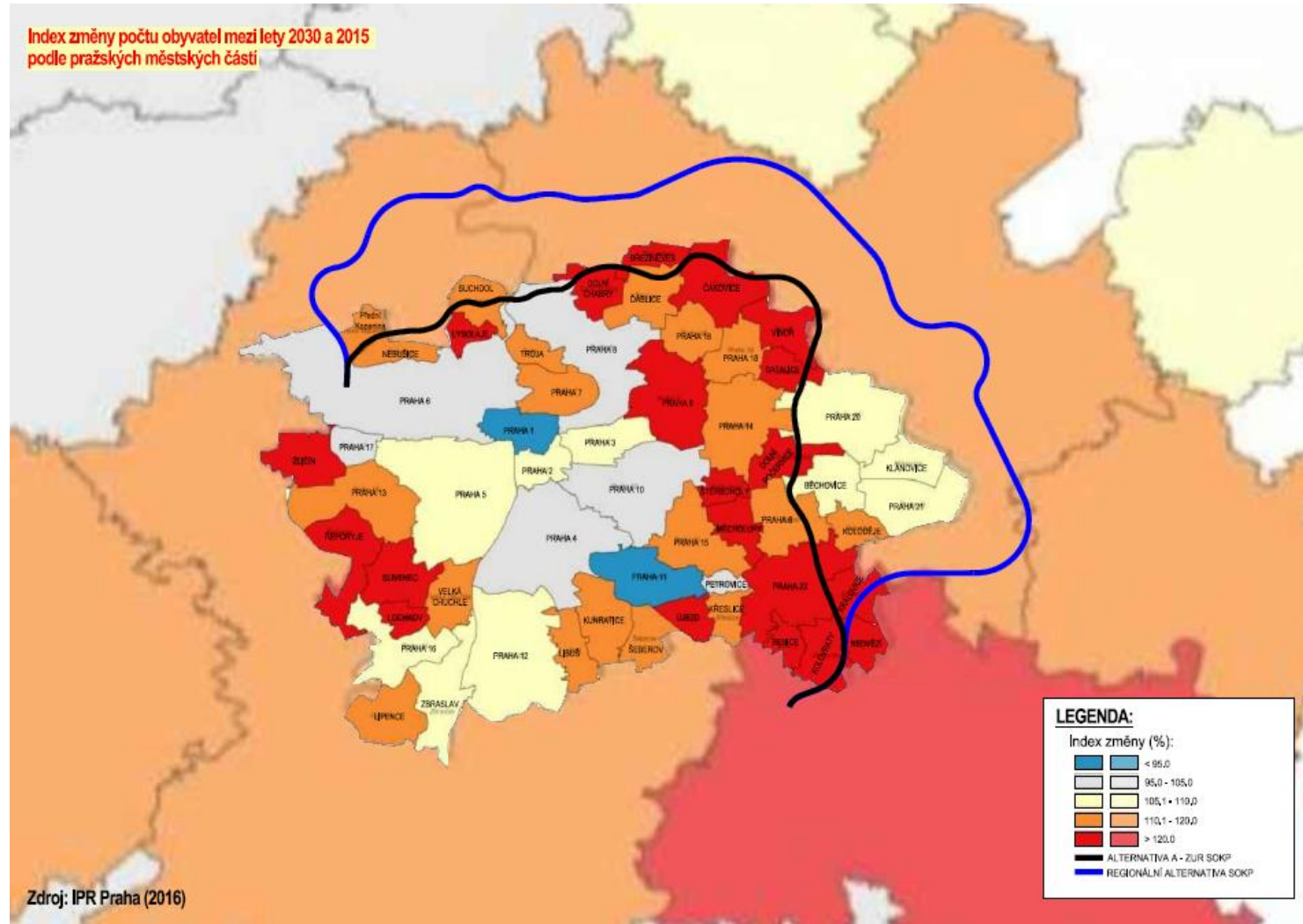


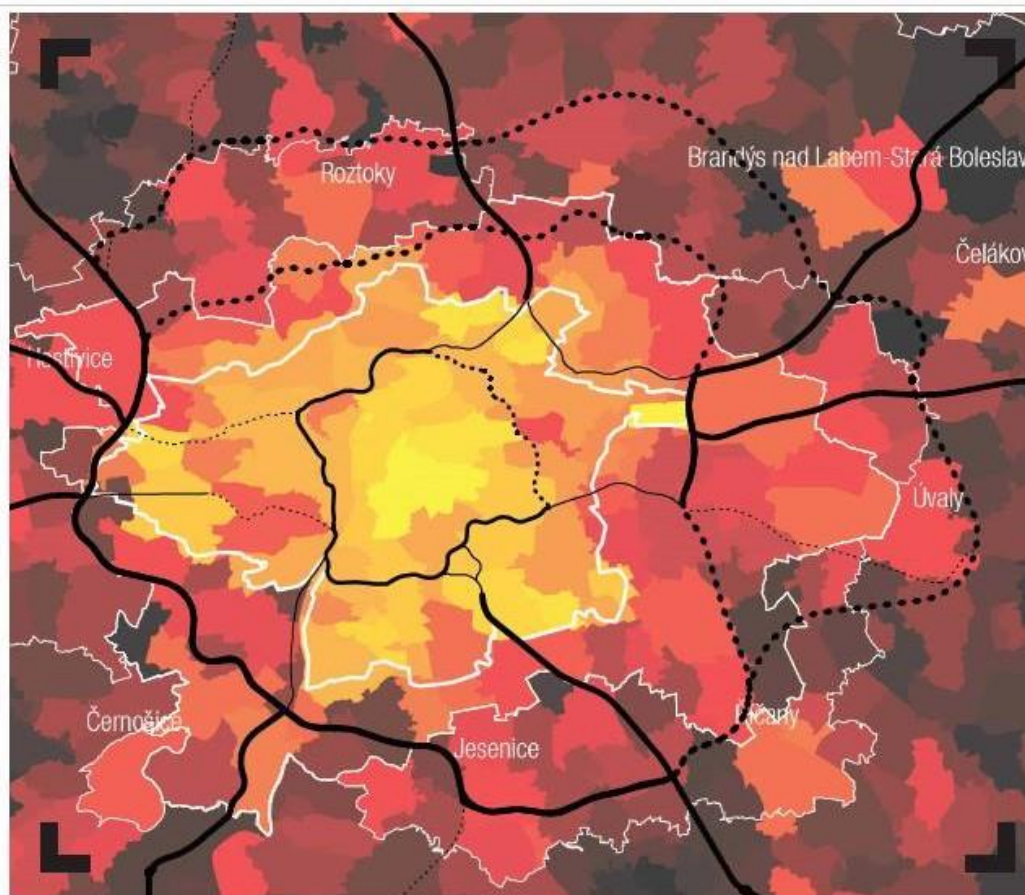
Body k diskuzi v rámci besedy
„Bohnice, Čimice - letadla a dálnice“

Index změny počtu obyvatel Prahy 2015-2030



Trasa A-ZÚR je vedena územím Prahy s nejvyššími přírůstky obyvatel dle predikce IPRu

Hustota zalidnění v základní a alternativní variantě



Legenda

zdroj dat

ESRI, ArcOR 500

Český statistický úřad, SLDB 1.1. 2016 (2011)

0,1 ob/ha admin. území



5 ob/ha admin. území



270 ob/ha admin. území



1:200.000

Pracovní posouzení průchodnosti variant SOKP vzhledem k momentálnímu právnímu stavu 01/2019

Základní varianta (vZÚR)

Průměrná hustota zalidnění:

200 - 1000 obyvatel / km²

1000+ obyv./km² Suchdol, Bohnice

10000+ obyv./km² Černý Most

Průměrná dopravní zátěž*:

83 - 133 tisíc vozidel denně

Alternativní varianta (vREG)

Průměrná hustota zalidnění:

50 - 500 obyvatel / km²

500 - 1000 obyv./km² Úvaly

Průměrná dopravní zátěž:

40 - 65 tisíc vozidel denně

* Průměrný počet vozidel na jednotlivých úsecích po dokončení okruhu. Pokud by byly zahrnuty přivaděče, tranzitní dálnice a další frekventované komunikace na území dotčených MČ, zátěž u základní varianty by byla ještě vyšší.

