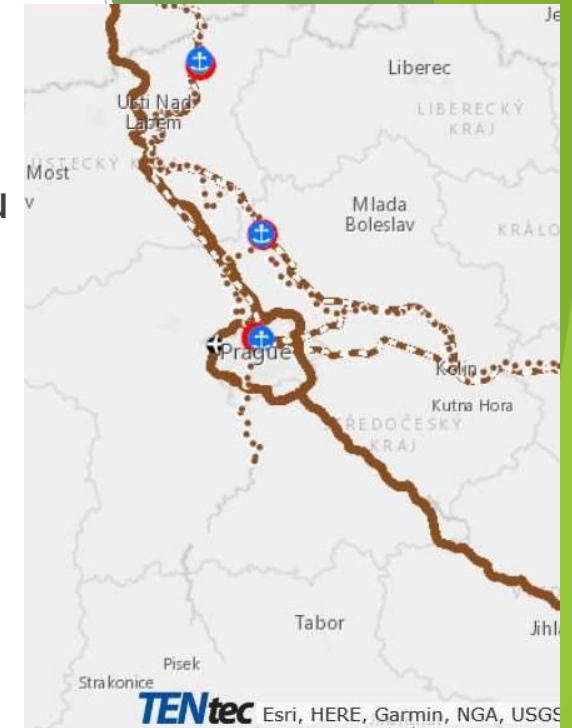


Řešení tranzitní a městské dopravy ▶ na severu Prahy

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

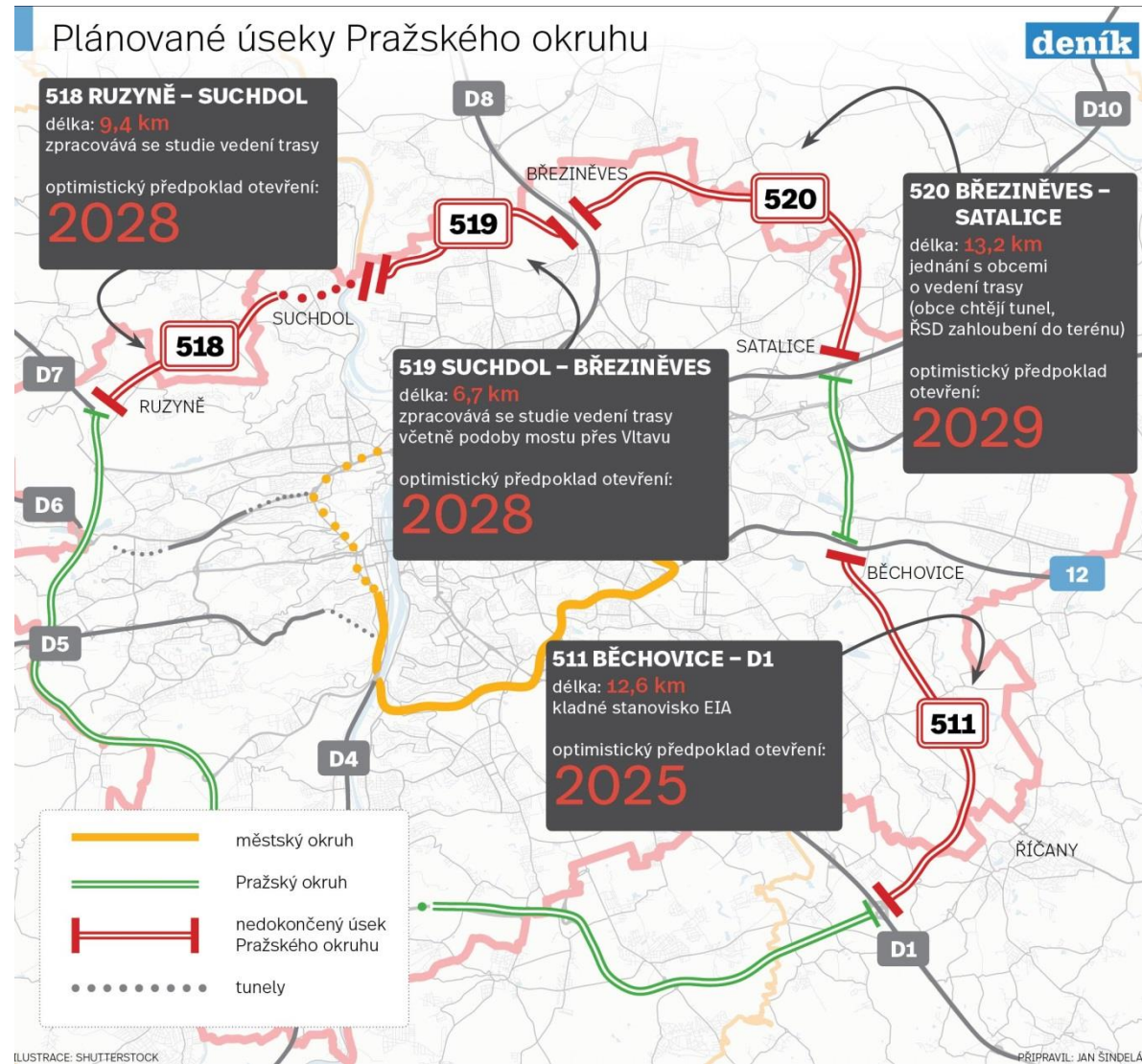
Tranzitní vs. městská doprava

- ▶ **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

Stadia přípravy jednotlivých staveb SOKP



- ▶ **510 Běchovice - Satalice:** nedostatečná kapacita, nutná kompletní přestavba na profil 2x3 pruhy, problémy s velkým množstvím křižovatek na velmi krátkém úseku
- ▶ **511 Běchovice - D1:** příprava dokumentace k územnímu řízení
- ▶ **518, 519:** technická studie, příprava podkladů k oznámení záměru EIA
- ▶ **Varianta regionální má vyhotovenou studii proveditelnosti a účelnosti (STPÚ) "Dokončení SOKP v celém rozsahu" z roku 2015**

