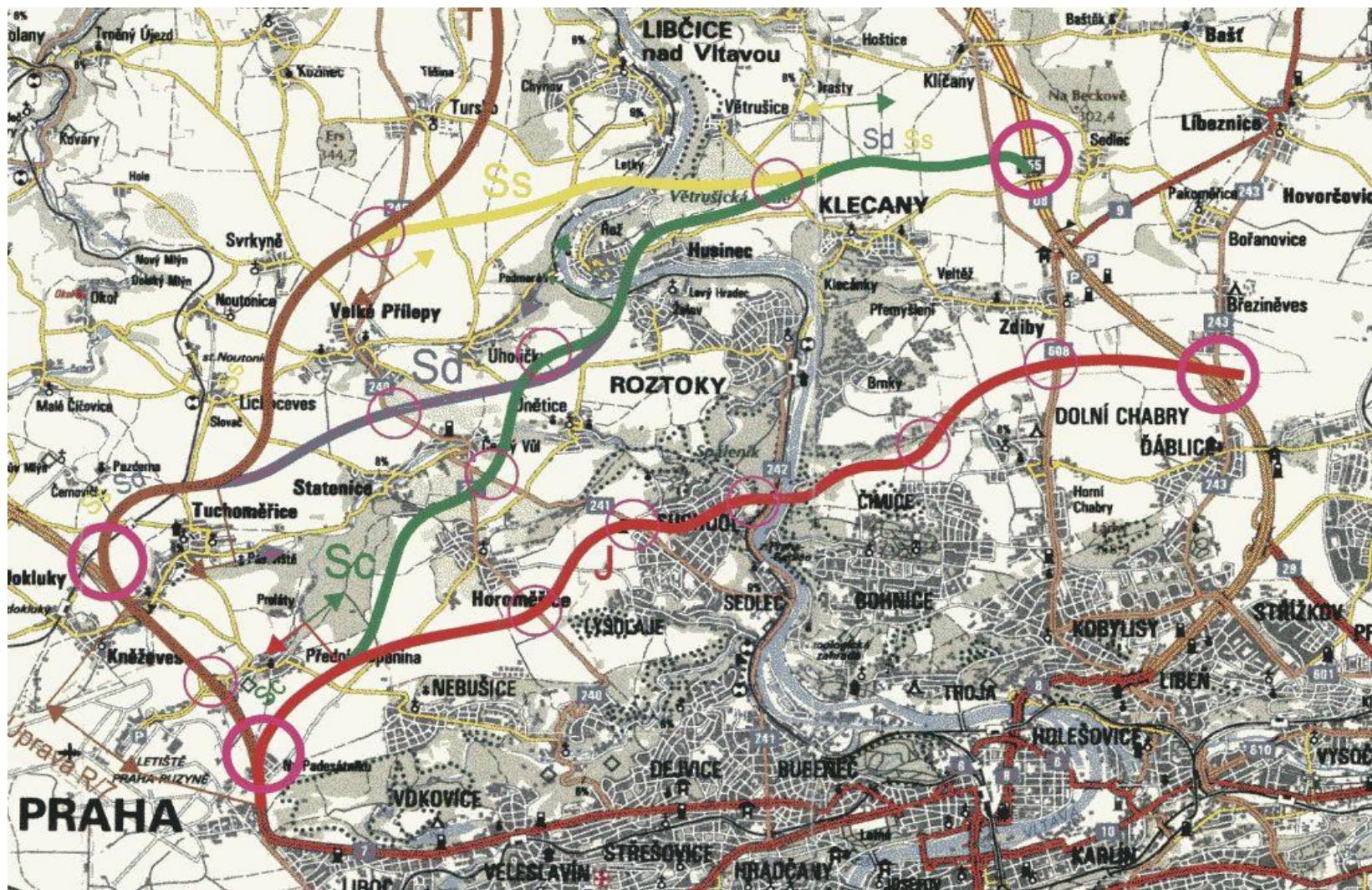


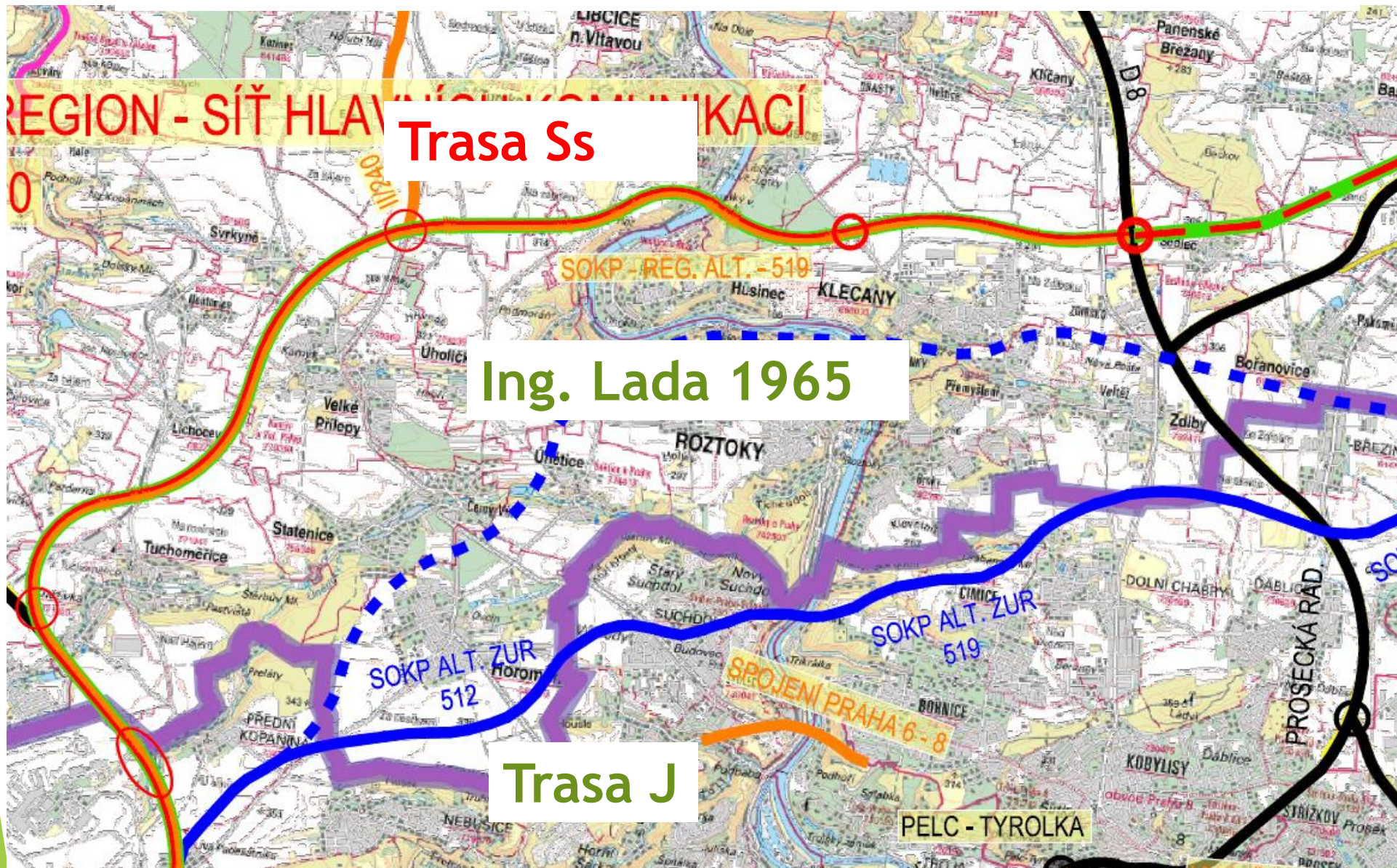
# Dopady SOKP a alternativní řešení ▶ na severu Prahy

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

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



# Varianta Ss a J



# Odbor ochrany ovzduší MŽP doporučuje varianty T a Ss

Dokumentace prověřuje pět variant dopravního řešení silničního okruhu, označených písmeny J, Sc, Sd, Ss a T. Po prostudování všech podkladů stavebního záměru zjišťujeme, že z hlediska ochrany ovzduší je nejvhodnější varianta Ss, eventuálně varianta T, podél jejichž tras se projevuje celkově nejnížší produkce emisí z automobilové dopravy a tedy i nejnížší koncentrace škodlivin. Toto hodnocení vychází z výsledků modelového hodnocení kvality ovzduší, posuzující změny emisní a imisní situací okolí tras silničního okruhu po realizaci jednotlivých variant. Naše stanovisko vychází i z výsledků hodnocení zdravotních rizik celkové expozice obyvatel oxidům dusíku, podle něhož budou nejmenšímu riziku vystaveni obyvatelé posuzovaných obcí při realizaci pouze těchto dvou uvažovaných variant. Jako nejméně vhodné z hlediska ochrany ovzduší hodnotíme tunelově řešené varianty J, Sc a Sd.