Zdroj: ČSÚ, studie ČVUT 2016

I/16 Slaný - Velvary nahrazuje severní část Pražského okruhu



- Stavba zahájena: 12/2017
- Uvedení do provozu: 12/2019, resp. 2020
- Délka trasy: 12,8 km
- Stavební náklady: cca 747 mil. bez DPH

Silnice I/16 mezi dálnicemi D7 a D8 nahrazuje severní část Pražského okruhu D0, jehož výstavba není v nejbližších letech reálná. Umožňuje především propojení ve směru sever-západ, tj. dálnice D8 a dálnice D5 mimo zastavěné území hlavního města Prahy.



Propojka D7-D8: přeložka II/240



- Uzavřeno memorandum o spolupráci v roce 2014
- Probíhá proces EIA na D7 - Holubice (etapa I) a Chvatěruby - D8 (etapa III)
- Obchvat Kralup (etapa II) má územní rozhodnutí

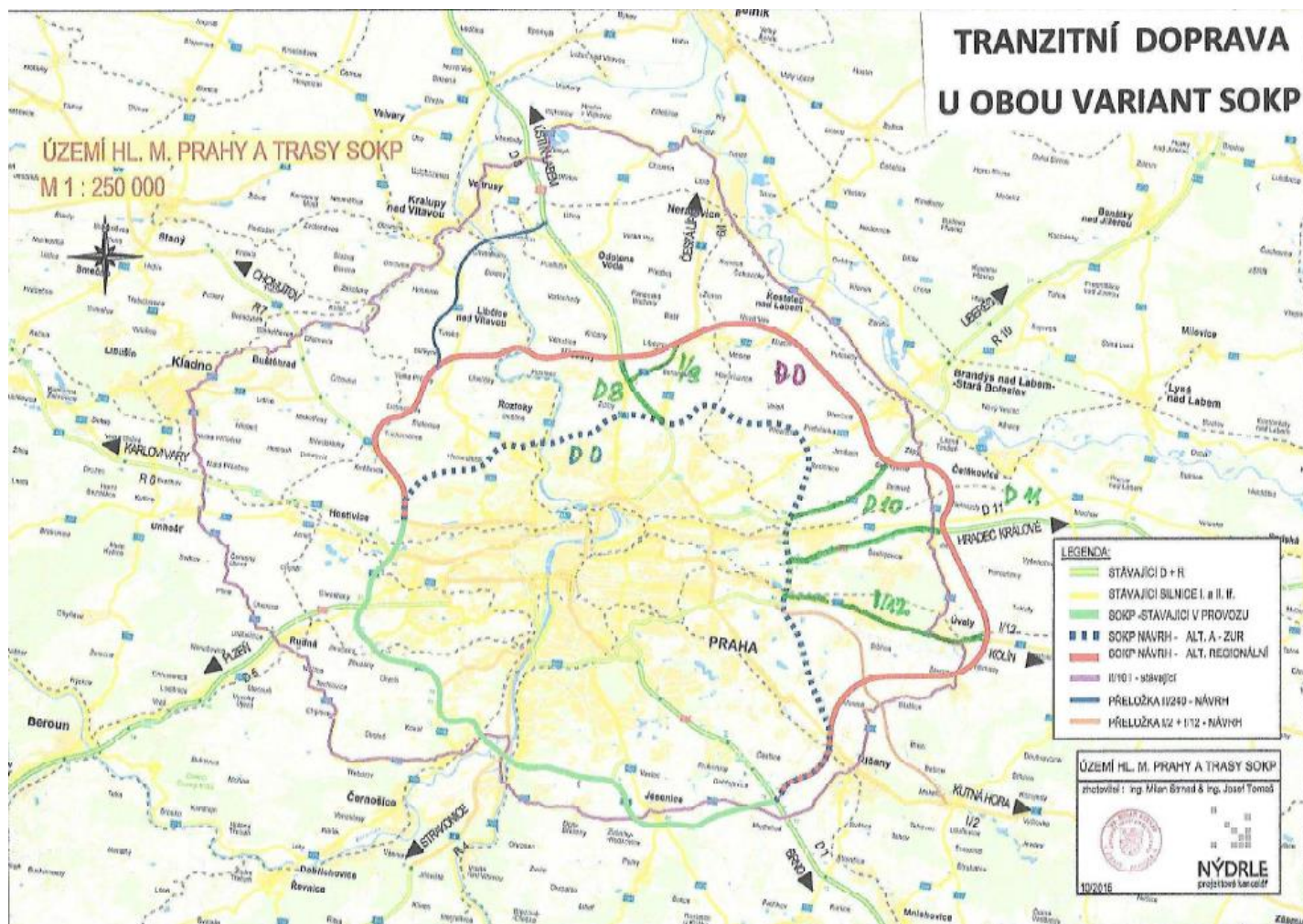
Středočeský kraj plně akceptuje text uzavřeného memoranda, které je nedílnou součástí tohoto protokolu.

