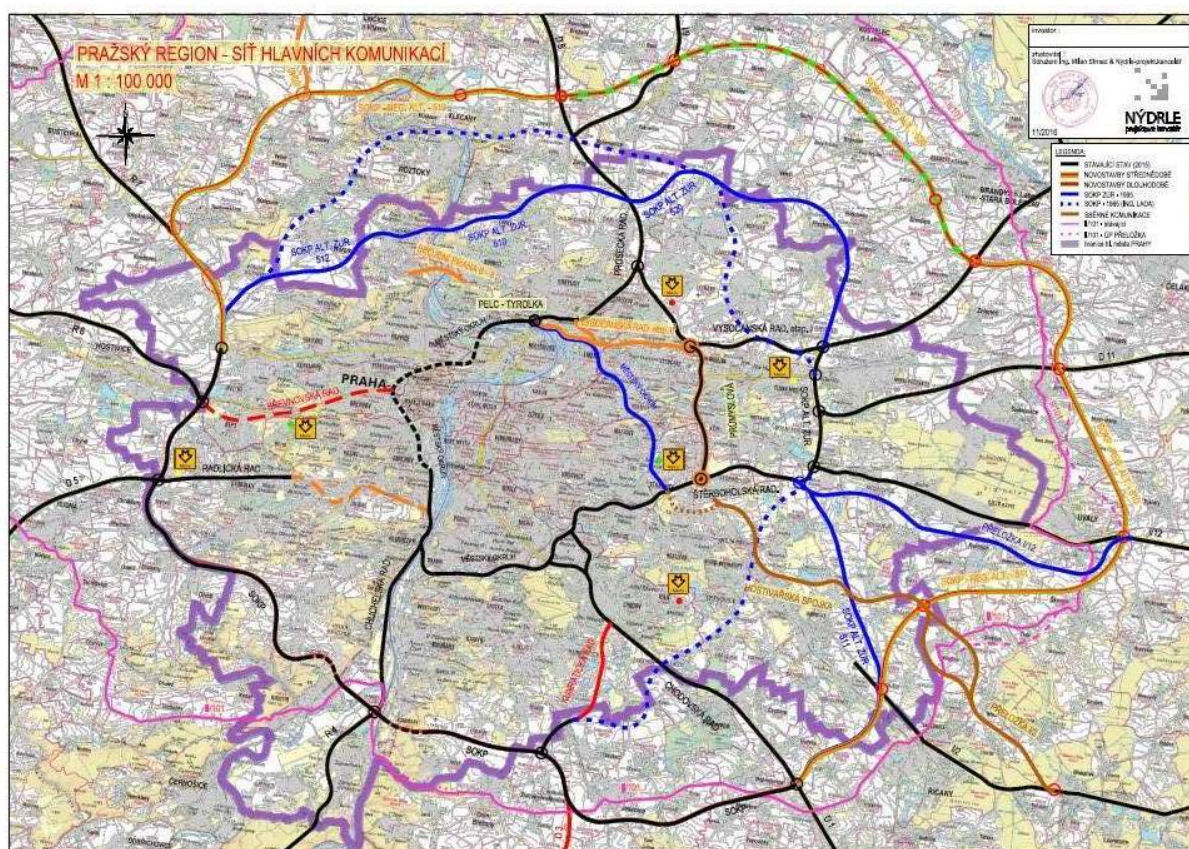


Mýty a fakta

Autor: Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu

Prosinec 2017



Úvod.....	3
Seznam zkratk.....	4
Mýtus: Současný návrh okruhu vyvede tranzitní kamionovou dopravu z Prahy.....	5
Mýtus: Dlouhodobá stabilizace trasy okruhu v územních plánech je výhodou pro rozvoj území.....	5
Mýtus: Okruh je naplánován již desítky let.....	6
Mýtus: Existuje jen jedna varianta okruhu, žádné další řešení není možné.....	7
Mýtus: Podle studie ČVUT regionální varianta není přínosná, je proto zapotřebí dokončit okruh ve variantě A-ZÚR.....	7
Mýtus: Varianta A-ZÚR je v mnohem pokročilejší fázi příprav než varianta regionální.....	8
Mýtus: Regionální variantu nelze kofinancovat z evropských fondů.....	8
Mýtus: Okruh musí být co nejrychleji dokončen.....	8
Mýtus: Dostavba okruhu ve variantě ZÚR je nejrychlejší řešení.....	9
Mýtus: Okruh ve variantě A-ZÚR je optimální řešení pro Prahu z hlediska dopadů na dopravní situaci a životní prostředí.....	10
Mýtus: Realizace SOKP v regionální variantě povede k výrazně menšímu odlehčení sítě místních komunikací na území Prahy než při realizaci SOKP dle A-ZÚR.....	11
Mýtus: Úsek okruhu 510 (Běchovice – Satalice) je hotový.....	11
Mýtus: Na úseku 510 již provoz je a při dostavbě úseku 511 se tedy nijak nezvýší.....	12
Mýtus: V Nové Dubči (Běchovice II) si lidé kupovali levné parcely u plánované trasy okruhu a teď protestují. Přitom o plánované výstavbě vědí už 30 let.....	12
Mýtus: Stavba 511 nebude představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí, protože má kladné stanovisko EIA.....	13
Mýtus: Severní část Pražského okruhu by měla řešit zejména dopravu v Praze.....	13
Mýtus: Severní část Pražského okruhu bude využívána zejména pro vnitroměstskou a příměstskou dopravu, protože tranzit tvoří jen malou část.....	13
Mýtus: Dostavba okruhu přes Suchdol vyřeší dopravu na Praze 6.....	14
Mýtus: Čím dále od centra povede severní část Pražského okruhu, tím méně bude pro dopravu v Praze využívána. To však bude mít za následek vyšší dopravní zátěž na vnitřních komunikacích.....	14
Zdroje.....	15

Úvod

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu je nezisková a nepolitická organizace. Naším posláním je podporovat realizaci dopravních staveb a opatření, která budou splňovat požadavky na dopravní obslužnost a bezpečnost, oddělení tranzitní a městské dopravy v souladu s evropským nařízením TEN-T, hospodárnost a efektivitu, ochranu životního prostředí a zdraví obyvatel a vyvážený územní rozvoj.

