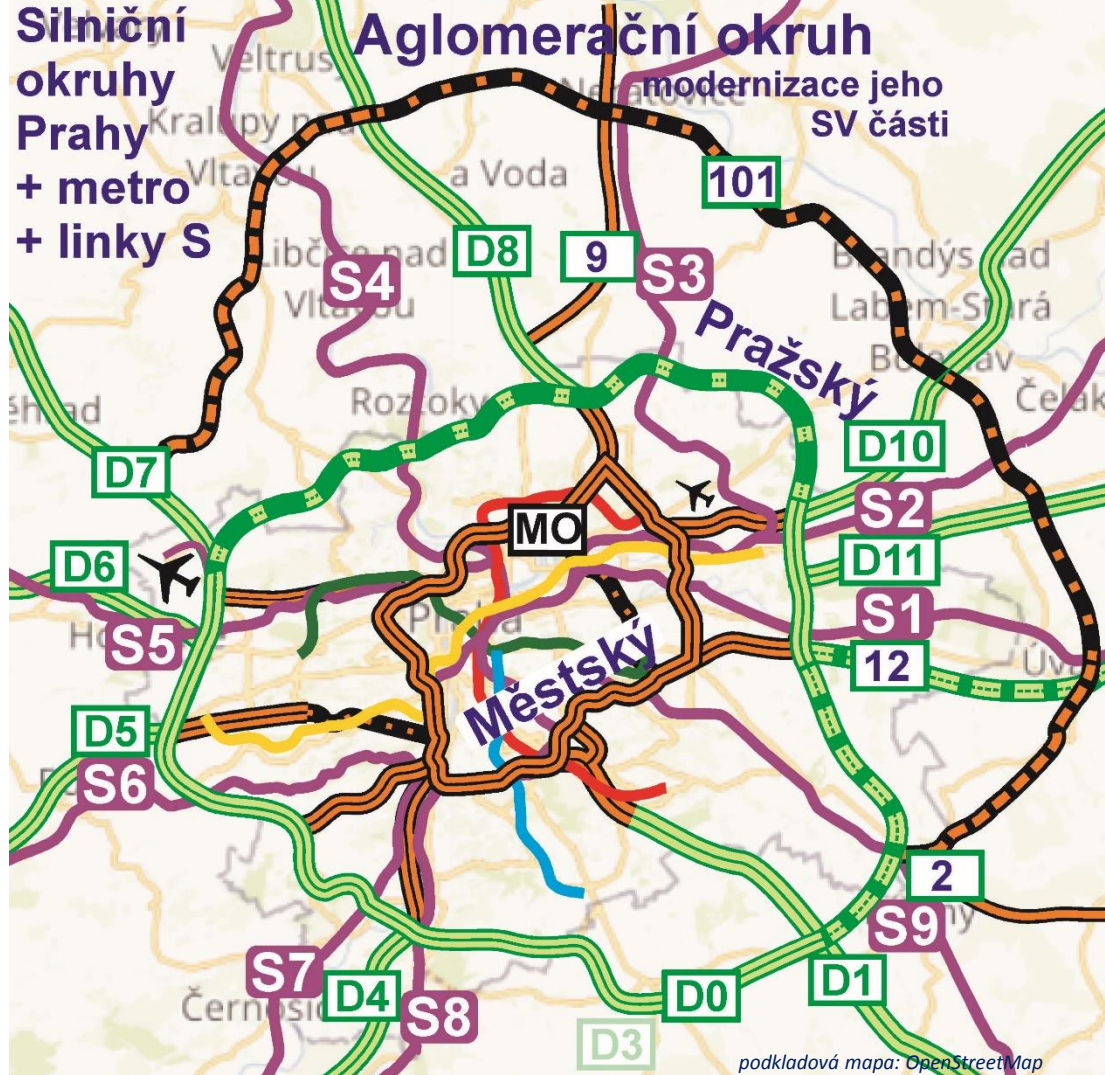


Udělejme si ~~jasno~~ **jasněji** v okruzích Prahy

Jsou **tři**: Aglomerační
Pražský
Městský

Hranice Prahy je jen čára

Kolejová doprava je klíčová pro
plynulost dopravy na silničních
okruzích



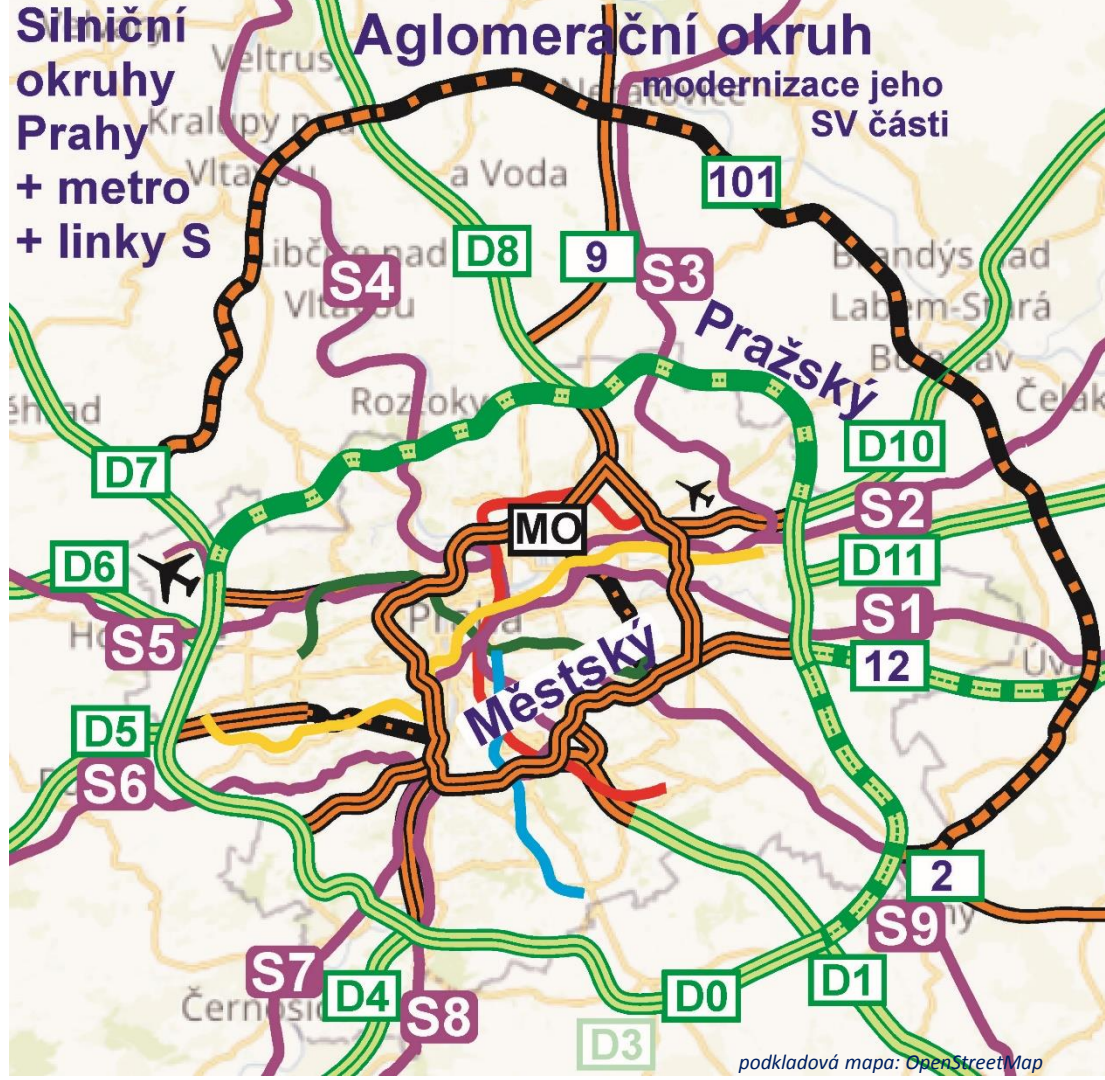
Aglomerační okruh

tangenciální spojení mezi dálnicemi D7 a D8. ... poslouží jako alternativní trasa před dokončením SOKP

