

Kamiony do města nepatří

centrum Plechárna, Bryksova 1002/20, 198 00 Praha 9

Program 11. října 2017, 17:00 – 19:00

Úvodní slovo

Ing. Gabriela Lněničková, Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu

Řešení tranzitní a městské dopravy

Ing. Petr Kasa, Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu

Dopravní infrastruktura pro rozvoj obchodu a podnikání

Josef Melzer, 1. viceprezident ČESMAD

Udržitelná doprava ve městě

doc. Michal Vojtíšek, PhD., Fakulta strojní ČVUT

Vliv automobilových emisí na lidské zdraví

MUDr. Radim Šrám, Akademie věd ČR

Diskuze

Vznik platformy, motivace, cíle

- ▶ Neuspokojivý vývoj v oblasti dokončení Pražského okruhu a převedení tranzitní kamionové dopravy mimo území hl. města Prahy
- ▶ srpen 2017 založena Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu
- ▶ Podporovat přípravu a realizaci dopravních staveb a opatření, které budou splňovat požadavky na
 - ▶ dopravní obslužnost a bezpečnost
 - ▶ oddělení tranzitní a městské dopravy v souladu s nařízením TEN-T
 - ▶ hospodárnost a efektivitu
 - ▶ ochranu životního prostředí
 - ▶ zdraví obyvatel
 - ▶ vyvážený územní rozvoj

Náš tým



Ing. Petr Kasa

- ▶ Stavební fakulta ČVUT
- ▶ generální ředitel a předseda představenstva lékárenského holdingu Pilulka/CoPharm
- ▶ Člen investiční komise fondu J&T ventures



Ing. Antonín Prachař

- ▶ Vysoká škola dopravy a spojov v Žilině
- ▶ Ministr dopravy v roce 2014
- ▶ Jednatel společnosti CC construction & consulting



Ing. Gabriela Lněničková, MBA

- ▶ Vysoká škola ekonomická, Anglo-American University
- ▶ Projektová manažerka v Business Sweden
- ▶ Mezinárodní mistryně v šachu

Aktuální situace řešení tranzitní dopravy ► v Praze a kolem Prahy

Ing. Petr Kasa

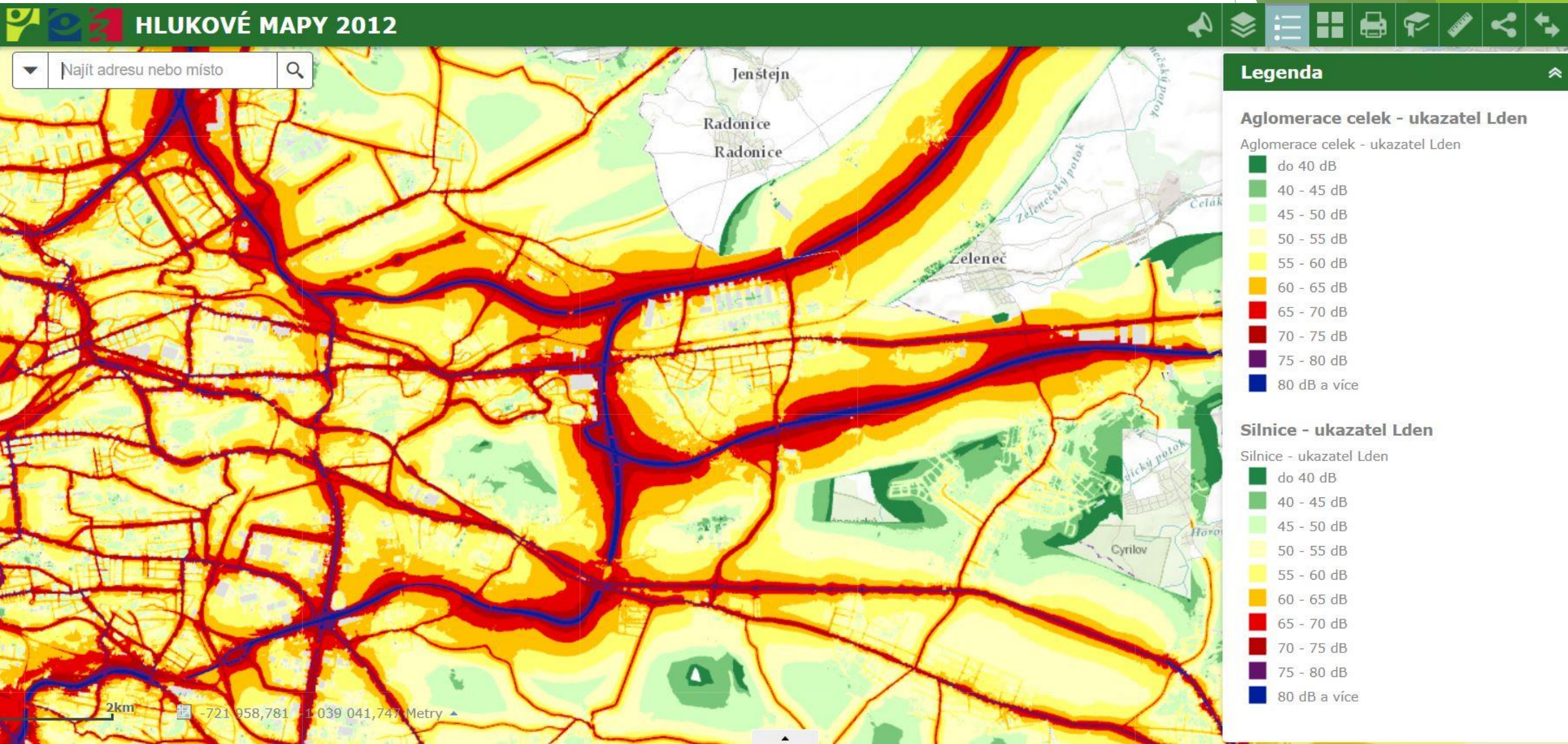
Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

