**Připomínky k oznámení záměru EIA SOKP 518 Ruzyně – Suchdol**

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence,

Vršovická 65, 100 10 Praha 10

Vyjádření je rozděleno na dvě části:

1. Nesouhlas s navrhovaným záměrem a odůvodnění.
2. Požadavky pro posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

**1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění**

**Nesouhlasím s vymezením koridoru Silničního okruhu kolem Prahy v trase Ruzyně – Suchdol (518) a Suchdol – Březiněves (519) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče).**

* 1. **Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T**

Silniční okruh kolem Prahy (dále SOKP) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patří především zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení městských oblastí, oddělení městské a tranzitní dopravy.

**SOKP by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy**, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV Suchdol – Bohnice či Podbaba - Kobylisy. Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má. **Transevropská dálnice v jižní variantě svou polohou a parametry neřeší efektivně městské tangenciální vazby**. Je přece nelogické, aby lidé z Bohnic či Kobylis jezdili do Dejvic po dálnici přes přírodní park Draháň – Troja.

SOKP dle ZÚR je **v rozporu s evropskou legislativou TEN-T**, neboť vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy a nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na cca 100 000 lidí na severu a východě Prahy.

* 1. **Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji**

Současný návrh SOKP dle ZÚR **vychází z koncepce 60. let minulého století**. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. SOKP **nebere ohled na zásadní změny** a zavádí na území hl.m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu.

* 1. **Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje**

**SOKP** **jako součást TEN-T s  kamionovým provozem je veden skrz pražské městské části a obce, kde se očekává největší nárůst počtu obyvatel:** Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje, Horoměřice, Ďáblice, Březiněves, Satalice, Vinoř, Čakovice, atd.. Navrhovat trasu dálnice přes sídelní útvary s tendencí dalšího růstu počtu obyvatel je naprosto nevhodné.

Trasa SOKP navíc zabírá cca 30,6 km2 zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl.m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby. Realizace SOKP dle ZÚR pravděpodobně povede k nežádoucí výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze.

* 1. **Střety se životním prostředím**

SOKP dle ZÚR **vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000** (Housle, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon Vltavy u Sedlce, Zámky, Drahaň -Troja, atd.). Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (úseky 518 a 519) *„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,…“*

* 1. **Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách**

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa SOKP, jsou již **v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou**, přičemž dochází k překračování hygienických limitů hluku. V případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí odvést tranzit mimo území hl.m. Prahy.

* 1. **Neudržitelná dopravní situace**

Praha nebude schopna absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu z 9 dálnic napojených na Pražský okruh. Podle dostupných prognóz je zřejmé, že **několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovujících a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím**, což se může projevit negativně i na dalších komunikacích uvnitř Prahy. Podle studie ČVUT má dojít k výraznému nárůstu dopravy a přetížení zejména severních radiál/přivaděčů (Horoměřická, Kamýcká, Čimická) a také stávající úsek SOKP 517 (Řepy – Ruzyně), kde má jezdit výhledově cca 121 000 vozidel včetně cca 19 000 nákladních. Podle podkladů k řešení Vítězného náměstí a KES má dojít k výraznému nárůstu dopravy v ose sever – jih (Jugoslávských partyzánů, Vítězné náměstí a Svatovítská) právě v souvislosti se zprovozněním úseku SOKP 518 a 519 a přivaděčem Rybářka. Lze tedy konstatovat, že SOKP v jižní variantě nejenže této centrální části Prahy 6 nepomůže, ale situaci naopak zhorší.

Navíc je výrazně **podceněn jev dopravní indukce na stávajících komunikacích.**

Příklad z Prahy: V roce 2010 byla otevřena jižní část SOKP a očekával se výrazný pokles dopravy na Barrandovském mostě. Během pár let na tomto úseku MO však došlo k prudkému nárůstu dopravní zátěže a v roce 2018 byl Barrandovský most nejvytíženější komunikací v Praze (144 400 vozidel/ denně dle TSK 2018). Podobný scénář může nastat v TKB po zprovoznění severní části okruhu (518, 519).

* 1. **Rozpor s klimatickým závazkem Prahy**

V červnu 2019 přijalo zastupitelstvo HLMP klimatický závazek s cílem snížit emise CO2 v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO2 nejpozději do roku 2050. Výstavba a provoz dálničního okruhu skrz Prahu v jižní variantě naopak povede k obrovskému nárůstu emisí skleníkových plynů. V dopravně inženýrských podkladech je potvrzen velký nárůst dopravních výkonů IAD a kamionů v souvislosti s nabídkou nové silniční kapacity, což bude mít negativní dopad na celkové klima.

**2. Požadavky pro posuzování záměru**

Požaduji, aby záměr byl posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů a byla vypracována dokumentace dle § 8 citovaného zákona, a to **variantně**.

