

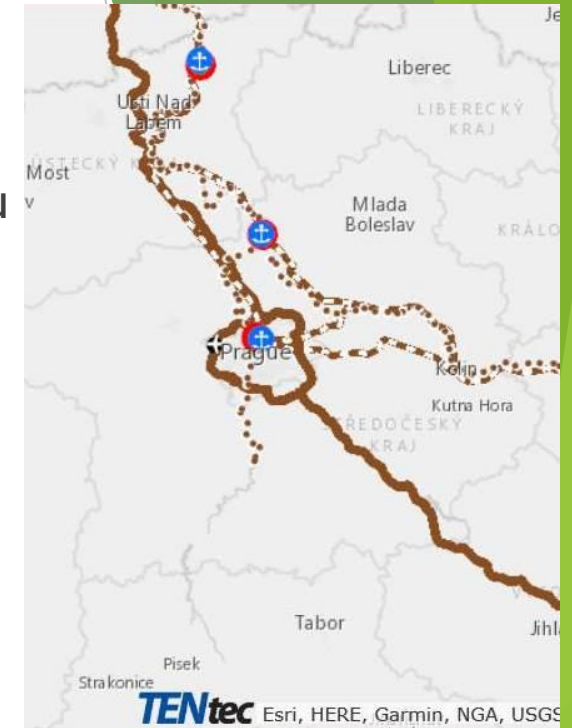
# Řešení tranzitní a městské dopravy

- ▶ v Praze a kolem Prahy

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

# Tranzitní vs. městská doprava

- ▶ **SOKP je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T multimodálního koridoru č. IV, jejíž základní principy jsou definovány v rozhodnutí EU č. 1315/2013. K zásadám rozvoje TEN-T patří především**
  - ▶ zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy,
  - ▶ rychlé spojení velkých aglomerací,
  - ▶ obcházení hlavních městských center,
  - ▶ oddělení městské a tranzitní dopravy
- ▶ Od 1. 1. 2016 je podle zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, celý **Pražský okruh (SOKP) zařazen do sítě dálnic jako dálnice D0**
- ▶ V současnosti jsou v provozu pouze úseky 512-517 (D1 - Ruzyně) a 510 (Běchovice - Satalice), který však vyžaduje rozsáhlou rekonstrukci
- ▶ Chybí jihovýchodní, severovýchodní a severozápadní část SOKP



Prioritou by mělo být vyloučení tranzitní nákladní dopravy z území hlavního města Prahy a zabránit tak nebezpečnému mísení tranzitní a městské dopravy

# Nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013

Silniční dopravní infrastruktura

## Článek 17

2. Silnice vysoké kvality uvedené v odst. 1 písm. a) jsou silnice, které plní důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra, ... a spojují horské, vzdálené, špatně přístupné a okrajové regiony NUTS 2 s centrálními regiony Unie.

## Článek 30

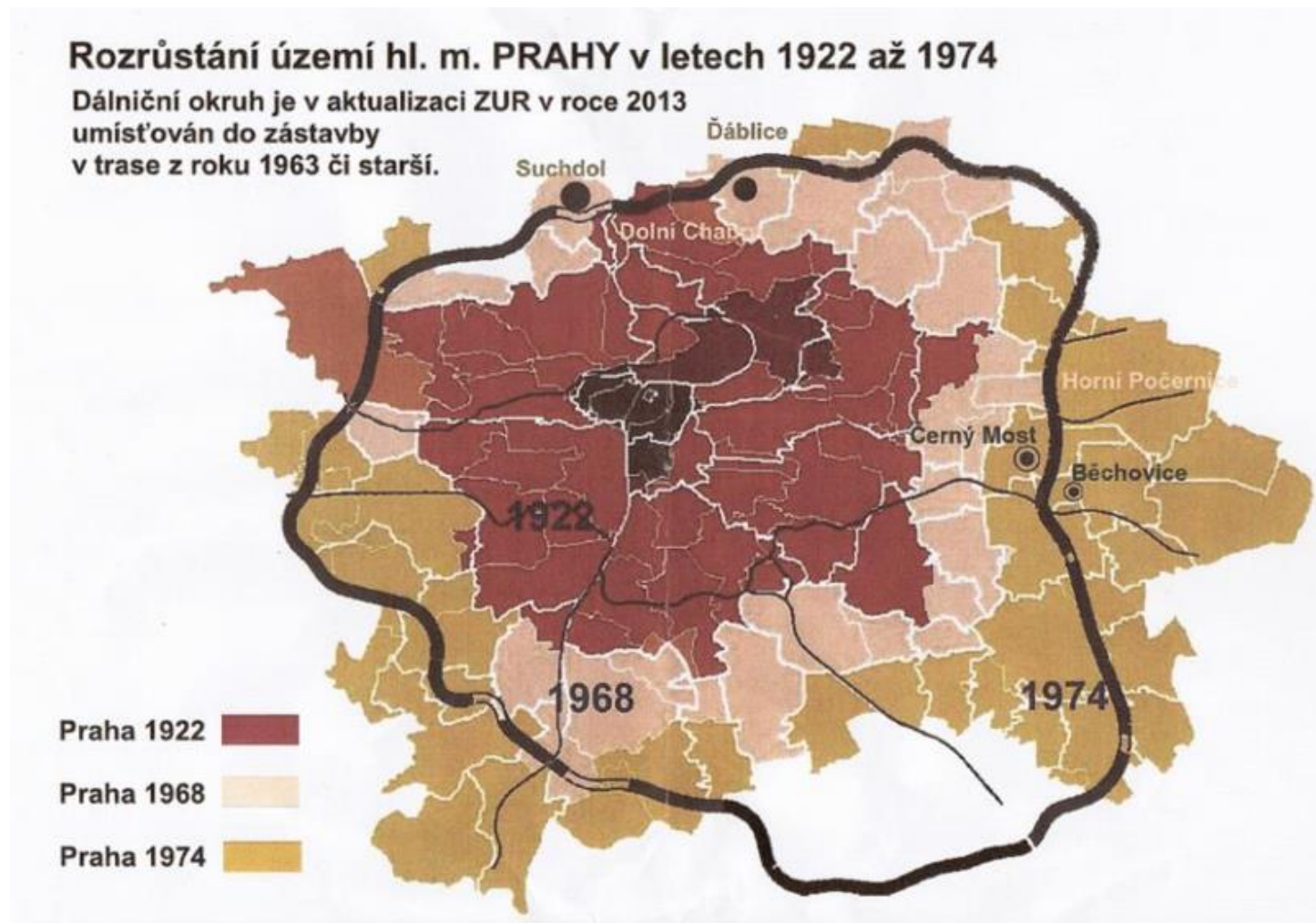
Městské uzly

Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit:

- d) bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu a doručování zboží ve městech, včetně logistických konsolidačních a distribučních center;
- e) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí;

SOKP je součástí globální transevropské dopravní sítě a má sloužit především tranzitní dopravě, nikoliv městské.