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

Dopravě odlehčí nové silnice nad Prahou, myslí si politici

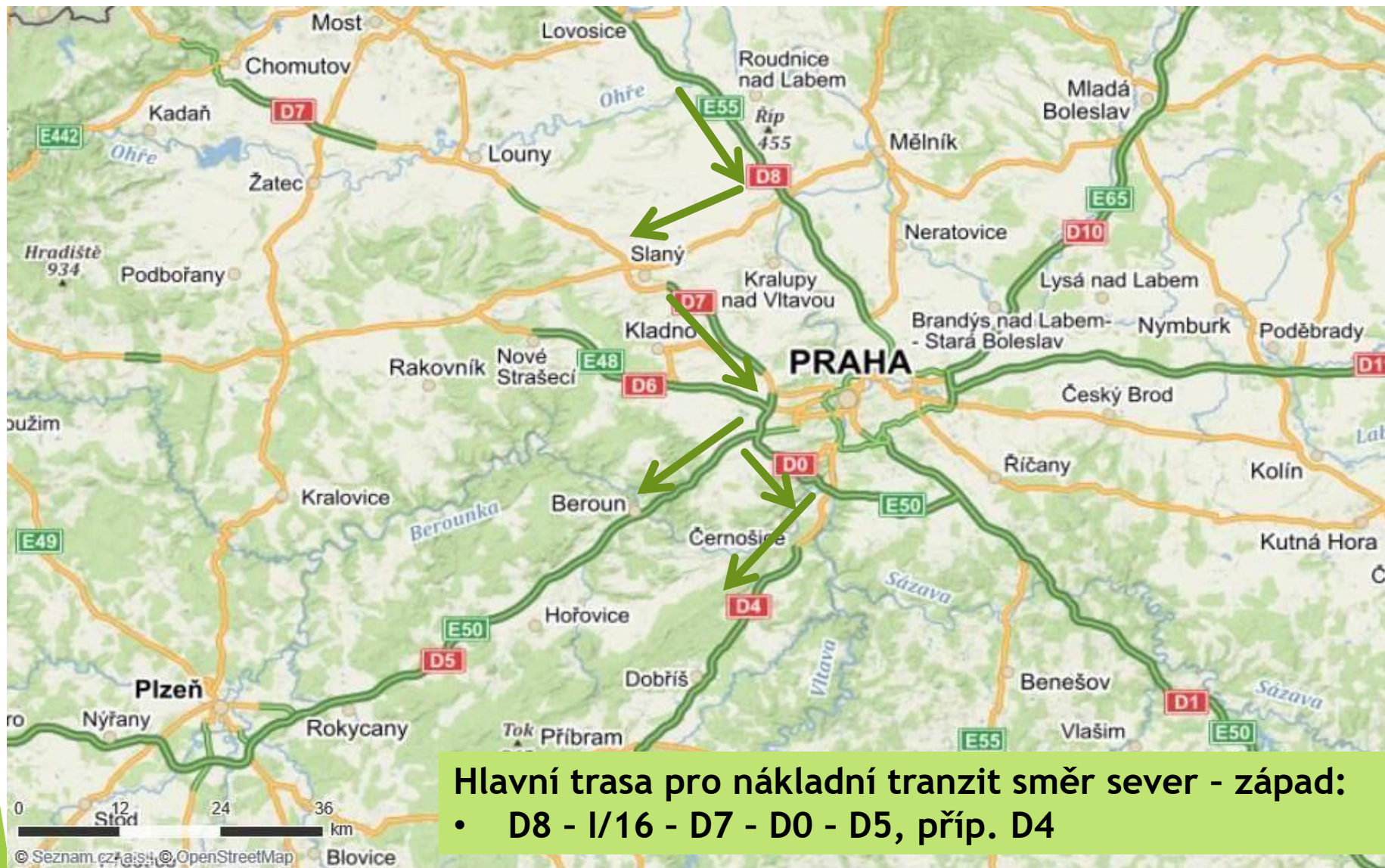
Chceme dostavět okruh kolem Prahy, ale kvůli letitým průtahům je možné, že přetížené dopravě v metropoli v dohledné době spíše pomohou dvě nové propojky dálnic budované ve Středočeském kraji.

14.9.2018

SDÍLEJ:



Tranzitní trasy na severozápadě



Hlavní trasa pro nákladní tranzit směr sever - západ:

- **D8 - I/16 - D7 - D0 - D5, příp. D4**

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.