Tranzitní vs. městská doprava

- ▶ SOKP je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T multimodálního koridoru č. IV, jejíž základní principy jsou definovány v rozhodnutí EU č. 1692/96. K zásadám rozvoje TEN-T patří především zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení hlavních městských center, ODDĚLENÍ vnitroměstské a tranzitní dopravy
- ▶ Za posledních 20 let se v Praze nestalo prakticky nic
- ▶ Příklad neinformovanosti zastupitelů Prahy 6
„Na okruhu budou jezdit kamiony??“

③ Sítěly SOKP s životním prostředí
Problémová mapa SOKP - M 1 : 150 000

Strategická hluková mapa 2012



Doprava jako “čistě” politické téma

U vážné nehody kamionů na severu Prahy zasahují všechny složky integrovaného záchranného systému. Ve směru z centra Prahy se v Kbelské ulici srazily čtyři kamiony. Jednoho z řidičů záchranáři vyprošťují. Silnice je uzavřena. Podle pražských hasičů se v Kbelské ulici srazilo dokonce pět kamionů. Kolony kamionů na Spořilovské a JS - doba zdržení 85 minut!! Po 16 hodině už je parkoviště kamionů až za Průhonice



Dopravní kolaps v Praze! V Kbelské ulici se srazily 4 kamiony

U vážné nehody kamionů na severu Prahy zasahují všechny složky integrovaného záchranného systému. Ve směru z centra Prahy se v Kbelské ulici srazily čtyři...

TN.NOVA.CZ



5 hrs · 🌐

Na jednom z rekonstruovaných úseků dálnice D1 stoupl v porovnání s loňským rokem počet nehod o 135 procent. Havárií přibýlo na celé části D1 mezi Prahou a Brnem.

Hlavní příčina nehodovosti - hustá kamionová doprava. Velmi časté havárie kamionů a poté dlouhé kolony ve kterých se stávají další nehody. Prostě ČR je kamionovou dopravou předimenzována a je třeba hledat komplexní řešení.



Nebezpečná D1. Proč počet havárií na nejstarší české dálnici roste - Seznam Zprávy

Na jednom z rekonstruovaných úseků dálnice D1 stoupl v porovnání s loňským rokem počet nehod o 135 procent. Havárií přibýlo na celé části D1 mezi Prahou a...

SEZNAM.CZ

Lídři slibují urychleně dostavět okruh

MF DNES se zeptala zástupců stran, jak chtějí v parlamentu řešit problémy Prahy v dopravě

Matěj Ludvík
redaktor MF DNES



PRAHA Levicový nebo pravicový politik - urychleně dostavět Pražský okruh chtějí všichni. Alespoň to vyplývá z odpovědí lídrů pražských kandidátek politických stran, které mají podle dlouhodobých průzkumů největší šanci dostat se po říjnových volbách do lavic Poslanecké sněmovny.

Hlavní město dlouhodobě trápí především automobilová doprava. Řidiči denně v kolonách tráví desítky minut a vyhlídky na rychlé zlepšení tady nejsou. Příměstskou i tranzitní dopravu by měl z velké části odvádět právě zmiňovaný vnější obchvat Prahy, ale zatím stojí jen jeho část na jihozápadním

okraji metropole. Státu, který má jeho budování na starosti, se ho dlouhodobě nedaří dostavět. Typickou ukázkou je například úsek číslo 511, který má spojit dálnici D1 s „hradeckou“ D11.

