Nový průtah I/27 Plzní: Kapacitní silnice centrem, nebo zklidnění města?

Plzeňský institut současné architektury
Březen 2026

Plzeň se chystá rozhodnout o stavbě, která by středem města vedla novou a z velké části čtyřpruhovou silnici s téměř kilometrovou estakádou přes řeku Mži a má za to, že tím vyřeší problém přetížené Klatovské a Karlovarské třídy. Tato studie ukazuje, že se příslib nenaplní — a že existuje lepší cesta.

Plzní v současnosti prochází silnice I. třídy I/27 na trase Klatovská - sady Pětatřicátníků - Karlovarská. Jedná se o dlouhodobě nevyhovující řešení. Vytížená státní silnice prochází centrem města a protože je ve správě Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), město nemá pravomoc, jak komunikaci upravit a zklidnit, vybudovat více přechodů a rozšířit nevyhovující tramvajové ostrůvky.

Nová silnice na trase Sukova - Borská - Přemyslova - Karlovarská by část dopravy z Klatovské skutečně odvedla, zároveň by ale zatížila jiné ulice v centru, přilákala zpět auta z obchvatu a nevratně poškodila říční nivu Mže i Lochotínský park. Celé čtvrti s velkým potenciálem pro rozvoj a nové bydlení by se ocitly ve stínu silnice první třídy — jak to Plzeň v jiných místech již zažila.

Přitom existuje řešení, které je levnější, rychlejší a šetrnější: převést silnici I/27 na již existující obchvat, rozšířit ho o další dva pruhy a z Klatovské třídy udělat skutečnou městskou třídu se stromořadím, tramvají a cyklostezkami. Tato studie porovnává oba scénáře a předkládá konkrétní doporučení. Je určena každému, kdo chce pochopit, o co se v této debatě skutečně hraje — a kdo v ní má slovo.

Obr. 1: Město ustupuje kapacitní komunikaci. Přestavba Klatovské třídy a sadů Pětatřicátníků v 70. letech. Zdroj: Archiv města Plzně

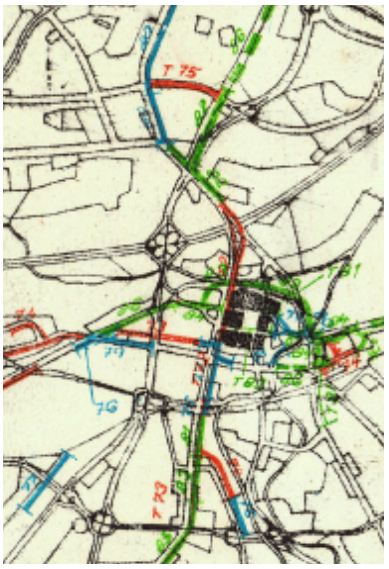
OBSAH

1. ÚVOD 2
2. METODOLOGIE A POUŽITÉ PODKLADY 3
3. VYMEZENÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ PRŮTAHU A JEJICH ROZPRACOVANOST 4
4. ARGUMENTY OBOU STRAN 8
5. DVA SCÉNÁŘE: ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA 9
6. URBANISTICKÉ DOPADY 11
7. DOPRAVNÍ EFEKTY 15
8. ŠIRŠÍ ENVIRONMENTÁLNÍ ASPEKTY 16
9. SOCIOEKONOMICKÉ SOUVISLOSTI 18
10. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ 19
PŘÍLOHY 20
ZDROJE 24
SEZNAM OBRÁZKŮ 24

1. ÚVOD

Myšlenka severojižního průtahu Plzní není nová. Již v roce 1970 počítal koncept tzv. Trojúhelníku s kapacitní komunikací vedoucí přes centrum, v roce 1985 vznikl návrh severojižní páteřní osy od Sukovy ulice a územní plán z roku 1988 trasu dále rozvinul. Výrazným dědictvím téže logiky — upřednostňovat průjezdnost před kvalitou veřejného prostoru — je Klatovská třída: původně městská ulice se po přestavbě v 70. letech proměnila v silně dopravně zatíženou osu, která dodnes výrazně snižuje kvalitu prostředí a obytnou hodnotu přilehlého území. Nový průtah hrozí tutéž chybu zopakovat — tentokrát o několik bloků dál.

Studie porovnává dva scénáře: výstavbu státního průtahu I/27 v úseku Sukova–Karlovarská a alternativní řešení bez nového průtahu, založené na posílení městského okruhu a zklidnění centra. Oba scénáře jsou hodnoceny ze čtyř hledisek — urbanistického, dopravního, environmentálního a socioekonomického. Analýza vychází z kritické interpretace dostupné projektové dokumentace, územně-plánovacích podkladů a strategických dokumentů města; jejich úplný seznam je uveden v kapitole Metodologie.



Obr. 2: Koncept tzv. Trianglu, rok 1970, Zdroj: Archiv města Plzně
Obr. 3: Návrh severojižní páteřní osy od Sukovy ulice, rok 1985, Zdroj: Archiv města Plzně
Obr. 4: Územní plán, rok 1988, Zdroj: Archiv města Plzně

2. METODOLOGIE A POUŽITÉ PODKLADY

Studie porovnává dva scénáře řešení dopravní situace v Plzni — výstavbu státního průtahu I/27 v úseku Sukova–Karlovarská a alternativní scénář bez průtahu, založený na posílení městských okruhů a zklidnění centra. Analýza neprovádí vlastní dopravní modelování; vychází z kritické interpretace dostupných projektových, územně-plánovacích a strategických podkladů a jejich vzájemného porovnání. Hodnocení je strukturováno do čtyř oblastí: urbanistické dopady, dopravní efekty, environmentální aspekty a socioekonomické souvislosti.

Použité podklady

Strategické dokumenty města Plzně

Zásady dopravní politiky města Plzně, MMP, ÚKRMP, SVSMP (1996)
Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně, ÚKRMP (2011)
Plán udržitelné mobility Plzně (PUMP), Mott MacDonald (2016)
Revitalizace centrální oblasti, ÚKRMP (2021)
Strategický plán města Plzně - aktualizace 2023, ÚKRMP (2023)
Plán udržitelné mobility Plzně 2026-2035, ÚKRMP (2025)
Územní plán Plzeň, Změna č. 4, ÚKRMP (2025)

Územní studie

Územní studie Zelený trojúhelník - sever, ÚKRMP (2016)
Územní studie Karlovarská, ÚKRMP (2021)
Studie propojení Kotkova–Korandova, ÚKRMP (2024)
Územní studie U Škodovky, ÚKRMP (2024)
Územní studie Centrální říční park, Sendler–Radilová (2024)

Projektová dokumentace a EIA průtahu I/27

I/27 Sukova–Karlovarská, III. etapa (Přemyslova–Karlovarská), SUDOP Praha (2013)
Doplněk dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, I/27 III. etapa, SUDOP Praha (2014)
I/27 Plzeň, Sukova–Borská, SUDOP Praha (2014)
Posudek I/27 Sukova–Karlovarská, III. etapa, SOM s.r.o. (2015)
Dopravní model Přemyslova–Karlovarská, PUDIS (2023)
Technicko-ekonomická studie ŘSD (2025)
Infoleták Silnice I/27 Plzeň, Přemyslova–Karlovarská, ŘSD (2026)
Infoleták Silnice I/27 Plzeň, Sukova–Borská, ŘSD (2026)

Srovnávací reference

Infoleták Silnice I/36 Pardubice, Trnová–Dubina, ŘSD (2026)

Další zdroje a iniciativy

Průtah Plzní — občanská iniciativa: prutah.cpkp.cz
Pěstuj prostor Plzeň: pestujprostor.plzne.cz

Omezení analýzy

Studie pracuje s dopravními daty z modelu PUDIS (2023), který byl zpracován pro potřeby projektové dokumentace průtahu — nikoli jako nezávislé srovnání scénářů. Výsledky jsou proto interpretovány kriticky a v konfrontaci s územně-plánovacími podklady města. Pro střední část trasy Borská–Přemyslova samostatná dokumentace EIA (posouzení vlivů na životní prostředí) dosud neexistuje; tato část je hodnocena na základě dostupných dopravních modelů a územních podkladů. [2]