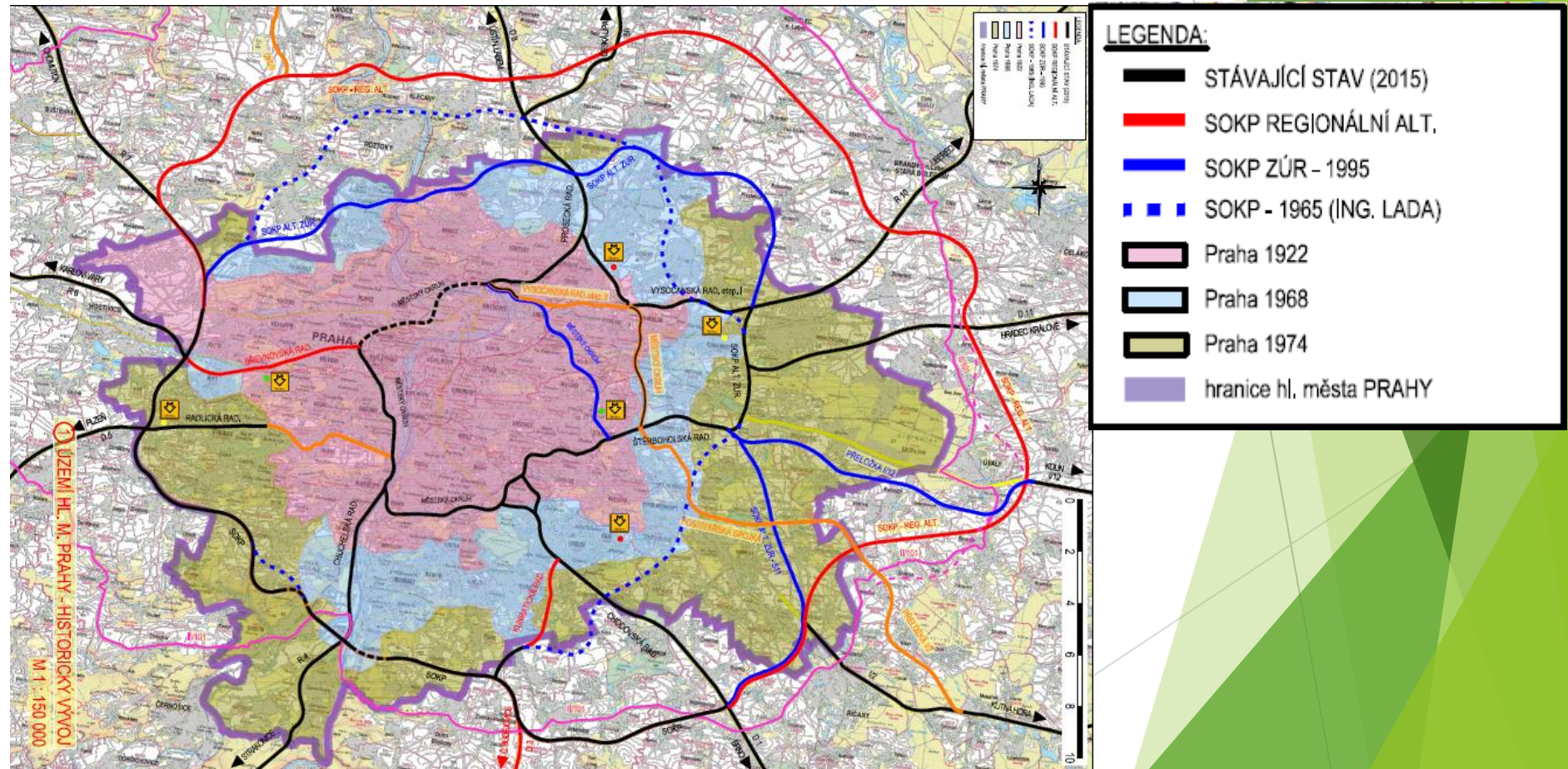
# Průtah vs. obchvat



Oficiální varianta A-ZÚR zavádí do města tranzitní, zejména kamionovou dopravu v rozporu s evropskou legislativou TEN-T

# SOKP dle ZÚR vychází z koncepce 60. let minulého století

- Nárůst obyvatel o cca 400 000
- Rozvoj města
- 15-násobný nárůst dopravní zátěže
- Přechod na tržní ekonomiku
- Vstup do EU a Schengenu
- Ekologické a hygienické zákony
- Legislativa TEN-T



Mezitím se výchozí situace radikálně změnila

# Na Pražský okruh ústí 9 dálnic

Dálnice a rychlostní silnice v provozu



Dálniční síť

výhledový stav

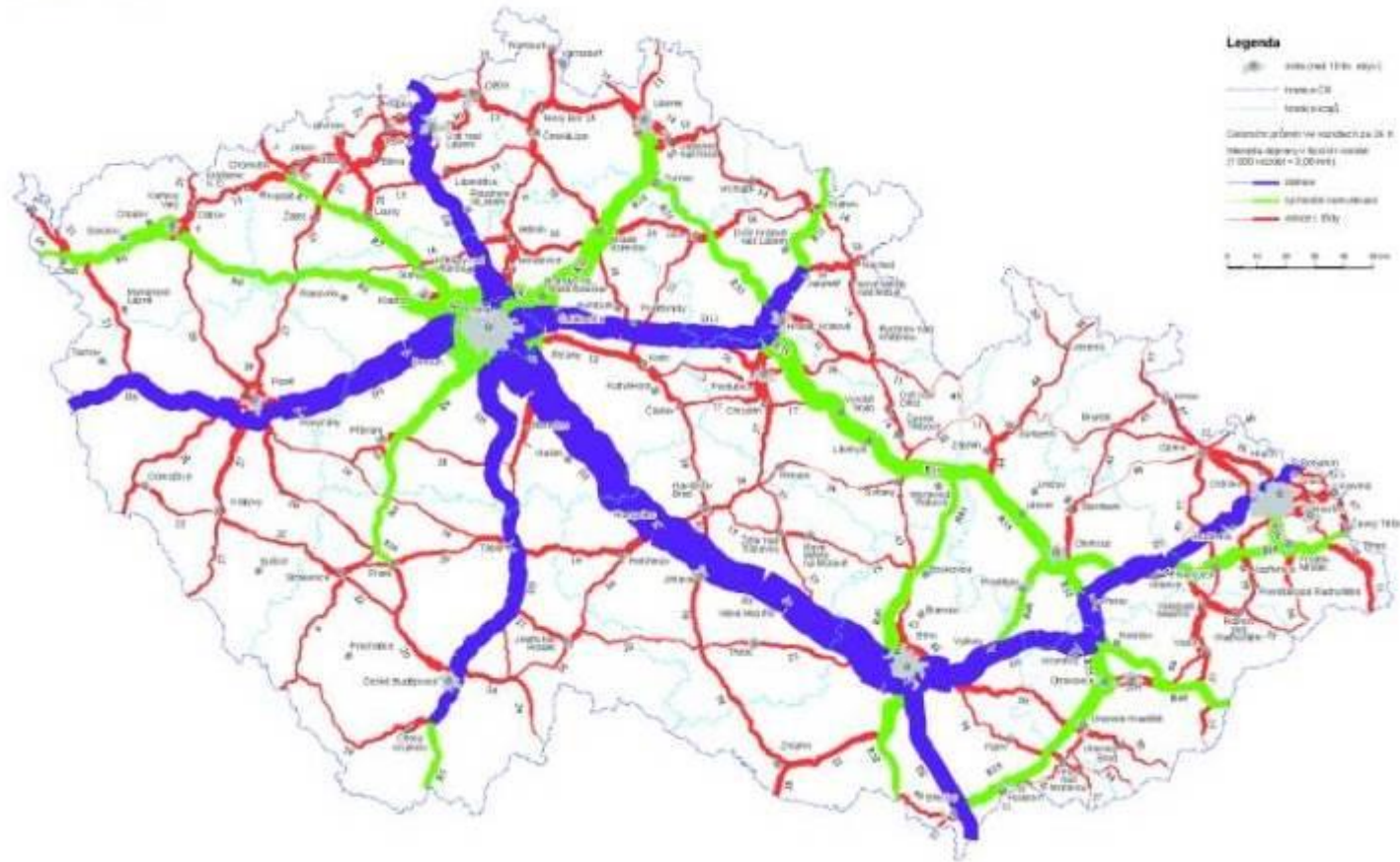


V případě realizace SOKP dle ZÚR veškerá tranzitní, zejména kamionová doprava zůstane v Praze

