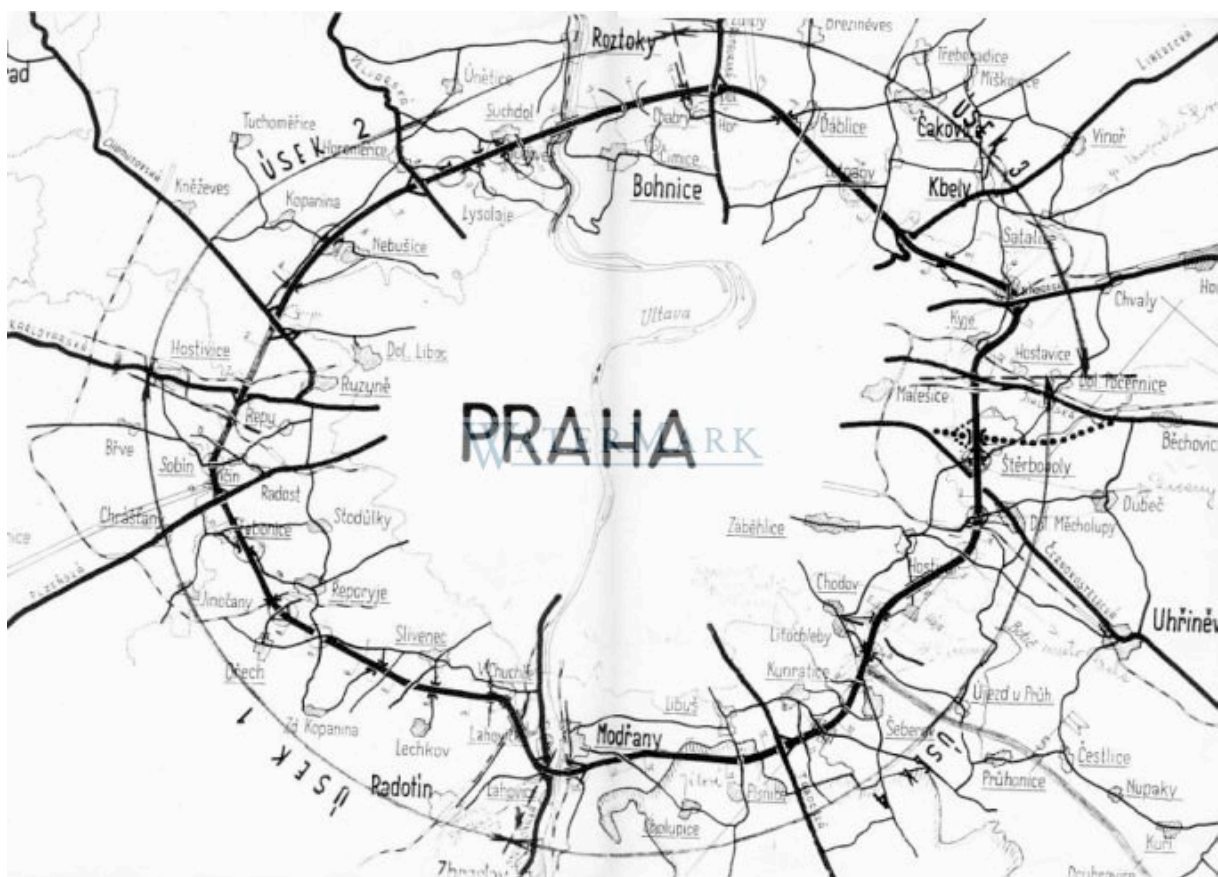


## Historické kořeny návrhu SOKP

**První zmínky o silničním okruhu kolem Prahy** (tehdy nazývaným Pražským dálnicovým okruhem) **jsou z 30. let minulého století**, tj. z dob úplného začátku historie dálnic na území státu (Československa). Již tehdy byl hlavním důvodem návrhu okruhu kolem Prahy potřeba odklonění hlavní tranzitní tepny, předpokládané po vzniku dálnic v Čechách, které všechny měly směřovat a vést přes Prahu .