Řada lídrů mezi svými prioritami zmiňuje také rozvoj železniční dopravy. Tady státní správce železnic v minulosti zaspal. Až na výjimky zastaralé trati na území Prahy a Středočeského kraje kapacitně nestačí a přes zvyšující se zájem cestujících řada příměstských vlaků už častěji jezdit nemůže. Vůbec nejpalčivějším problémem je podle některých železniční spojení s Kladnem, kde navíc chybí odbočka na letiště.

Jak nynější sliby politiků skutečně dopadnou, je otázka. Protože jejich strany už měly v posledních letech dost času trisín stav zlepšit, ale příliš se jim to nepodařilo.



Zaklínadlo Pražský okruh Pokud by se dalo věřit volebním slibům, mohli by se řidiči dočkat dostavby Pražského okruhu v nejbližší době, ať už vyhraje volby kdokoli. Důležitostí stavby se zaklínají všichni oslovení lídři politických stran v Praze. Foto: Jan Zátorský, MAFRA

do obrovských sídlišť Jižního Města. Současné vedení města rovněž není schopno postavit jediný kilometr nových tramvajových tratí, které můžou ekologicky nahradit stávající autobusy, a přece jenom nabídnout lepší dostupnost menších sídlišť na okraji města. Od toho se bude odvíjet moje politika směrem k obvodu, za který kandiduji, to je celá Praha. Stát rozhoduje o výstavbě a modernizaci železniční sítě a vnějšího Pražského okruhu. Tudiž se budu snažit přimět ministerstvo dopravy, aby investovalo do těchto staveb, které mají navíc svým významem přesah do celé republiky. Pokud se bude ekonomice dařit, tak si dokážu představit i státní podporu výstavby nových tramvajových tratí a zejména podporu takzvané čisté mobility, kam patří nová moderní bezemíslná auta.



Martin Stropnický
(ANO)

Jsem pro zachování rozsahu městské hromadné dopravy a současnou podporu výstavby tramvajových tratí, zlepšení návaznosti jednotlivých druhů městské hromadné

Souboj lídrů Co udělají pro pražskou dopravu?



Jana Černochová
(ODS)

Praha potřebuje tři zásadní věci. Dostavět vnější okruh, dostavět

a kroky, které pomohou těm nejvíce potřebným dopravním stavbám: potřebujeme větší kapacitu příměstských i nákladních vlaků, rychlodráhu na letiště, posílení mezi-městských spojů, ale především dokončit Pražský okruh. Tam by-



Jiří Kobza
(SPD)



Jakub Michálek
(Piráti)

končit přípravu a zahájit stavbu trasy metra D, připravit výstavbu nových tramvajových tratí a výstavbu

» důsledně 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 kmotrům 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 okruhů 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)



(ANO)

Jsem pro zachování rozsahu městské hromadné dopravy a současnou podporu 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 by měly větší slovo při tvorbě tras, časování a návaznosti linek MHD tak, aby DP Praha sloužil skutečně cestujícím, nikoli kmotrům na Britských Panenských ostrovech. Jsem pro podporu 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. Jako podstatné vnímáme dokončení obou silničních okruhů a radiálních komunikací. A to tak, aby trasa dálnice nevedla tam, kde si spřátelený podnikatel zakoupil pozemky a nyní čeká na jejich zhodnocení. Uvedený přístup mimo jiné zahrnuje prosazení vedení vnějšího okruhu dále od města současně s výstavbou mostu pro vnitroměstskou dopravu mezi Bohnicemi a Suchdolem a opuštění představy, že východní část okruhu povede sídelními útvary, jako jsou Běchovice nebo Černý Most. Nutná je také revize trasy vnitřního okruhu tak, aby neohrozila vzácnou oblast Povltaví.

