**Připomínka k Akčnímu plánu snižování hluku pro aglomeraci Praha 2019**

Magistrát HMP

Odbor hospodaření s majetkem, „Akční plán“

Nám. Franze Kafky 1,

110 01 Praha 1

V Praze, dne 16. 8. 2019

**Silniční okruh kolem Prahy (D0)**

**Připomínka: Nesouhlasíme s realizací Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP 518, 519, 520, 511) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče) dle ZÚR. Nejenže nesplní funkci protihlukového opatření na stávajících kritických místech, ale povede k výraznému zhoršení hlukové situace v dotčených lokalitách.**

**Odůvodnění:**

**Současný návrh Silničního okruhu kolem Prahy dle Zásad územního rozvoje (dále ZÚR)**

* **zavádí na území hl.m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu**. Ve skutečnosti se nejedná o „okruh“, ale o „průtah“, který přivede do několika městských částí na severu a východě Prahy (mezinárodní) nákladní tranzit, tedy významný zdroj hluku.
* **Městské části na východě Prahy jsou již nyní vystaveny nadměrnému hluku ze silniční** (zejména tranzitní kamionové) **a železniční dopravy**.
* **Městské části na severu Prahy jsou již nyní vystaveny nadměrnému hluku z letecké dopravy**. V případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. V akčním plánu nejsou řádně vyhodnoceny synergické a kumulativní vlivy silniční a letecké dopravy (tj. SOKP a letiště Václava Havla).
* **Je v rozporu s evropskou legislativou o transevropských dopravních sítích TEN-T** (nařízení č. 1315/2013/EU), neboť vede zastavěným a zastavitelným územím a nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy.
* **Je veden skrz rezidenční oblasti s vysokou hustotou obyvatel** (Suchdol, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Černý Most, Horní Počernice), **rekreační lokality** určené k odpočinku (tiché oblasti) a **chráněné přírodní památky** (Housle, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon u Sedlce, Zámky, přírodní park Draháň - Troja, Vinořský park, Xaverovský háj, Počernický rybník, Lítožnické rybníky, atd.)
* Bude mít za následek **výrazné zhoršení životního prostředí** v dotčených lokalitách, především hlukové situace a kvality ovzduší a s tím související **zvýšení zdravotních rizik**. Obyvatelé okolní zástavby by navíc byli po několik let vystaveni hluku ze stavebních prací.
* **Pozitivní efekt SOKP dle ZÚR na stávající kritická místa v Praze je velmi sporný.** Dle dostupných prognóz (např. studie ČVUT) by došlo k mírnému snížení intenzit dopravy
(v průměru 5 - 15%) na několika komunikacích, avšak pokles hladiny akustického tlaku by byl zanedbatelný (viz obr. 12 na str. 61 souhrnné zprávy). Snížení intenzity je zpravidla spojeno se zvýšením rychlosti. V důsledku toho nemusí být dosaženo optimálního přínosu z hlediska redukce dopravního proudu (str. 61 souhrnné zprávy).
* SOKP dle ZÚR **je v rozporu s jinými opatřeními** navrhovanými v souhrnné zprávě:
* Dálnice s vyšší intenzitou dopravy vést mimo obytná území x **SOKP vede v blízkosti obytných území** (např. Suchdol, Čimice, Dolní Chabry, Ďáblice, Černý Most, Horní Počernice)
* Vyloučit těžkou nákladní dopravu v blízkosti obytných souborů x **SOKP přivádí těžkou nákladní dopravu do blízkosti obytných souborů**
* Ve městech vytvořit podmínky pro preferenci městské hromadné dopravy a minimalizaci individuální dopravy x **SOKP ve stávající trase bude plnit zároveň funkci městské komunikace, což bude mít za následek nárůst IAD** (dopravní indukce).
* Pokud možno nerealizovat další záměry a umisťování staveb do již nyní neúnosně zatížených území (včetně případné realizace záměrů mimo tato území, ale mající záporný dopad na tyto oblasti) x **SOKP povede k výraznému zhoršení hlukové situace na územích** (např. Černý Most, Horní Počernice, Suchdol, Čimice, Dolní Chabry), která jsou již **nyní významně zatížená silniční, železniční a leteckou dopravou.**
* Pokud možno nepřesouvání problému z jedné dílčí lokality na druhou, obdobně nebo ještě více zatíženou lokalitu. Takovýto přesun nepředstavuje řešení, ale je pouhým posouváním a obcházením problému. x **SOKP přesouvá problém na lokality, které jsou již významně zatížené silniční, železniční a leteckou dopravou**.

**SOKP dle ZÚR nelze tedy považovat za protihlukové opatření, naopak povede k výraznému zhoršení hlukové situace v již zatížených oblastech Prahy.** Situace na stávajících kritických místech by se měla řešit jinými opatřeními navrhovanými v souhrnné zprávě. Redukce dopravního proudu může být docílena výraznější podporou alternativních druhů dopravy (např. realizace železničních a tramvajových tratí, P+R, cyklostezky, atd.). Zároveň je zapotřebí odvést těžkou nákladní dopravu mimo území hl.m. Prahy do lokalit s minimální hustotou obyvatel, kde lze realizovat efektivní protihluková opatření za přijatelných nákladů.

Jméno příjmení

Datum narození

Adresa trvalého bydliště

Podpis