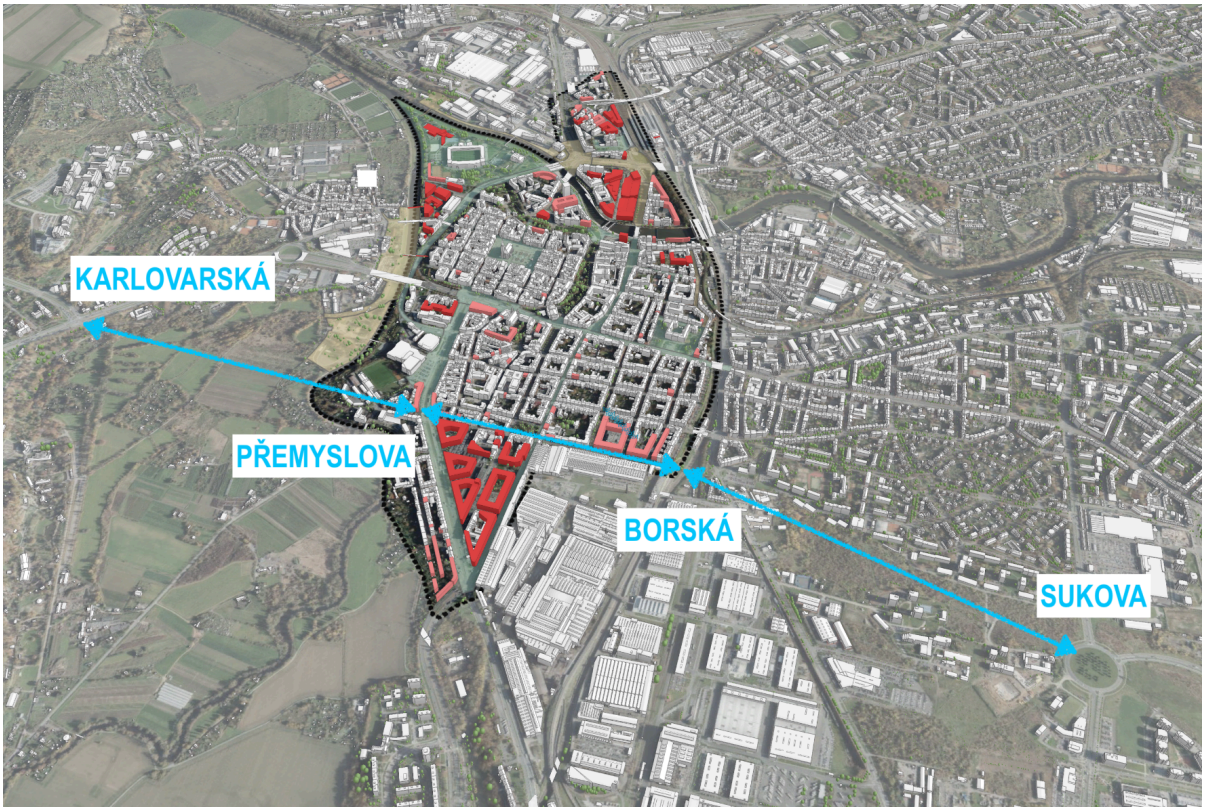
Posouzení vlivů na životní prostředí pro úsek Přemyslova–Karlovarská (SUDOP Praha, 2013–2014) nevychází ze srovnání se skutečnou nulovou variantou — tedy se stavem, kdy průtah vybudován není a doprava je odvedena na okruh. Místo toho porovnává budoucí stav s průtahem a okruhem se stavem z roku 2012 bez průtahu i bez okruhu, nikoli s alternativním dopravním řešením. Tato metodika vede k podhodnocení negativních vlivů průtahu a v

některých případech až k indikaci opačného vlivu, než ve skutečnosti nastane. EIA proto v této studii slouží jako dílčí podklad — především pro identifikaci dotčených druhů a lokalit. Hodnocení hluku, emisí a krajinného rázu je interpretováno kriticky s oporou o dopravní modely a územní studie. Dalším omezením je zastaralost podkladů: od zpracování EIA byl v Kalikově ulici realizován celý nový obytný blok, jehož obyvatelé v dokumentaci nejsou jako dotčená skupina zohledněni. [1]

Studie si neklade za cíl nahradit komplexní posouzení vlivů na životní prostředí, ale poskytnout podklad pro informovanou veřejnou a politickou debatu.

3. VYMEZENÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ PRŮTAHU A JEJICH ROZPRACOVANOST

Stavba státní silnice I/27 v Plzni je připravována ve třech na sebe navazujících úsecích, které dohromady tvoří severojižní průtah městem v úseku Sukova–Karlovarská. Tato případová studie pracuje se všemi třemi stavbami jako s jedním funkčním celkem a porovnává je s alternativním scénářem bez nového průtahu. [1][13][16]



Obr. 5: Vyznačení úseků průtahu I/27 v kontextu města Plzně, Zdroj: Interaktivní model, Revitalizace centrální oblasti, ÚKRMP 2021[16]

Úsek Sukova–Borská tvoří jižní napojení průtahu na dálniční síť a přivaděč k dálnici D5. Jde o čtyřpruhovou sběrnou komunikaci délky 1 240 m s prvky městského typu — doprovodnou alejí, parkovacími pruhy a zastávkovými zálivy MHD. Součástí stavby jsou dvě okružní křižovatky a sedm protihlukových stěn. [13][14]

Úsek Borská–Přemyslova prochází hustě zastavěným Jižním předměstím přes Korandovu ulici, Husovo náměstí a Kotkovu ulici. Vyžaduje rozšíření uličních profilů a částečné demolice blokové zástavby. Jako jediný ze tří úseků zatím nemá zpracovaný projekt záměru. [10]
.
Úsek Přemyslova–Karlovarská je tvořen estakádou délky 921,5 m a výšky až 15 m, která překlene údolí řeky Mže mezi Jižním předměstím a Lochotínem a sběrnou komunikací vedenou Kalikovou ulicí.. Součástí stavby je rovněž lávka pro pěší a cyklisty přes Mži délky 88 m. [1]

	Sukova–Borská	**Borská–Přemyslova**	**Přemysl.–Karlovarská**
Délka / parametry	1 240 m, 4 pruhy	900 m, 3-4 pruhy	Estakáda 922 m, 2 pruhy
EIA	Zjišťovací řízení 2015; záměr dále neposuzován	Samostatná EIA dosud neproběhla	Souhlasné stanovisko KÚ PK 13. 5. 2015; platnost prodloužena do 13. 5. 2027
Záměr projektu	Schválen Ministerstvem dopravy ČR (červen 2024)	Samostatný záměr neexistuje	Technicko-ekonomická studie dokončena 2025
Aktuální stav	Probíhá příprava DUSP, geotechnický průzkum, majetkopráv. vypořádání	Klíčovým podkladem Studie propojení Kotkova–Korandova, ÚKRMP (2024)	Probíhá příprava projektové dokumentace
Společné povolení	~2027	Není stanoveno	~2028
Zahájení stavby	2029	Není stanoveno	přelom 20. a 30. let
Uvedení do provozu	2030	Není stanoveno	přelom 20. a 30. let

Tab. 1: Stav přípravy jednotlivých úseků.

Obr. 6: Schéma úseku Sukova - Borská, Zdroj: ŘSD [13]
Obr. 7: Schéma úseku Přemyslova - Karlovarská, Zdroj: ŘSD [15]

4. ARGUMENTY OBOU STRAN

Debata o průtahu I/27 se vede více než půl století a odráží dva legitimní, ale zásadně odlišné pohledy na roli dopravy ve městě. Níže jsou shrnuty hlavní argumenty zastánců průtahu — vycházející z projektové dokumentace ŘSD a z veřejné diskuse pořádané spolkem Pěstuj prostor v lednu 2024 — a argumenty PISA a všech těch, kdo prosazují alternativní řešení bez nového průtahu centrem.