# Model intenzity dopravy v roce 2040

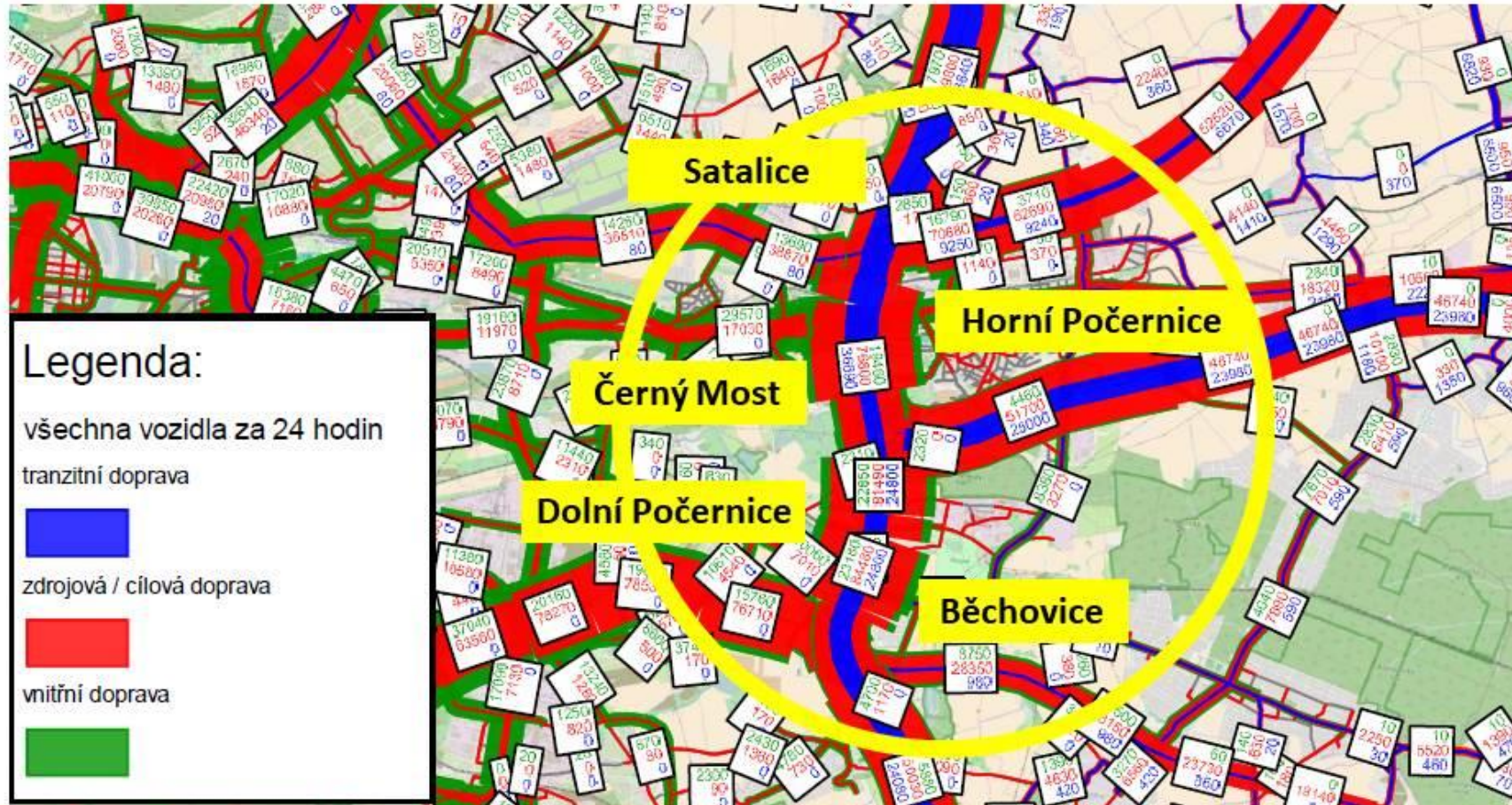
- ▶ Nejvyšší dopravní intenzity jsou na dálnicích na území Prahy
- ▶ Na Pražském okruhu dochází k nežádoucímu mísení tranzitní a městské dopravy
- ▶ Tato situace je neudržitelná
- ▶ Je nutné vyvést tranzitní, především nákladní dopravu z území Prahy

 CityPlan



Praha nemůže absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu z 9 dálnic. Tranzitní trasy musí vést mimo Prahu.

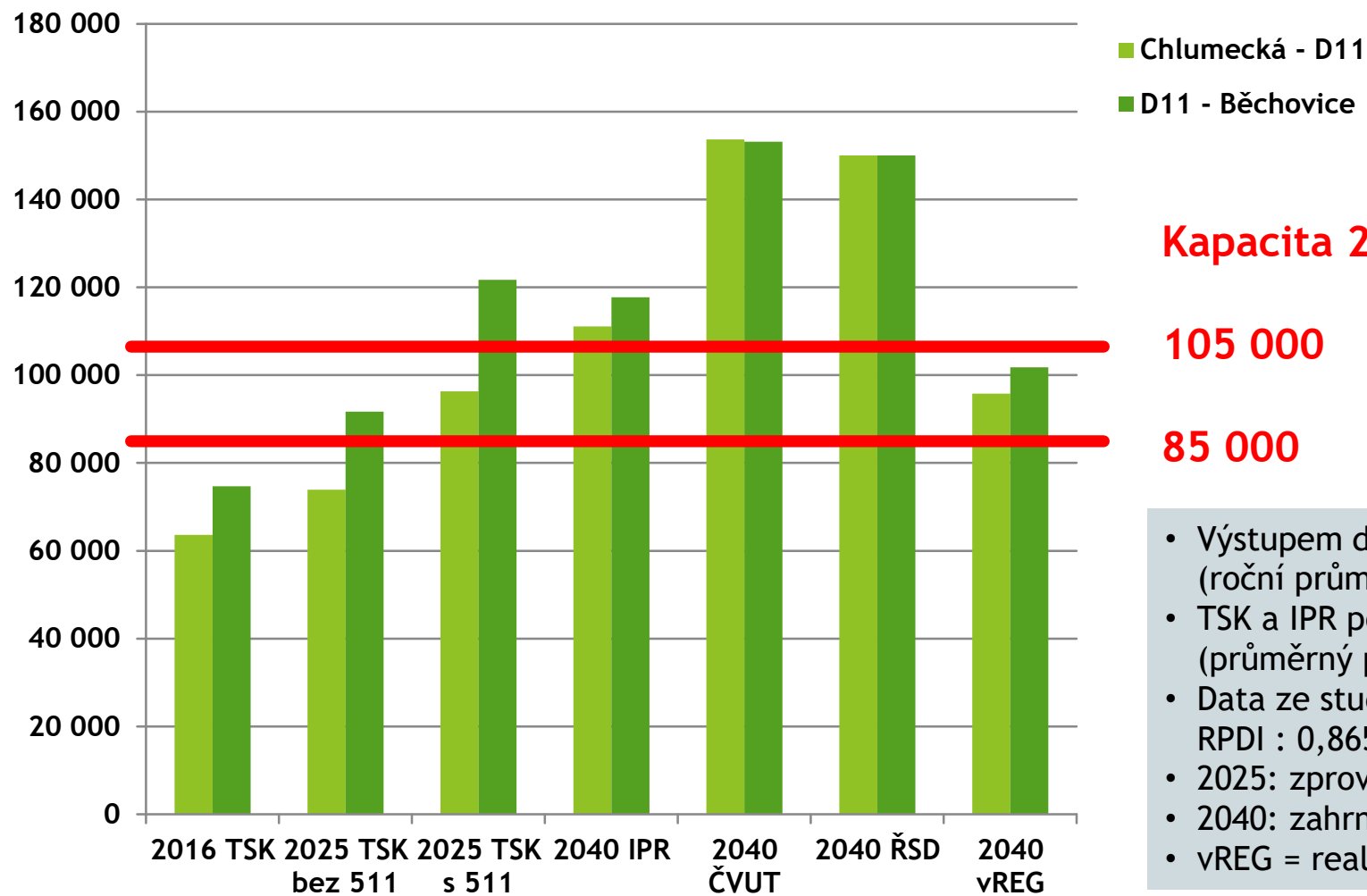
# Prognóza dopravní zátěže v případě realizace SOKP dle A-ZÚR