Závěrem poznamenáváme, že z hlediska všech vlivů plánovaného záměru na životní prostředí je nejšetrnějším způsobem řešení severního obchvatu Prahy tranzitní varianta T, již je současně řešena i otázka budoucího propojení mezinárodního severojižního dopravního koridoru. Dokumentaci k variantě T by však z tohoto pohledu bylo třeba doplnit o studii reálnosti dopravních vztahů v horizontu r. 2010 v relevantních územích této trasy včetně možnosti využití a úprav již existujících dopravních propojení, a z hlediska životního prostředí přijatelné možnosti místního propojení břehů Vltavy pro lokální dopravní funkce. Doporučujeme tuto možnost ověřit i vzhledem k aglomerační trase navrhované v rámci územního plánu velkého územního celku pražského regionu.

# Česká inspekce životního prostředí označila variantu J jako jednoznačně nejhorší

Souhrnný závěr zpracovatele vyznívá ve prospěch varianty J. Tato varianta vedení trasy silničního okruhu však nekoresponduje s výsledky biologických hodnocení, neboť nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná, její negativní vliv dokládá mimo jiné "přebytek" výkopového materiálu v množství čtyř a půl milionů metrů krychlových. A tento materiál se má uložit na skládku! Lze proto jednoznačně hovořit o tom, že preferovaná varianta je z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí nepřijatelná a její prosazování je v příkrém rozporu s požadavky citovaného zákona č. 114/1992 Sb. Tvrzení na straně 320, že "všechny navržené varianty jsou z hlediska ochrany flóry a fauny a ekosystémů přijatelné s výhradami při přijetí odpovídajících opatření" je nepravdivá a neodpovídá skutečným zjištěným v předchozích kapitolách.

Souhrnně lze říci, že posouzení vlivu stavby jednotlivými zpracovateli je provedeno v souladu s požadavky zákona č. 244/1992 Sb. avšak závěry učiněné z těchto zjištění jsou s nimi v naprostém rozporu. Varianta označená jako J je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.

