz/regiony/prazsky-primator-a-ministr-dopravy-podepisou-memorandum-o-spolupraci-_201204050550_kbrezovska)
- Historiecssd.cz. *Z historie české sociální demokracie.* [online]. 2013. [cit. 2023-10-12]. Dostupné z: <http://www.historiecssd.cz/>



- HOLAKOVSKÝ, Milan. *Sen končícího ministra dopravy: velký okruh chránící Prahu před auty*. [online]. prazsky.denik.cz. 2020. [cit. 2024-02-07]. Dostupné z: <https://prazsky.denik.cz/z-regionu/kremik-babis-sen-ministr-dopravy-velky-okruh-chranici-prahu-pred-auty.html>
- HOLUB, Petr. *Severní obchvat Prahy? Magistrát zaplavily hádky*. [online]. zpravy.aktualne.cz. 2008. [cit. 2023-10-07]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/severni-obchvat-prahy-magistrat-zaplavily-hadky/r~i:article:600213/>
- HOLUB, Petr. *Pražský okruh nemá vést přes Suchdol. Víme proč*. [online]. zpravy.aktualne.cz. 2007. [cit. 2023-10-05]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/prazsky-obchvat-nema-vest-pres-suchdol-vime-proc/r~i:article:502153/>
- HORÁČEK, Filip. *Noví ministři poprvé přišli do práce. Myslí na úspory a předsednictví*. [online]. idnes.cz. 2009. [cit. 2023-10-04]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/novi-ministri-poprve-prisli-do-prace-mysli-na-uspory-a-predsednictvi.A090511\\_154628\\_ekonomika\\_fih](https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/novi-ministri-poprve-prisli-do-prace-mysli-na-uspory-a-predsednictvi.A090511_154628_ekonomika_fih)
- Horomerice.cz. *Připomínky k oznámení záměru EIA SOKP 518 Ruzyně – Suchdol*. [online]. horomerice.cz. 2019. [cit. 2023-12-30]. Dostupné z: [https://www.horomerice.cz/evt\\_file.php?file=3748](https://www.horomerice.cz/evt_file.php?file=3748)
- HOUSKOVÁ, Silvie. *Evropská komise schválila peníze na Pražský okruh. Na silniční stavby dodá Brusel 281 milionů eur*. [online]. logistika.ekonom.cz. 2016. [cit. 2023-11-30]. Dostupné z: <https://logistika.ekonom.cz/c1-65205830-evropska-komise-schvalila-penize-na-prazsky-okruh-na-silnicni-stavby-doda-brusel-281-miliony-eur>
- CHOUR, Martin. *Linka 125*. [online]. tram-bus.cz. 2018. [cit. 2023-10-02]. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-100-149/linka-125/>
- CHOUR, Martin. *Linka 118*. [online]. tram-bus.cz. 2015. [cit. 2023-10-02]. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-100-149/linka-118/>
- JOHÁNEK, Tomáš. *Pražský okruh: kompletní dokončení v nedohlednu*. [online]. stavebni-forum.com. 2010. [cit. 2023-11-08]. Dostupné z: <https://www.stavebni-forum.com/data/cms/17684/pdf/1-prazsky-okruh-kompletni-dokonceni-v-nedohlednu.pdf>
- KDU-ČSL. *Stručná historie ČSL a KDU-ČSL*. [online]. kdu.cz. nevedeno. [cit. 2023-10-01]. Dostupné z: <https://www.kdu.cz/o-nas/historie>
- Klecany.cz. *Severní varianta Pražského okruhu...* [online]. 2011. [cit. 2023-10-19]. Dostupné z: <https://www.klecany.cz/novinky/index.html?str=580>
- KAIN, Petr. *Škobrtnutí, které změnilo svět. Finanční krize měla za následek to, že chudí zchudli a bohatí zbohatli*. [online]. lidovky.cz. 2018. [cit. 2023-11-08]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/skobrtnuti-ktere-zmenilo-svet-financni-krize-mela-za-nasledek-to-ze-chudi-zchudli-a-bohati-zbohatli.A180913\\_091304\\_firmy-trhy\\_ele](https://www.lidovky.cz/byznys/skobrtnuti-ktere-zmenilo-svet-financni-krize-mela-za-nasledek-to-ze-chudi-zchudli-a-bohati-zbohatli.A180913_091304_firmy-trhy_ele)

- KOLINA, Josef. *Pražský okruh stál miliardy. Má čidla, ale nemá rozmrazovač.* [online]. lidovky.cz. 2010. [cit. 2023-10-08]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/prazsky-okruh-stal-miliardy-ma-cidla-ale-nema-rozmrazovac.A101203\\_203357\\_ln-doprava\\_mpr](https://www.lidovky.cz/byznys/prazsky-okruh-stal-miliardy-ma-cidla-ale-nema-rozmrazovac.A101203_203357_ln-doprava_mpr)
- KOPECKÝ, Josef. *Vláda nezískala důvěru. ANO odsunulo hlasování o vydání Babiše.* [online]. idnes.cz. 2018. [cit. 2023-12-13]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/snemovna-kaucha-capi-hnizdo-hlasovani-o-duvere-vlade.A180115\\_201143\\_domaci\\_kop](https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/snemovna-kaucha-capi-hnizdo-hlasovani-o-duvere-vlade.A180115_201143_domaci_kop)
- KOPP, Milan, Marika TÁBORSKÁ a Veronika MALÁ. *Sněmovna vyslovila nedůvěra vládě Mirka Topolánka.* [online]. irozhlas.cz. 2009. [cit. 2023-10-17]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/snemovna-vyslovila-neduveru-vlade-mirka-topolanka\\_200903250733\\_mkopp](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/snemovna-vyslovila-neduveru-vlade-mirka-topolanka_200903250733_mkopp)
- KOTULA, Daniel *Proč stále marně čekáme na Pražský okruh?* [online]. 2021. [cit. 2024-01-30]. Dostupné z: <https://www.kotula.cz/proc-stale-marne-cekame-na-prazsky-okruh/>
- Kraj-jihocesky.cz. *Pražský okruh.* [online]. nevedeno. [cit. 2024-01-30]. Dostupné z: <https://www.kraj-jihocesky.cz/cs/obcan-urady/prazsky-okruh>
- Iprpraha.cz. *Rozhodnutí o stavební uzávěře pro nadřazenou komunikační síť hl. m. Prahy.* [online]. 1997. [cit. 2023-10-03]. Dostupné z: [https://iprpraha.cz/uploads/assets/su/123033\\_97\\_our\\_di\\_ex.pdf](https://iprpraha.cz/uploads/assets/su/123033_97_our_di_ex.pdf)
- JAROŠEVSKÝ, Filip. *Žaloba na okruh? Zoufalost, říká Ondřej Martan, starosta Běchovic.* [online]. metro.cz. 2022. [cit. 2024-02-05]. Dostupné z: [https://www.metro.cz/praha/zaloba-na-okruh-zoufalost-rika-ondrej-martan-starosta-bechovic.A220809\\_163143\\_metro-praha\\_hala](https://www.metro.cz/praha/zaloba-na-okruh-zoufalost-rika-ondrej-martan-starosta-bechovic.A220809_163143_metro-praha_hala)
- LUDVÍK, Matěj. *Kandidáti na primátora v Praze chtějí okruhy. Netuší ale, kudy vést.* [online]. idnes.cz. 2018. [cit. 2023-12-01]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/praha/zpravy/okruhy-doprava-stavba-praha-volby-primator-kandidat.A180821\\_422150\\_praha-zpravy\\_nuc](https://www.idnes.cz/praha/zpravy/okruhy-doprava-stavba-praha-volby-primator-kandidat.A180821_422150_praha-zpravy_nuc)
- LYSONĚK, Tomáš. *Stavby dálnic jsou v ohrožení. Chybí miliardy.* [online]. idnes.cz. 2009. [cit. 2023-10-17]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/stavby-dalnic-jsou-v-ohrozeni-chybi-miliardy.A090601\\_203128\\_ekonomika\\_dp](https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/stavby-dalnic-jsou-v-ohrozeni-chybi-miliardy.A090601_203128_ekonomika_dp)
- MACHOVÁ, Martina. *Značka ČSSD končí. Strana se jmenuje SOCDEM, šéfem zvolili Šmardu.* [online]. seznamzpravy.cz. 2023. [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/domaci-politika-cssd-a-ruze-skonci-zbyde-po-ni-socdem-na-okvetnim-platku-232355>
- MAŇOUR, Igor, Václava MAREŠOVÁ a Martina SPĚVÁČKOVÁ. *Nečas přijal demisi ministra Barty, chce obměnit kabinet.* [online]. irozhlas.cz. 2011. [cit. 2023-10-07]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/necas-prijal-demisi-ministra-barty-chce-obmenit-kabinet\\_201104081716\\_imanour](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/necas-prijal-demisi-ministra-barty-chce-obmenit-kabinet_201104081716_imanour)