Dlouhodobě sledujeme neuspokojivý vývoj v oblasti dokončení Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), jakož i neřešené převedení tranzitní a kamionové dopravy mimo aglomeraci Prahy. Podporujeme diskuzi s odborníky a občany s cílem najít optimální variantu řešení, nepoškodit životní prostředí, co nejméně zatížit dotčené městské části a obce. Silniční okruh kolem Prahy je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T dle rozhodnutí EU č. 1315/2013/EU (dříve 1692/96). K zásadám rozvoje TEN-T patří především zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení hlavních městských center, oddělení vnitroměstské a tranzitní dopravy. SOKP se stal bohužel čistě politickým tématem a zanedbalo se objektivní posouzení variant řešení, které by skutečně minimalizovaly negativní dopady tranzitní kamionové dopravy na obyvatele.

Cílem publikace "Mýta a fakta o Silničním okruhu kolem Prahy" je **poskytnout veřejnosti objektivní informace o SOKP a zároveň vyvrátit některé mýty a polopravdy, založené na nedostatečné znalosti této komplexní problematiky.**

Web: www.rozumnadoprava.cz

Email: info@rozumnadoprava.cz

Facebook: www.facebook.com/rozumnadoprava

Seznam zkratk

SOKP = Silniční okruh kolem Prahy

510 = úsek SOKP Satalice - Běchovice

511 = úsek SOKP Běchovice – D1

512 = úsek SOKP D1 – Vestec

518 = úsek SOKP Ruzyně – Suchdol

519 = úsek SOKP Suchdol – Březiněves

520 = úsek SOKP Březiněves - Satalice

ZÚR = zásady územního rozvoje (hlavního města Prahy)

A-ZÚR = varianta vymezená v zásadách územního rozvoje

ÚP = územní plán

MÚK = mimoúrovňová křižovatka

EIA = posouzení vlivu na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)

Varianta J = trasa odpovídající úsekům 518 a 519 v severozápadním segmentu okruhu

Varianta Ss = trasa Tuchoměřice – Libčice - Klecany v severozápadním segmentu okruhu