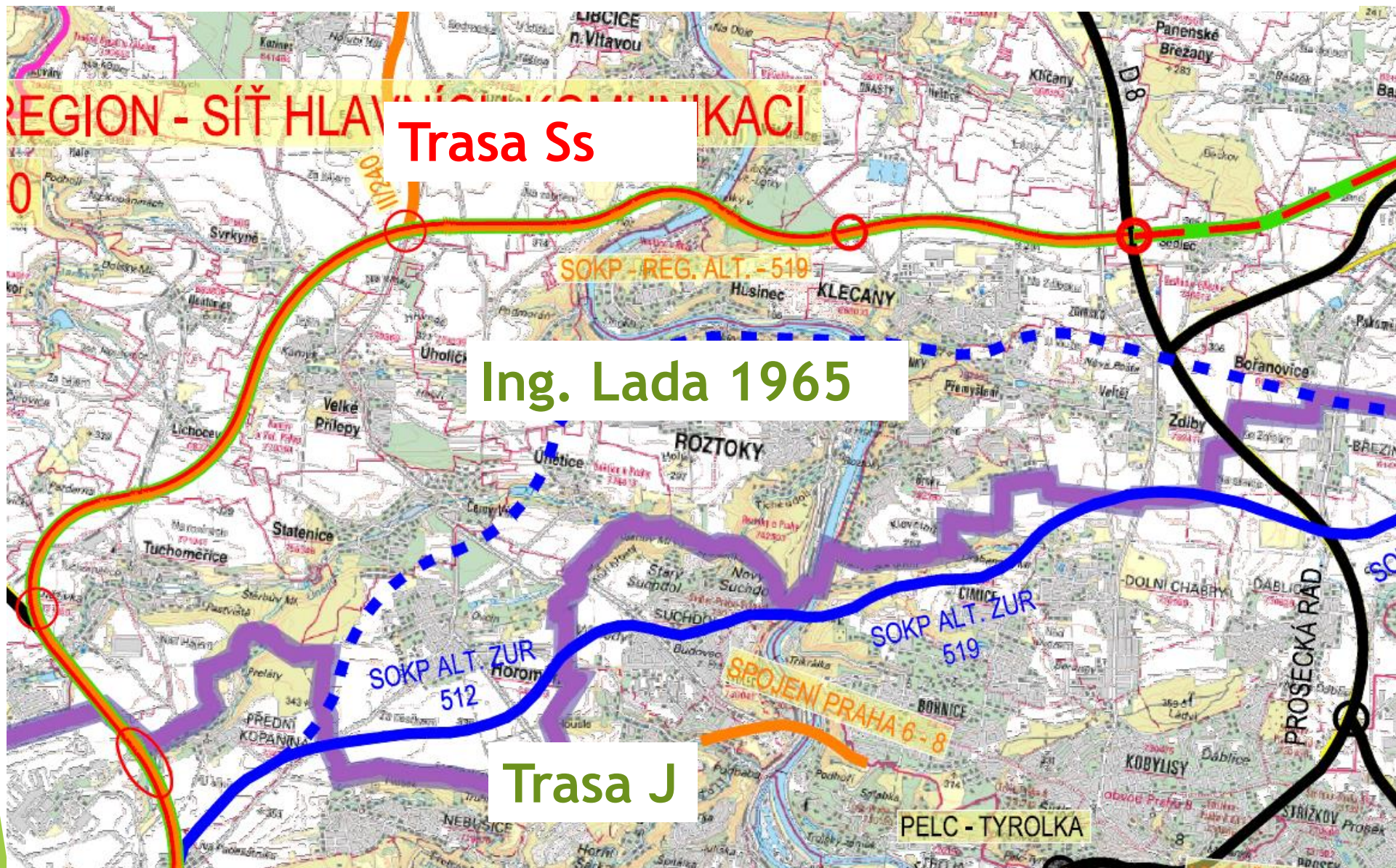
Středočeský kraj dále tímto deklaruje, že plně podporuje záměr výstavby silnice I. třídy mezi dálnicí D8 a silnicí R7 a na základě usnesení Rady Středočeského kraje č. 108-24/2014/RK ze dne 11. 8. 2014 se zavazuje, že poskytne veškerou součinnost Ministerstvu dopravy ČR při realizaci tohoto záměru.