**Na východě Prahy vznikne jedna z největších křižovatek tranzitní kamionové dopravy ve střední Evropě**

# Výkonnost SOKP 510 ve variantě A-ZÚR

Počet vozidel / 24 h na úseku 510 vs. kapacita komunikace (2x3 pruhy)



**Kapacita 2x3 pruhy**

**105 000**

**85 000**

- Výstupem dopravního modelu ČVUT je RPDI (roční průměrné denní intenzity)
- TSK a IPR používají PPD (průměrný pracovní den)
- Data ze studie ČVUT jsou přepočtena na PPD = RPDI : 0,865
- 2025: zprovoznění SOKP 511
- 2040: zahrnuje celý SOKP
- vREG = realizace regionální varianty

**Nedostatečná kapacita SOKP 510 povede k vážným dopravním komplikacím**

# Kolony stojí českou ekonomiku více než 100 miliard ročně

2. ZÁŘÍ 2016 6:00 | LIDOVKY.CZ > BYZNYS > DOPRAVA

## Pěkně drahé čekání: očistec v kolonách stál Česko 118 miliard. A bude hůř



KOLONA NA DÁLNICI D1. | FOTO: MAFRA - ANNA VAVŘIKOVÁ

**PRAHA** Výpočty expertů z Ústředního automotoklubu (ÚAMK) přinášejí stále černější výsledky. Každého řidiče v Česku vyjde postávání v dopravních zácpách ročně bezmála na devatenáct tisíc korun.

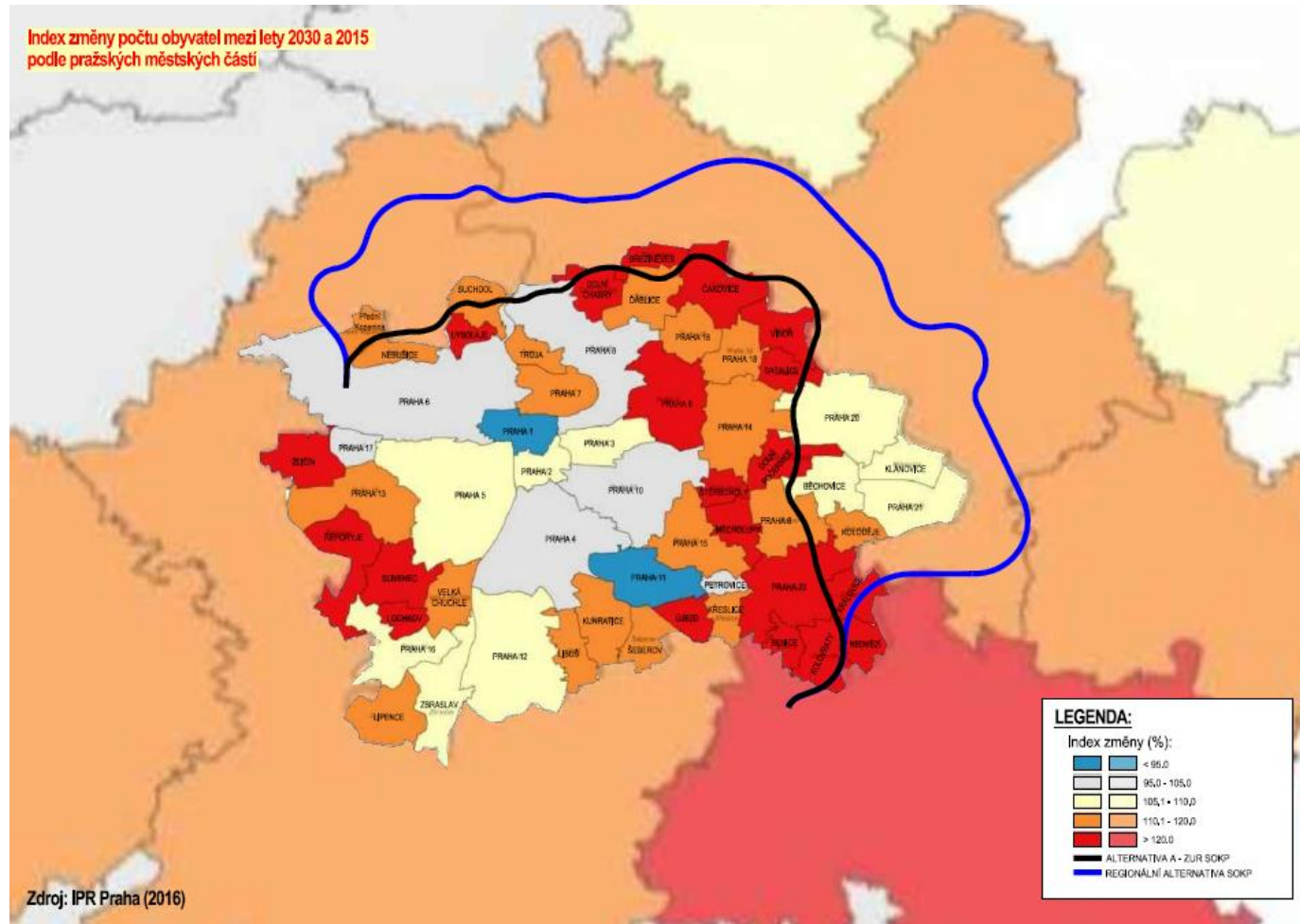
- ▶ Čekání v kolonách stojí každého řidiče v Česku 19 000 Kč ročně
- ▶ V roce 2015 celkové ztráty (ušlý zisk, palivo, atd.) činily 118 mld.
- ▶ Ztráty způsobené nehodami se pohybují v rozmezí 33 - 55 mld.
- ▶ Hodina stojícího kamionu vyjde dopravce na 1000 - 3000 Kč

### OČIMA EKONOMA

„S růstem průměrné mzdy a životní úrovně bude hodina ztraceného času představovat nejen vyšší ušlý ‚zisk‘. Budeme jí přisuzovat vyšší hodnotu než dříve. Hodnotu ‚volného času‘ vnímám jako velmi významný faktor, byť může být obtížně vyčíslitelný. Při stejném trvání prostojů v kolonách celkové náklady v čase rostou.“

*Radomír Jáč, hlavní ekonom Generali Investments*

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



A-ZÚR zabírá hodnotné pozemky pro rezidenční bydlení a občanskou vybavenost na území Prahy

