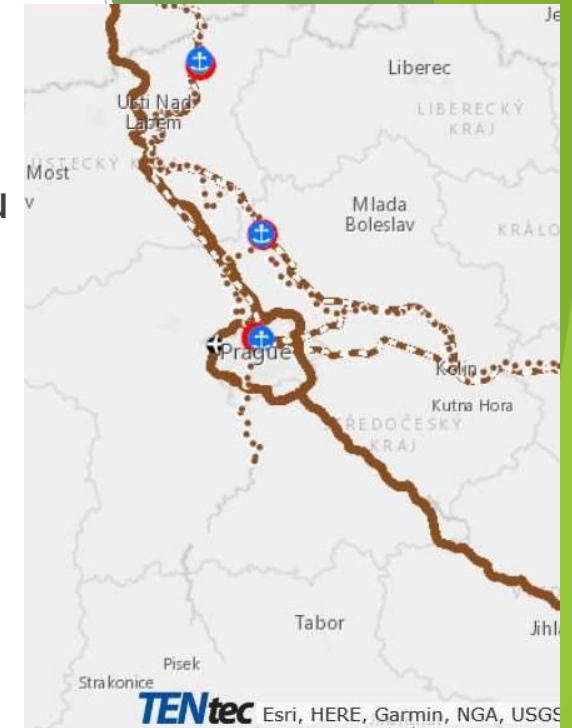


# Řešení tranzitní a městské dopravy ▶ na severu Prahy

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

# Tranzitní vs. městská doprava

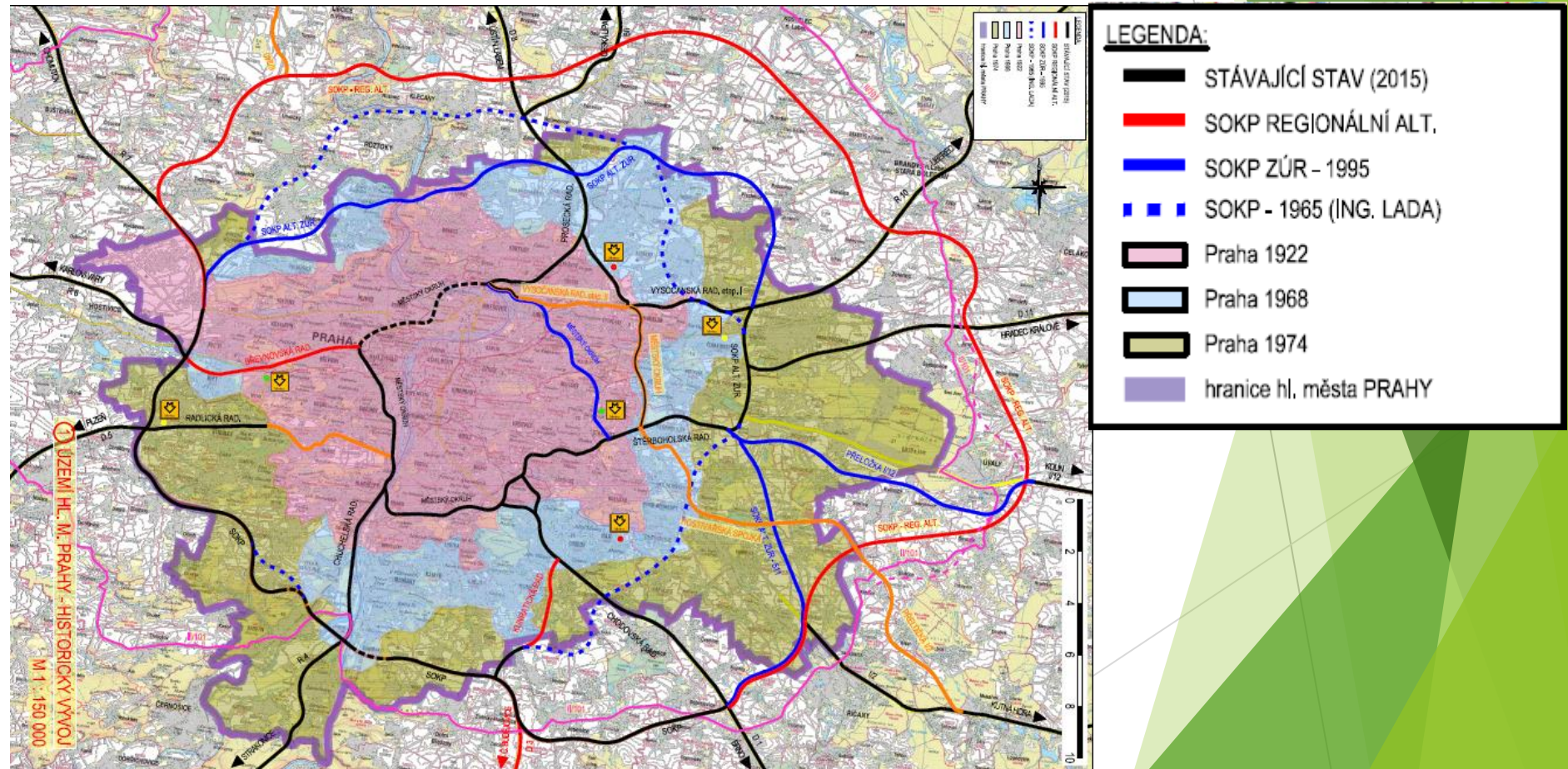
- ▶ **SOKP je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T multimodálního koridoru č. IV, jejíž základní principy jsou definovány v rozhodnutí EU č. 1315/2013. K zásadám rozvoje TEN-T patří především**
  - ▶ zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy,
  - ▶ rychlé spojení velkých aglomerací,
  - ▶ obcházení 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