TEN-T = transevropské dopravní síť

ŘSD = Ředitelství silnic a dálnic

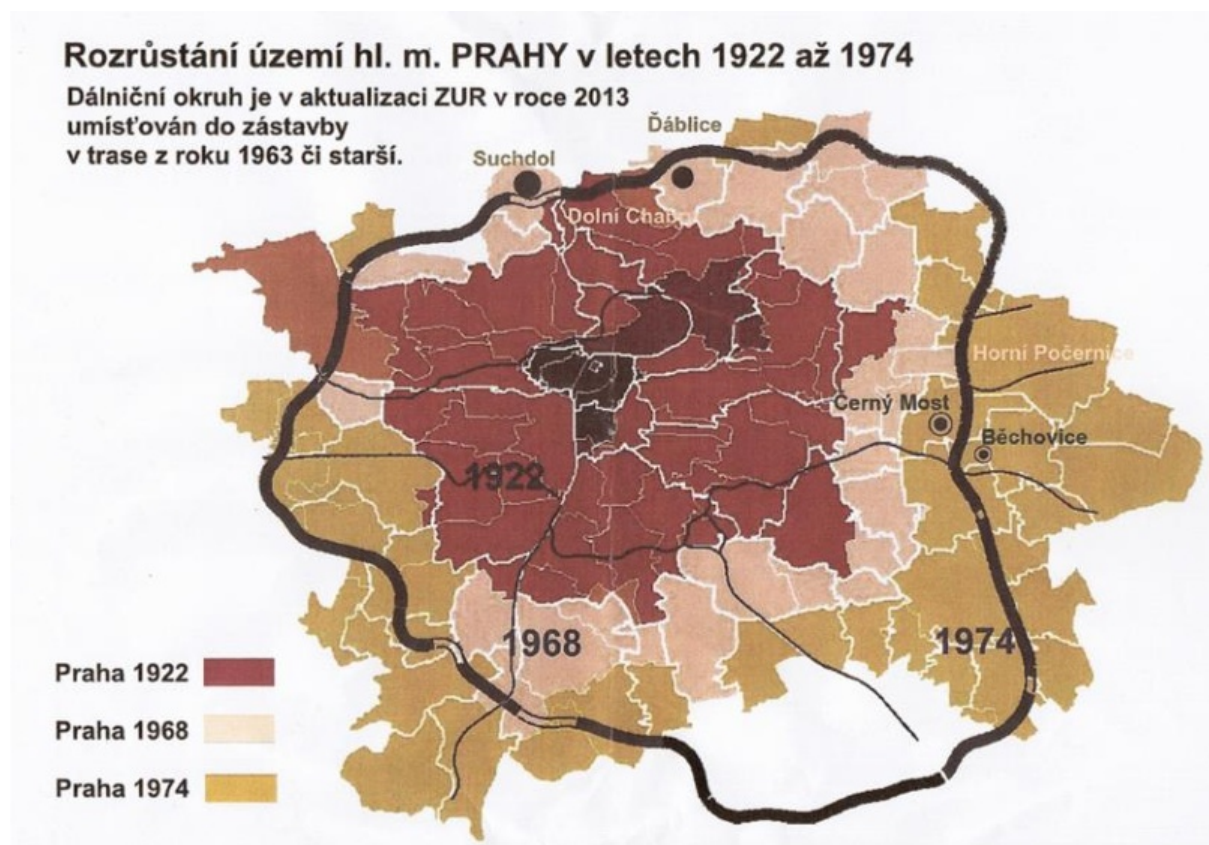
TSK = Technická správa komunikací

DÚR = dokumentace k územnímu rozhodnutí

STPÚ = studie účelnosti a proveditelnosti

Mýtus: Současný návrh okruhu vyvede tranzitní kamionovou dopravu z Prahy

Při realizaci okruhu podle více než 50 let staré koncepce, která je součástí Zásad územního rozvoje (dále ZÚR) hl.m. Prahy, bude na východě a na severu Prahy přes 40km tranzitních dálničních komunikací. Kromě samotného okruhu jde i o dálnice D8, D10 a D11. Do městských částí Praha 14, Horní Počernice, Dolní Počernice, Běchovice, Suchdol, Dolní Chabry a dalších bude přivedena tranzitní kamionová doprava ze středočeského kraje, celé ČR a střední Evropy.



Skutečnost: Současný návrh okruhu je průtahem Prahy a tranzitní kamionovou dopravu do Prahy zavádí

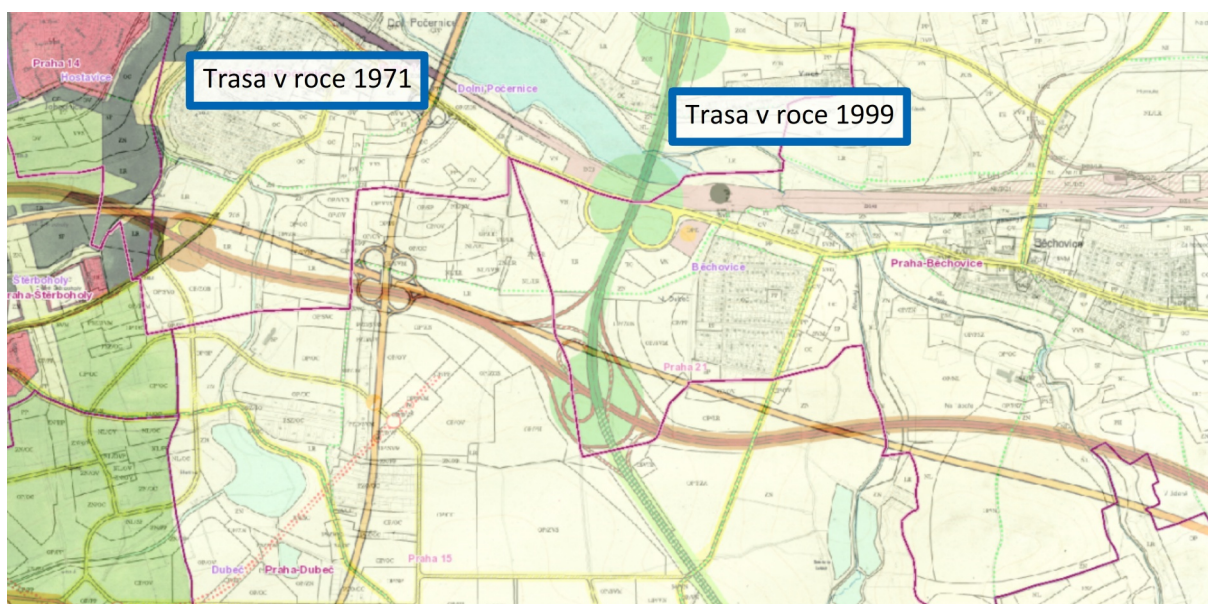
Mýtus: Dlouhodobá stabilizace trasy okruhu v územních plánech je výhodou pro rozvoj území

Toto tvrzení lze akceptovat, pokud budou neměnné vstupní podmínky. Jelikož po půl století se vstupní podmínky radikálně změnily (počet obyvatel vzrostl z 850 000 na 1 250 000 a ve výhledu na 1 500 000, počet vozidel se zvýšil 15x, neexistovaly ekologické ani hygienické zákony a o transevropských dálničních sítích nebylo ani zdání), v tomto případě je dlouhodobá stabilizace trasy kontraproduktivní a tedy společensky nepřijatelná.