Z doložitelných historických dokumentů je zcela zřejmé, že tehdejší dopravní odborníci plánovali uložení trasy pražského dálnicového okruhu (a to jak čeští odborníci v třicátých letech, tak i později, v době okupace němečtí odborníci) **zcela pochopitelně daleko za stávajícími hranicemi Prahy, včetně jisté prostorové rezervy pro budou rozvoj města.** (viz dále)

Návrh Pražského dálnicového okruhu z 30.let minulého století – tzv. Česká varianta.



Návrh trasování odráží nespornou odbornou erudici tehdejších odborníků, včetně prozíravé vize předpokládaného budoucího vývoje dopravy, ale to vše zasazené do dobových realii začátku minulého století.

## Stávající stav

Z dostupných dokumentů vyplývá, že od doby vzniku těchto smělých úvah o systému trasování budoucích dopravních tepen silničního okruhu kolem Prahy se **reálné podmínky na území Prahy zcela** zásadně změnily a hodně se liší od reálií 30.let minulého století.

- **rozloha Prahy se zvětšila na cca 290 % původní rozlohy**, z toho značná část postupně přičleňovaných území je zastavěná novou rozsáhlou výstavbou, převážně bytovou,

- **počet obyvatel stoupl na cca 190 %** tehdejšího stavu a

- **vozidel je v Praze registrováno cca 1350%** stavu z roku 1930.

- **platí nové, zásadně jiné hygienické předpisy** a v nich obsažené limity hluku, vibrací, a emisí, platí předpisy ochrany životního prostředí (přírodní ekologické systémy, lesné ekosystémy, ornitologické lokality, geologické výchozy), jsou vytyčena zvláště chráněná území, komunikace podléhá evropským podmínkám TEN-T, to vše v oborech, kategoriích a hodnotách o kterých se našim dědům nemohlo ani zdát.

## Silniční okruh kolem Prahy (dále jen SOKP)

je součástí sítě dálnic a silnic České republiky. Tato skutečnost vychází z Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010, schváleného usnesením vlády ČR č. 741 ze dne 21. 7. 1999.

A i nyní, více než 80 let od vzniku původního konceptu, jsou části původních tras znovu a znovu beze všech pochybností navrhovány jako „...léty ověřené řešení splňující všechny požadavky současných i budoucích nároků na dopravní infrastrukturu“, přestože je doložené, že kromě nevratné devastace dnes ceněné příměstské krajiny, by vlastní provoz na této komunikaci (zčásti je součástí transevropského IV. multimodálního koridoru transevropské dopravní sítě TEN-T) způsobil zásadní zhoršení životního prostředí pro velké množství obyvatel bezprostředně přilehlé nebo přímo protínané bytové zástavby dotčených městských částí, překračováním zákonných zdravotně hygienických limitů.

## Závazné charakteristiky SOKP

Za připomenutí proto stojí „**Závazné charakteristiky SOKP**“, které je nutné dodržet, aby okruh plnil jemu určenou funkci dopravní obslužnosti a zároveň korespondoval s rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č.1692/96/ES z 23.7. 1996 jsou :

- z hlediska dopravního - primárně **slouží transitzní dopravě** (mezinárodní a vnitrostátní)

- **rozvádí vnější dopravu cílovou a zdrojovou kolem Prahy** (snížení dopravy na městských radiálách)
- **propojuje okrajové části města vnitřní (místní) dopravou, ale není určen pro vnitroměstskou dopravu individuální a hromadnou**
- z hlediska životního prostředí významně **přispívá k ochraně životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu**
- z hlediska ekologického je veden tak, aby v **minimální míře negativně ovlivňoval** složky životního prostředí

Z veřejně dostupných pramenů sestavil Eduard Havel

únor 2016