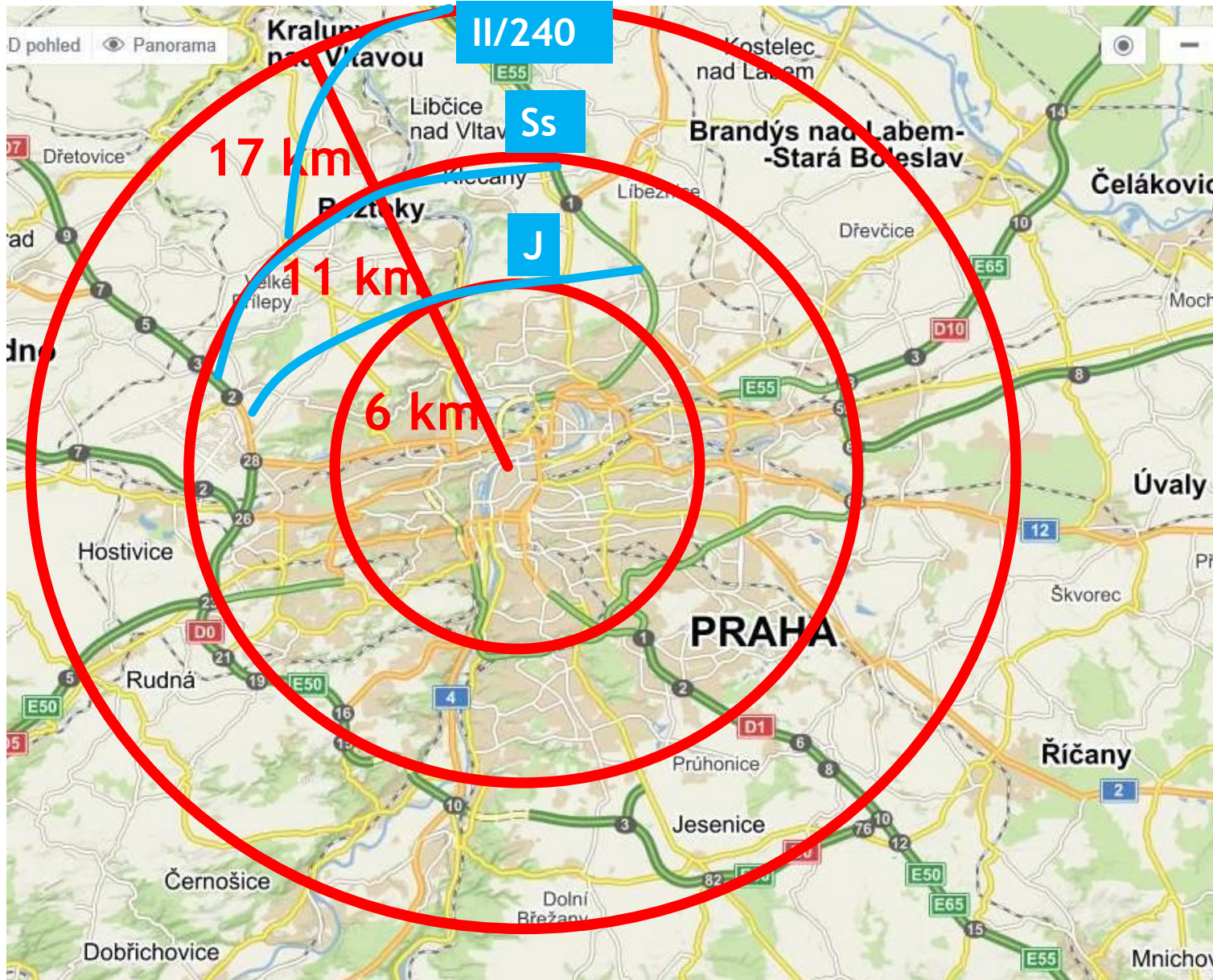
# SOKP dle ZÚR vychází z koncepce 60. let minulého století