(z dopravní koncepce Prahy a okolí)



rozšíření na 4 pruhy v plánované trase, zvažované v 2011



podkladová mapa: OpenStreetMap

Aglomerační okruh

tangenciální spojení mezi dálnicemi D7 a D8. ... poslouží jako alternativní trasa před dokončením SOKP

(z dopravní koncepce Prahy a okolí)

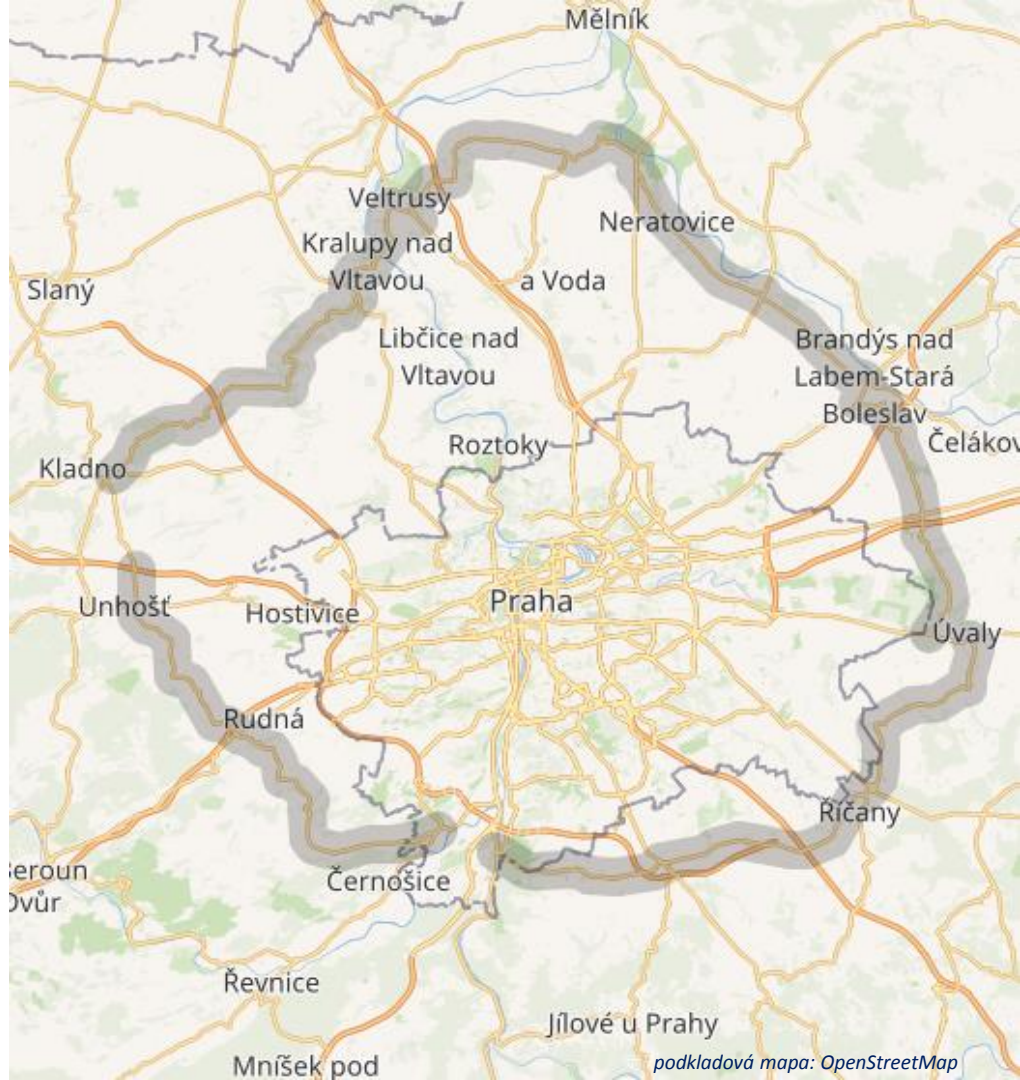


rozšíření na 4 pruhy v plánované trase, 2011

Je nejstarší okruh Prahy, měří 153 km.