# Spekulanti s pozemky kolem okruhu

## Pomoz svému latifundistovi. Praha začne vykupovat stovky hektarů kvůli okruhu

18. června 2017, 12:00 - Hana Boříková



- ▶ Rodina Tomanova vlastní rozsáhlé pozemky pod stavbou 511 u Běchovic
- ▶ Na severu mezi Suchdolem a letišťem patří pozemky zřejmě pražským kmotrům napojeným na bývalé vedení magistrátu
- ▶ Tito lidé získali pozemky velmi výhodně a díky realizaci okruhu A-ZÚR svou investici výrazně zhodnotí

# Soudní spory trvají více než 10 let

- **8 Ao 2/2010-644 ze dne 20. května 2010**

*Zrušuje v části textového i grafického vymezení oblastí a koridorů veřejně prospěšné stavby uvedené v části 10.1.1. jako stavba číslo Z/502 s označením „Pražský okruh (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves“, a to dnem vyhlášení tohoto rozsudku. V části 5.1.2.1. opatření obecné povahy s označením „Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)“ se vypouští v prvním odstavci věta „Úsek Březiněves – Ruzyně je veden přes Suchdol“.*

- **7 Ao 7/2010-133 ze dne 27. ledna 2011**

*Zrušuje v části textového i grafického vymezení oblastí a koridorů veřejně prospěšné stavby uvedené v části 10.1.1. jako stavba číslo Z/503 s označením „Pražský okruh (SOKP), úsek Běchovice – D1“ a stavba číslo Z/500*

*s označením „Pražský okruh (SOKP), úsek Březiněves – Horní Počernice“, a to dnem vyhlášení tohoto rozsudku.*

*V části 5.1.2.1. opatření obecné povahy s označením „Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)“ se vypouští v prvním odstavci věta „Na jihovýchodě hl. m. Prahy prochází územím mezi Kolovraty a Říčany, východně od Uhřetěvesi a Dubče, v úseku od Běchovic po Horní Počernice respektuje zprovozněný úsek, dále vede východně od Satalic a Vinoře, kde se stáčí na západ k jižnímu okraji Březiněvesi“.*

Na podzim 2017 podána nová žaloba na SOKP dle ZÚR

8. 12. 2015

# Program pražského hnutí ANO

Volební program hnutí ANO pro Prahu na období 2014 -2018 je založen na čtyřech pilířích: ekonomickém, sociálním, péči o prostředí a na správě věcí veřejných. Nejde o obvyklou sňůšku planých slibů, ale o problémy, které nás Pražany trápí – a mnohé z nich již hodně dlouhou dobu. Hnutí ANO na problémy pouze neukazuje, ale nabízí v nich i konkrétní řešení.

## Doprava

Zasadíme se o dobudování severní varianty pražského okruhu a rychlodráhy spojující Letiště Václava Havla s centrem metropole. Dále zpřístupníme a zkvalitníme MHD. Zachováme pro děti do 15 let a pro seniory nad 65 let MHD zdarma, snížíme čekací doby na přestupních uzlech a posílíme přeplněné linky.

## 1. Hospodaření města

- » zveřejňování o aktuálním čerpání rozpočtu prostřednictvím údajů o výdajích a příjmech hlavního města Prahy včetně všech projektů
- » kritické, ale nezaujaté přehodnocení všech dosud nezahájených velkých infrastrukturních projektů (kupř. nových tras metra, ústřední čistírny odpadních vod, dostavba silničního okruhu kolem Prahy) s cílem nalezení výhodnějších alternativ

# Program hnutí ANO: zpracování rozumných variant SOKP a jejich úplné posouzení

» důsledné odmítnutí nesmyslných variant tras dopravních staveb, které jsou navzdory věcným argumentům opakovaně prosazovány v nevhodných místech (namátkou jmenujeme alespoň okruh v Suchdole, Dolních Chabrech či v Běchovicích)

## 1.3 Doprava

» zachování rozsahu městské hromadné dopravy a současná podpora výstavby tramvajových tratí, zlepšení návaznosti jednotlivých druhů městské hromadné dopravy, zkrácení přestupního času a lepší využívání možnosti a kapacity příměstské dopravy s cílem přitáhnout více cestujících na úkor individuální automobilové dopravy: jednotlivé městské části měly větší slovo při tvorbě tras, časování a návaznosti linek MHD tak, aby DP Praha sloužil skutečně cestujícím, nikoli kmostrům na Britské Panenské ostrovy

» podpora vzniku nových vnitroměstských zastávek a nových přestupních uzlů železniční dopravy a přizpůsobení stávajících nádraží a zastávek ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty potřebám moderní kolejové dopravy: případná transevropská vysokorychlostní železniční trať by měla vést přes Prahu

» dokončení obou silničních okruhy a radiální komunikace tak, aby jako doposud trasa dálnice vedla tam, kde si spřátelený podnikatel zakoupil pozemky a nyní čeká na jejich zhodnocení mj. zpracováním rozumných variant a jejich úplným posouzením: uvedený přístup mj. zahrnuje prosazení vedení vnějšího okruhu dále od města současně s výstavbou mostu pro vnitroměstskou dopravu mezi Bohnicemi a Suchdolem, opuštění představy, že východní část okruhu povede sídelními útvary (Běchovice, Černý Most) a revize trasy vnitřního okruhu tak, aby neohrozila vzácnou oblast Povltaví (pokračování Tunelu Blanka)

# Důvody zadání studií

PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY

SENÁT



4. funkční období

36. USNESENÍ

VÝBORU PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ, VEŘEJNOU SPRÁVU A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

z 13. schůze, konané dne 9. září 2003

k problematice plánované stavby silničního okruhu na severozápadě Prahy

Výbor pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí projednal žádost o stanovisko k problematice plánované stavby silničního okruhu na severozápadě Prahy se starosty městských částí Praha Dolní Chabry, Praha Lysolaje a Praha Suchbátka a zástupci občanských sdružení EkoForum a SOS Praha a po rozpravě,

výbor

## I. doporučuje

Ministerstvu dopravy České republiky a Ministerstvu životního prostředí České republiky, aby jako Ústřední orgány státní správy mající v kompetenci řešení problémů dopravy a životního prostředí, iniciovaly zpracování studie proveditelnosti severozápadní části okruhu s ohledem na komplexní řešení dopravních a ekologických problémů Středočeského kraje a Prahy (Pražského regionu). Výsledkem studie by mělo být Memorandum všech zúčastněných subjektů k využití území k výstavbě předpokládaného okruhu Prahy,

## II. zmocňuje

předsedu výboru senátora Jiřího Brydla, aby s tímto usnesením seznámil výše zmíněná ministerstva;

## III. pověřuje

předsedu výboru senátora Jiřího Brydla předložit toto usnesení předsedovi Senátu Parlamentu České republiky.

Jiří Brydl, v.r.

předseda výboru

Petr Fajfar, v.r.

ověřovatel výboru

Ministerstvo průmyslu a obchodu  
Doc. Ing. Miroslav GRÉR  
ministr

V Praze dne 7. února 2001

Č.j.: 10690/01/2000/1000

Vážený pane ministře,

obracím se na Vás se žádostí o posouzení vhodného umístění dělnického okruhu kolem Prahy. Na zřetel mám především severozápadní část tohoto okruhu. Existuje celá řada důvodů, proč je nejvhodnější umístit severozápadní část okruhu dále od Prahy (tzv. varianta Ss).

Mohu doložit zájem investorů o toto území. Jeho atraktivnost pro investování se mnohonásobně zvýší právě vhodným umístěním severozápadního okruhu. Kromě jiného se zvýší návaznost na mezinárodní letiště v Ruzyni. Výrazně se tak zvýší šance pro posílení zaměstnanosti v této části Středočeského kraje. Očekávaný vysoký příliv investic jistě pomůže, alespoň neptimo, uhradit náklady na stavbu okruhu.