- 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

# Okruh 6 km, 11 km nebo 17 km od centra?



# Na Pražský okruh ústí 9 dálnic

Dálnice a rychlostní silnice v provozu



## Dálniční síť

výhledový stav

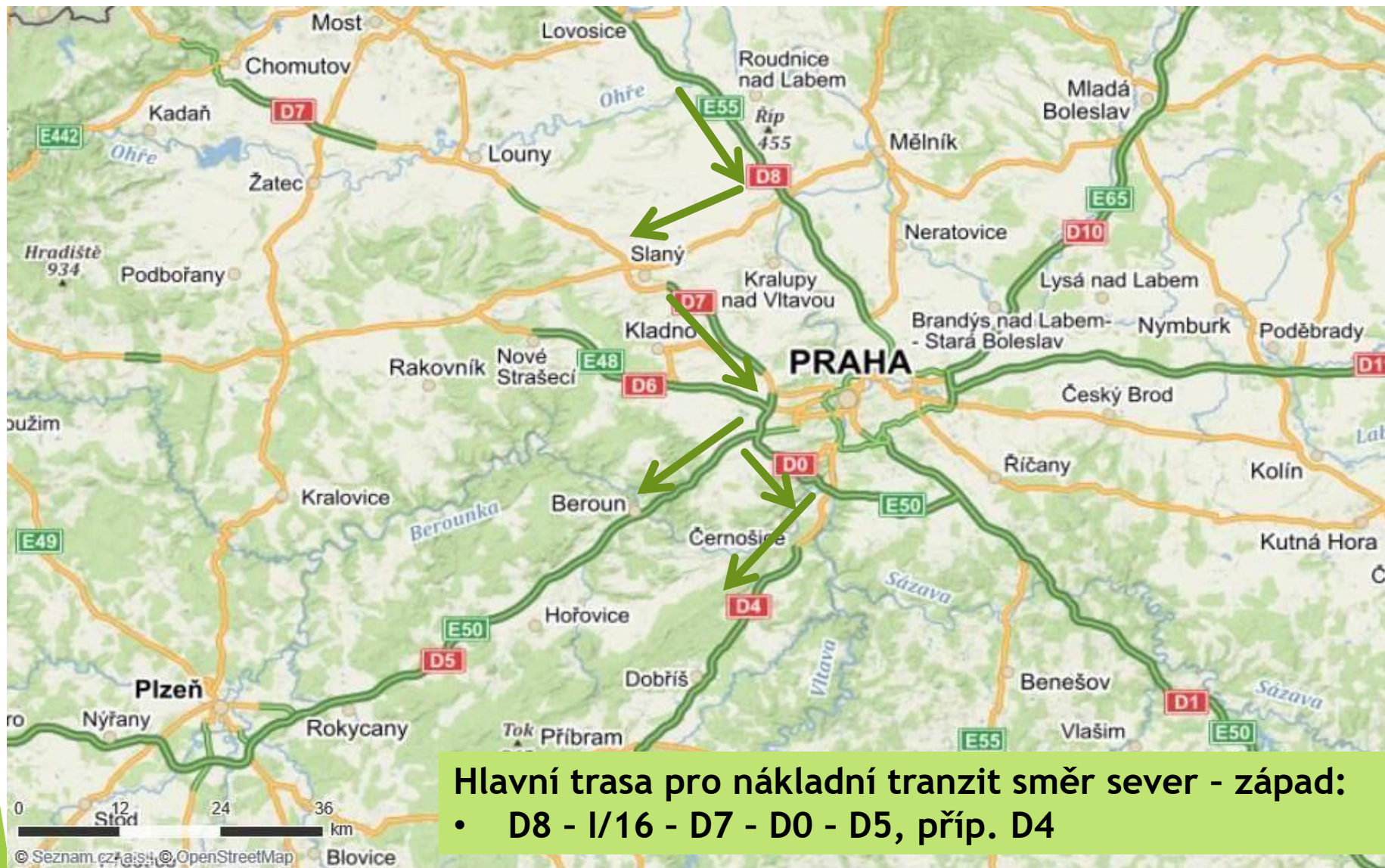


### Následky:

- ▶ Časté kolony, nehody
- ▶ Riziko dopravního kolapsu
- ▶ Ekonomické ztráty v řádu desítek miliard
- ▶ Omezení rozvoje Prahy
- ▶ Negativní dopady na životní prostředí
- ▶ Soudní spory