Středočeský kraj dále tímto deklaruje, že plně podporuje záměr výstavby silnice I. třídy mezi dálnicí D8 a silnicí R7 a na základě usnesení Rady Středočeského kraje č. 108-24/2014/RK ze dne 11. 8. 2014 se zavazuje, že poskytne veškerou součinnost Ministerstvu dopravy ČR při realizaci tohoto záměru.

V Praze dne: 23. 9. 2014

Ing. Miloš Petera
Hejtman Středočeského kraje

Ing. Antonín Prachař
Ministr dopravy



POROVNÁNÍ DÉLKY DÁLNIC A SILNIC I. TŘÍDY PRO TRANZITNÍ DOPRAVU U OBOU VARIANT SOKP (A-ZÚR a REGIONÁLNÍ)

	A-ZÚR	REGIONÁLNÍ
SOKP DÁLNICE	D0 42,0 km D8 4,3 km D10 6,1 km D11 8,5 km Celkem : 60,9 km	D0 64 km 0 km 0 km 0 km 64 km
SILNICE I. TŘÍDY	I/9 4,3 km I/12 11,2 km Celkem : 15,5 km	0 km 0 km 0 km
DÉLKA TRANZITNÍ DOPRAVY:		
DÁLNICE:	60,9 km	64 km
SILNICE I. TŘÍDY	15,5 km	0 km
Celkem :	76,4 km	64 km

REGIONÁLNÍ VARIANTA má mnohem nižší pořizovací stavební náklady (o cca 22 miliard Kč) a bude přinášet vyšší příjmy z výkonového zpoplatnění (mýta), které umožní nejen pořizovací náklady, ale i veškerou údržbu.

VARIANTA JIŽNÍ (A-ZÚR) umožní formou výkonového zpoplatnění (mýta) pouze část stavebních nákladů a bude trvalou finanční zátěží pro budoucí generace.

Nepotřebujeme auta bez řidičů, ale města bez aut, říká dopravní expert Carlo van de Weijer



„Jediné, co se stane, když zvýšíte kapacitu dopravního systému, je, že lidé začnou cestovat více a dál. A v tom není žádná přidaná hodnota,“ říká odborník na chytrou mobilitu a Smart Cities Carlo Van de Weijer. Řešení dopravní situace ve městech podle něj spočívá ve změně chování jejich obyvatel. „Chtějí přece žít ve městě, tak tomu musí něco málo obětovat,“ říká.

„Musíte dostat více lidí do hromadné dopravy a na kola. Kdykoli přidáte další asfalt a další infrastrukturu, nic se nevyřeší. Je to, jako kdybyste léčil obezitu tím, že si povolíte pásek.“