- MAŇOUR, Igor a Veronika SEDLÁČKOVÁ. *Slamečka: Na dokončení pražského okruhu nejsou peníze*. [online]. irozhlas.cz. 2010. [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/slamecka-na-dokonceni-prazskeho-okruhu-nejsou-penize\\_201009202014\\_imanour](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/slamecka-na-dokonceni-prazskeho-okruhu-nejsou-penize_201009202014_imanour)
- MARADA, Miroslav. *4. Dopravní vztahy v Pražském městském regionu*. [online]. web.natur.cuni.cz. neuvedeno. [cit. 2023-10-01]. Dostupné z: <https://web.natur.cuni.cz/~slamak/gacr/kniha/marada.pdf>
- MAREK, Lukáš. *Hrozivý scénář: Pražský okruh se nedostaví*. [online]. prazsky.denik.cz. 2009. [cit. 2023-10-03]. Dostupné z: [https://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/prazsky-okruh-je-v-ohrozeni20090521.html](https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/prazsky-okruh-je-v-ohrozeni20090521.html)
- MAREŠOVÁ, Renata. *Primátor: „Jste ekofašisté, kteří tyranizují statisíce!“* [online]. ceskenoviny.cz. 2001. [cit. 2023-09-25]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/12336>
- MARKOVIČ, Jan. *Lidé 30 km/h v Praze nechtějí, ukázala anketa. Aktivisté ji budou opakovat, dokud nedopadne dobře*. [online]. autosalon.tv. 2023. [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://www.autosalon.tv/novinky/ridicuv-chleba/lide-30-km-h-v-praze-nechteji-ukazala-anketa-aktiviste-ji-budou-opakovat-dokud-nedopadne-dobre>
- Mdcr.cz. *Prezident podepsal novelu bodového systému. Změny začnou pro řidiče platit od ledna 2024*. [online]. 2023. [cit. 2024-02-11]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prezident-podepsal-novelu-bodoveho-systemu-Zmeny>
- Mdcr.cz. *Přípravy dostavby Pražského okruhu pokračují, stavba mezi Běchovicemi a D1 začne příští rok*. [online]. 2023. [cit. 2024-02-10]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Pripravy-Prazskeho-okruhu-v-useku-Bechovice-D1-pok>
- Mdcr.cz. *Klíčová část Pražského okruhu je o krok blíž stavbě, ŘSD může začít vykupovat pozemky*. [online]. 2022. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Klicova-cast-Prazskeho-okruhu-je-o-krok-bliz-stavb>
- Mdcr.cz. *Komplexní posouzení alternativního návrhu silničního okruhu kolem Prahy*. [online]. 2016. [cit. 2023-10-15]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Komplexni-posouzeni-alternativniho-navrhu-Prazskeh/D0\\_zprava\\_v10\\_fin-opr.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Komplexni-posouzeni-alternativniho-navrhu-Prazskeh/D0_zprava_v10_fin-opr.pdf.aspx)
- Mdcr.cz. *Starostové pro okruh ustavující prohlášení ze dne 23. září 2015*. [online]. 2015. [cit. 2023-10-08]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Komplexni-posouzeni-alternativniho-navrhu-Prazskeh/D0\\_zprava\\_v10\\_priloha-01\\_starostove-pro-okruh.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Komplexni-posouzeni-alternativniho-navrhu-Prazskeh/D0_zprava_v10_priloha-01_starostove-pro-okruh.pdf.aspx)
- Mdcr.cz. *Dopravní sektorové strategie 2. fáze*. [online]. 2013. [cit. 2023-11-14]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-sektorove-strategie,-2-faze/DSS2\\_SouhrnyDokument.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-sektorove-strategie,-2-faze/DSS2_SouhrnyDokument.pdf.aspx)

- MORAVEC, Václav. *Milan Šimonovský*. [online]. bbc.co.uk. 2004. [cit. 2023-10-01]. Dostupné z: [https://www.bbc.co.uk/czech/interview/story/2004/06/040603\\_simonovsky.shtml](https://www.bbc.co.uk/czech/interview/story/2004/06/040603_simonovsky.shtml)
- MUSIL, Adam. *Kremlík kvůli dálničním známám skončí na ministerstvu dopravy, nahradí ho Havlíček*. [online]. ct24.ceskatelevize.cz. 2020. [cit. 2023-12-30]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/kremlik-kvuli-dalnicnim-znamkam-skonci-na-ministerstvu-dopravy-nahradi-ho-havlicek-54398>
- Mvcr.cz. *Informace o podmínkách kandidatury ve volbách do zastupitelstev obcí v roce 2022*. [online]. 2022. [cit. 2024-02-04]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/volby/clanek/informace-o-podminkach-kandidatury-ve-volbach-do-zastupitelstev-obci-v-roce-2022.aspx>
- Mzp.cz. *Posouzení vlivů silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně – Březiněves provádí zbytečná hysterie*. [online]. 2002. [cit. 2023-10-02]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/75081E510C1CA35BC1256FC800431ACB/\\$file/z01-2002\\_5.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/75081E510C1CA35BC1256FC800431ACB/$file/z01-2002_5.pdf)
- Novad1.cz. *O projektu Nová D1*. [online]. neuveveno. [cit. 2023-09-10]. Dostupné z: <https://novad1.cz/o-projektu/>
- NOVÁ, Eliška. *Další část Pražského okruhu se může začít stavět do dvou let, věří ministr Ťok*. [online]. archiv.hn.cz. 2015. [cit. 2023-11-10]. Dostupné z: <https://archiv.hn.cz/c1-64141970-dalsi-cast-prazskeho-okruhu-se-muze-zacit-stavet-do-dvou-let-veri-ministr-tok>
- NGUYEN, Thuong Ly. *Praha nemá peníze na velké stavby. Městský okruh musí postavit stát, shodují se strany*. [online]. e15.cz. 2022. [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/volby/komunalni-volby/praha-nema-penize-na-velke-stavby-mestsky-okruh-musi-postavit-stat-shoduji-se-strany-1392754>
- NEVYHOŠTĚNÝ, Jan. *Jsou drahá a jejich přínos malý. Praha přehodnotí stavby nových P+R parkovišť*. [online]. zdopravy.cz. 2023. [cit. 2024-02-04]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/jsou-draha-a-jejich-prinos-maly-praha-prehodnoti-stavby-novych-pr-parkovist-178196/?fbclid=IwAR3cqmG9-J18W-PZA-YRZnRLtDBR7sFZfuFZR6vAbCFWHbHRDUu25rg9hRI>
- NEVYHOŠTĚNÝ, Jan. *Praha začne škrtnat v dopravních prioritách. Už teď je jasné, že peníze nebudou, říká Hřib*. [online]. zdopravy.cz. 2023. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: [https://zdopravy.cz/praha-zacne-skrtnat-v-dopravnich-prioritach-uz-ted-je-jasne-ze-penize-nebudou-rika-hrib-178004/?fbclid=IwAR3-nPBQx0P1M\\_pKuP7NI-QS2rgrJL6qh8aHIPIsINQWz8Dh2CFE56n\\_SI](https://zdopravy.cz/praha-zacne-skrtnat-v-dopravnich-prioritach-uz-ted-je-jasne-ze-penize-nebudou-rika-hrib-178004/?fbclid=IwAR3-nPBQx0P1M_pKuP7NI-QS2rgrJL6qh8aHIPIsINQWz8Dh2CFE56n_SI)
- NEVYHOŠTĚNÝ, Jan. *Předražený Pražský okruh byl pro politiky dárkem i nadějí*. [online]. lidovky.cz. 2012. [cit. 2023-11-02]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/domov/predrazeny-prazsky-okruh-byl-pro-politiky-darkem-i-nadeji-do-budoucna.A120514\\_120446\\_ln\\_domov\\_mev](https://www.lidovky.cz/domov/predrazeny-prazsky-okruh-byl-pro-politiky-darkem-i-nadeji-nadeji-do-budoucna.A120514_120446_ln_domov_mev)

- NEVYHOŠTĚNÝ, Jan. *SPECIÁL: Otevření nové části okruhu uleví pražské dopravě, budí ale emoce.* [online]. lidovky.cz. 2010. [cit. 2023-10-29]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/special-otevreni-nove-casti-okruhu-ulevi-prazske-doprave-budi-ale-emoce.A100917\\_143719\\_In-doprava\\_nev](https://www.lidovky.cz/byznys/special-otevreni-nove-casti-okruhu-ulevi-prazske-doprave-budi-ale-emoce.A100917_143719_In-doprava_nev)
- NOVOTNÁ, Eliška. *Podobu Suchdolského mostu rozhodne mezinárodní soutěž. Stavba začne do čtyř let.* [online]. prazsky.denik.cz. 2023. [cit. 2024-02-15]. Dostupné z: [https://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/praha-suchdolsky-most-prazsky-okruh-stavba-eia-soutez.html](https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/praha-suchdolsky-most-prazsky-okruh-stavba-eia-soutez.html)
- NOVOTNÝ, Jiří. *Pražský okruh se do tří let rozšíří o 23 km.* [online]. novinky.cz. 2008. [cit. 2023-11-10]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/ekonomika-prazsky-okruh-se-do-tri-let-rozsiri-o-23-km-40188100>
- ODS. *Doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, CSc.* [online]. ods.cz. nevedeno. [cit. 2023-10-02]. Dostupné z: <https://www.ods.cz/profil/580-bohuslav-svoboda>
- ODS. *Historie Občanské demokratické strany.* [online]. ods.cz. nevedeno. [cit. 2023-10-02]. Dostupné z: <https://www.ods.cz/o-nas/historie>
- Old.silnice-zeleznice.cz. *VIDEO: Otevíráme jižní část Pražského okruhu.* [online]. old.silnice-zeleznice.cz. 2010. [cit. 2024-12-01]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/video-otevirame-jizni-cast-prazskeho-okruhu/>
- OTTO, Pavel. *Stavby v Praze se vlečou, metropole zaostává za regiony. Příčinou jsou legislativa a peníze.* [online]. e15.cz. 2022. [cit. 2024-01-15]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/volby/komunalni-volby/stavby-v-praze-se-vlecou-metropole-zaostava-za-regiony-pricinou-jsou-legislativa-a-penize-1392569>
- Parlamentnilisty.cz. *Stanjura (ODS): Dokončení Pražského okruhu je jednou z priorit koalice SPOLU.* [online]. 2021. [cit. 2024-01-10]. Dostupné z: <https://www.parlamentnilisty.cz/politika/politici-volicum/Stanjura-ODS-Dokonceni-Prazskeho-okruhu-je-jednou-z-priorit-koalice-SPOLU-658871>
- PAŠEK, Patrik. *Okruh dostavíme spolu. Slibují zástupci pražského magistrátu a Středočeského kraje.* [online]. prahain.cz. 2022. [cit. 2024-01-21]. Dostupné z: <https://www.prahain.cz/doprava/okruh-dostavime-spolu-slibuji-zastupci-prazskeho-magistratu-a-stredoceskeho-kraje-7401.html>
- Pirati.cz. *Stavební povolení na pražský okruh do konce roku 2024? Nerealné, myslí si Piráti.* [online]. 2018. [cit. 2023-12-02]. Dostupné z: <https://www.pirati.cz/jak-pirati-pracuji/stavebni-povoleni-na-prazsky-okruh-do-konce-roku-2024-nerealne-mysli-si-pirati/>
- PIŠTOROVÁ, Barbora. *V Praze se otevřela debata „o třicítce“. Evropská města, která ji zavedla, nelitují.* [online]. euractiv.cz. 2023. [cit. 2024-02-08]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/doprava/news/v-praze-se-otevrela-debata-o-tricitce-evropska-mesta-ktera-ji-zavedla-nelituji/>