„ ... Silnice II/101 ... na území SČ. kraje a hl. m. Prahy ... byla zavedena jako tzv. aglomerační okruh okolo Prahy, určený pro její objíždění a pro silniční spojení mezi středisky v jejím zázemí. ...“

cs.wikipedia.org/wiki/Silnice_II



podkladová mapa: OpenStreetMap

Jak vyvést kamióny z města?

ze Spořilova, Počernic, Běchovic,
Černého mostu ...

Víme jak na to!

A přitom nevymýšlíme novou trasu
dálničního okruhu

Objevte UTAJENÝ OKRUH

Musí jezdit kamiony průtahem skrze město a hustě obydlené čtvrti? Jde to přece i jinak.

Pražská organizace KDU-ČSL

prosazuje řešení, které nevede kamióny do Prahy a přitom nevyžaduje nové trasování pražských silničních okruhů. Pomůže nám **Aglomerační okruh**.

Je součástí dopravní koncepce Prahy a okolí do roku 2030 a územně plánovací dokumentace, ale je tak málo známý, že s trochou nadsázky lze mluvit o „utajeném okruhu“.








Jak vyvést kamióny z města bez vymýšlení nových tras silničních okruhů

Modernizací Aglomeračního okruhu

Budování obchvatů obcí na Aglomeračním okruhu je v souladu s dopravní koncepcí Prahy a okolí a územně plánovací dokumentací. Ale co politici, znají a respektují dopravní koncepci? Vždyť mluví většinou jen o Pražském nebo Městském okruhu. Politici a novináři by měli prosazovat modernizaci Aglomeračního okruhu alespoň tak usilovně jako dokončení Pražského okruhu. Aglomerační okruh je navíc výrazně levnější.



-  současný **Městský okruh (MO)** a další čtyřproudé silnice
-  **Pražský okruh (D0)** a dálnice
-  silnice v pokročilé fázi přípravy
-  vybrané komunikace v územně plánovací dokumentaci
-  Metro a linky S

Nastavením mýtného systému nákladní dopravy.

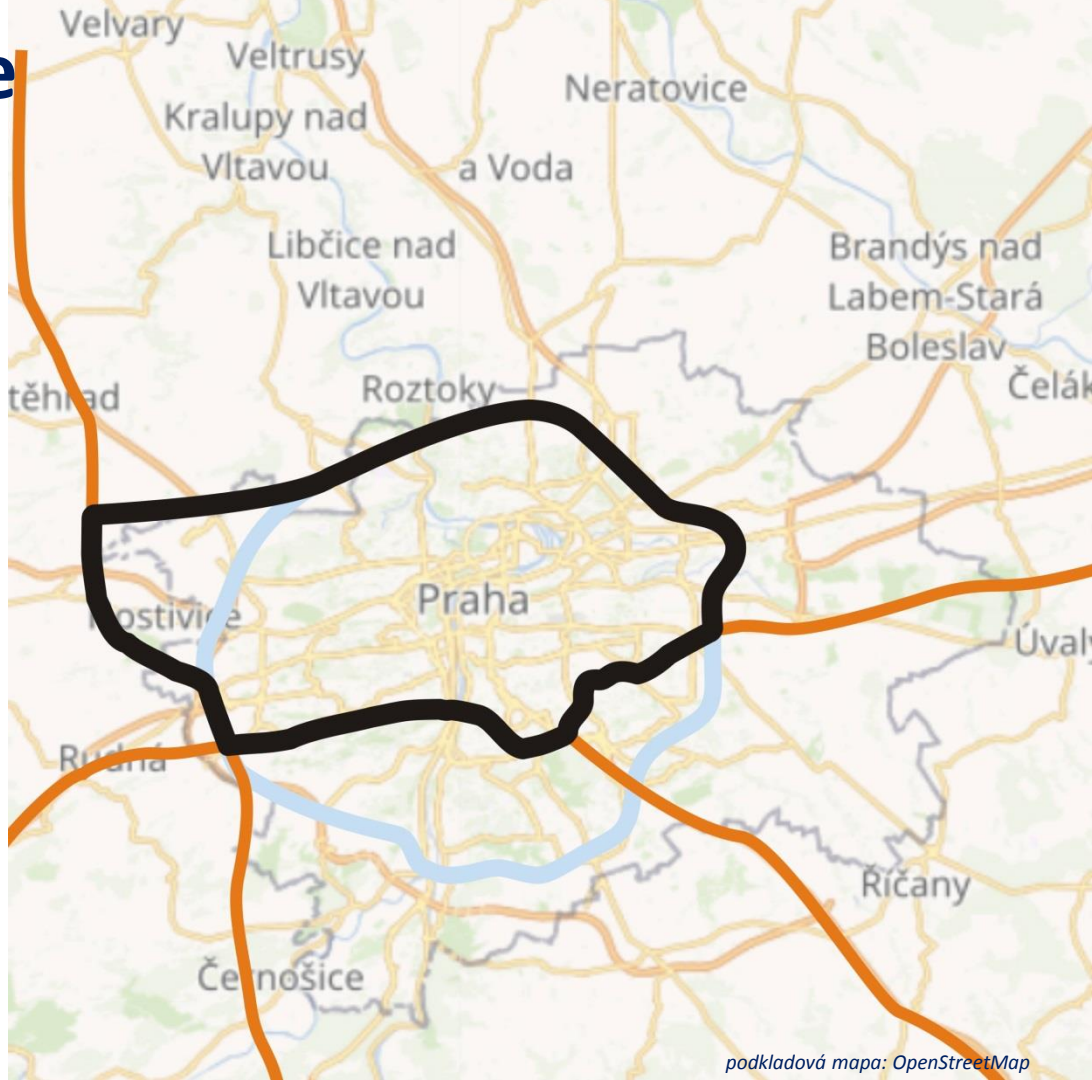
Pražský městský výbor KDU-ČSL apeluje na Radu hl. m Prahy a zvláště na radního pro dopravu, aby zadal analýzu možných řešení budoucího vedení kamionové dopravy mimo hustě obydlené části Prahy, zejména silniční úsek č. 510 Pražského okruhu D0, a to včetně motivačních nástrojů, které může nabídnout elektronický mýtný systém v ČR. (citace z usnesení ze dne 18.9.2019)