Skutečnost: V daném případě je dlouhodobá stabilizace kontraproduktivní

Mýtus: Okruh je naplánován již desítky let

Desítky let je plánována pouze existence nějaké okružní komunikace kolem Prahy. Nelze ovšem říci, že by tyto plány byly neměnné. **V průběhu uplynulých desítek let se okruh měnil ve všech svých podobách, ať už se to týká trasy, určení nebo plánované zátěže.** Pokud nahlédneme do online archivu územních plánů, zjistíme následující. V roce 1964 je možné sledovat trasu vedoucí mezi Hostavicemi a Dolními Počernicemi, pod Petrovicemi směrem pod Šeberov. Na severozápadě vedla trasa okruhu až za Roztoky. V roce 1969 se okruh přesouvá a vede na místě současného sídliště Černý Most II, přes Dolní Počernice, západně od Dubče a dále pod Petrovicemi a Šeberovem. V roce 1975 se okruh poprvé přesouvá k Běchovicím, nicméně od Běchovic se odklání vlevo od Dubče. V roce 1986 se MÚK Dubeč zřejmě o kus posouvá od Běchovic. V roce 1994 není 511 v ÚP vůbec. V druhé polovině 90. let dochází ke změně trasy 511, 512, 518 a 519 do současné podoby. Během této změny trasy se MÚK Dubeč posouvá k Běchovicím na cca polovinu vzdálenosti z roku 1986, zatímco na severozápadě je okruh přiveden do města přes Suchdol.



Z uvedeného je zřejmé, že **plány samotné trasy okruhu vykazovaly do roku 1999 značnou dynamiku.**

Teprve v roce 1999 došlo k zakonzervování současné trasy. Přitom v roce 1989 došlo ke změně režimu, v roce 2004 ke vstupu do EU a v roce 2007 ke vstupu do Schengenského prostoru a otevření hranic. V důsledku těchto procesů došlo k rapidnímu nárůstu individuální automobilové a tranzitní kamionové dopravy, toto nebylo na trase okruhu nijak zohledněno.

Skutečnost: Plány trasy okruhu vykazovaly do roku 1999 značnou dynamiku

Mýtus: Existuje jen jedna varianta okruhu, žádné další řešení není možné

Varianta vymezená v současné době v 2. aktualizaci ZÚR hl.m. Prahy vychází z **koncepce**, která byla navržena **v 60. letech minulého století a** tehdy navržený okruh skutečně probíhal okolo Prahy. **Během 90. let** byla původní trasa změněna, **na jihovýchodě byla posunuta za stávající hranice města**, aby minula velká sídliště (Petrovice, Jižní město, ...), ale **na severozápadě** byla upřednostněna varianta, která prochází naopak **územím Prahy** a zasahuje do zástavby Suchdola a Dolních Chaběr.

V roce 2002 bylo **v rámci procesu EIA** posuzováno více variant v severozápadním segmentu a varianta **Ss byla doporučena jako vhodnější řešení oproti variantě J** (přes Suchdol). **V roce 2007** Ministerstvo dopravy zadalo vyhotovení studie „Posouzení variant J a Ss“ firmě **Mott MacDonald**, která prokázala jednoznačnou **výhodnost trasy Ss** ve srovnání s trasou J, **což potvrdila i následná oponentura VUT Brno**. Přesto tehdejší politická reprezentace (Řebíček, Bém) nadále prosazovala variantu J.

V letech 2014 a 2015 si Ministerstvo dopravy nechalo zpracovat **vyhledávací studii a studii proveditelnosti alternativního řešení okruhu**, tzv. regionální varianty, která vychází z principu Aglomeračního okruhu vymezeného v ZÚR Středočeského kraje. Tato studie **doporučila pokračovat ve variantě REGIONÁLNÍ**. Příchodem ministra dopravy Dana Ťoka byla ovšem studie bezdůvodně zpochybněna, ŘSD ČR nezažádalo žádné projednávání s veřejností a vrátilo se k přípravě varianty A-ZÚR.

Skutečnost: Alternativní řešení okruhu existuje a jeho realizaci brání pouze neochota současné administrativy a politické reprezentace se tímto řešením zabývat, řádně jej posoudit a projednat

Mýtus: Podle studie ČVUT regionální varianta není přínosná, je proto zapotřebí dokončit okruh ve variantě A-ZÚR

V listopadu 2015 si ŘSD objednalo u Ústavu dopravních systémů ČVUT „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP proti sledované variantě A-ZÚR“. Dodatkem z března 2016 byl však změněn původní záměr „Posouzení dvou rozdílných tras SOKP“ na **„Rizikovou analýzu SOKP v regionální variantě“**. Novým úkolem bylo tedy hledat chyby na regionální variantě, přičemž chyby a **nedostatky varianty A-ZÚR nebyly vzaty v úvahu**.

Odmítat REGIONÁLNÍ ALTERNATIVU na základě tzv. „nepřijatelných rizik“ (časové zpoždění, nesoulad s ÚP, nemožnost kofinancovat z Evropské Unie, projektová podrobnost), jejichž existence je velice problematická, diskutabilní a **zcela opomíjí atributy, které obecně charakterizují dálniční stavby** (nehodovost, urbanismus, hygienické zákony, ekonomii, mýtné) včetně pozitiv alternativy regionální, je neprofesní, zavádějící a účelové.

S ohledem na výše uvedené je nutno konstatovat, že dokumentace ČVUT **„Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP (10/2016 – 12/2016) je nesprávná odborně, účelová a ve svém závěru protispolečenská a tudíž nepřijatelná**.

Pro účely rozhodování státních orgánů, dotčených samospráv a pro jednání s veřejností je proto třeba **zpracovat skutečné objektivní porovnání obou alternativ** ve smyslu původního zadání a dle mezinárodně uznávaných a používaných metod.