- Pocernice.cz. *Zápis Zastupitelstvo městské části Praha 2020*. [online]. 2022. [cit. 2024-01-27].  
Dostupné z:  
[https://www.pocernice.cz/app/uploads/2022/08/Zapis\\_zasedani\\_ZMC\\_c.\\_36\\_200722\\_verejny-1.pdf](https://www.pocernice.cz/app/uploads/2022/08/Zapis_zasedani_ZMC_c._36_200722_verejny-1.pdf)
- Pocernice.cz. *Usnesení 36. jednání*. [online]. 2022. [cit. 2024-01-27]. Dostupné z:  
[https://www.pocernice.cz/app/uploads/2022/08/Prehled-usneseni-ze-Zastupitelstva-MC-ZMC-36\\_verejne-1.pdf](https://www.pocernice.cz/app/uploads/2022/08/Prehled-usneseni-ze-Zastupitelstva-MC-ZMC-36_verejne-1.pdf)
- Podnikatel.cz. *Zákon č. 128/2000 Sb. o obcích*. [online]. 2000. [cit. 2023-09-16]. Dostupné z:  
<https://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-o-obcich-obecni-zrizeni/f2024522/>
- POKORNÝ, Marek. *Dokončení Pražského okruhu se posouvá minimálně na rok 2024. Záleží na Bruselu*. [online]. domaci.hn.cz. 2016. [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: <https://domaci.hn.cz/c1-65169430-dokonceni-prazskeho-okruhu-se-posouva-minimalne-na-rok-2024-zalezi-na-bruselu>
- POKORNÝ, Marek. *Dokončení východní části Pražského okruhu v roce 2023 je prakticky nereálné, řekl poslancům Āokův náměstek*. [online]. domaci.hn.cz. 2016. [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: <https://domaci.hn.cz/c1-65422040-dokonceni-vychodni-casti-prazskeho-okruhu-v-roce-2023-je-prakticky-nerealne-rekl-poslancum-tokuv-namestek>
- POKORNÝ, Marek. *Okruh u Běchovic bude nejdřív za 8 let. Když nebudou žaloby*. [online]. zpravy.aktualne.cz. 2015. [cit. 2023-11-18]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/okruh-u-bechovic-bude-nejdriv-za-8-let-kdyz-nebudou-zaloby/r~bd50c16ed16411e4a66e0025900fea04/>
- POKORNÝ, Marek. *Praha po Blance: Plány za 123 miliard, ale skoro všechny peníze spolkne metro D*. [online]. zpravy.aktualne.cz. 2015. [cit. 2023-11-14]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/praha-po-blance-plany-za-123-miliard-ale-skoro-vsechny-peniz/r~b84bdffc5d5811e58c710025900fea04/>
- POKORNÝ, Marek. *Naděje pro Prahu: Severní část okruhu nahradí nová silnice*. [online]. zpravy.aktualne.cz. 2014. [cit. 2023-11-13]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/obchvat-prahy-kralup/r~f40a06aafc5511e3bcc2002590604f2e/>
- POKORNÝ, Marek a Vojtěch Blažek. *Pozemek u obchvatu za 52 korun, u potoka za 3600. Podívejte se, jak stát přišel o miliony*. [online]. domaci.hn.cz. 2012. [cit. 2023-10-24]. Dostupné z: <https://domaci.hn.cz/c1-54356360-pozemek-u-obchvatu-za-52-korun-u-potoka-za-3600-podivejte-se-jak-stat-prisel-o-miliony>
- Povinne-ruceni.com. *Stavba Pražského okruhu. Výjimečná stavba je z poloviny hotová*. [online]. 2021. [cit. 2023-12-29]. Dostupné z: <https://www.povinne-ruceni.com/clanky/stavba-prazskeho-okruhu/>

- Praha.eu. *Představitelé hlavního města vyzvali skupinu Poslední generace k ukončení blokad a k věcné diskuzi o rychlosti 30 km/h v Praze.* [online]. 2023. [cit. 2024-02-10]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/zivot\\_v\\_praze/zivotni\\_prostredi/predstavitele\\_hlavniho\\_mesta\\_vyzvali.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/zivot_v_praze/zivotni_prostredi/predstavitele_hlavniho_mesta_vyzvali.html)
- Praha.eu. *Zastupitelstvo hlavního města Prahy.* [online]. nevedeno. [cit. 2024-01-10]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/primator\\_a\\_volene\\_organy/zastupitelstvo/index.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/primator_a_volene_organy/zastupitelstvo/index.html)
- Praha.eu. *Pražský okruh v úseku Březiněves – Satalice bude pravděpodobně pod povrchem.* [online]. 2020. [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/magistrat/tiskovy\\_servis/tiskove\\_zpravy/prazsky\\_okruh\\_v\\_useku\\_brezineves\\$5465-export.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/prazsky_okruh_v_useku_brezineves$5465-export.html)
- Praha.eu. *Stáli v čele.* [online]. nevedeno. [cit. 2023-12-17]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/primator\\_a\\_volene\\_organy/Primator/stali\\_v\\_cele/index.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/primator_a_volene_organy/Primator/stali_v_cele/index.html)
- Praha.eu. *Zápis ze 25. jednání Rady hlavního města Prahy, které se konalo v úterý dne 19. července 2016 od 9.00 hodin v Nové zasedací síni Rady HMP.* [online]. 2016. [cit. 2023-11-29]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/public/8f/6e/af/2258098\\_690346\\_\\_25.\\_zapis\\_25.\\_Rada\\_HMP\\_19.\\_7.\\_2016.\\_.pdf](https://www.praha.eu/public/8f/6e/af/2258098_690346__25._zapis_25._Rada_HMP_19._7._2016._.pdf)
- Praha.eu. *Nejvyšší správní soud zrušil severozápadní část okruhu.* [online]. 2010. [cit. 2023-11-02]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/mestske\\_casti/suchdol/nejvyssi\\_spravni\\_soud\\_zrusil.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/mestske_casti/suchdol/nejvyssi_spravni_soud_zrusil.html)
- Praha.eu. *Pražský okruh v jižní části města 20. září propojí dálnici D1 a D5.* [online]. 2010. [cit. 2023-11-02]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/magistrat/tiskovy\\_servis/archiv\\_tiskovych\\_zprav/prazsky\\_okruh\\_v\\_jizni\\_casti\\_mesta\\_20.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/archiv_tiskovych_zprav/prazsky_okruh_v_jizni_casti_mesta_20.html)
- Praha.eu. *Vliv zprovoznění nového úseku Pražského okruhu na dopravní situaci v Praze.* [online]. 2010. [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/magistrat/tiskovy\\_servis/tiskove\\_zpravy/vliv\\_zprovozeni\\_noveho\\_useku\\_prazskeho.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/vliv_zprovozeni_noveho_useku_prazskeho.html)
- Praha.pirati.cz. *Nabídka aliance stability koalice spolu k vytvoření široké koalice demokratických subjektů v Praze.* [online]. 2022. [cit. 2024-01-28]. Dostupné z: <https://praha.pirati.cz/aktuality/nabidka-aliance-koalici-spolu.html>
- Praha.pirati.cz. *Praha prosazuje urychlení výstavby Pražského okruhu a tzv. aglomeračního okruhu.* [online]. 2022. [cit. 2024-02-10]. Dostupné z: <https://praha.pirati.cz/aktuality/metropole-prosazuje-urychleni-okruhu.html>
- Praha-suchdol.cz. *Dálniční okruh 518+519.* [online]. 2023. [cit. 2024-02-11]. Dostupné z: <https://praha-suchdol.cz/akce-dalnicni-okruh-518519/>

- Praha-suchdol.cz. *Silniční okruh kolem Prahy. Praha potřebuje dálniční okruh.* [online]. praha.rozhlas.cz. nevedeno. [cit. 2023-12-30]. Dostupné z: <https://praha-suchdol.cz/okruh/>
- Praha.rozhlas.cz. *Okruh kolem Prahy v roce 2010?* [online]. 2004. [cit. 2023-10-01]. Dostupné z: <https://praha.rozhlas.cz/okruh-kolem-prahy-v-roce-2010-7376630>
- Prazskypatriot.cz. *Analýza: Investujte do okruhu, radí Praze odborníci.* [online]. 2017. [cit. 2023-12-05]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/analyza-investujte-do-okruhu-radi-praze-odbornici/>
- Prazskypatriot.cz. *Dolínek: Praha dostavěný Pražský okruh opravdu potřebuje.* [online]. 2017. [cit. 2023-12-05]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/dolinek-praha-dostaveny-prazsky-okruh-opravdu-potrebuje/>
- Prazskypatriot.cz. *Dolínek: Při jednání zákazu o vjezdu kamionů do metropole budu hájit zájmy Pražanů velmi tvrdě.* [online]. 2017. [cit. 2023-12-05]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/dolinek-pri-jednani-zakazu-o-vjezdu-kamionu-do-metropole-budu-hajit-zajmy-prazanu-tvrde/>
- Prazskypatriot.cz. *K dostavbě Pražského okruhu se uskuteční setkání s veřejností v Divadle U22.* [online]. 2017. [cit. 2023-12-05]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/k-dostavbe-prazskeho-okruhu-se-uskutecni-setkani-s-verejnosti-v-divadle-u22/>
- Prazskypatriot.cz. *Memorandum pro Pražský okruh do roku 2022 schválilo čtrnáct obcí.* [online]. 2017. [cit. 2023-12-04]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/memorandum-pro-prazsky-okruh-do-roku-2022-schvalilo-ctrnact-obci/>
- Prazskypatriot.cz. *Na českých dálnicích výrazně vzrostl provoz, týká se to i Pražského okruhu.* [online]. 2017. [cit. 2023-12-05]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/na-ceskych-dalnicich-vyrazne-vzrostl-provoz-tyka-se-to-i-prazskeho-okruhu/>
- Prazskypatriot.cz. *Neustupujme zelenému fanatismu, urychleně dokončeme vnitřní okruh, vyzývá pražská ODS.* [online]. 2017. [cit. 2023-12-04]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/neustupujme-zelenemu-fanatizmu-urychlene-dokonceme-vnitri-okruh-vyzyva-prazska-ods/>
- Prazskypatriot.cz. *TOP 09 opět navrhuje mimořádné jednání zastupitelstva. Kvůli Pražskému okruhu.* [online]. 2017. [cit. 2023-12-07]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/top-09-opet-navrhuje-mimoradne-jednani-zastupitelstva-kvuli-prazskemu-okruhu/>
- Psp.cz. *81. schůze, 101. hlasování, 3. listopadu 2023, 14:40 Novela z. o urychlení výstavby dopravní infrastruktury – EU.* [online]. 2023. [cit. 2024-02-12]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/hlasy.sqw?G=81904>