V Praze dne: 23. 9. 2014

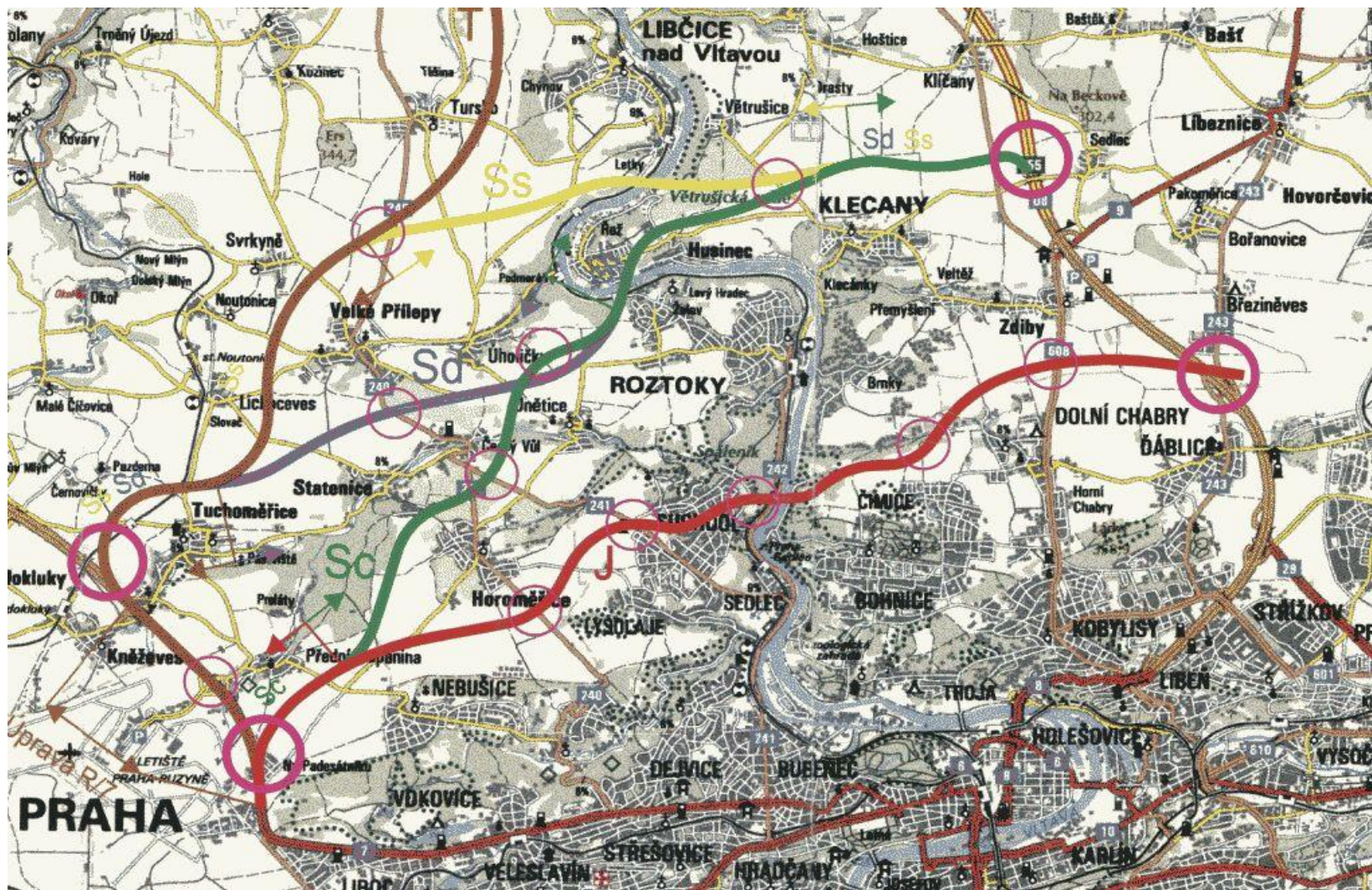
Ing. Miloš Petera
Hejtman Středočeského kraje

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 zřetel 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 spoj
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