Je nutné podpořit vyvážený ekonomický a územní rozvoj napříč celou ČR

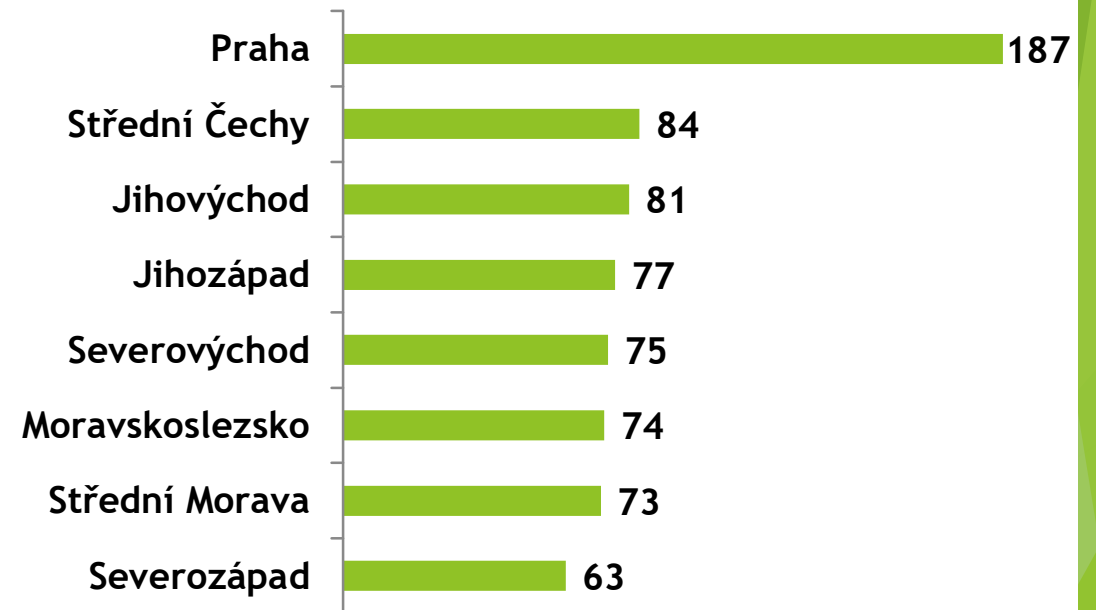
Praha vytvoří dvojnásobek bohatství, než je v EU běžné. V žebříčku premiantů je sedmá