Skutečnost: Studie ČVUT je nesprávná odborně a účelová, je proto zapotřebí zpracovat objektivní porovnání obou alternativ

Mýtus: Varianta A-ZÚR je v mnohem pokročilejší fázi příprav než varianta regionální

Z hlediska přípravy varianty A-ZÚR jsou vyhotoveny DÚR (dokumentace k územnímu rozhodnutí) staveb 511,518,519, které byly několikrát přepracovány, soudně zamítnuty, znovu doplněny s výsledkem, že dosud nebylo vydáno platné územní rozhodnutí, což signalizuje, že všechna DÚR jsou nekvalitně vyhotovena. U stavby 520 je pouze zakres v Územním plánu a u stavby 510 neexistuje žádná dokumentace, která řeší rekonstrukci 510 tak, aby splňovala kritéria TEN-T. Nutno uvést, že pro variantu A-ZÚR schází průkaz účelnosti a proveditelnosti stavby. Varianta regionální má vyhotovenou studii účelnosti a proveditelnosti (STPÚ) "Dokončení SOKP v celém rozsahu" z roku 2015. I když tato studie prokázala účelnost a proveditelnost varianty regionální, současná administrativa a politická reprezentace studii bezdůvodně neakceptovaly a prosazují nadále A-ZÚR.

Skutečnost: Z hlediska hierarchie přípravy stavby jsou obě varianty prakticky na stejné úrovni (po STPÚ následuje DÚR).

Mýtus: Regionální variantu nelze kofinancovat z evropských fondů

Regionální varianta splňuje všechny technické a územní podmínky staveb dle nařízení 1315/2013 TEN-T (plynulost a bezpečnost provozu, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení hlavních městských center, ODDĚLENÍ vnitroměstské a tranzitní dopravy), a proto ji **lze kofinancovat z evropských fondů**.

Naopak **varianta A-ZÚR je v rozporu s nařízením TEN-T** (vede zastavěným a zastavitelným územím hl. m. Prahy, mísení městské a tranzitní dopravy), a nemá tudíž nárok na dotace z evropských fondů.

Skutečnost: Regionální variantu lze kofinancovat z evropských fondů, zatímco variantu A-ZÚR nikoliv

Mýtus: Okruh musí být co nejrychleji dokončen

S tímto tvrzením lze souhlasit v případě, že budou **respektovány zákonné požadavky na ochranu životního prostředí, zdraví obyvatel a územního rozvoje**. Silniční okruh kolem Prahy je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T dle rozhodnutí EU č. 1315/2013/EU (dříve 1692/96), a musí být **v souladu se zásadami TEN-T**: zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení hlavních městských center, oddělení vnitroměstské a tranzitní dopravy.

SOKP je stavbou mezinárodního významu a má zajistit **dopravní řešení pro Prahu, Středočeský kraj, Českou republiku a střední Evropu na dlouhá desetiletí**. Pokud se toto přestane brát v úvahu a upřednostní se rychlost řešení na úkor kvality, může v budoucnu dojít k obtížně řešitelným dopadům s mnohem horšími následky, než které může způsobit navrhované zpracování alternativního řešení. Je proto zapotřebí přistupovat k realizaci okruhu **s maximální zodpovědností** a **vybrat řešení**, které bude **splňovat výše uvedené požadavky**.

Skutečnost: Při realizaci stavby, která má zajistit dlouhodobé dopravní řešení pro celou ČR a střední Evropu je nežádoucí, aby byla hlavním kritériem rychlost na úkor kvality

Mýtus: Dostavba okruhu ve variantě ZÚR je nejrychlejší řešení

Toto je **pouhá nedoložená spekulace**. Jedině průkazem harmonogramu činností lze říci, která varianta bude realizována rychleji. Prosazovaná varianta A-ZÚR v úseku 511 získala EIA dle starého zákona o posuzování vlivů již v roce 2002 a přesto nedošlo za 15 let k její realizaci a soudní spory doznívaly ještě v okamžiku, kdy bylo zahájeno nové posuzování vlivů na životní prostředí. Dne 24.11.2017 Ministerstvo životního prostředí vydalo kladné stanovisko EIA ke stavbě 511 i přes závažné připomínky. Nejzávažnější připomínkou bylo odmítnutí zahrnout mezi dotčená území městské části Černý Most a Horní Počernice podél navazujícího úseku již dříve realizované stavby 510, která již v současné době nesplňuje požadavky na trasy TEN-T. Kromě toho byly zcela opomíjeny nebo odmítány další připomínky, které by měly snižovat zátěž okolí okruhu. Toto rozhodnutí vyvolá pravděpodobně další soudní spory, které oddálí realizaci stavby 511 ve variantě A-ZÚR.

Zde je možno zmínit, že při změně trasy okruhu, která je zachycena v územním plánu z **roku 1999** došlo i ke **změně trasy úseku 512**. Tento úsek se přesunul v roce 1996 **z území Prahy do Středočeského kraje** (tedy to, co v případě 511 údajně není možné), EIA získal ve stejném okamžiku jako úsek 511 a na rozdíl od úseku 511 je **v provozu od roku 2010**. Nicméně přestože úsek 512 již několik let stojí, stále se řeší zátěž, kterou generuje a dosud nebyl zkolaudován. Lze jen odhadovat, jaké dopady na životní prostředí by měl, pokud by nebyl odsunut mimo území Prahy a vedl původně plánovanou trasou, jak je prosazováno u 510, 511, 518 a 519.