Posunutí severozápadní části okruhu bude mít také nesporně pozitivní vliv na ochranu životního prostředí, zejména v oblasti Sedlečských skal, Zámku a Dražanského údolí a okruh se posune do oblastí vhodné pro průmyslovou výrobu. Přitom takto umístěná severozápadní část okruhu bude stejně dobře sloužit dopravní situaci v Praze jako řešení, které v současné době podporuje magistrát města Prahy.

Vážený pane ministře, věřím, že najdete pochopení pro tento návrh a jsem připraven ke spolupráci.

S pozdravem

Vážený pan  
Ing. Jaromír Schlichg  
ministr dopravy a spojů  
Praha

SP

Svaz průmyslu a dopravy České republiky

Svaz dopravy České republiky

160 00 Praha 6, V. P. Čkalova 14

Petr Kašík, výkonný ředitel

tel: 233 322 498 fax: 233 322 485 mobil: 603 863 682 e-mail: kasik@svazdopravy.cz www.svazdopravy.cz

SD

Praha 10. dubna 2015

Vše: Vyjádření k Návrhu zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy SOKP (březen 2014)  
Síť hlavních komunikací pražského regionu (únor 2015)

Svaz dopravy České republiky považuje dokončení Silničního okruhu kolem Prahy jako jednu z priorit při dokončování páteřní sítě silniční infrastruktury v České republice.

Katastrofální stav silniční sítě v městských částech Špořilov, Černý most, Počernice má značné negativní dopady na obyvatelstvo a způsobuje ekonomické ztráty nejen samotným dopravcům ale i ekonomice České republiky.

Svaz dopravy České republiky plně podporuje co nejdříve dokončení Silničního okruhu kolem Prahy.

S pozdravem

SVAZ DOPRAVY  
ČESKÉ REPUBLIKY  
V. P. Čkalova 14  
160 00 Praha 6  
IČ: 61381705 (1)

Petr Kašík

NÝDRLE

projektová kancelář

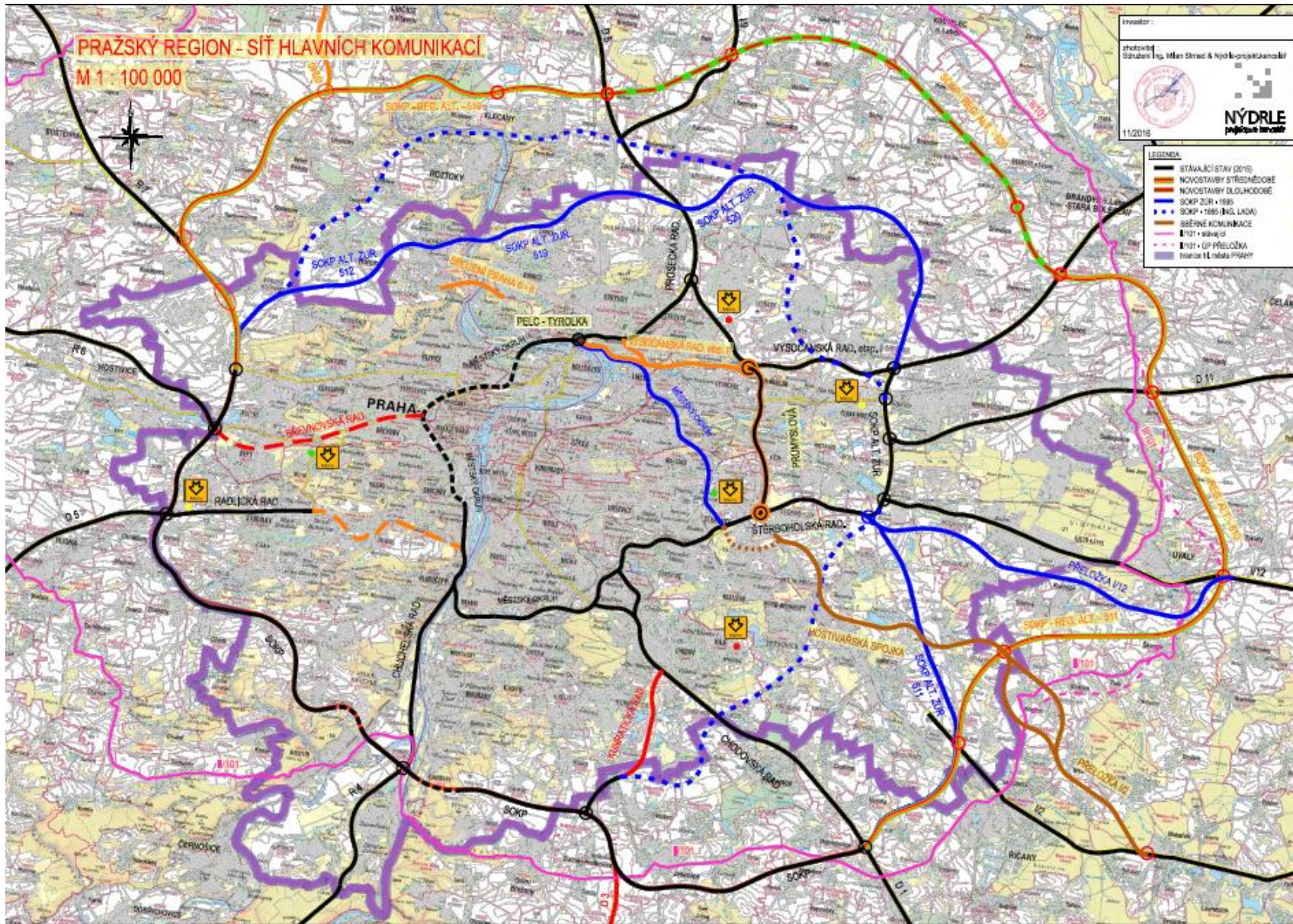
Ing. Milan Strnad

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

ČKAIT 0000264

Usnesení a žádosti z minulých let ohledně revize původní trasy SOKP

# Návrh řešení



V letech 2014 - 2015 Ministerstvo dopravy si nechalo zpracovat studii proveditelnosti a účelnosti regionální varianty

# V roce 2014 bylo podepsáno Memorandum o spolupráci při realizaci propojky D8 - R7

## MEMORANDUM O SPOLUPRÁCI

při realizaci obchvatů obcí mezi komunikacemi D8 a R7

Ministerstvo dopravy, ČR.