# 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.

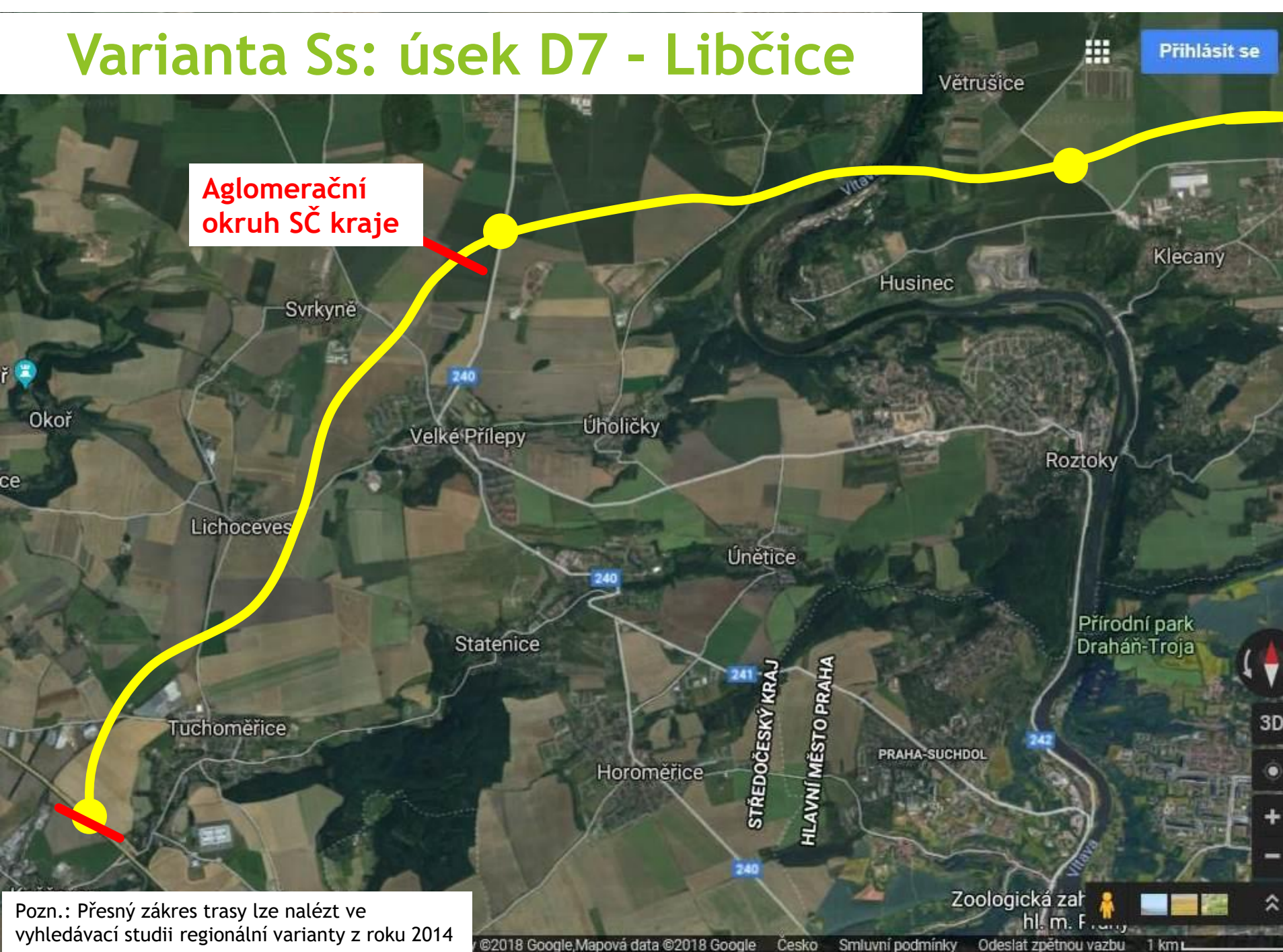
Posudek je podle názoru FAST proveden korektně a věrohodně. Ministerstvo dopravy získalo za daných okolností materiál, který je cenný a důležitý pro správné a zodpovědné rozhodnutí o SOKP.