Argumenty pro výstavbu průtahu:

Silnice I/27 je součástí mezinárodní trasy E53 Plzeň–Mnichov.
Jde o dálkovou trasu mezinárodního významu propojující oblast Bavorska, Šumavy a Železnorudska s Plzeňskem a severními Čechami. ŘSD tuto roli považuje za klíčový argument pro vedení silnice I. třídy po komunikaci s požadovanými parametry, nikoli po okruhu stavěném jako silnice nižší kategorie. [21][13][15]

Stávající vedení přes Klatovskou třídu je prokazatelná dopravní závada. ŘSD v projektové dokumentaci konstatuje, že Klatovská třída slouží jako průtah silnice I/27 „zcela nevhodně" a odstranění této závady označuje za „zcela logické a nezbytné." Náměstek primátora pro dopravu Aleš Tolar na veřejné diskusi uvedl: *„Neznám lepší možnost, která by vyřešila problém na Klatovské"*. [21]

Záměr je v souladu s územním plánem a Zásadami územního rozvoje Plzeňského kraje. Ředitel Správy Plzeň ŘSD Miroslav Blabol na diskusi potvrdil, že přípravy průtahu probíhají ve vzájemné součinnosti s městem a krajem a jsou v souladu s jejich územně-rozvojovými dokumenty. [21]

Úsek Sukova–Borská je navrhován jako městský typ komunikace, nikoli jako tranzitní silnice.
ŘSD v projektové dokumentaci zdůrazňuje, že jižní část průtahu je navržena při dolním rozpětí normových hodnot, s parkovacími pruhy, doprovodnou alejí a zastávkovými zálivy MHD — tedy s parametry odpovídajícími spíše městské třídě než kapacitní silnici. [13]

Rozšíření západního okruhu na silnici I. třídy by bylo finančně mimořádně náročné. Ředitel ŘSD Blabol na diskusi odmítl přeložení I/27 na okruh s tím, že okruh má v současnosti kategorii silnice II. třídy a jeho přestavba na silnici I. třídy by představovala zásadní investici nad rámec dosud připraveného záměru. [21]

Proč PISA tyto argumenty nepovažuje za dostatečné?

K vedení dálkové tranzitní silnice: Mezinárodní trasy procházejí okolo desítek evropských měst jejich obchvaty, nikoli centry. Vedení I/27 po okruhu je technicky i administrativně realizovatelné — analogickým precedentem je např. přeložení silnice I/36 na obchvat Pardubic, realizované rovněž ŘSD. Jde tedy o otázku dopravně-politického rozhodnutí, nikoli systémové nemožnosti. [16]

K dopravní závadě na Klatovské: Průtah sníží intenzitu na Klatovské o přibližně 3 100 vozidel denně, zároveň však zatíží Kotkovu ulici o 9 400 a Korandovu o 5 700 vozidel denně — a přiláká zpět 2 300 vozidel ze západního okruhu. Problém se přesouvá, neřeší. Odklon na okruh přitom přináší srovnatelnou nebo větší úlevu pro Klatovskou bez těchto vedlejších efektů. [2]

K souladu s územním plánem: Územní plán sice s průtahem počítá, zároveň však počítá s kompaktní městskou zástavbou v lokalitách, které průtah přímo blokuje nebo znehodnocuje (Zelený trojúhelník, U Škodovky). Oba záměry jsou v územním plánu vzájemně rozporné — průtah fakticky znemožňuje naplnění rozvojových předpokladů, které tentýž plán deklaruje. [9][18][20]

K „městskému charakteru" úseku Sukova–Borská: I při dolním rozpětí normových hodnot jde o čtyřpruhovou sběrnou komunikaci s parametry silnice I. třídy. Veřejná debata na akci Pěstuj prostor ukázala zásadní napětí mezi požadavkem města (městská ulice) a požadavkem ŘSD (průtahový charakter komunikace) — přičemž pro střední úsek Borská–Přemyslova, procházející Husovým náměstím, neproběhla žádná věcná diskuse od roku 2009. [13][21]

K nákladům na okruh: Rozšíření stávajícího západního okruhu na čtyři pruhy nevyžaduje demolice, nevede přes hustě zastavěné území ani přes chráněné přírodní lokality. Okruh byl od počátku stavěn s tím, že bude v budoucnu rozšířen a jsou k tomu uzpůsobeny i jednotlivé objekty stavby (např. mosty). I při srovnatelné investiční náročnosti přináší podstatně nižší rizika — a nulové trvalé negativní dopady na centrum města a nivu řeky Mže.

Obr. 8: Veřejná diskuze spolku Pěstuj Prostor “Tah průtahem” v lednu 2024, Zdroj: Pěstuj Prostor [21]

5. DVA SCÉNÁŘE: ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA

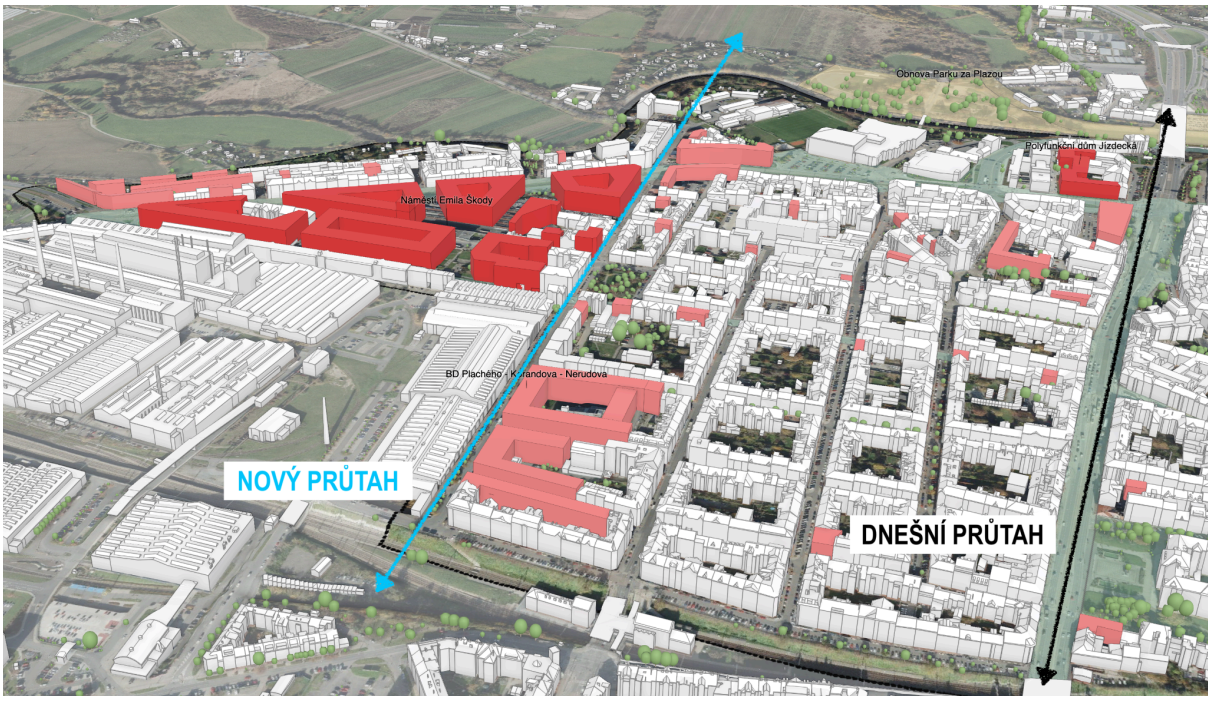
Tato případová studie porovnává dva odlišné scénáře řešení dopravy v Plzni v souvislosti s přetížením Klatovské třídy:

S obchvatem: bez průtahu, s rozšířeným okruhem a zklidněním města
Dopravní řešení bez nového průtahu centrem vychází z využití městského okruhu. Silnice I/27 by byla převedena na západní okruh do správy ŘSD – podobně jako například obchvat Pardubic I/36. Okruh by byl zkapacitněn na čtyřpruh a doplněn východním okruhem I/20 a propojkou Teplárna – Fakultní nemocnice. Klatovská třída i nová osa Sukova – Přemyslova by se proměnily v polyfunkční místní komunikace s preferenčními pruhy pro MHD, cyklostezkami, stromořadími a prvky dopravního zklidňování. Tranzit nákladních vozidel by byl zakázán. Pattonův most má v rámci okružního systému alternativní vazby. [16]

Tento přístup odpovídá původnímu Plánu udržitelné mobility Plzně i dalším strategickým dokumentům města. Je ekonomicky výhodnější, rychlejší a šetrnější k životnímu prostředí. Řešení bez průtahu má pozitivní dopad na kvalitu života obyvatel města a vytváří podmínky pro jeho kvalitní rozvoj. [5][7]

S průtahem: tranzit centrem města s estakádou přes Mži
Státní průtah I/27 v úseku Sukova – Karlovarská znamená vedení tranzitní dopravy centrem Plzně a přes jedinečné přírodní zázemí města v prostoru nivy řeky Mže. ŘSD plánuje vést dopravu přes hustě zastavěná území nebo území určená pro vznik kvalitní městské struktury. Ve své střední části tento přístup jen přesouvá problémy spojené s vedením silnice první třídy městem z Klatovské třídy o několik bloků dál. Ve skutečnosti však neřeší problém dopravní indukce. Podle dopravního modelu by průtah s estakádou sice dočasně odlehčil Karlovarské a Klatovské, zároveň by ale vrátil část vozidel ze západního okruhu zpět do centra a přitížil například Kotkově a Korandově ulici. Další vozidla by zatáhl i do rezidenčních čtvrtí jako je např. ul. Kotíkovská. [2][1]

Tento přístup je v rozporu se soudobými principy plánování rozvoje měst. V jakých ohledech je problematický, je podrobněji rozvedeno v následujících kapitolách.