PRAHA BEZ KAMIONŮ

Petr Dolínek, lídr za Prahu

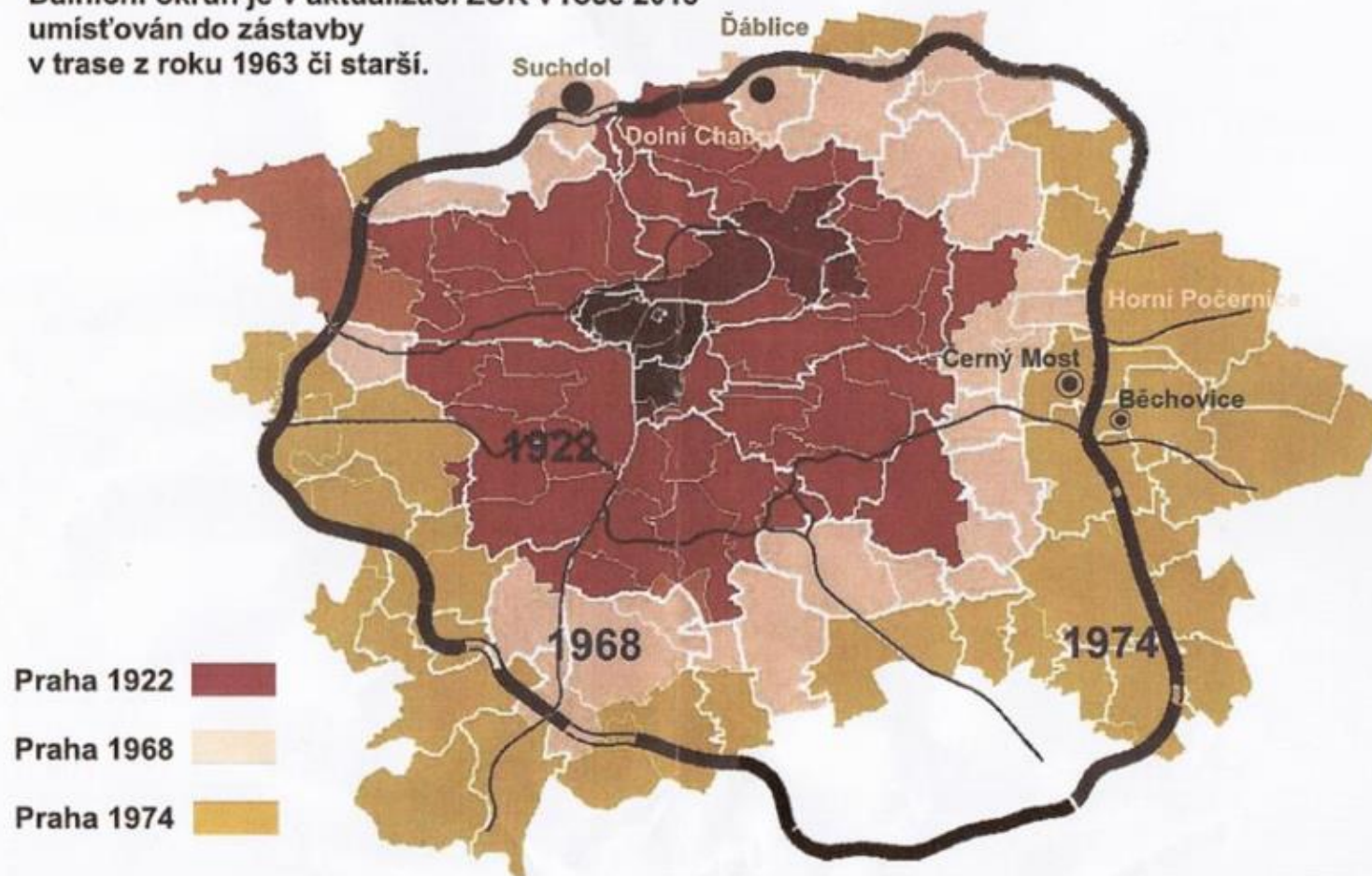


ČSSD

www.ferovsp Praha.cz

Rozrůstání území hl. m. PRAHY v letech 1922 až 1974

Dálniční okruh je v aktualizaci ZUR v roce 2013
umíst'ován do zástavby
v trase z roku 1963 či starší.





KDO NAPSAL NEGATIVNÍ STANOVISKO EIA?

Prudký spor na pražské radnici. ODS chce kvůli obchvatu odvolat radní

MICHAELA ČÁPOVÁ  07 AKTUALIZOVÁNO 4. ŘÍJNA 2017

Témata: [dálnice](#), [Ředitelství silnic a dálnic](#), [Ministerstvo životního prostředí](#), [Adriana Krnáčová](#), [EIA](#)

 sdílet 14  Tweet 4  +1 2

Křehkou pražskou koalici otrásá další spor. Radní Jana Plamínková (STAN/ Trojkoalice) se snaží obstruovat dostavbu klíčové části pražského dálničního okruhu u Běchovic. Podepsala se totiž pod negativní stanovisko, které by mohlo dostavbu okruhu zbrzdit. Primátorka Adriana Krnáčová (ANO) ale uklidňuje, že Rada hlavního města přijme hned ve čtvrtek usnesení, které potvrdí, že je dopis Plamínkové nesmysl. A ČSSD, stejně jako opoziční ODS, vyzývají radní, ať zváží své další působení v radě.