Odstíněním kapacitní komunikace zelení a zahloubením

Toto opatření je důležité. Je dobře, že je prosazováno, ale samo pro snížení kongescí a vysokých koncentrací škodlivých emisí nestačí.

Pražský okruh - historie

Černě je německá „tangenciální“ varianta okruhu (tangenta=tečna) a slabě modře česká „okružní“ varianta, zvažovaná v r. 1939. **Nakonec byla ale schválena levnější německá**, tzv. „tangenciální“ varianta SOKP, využívající dvě dálnice (1941). Část plánované západo-východní dálnice je dnešní **Jižní spojka**. SV část SOKP měly česká a německá varianta stejnou. **Německou dálniční tangentu v západo-východním směru v upravené verzi postavili v 80-tých letech** (Barrandovská spojka-Jižní spojka-Štěrboholská radiála)



Pražský okruh - historie



**Německý návrh Zlíchovského mostu mezi Kavčími horami a Dívčími Hrady.
Dálnice v německém pojetí = architektonický, krajínotvorný prvek (nejen funkční)
Jeho funkci dnes plní Barrandovský most.**

[Vizualizace mostu Prof. Bonatz \(odkaz\)](#)

Doba jízdy z D5 k Vltavě

Nová rampa od Strakonické na Jižní spojku zásadně zlepší spojení Pražského a Městského okruhu

Z Barrandovské spojky na most je funkční připojení jednoho pruhu, přes který se **proplétají auta ze Strakonické**, směřující na Jižní spojku → **časté zácpy a nehody**. Po optimalizaci uzlu B. mostu bude průplet na mostě zásadně jednodušší a bezpečnější jak pro auta z Barrandovské spojky, tak ze Strakonické.

Na Barrandovské spojce bude výrazně méně kongescí již před stavbou Radlické radiály.



současné napojení Barrandovské spojky a Strakonické na B. most

www.mapy.cz

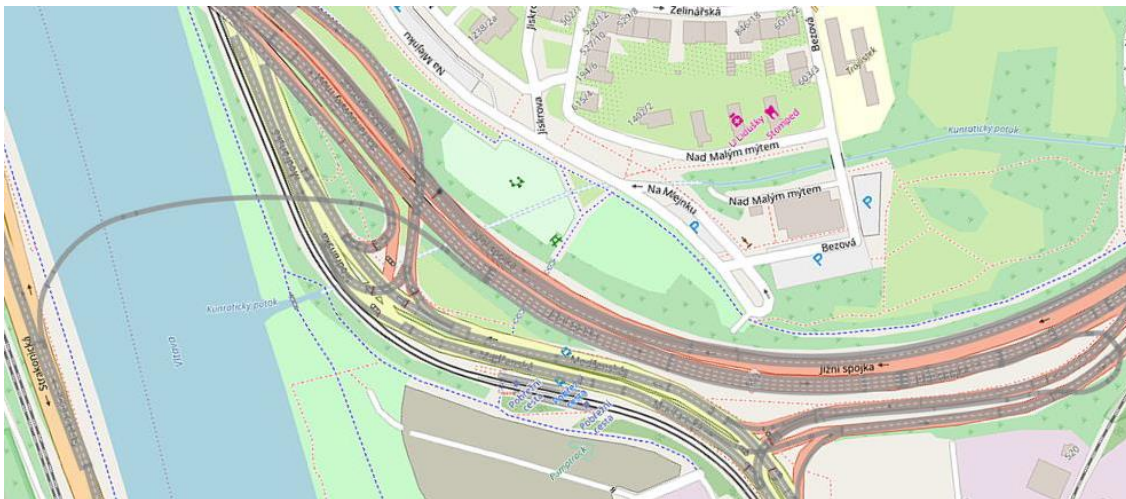


Zkapacitnění Barrandovského mostu: „obchvat“ sjezdu na Modřany (KDU-ČSL)