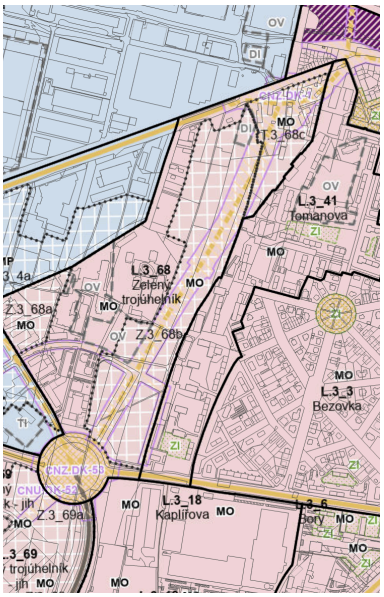
Obr. 9: Pohled na přestavbová území a souvislost s Klatovskou třídou, Zdroj: Interaktivní model, Revitalizace centrální oblasti, ÚKRMP 2021[6]

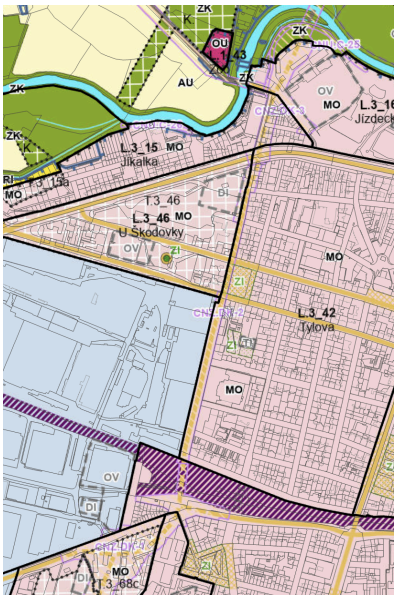
6. URBANISTICKÉ DOPADY

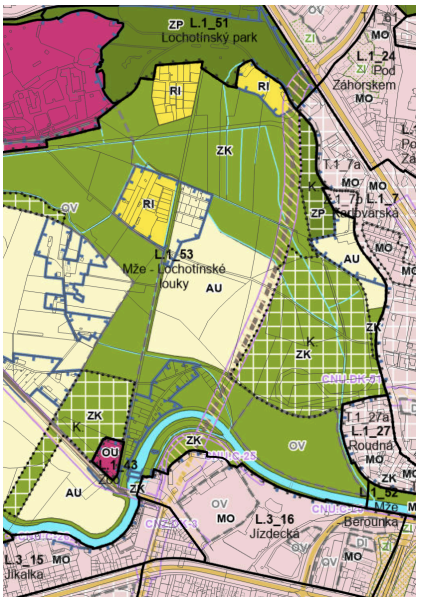
S obchvatem: Živé a prosperující město s kvalitní rekreací na dosah
Odstranění bariéry v podobě silnice I. třídy umožňuje, aby centrální oblast a Jižní Předměstí konečně fungovaly jako jeden svébytný a prostupný celek. Tento krok navíc otevírá potenciál pro přirozené začlenění areálu bývalé Škodovky do organismu města. Lokality jako Zelený trojúhelník, U Škodovky, Roudná a Karlovarská díky tomu získávají prostor pro plnohodnotný rozvoj, který plynule naváže na kvalitní urbanismus počátku 20. století, k němuž přímo přiléhají.[18][19][20]

Klatovská třída i nová městská osa Sukova–Přemyslova se mohou transformovat v reprezentativní městské třídy, které vyváženě propojují dopravní, pobytovou i obchodní funkci. Podél těchto tahů vzniká příležitost pro atraktivní bytovou zástavbu s aktivním parterem, jež posílí charakter lokality jako dobré adresy a pomůže oživit širší centrum. Všechny ulice v této ose, včetně Kotkovy a Korandovy, by měly získat polyfunkční charakter doplněný o stromořadí, bezpečné chodníky, cyklostezky a integrované parkování. Novou identitu místa podtrhnou kvalitní povrchy, vhodné osvětlení a moderní mobiliář. Husovo náměstí s parkem získá zklidněný charakter a stane se tak bezpečným a přívětivým předprostorem pro místní základní školu.

Odmítnutí kapacitního průtahu a estakády zároveň ochrání potenciál výjimečného poříčního parku v bezprostřední blízkosti centra. Podél řeky se tak otevírá cesta ke vzniku klidné rekreační zóny, nezatížené hlukem, emisemi a fyzickými bariérami dopravní stavby. Stejně tak zůstane plně zachován a nedotčen i Lochotínský park. [17]







Obr. 10: Úsek Sukova – Borská, Zdroj Územní plán Plzeň [9]
Obr. 11: Úsek Borská – Přemyslova, Zdroj Územní plán Plzeň [9]
Obr. 12: Úsek Přemyslova – Karlovarská, Zdroj Územní plán Plzeň [9]

Obr. 13: Bytový dům Korandova, ateliér Pro-story, Zdroj: BC Real (2025)

Obr. 14: Městské byty, náměstí E. Škody, Nosek a Raffelová architekti, Zdroj: plzen.eu (2025)

S průtahem: Vylidněné a chátrající město

Záměr vybudovat kapacitní průtah by zásadně oslabil rozvojový potenciál přestavbových lokalit Zelený trojúhelník a U Škodovky, kde územní plán předpokládá kompaktní městskou obytnou zástavbu. Přítomnost silnice I. třídy v těsném sousedství těchto ploch by snižovala jejich atraktivitu, zhodnocení i využitelnost, a zároveň by znemožnila přirozené zapojení bývalého areálu Škoda včetně Techmánie do živé městské struktury. Podle strategického dokumentu Revitalizace centrální oblasti se právě v ose budoucího průtahu nachází přibližně deset městských bloků s vysokým potenciálem

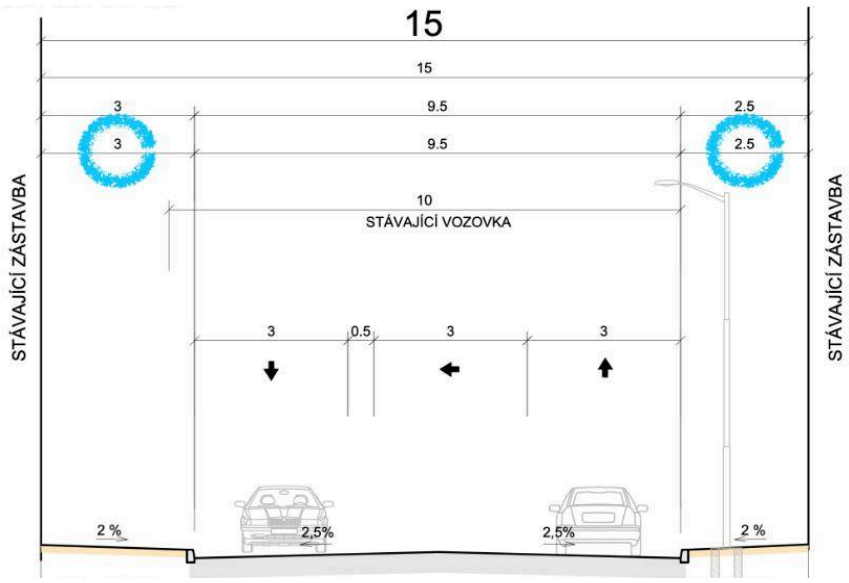
pro oživení centra. Umístění silnice první třídy by však jejich kvalitu a obytnou hodnotu zásadně podlomilo. [9][12][6]

Dopravní zátěž kolem 15 tisíc vozidel denně by přinesla zvýšený hluk, emise i výrazný bariérový efekt, který by zhoršil podmínky bydlení v přilehlých lokalitách — zejména v Tomanově, na Bezovce, Jižním předměstí, v Tylově, U Škodovky, Jízdecké, Na Jíkalce, ale i na Roudné a Karlovarské. Projekt je navíc v přímém rozporu s cílem rozvíjet kompaktní město a posilovat roli centra. Namísto zklidnění by se střed města proměnil v tranzitní dopravní koridor. Zkušenosti z jiných částí Plzně, například z ulic U Trati nebo Přemyslovy, přitom jasně ukazují, že obdobné průtahy vedly k postupnému úpadku, vylidňování a zanedbání přilehlého území. Podobný scénář by mohl nastat i zde — včetně plánované demolice původní blokové zástavby v Kotkově a Kalikově ulici. [2]

