**Připomínky k oznámení záměru EIA SOKP 520 Březiněves - Satalice**

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 D0 v trase Březiněves – Satalice (520) a navazujícími úseky 519 (Suchdol – Březiněves) a 518 (Ruzyně – Suchdol).**

* 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 vnitroměstskou a příměstskou dopravu. Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má.
SOKP dle ZÚR je **v rozporu s evropskou legislativou TEN-T**, neboť vede zastavěným
a zastavitelným územím hl. města Prahy a středočeských obcí a nechrání obyvatele pražské aglomerace 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 aktuální kontext a budoucí rozvoj** 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, Bažantnice v Satalicích, Vinořský park 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 (jižní) *„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 severovýchodě Prahy, na jejichž území má vést trasa stavby 520, **jsou již
v současnosti zatíženy silniční dopravou ze stávajících komunikací** (např. D8, Cínovecká, Novopacká, D10, SOKP 510, komunikace II. třídy) **a leteckou dopravou** z Letiště Václava Havla, Letňany a Kbely. V případě realizace paralelní dráhy na LVH by se situace v několika MČ a obcích nadále zhoršila. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí odvést tranzit dál od hl.m. Prahy.

* 1. **Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci**

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 kartogramů intenzit studie ČVUT (2016) má dojít k výraznému nárůstu dopravy a přetížení příjezdových komunikací a některých místních komunikací a také stávajících úseků SOKP, zejména 510 (Běchovice - Satalice) a 517 (Řepy – Ruzyně).

V dokumentaci 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 na vnitřním okruhu po zprovoznění severní části vnějšího okruhu.

* 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 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 trasování Pražského okruhu a řešení tranzitní dopravy**

Požadujeme **posouzení více variant trasování Pražského okruhu včetně varianty regionální a řešení tranzitní dopravy v metropolitní oblasti** (aglomerační okruh, další propojky dálnic např. I/16, přesun části nákladní dopravy na železnici).

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 úseku SOKP 520**
* Vybudovat přivaděč II/244 (z Kostelce n. L., Brandýsa n. L. s napojením na D0 směr Čakovice, Letňany a Kbely)
* Vybudovat suché poldry v k.ú. Veleň před realizací Pražského okruhu za účelem ochrany obcí Veleň, Mratín a Sluhy před záplavami
* Důsledné a funkční odvodnění SOKP 520 i silnice II/244 takovým způsobem, aby nedocházelo k dalšímu navyšování odvodu dešťových vod do Mratínského potoka
* Realizace protihlukových stěn a valů podél SOKP 520 a celé trasy silnice II/244 za účelem ochrany obytné zástavby v obcích
* Kompletní zakrytí dálničního mostu v Mírovicích do protihlukového tubusu
* Vedení dálnice SOKP 520 od přemostění v Mírovicích k MÚK Přezletice v celé délce v tunelu
* Zpracování varianty jediné MÚK mezi obcemi Veleň a Podolanka včetně komunikace II/244 a napojení na obchvat Brandýsa nad Labem
	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. 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 i alternativy SOKP** (regionální varianta, aglomerační okruh, propojky dálnic v krajích) **a přivaděčů** (II/244 z Kostelce a Brandýsa n.L. směr Letňany, Čakovice, Kbely; dále varianty bez Čimického přivaděče, bez 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 520 bude indukovat 1/3 nové dopravy a 518 a 519 dokonce 2/3. 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 s cyklostezkou 2) městská komunikace (nízký most) pro MHD, auta, cyklisty a chodce.
	1. **Posouzení kumulativních a synergických vlivů**

Městské části a obce podél SOKP 520 jsou již nyní vystaveny negativním účinkům letecké dopravy (Letiště Václava Havla, Kbely, Letňany) a stávajících komunikací (D8, Cínovecká, D10, Novopacká, SOKP 510 a místní komunikace II. třídy). Realizace velkokapacitní komunikace na jejich území by představovala další obrovskou zátěž pro místní obyvatele. Navíc je v plánu projekt paralelní dráhy, který by vedl k dalšímu zhoršení hlukové a imisní situace. Požaduji důkladné posouzení kumulativních vlivů silniční a letecké dopravy.

* 1. **Posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 520 na klimatické změny**

V říjnu 2018 mezinárodní panel OSN pro změnu klimatu zveřejnil zprávu, kde vědci varují před katastrofálními následky globálního oteplování. Realizace šestiproudé dálnice by vedla k obrovskému nárůstu skleníkových plynů jak v rámci výstavby tak provozu mj. v důsledku výrazného nárůstu dopravních výkonů v pražské aglomeraci. V době, kdy Česká republika čelí stále delším obdobím sucha, úbytku lesů a ztrátě biodiverzity, se takto radikální zásah do krajiny a přírody jeví jako naprosto nežádoucí. Požaduji důkladné posouzení vlivů záměru z hlediska emisí skleníkových plynů, na povrchové a podzemní vody, půdu, lesy a biologickou rozmanitost.

V Praze dne…

Jméno a příjmení
Adresa trvalého bydliště