- Psp.cz. 70. schůze, 84. hlasování, 28. června 2023, 12:38 *Novela z. o provozu na pozemních komunikacích – EU*. [online]. 2023. [cit. 2024-02-12]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/hlasy.sqw?G=81091>
- REJDAL, Tomáš. *Linka A*. [online]. metroweb.cz. neuvédno. [cit. 2023-09-14]. Dostupné z: [https://www.metroweb.cz/metro/stanice/linka\\_a.htm](https://www.metroweb.cz/metro/stanice/linka_a.htm)
- Regionalniny.eu. *Pražský okruh je potřeba jako sůl*. [online]. 2018. [cit. 2023-12-17]. Dostupné z: [https://www.regionalniny.eu/userdata/articles/4055/metropol\\_12\\_2018web.pdf](https://www.regionalniny.eu/userdata/articles/4055/metropol_12_2018web.pdf)
- Registr-vozidel.cz. *Dálniční známka 2024*. [online]. neuvédno. [cit. 2024-02-09]. Dostupné z: <https://www.registr-vozidel.cz/aste-dotazy/dalnicni-znamka-2024>
- Rozumnadoprava.cz. *Pražský vnější okruh a jeho dopady na severu Prahy*. [online]. 2019. [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://rozumnadoprava.cz/prazsky-vnejsi-okruh-a-jeho-dopady-na-severu-prahy/>
- Rsd.cz. *Klíčová část Pražského okruhu je o krok blíž svojí realizaci, ŘSD může začít vykupovat pozemky*. [online]. 2022. [cit. 2023-12-31]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/-/kl%C3%AD%4%8Dov%C3%A1-%C4%8D%C3%A1st-pra%C5%BESk%C3%A9ho-okruhu-je-o-krok-bl%C3%AD%C5%BE-svoj%C3%AD-realizaci-%C5%98sd-m%C5%AF%C5%BE-za%C4%8D%C3%ADt-vykupovat-pozemky>
- RUSOVÁ, Monika. *Ministr dopravy a starosta Čakovic jednali o pražském okruhu*. [online]. prahatv.eu. 2022. [cit. 2024-01-30]. Dostupné z: <https://prahatv.eu/zpravy/praha/praha-9/17517/ministr-dopravy-a-starosta-cakovic-jednali-o-prazskem-okruhu>
- Sarudoli.axiohm.cz. *SOKP 518 RUZYŇ – SUCHDOL Dopravně inženýrské podklady*. [online]. 2018. [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: [https://sarudoli.axiohm.cz/soubory/SOKP518/B.1\\_Ozn\\_518\\_Dopravne\\_inzenyrske\\_podklady.pdf](https://sarudoli.axiohm.cz/soubory/SOKP518/B.1_Ozn_518_Dopravne_inzenyrske_podklady.pdf)
- Satalice.cz. *Připomínky obcí a městských částí Prahy k projektu Pražský okruh SOKP 520*. [online]. 2020. [cit. 2023-12-17]. Dostupné z: [https://www.satalice.cz/sites/default/files/prilohy/2020/03/30/obrazove\\_pripominky\\_obci\\_sokp\\_520.pdf](https://www.satalice.cz/sites/default/files/prilohy/2020/03/30/obrazove_pripominky_obci_sokp_520.pdf)
- Sfdi.cz. *Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2023 a střednědobý výhled na roky 2024 a 2025*. [online]. 2022. [cit. 2024-01-28]. Dostupné z: [https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/rozpocet/2023\\_rozpocet\\_text-rozpocetu.pdf](https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/rozpocet/2023_rozpocet_text-rozpocetu.pdf)
- Sfdi.cz. *Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2022 a střednědobý výhled na roky 2023 a 2024*. [online]. 2022. [cit. 2024-01-23]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/rozpocet/text-rozpocetu.pdf>
- Smlouvy.gov.cz. *Kupní smlouva*. [online]. 2022. [cit. 2024-01-07]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/24243831/Scan%20RSD-1319-2022-1-KS%20-XAVEROV%20trade%2C%20a.s.%20x%20%C5%98SD.pdf>

- Smlouvy.gov.cz. *Ředitelství silnic a dálnic ČR – D0 st. 511, k.ú. Běchovice – kupní smlouva.* [online]. smlouvy.gov.cz. 2022. [cit. 2024-01-07]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/19361591>
- SPOLU. *Spolu: ODS, KDU-ČSL, TOP 09.* [online]. 2021.programydovoleb.cz. neuveveno. [cit. 2024-02-01]. Dostupné z: <https://2021.programydovoleb.cz/strana/spolu-ods-kducls-top09>
- STODOLOVÁ, Eliška. *Aliance stability se rozpadla. V Praze asi vznikne koalice na vládním půdorysu.* [online]. prazsky.denik.cz. 2023. [cit. 2024-02-03]. Dostupné z: [https://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/v-praze-probiha-dalsi-jednani-o-koalici-spolu-piratu-a-stan-20230123.html](https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/v-praze-probiha-dalsi-jednani-o-koalici-spolu-piratu-a-stan-20230123.html)
- STRATILÍK, Ondřej a Martin NEVYHOŠTĚNÝ. *Je dobře, že stavbu nestihl ministr zastavit, řekl Klaus a otevřel okruh.* [online]. lidovky.cz. 2010. [cit. 2023-10-28]. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/je-dobre-ze-stavbu-nestihl-ministr-zastavit-rekl-klaus-a-otevrel-okruh.A100920\\_084103\\_In-doprava\\_mev](https://www.lidovky.cz/byznys/je-dobre-ze-stavbu-nestihl-ministr-zastavit-rekl-klaus-a-otevrel-okruh.A100920_084103_In-doprava_mev)
- SŮRA, Jan. *100 let čekání na okruh na severu Prahy. Radnice chtějí tunely a zapojení železnice do výstavby.* [online]. zdopravy.cz. 2024. [cit. 2024-02-26]. Dostupné z: [https://zdopravy.cz/100-let-cekani-na-okruh-na-severu-prahy-radnice-chteji-tunely-a-zapojeni-zeleznice-do-vystavby-191788/?fbclid=IwAR3693PnG0gg\\_IEOz6C3pMWqwfqNWMEVfYfnArMxPtTVnY2a4z8OpdblJF0](https://zdopravy.cz/100-let-cekani-na-okruh-na-severu-prahy-radnice-chteji-tunely-a-zapojeni-zeleznice-do-vystavby-191788/?fbclid=IwAR3693PnG0gg_IEOz6C3pMWqwfqNWMEVfYfnArMxPtTVnY2a4z8OpdblJF0)
- SŮRA, Jan. *Vyvrácení „ažbudeokruhismu“. Nová dálnice na severu Prahy zvýší dopravu i na magistrále.* [online]. zdopravy.cz. 2023. [cit. 2024-02-09]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/vyvraceni-azbudeokruhismu-nova-dalnice-na-severu-prahy-zvysi-dopravu-i-na-magistrale-176772/?fbclid=IwAR1VUWSCtr2zTwVnmWQmyzmgEdSGZeE8tI8t9iMGtt7Yp2GVwWHGo1m0ydY>
- SŮRA, Jan. *ŘSD žádá o první razítko pro severní část Pražského okruhu. Více než čtyři kilometry povedou tunely.* [online]. zdopravy.cz. 2023. [cit. 2024-02-07]. Dostupné z: [https://zdopravy.cz/rsd-zada-o-prvni-razitko-pro-severni-cast-prazskeho-okruhu-vice-nez-ctyri-kilometry-povedou-tunely-171811/?fbclid=IwAR2aIzrto6nVq1x6ciumGjenm9-APj53-dU5wOkim1\\_-YHCDmm37tvZfdXc](https://zdopravy.cz/rsd-zada-o-prvni-razitko-pro-severni-cast-prazskeho-okruhu-vice-nez-ctyri-kilometry-povedou-tunely-171811/?fbclid=IwAR2aIzrto6nVq1x6ciumGjenm9-APj53-dU5wOkim1_-YHCDmm37tvZfdXc)
- SŮRA, Jan. *Další žaloba proti pokračování Pražského okruhu. Od spolku, který k němu má 12 km vzdušnou čarou.* [online]. zdopravy.cz. 2022. [cit. 2024-02-10]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/dalsi-zaloba-proti-pokracovani-prazskeho-okruhu-od-spolku-ktera-k-nemu-ma-12-km-vzdusnou-carou-122066/>