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

# Tranzitní trasy na severozápadě



# I/16 Slaný - Velvary nahrazuje severní část Pražského okruhu



- Stavba zahájena: 12/2017
- Uvedení do provozu: 12/2019
- Délka trasy: 13,5 km
- Stavební náklady: cca 747 mil. bez DPH

Silnice I/16 mezi dálnicemi D7 a D8 nahrazuje severní část Pražského okruhu D0, jehož výstavba není v nejbližších letech reálná. Umožňuje především propojení ve směru sever-západ, tj. dálnice D8 a dálnice D5 mimo zastavěné území hlavního města Prahy.



# Propojka D7-D8: přeložka II/240



- Uzavřeno memorandum o spolupráci v roce 2014
- Probíhá proces EIA na D7 - Holubice (etapa I) a Chvatěruby - D8 (etapa III)
- Obchvat Kralup (etapa II) má územní rozhodnutí

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.

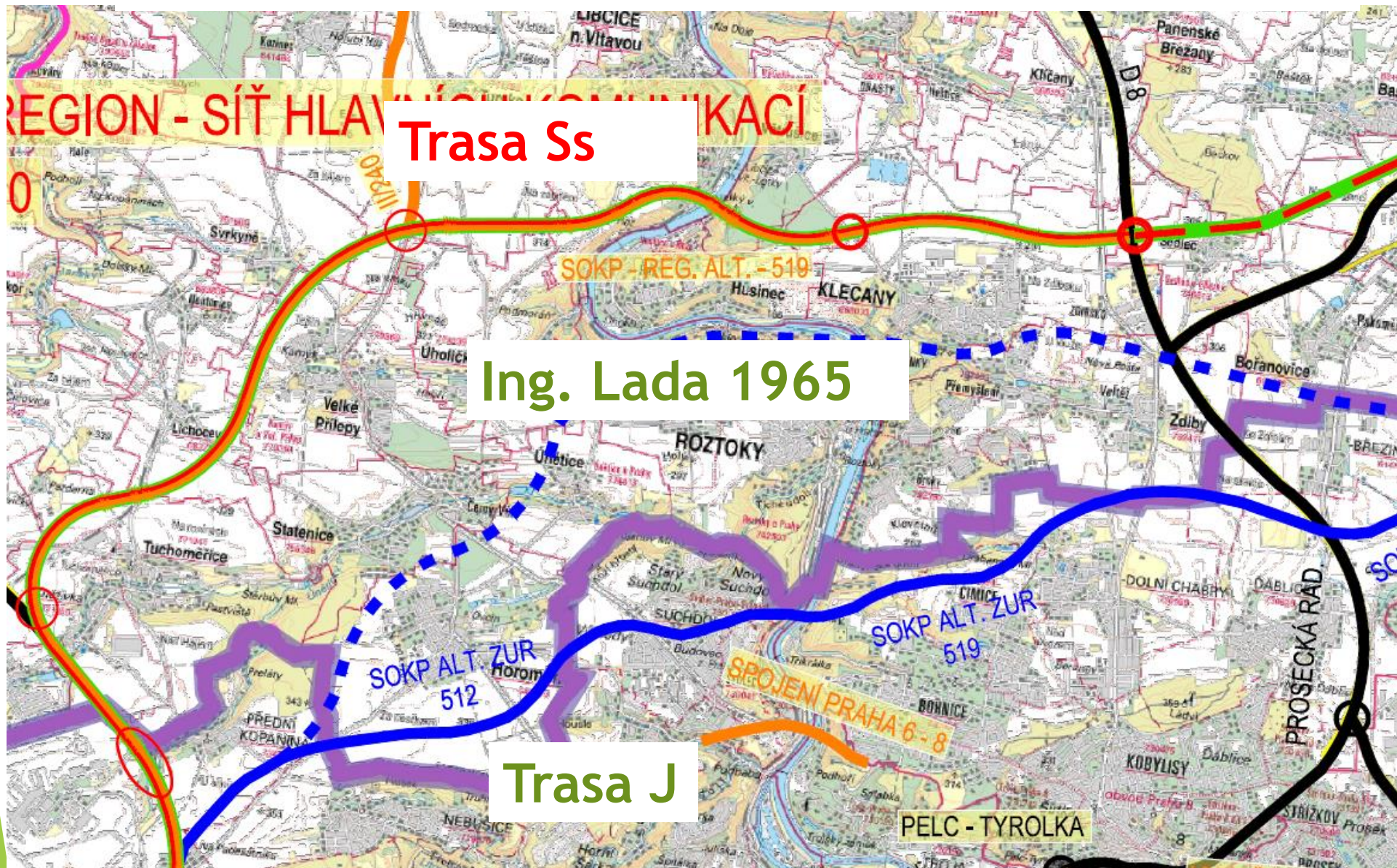
V Praze dne: 23. 9. 2014

Ing. Miloš Petera  
Hejtman Středočeského kraje

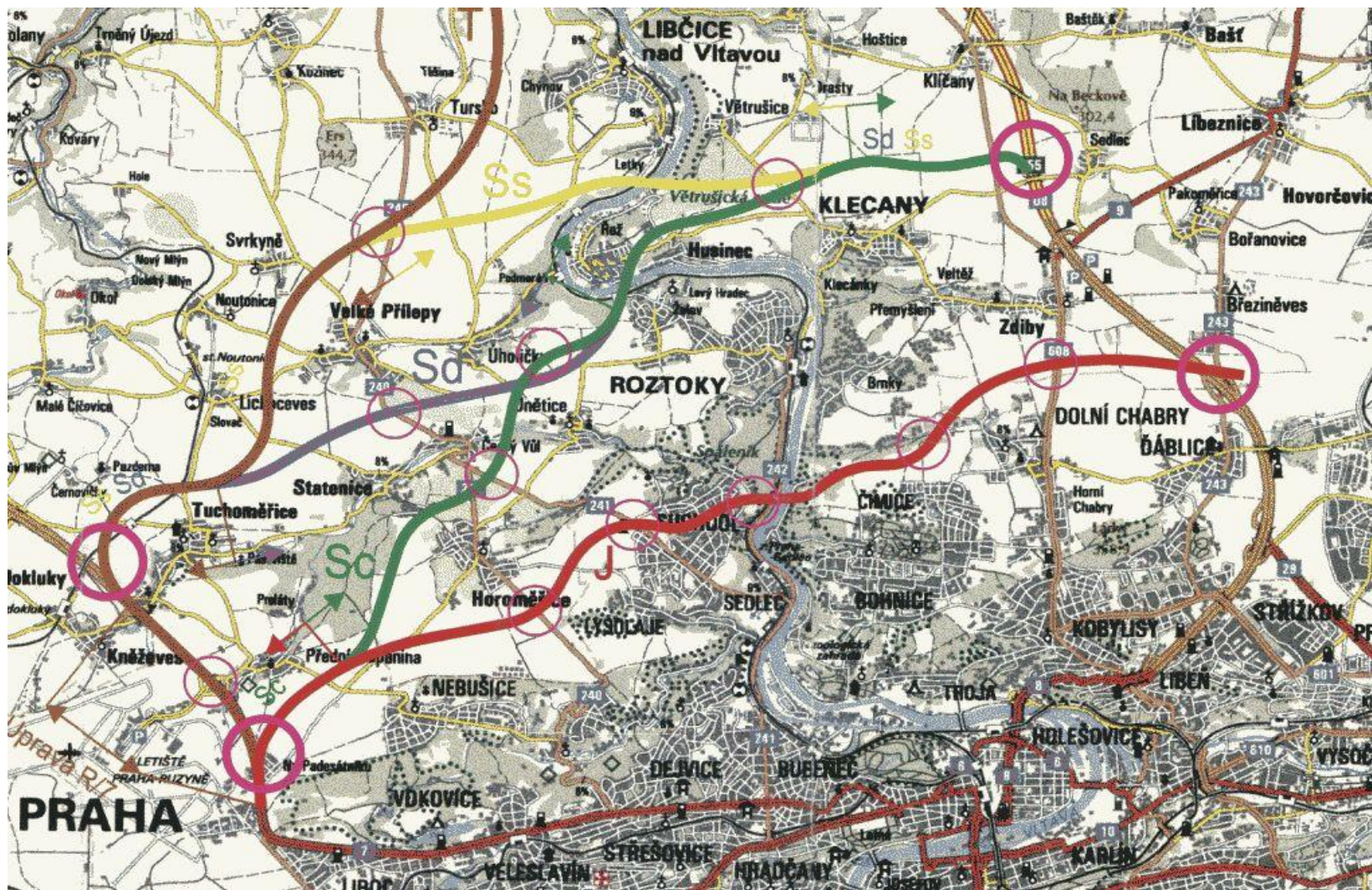
Ing. Antonín Prachař  
Ministr dopravy



# Varianta Ss a J



V rámci procesu EIA v letech 2001- 2002 bylo posuzováno 5 variant



# MŽP doporučilo realizaci varianty Ss, varianta J je krajní řešení

## **MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 30. dubna 2002  
Č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.