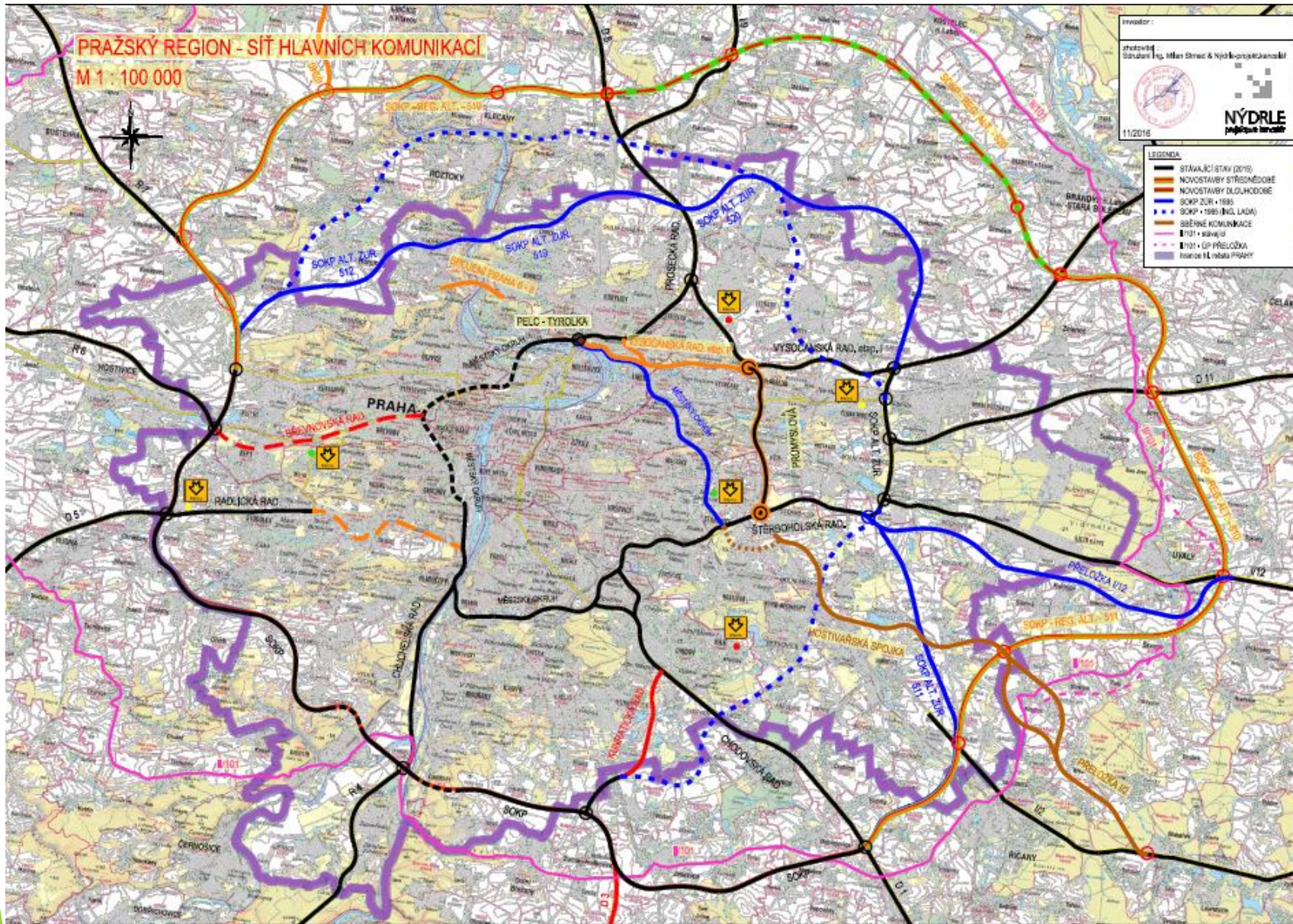
Ing. Milan Strnad

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)