- SŮRA, Jan. *ŘSD odkoupilo od rodiny exministra Tomana pozemky pro Pražský okruh za čtvrt miliardy korun.* [online]. zdopravy.cz. 2022. [cit. 2024-02-10]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/rsd-odkoupilo-od-rodiny-exministra-tomana-pozemky-pro-prazsky-okruh-za-ctvrt-miliardy-korun-104838/>
- SŮRA, Jan. *Ministerstvo chce Pražský okruh mezi D8 a D10 v tunelové nebo zářezové variantě, levnější verzi odmítlo.* [online]. zdopravy.cz. 2021. [cit. 2023-12-11]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/ministerstvo-chce-prazsky-okruh-mezi-d8-a-d10-v-tunelove-nebo-zarezove-variante-levnejsi-verzi-odmitlo-77727/>
- SŮRA, Jan. *Povolení pro Pražský okruh bude řešit Jihočeský kraj. Papírování se od léta neposunula.* [online]. zdopravy.cz. 2021. [cit. 2024-01-11]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/povoleni-pro-prazsky-okruh-bude-resit-jihocesky-kraj-papirovani-se-od-leta-nepohnulo-74815/>
- SŮRA, Jan. *Až tři tunely nebo 20 mostů. ŘSD poslalo úřadům dokumentaci k další části Pražského okruhu.* [online]. zdopravy.cz. 2020. [cit. 2023-12-08]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/az-tri-tunely-nebo-20-mostu-rsd-poslalo-uradum-dokumentaci-k-dalsi-casti-prazskeho-okruhu-63938/>
- SŮRA, Jan. *Čtyřicet šest odvolání proti další části Pražského okruhu. V námitkách je i podjatost primátora.* [online]. zdopravy.cz. 2020. [cit. 2023-12-08]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/ctyricet-sest-odvolani-proti-dalsi-casti-prazskeho-okruhu-v-namitkach-je-i-podjatost-primatora-59422/>
- SŮRA, Jan. *DPP odhalil další detaily k nové stanici metra a parkovišti na Zličíně. Rozšíří i depo.* [online]. zdopravy.cz. 2020. [cit. 2023-12-08]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/dpp-odhalil-dalsi-detaily-k-nove-stanici-metra-a-parkovisti-na-zlicine-rozsiri-i-depo-62417/>
- SŮRA, Jan. *Starostka blokující Pražský okruh: Nemůžeme se upínat k 60 let starému konceptu.* [online]. zdopravy.cz. 2020. [cit. 2023-12-09]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/starostka-blokujici-prazsky-okruh-nemuzeme-se-upinat-k-60-let-staremu-konceptu-60049/>
- SŮRA, Jan. *Další miniposun s Pražským okruhem. Kraj souhlasí s propojkou D8 a D10.* [online]. zdopravy.cz. 2019. [cit. 2023-12-02]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/dalsi-miniposun-s-prazskym-okruhem-kraj-souhlasi-s-propojkou-d8-a-d10-34754/>
- SŮRA, Jan. *Šest pruhů, dvoukilometrový tunel. ŘSD ukázalo finální podobu úseku Ruzyně – Suchdol.* [online]. zdopravy.cz. 2019. [cit. 2023-12-02]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/sex-pruhu-dvoukilometrovyy-tunel-rsd-ukazalo-finalni-podobu-useku-ruzyne-suchdol-33967/>
- SŮRA, Jan. *„Priorita všech priorit“. ŘSD má důležité razítko pro spojení D1 a Štěrboholské radiály.* [online]. zdopravy.cz. 2017. [cit. 2023-12-02]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/priorita-vsech-priorit-rsd-ma-dulezite-razitko-pro-spojени-d1-a-sterboholske-radialy-4794/>
- SVOBODA, Jiří. *Z historie silničního okruhu kolem Prahy.* [online]. ita-aites.cz. 2009. [cit. 2023-10-07]. Dostupné z: [https://www.ita-aites.cz/files/tunel/2009/4/tunel\\_4\\_09-14.pdf](https://www.ita-aites.cz/files/tunel/2009/4/tunel_4_09-14.pdf)

- ŠAFHAUSER, Roman. *Část Pražského okruhu získala posudek EIA, stavbu blokuje majitelé pozemků*. [online]. idnes.cz. 2017. [cit. 2023-11-30]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/praha/zpravy/prazsky-okruh-posudek-zivotni-prostredi-eia.A171124\\_164215\\_praha-zpravy\\_rsr](https://www.idnes.cz/praha/zpravy/prazsky-okruh-posudek-zivotni-prostredi-eia.A171124_164215_praha-zpravy_rsr)
- ŠINDELÁŘ, Jan. *Dálniční známky na měsíc a 10 dní příští rok zlevní, nová jednodenní vyjde na 200 korun*. [online]. zdopravy.cz.cz. 2023. [cit. 2024-02-07]. Dostupné z: [https://zdopravy.cz/dalnicni-znamky-na-mesic-a-10-dni-pristi-rok-zlevni-nova-jednodenni-vyjde-na-200-korun-159385/?fbclid=IwAR39DVk41vTz5c7yH-kY\\_fbtzad1mB-0xHGa\\_TSH70BLsvhg44poUBHuzLA](https://zdopravy.cz/dalnicni-znamky-na-mesic-a-10-dni-pristi-rok-zlevni-nova-jednodenni-vyjde-na-200-korun-159385/?fbclid=IwAR39DVk41vTz5c7yH-kY_fbtzad1mB-0xHGa_TSH70BLsvhg44poUBHuzLA)
- ŠINDELÁŘ, Jan. *Na dopravní stavby má jít příští rok přes 150 miliard, jako letos. Stát si znovu půjčí*. [online]. zdopravy.cz.cz. 2023. [cit. 2024-02-06]. Dostupné z: [https://zdopravy.cz/na-dopravni-stavby-ma-jit-pristi-rok-pres-150-miliard-jako-letos-stat-si-znovu-pujci-176981/?fbclid=IwAR2RUmFmCg7CMvNk6Nse0Id6DbiHddKp6dbSYu6xP-4Drry77\\_IPcUkiQHA](https://zdopravy.cz/na-dopravni-stavby-ma-jit-pristi-rok-pres-150-miliard-jako-letos-stat-si-znovu-pujci-176981/?fbclid=IwAR2RUmFmCg7CMvNk6Nse0Id6DbiHddKp6dbSYu6xP-4Drry77_IPcUkiQHA)
- ŠINDELÁŘ, Jan. *Prohra odpůrců klíčové části Pražského okruhu. Soud v Ostravě zamítl žalobu proti územnímu rozhodnutí*. [online]. zdopravy.cz.cz. 2023. [cit. 2024-02-07]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prohra-odpurcu-klicove-casti-prazskem-okruhu-soud-v-ostrove-zamitl-zalobu-proti-uzemnimu-rozhodnuti-160481/?fbclid=IwAR0Fh10gDdWE9rHfYGk7zsJzBN335MpBqVBUidkV0yZsuSjdQxqJwRhd1Gc>
- ŠINDELÁŘ, Jan. *Seznam dopravních staveb pro soukromé investory roste. Nově zahrnuje i Pražský okruh a VRT*. [online]. zdopravy.cz.cz. 2023. [cit. 2024-02-07]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/seznam-dopravnich-staveb-pro-soukrome-investory-roste-nove-zahrnuje-i-prazsky-okruh-a-vrt-170854/>
- ŠINDELÁŘ, Jan. *ŘSD poslalo k posouzení další část pražského okruhu, most u Suchdola má být úrovnový*. [online]. zdopravy.cz.cz. 2019. [cit. 2023-11-02]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/rsd-poslalo-k-posouzeni-dalsi-cast-prazskeho-okruhu-most-u-suchdola-ma-byt-urovnovy-34947/>
- ŠINDELÁŘ, Jan. *Vládní balíček: Cena roční dálniční známky vzroste o 800 korun na 2300 korun*. [online]. zdopravy.cz.cz. 2023. [cit. 2024-02-07]. Dostupné z: [https://zdopravy.cz/vladni-balicek-cena-rocni-dalnicni-vzroste-o-800-korun-na-2300-korun-159160/?fbclid=IwAR39DVk41vTz5c7yH-kY\\_fbtzad1mB-0xHGa\\_TSH70BLsvhg44poUBHuzLA](https://zdopravy.cz/vladni-balicek-cena-rocni-dalnicni-vzroste-o-800-korun-na-2300-korun-159160/?fbclid=IwAR39DVk41vTz5c7yH-kY_fbtzad1mB-0xHGa_TSH70BLsvhg44poUBHuzLA)
- ŠTENGL, Michal. *Největší noční můra řidiče kamionu? Najít místo k parkování*. [online]. cz.eurowag.com. 2023. [cit. 2023-10-07]. Dostupné z: <https://cz.eurowag.com/blog/nejvetsi-nocni-mura-ridice-kamionu-najit-misto-k-parkovani>
- ŠTROBOVÁ, Alena. *Petice za rozumné řešení okruhu kolem Prahy*. [online]. e-petice.cz. 2018. [cit. 2023-12-01]. Dostupné z: <https://e-petice.cz/petitions/petice-za-rozumne-reseni-okruhu-kolem-prahy.html>