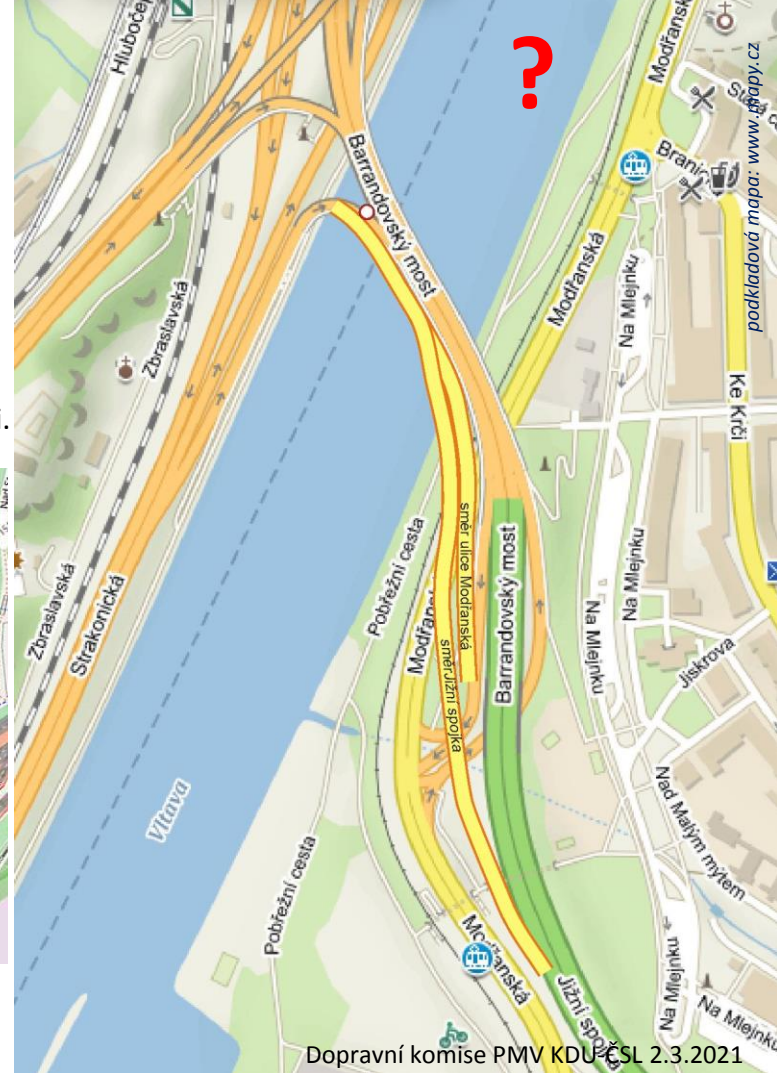
citace z dopravní koncepce Prahy a okolí : „[V současné konfiguraci není možné napojit jakoukoliv další komunikaci do uzlu](#)“.

Pozor! Nejde o rekonstrukci Barrandovského mostu, ale o jeho doplnění, např. novou rampou od Strakonické na Jižní spojku (zatím není rozhodnuto jak).

Funkční schéma je na obrázku vlevo. Ale jak to technicky provést? Stavba musí být těsně u BM, už jen kvůli hluku není možné postavit nový frekventovaný most dál jižněji.

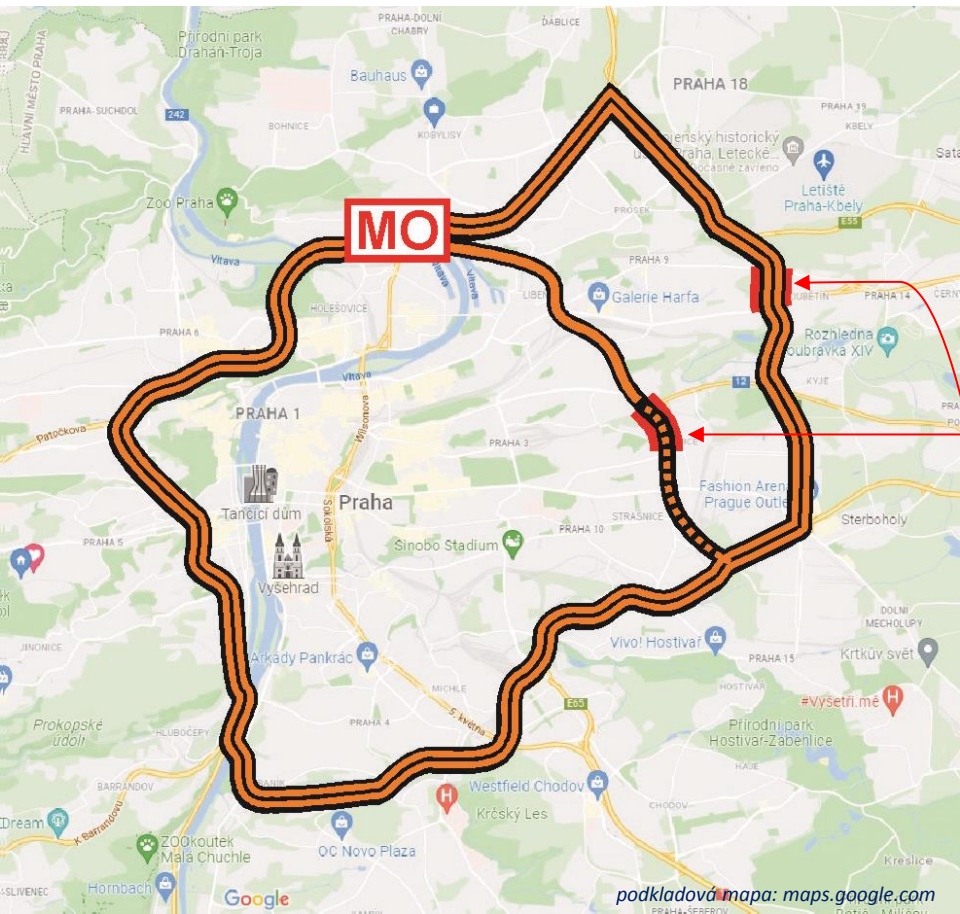


Zdroj obrázku vlevo: Dopravně inženýrská studie Barrandovský most – Dobříšská, studie ČVUT, Listopad 2018, str. 58.