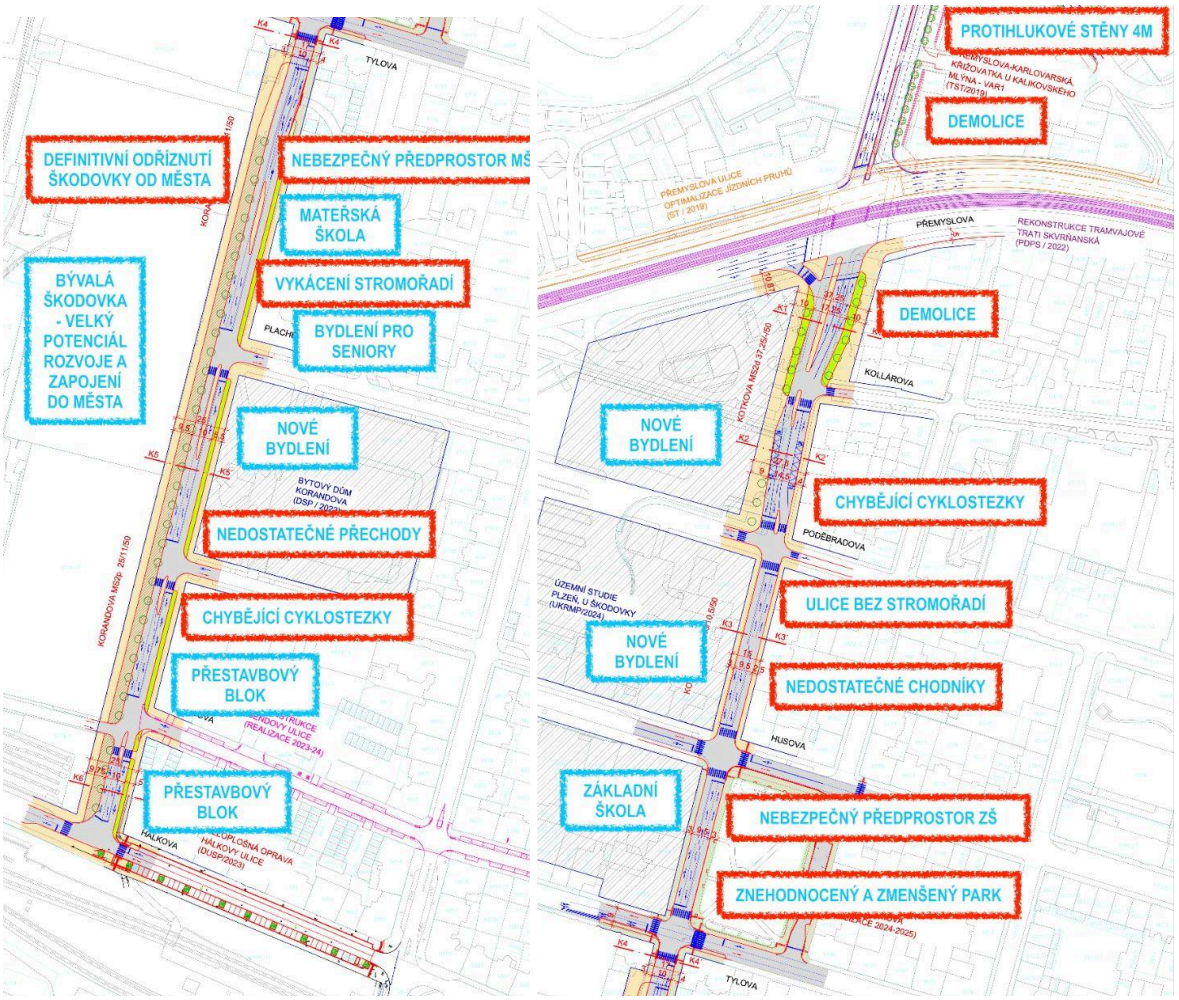
Problémem jsou rovněž konkrétní prostorové zásahy: úzké uliční profily, zúžené chodníky, odstranění stromořadí v Korandově ulici nebo nevhodně řešený předprostor základní školy na Husově náměstí a mateřské školy v Korandově ulici. V Kalikově a Koželužské ulici hrozí doplnění protihlukové stěny o výšce kolem čtyř metrů, jež by území vizuálně i funkčně uzavřela. Stejné bariéry lze ale očekávat v celém úseku Sukova–Přemyslova, kde by podobně jako v Kaplířově nebo ulici U Trati vznikl necitlivě vedený dopravní koridor doplněný vizuálním smogem v podobě reklamních ploch. [14]

Zvlášť problematickým prvkem je navrhovaná estakáda. Konstrukce o délce 922 metrů a výšce až 15 metrů by překlenula údolí Mže v dosud nezastavěném říčním koridoru nedaleko centra a nevratně narušila charakter tohoto cenného přírodního prostoru. Tím by došlo k výraznému oslabení rekreační i krajinářské hodnoty širšího zázemí města. Zásah by zasáhl také Lochotínský park a Kilometrovku – území, která dnes představují jedny z nejcennějších klidových oblastí Plzně. [11]

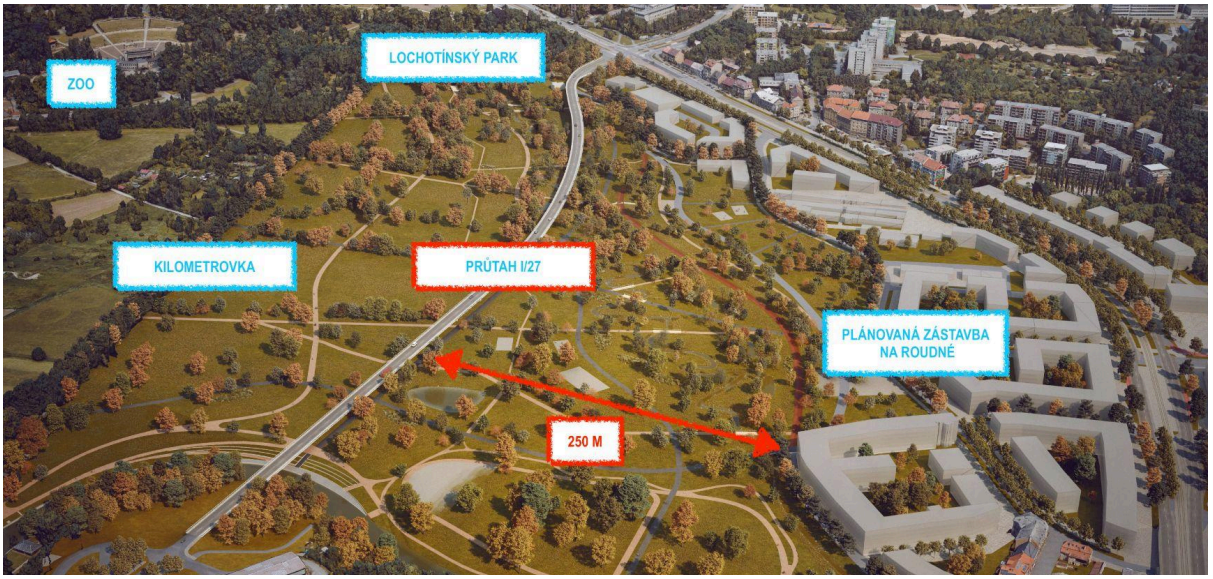
Obr. 15: Kaplířova ulice s protihlukovými stěnami, Zdroj: mapy.com (2026)
Obr. 16: Ulice U Trati s protihlukovými stěnami, Zdroj: mapy.com (2026)



Obr. 17: Řez K3-K3' Kotkova - uliční profil, Studie propojení Kotkova - Korandova, Zdroj: ÚKRMP [10]



Obr. 18: Dopravní situace s vyznačením důsledků průtahu, podklad Studie propojení Kotkova - Korandova, Zdroj: ÚKRMP [10]



Obr. 19: Vyznačení důsledků průtahu nivou Mže, Zdroj: Územní studie Centrální poříční park, Sendler - Radilová [17]