## 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



# Varianta Ss: úsek D7 - Libčice



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

# Varianta Ss: úsek Libčice - D8



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

# Varianta J: úsek Suchdol - Březiněves



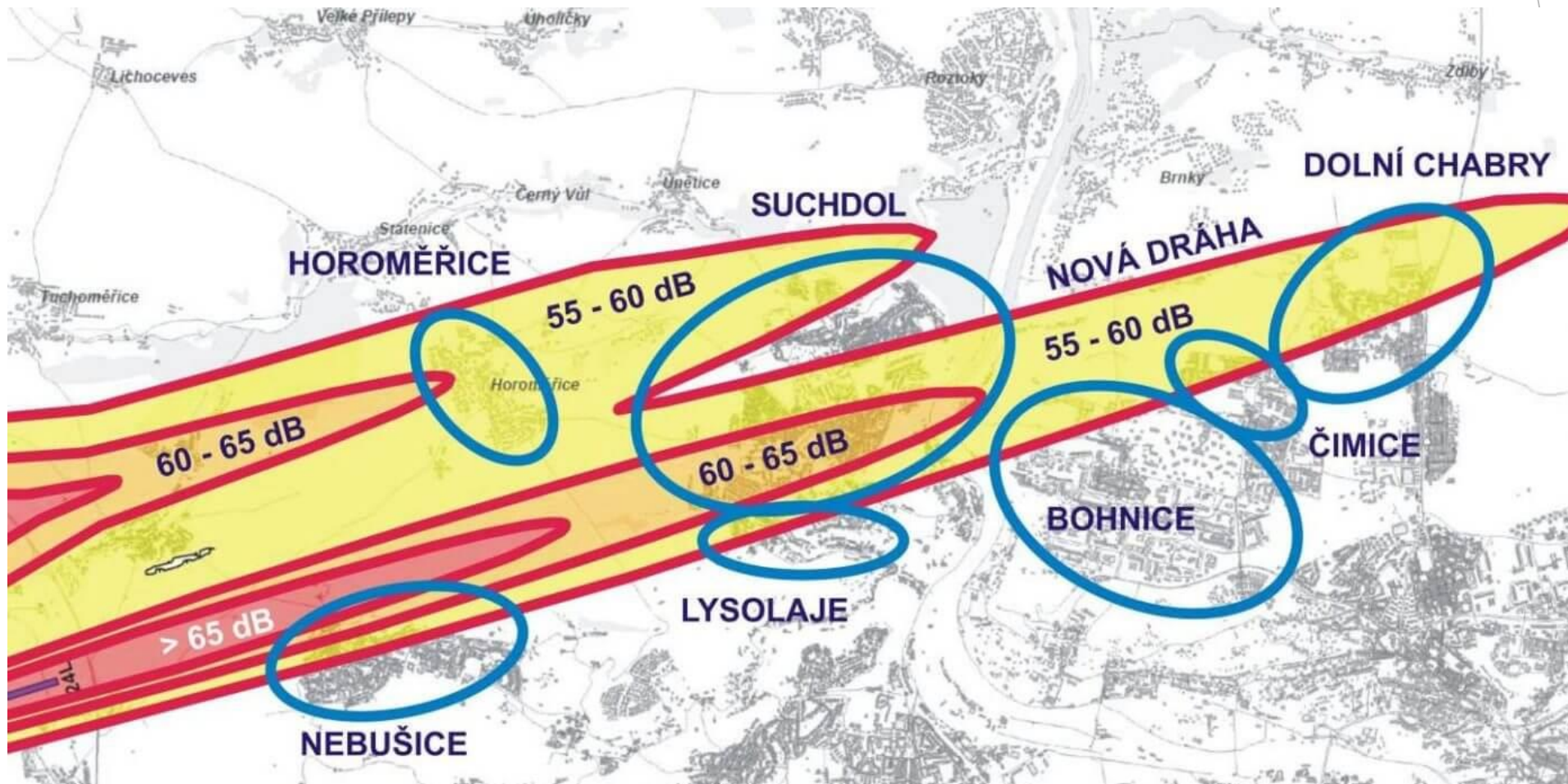
- Prochází skrz rezidenční zástavbu Suchdola a Dolních Chaber
- a chráněné přírodní památky: Roztocký háj, Sedlecké skály (Natura 2000), Přírodní park Draháň - Trója

# Místní obyvatelé by byly vystaveni nadměrnému hluku z okruhu a přivaděčů



**Dalším zdrojem hluku je letecká doprava, která by v případě dostavby paralelní dráhy výrazně vzrostla**

# Sever Prahy by byl rovněž vystaven zátěži z letecké dopravy



# Zdravotní důsledky hluku

- Denní a večerní hluk - rušivé působení na vykonávané aktivity (práce, učení) a na slovní komunikaci
- Noční hluk-rušení spánku, užívání léků na spaní, omezené důkazy pro sníženou výkonnost, zhoršení poznávacích schopností, nehodovost, obezita, psychické poruchy ....
- Celodenní hluk - kardiovaskulární účinky - hypertenze, ischemická choroba srdeční, obtěžování (psychosociální účinek), mrtvice, diabetes II typu, obezita, duševní zdraví

# Zkušenosti s SOKP 512

- Ihned po otevření okruhu v roce 2010 petice proti hluku - podepsáno 1500 občanů
- 2010-2012 stížnosti na hluk na KHS, MD, OP
- jediná reakce příslib měření hluku, tehdejšími limitům hluku nevyhověl nadpoloviční počet naměřených bodů v 2011
- místo řešení(!) změna legislativy v roce 2011 v neprospěch zdraví občanů vyhláškou 272/2011, hluková studie zpětně přepočítána, aby původní problematické body „vyšly“, původní studie 2011 nahrazena aktualizací 2012
- realizace minimálních dodatečných PHS uskutečněna až po dlouhodobém naléhání v roce 2016 (!), stav hluku nijak významně nezlepšen, doplňující zcela minimální PHS nedostatečné
- 2013 stížnost k EK na neplnění EIA, 2016 revize EIA a uložení dodatečných kompenzačních opatření včetně snížení rychlosti, MD se rozhodlo kompenzační opatření neplnit a raději se vzdalo dotací na stavbu SOKP 512 z EU fondů(!)
- 2013 podaná žaloba na zkušební provoz, 2016 vyhraný soud u NS
- MD závěr NS ignoruje a v létě 2016 opět povolen stejný zkušební provoz na období 1 roku
- 2016 a 2017 opět žaloba na zkušební provoz, soud žalobu dosud nerozhodl (!)
- 2017 pokus MD o kolaudaci, KHS nedovolilo, opět prodloužen zkušební provoz na další 1,5 roku do konce 2018
- MD několikrát požádáno o řešení sníženou rychlostí, MD neakceptuje a vymýšlí protidůvody naprosto exotické a v rozporu s tím, co známe ze zahraničí