Dopravní komise PMV KDU-ČSL 2.3.2021

Jak na **Městský okruh**?



Jeho stopa je v ÚP, ale **plány se radikálně mění.**
(nelze říci: Postavme to tak, jak to je už dlouho naplánováno)

1. **Dálnice ve městě** ZÁKOS 70-tá léta

2. **Městský okruh rychle a levně**

Josef Nosek z ODS po hypoteční krizi 2008, jako tzv. "duál" ho prosazovala i KDU před volbami 2018, chybí jen 3 km, z toho 900 m tunel pod Malešicemi

3. **Tunely** - obrat o 180 stupňů ke zcela jinému a novému řešení, totiž tunelům **za stovky miliard.** Podle dopravní koncepce se nezačne stavět před rokem 2030 (včetně). **Každopádně mu musí předcházet „Noskův“ Městský okruh se zahloubením Kbelské (cca 600 m).**

Pamatujme:

Praha má 2 vnější okruhy:
Pražský a Aglomerační

Městský okruh už je čtyřproudý !

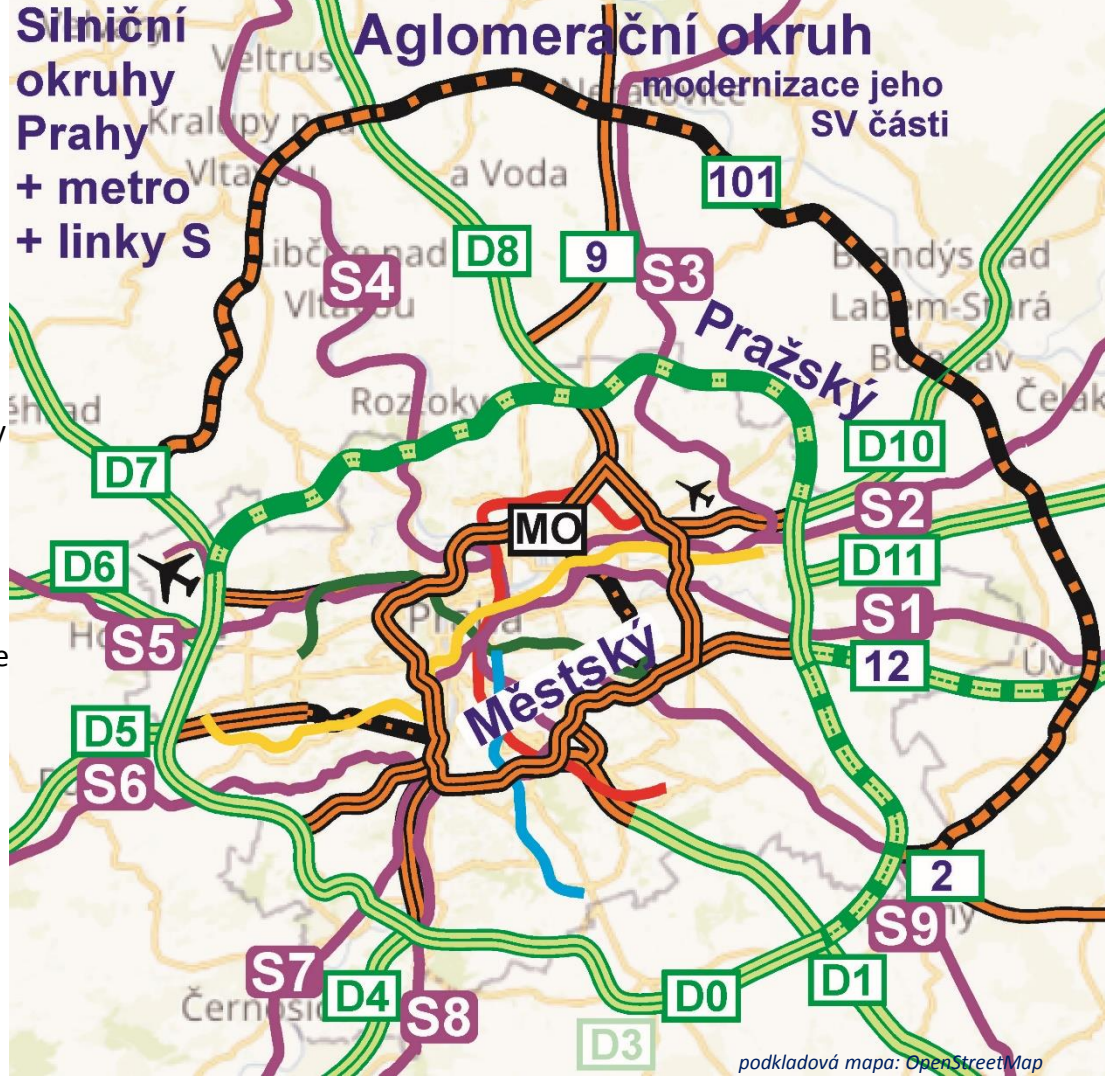
jen je třeba rychle zlepšit plynulost na Průmyslové (viz návrhy ODS+PS) a na Jižní spojce (D0 úsek 511)

**posunutí Městského okruhu
směrem k centru není hlavní**

prioritou dopravy v Praze a okolí, do r. 2030 (včetně) se ani nepředpokládá započít jeho výstavba. **Hlavní prioritou je kolejová doprava (a to především příměstská železnice)**

**Radlická radiála až po zkapacitnění
Barrandovského mostu**

Tedy ani RR z principu nemůže být prioritou voleb 2022.