7. DOPRAVNÍ EFEKTY

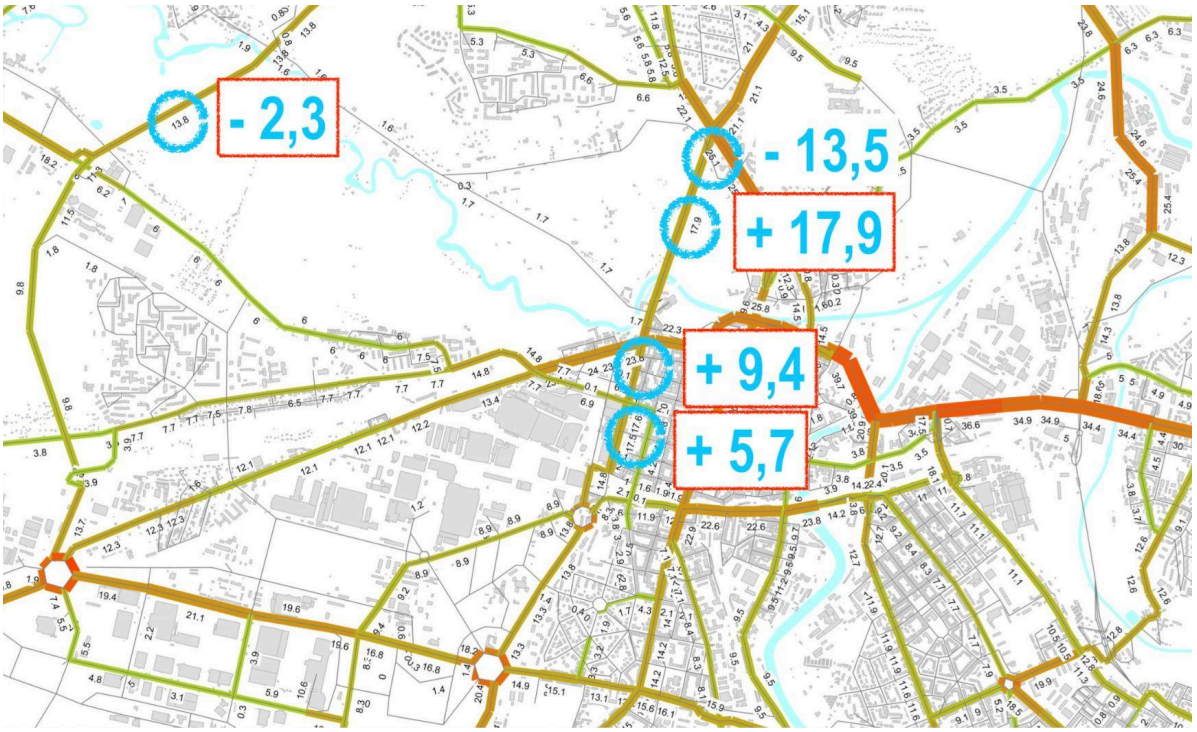
S obchvatem: Odklonění dopravy z města na rozšířený okruh
Západní okruh má stále částečnou volnou kapacitu a i ve stávajícím dvoupruhovém uspořádání je schopen pojmout další vozidla. Jeho zkapacitnění na čtyřpruh a převod I/27 do správy ŘSD by ještě více motivovalo řidiče objet město po okruhu. Nevyžaduje demolice – okruh je postaven, stačí rozšíření, nicméně je nutné se věnovat křižovatkám na jeho obou koncích. [2]

Východní okruh I/20 a propojky vytvoří okružní systém rozvádějící dopravu po obvodu. Klatovská s tempem 30 a preferenčními pruhy MHD by sloužila pouze místním relacím. Riziko indukované dopravy je minimální – kapacita roste na okruhu, ve městě se omezuje. Díky úspoře místa, kterou by zabrala několikaproudá silnice první třídy zbyde více místa pro kvalitní pěší dopravu, mikromobilitu, ale třeba i zásobovací boxy nebo parkování pro rezidenty.

S průtahem: Návrat vozidel z okruhu do centra
Model PUDIS z roku 2023 analyzoval scénáře s dokončeným okruhem bez průtahu versus s průtahem I/27. Estakáda by zvládla jen 17,9 tisíc vozidel denně – kapacitu běžné dvoupruhové komunikace, nikoli kapacitní silnice první třídy. I přes pokles intenzity na Karlovarské třídě o 13,5 tisíc a Klatovské o 3,1 tisíc by došlo k výraznému zatížení Kotkovy (+9,4 tisíc) a Korandovy (+5,7 tisíc). [2]

Alarmující je zejména návrat 2,3 tisíc vozidel ze západního okruhu zpět do centra, protože nová trasa přiláká řidiče kratší cestou. Křižovatka I/27 × Karlovarská se čtvrtým ramenem navíc sníží celkovou propustnost a stane se úzkým hrdlem, které nevyužije potenciál investice. Celkovou kapacitu průtahu limitují stávající světelně řízené křižovatky. [2]

Díky velké prostorové náročnosti silnice první třídy nezbývá v uličních profilech dostatek místa pro nemotorovou dopravu - cyklisty a pěší a pro kvalitní a spojitou modrozelenou infrastrukturu. [10]



Obr. 20: Pentlogram - model automobilové dopravy s novým průtahem I/27, Zdroj: PUDIS [2]

8. ŠIRŠÍ ENVIRONMENTÁLNÍ ASPEKTY

S obchvatem: Ochrana zdraví obyvatel a klimatu
Soustředění dálkové dopravy na okruh přesune hluk, emise i ostatní negativní vlivy mimo obytné oblasti a do koridorů podél již existující kapacitní infrastruktury. Nedochází tak k zásahům do doposud nenarušených lokalit — okruh vede mimo hustě osídlené bloky, podél průmyslu a železnice. Zklidnění Klatovské třídy, omezení tranzitu a preference MHD přispívá ke snižování emisí v centru. Rozvoj kvalitních stezek a chodníků dále motivuje k volbě udržitelných způsobů dopravy.

Bez průtahu a estakády zůstane nedotčen harmonický krajinný ráz údolí Mže — jedna z nejvýraznějších přírodně-kulturních hodnot plzeňského zázemí. Alej Kilometrovka, panoramatické pohledy na historické centrum i charakter poříčního parku si zachovají svoji estetickou celistvost. Lochotínský park i nadregionální biokoridory ÚSES (Územní systém ekologické stability - síť propojených přírodních prvků zajišťujících migraci živočichů a rostlin krajinou) zůstanou propojeny a funkčně průchodné. Citlivé přírodě blízké úpravy niv, lučních přítoků a vodních toků mohou dále posílit ekosystémové služby tohoto území — zejména rekreační, estetické, klimaticko-regulační i hydrologické funkce. [10] [11]

Obr. 21: Územní studie Centrální poříční park, bez průtahu I/27, Zdroj: Sendler - Radilová [17]

S průtahem: Emise, prach, hluk a kácení
Silnice I. třídy přinese výraznou hlukovou a emisní zátěž nejen do hustě osídlené části centra, ale i do klidné nivy Mže, kde se hluk šíří otevřeným údolím bez přirozených bariér. Mimořádně citlivými místy jsou mateřská škola v Korandově ulici a základní škola na Husově náměstí. Přestože EIA správně identifikuje místa, kde dochází k překročení hlukových limitů, nezabývá se otázkou, zda existuje jiná varianta řešení, která by ke stejnému překročení nevedla — ani tím, zda stavbou skutečně dojde ke zlepšení sledovaných ukazatelů oproti stavu bez průtahu. [11]

Průtah kříží lokální biocentrum Kalikovský mlýn i nadregionální biokoridory ÚSES. Silnice zasáhne do registrovaného VKP Lochotínský park, jehož východní okraj o ploše přibližně 5 000 m² bude zabrán dopravní infrastrukturou — vyžaduje to kácení 127 stromů (lip, borovic a javorů) a přeruší návaznost parku na zeleň podél ulice Pod Vinicemi. Estakáda přemostí údolní nivu a vodní toky Mže, čímž naruší další VKP ze zákona. Dojde rovněž k záborům mimolesní zeleně v úseku Sukova–Borská a ke kácení stromů podél Korandovy ulice a parku na Husově náměstí. [14]

Průtah vede harmonickou krajinou — alejí Kilometrovka, Lochotínským parkem a územím s panoramatickými pohledy na historické jádro. Zásah do krajinného rázu je v procesu EIA hodnocen jako středně silný a dotýká se přírodních, kulturních, historických i estetických hodnot. Konkrétním dopadem je také pohledové a fyzické odříznutí Kalikovského mlýna jako kulturního a společenského centra. [11]