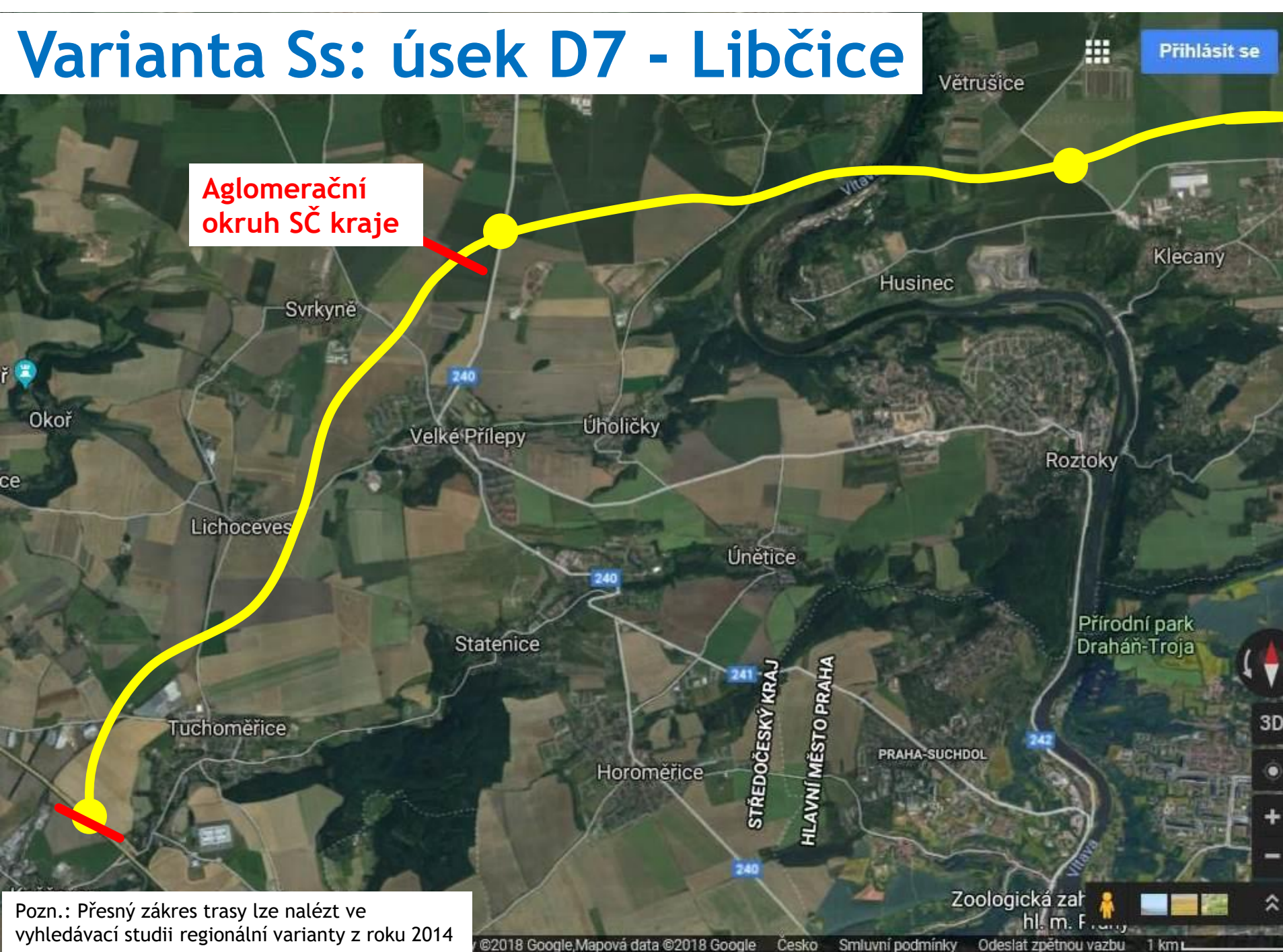
Srovnání A-ZÚR - REG.

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.)

Varianta Ss: úsek D7 - Libčice



Agglomerační okruh SČ kraje

Přihlásit se

Pozn.: Přesný zakres trasy lze nalézt ve vyhledávací studii regionální varianty z roku 2014