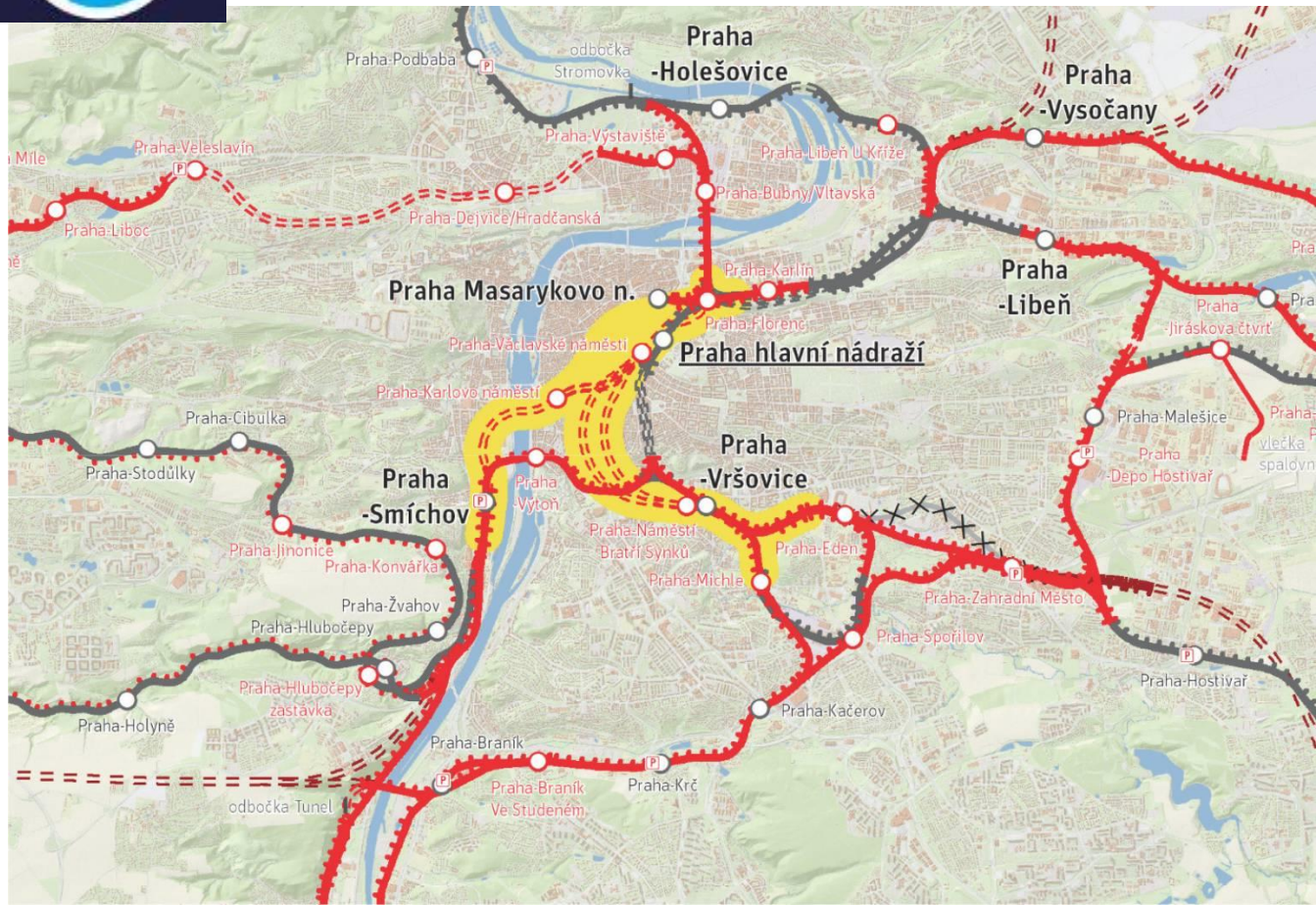


METRO



Pamatujme:

**1. prioritá =
kolejová
doprava**



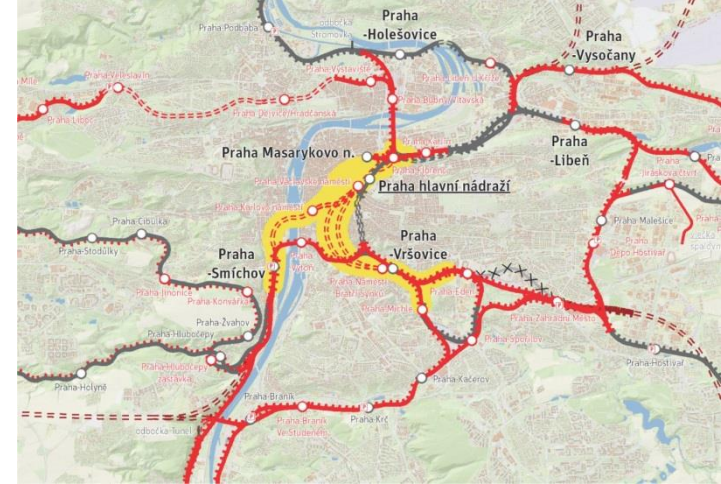
zdroj obrázku: [Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice 08/2018](#); vypracoval Institut plánování a rozvoje ahy, Sekce infrastruktury; věcný garant: Ing. Marek Zděradička, vedoucí projektu: Ing. Lukáš Tittl

METRO



Kvíz: Metrem na letiště!

Letiště v Ruzyni získá rychlé spojení s centrem Prahy a bude napojeno na síť metra?



- A. Ne. **Metro A** do Ruzyně nepovede, jen do Řep.
- B. Ano. Zprovozněním **linky S** na letiště a vybudováním cca **9 km vlakových tunelů** v centru města získá Praha kolem **150 km rychlého „metra S“**, které bude mít v centru ve špičce intervaly srovnatelné s ostatními linkami metra a bude s nimi propojeno. Navíc odlehčí přetíženým linkám C a B.
- C. Ne. Metro a veřejná doprava nejsou nejvyšší prioritou, absolutní prioritou pražské dopravy je stavba tunelové varianty východní částí Městského okruhu.