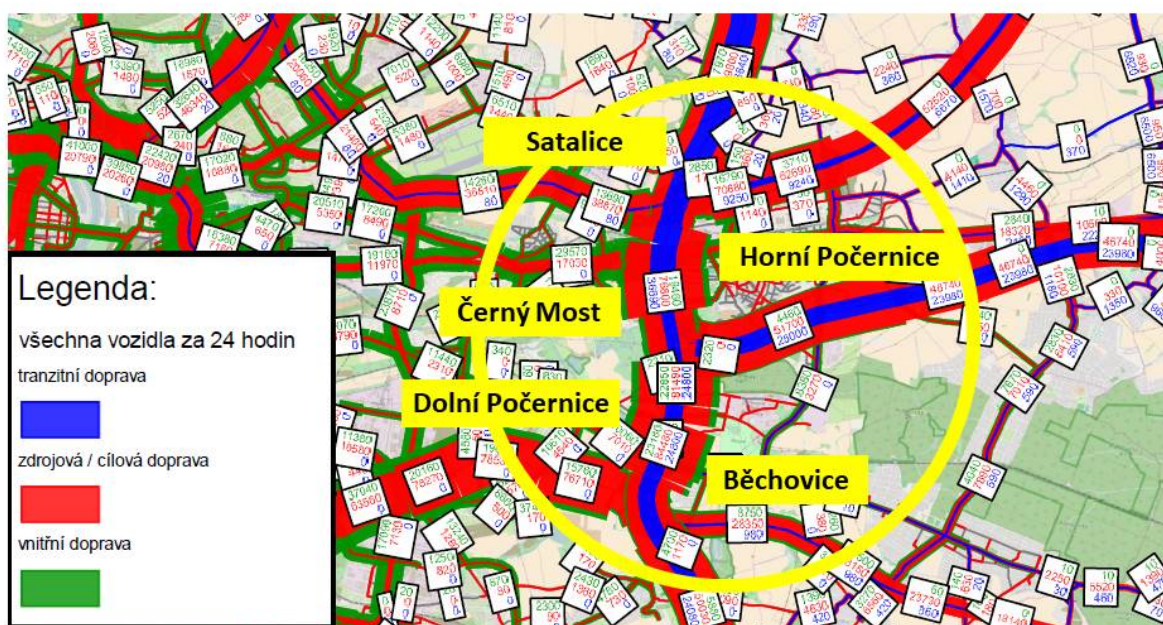
Skutečnost: Dobu trvání realizace nelze předem přesně určit u žádné varianty

Mýtus: Okruh ve variantě A-ZÚR je optimální řešení pro Prahu z hlediska dopadů na dopravní situaci a životní prostředí

Více než 50 let stará koncepce dle ZÚR (Zásad územního rozvoje) bude mít velmi negativní následky pro obyvatele ve východní a severozápadní části Prahy. Zejména kolem úseku 510 dojde k výrazné kumulaci negativních vlivů dopravy na okruhu, na dalších velkokapacitních komunikacích (D11, D10, Vysočanská radiála, Chlumecká), železnic, logistických a průmyslových areálů. Na severozápadě Prahy by samotná výstavba okruhu měla vážné dopady na obytnou a rekreační zástavbu a chráněné přírodní památky podél trasy a zprovoznění úseků 518 a 519 by vedlo k masivnímu přesunu dopravní zátěže na nově vzniklé radiály/spojky na Praze 6.

Celková dopravní zátěž na území Prahy bude vyšší při variantě A-ZÚR než při alternativním řešení okruhu mimo Prahu (varianta regionální). Varianta A-ZÚR přivede do několika městských částí tranzitní kamionovou dopravu a navíc začne více lidí jezdit autem právě díky vyšší atraktivitě (blízkosti) okruhu. To povede ke zhoršení plynulosti provozu, ke zvýšení znečištění ovzduší, snížení bezpečnosti a obrovským kapacitním problémům zejména v hustě osídlených oblastech na východě a na severozápadě Prahy.

Prognóza dopravní zátěže v případě realizace SOKP dle varianty ZÚR



Zdroj: studie ČVUT 2016

Skutečnost: Varianta A-ZÚR bude znamenat vyšší dopravní zátěž na území Prahy a výrazné zhoršení životního prostředí především v lokalitách na východě a severu Prahy

Mýtus: Realizace SOKP v regionální variantě povede k výrazně menšímu odlehčení sítě místních komunikací na území Prahy než při realizaci SOKP dle A-ZÚR.

Při realizaci SOKP **dle A-ZÚR dojde k masivnímu přesunu dopravní zátěže do lokalit na východě a severu Prahy**. Údajné odlehčení některých místních komunikací (5-10%) je vzhledem k celkovému objemu dopravy nepodstatné a bezpředmětné. Ve skutečnosti bude **celková dopravní zátěž na území hlavního města vyšší při variantě A-ZÚR** než při variantě regionální, protože A-ZÚR přivede do několika městských částí tranzitní dopravu a navíc se zvýší individuální automobilová doprava právě díky vyšší atraktivitě (blízkosti) okruhu. Platí zde **princip dopravní indukce**, kdy nabídka nové kapacity spojení (například zprovoznění nové dálnice) vyvolá nárůst poptávky po ní. Provoz, který se na nové komunikaci objeví, je nejen doprava přesměrovaná, která na tuto novou trasu přechází z jiné trasy, jiného druhu dopravy nebo jiné denní doby, ale také doprava indukovaná (vyvolaná), která se dříve neuskutečňovala vůbec a byla vyvolána vylepšenými podmínkami pro tento druh dopravy. Typickým příkladem je **Barrandovský most**, kde **po odvedení tranzitu na jihozápadní okruh, vzrostl počet vozidel o 40 000** a dnes patří k nejvytíženějším komunikacím v Praze.