* 1. **Posouzení variant SOKP v severozápadním segmentu pražské aglomerace**

Požaduji posouzení **více variant SOKP v severozápadním segmentu včetně varianty regionální (tzv. severní).**

V letech 2001 – 2002 bylo v rámci procesu EIA posuzováno 5 variant. **Mnoho veřejných institucí** (např. Česká inspekce životního prostředí, odbor ochrany ovzduší MŽP, odbor životního prostředí magistrátu HMP, Ministerstvo zemědělství (odbor lesů), Středočeský kraj, zpracovatel posudku, atd.) **doporučilo jako vhodnější variantu Ss**. Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku z 30. 4. 2002 doporučilo jako vhodnější variantu Ss, zatímco J byla připuštěna jen jako krajní řešení. Nutno poznamenat, že J by zřejmě vůbec neprošla nebýt obrovského tlaku na její realizaci ze strany tehdejší politické reprezentace.

V roce 2007 studie Mott MacDonald doporučila variantu Ss. V roce 2008 oponentní posudek FAST VUT Brno potvrdil věrohodnost této studie. Na základě politické objednávky byly následně zpracovány další studie, které preferovaly variantu jižní. Tato **další porovnání vycházela převážně ze zavádějícího předpokladu, že vzdálenější varianta by znamenala větší zatížení komunikací uvnitř Prahy**. Ve skutečnosti celková dopravní zátěž na území hl. města Prahy mj. kvůli přivedení tranzitní kamionové dopravy do městských částí by byla výrazně vyšší v případě jižní varianty. „Odlehčené“ komunikace by se brzy zaplnily v důsledku dopravní indukce**. Čím menší vzdálenost dálničního okruhu od města, tím silnější bude efekt dopravní indukce a tím větší nárůst dopravních výkonů IAD na území hl. Prahy.**

**Neposouzení variant by bylo v rozporu se zákonem.** Ustanovení § 6 odst. 4 zákona o posuzování vlivů stanoví, že „pokud se jedná o záměr podle § 4 odst. 1 písm. a), musí oznamovatel vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí.“ Dokumentace EIA by měla obsahovat nástin variant záměru a stěžejní důvody pro volbu výsledné varianty vzhledem k vlivu na životní prostředí.

* 1. **Požadavky na technické řešení v oblasti Suchdola a Horoměřic**
* **Vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku KÚ Horoměřice, Lysolaje a Suchdol**: dle posouzení vlivů na veřejné zdraví budou překračovány hygienické limity hluku a znečištění v přilehlé zástavbě Horoměřic a Suchdola. Navíc jsou již nyní tyto městské části a obce vystaveny nepříznivým účinkům letecké dopravy s tendencí dalšího růstu.
* **Ražený tunel Suchdol mezi MÚK Suchdol a mostem přes Vltavu bez MÚK Rybářka a bez přivaděče Rybářka.**
* MÚK Suchdol posunout dál od obytné zástavby MČ Praha-Suchdol o min. 200m, vybudovat protihlukové valy okolo ramp křižovatky, zalesnit okolí křižovatky.
  1. **Posouzení vlivů výstavby na životní prostředí a veřejné zdraví**

Stavební práce budou probíhat několik let a budou mít evidentně negativní dopady na okolní přírodu a zástavbu. Některé rezidenční objekty včetně mateřské školy na Suchdole se nachází v bezprostřední blízkosti plánovaného staveniště. Požadujeme **důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu.**

* 1. **Dopravně – inženýrské podklady**
* **Zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast**.
* **Zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP** (regionální) **a přivaděčů** (bez MÚK a přivaděče Rybářka).
* **Vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací**.
* U všech stavů a variant uvést **složení dopravy podle zdroje a cíle**: tj. podíl tranzitní, zdrojové a cílové (vnější) a vnitřní dopravy.
* **Zohlednit dopravní indukci** nejen na nových, ale i **na stávajících komunikacích:** dle dopravně inženýrských podkladů SOKP 518 a 519 bude indukovat cca 2/3 nové dopravy. Ve zveřejněných kartogramech však zřejmě nebyla zohledněna dopravní indukce na stávajících komunikacích. Přitom matematické modely a zkušenosti z praxe potvrzují, že „uvolněné“ komunikace se zase brzy zaplní (např. Barrandovský most po zprovoznění jižní části vnějšího okruhu).
* **Zahrnout do dopravně-inženýrských podkladů i propojení Prahy 6 a Prahy 8** v těchto alternativách: 1) TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy 2) městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD.
  1. **Sloučit do jednoho posouzení EIA stavby 518 a 519**

Připravit společnou dokumentaci EIA pro obě stavby SOKP 518 a SOKP 519 najednou a posuzovat je společně v rámci jednoho řízení, protože jsou obě stavby funkčně provázané.

* 1. **Posouzení kumulativních a synergických vlivů**

Městské části a obce podél SOKP 518 a SOKP 519 jsou již nyní vystaveny negativním účinkům neustále rostoucí letecké dopravy. Realizace velkokapacitní komunikace na jejich území by představovala další obrovskou zátěž pro místní obyvatele. Navíc je v plánu projekt paralelní dráhy, který počítá s vyhlášením ochranného hlukového pásma zasahující Nebušice, Lysolaje, a Suchdol. Realizace obou záměrů by byla pro tyto městské části likvidační.Požaduji důkladné posouzení kumulativních vlivů silniční a letecké dopravy.

V Praze dne…

Jméno a příjmení  
Adresa trvalého bydliště