

Vize rozvoje Prahy

1 CÍLE ROZVOJE

- 1.1 Vyloučit těžkou nákladní a kamionovou dopravu z intravilánu hl. m. Prahy.
- 1.2 Umístit občany dvoumilionové Prahy včetně příslušné infrastruktury na území uvnitř SOKP (Pražský okruh).
- 1.3 Na území mezi hranicí hl. m. Prahy a SOKP – Regionální alternativou v intravilánu realizovat kompaktní zástavbu – „město krátkých vzdáleností“ neboli „město dostupných cílů“.
- 1.4 Na všech 12 vstupech do Prahy zřídit překladiště a záchytná parkoviště napojená na MHD (tram+bus).
- 1.5 Ochránit nově vzniklý intravilán uvnitř okruhu před negativními vlivy dopravy zalesněnými valy a protihlukovými stěnami v celé délce okruhu.

2 VIZE MĚSTSKÉ DOPRAVY

- 2.1 ŽÁDNÁ DOPRAVA – tzn. technologie bezobslužné přepravy zboží, které jsou v současnosti nedosažitelnou utopií, je rozumné podporovat.
- 2.2 PĚŠÍ DOPRAVA – při rozumném vývoji města k decentralizaci a pěší dostupnosti 1–2 km je opodstatněná.
- 2.3 INDIVIDUÁLNÍ BEZMOTOROVÁ DOPRAVA – jízdní kola a elektrokola s pomocným pohonem se užívají hlavně k rekreaci nebo sportu, jako dopravní prostředek méně. Je nutné výstavbou cyklostezek podpořit užívání kola jako dopravního prostředku.
- 2.4 INDIVIDUÁLNÍ MOTOROVÁ DOPRAVA – osobní je flexibilní, pohodlná, k jejímu plnému využití brání nedostatek parkovacích stání, která je nutno vybudovat tak, aby odpovídala výhledovému počtu aut.
- 2.5 VEŘEJNÁ DOPRAVA – je podmínkou k provozuschopnosti města.
 - 2.5.1 METRO – kapacitní, městotvorný prvek, který je nutno budovat v předstihu před zástavbou.
 - 2.5.2 ŽELEZNICE – jedná se o příměstskou dopravu, u které je nutno prosazovat zavedení okruhových tras, se zkrácením provozních intervalů.
 - 2.5.3 TRAMVAJE – tradiční, kapacitní, spolehlivá doprava, prosazovaná tam, kde se nevyplatí metro.
 - 2.5.4 TROLEJBUSY – byly zrušeny v 60. letech minulého století, i když se jedná o ekologický, tichý dopravní prostředek, vhodný jako lokální doprava na sídlištích, navazující na kapacitní dopravu.
 - 2.5.5 AUTOBUSY – jsou oblíbené, ale je to ekologicky nevhodný dopravní prostředek. Autobusová doprava je neperspektivní, použitelná tam, kde je zavedení tramvají nebo trolejbusů neúměrně nákladné, neefektivní.

3 REALIZACE VIZE ROZVOJE PRAHY

- 3.1 Základní podmínkou realizace vize rozvoje Prahy, tj. „dvoumilionového města – města pro zdravou a bezpečnou populaci“, je ZRUŠENÍ kontraproduktivních zahájených a plánovaných dopravních staveb (SOKP – alternativa A-ZÚR – stavby 510, 511, 518, 519, 520 a stavby „Přeložka I/12 Úvaly – Běchovice“), a tím ukončit stávající miliardové plýtvání veřejnými prostředky.
- 3.2 Zahájit přípravu realizace dopravních staveb podmiňujících vizi rozvoje Prahy, tj. **„Dokončení SOKP – alternativy Regionální a staveb souvisejících (Přeložka I/2 Říčany, Hostivařská spojka, Kunratická spojka, Radlická radiála, Vysočanská radiála II, Spojení D8 – Praha 8 – Praha 6 – Ruzyně).“**

Situace „Vize rozvoje Prahy“ je [v příloze](#).

Lhota 25. 5. 2025

S pozdravem



Ing. Milan STRNAD, senior