Již 8 let nesou obyvatelé podél SOKP 512 negativní zdravotní následky, Ministerstvo dopravy však nechce plnit ani elementární opatření proti hluku.

## 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.

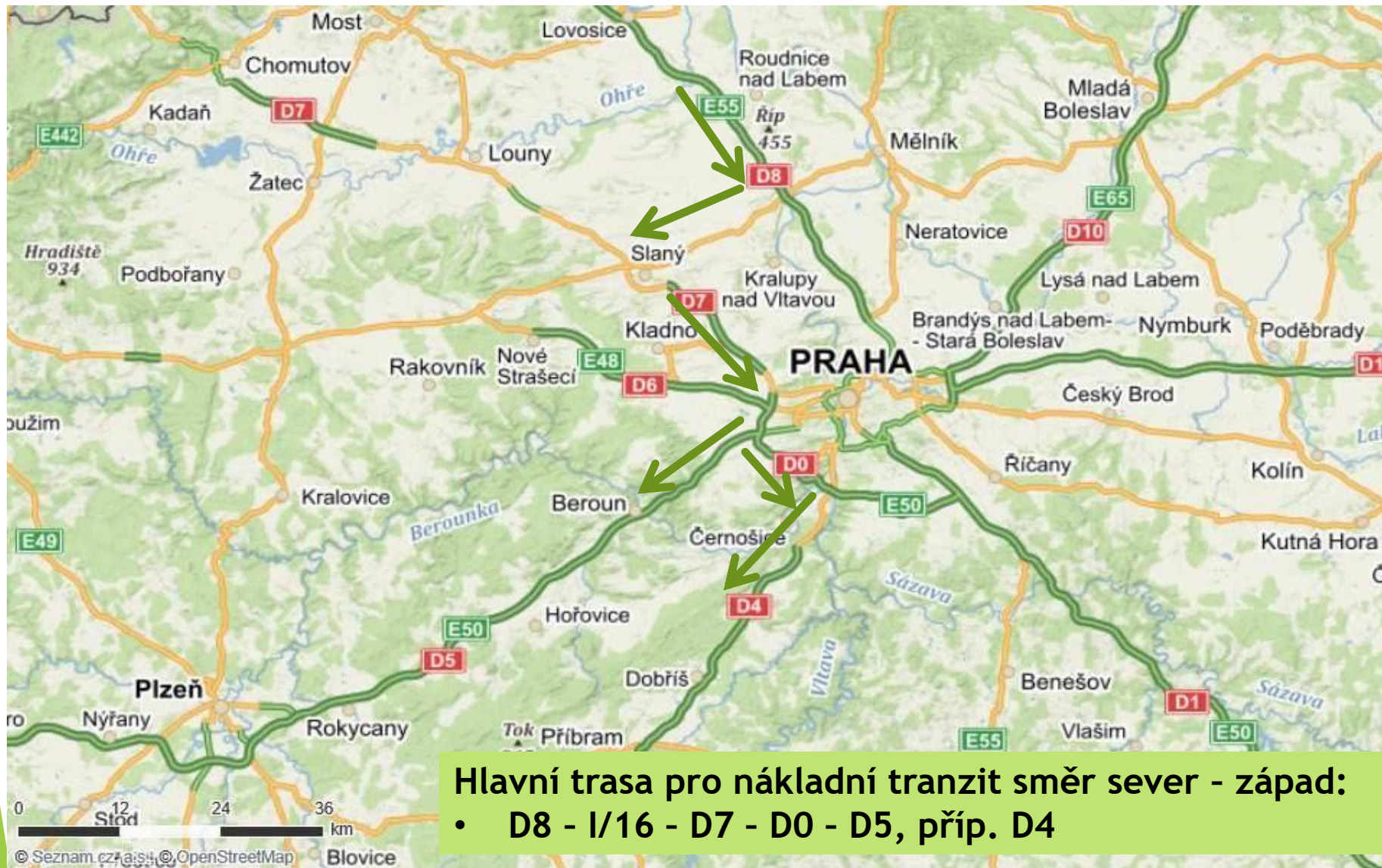
14.9.2018

SDÍLEJ:





# Tranzitní trasy na severozápadě



# 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.

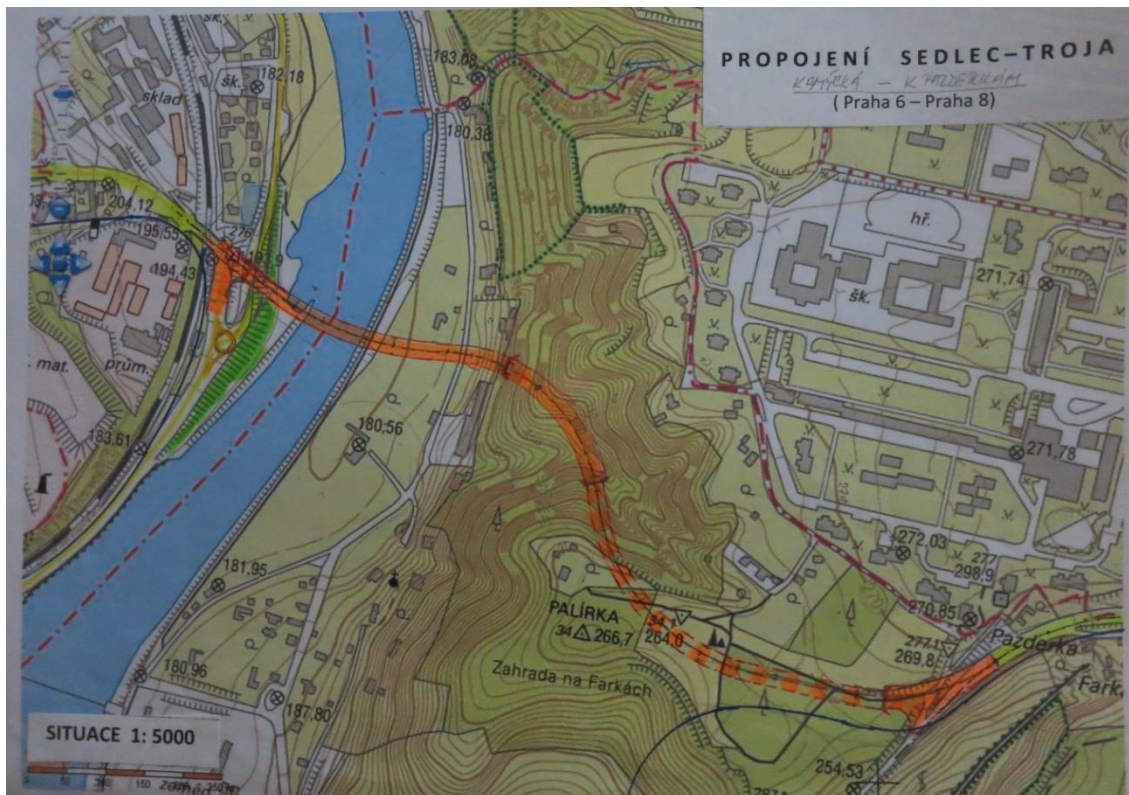
V Praze dne: 23. 9. 2014

Ing. Miloš Petera  
Hejtman Středočeského kraje

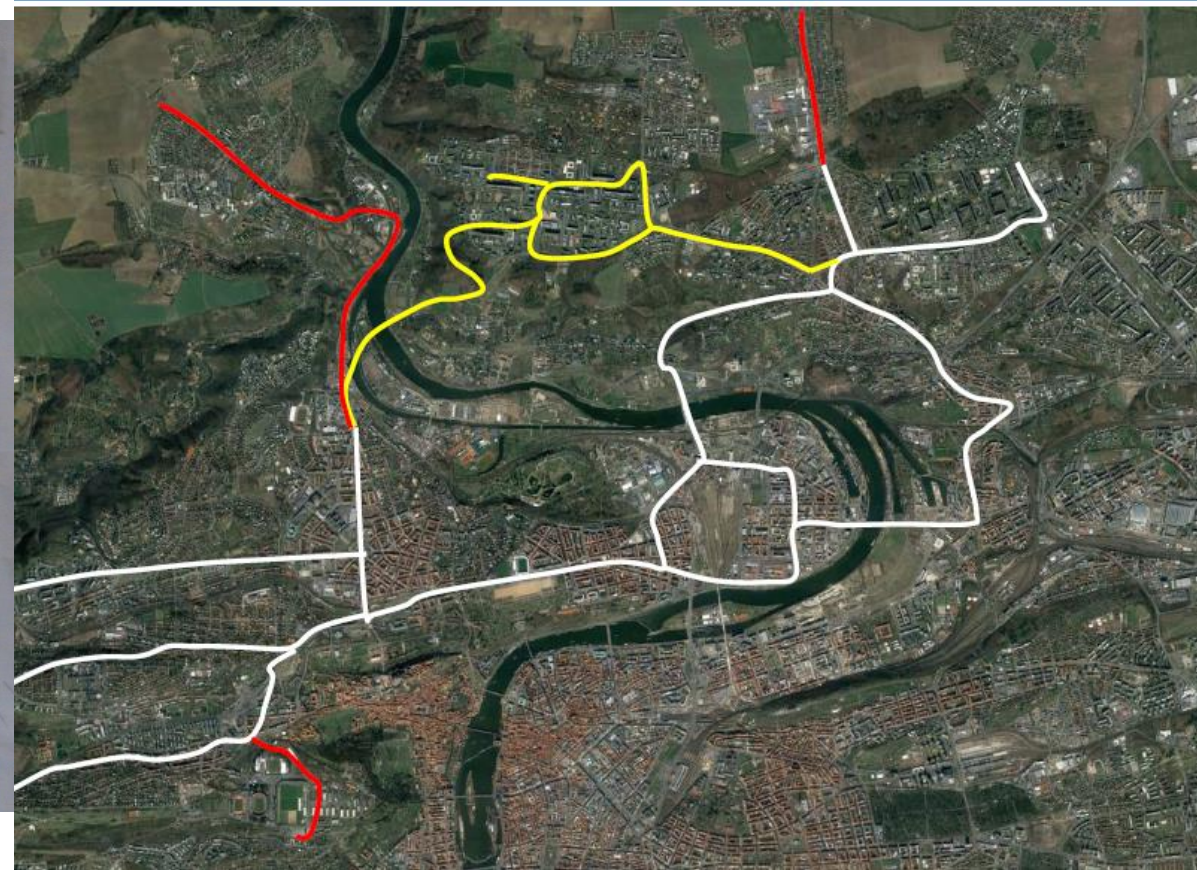
Ing. Antonín Prachař  
Ministr dopravy

# Alternativní řešení městské dopravy na severu Prahy

Silniční propojení (most): Sedlec - Bohnice



TRAMVAJOVÉ PROPOJENÍ KOBYLISY – BOHNICE – DEJVICE



# Lanovka Podbaba - Zoo - Bohnice



- Kapacita 2000 - 4000 osob / hodinu / směr
- Minimální zásah do krajiny (5 podpěr na trase)
- Permanentní denní provoz 5:00 - 24:00
- Investiční náklady 1 mld. Kč
- Interval ve špičce 63 s
- 100% bezbariérovost
- Minimální personální nároky



# Projekt železnice na letiště výrazně uleví především Praze 6

## 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)
- ▶ V rámci procesu EIA 2001-2002 MŽP, zpracovatel posudku a další veřejné instituce doporučili variantu Ss jako vhodnější z dlouhodobého hlediska
- ▶ Varianta J byla naopak hodnocena negativně v mnoha parametrech (krajinný ráz, ochrana lesů, povrchové vody, ovzduší, hluk)
- ▶ Kumulace negativních vlivů silniční a letecké dopravy na severu Prahy
- ▶ Městská doprava by se měla řešit odděleně, IAD může být částečně nahrazena MHD (tramvaj, lanovka...)



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

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

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