### **STANOVISKO O HODNOCENÍ VLIVŮ**

podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,  
ve znění zákona č. 132/2000 Sb.

#### ***Doporučená varianta:***

Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.

# V roce 2007 studie Mott MacDonald prokázala výhodnost varianty Ss

Posouzení severozápadního sektoru SOKP bylo objednáno Ministerstvem dopravy ČR – odbor strategie za účelem získání objektivního názoru před rozhodnutím ministra dopravy o volbě alternativy řešení severozápadního sektoru „SOKP“ staveb č 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol – Březiněves.

Objednáno bylo posouzení ze tří hledisek:

- Oponentní posudek propočtu nákladů variant „J“ a „Ss“
- Harmonogram uvedení do provozu SOKP dle variant „J“ a „Ss“
- Průkaz realizovatelnosti varianty „Ss“ v prostoru mezi ÚJV Řež a NPR Větrušická rokle

## Závěry studie

- Varianta Ss je levnější než J
- Doba uvedení do provozu je prakticky stejná s tím, že jistota splnění termínu u varianty Ss je značně vyšší a prakticky bez rizik oproti variantě J
- Průchod SOKP kolem Řeže je realizovatelný bezproblémově
- Z hlediska bezpečnosti provozu a rizik je varianta J na kraji únosnosti, zatímco Ss je prakticky bezproblémová
- Z hlediska životního prostředí je varianta Ss doporučena MŽP jako vhodná v dlouhodobém horizontu oproti variantě J

# FAST VUT Brno potvrdila věrohodnost studie Mott MacDonald

## 2.2 Závěr FAST k základní posuzované dokumentaci

Ministerstvo dopravy si objednalo u Mott MacDonald posudek, který měl dát odpověď na základní otázku, jestli je realistické brát do úvahy variantu „Ss“, která již byla dříve zamítnuta. Konkrétněji, jestli důvody, které vedly k zamítnutí varianty „Ss“ byly platné a oprávněné. Existovaly tři základní důvody:

- 1) Varianta „Ss“ je významně dražší než varianta „J“.
- 2) Doba výstavby varianty „Ss“ je delší, než u varianty „J“.
- 3) Nelze projít s variantou „Ss“ skrze území NPR Větrušická rokle a ÚJV Řež z důvodů bezpečnosti jaderných zařízení a kvůli chráněné přírodní lokalitě.

Výsledek posudku Mott MacDonald vychází opačně ve všech třech bodech.

Posudek je podle názoru FAST proveden korektně a věrohodně. Ministerstvo dopravy získalo za daných okolností materiál, který je cenný a důležitý pro správné a zodpovědné rozhodnutí o SOKP.

### Závěry posudku

- Potvrzuje věrohodnost studie Mott MacDonald
- Doporučuje stanovit dopravní funkci SZ segmentu SOKP: okruh kolem Prahy nebo okruh Prahou?
- Nutnost řádného projednání s dotčenými městskými částmi a obcemi, které bylo dosud zanedbáváno
- Z hlediska financování a z hlediska dopravního by bylo racionálnější řešit odděleně vnější okruh Prahy a propojení městských částí Praha 6 a Praha 8

# 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 zřeteli 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@svadopravy.cz www.svadopravy.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