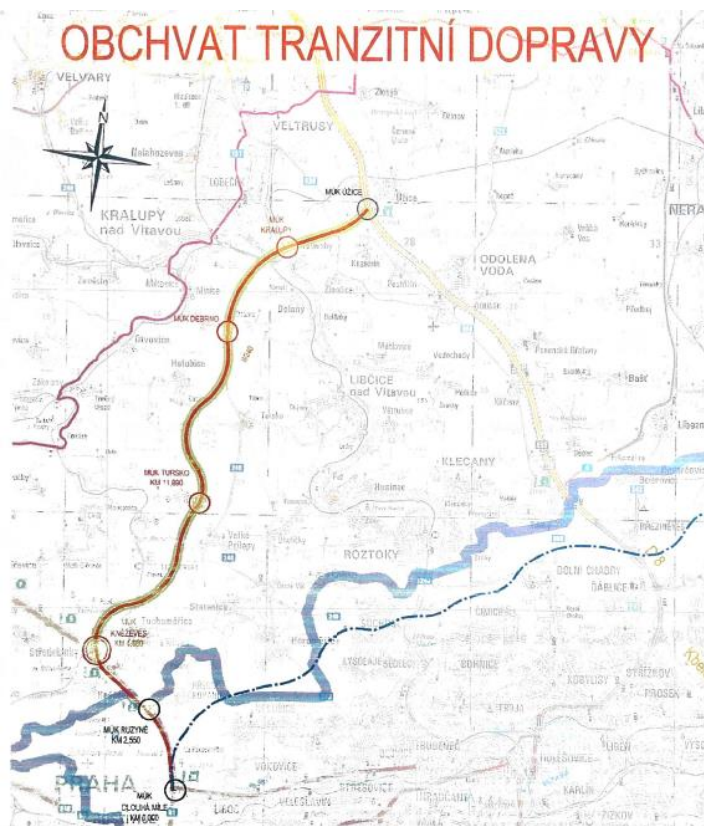
Spolek starostů.

### Preambule:

Pro efektivní řešení dopravní infrastruktury Středočeského kraje představuje plánovaná komunikace prioritu vysoce přesahující lokální hledisko a to jak z pohledu řešení stávajícího stavu, tak optimalizace budoucích intenzit především těžké nákladní dopravy. Stávající komunikace vykazuje řadu enormních dopravních závad, místy kritického charakteru a neúnosnou výši zátěže pro obyvatelstvo, která není schopná dostát požadavkům na zajištění zdravého prostředí pro obyvatelstvo. Řešení situace vedením silnice v nové stopě zohledňuje hledisko dlouhodobého plánování rozvoje regionu, neutěšené dopravní situace v dotčených obcích a v neposlední řadě aplikací nových metod a postupů i neobvykle nízkou zátěží okolního prostředí negativními vlivy provozu.

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  
Hejtmán Středočeského kraje

Ing. Antonín Prachař  
Ministr dopravy

# Posouzení státní

## Analýza rizik

- Akademickou sférou zpracována oponentura (ČVUT v Praze, Fakulta dopravní)
- Koncept 05/2016
- Čistopis 06-07/2016
- Využita metoda rizikové analýzy
- Závěry:
  1. Existují významná rizika alternativní trasy
  2. Územní nepřipravenost na úrovni ÚPn
  3. Střety se zástavbou
  4. Neověřitelnost technických řešení
  5. Nepoužití správné metodiky hodnocení (např. MKA)



# Srovnání A-ZÚR - REG.

## Předběžné multikriteriální hodnocení

	Kriterium			Multiplikátor		Bodové hodnocení		Poznámka Rozhodující faktor
	Pol.	Text	Váha %	A-ZÚR	REG.	A-ZÚR	REG.	
DOPRAVA	1.1	Dopravní obsluha	5	6	4	0,3	0,2	Atraktivita trasy
	1.2		10	3	7	0,3	0,7	Vyloučení kamionů
	2.1	Bezpečnost dopravy	10	3	7	0,3	0,7	Mísení místní dopravy a tranzitu
EKOLOGIE	3.1	Vliv na obyvatele	10	2	8	0,2	0,8	Množství ohrožených obyvatel
	3.2		5	4	6	0,2	0,3	Hluk + emise
	4.1	Vliv na půdu a přírodní zdroje	4	8	2	0,32	0,08	Zábor PF a LF
	4.2		3	4	6	0,12	0,18	Ohrožené vodní zdroje a přírodní zdroje
	5.1	Vliv na faunu a flóru (Natura 2000)	4	2	8	0,08	0,32	USES - fauna + flóra
	5.2		4	3	7	0,12	0,28	NPR - NPP + biokoridory
ÚZEMNÍ VLIVY	6.1	Územní vlivy	3	1	9	0,03	0,27	Zábor zastavěného a zastavitelného území
	6.2		5	1	9	0,05	0,45	Urbanistické aspekty trasy
NÁKLADY	7.1	Požizovací náklady	4	4	6	0,16	0,24	Náklady na dopravní cestu
	7.2		3	6	4	0,18	0,12	Náklady uživatelů
	7.3		1	5	5	0,05	0,05	Externí a ostatní náklady
PŘÍNOSY	8.1	Přínosy	4	1	9	0,04	0,36	Výše výběru mýtného
	8.2		3	1	9	0,03	0,27	Doba umoření nákladů
EKONOMIE	9.1	Ekonomická únosnost	5	5	5	0,25	0,25	IPR + NPV + CBR
REALIZACE	10.1	Realizace	3	5	5	0,15	0,15	Předprojektová a projektová příprava
	10.2		3	5	5	0,15	0,15	Územní rozhodnutí a stavební povolení
	10.3		4	5	5	0,2	0,2	Realizace - uvedení do provozu - kolaudace
RIZIKA	11.1	Z průzkumů a umístění stavby	2	3	7	0,06	0,14	Ze znalosti místa stavby
	11.2	Z technologického vývoje	1	5	5	0,05	0,05	Vývoj technologií k realizaci
	11.3	Environmentální rizika	1	3	7	0,03	0,07	Umístění stavby k CHKO + ÚSS atd.
	11.4	Externí rizika	1	4	6	0,04	0,06	Organizační rizika investora
	11.5	Legislativní rizika	1	5	5	0,05	0,05	Vývoj legislativního rámce
	11.6	Ekonomická rizika	1	3	7	0,03	0,07	Financování stavby
Celkový součet			100			3,49	6,51	
Test citlivosti -15%						2,97	5,53	
Test citlivosti +15%						4,01	7,49	

Obě varianty by měly být posouzeny stejnou metodou s ohledem na základní atributy silničních staveb (dopravní obslužnost a bezpečnost, ekologie, územní vlivy, náklady, atd.)

# Varianta A-ZÚR je o cca 22 mld. dražší než varianta regionální

## POSOUZENÍ ALTERNATIV DOKONČENÍ SOKP - STAVEBNÍ NÁKLADY

ALTERNATIVA A - ZUR (OFICIÁLNÍ)				
STAVBA		DÉLKA	CENA BEZ DPH	UKAZ.
ČÍSLO	NÁZEV	KM	MLD. Kč	MLD/KM
518	RUZYNĚ - SUCHDOL	9,41	21,375	2,27
519	SUCHDOL - BŘEZINĚVES	6,68	12,085	1,81
520	BŘEZINĚVES - SATALICE	13,71	6,426	0,47
510	SATALICE - BĚCHOVICE	4,1	1,923	0,47
511	BĚCHOVICE - D1	12,57	13,742	1,09
ALTERNATIVA A - ZUR CELKEM (BEZ DPH)		46,47	55,551	1,2

ALTERNATIVA - REGIONÁLNÍ				
STAVBA		DÉLKA	CENA BEZ DPH	UKAZ.
ČÍSLO	NÁZEV	KM	MLD. Kč	MLD/KM
518	RUZYNĚ - LIBČICE	15,175	4,336	0,29
519	LIBČICE - MÚK D8	5,790	4,294	0,74
520	MÚK D8 - MÚK R10	18,590	10,999	0,59
510	MÚK R10 - ÚVALY	12,945	5,613	0,43
511	ÚVALY - D1	15,648	8,577	0,55
ALTERNATIVA A - REGIONÁLNÍ CELKEM (BEZ DPH)		68,148	33,819	0,50

### POZNÁMKA:

STAVEBNÍ NÁKLADY ALT. A - ZUR (STAVBY 518, 519, 520, 511) PŘEVZATY Z „SESTRA 2“ PŘÍLOHA A2.1 (10/2013); STAVBA 510 DLE IZ. - ZKAPACITNĚNÍ SOKP - 510 (06/2012)