Jana Plamínková

October 5 at 8:42pm · 

ODS na mě v posledních dnech pořádá drsnou štvanici. Čeho tak strašného jsem se dopustila? Inu, chtěla jsem, aby v procesu vyhodnocení vlivu na životní prostředí pro stavbu 511 (část okruhu kolem Prahy) byl SKUTEČNĚ vyhodnocen vliv na životní prostředí. Věru hrozný zločin. Jedna z připomínek se např. týká změn na mimoúrovňové křižovatce Dubeč. Zde zpracovatel posudku píše (k mým připomínkám k EIA): "Jedná se o připomínky podnětné, které by zřejmě významně změnily především akustickou zátěž, a zpracovatel posudku považuje za nutnost se těmito připomínkami v další fázi záměru odpovědně zabývat." Jinak řečeno, dalo by se to řešit výrazně lépe, křižovatka by tolik neotravovala občany hlukem, ale nedělá se to. Může se mi někdo divit, že jsem jako radní pro životní prostředí chtěla, aby občané byli před tím hlukem lépe chráněni? Žádala jsem o nápravu, nic víc. Tvzení ODS, že jsem se snažila protahovat stavbu 511, svědčí jen o tom, že ODS absolutně nezná proceduru hodnocení vlivu na životní prostředí. Což mě ani nepřekvapuje.



Jana Plamínková

Podle mě je špatně, že se staví podle ...

50 let starých plánů. Tehdy Praha vypadala úplně jinak. My jsme prosazovali aglomerační okruh, ale nikdo na něj nechce slyšet.

[Like](#) · [Reply](#) ·  3 · 23 hrs

DOSTAVÍME PRAŽSKÝ OKRUH I BEZ DOTACÍ



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 Suchbát a zástupci občanských sdružení EkoForum a SOS Praha a po rozpravě,

výbor

I. doporučuje

Ministerstva 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 Brýdla, aby s tímto usnesením seznámil výše zmíněná ministerstva;

III. pověřuje

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

Jiří Brýdl, v.r.

předseda výboru

Petr Fejfar, v.r.

ověřovatel výboru

Ministerstvo průmyslu a obchodu
Doc. Ing. Miroslav GRÉGR
ministr

V Praze dne 9. února 2004

Č.j.: 10690/01/2000/1000

Vážený pane ministře,

obracím se na Vás se žádostí o posouzení vhodného umístění silničního okruhu kolem Prahy. Na ústetě 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 neptímo, 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 Schilling
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: kanik@svazdopravy.cz www.svazdopravy.cz

Praha 10. dubna 2015

Vše: Vyjádření k Návrhu zprovoznění Silničním 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 páteční sítě silniční infrastruktury v České republice.

Katastrofální stav silniční sítě v městských částech Spořilov, 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 Silničním okruhu kolem Prahy.

S pozdravem

SVAZ DOPRAVY
ČESKÉ REPUBLIKY
V. P. Čkalova 14
160 00 Praha 6
IČ: 61361705 (1)

Petr Kašík

NÝDRLE

projektová kancelář

Ing. Milan Strnad

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

ČKAIT 0000264

Kompletní dálniční síť

- Po dostavbě D35 (2025-28) se očekává přesun až 30% z D1 na D11.
- Pokračování výstavby D11 z Náchoda směrem na Polsko.