Skutečnost: Při realizaci SOKP dle A-ZÚR dojde k masivnímu přesunu dopravní zátěže do lokalit na východě a severu Prahy. Údajné odlehčení některých místních komunikací je zanedbatelné, přičemž zde může dojít k dopravní indukci.

Mýtus: Úsek okruhu 510 (Běchovice – Satalice) je hotový

Toto se používá zejména v souvislosti s tím, že úsek 511 propojuje hotové úseky 510 a 512. V trase úseku 510 (Běchovice – Satalice) byla před třiceti lety postavena komunikace, která je ovšem pro vedení plánovaného okruhu ve stávající podobě nepoužitelná. Tato komunikace vznikla za jiné geopolitické situace, s podstatně nižší dopravou a v době vzniku s ní nebylo počítáno jako s transevropskou tranzitní komunikací s dnešní zátěží. V současnosti proto teprve **běží proces rekonstrukce a zkapacitnění této komunikace** a doplnění chybějících protihlukových opatření. Toto rozšíření řeší pouze současné dopravní zatížení a další nárůst dopravy po dostavbě dálnic D3, D11 a D35 nebude schopen z důvodu nedostatečné kapacity převzít. Existuje doporučení na snížení počtu MÚK na tomto úseku. Z tohoto důvodu není možné úsek 510 považovat za hotový úsek SOKP. Úsek 510 dále nerespektuje ČSN pro vzdálenosti mimoúrovňových křižovatek s dopady na plynulost a bezpečnost provozu. **V souvislosti s nárůstem provozu po dokončení okruhu lze tedy očekávat obtížně řešitelné problémy a nutnost dalších úprav tohoto úseku.**

Skutečnost: Úsek 510 vyžaduje rozsáhlou rekonstrukci a zkapacitnění, aby byl schopen převzít budoucí zátěž nejen z městských komunikací, ale i stávajících a plánovaných dálnic

Mýtus: Na úseku 510 již provoz je a při dostavbě úseku 511 se tedy nijak nezvýší

Samotná EIA stavby 511 (D1 – Běchovice) konstatuje **zvýšení provozu na úseku 510 o cca 30 %** v důsledku realizace záměru 511 **pro rok 2025** (dle prognózy TSK). Po dokončení okruhu se přesune na úsek 510 severojižní tranzit, který probíhá v současnosti mezi D8 a D1 po komunikacích Průmyslová, po magistrále, případě jinudy a dále tranzit ze středočeských obcí na východ od Prahy. K dalšímu nárůstu dopravy dojde v souvislosti s dokončením R35 Hradec Králové – Mohelnice, což povede k přesunu cca 30% vozidel z D1 na D11 a dále na 510.

Výhledově má na úseku 510 (Běchovice – Satalice) projíždět cca 133 000 (dle prognózy ČVUT) až 150 000 vozidel (ŘSD) včetně 20 000 – 30 000 nákladních aut. Jedná se tedy o **více než 100% nárůst** oproti současnému stavu.

Skutečnost: Na úseku 510 dojde k výraznému nárůstu provozu v důsledku přesunu dopravy z jiných komunikací a dokončením dalších dálničních staveb

Mýtus: V Běchovicích II si lidé kupovali levné parcely u plánované trasy okruhu a teď protestují. Přitom o plánované výstavbě vědí už 30 let.

Výstavba v Běchovicích II („Nové“ Dubči) pochází z 30. let minulého století a cca od roku 1975 odpovídá výstavba současnému stavu. A i v případě, že lidé před třiceti lety věděli o plánované komunikaci, tak tehdejší odhady plánované zátěže byly vlivem nečekaných společenských změn naprosto odlišné od současné reality. Navíc tehdejší plány umisťovaly plánovanou MÚK do větší vzdálenosti od obce při nižší dopravní zátěži než dnes.



Skutečnost: Výstavba v Běchovicích II pochází z 30. let minulého století, tedy dávno předtím než byl vůbec nějaký okruh naplánován

Mýtus: Stavba 511 nebude představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí, protože má kladné stanovisko EIA

Při posuzování vlivu na životní prostředí realizace stavby 511 **nebyly zahrnuty mezi dotčená území městské části Horní Počernice a Černý Most** (Praha 14), které jsou již v současnosti silně zatížené tranzitní kamionovou dopravou a také průmyslovými a logistickými areály. **Dle § 3 zákona č. 100/2001 Sb.** o posuzování vlivů na životní prostředí c) **dotčeným územím** se rozumí území, **jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno** provedením záměru nebo koncepce. Realizace stavby 511 a výhledově i dalších dálničních staveb bude mít za následek obrovský nárůst dopravy v této oblasti s negativními dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Kromě toho byly zřejmě **podhodnoceny vlivy na veřejné zdraví u obyvatel Běchovic a Dolních Počernic**, kteří jsou již v současnosti vystaveni nadměrnému hluku a emisím z tranzitní kamionové dopravy na Štěrboholské spojení a úseku 510 a dále zplodinám z Malešické spalovny a obalovny asfaltu. Při realizaci záměru 511 dojde k dalšímu zhoršení životního prostředí v těchto lokalitách.

Skutečnost: Navzdory kladnému stanovisku EIA bude stavba 511 představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí především v městských částech podél navazujícího úseku 510

Mýtus: Severní část Pražského okruhu by měla řešit zejména dopravu v Praze

Dochází k zaměňování pojmů městská komunikace a **transevropská dopravní síť (TEN-T), jejíž součástí je SOKP**. K zásadám rozvoje TEN-T dle rozhodnutí EU č. 1315/2013 (původně 1692/96/ES) patří především zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení hlavních městských center, **ODDĚLENÍ vnitroměstské a tranzitní dopravy**. Lze tedy konstatovat, že **současný návrh SOKP dle ZÚR je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T**.