V dotčených úsecích byl zaznamenán výskyt početné skupiny zvláště chráněných druhů: obojživelníků (ropucha obecná a zelená, skokan skřehotavý, čolek obecný), plazů (ještěrka obecná, slepýš křehký, užovka obojková), ptáků (ledňáček říční, slavík obecný, krahujec obecný, chřástal

polní) a čtyř druhů netopýrů. V období výstavby těmto druhům hrozí přímé rušení, usmrcování a ztráta biotopu; provoz stavby pak představuje trvalé riziko kolizí, zejména pro netopýry. [11] [14]

Obr. 22,23: Územní studie Centrální poříční park, bez/s průtahem I/27, Zdroj: Sendler - Radilová [17]

Obr. 24,25: Územní studie Centrální poříční park, bez/s průtahem I/27, Zdroj: Sendler - Radilová [17]

9. SOCIOEKONOMICKÉ SOUVISLOSTI

S obchvatem: Podmínky pro ekonomický rozvoj
Odklon tranzitní dopravy na okruh a zklidnění centra otevírá přímý ekonomický potenciál dotčených lokalit. Zkušenosti z českých i zahraničních měst ukazují, že po odvedení tranzitní dopravy ze zastavěného území rostou ceny nemovitostí v dříve zatížených ulicích prokazatelně — a s nimi i příjmy z daní a zájem investorů. Zklidněné ulice navíc posilují obchodní a gastronomické aktivity: pěší zákazníci utrácejí v ulici průměrně více než projíždějící motoristé, což se přímo projevuje na obratu místních podniků. Scénář bez průtahu tak nepředstavuje jen urbanistický benefit, ale i ekonomicky výhodnější strategii rozvoje kompaktního města, která snižuje dlouhodobé náklady na správu infrastruktury a generuje vyšší místní příjmy. [12]

S průtahem: Ekonomická eroze centra
Silnice I. třídy středem města sice může krátkodobě snížit zátěž Klatovské třídy, zároveň však nevratně podlomí hodnotu rozsáhlých rozvojových ploch v ose průtahu. Přítomnost kapacitní komunikace v těsném sousedství ploch určených pro novou zástavbu — Zelený trojúhelník, U Škodovky — dramaticky sníží jejich investiční atraktivitu a zhodnocení, čímž město přijde o klíčový zdroj budoucích příjmů z developmentu. Zkušenosti z ulic U Trati a Přemyslovy přitom jasně

dokumentují, jak obdobné průtahy vedou k postupnému úpadku a vylidňování okolního území — s přímými dopady na výnosy z místních daní a kvalitu podnikatelského prostředí. Ekonomické náklady průtahu tak dalece přesahují samotné investiční výdaje na stavbu a projeví se jako trvalá ztráta rozvojového potenciálu širšího centra. [12]

10. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Tato případová studie ukazuje, že záměr severojižního průtahu I/27 v úseku Sukova–Karlovarská nepředstavuje řešení dopravní situace v Plzni, ale přemístění a prohloubení jejích problémů. Průtah by sice dočasně odlehčil Klatovské třídě a Karlovarské, zároveň by však přenesl dopravní zátěž do jiných částí hustě zastavěného centra, nenávratně poškodil nivu řeky Mže a zmařil rozvojový potenciál lokality, kterou územní plán určuje pro novou kompaktní městskou zástavbu. [12]

Napříč všemi sledovanými oblastmi — urbanismem, dopravou, životním prostředím i socioekonomickým rozvojem — vychází scénář obchvatu jako zřetelně příznivější. Je rychleji realizovatelný, nevyžaduje demolice, rozsáhlou majetkovou přípravu a odpovídá strategickým dokumentům města a principům udržitelné mobility a chrání hodnoty, které jsou pro Plzeň dlouhodobě nezastupitelné: kompaktní centrum, řeku Mži jako přírodní zázemí a Lochotínský park jako rekreační aktivum.

Varující historické srovnání s přestavbou Klatovské třídy v 70. letech dokládá, že kapacitní průtah centrem nepřináší dlouhodobou dopravní úlevu, ale generuje novou dopravu a ničí veřejný prostor na generace dopředu. Plzeň má dnes reálnou příležitost se tomuto scénáři vyhnout — pokud se rozhodnutí o I/27 přestane vnímat jako technická záležitost a stane se předmětem otevřené politické a společenské debaty o tom, jakým městem chce Plzeň být v příštích padesáti letech.

PISA proto doporučuje:

1. **Upravit Územní plán Plzeň tak, aby neurčoval trasování silnic I. třídy vůbec (tedy nepředepisoval kdo má komunikaci spravovat) a soustředil se na členění dopravního systému podle funkčních skupin dle urbanisticko-dopravní funkce - v souladu se smyslem územního plánu. Případně upravit Územní plán Plzeň tak, aby navrhoval přeložku silnice I/27 do polohy obchvatu.**
2. **Medializovat informaci, že změna územního plánu nevyžaduje změnu nadřazené dokumentace, tj. Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje (ZÚR PK), neboť ZÚR nenavrhuje, ani nemůže navrhovat v souladu se zákonem, metodickými pokyny a ustálenou praxí koridor pro dopravní infrastrukturu místního významu, tedy koridor nacházející se na území jedné obce a nepřesahující do území více obcí, a tedy vyvrátit opakovaně zmiňovanou dezinformaci o nutnosti změny ZÚR PK.**
3. **Zahájit transparentní posouzení celého průtahu jako jednoho celku a porovnat s variantou bez průtahu, a výsledky veřejně prezentovat**
4. **Iniciovat jednání o převodu I/27 na trasu západního okruhu v režii ŘSD a jeho rozšíření na čtyři pruhy**
5. **Paralelně upravit Klatovskou třídu — zklidnění provozu, více přechodů, vyhrazené pruhy pro cyklisty, stromořadí a zákaz průjezdu nákladní dopravy**
6. **Uspořádat veřejnou debatu s aktivním zapojením obyvatel Jižního Předměstí, Roudné a Lochotína**

Podrobný přehled doporučení s odpovědnými subjekty a časovými horizonty viz Příloha - Tabulka 2.

PŘÍLOHY

Tabulka 2 - Harmonogram jednotlivých doporučení

Následující tabulka udává k jednotlivým doporučením konkrétní nositele úkolu a ideální časový horizont k jejich naplnění:

1. Územní plán a strategie

Doporučení	Adresát	Časový horizont
Upravit ÚP Plzeň tak, aby neurčoval trasování silnic I. třídy	Zastupitelstvo města Plzně	Bezodkladně
Vypustit severojižní průtah Lochotínskými loukami a Roudnou z územního plánu	Zastupitelstvo města Plzně	Nejbližší změna územního plánu
Ponechat stávající trasu pouze jako místní komunikaci k dalšímu prověření	Magistrát města Plzně / ÚKRMP	Průběžně

2. Transparentní posouzení variant

Doporučení	Adresát	Časový horizont
Posoudit celý průtah jako jeden funkční celek v rámci EIA, včetně dosud neposouzené střední části Borská–Přemyslova	Ministerstvo životního prostředí / Krajský úřad Plzeňského kraje	Před vydáním společného povolení (očekáváno 2027–2028)
Zahrnout do hodnocení variantu bez průtahu se srovnáním dopadů na dopravu, zdraví, krajinu a investiční náklady	ŘSD jako investor / MŽP jako gestor EIA	V rámci přípravy dokumentace EIA
Výsledky veřejně prezentovat a zpřístupnit všem dotčeným stranám	ŘSD / Krajský úřad Plzeňského kraje	Před jakýmkoliv dalším povolováním

3. Alternativní dopravní řešení

Doporučení	Adresát	Časový horizont
Iniciovat jednání o převodu I/27 na trasu západního okruhu a jeho rozšíření na čtyři pruhy v režii ŘSD — analogicky např. k řešení obchvatu Pardubic (I/36)	Primátor města Plzně / Krajský úřad PK / Ministerstvo dopravy / ŘSD	Bezodkladně — před zahájením projektové dokumentace pro společné povolení

Zklidnit Klatovskou třídu: zklidnění dopravy, vyhrazené cyklopruhy, stromořadí, zákaz průjezdu nákladní dopravy	Magistrát města Plzně / ÚKRMP	Nezávisle na rozhodnutí o průtahu — krátkodobý horizont
Dokončit východní okruh I/20 a propojku Teplárna–Fakultní nemocnice jako součást okružního systému	Ministerstvo dopravy / ŘSD	Střednědobý horizont (do 2030)

4. Participace veřejnosti

Doporučení	**Adresát**	**Časový horizont**
Uspořádat veřejnou debatu s prezentací obou scénářů	Magistrát města Plzně / PISA / Pěstuj Prostor	Před vypršením platnosti stanoviska EIA (květen 2027)
Aktivně zapojit obyvatele Jižního Předměstí, Roudné a Lochotína formou diskuzí, průzkumů a participativních workshopů	Magistrát města Plzně / ÚKRMP	Jaro–podzim 2026

Tabulka 3 - porovnání scénářů

Následující tabulka shrnuje hodnocení obou scénářů napříč čtyřmi sledovanými oblastmi. Podrobná analýza je rozvedena v jednotlivých kapitolách.