Dálnice a rychlostní silnice v provozu



Dálniční síť

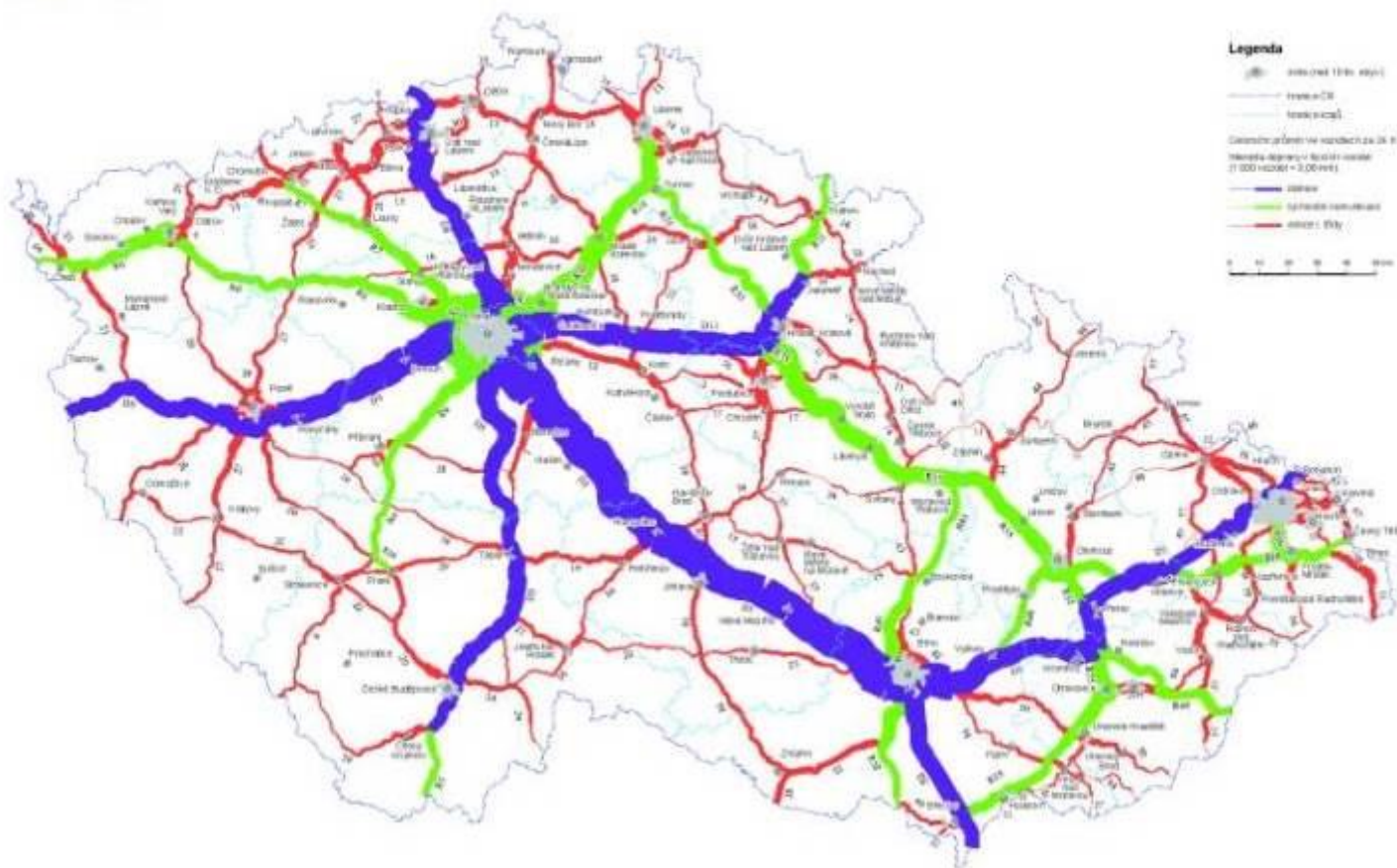
výhledový stav

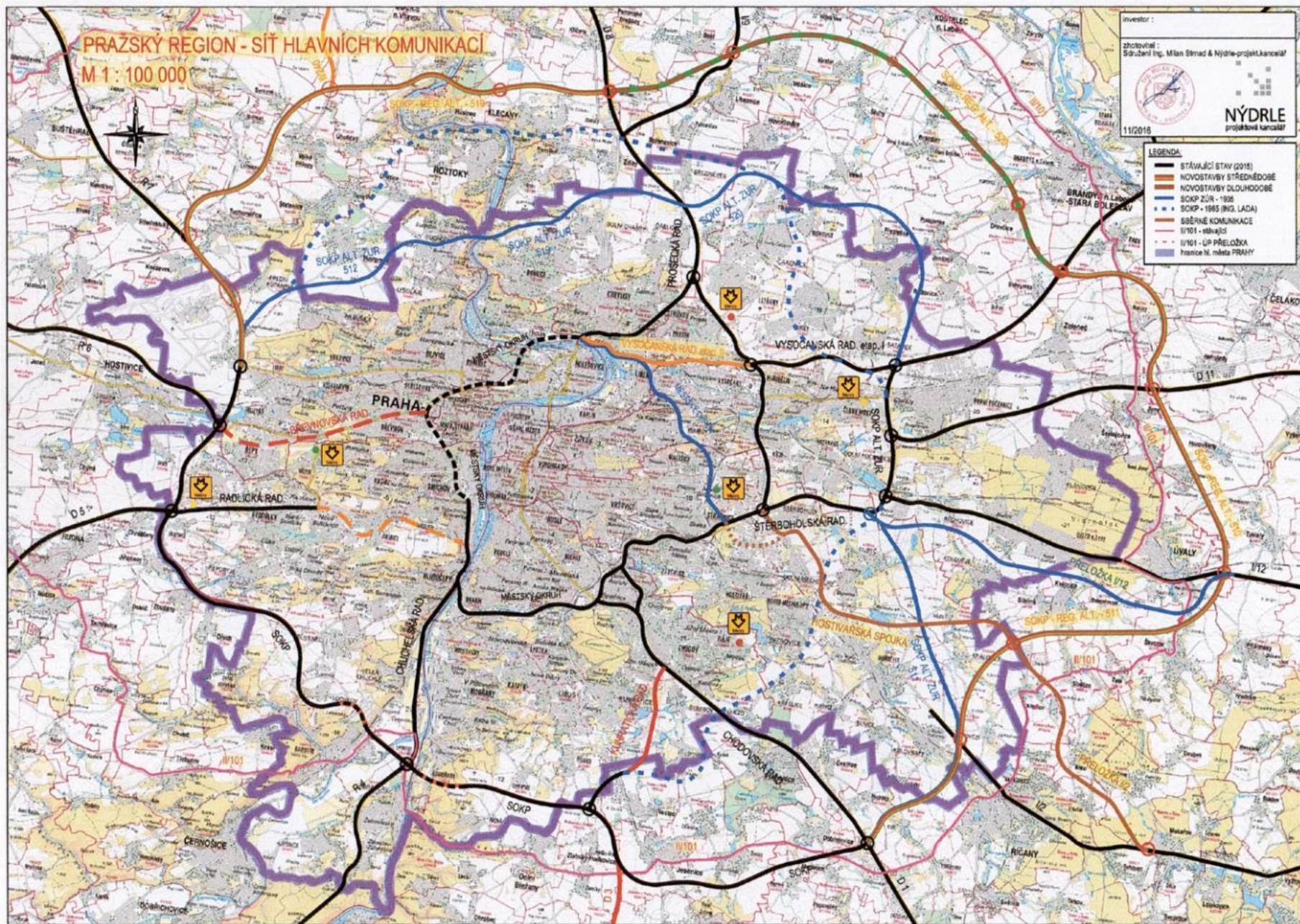


Model intenzity dopravy v roce 2040



Prognóza intenzity dopravy na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR v roce 2040





Návrh řešení

- Stávající stav (2015)
- novostavby střednědobé
- novostavby dlouhodobé
- SOKP ZÚR – 1995
- SOKP – 1965 (Ing. Lada)
- komunikace pro tranzitní dopravu
- II/101 – stávající
- II/101 – ÚP přeložka
- hranice hl. města Prahy

Posouzení státní Analýza rizik

Srovnání A-ZÚR – REG. Předběžné multikriteriální hodnocení

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



	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
ÚZEMNÍ VLVIV	5.2		4	3	7	0,12	0,28	NPR - NPP + biokoridory
	6.1	Územní vlivy	3	1	9	0,03	0,27	Zábor zastavěného a zastavitelného území
NÁKLADY	6.2		5	1	9	0,05	0,45	Urbanistické aspekty trasy
	7.1	Pořizovací náklady	4	4	6	0,16	0,24	Náklady na dopravní cestu
	7.2		3	6	4	0,18	0,12	Náklady uživatelů
PŘÍNOSY	7.3		1	5	5	0,05	0,05	Externí a ostatní náklady
	8.1	Přínosy	4	1	9	0,04	0,36	Výše výběru mýtného
EKONOMIE	8.2		3	1	9	0,03	0,27	Doba umoření nákladů
	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	