- ŠULEJOVÁ, Markéta. *K dostavbě části Pražského okruhu přišlo na 50 připomínek. Ministr dopravy věří, že se začne stavět v roce 2022.* [online]. region.rozhlas.cz. 2020. [cit. 2023-12-09]. Dostupné z: <https://region.rozhlas.cz/k-dostavbe-casti-prazskeho-okruhu-prislo-na-50-pripominek-ministr-dopravy-veri-8285949>
- ŠUMOVÁ, Lenka a Martin HROMÁDKA. *V roce 2010 mají auta jezdit po silničním okruhu kolem Prahy.* [online]. irozhlas.cz. 2004. [cit. 2023-10-03]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/v-roce-2010-maji-auta-jezdit-po-silnicnim-okruhu-kolem-prahy\\_200407151729\\_mhromadka](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/v-roce-2010-maji-auta-jezdit-po-silnicnim-okruhu-kolem-prahy_200407151729_mhromadka)
- TEREBA, Marek. *Dostavba Pražského okruhu je zase o něco bliž.* [online]. prahatv.eu. 2021. [cit. 2023-12-31]. Dostupné z: <https://prahatv.eu/zpravy/praha/praha/15686/dostavba-prazskeho-okruhu-je-zase-o-neco-bliz>
- Tn.nova.cz. *Dostavba Pražského okruhu zase odložena. Bude stát až 40 miliard.* [online]. tv.nova.cz. 2017. [cit. 2023-10-29]. Dostupné z: <https://tn.nova.cz/zpravodajstvi/clanek/351013-dostavba-prazskeho-okruhu-zase-odlozena-bude-stat-az-40-miliard>
- TOMANKA, Marek. *Přehledně: Na postu ministra dopravy Česka se vystříдалo 18 politiků.* [online]. idnes.cz. 2020. [cit. 2023-12-08]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/ministr-dopravy-kremlik-havlicek.A200120\\_200345\\_eko-doprava\\_mato](https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/ministr-dopravy-kremlik-havlicek.A200120_200345_eko-doprava_mato)
- TOMÍŠEK, Petr. *Pražští zelení nesouhlasí s kroky ministerstva dopravy.* [online]. prazsky.denik.cz. 2008. [cit. 2023-11-07]. Dostupné z: [https://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/zel20080211.html](https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/zel20080211.html)
- Top09.cz. *Hlaváček: Prosazujeme urychlení výstavby Pražského okruhu a tzv. aglomeračního okruhu.* [online]. top09.cz. nevedeno. [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.top09.cz/regiony/praha/tiskove-zpravy/hlavacek-prosazujeme-urychleni-vystavby-prazskeho-okruhu-a-tzv-aglomeracniho-okruhu-28698.html>
- Tunelblanka.info. *Projekt.* [online]. tunelblanka.info. nevedeno. [cit. 2023-10-03]. Dostupné z: <https://www.tunelblanka.info/projekt/>
- VÁCHAL, Adam. *Jak změnit Prahu do roku 2030: Hlavní je doprava nová radnice počká, říká analýza.* [online]. zpravy.aktualne.cz. 2017. [cit. 2023-12-06]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/jak-zmenit-prahu-do-roku-2030-hlavni-je-doprava-nova-radnice/r~9d28e536f8fb11e6984a002590604f2e/>
- VENTURA, Tomáš. *Klíčové stavby jsou Pražský okruh a D35, říká ministr dopravy Kupka.* [online]. idnes.cz. 2023. [cit. 2024-02-06]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/kupka-doprava-silnice-dalnice-vystavba-2023.A230406\\_091141\\_eko-doprava\\_ven](https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/kupka-doprava-silnice-dalnice-vystavba-2023.A230406_091141_eko-doprava_ven)
- Vlada.gov.sk. *Mikuláš Dzurinda.* [online]. vlada.gov.sk. nevedeno. [cit. 2024-02-06]. Dostupné z: <https://www.vlada.gov.sk/1902/mikulas-dzurinda/>


- VOLF, Tomáš. *Další část pražského okruhu se začne stavět příští rok*. [online]. idnes.cz. 2023. [cit. 2024-02-06]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/domaci-dalsi-cast-prazskeho-okruhu-se-zacne-stavet-pristi-rok-40433577>
- VOTRUBA, Viktor. *Propojka D8 a R7 je v nedohlednu. Zahájení stavby brání Tuchoměřice*. [online]. idnes.cz. 2015. [cit. 2023-11-19]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/praha/zpravy/propojka-d8-a-r7.A150824\\_2186212\\_praha-zpravy\\_nub](https://www.idnes.cz/praha/zpravy/propojka-d8-a-r7.A150824_2186212_praha-zpravy_nub)
- VRLÁK, Marek. *Začíná stavba poslední části dálnice D1 u Přerova. Hotovo by mohlo být na jaře 2026*. [online]. ct24.ceskatelevize.cz. 2022. [cit. 2024-01-05]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/regiony/zacina-stavba-posledni-casti-dalnice-d1-u-prerova-hotovo-by-mohlo-byt-na-jare-2026-12623>
- WIRNITZER, Jan, Zdeňka TRACHTOVÁ a Čeněk TŘEČEK. *Premiér Sobotka otočil. Demisi nepodá, odvolává Babiše*. [online]. idnes.cz. 2017. [cit. 2023-12-03]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/premier-sobotka-cssd-vladni-krize-demise-prezident-zeman.A170505\\_094558\\_domaci\\_jw](https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/premier-sobotka-cssd-vladni-krize-demise-prezident-zeman.A170505_094558_domaci_jw)
- WIRNITZER, Jan. *Jarní král Šmerda na dopravě končí, Klaus přijal jeho demisi*. [online]. idnes.cz. 2011. [cit. 2023-11-14]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/jarni-kral-smerda-na-doprave-konci-klaus-prijal-jeho-demisi.A110630\\_121157\\_domaci\\_jw](https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/jarni-kral-smerda-na-doprave-konci-klaus-prijal-jeho-demisi.A110630_121157_domaci_jw)
- Zakonyprolidi.cz. *Zákon č. 465/2023 Sb.* [online]. 2023. [cit.2024-02-07]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2023-465>
- Zakonyprolidi.cz. *Zákon č. 169/2018 Sb.* [online]. 2018. [cit.2023-12-30]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2018-169>
- Zakonyprolidi.cz. *Zákon č. 416/2009 Sb.* [online]. 2009. [cit.2024-02-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-416>
- Zakonyprolidi.cz. *Zákon č. 131/2000 Sb.* [online]. 2000. [cit.2023-09-02]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-131>
- Zakonyprolidi.cz. *Ústavní zákon č. 347/1997 Sb.* [online]. 1997. [cit.2023-09-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-347>
- ZVOLÁNEK, Jan a kol. *Oranžová tsunami ČSSD zalila i Senát, ODS uhájila jen pražská křesla*. [online]. idnes.cz. 2008. [cit. 2023-11-09]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/oranzova-tsunami-cssd-zalila-i-senat-ods-uhajila-jen-prazska-kresla.A081025\\_075526\\_domaci\\_klu](https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/oranzova-tsunami-cssd-zalila-i-senat-ods-uhajila-jen-prazska-kresla.A081025_075526_domaci_klu)
- 18400.cz. *Boj o tranzitní Pražský okruh se odehrává na mnoha frontách. Velmi tvrdým bojištěm je například městská část Praha-Suchdol*. [online]. 2018. [cit. 2023-12-09]. Dostupné z: <https://18400.cz/boj-o-tranzitni-prazsky-okruh-se-odehrava-na-mnoha-frontach-velmi-tvrzym-bojistem-je-naprικlad-mestska-cast-praha-suchdol/>

## 9 Přílohy

### Příloha č. 1 - Nadřazená komunikační síť hl. m. Prahy

1197  
10 15 747

**Magistrát**  
hlavního města Prahy  
odbor územního rozhodování



Adresáti dle rozdělovníku  
+ mag. ústřed.  
+ ústřed. části

Vaše zn./datum: 10 7062 / 11 513  
Naše značka: 123033/97  
OUR/DI/Ex  
Vyřizuje/linka: Ing. A. Telcová  
I. 4764 Tele.

Datum: 23. IV. 1997  
+ ústřed. části

046 500  
729 375  
346 500  
34 375  
40 000  
37 500  
40 000  
29 375  
337 500  
29 375  
34 375  
34 375  
36 000  
44 375  
40 000  
51 875  
42 000  
52 500  
40 500  
34 375  
43 000  
52 500

**ROZHODNUTÍ O STAVEBNÍ UZÁVĚŘE** 7. XI. 24. 9. 97

**PRO NADŘAZENOU KOMUNIKAČNÍ SÍŤ HL. M. PRAHY**  
- 1 ústřed. části

Dne 4. 3. 1997 podal odbor městského investora Magistrátu hlavního města Prahy návrh na vydání rozhodnutí o změně stavební uzávěry pro nadřazenou komunikační síť Prahy dle připravované územně plánovací dokumentace.

Magistrát hl.m.Prahy, odbor územního rozhodování, příslušný dle § 117 odst. 2 a § 119 odst. 2 zák. č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen stav. zák.) a zák. č. 418/1990 Sb., o hl.městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, posoudil návrh a na základě tohoto posouzení nahrazuje podle § 41 stav. zák. a § 12 vyhl. č.85/1976 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, rozhodnutí o stavební uzávěře č.j. 12990/81 ze dne 17.2.1982 pro 1. etapu základního komunikačního systému (ZKS) tímto novým rozhodnutím o stavební uzávěře.

Rozhodnutí vymezuje v k.ú. Běchovice, Bohnice, Břevnov, Březiněves, Bubeneč, Čimice, Ďáblice, Dejvice, Dolní Chabry, Dolní Měcholupy, Dolní Počernice, Dubeč, Háje, Hloubětín, Hlubčepy, Holesovice, Horní Měcholupy, Horní Počernice, Hostavice, Hostivař, Hradčany, Hrdlořezy, Cholupice, Jinočice, Kbely, Koloděje, Komořany, Kyje, Lahovice, Letňany, Libeň, Libeň, Lochkov, Malesice, Miškovice, Motol, Nebušice, Prošek, Přední Kopanina, Radlice, Radotín, Ruzyně, Řepy, Satalice, Sedlec, Sliveneč, Smíchov, Sobín, Stodůlky, Strašnice, Střešovice, Střížkov, Suchbát, Štěrboholy, Točná, Troja, Třeboňice, Třeboradice, Uhřetěves, Újezd nad Lesy, Viňoh, Vysočany, Zbraslav, Zličín, Žižkov v hl.městě Praze (Praha 3 - 10), k.ú. Jenštejn, Podolánka, Přezletice, Radonice, Veleň, Zdíby v okrese Praha - východ a k.ú. Hodkovice, Horoměřice, Hostivice, Chrástany, Jinočany, Roztoky v okrese Praha - západ území, na němž je navržena dle souborného stanoviska ke konceptu územního plánu hl.m.Prahy nadřazená komunikační síť.

Adresa:	Telefon:	Fax:	IČO:	Bankovní spojení:
Pařížská 26 110 01 Praha 1 P.O.Box 243	(*2448 1111 2448 + linka	232 0767	064581	První městská banka Malé nám. 11 110 00 Praha 1
1046 500	1050 000	1053 000	1055 000	1055 500
34 375	749 375	748 750	740 625	729 375
43 000	1046 500	1050 000	1053 000	1055 000
52 500	724 375	749 375	748 750	740 625
				729 375
				1047 500
				724 375

Zdroj: [https://iprpraha.cz/uploads/assets/su/123033\\_97\\_our\\_di\\_ex.pdf](https://iprpraha.cz/uploads/assets/su/123033_97_our_di_ex.pdf)

## Posouzení vlivů silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně - Březiněves provází zbytečná hysterie

Po rozeslání pozvánek na veřejné projednání dokumentace a posudku o vlivech staveb 518 a 519 silničního okruhu kolem Prahy mezi Ruzyní a Březiněvsi, které MŽP svolalo na 6. 12. 2001 do auly Vysoké školy zemědělské v Suchdole, spustili představitelé hlavního města Prahy a městské části Prahy 6 tiskovou i korespondenční kampaň, obviňující ministerstvo životního prostředí z manipulace veřejným míněním a ovlivňování výsledků posouzení.