26. 2. 2019 13:29



Foto: Shutterstock

HDP na obyvatele, EU28 = 100 %

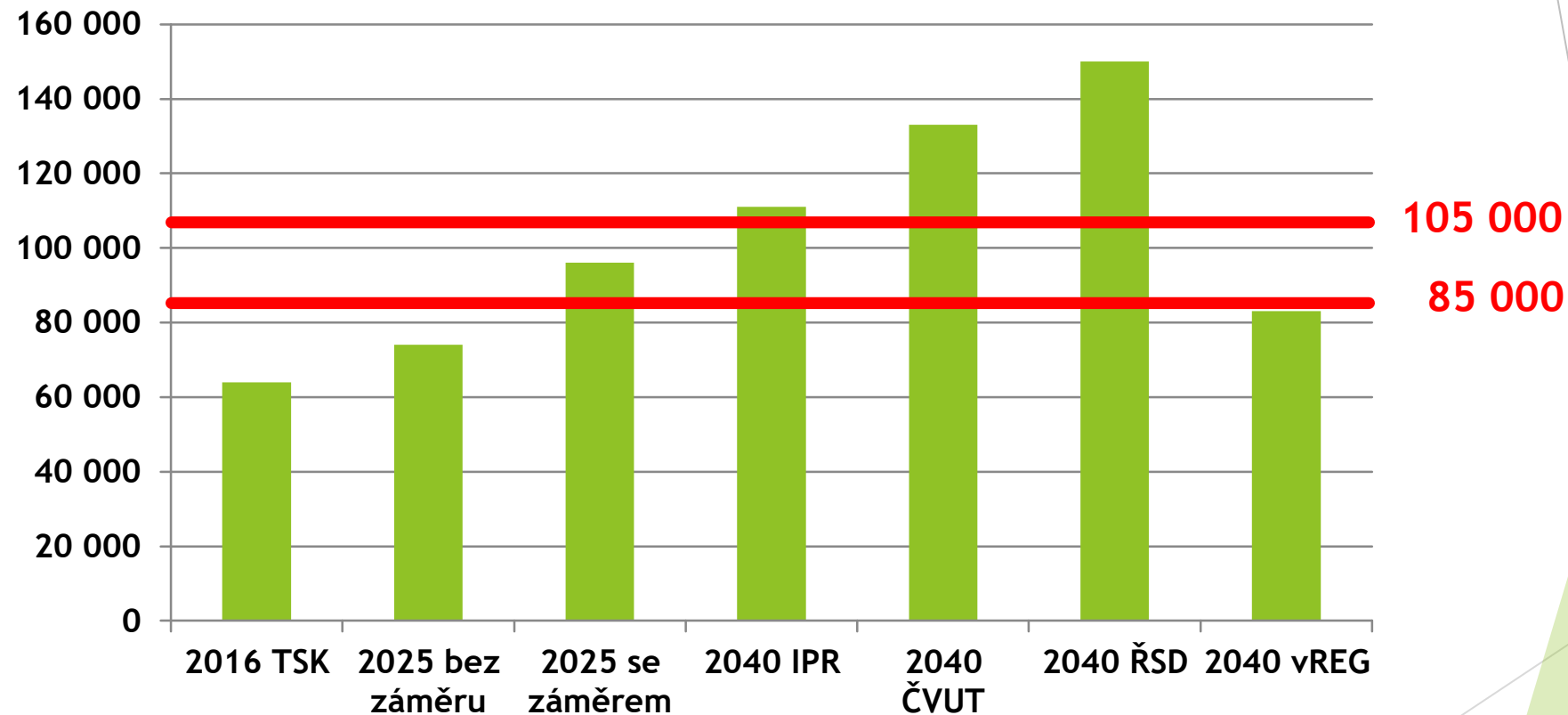


Pragocentrismus a vysoká koncentrace ekonomických aktivit v Praze - příliv obyvatel z regionů, přetížení dopravní infrastruktury, bytová krize, tlak na zástavbu zelených ploch, zhoršení životního prostředí

Podpora rozvoje regionů - investice do dopravní infrastruktury, občanské vybavenosti, nabídka pracovních míst, přesun části ekonomických aktivit z Prahy

Výkonnost SOKP 510 ve variantě A-ZÚR

Počet vozidel / 24 h na úseku 510 (D11 - Chlumecká) vs. kapacita komunikace



Zdroj: Dokumentace EIA 511, TSK, studie ČVUT, ŘSD

Kvůli nedostatečné kapacitě bude zapotřebí rozsáhlá rekonstrukce úseku 510. Ochrana občanů dotčených MČ před negativními vlivy dopravy při uvedené zátěži však není uskutečnitelná.

Petice za rozumné řešení okruhu kolem Prahy

Vážený pane premiére, pane ministře dopravy, vážené zastupitelky a zastupitelé hl.m. Prahy,

my, níže podepsaní občané, se na vás obracíme s žádostí o podporu řešení okruhu kolem Prahy, které povede k vyloučení tranzitní kamionové dopravy z území hlavního města a středočeských obcí, při respektování zákonných požadavků na ochranu životního prostředí, zdraví obyvatel a územního rozvoje.

Současný návrh SOKP dle zásad územního rozvoje však zavádí tranzitní nákladní dopravu do Prahy. Realizace dnes již dálničního průtahu by vedla ke zhoršení dopravní situace a životního prostředí zejména v městských částech na východě a na severu Prahy a měla by negativní dopady na cca 100 000 obyvatel.

SOKP dle ZÚR je tedy v rozporu s nařízením č. 1315/2013/EU o transevropských dopravních sítích (TEN-T). K zásadám rozvoje TEN-T patří především zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení městských oblastí, oddělení městské a tranzitní dopravy.

Odmítáme prosazování více než 50 let staré koncepce SOKP, která vznikala za jiné geopolitické situace pro zcela odlišné intenzity dopravy a předpokládanou zátěž než dnes. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur.

Žádáme vás tímto o následující:

1. Iniciovat objektivní posouzení variant řešení pro vyloučení tranzitní, zejména kamionové dopravy z území hl.m. Prahy
2. Projednat navrhované varianty a vybrat tu, která se ukáže jako nejvhodnější z hlediska dopadů na obyvatele, ochrany životního prostředí, bezpečnosti dopravy, nákladů a územního rozvoje
3. Vymezit koridor vybrané varianty v územně plánovacích dokumentech a iniciovat přípravu podkladů pro proces EIA
4. Řešit odděleně od tranzitu dopravní obslužnost v okrajových částech Prahy

Věříme, že se podaří najít řešení přínosné pro Prahu i Středočeský kraj.

Papírová petice <https://rozumnadoprava.cz/petice-za-rozumne-reseni-okruhu-kolem-prahy/>

Elektronická petice <https://e-petice.cz/petitions/petice-za-rozumne-reseni-okruhu-kolem-prahy.html>