Posouzení alternativ

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

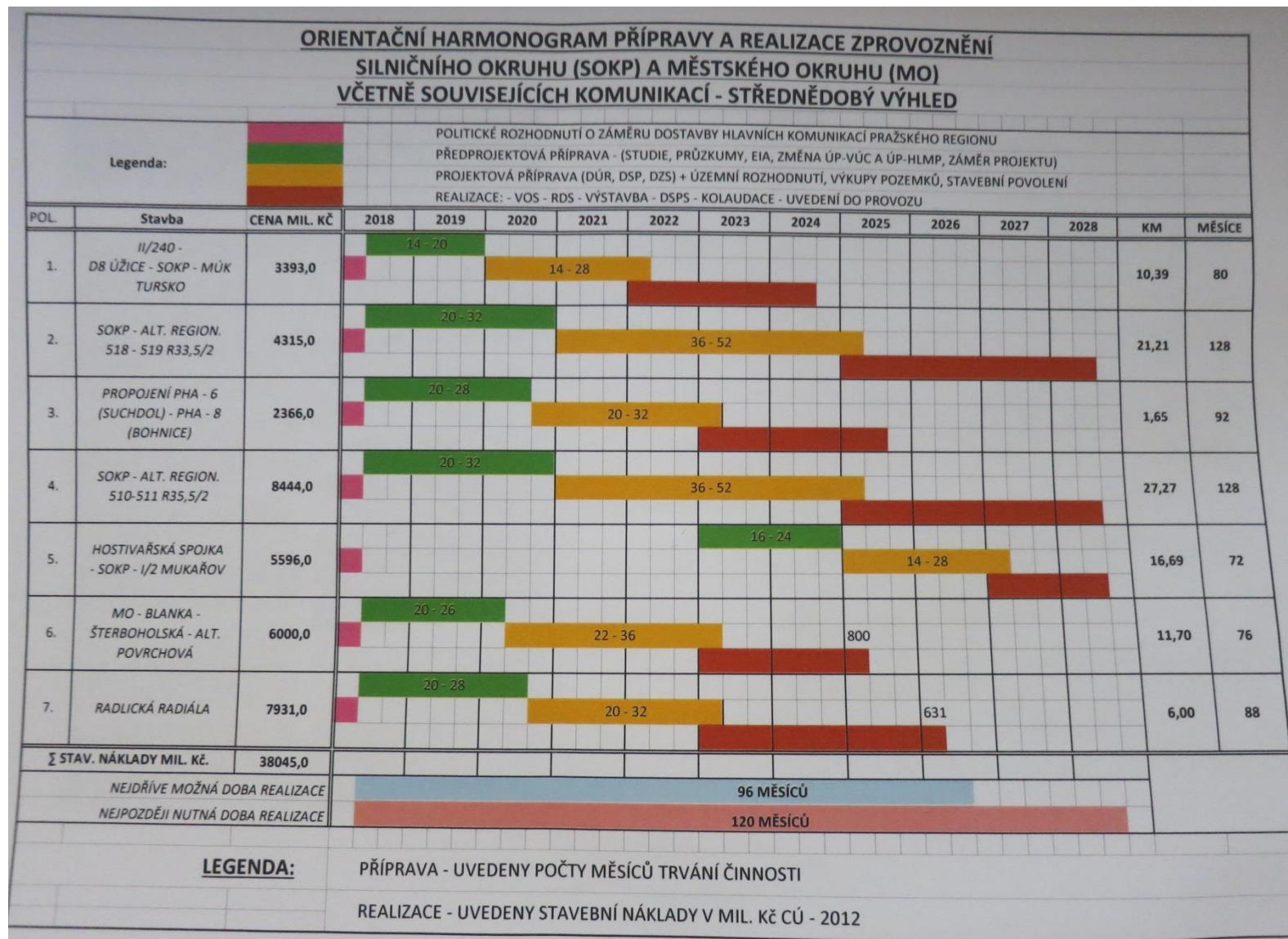
ALTERNATIVA - REGIONÁLNÍ				
STAVBA		DÉLKA	CENA BEZ DPH	UKAZ.
ČÍSLO	NÁZEV	KM	MLD. Kč	MLD/KM
518	RUZYNĚ - LIBČICE	15,175	4,336	0,29
519	LIBČICE - MÚK D8	5,790	4,294	0,74
520	MÚK D8 - MÚK R10	18,590	10,999	0,59
510	MÚK R10 - ÚVALY	12,945	5,613	0,43
511	ÚVALY - D1	15,648	8,577	0,55
ALTERNATIVA A - REGIONÁLNÍ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

Harmonogram přípravy z r. 2014



Stadia přípravy jednotlivých staveb okruhu

- ▶ **D1 - Běchovice** ... do dnes není ani územní rozhodnutí ani EIA (DUR - dokumentace k územnímu rozhodnutí)
- ▶ **Běchovice - Satalice** ... nedostatečná kapacita, nutná kompletní přestavba na profil 2x3 pruhy, problémy s velkým množstvím křižovatek na velmi krátkém úseku
- ▶ **Satalice - Březiněves** ... pouze čára v mapě (územním plánu)
- ▶ **Březiněves - Ruzyně** ... neexistuje územní rozhodnutí, vypsána nová vyhledávací studie (2016)

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 poloviční 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 = 33,7 mld.
- ▶ Výnos z mýta 923 milionů Kč u regionální a 524 milionů Kč u varianty vedené A-ZÚR.

Závěr

- ▶ **Občané si zaslouží objektivní posouzení navrhovaných řešení.**
- ▶ **Náš stát by měl nabídnout víc než jen jednu cestu!**

Děkuji za pozornost

www.rozumnadoprava.cz