Oblast	S obchvatem — bez průtahu	S průtahem I/27 centrem
Urbanismus	Otevírá rozvojový potenciál brownfieldů (Zelený trojúhelník, U Škodovky); Klatovská třída a osa Sukova–Přemyslova se mohou stát plnohodnotnými městskými bulváry	Blokuje zástavbu v ose průtahu; hrozí vylidňování a chátrání přilehlých čtvrtí — obdobně jako v ulicích U Trati a Přemyslovy
Doprava	Odklon tranzitu na rozšířený okruh; minimální riziko indukované dopravy; více prostoru pro MHD, cyklisty a pěší	Dočasná úleva Klatovské (+3 100 vozidel/den méně), ale nárůst na Kotkově (+9 400) a Korandově (+5 700); návrat 2 300 vozidel z okruhu zpět do centra
Životní prostředí	Zachování nivy řeky Mže, Lochotínského parku, aleje Kilometrovka; snížení emisí a hluku v centru, převedení zátěže na zkapacitněný obchvat mimo zastavěná a cenná přírodní území	Estakáda 922 m / výška až 15 m přes nivu Mže; kácení 127 stromů; zásah do ZCHÚ a nadregionálních biokoridorů; hluk a emise v hustě osídlené části centra
Socioekonomika	Růst hodnoty nemovitostí v zklidněných ulicích; atraktivita lokality pro investory a nové obyvatele; vyšší obrat místních obchodů	Pokles investiční atraktivity rozvojových ploch; riziko úpadku podél průtahu; ekonomické ztráty přesahují samotné investiční náklady stavby
Procesní stav	Nevyžaduje nové EIA; realizovatelný postupně bez nutnosti demolice	Chybí EIA pro střední úsek Borská–Přemyslova; platnost stanoviska pro severní úsek vyprší v květnu 2027
Orientační náročnost	Rozšíření existující infrastruktury; nižší investiční náklady, žádné demolice	Nová stavba v hustě zastavěném území + estakáda; demolice bloků v Kotkově a Kalíkově ulici; vysoké investiční i provozní náklady

Glosář pojmů

Biokoridor — pruh krajiny propojující izolované přírodní lokality; umožňuje migraci živočichů a šíření rostlin. Přerušení biokoridoru (např. stavbou) může vést k izolaci populací a jejich postupnému zániku.

EIA (Environmental Impact Assessment) — zákonem povinné posouzení vlivů stavby na životní prostředí. Probíhá před vydáním povolení a zahrnuje hodnocení dopadů na ovzduší, vodu, půdu, přírodu, zdraví obyvatel i krajinný ráz.

Estakáda — nadzemní mostní konstrukce nesená pilíři, která přemosťuje terénní překážku (údolí, řeku, jiné komunikace). V případě průtahu I/27 se jedná o konstrukci délky 922 m a výšky až 15 m přes nivu řeky Mže.

Indukovaná doprava — jev, při kterém nová nebo rozšířená silnice přiláká dodatečný provoz, který by bez ní nevznikl nebo volil jinou trasu. Výsledkem je, že nová kapacita se zaplní rychleji, než dopravní modely předpokládaly.

Územní plán — závazný dokument obce, který stanovuje, jak smí být jednotlivé části jejího území využívány (bydlení, průmysl, zeleň, doprava aj.). Změna územního plánu vyžaduje schválení zastupitelstvem.

PUMP (Plán udržitelné mobility Plzně) — strategický dokument z roku 2016 (zpracovatel Mott MacDonald), který stanovuje dlouhodobé cíle rozvoje dopravy v Plzni s důrazem na MHD, cyklistiku a pěší dopravu.

ŘSD (Ředitelství silnic a dálnic) — státní organizace spravující dálnice a silnice I. třídy v České republice. Průtah I/27 připravuje ŘSD jako investor.

ÚSES (Územní systém ekologické stability) — síť vzájemně propojených přírodních prvků v krajině, jejíž zachování je povinností vyplývající ze zákona o ochraně přírody a krajiny.

VKP (Významný krajinný prvek) — zákonem chráněná část krajiny (lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy aj.). Zásah do VKP vyžaduje závazné stanovisko orgánu ochrany přírody.

ÚKRMP (Útvar koncepce a rozvoje města Plzně) — odborné pracoviště Magistrátu města Plzně zodpovědné za územní plánování, urbanistické studie a koncepci rozvoje města.

ZDROJE

[1] I/27 Sukova–Karlovarská, III. etapa (Přemyslova–Karlovarská), SUDOP Praha (2013)
[2] Dopravní model Přemyslova–Karlovarská, PUDIS (2023)
[3] Zásady dopravní politiky města Plzně, MMP, ÚKRMP, SVSMP (1996)
[4] Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně, ÚKRMP (2011)
[5] Plán udržitelné mobility Plzně (PUMP), Mott MacDonald (2016)
[6] Revitalizace centrální oblasti, ÚKRMP (2021)
[7] Strategický plán města Plzně - aktualizace 2023, ÚKRMP (2023)
[8] Plán udržitelné mobility Plzně 2026-2035, ÚKRMP (2025)
[9] Územní plán Plzeň, Změna č. 4, ÚKRMP (2025)
[10] Studie propojení Kotkova–Korandova, ÚKRMP (2024)
[11] Posudek I/27 Sukova–Karlovarská, III. etapa, SOM s.r.o. (2015)
[12] Technicko-ekonomická studie ŘSD (2025)
[13] Infoleták Silnice I/27 Plzeň, Sukova–Borská, ŘSD (2026)
[14] I/27 Plzeň, Sukova–Borská, SUDOP Praha (2014)
[15] Infoleták Silnice I/27 Plzeň, Přemyslova–Karlovarská, ŘSD (2026)
[16] Infoleták Silnice I/36 Pardubice, Trnová–Dubina, ŘSD (2026)
[17] Územní studie Centrální říční park, Sendler–Radilová (2024)
[18] Územní studie Zelený trojúhelník - sever, ÚKRMP (2016)
[19] Územní studie Karlovarská, ÚKRMP (2021)
[20] Územní studie U Škodovky, ÚKRMP (2024)
[21] Pěstuj prostor Plzeň: pestujprostor.plzne.cz

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 — Město ustupuje kapacitní komunikaci. Přestavba Klatovské třídy v 70. letech
Obr. 2 — Vyznačení úseků průtahu I/27 v kontextu města Plzně
Obr. 3 — Schéma úseku Sukova–Borská, ŘSD (2026)
Obr. 4 — Schéma úseku Přemyslova–Karlovarská, ŘSD (2026)
Obr. 5 — Koncept tzv. Trianglu, rok 1970
Obr. 6 — Návrh severojižní páteřní osy od Sukovy ulice, rok 1985
Obr. 7 — Územní plán, rok 1988
Obr. 8 — Veřejná diskuze spolku Pěstuj Prostor „Tah průtahem", leden 2024
Obr. 9 — Pohled na přestavbová území a souvislost s Klatovskou třídou (ÚKRMP 2021)
Obr. 10 — Úsek Sukova–Borská – výřez z Územního plánu Plzeň
Obr. 11 — Úsek Borská–Přemyslova – výřez z Územního plánu Plzeň
Obr. 12 — Úsek Přemyslova–Karlovarská – výřez z Územního plánu Plzeň
Obr. 13 — Bytový dům Korandova, ateliér Pro-story, BC Real 2025
Obr. 14 — Městské byty, náměstí E. Škody, Nosek a Raffelová architekti, 2025
Obr. 15 — Kaplířova ulice s protihlukovými stěnami
Obr. 16 — Ulice U Trati s protihlukovými stěnami
Obr. 17 — Řez K3-K3' Kotkova – uliční profil, Studie propojení Kotkova–Korandova, ÚKRMP 2024
Obr. 18 — Dopravní situace s vyznačením důsledků průtahu, Studie propojení Kotkova–Korandova, ÚKRMP 2024
Obr. 19, 21-25 — Vyznačení důsledků průtahu nivou Mže, Územní studie Centrální poříční park, Sendler–Radilová 2024
Obr. 20 — Pentlogram – model automobilové dopravy s novým průtahem I/27, PUDIS 2023