Ty podle nich spočívaly ve volbě místa konání veřejného projednání právě v Suchdole, jehož obyvatelé mohou být dotčeni v případě rozhodnutí pro variantu „J“. Z toho představitelé samospráv hlavního města a Prahy 6 vyvodili, že MŽP chtělo na veřejném projednání získat převahu zastánců varianty Ss a prosadit ji proti vůli a potřebám hlavního města.

Proti takové interpretaci volby místa konání se MŽP musí ohradit. Dokumentace a posudek o vlivech na životní prostředí těchto dvou staveb vyhodnocuje **pět variant umístění** a díky tomu se **bezprostředně dotýká 35 obcí, nejen Prahy**. Většina z nich leží na území Středočeského kraje a je od centrální Prahy vzdálena více než Suchdol. Místo veřejného projednání v Suchdole leží v těžišti dotčených obcí a městských částí Prahy a optimálně splňuje podmínku stejné dostupnosti pro občany dotčených obcí.

Kdyby si představitelé Prahy přečetli dokumentaci a posudek, které byly předmětem veřejného projednání, a nereagovali spíše podle novinových článků, zjistili by, že postup MŽP byl naprosto korektní a v souladu se zákonem č. 244/1992 Sb. a že **ministerstvo nelze obvinít z prosazování některé z variant**. Naopak MŽP a environmentální hnutí byla konfrontována v minulosti se situací, kdy s odvoláním na schválený územní plán hlavního města Prahy ani investor – ŘSD Praha, ani orgány města nepředkládaly do posouzení vlivů tohoto úseku silničního okruhu varianty a snažily se prosadit variantu „J“ jako **jedinou možnou**, ačkoliv přinejmenším dosud formálně platný územní plán velkého územního celku pražské a středočeské sídelní regionální aglomerace obsahoval řešení jiné a územní plán Prahy byl schválen v rozporu s ním. MŽP proto trvalo v souladu s posláním procesu EIA na **porovnání více variant**. Ne proto, aby prosadilo jinou variantu než „J“, ale aby byl vůbec naplněn účel a smysl celého procesu posuzování.

**Posudek** vypracovaný **nezávislým expertním týmem**, který byl spolu s dokumentací předmětem veřejného projednání, navrhuje v závěrečné části ministerstvu životního prostředí vydat stanovisko, které vyloučí tři z posuzovaných pěti variant a do územního a stavebního řízení připustí jako podmíněčně možné dvě varianty – „Ss“ a „J“ s tím, že z hledisek ochrany přírody, obyvatel Suchdola a dlouhodobých zájmů na rozvoji Prahy i přilehlé části Středočeského kraje **považuje za lepší variantu Ss, zejména pokud by byla kombinována s dalším**

**mostem přes Vltavu v severní části města**, jak předpokládá územní plán hlavního města (tak jako tak). Současně však **připouští a stanovuje podmínky i pro variantu „J“**, která slibuje větší ochranný efekt před nepříznivými účinky dopravy ve vnitřní Praze, je lépe projekčně připravená a reflektuje lépe situaci, že na dva mosty současně prostě stát ani město Praha nebudou mít prostředky a problémem je třeba naléhavě řešit.

Již je zřejmé, že o výběru konečné varianty **nelze jednoznačně rozhodnout jen podle environmentálních kritérií**. I u nich záleží výběr na tom, zda se větší váha přisoudí ochraně většího počtu obyvatel, nebo ochraně přírody. MŽP může pouze **upozornit správní úřady na environmentální důsledky** spojené s realizací obou nejlepších variant a pro obě **stanovit podmínky**, ošetřující co nejlépe ochranu životního prostředí. Tíha **konečného rozhodnutí** je však na orgánech, které povedou **řízení o umístění staveb a jejich povolení**. Teprve v nich se rozhoduje o právech a povinnostech účastníků řízení a zvažují se další okolnosti a podmínky. EIA má charakter pouze **expertního podkladu** pro toto řízení. Je na příslušných stavebních úřadech, jak tento odborný podklad využijí při svých správních řízeních a rozhodnutích a při formulování jejich podmínek. Tyto orgány také ovšem **přebírají plnou odpovědnost za důsledky těchto rozhodnutí**, včetně těch, které vyplnou z případného nerespektování stanoviska MŽP o posouzení vlivů na životní prostředí, až bude vydáno. Nic víc, nic míň. Do ukončení veřejného projednání a vydání stanoviska MŽP jsou projednávány dokumenty stanovisky investora, zpracovatele dokumentace EIA a zpracovatele posudku, kteří nejsou pracovníky MŽP. Tato stanoviska proto **nelze podsouvat MŽP**. Každý měl možnost své stanovisko v procesu posuzování vlivů těchto staveb uplatnit a MŽP je povinno vážít, zda přináší do hodnocení nějaké nové, dosud neprovedené impulsy a zabývat se jím v kontextu ostatních získaných informací.

**Stanovisko MŽP** však bude sděleno až **na konci celého zákonného procesu** a vše předtím jsou pouhé spekulace. Proto byla i hysterie kolem místa konání veřejného projednání zcela zbytečná.

*Ing. arch. Martin Říha,  
ředitel odboru posuzování  
vlivů na životní prostředí MŽP*

### Zdroj:

[https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/75081E510C1CA35BC1256FC800431ACB/\\$file/z01-2002\\_5.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/75081E510C1CA35BC1256FC800431ACB/$file/z01-2002_5.pdf)



### Příloha č. 3 – Seznam starostů tvořící uskupení STAROSTOVÉ PRO OKRUH



Zdroj:[https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Komplexni-posouzeni-alternativniho-navrhu-Prazskeh/D0\\_zprava\\_v10\\_priloha-01\\_starostove-pro-okruh.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Komplexni-posouzeni-alternativniho-navrhu-Prazskeh/D0_zprava_v10_priloha-01_starostove-pro-okruh.pdf.aspx)

## Příloha č. 4 – Návrh náměstka primátorky Petra Dolínka

9. náměstek primátorky Dolínek		
<i>k návrhu na omezení vjezdu nákladních vozidel nad 12 m do hl. m. Prahy</i>		
<b>TISK č. 22470</b>	<b>Doba projednávání:</b>	<b>9.23 – 9.26</b>
<b>PŘIZVANÍ:</b>	<b>Ing. Šíma – RFD MHMP</b>	
<b>HLASOVÁNÍ O USNESENÍ:</b>	<b>PRO:</b>	<b>9</b>
	<b>PROTI:</b>	<b>0</b>
	<b>ZDRŽEL SE:</b>	<b>0</b>
	<b>NEPŘÍTOMEN:</b>	<b>2</b>
	<b>náměstkyně primátorky Kislingerová radní Lacko</b>	
<b>PŘIJATO</b>	<b>USNESENÍ ČÍSLO</b>	<b>1745</b>

Předložený materiál uvedl předkladatel – náměstek primátorky Dolínek. Na základě návrhu náměstka primátorky Dolínka, došlo k úpravě termínů v navrhovaném usnesení.

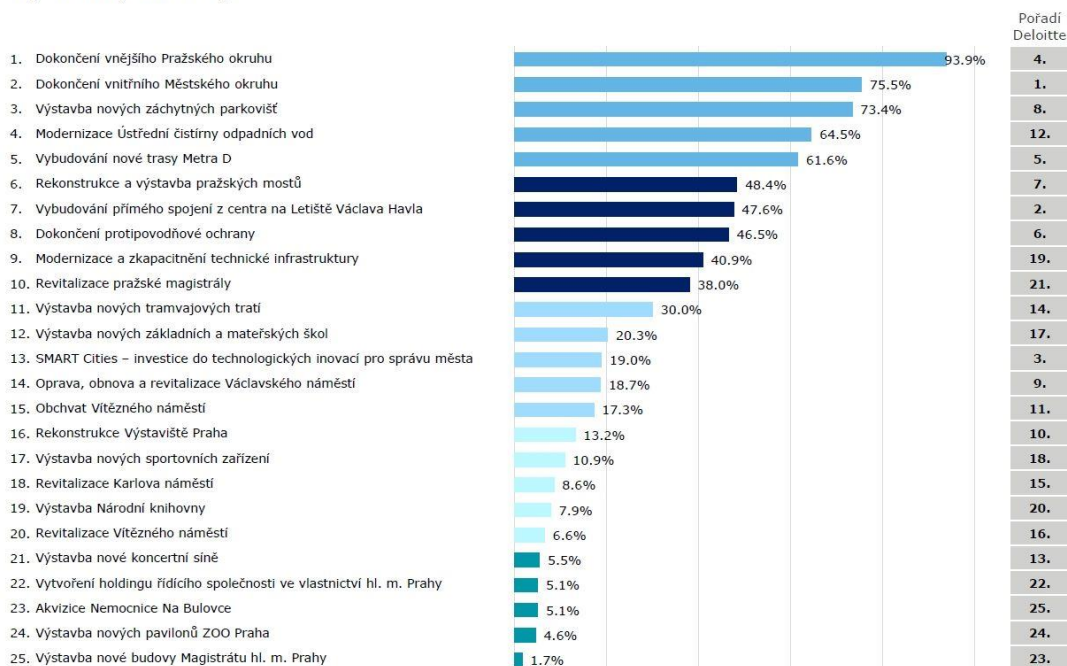
Navržené usnesení bylo s touto úpravou schváleno.