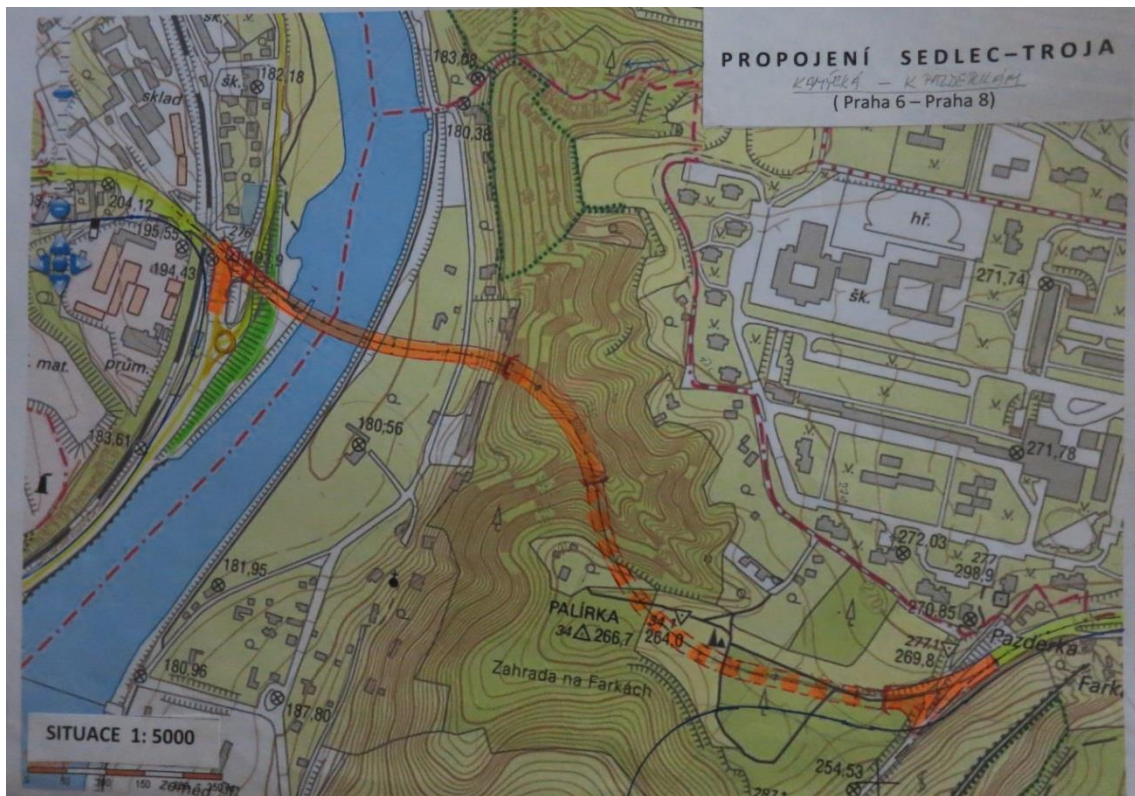
Varianta Ss: úsek Libčice - D8



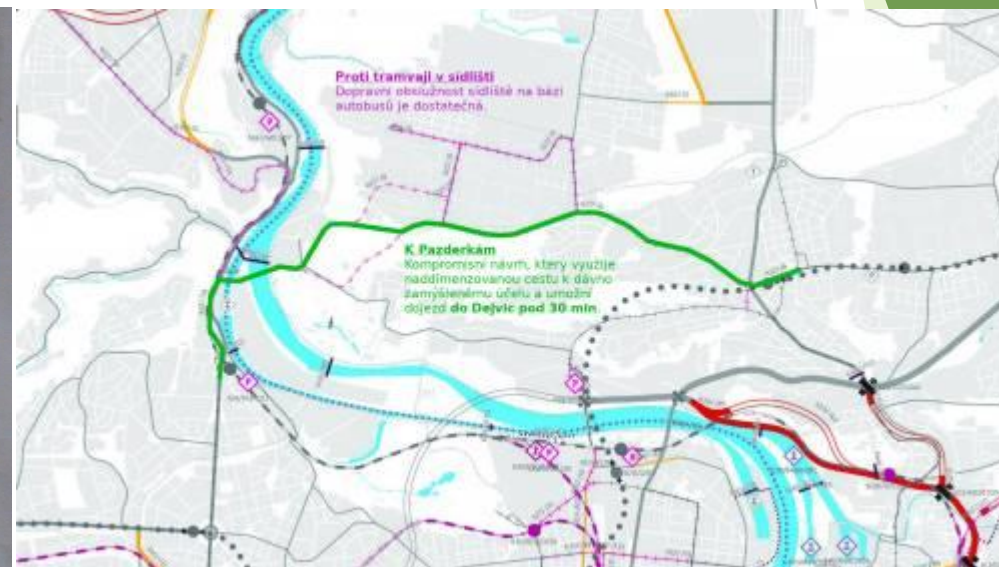
Pozn.: Přesný zákres trasy lze nalézt ve vyhledávací studii regionální varianty z roku 2014

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 PŘIPOJENÍM 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

info@rozumnadoprava.cz

www.facebook.com/rozumnadoprava