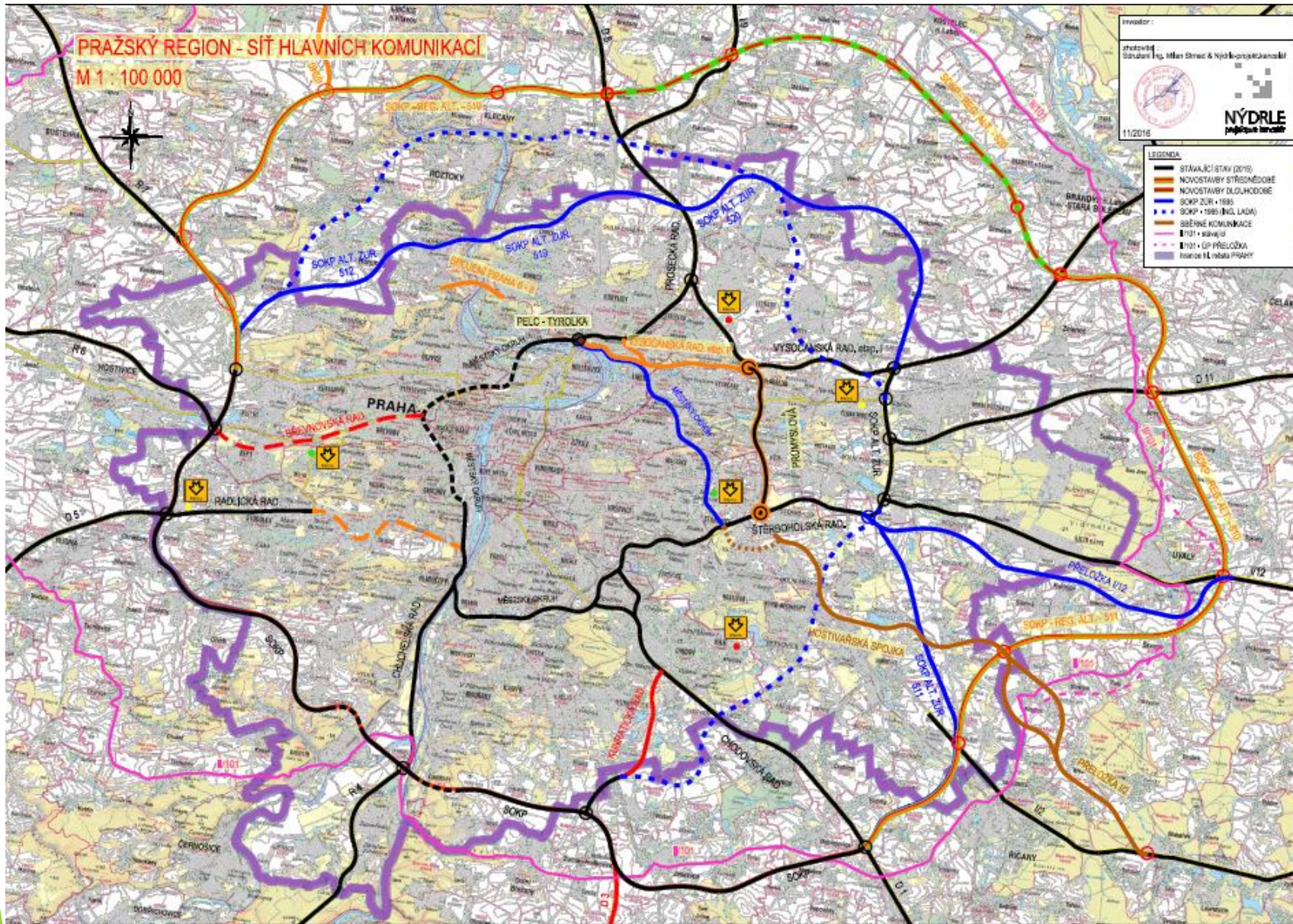
Ing. Milan Strnad

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

# 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

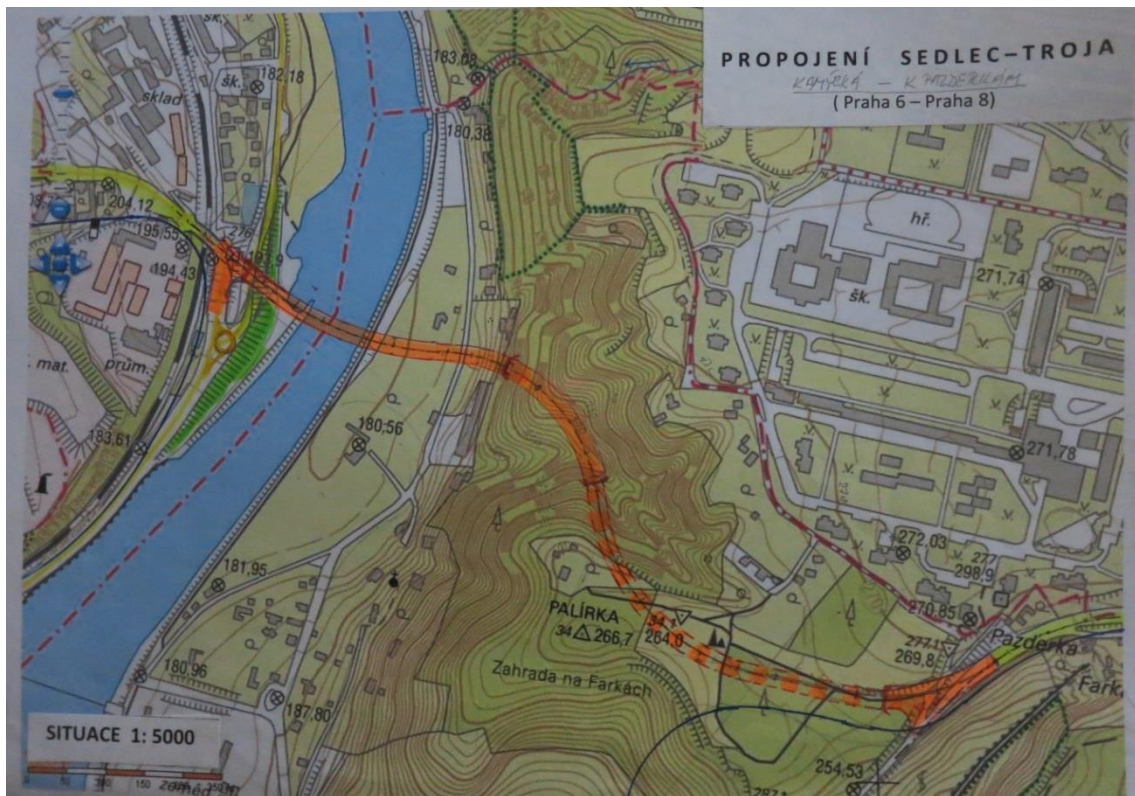
	Kriterium			Multiplikátor		Bodové hodnocení		Poznámka Rozhodující faktor
	Pol.	Text	Váha %	A-ZÚR	REG.	A-ZÚR	REG.	
DOPRAVA	1.1	Dopravní obsluha	5	6	4	0,3	0,2	Atraktivita trasy
	1.2		10	3	7	0,3	0,7	Vyloučení kamionů
	2.1	Bezpečnost dopravy	10	3	7	0,3	0,7	Mísení místní dopravy a tranzitu
EKOLOGIE	3.1	Vliv 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	Záběr 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	Záběr 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.)