Zdroj:

[https://www.praha.eu/public/8f/6e/af/2258098\\_690346\\_\\_25.\\_zapis\\_25.\\_Rada\\_HMP\\_19.\\_7.\\_2016.\\_.pdf](https://www.praha.eu/public/8f/6e/af/2258098_690346__25._zapis_25._Rada_HMP_19._7._2016._.pdf)

## Příloha č. 5 – Výsledky ankety společnosti Deloitte

### Výsledky ankety



Zdroj: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/jak-zmenit-prahu-do-roku-2030-hlavni-je-doprava-nova-radnice/r~9d28e536f8fb11e6984a002590604f2e/>

## Příloha č. 6: MÚK Březiněves v budoucí podobě



Zdroj: <https://www.afrycz.cz/2018/12/15/d0-519-suchdol-brezineves/>



## Příloha č. 7: Kupní smlouva mezi ŘSD a Xaverov Trade,a.s.

**XAVEROV trade, a.s.**  
IČO: 27242731 DIČ: CZ27242731  
se sídlem: Lopatecká 223/13, Podolí, 147 00 Praha 4  
zastoupená:  
zapsaná v OR u Městského soudu v Praze pod sp. zn. B 10936  
.bankovní spojení: č.ú.

jako „prodávající“ na straně jedné

a

**Ředitelství silnic a dálnic ČR**  
státní příspěvková organizace  
IČO: 65993390 DIČ: CZ 65993390  
se sídlem: Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 - Nusle  
zastoupená:

jako „kupující“ na straně druhé

uzavřeli níže uvedeného dne, měsíce a roku, v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník, v platném znění, dále zák. č. 219/2000 Sb., o majetku ČR, v platném znění, zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění a zák. č. 416/2009 Sb., liniový zákon, v platném znění, tuto

### KUPNÍ SMLOUVU č.j.:RSD-1319/2022-1

#### I.

1.1 Prodávající je výlučným vlastníkem pozemku - pozemkové parcely č. 1205/37 o výměře 125331 m<sup>2</sup>, to vše v obci Praha a katastrálním území Běchovice (dále jen „předmět smlouvy“).

1.2 Pozemková parcela č. 1205/37 o výměře 125331 m<sup>2</sup> vznikla oddělením od pozemkové parcely č. 1205/37 o výměře 202446 m<sup>2</sup> v obci Praha a katastrálním území Běchovice dle geometrického plánu č. 1163-111/2019 ze dne 3.2.2021, odsouhlaseného Katastrálním úřadem pro hlavní město Prahu, Katastrální pracoviště Praha, dne 10.2.2021 pod č.j. PGP-536/2021-101.

#### II.

2.1 Prodávající touto smlouvou prodává a odevzdává předmět smlouvy uvedený v článku 1.1 této smlouvy se všemi součástmi a příslušenstvím, právy a povinnostmi, kupujícímu za kupní cenu uvedenou v článku 3.2 této smlouvy.

2.2 Kupující předmět smlouvy kupuje a přijímá do vlastnictví České republiky a příslušnosti hospodařit Ředitelství silnic a dálnic ČR pro zajištění veřejně prospěšné stavby „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice – dálnice D1“.

#### III.

3.1 Předmět smlouvy je popsán a ohodnocen ve znaleckém posudku č. 6090-12-2021 znalecké kanceláře Česká znalecká, a.s., Nezvalova 423, Hradec Králové, ze dne 6.9.2021. Dle tohoto znaleckého posudku je obvyklá cena předmětu smlouvy stanovena ve výši 31,332.750,- Kč.

Zdroj: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/24243831/Scan%20RSD-1319-2022-1-KS%20-XAVEROV%20trade%2C%20a.s.%20x%20%20C5%98SD.pdf>

## Příloha č. 8: Usnesení zastupitelstva MČ Praha 20



### Městská část Praha 20

#### Zastupitelstvo městské části Praha 20

#### USNESENÍ

#### 36. zasedání

číslo ZMC/36/1/0260/22  
ze dne 20.07.2022

#### Dopravní situace v MČ Praha 20 a v souvislosti s realizací Pražského okruhu i v rámci celé Prahy - (3.01)

#### Zastupitelstvo městské části Praha 20

##### 1. schvaluje

podání žaloby proti rozhodnutí Krajského úřadu Jihočeského kraje a rozhodnutí Úřadu městské části Praha 22 ve věci územního řízení o povolení záměru „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice - dálnice D1“ v intencích Přílohy č. 1 – Stručné shrnutí možností MČ Praha 20 ve věci SOKP 511, a to včetně návrhu na zahájení incidenčního přezkumu Zásad územního rozvoje a Územního plánu hl. m. Prahy v části dotčené záměrem

##### 2. ukládá

- podat příslušnému soudu žalobu proti rozhodnutí Krajského úřadu Jihočeského kraje č. j. KUJCK 42152/2021 ze dne 15. 6. 2022 a rozhodnutí Úřadu městské části Praha 22 č. j. P22 7892/2020 OV 04 ze dne 30. 7. 2020 ve věci řízení o povolení záměru s názvem „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice - dálnice D1.“

- podat návrh na zahájení incidenčního přezkumu Zásad územního rozvoje a Územního plánu hl. m. Prahy v části dotčené záměrem

2.1 Zodpovídá: **Mgr. Petr Měšťan,**  
Starosta

Termín: 29.07.2022

##### 3. ukládá

starostovi, aby udělil plnou moc Mgr. Jiřímu Vozákovi

3.1 Zodpovídá: **Mgr. Petr Měšťan,**  
Starosta

Termín: 29.07.2022

##### 4. schvaluje

uzavření Darovací smlouvy s Platformou za kvalitní dopravní infrastrukturu z. s. na poskytnutí právních a konzultačních služeb od Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu z. s. ve výši 30.000,- Kč

Zdroj: [https://www.pocernice.cz/app/uploads/2022/08/Prehled-usneseni-ze-Zastupitelstva-MC-ZMC-36\\_verejne-1.pdf](https://www.pocernice.cz/app/uploads/2022/08/Prehled-usneseni-ze-Zastupitelstva-MC-ZMC-36_verejne-1.pdf)

# Příloha č. 9: Kódovnik – Současní a bývalí političtí aktéři a odborníci

Kódová skupina	Současní a bývalí političtí aktéři a odborníci											
	1. Jméno a příjmení (přechýleno)	2. Titul	3. Datum narození	4. Titul	5. Datum narození	6. Titul	7. Datum narození	8. Titul	9. Datum narození	10. Titul		
01	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925
02	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925
03	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925
04	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925
05	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925
06	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925
07	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925
08	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925
09	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925
10	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925	Jan Pávek	prof. PhDr.	1925

Zdroj: vlastní

# Příloha č. 10: Kódovnik – Obyvatelé Středočeského kraje

Uvědomění	Obyvatelé Středočeského kraje									
	Jan Pávek	Pani Helena	Pani Jitka	Pan Roman	Pan Josef	Pani Renata	Pan Karel	Pani Jitka	Pan Jitka	Pan Jitka
01	Jan Pávek	Pani Helena	Pani Jitka	Pan Roman	Pan Josef	Pani Renata	Pan Karel	Pani Jitka	Pan Jitka	Pan Jitka
02	Jan Pávek	Pani Helena	Pani Jitka	Pan Roman	Pan Josef	Pani Renata	Pan Karel	Pani Jitka	Pan Jitka	Pan Jitka
03	Jan Pávek	Pani Helena	Pani Jitka	Pan Roman	Pan Josef	Pani Renata	Pan Karel	Pani Jitka	Pan Jitka	Pan Jitka
04	Jan Pávek	Pani Helena	Pani Jitka	Pan Roman	Pan Josef	Pani Renata	Pan Karel	Pani Jitka	Pan Jitka	Pan Jitka
05	Jan Pávek	Pani Helena	Pani Jitka	Pan Roman	Pan Josef	Pani Renata	Pan Karel	Pani Jitka	Pan Jitka	Pan Jitka
06	Jan Pávek	Pani Helena	Pani Jitka	Pan Roman	Pan Josef	Pani Renata	Pan Karel	Pani Jitka	Pan Jitka	Pan Jitka
07	Jan Pávek	Pani Helena	Pani Jitka	Pan Roman	Pan Josef	Pani Renata	Pan Karel	Pani Jitka	Pan Jitka	Pan Jitka
08	Jan Pávek	Pani Helena	Pani Jitka	Pan Roman	Pan Josef	Pani Renata	Pan Karel	Pani Jitka	Pan Jitka	Pan Jitka
09	Jan Pávek	Pani Helena	Pani Jitka	Pan Roman	Pan Josef	Pani Renata	Pan Karel	Pani Jitka	Pan Jitka	Pan Jitka
10	Jan Pávek	Pani Helena	Pani Jitka	Pan Roman	Pan Josef	Pani Renata	Pan Karel	Pani Jitka	Pan Jitka	Pan Jitka

Zdroj: vlastní





### **Příloha č. 13: Otázky pro obyvatele Středočeského kraje a hlavního města Prahy**

1. Jaké reakce převládaly po otevření prvních úseků Pražského okruhu?
2. Jaké přínosy a negativa by přinesl nově vybudovaný úsek č. 518 Pražského okruhu v severozápadní části města?
3. Jak reagujete na prohlášení tehdejšího primátora Kasla o ekofašistech?
4. Měl by se podle Vás zpoplatnit celý Pražský okruh či nikoliv a proč?
5. Proč jednotlivci a ekologické spolky napadají projekty, které mají být společností k užítku?
6. Jaký názor máte na potenciální zvýšení hluku u dopravních staveb a proč?
7. Jaké benefity přineslo propojení dálnic D1 a D5 Pražským okruhem?
8. Jak moc efektivně se podle Vás čerpají finanční prostředky na velké dopravní projekty?
9. Měl by se do financování Pražského okruhu zapojit i soukromý sektor a z jakého důvodu?
10. Co podle Vás nejvíce zdržuje dopravní výstavbu na území ČR?
11. Do jaké míry je důležitá politická shoda na klíčových dopravních stavbách?
12. Jaké benefity přinese otevření severní části Pražského okruhu?
13. Co podle Vás dělají špatně představitelé státu v rámci komunikace s občany?
14. Jak si podle Vás stojí ČR v porovnání s dalšími evropskými státy z hlediska silniční dopravy?
15. Měla by se severní část Pražského okruhu trasovat jižní variantou „J“ nebo severní variantou „Ss“ a proč?
16. Kdy podle Vás bude kompletně zrealizován celý Pražský okruh?