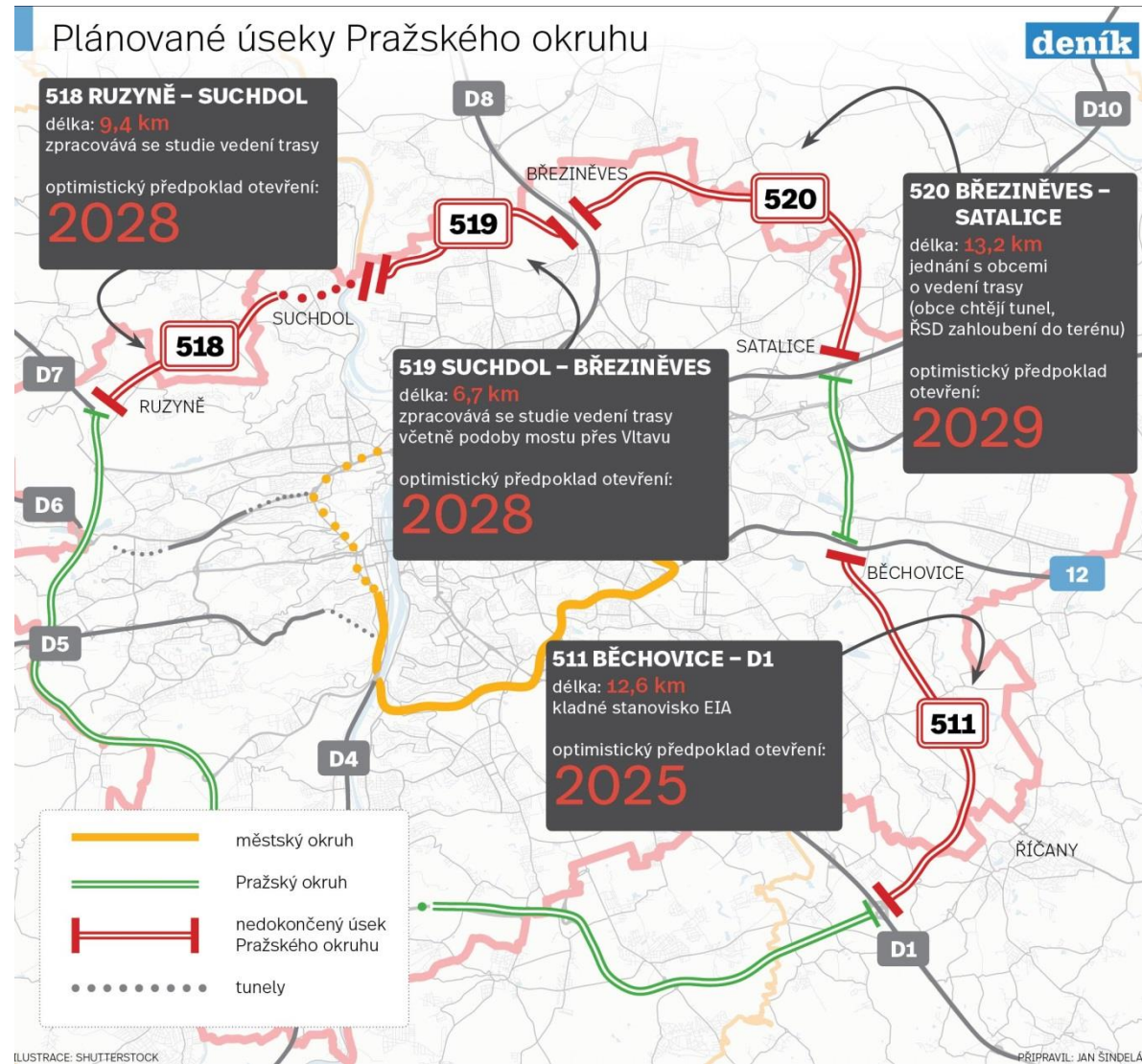
STAVEBNÍ NÁKLADY ALT. REGIONÁLNÍ - DLE CENOVÝCH NORMATIVŮ SPK (SFDI - 02/2013) V CÚ 2012 NA ZÁKLADĚ DOKUMENTACE ZPRACOVANÉ V ÚROVNI VÝHLEDOVÉ STUDIE.

Výrazně dražší  
provoz A-ZÚR

(více tunelů  
a mostů)

Na variantu regionální lze získat dotace z EU fondů, zatímco variantu A-ZÚR zaplatí občané ČR ze svých daní, protože je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T

# Stadia přípravy jednotlivých staveb SOKP



- ▶ **510 Běchovice - Satalice** nedostatečná kapacita, nutná kompletní přestavba na profil 2x3 pruhů, problémy s velkým množstvím křižovatek na velmi krátkém úseku
- ▶ **Varianta regionální má** vyhotovenou studii proveditelnosti a účelnosti (STPÚ) "Dokončení SOKP v celém rozsahu" z roku 2015

Z hlediska hierarchie přípravy stavby jsou obě varianty prakticky na stejné úrovni

# Závěry zjištěné posouzením varianty tranzitní s variantou vedenou městem

- ▶ Je navržena v souladu s požadavky pro trasy TEN-T.
- ▶ Neprochází územím, kde jsou již nyní překračovány hygienické limity (Černý Most, Horní Počernice).
- ▶ Nezabírá na území hl. m. Prahy zastavitelná území pro bytovou a občanskou vybavenost.
- ▶ Nevytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu.
- ▶ Vede územím s mnohem nižší hustotou obyvatel než A-ZÚR.
- ▶ Vyvádí veškerou tranzitní kamionovou a zbytkovou dopravu mimo území hl. m. Prahy a tím trvale do budoucna zlepšuje klima (smog) celé Prahy.
- ▶ Nevytváří na trase TEN-T dopravně kolizní místa, zajišťuje plynulý a bezpečný průjezd tranzitní dopravě.
- ▶ Svojí polohou mimo Prahu zajišťuje minimální mísení dopravy místní a tranzitní - tedy trvale nižší nehodovost.
- ▶ Má o cca 22 miliard Kč nižší pořizovací stavební náklady (dokončení SOKP alternativa A-ZÚR = 55,6 mld. Kč; alternativa Regionální = 33,8 mld.
- ▶ Výnos z mýta 923 milionů Kč u regionální a 524 milionů Kč u varianty A-ZÚR.

# Akční plán dokončení SOKP

- ▶ Prosadit zákon o liniových stavbách
- ▶ Zadat objektivní posouzení variant pro vyloučení tranzitní nákladní dopravy mimo Prahu
- ▶ Sladit odpovědnost za infrastrukturu s kompetencemi státu-  
možnost vydání rozhodnutí Vlády formou opatření obecné povahy  
nadřazené ZUR
- ▶ Na základě multikriteriálního hodnocení vybrat variantu, která  
vyjde lépe v požadovaných parametrech
- ▶ Projednat vybranou variantu s dotčenými subjekty v rámci jednoho  
řízení s jedním odvoláním k NSS
- ▶ Připravit variantní řešení tras tam, kde není platné územní  
rozhodnutí - UR
- ▶ Úprava příslušných stávajících zákonů tak, aby bylo jedno řízení a  
jedno integrované povolení na celou trasu



[www.rozumnadoprava.cz](http://www.rozumnadoprava.cz)

[info@rozumnadoprava.cz](mailto:info@rozumnadoprava.cz)

[www.facebook.com/rozumnadoprava](https://www.facebook.com/rozumnadoprava)