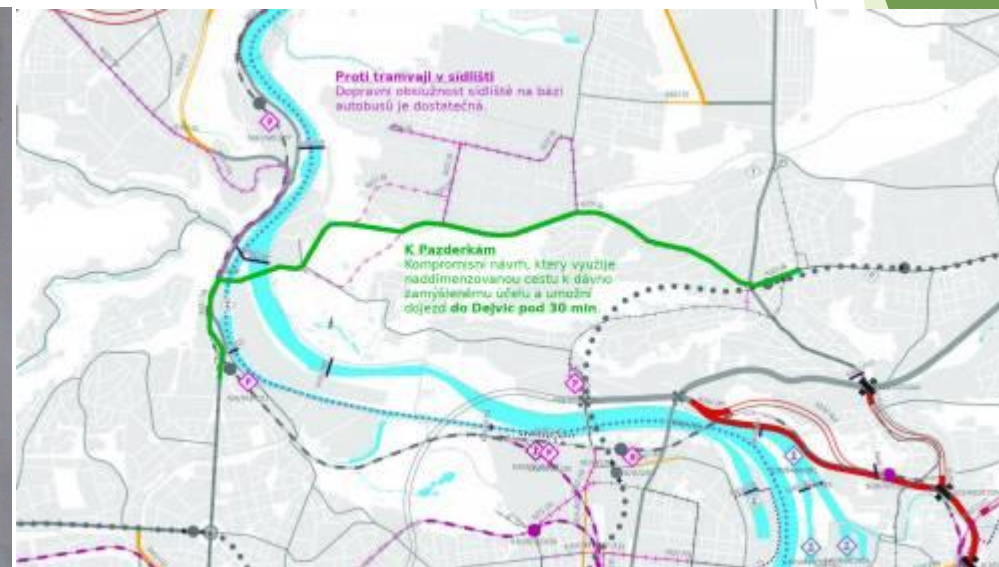


# Alternativní řešení městské dopravy na severozápadě Prahy

Silniční propojení (most): Sedlec - Bohnice



Tramvajová trať: Podbaba - Bohnice



# Projekt železnice na letiště výrazně uleví především Evropské

## ŽELEZNICE NA LETIŠTĚ

MODERNIZACE TRATI PRAHA – KLADNO S PŘIHOJENÍM LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA



# Závěr

- ▶ **Existuje několik variant řešení pro tranzitní dopravu na severozápadě (propojka D8 - D7)**
  - ▶ V současnosti nahrazuje severní část SOKP silnice I/16 Slaný - Velvary
  - ▶ Probíhá proces EIA na přeložku silnice II/240
  - ▶ V posledních letech byly posuzovány zejména varianty J (A-ZÚR) a Ss (regionální)
- ▶ **Z hlediska dopadů na životní prostředí (proces EIA 2001-02), stavebních nákladů a dopravního řešení (studie Mott MacDonald 2007, posudek VUT Brno 2008) byla lépe hodnocena varianta Ss**
- ▶ **V letech 2014 - 2015 Ministerstvo dopravy si nechalo zpracovat studii regionální varianty**
- ▶ **Porovnání varianty regionální s variantou ZÚR (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.)
- ▶ **Městská doprava by se měla řešit odděleně, IAD může být částečně nahrazena MHD**

## Závěr

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



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

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

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