Správná odpověď je B. Je to vlastně paradox: když někdo říká, že chce metro na letiště, tak vlastně vlak na letiště mu tu touhu splní. Těch 9 km vlakových tunelů v centru totiž změní železniční síť v Praze a okolí na novou síť metra. Linka metra A má výhledově končit ve Zličíně.

Nové tramvajové propojení Kobylisy - Bohnice - Troja - Dejvice

- rychlé přímé spojení z Kobylis a Bohnice do Dejvic
- nová alternativa obsluhy Zoo Praha - atraktivní pro levý břeh Vltavy i cesty od severu
- kvalitní dopravní obsluha sídliště Bohnice ekologickou veřejnou dopravou
- nabídka konkurenční výhody veřejné dopravy v podobě nových rychlých spojení městem

Pamatujme:

1. prioritá =
kolejová
doprava



Zdroj obrázku: Institut
plánování a rozvoje
hlavního města Prahy (IPR)

🏠 > [Aktuálně](#) > Beseda o elektrifikaci MHD v Praze 16, září 2021 od 17:00 (záznam besedy)

Beseda o elektrifikaci MHD v Praze 16. září 2021 od 17:00 (záznam besedy)

< Zpět

Přidáno 7. 9. 2021



Like 0

Share

Tweet

Elektrifikace MHD nabírá obrátky

Kde a proč to začalo? Jaké nové trasy parciálních trojebusů a tramvají nás budou vozit nejdřív?

Elektrifikace MHD v Praze v posledních letech až neuvěřitelně zrychluje. Lidé i mnozí odborníci přitom často ani neregistrují, co se chystá. Čerpejme proto informace přímo od zdroje a přijměte

pozdání na besedu s technickým ředitelem DPP Ing. Janem Šurovským Ph.D.

Kdy? Ve čtvrtek 16. září od 17h

Kde? Karlovo náměstí 5, Praha 2 ve 2. patře.

Záznám besedy: [Jan Šurovský o elektrifikaci povrchové MHD \(tramvaje a parciální trolejbusy\) 17.9.2021 - YouTube](#)

Pamatujme:

1. prioritá =
kolejová
doprava

Parciální trolejbusy:

troleje jsou jen do kopce a mají menší baterii, na kterou jedou po rovině a z kopce, patří mezi drážní dopravu.

[Odkaz na prezentaci technického ředitele pro povrchovou dopravu DPP J. Šurovského](#)

Info o pokrocích ve věci Radlické radiály

Připomeňme, že KDU dlouhodobě prosazuje řešení třech nejproblematictějších bodů:

jinonické křižovatky (dálnice ve městě- **miliardy za ztracené pozemky**, vysoká estakáda před okny sídliště Nové Butovice) na dubnovém (2021) Výboru dopravy MČ Praha 5 jsem se dozvěděl, že **investor změnil názor a požadavkům** (tedy i KDU) **vyjde vstříc, křižovatky navrhne jinak.**

objezdné trasy v případě uzavřených tunelů RR. Konečně byla aspoň zadána studie, na níž by měl navazovat plán co nastane při každodenní regulaci vjezdu do tunelů, aby se auta nerozlila do uliček a neucpala tak už komplet všechno. Připomeňme, že **hlavní deklarovaný cíl RR je právě vyvést auta z obytných čtvrtí**, a to zejména ve špičkách.

optimalizace uzlu Barrandovský most aneb **jak zabránit paralýze Městského okruhu.** Studie jsou, min. dvě. Podle první je nutná nová rampa BM ze Strakonické na jižní spojku (srv. náš návrh na obchvat sjezdu do Modřan). Tu druhou studii nám nechtějí ukázat, můžeme o tom s Jakubem krátce poreferovat.

Info pro kandidáty KDU v Praze v parlamentních volbách 2021

shrnutí [dopravní koncepce
Prahy a okolí \(odkaz zde\)](#)

dokumenty od Jana Trunečka
pro volby 2013 (viz výřez vpravo)

Podklad pro „kuchařku“ k bodu ad. 5

(význam vybraných základních pojmů a vztahů)

Způsob života v současnosti vyžaduje značnou **mobilitu lidí**, a to během dne i v noci, přičemž vzdálenosti mezi začátkem a cílem běžně přesahují možnosti pěší dostupnosti a musí být použity **dopravní prostředky** (jízdni kola, motocykly, automobily, autobusy a kolejová vozidla; v menší míře sem spadají též taxíky, lodě a lanovky). S obrovským **rozvojem automobilizmu** však došlo k takovému zahlcení zejména ve městech a na některých dopravních cestách, že vznikají dopravní zácpy a **dopravní kolapsy**. Navíc musí být možnost v cíli cesty použitý **dopravní prostředek zaparkovat** (to je problém tzv. „**dopravy v klidu**“). Takže individuální doprava osob má své nepřekročitelné limity – zde se postupně ztrácí hlavní výhoda individuální dopravy, tj. nezávislost na dopravci a pohodlí.

Změnit zastavěný půdorys měst nelze, rovněž vybudování **dopravních obchvatů** není ani jednoduché ani laciné. Takže zbývají jen **dvě možnosti řešení**:

1. **omezit cesty** (do práce, do školy, za odpočinkem, atd.) což není vždy možné,
2. **omezit individuální automobilovou dopravu (IAD)** – tím zvýšit dopravní propustnost města či oblasti a zavést **veřejnou (hromadnou) dopravu osob**. To znamená poskytnout službu pro obyvatelstvo, návštěvníky, turisty, jejímž cílem je **zajištění**