Skutečnost: SOKP je součástí transevropské dopravní sítě a dle nařízení 1315/2013 má řešit především dálkovou/tranzitní dopravu, NE dopravu vnitroměstskou

Mýtus: Severní část Pražského okruhu bude využívána zejména pro vnitroměstskou a příměstskou dopravu, protože tranzit tvoří jen malou část.

Tranzitní doprava na severozápadě Prahy představuje méně než 5%, avšak **po dostavbě okruhu v trase J (přes Suchdol) se na tento úsek přesunou kamiony** ze silnic ve středočeském kraji, zejména úseku Velvary - Slaný (spojka mezi D8 a D7) a dále těžký tranzit, který jezdí po jižní a východní části okruhu, resp. po Jižní spojnici (např. D5 - D10, D4 - D8). Podle studie ČVUT bude podíl tranzitní dopravy na úseku přes Suchdol činit 24,5%. Avšak není vyloučeno, že **podíl tranzitu bude vyšší**.

Skutečnost: Podíl tranzitu na severu bude mnohem vyšší, protože se tam přesunou kamiony ze středočeských silnic a ostatních úseků okruhu

Mýtus: Dostavba okruhu přes Suchdol vyřeší dopravu na Praze 6

Podíl tranzitní dopravy na Praze 6 činí méně než 5% a jedná se hlavně o osobní vozidla. **Problémem** Prahy 6 je především **tunel Blanka**, který přitahuje dopravu jako magnet, **nedostatek parkovišť (P+R) a chybějící kolejové spojení na letišti**. Kvůli své poloze v blízkosti centra bude v této oblasti vždy jezdit mnoho aut, pokud lidé nezačnou více využívat MHD nebo jezdit na kole. **Co by však Praze 6 nejvíce uškodilo**, by byl **tunelový přivaděč Rybářka z Pražského okruhu na Suchdole**. Vznikla by totiž nejkratší radiála mezi vnitřním a vnějším okruhem a navíc klíčové spojení mezi levým a pravým břehem Vltavy, což by vedlo k **obrovskému nárůstu dopravy** na komunikacích Kamýcká, Roztocká, **Podbabská, Jugoslavských partyzánů a přilehlých ulicích**. Masivní dopravní zátěži by byla vystavena i ulice **Horoměřická**, spojka mezi Pražským okruhem a Evropskou. Vlivem **dopravní indukce** díky blízkosti okruhu může dojít k dalšímu nárůstu dopravní zátěže na Praze 6.

Skutečnost: Dostavba okruhu přes Suchdol zhorší dopravní situaci na Praze 6

Mýtus: Čím dále od centra povede severní část Pražského okruhu, tím méně bude pro dopravu v Praze využívána. To však bude mít za následek vyšší dopravní zátěž na vnitřních komunikacích.

S prvním tvrzením lze souhlasit. **Severní část Pražského okruhu v regionální variantě** (neboli trasa Ss) bude využívána především pro tranzitní a dálkovou dopravu a **splní svůj účel v souladu s evropskou legislativou TEN-T pro transevropské dopravní sítě** (plynulost a bezpečnost provozu, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení hlavních městských center, oddělení vnitroměstské a tranzitní dopravy). Pro vnitroměstskou dopravu plně postačí most mezi Bohnicemi a Suchdolem v oblasti Sedlce, který je součástí řešení regionální varianty.

Dle kartogramů intenzit by na několika pražských komunikacích díky trase J (přes Suchdol) klesla doprava o cca 5-10%, avšak na Kamýcké by „díky“ přivaděči Rybářka vzrostla o více než 100%, což by se projevilo i na Roztocké, Podbabské, Jugoslavských partyzánů, atd. V Šáreckém údolí na Horoměřické by také došlo k téměř 100% nárůstu dopravy. Takže by se ve skutečnosti jednalo pouze o **masivní přesun dopravní zátěže na nově vzniklé radiály/spojky**. Navíc je třeba počítat s **dopravní indukci**. Díky blízkosti okruhu lidé začnou více cestovat autem (např. na úkor MHD), zatímco **„odlehčené komunikace“ ve městě se také brzy zaplní podobně jako Barrandovský most**, kde po odvedení tranzitu na jihozápadní okruh, **vzrostl počet vozidel o 40 000**.

Skutečnost: Na některých komunikacích by v případě bližší trasy J doprava nepatrně klesla, avšak na jiných by došlo k obrovskému nárůstu dopravní zátěže. Vlivem dopravní indukce lze očekávat, že efekt odlehčení vnitřních komunikací bude nulový či dokonce záporný.

Zdroje

1. Návrh trasy regionální alternativy SOKP – 2015, Sdružení Ing. Milan Strnad & Nýdrle projektová kancelář
2. Mýty, nepravdy a neuváděné skutečnosti k Regionální alt. SOKP, Ing. Milan Strnad, 1.12.2016
3. Stručná geneze přípravy a dokončení SOKP, Ing. Milan Strnad a Ing. Josef Tomeš, květen 2017
4. Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP, Fakulta dopravní ČVUT, 2016
5. Stručné stanovisko k dokumentaci „Komplexní posouzení alternativního návrhu ČVUT“, Ing. Milan Strnad, Ing. Josef Tomeš, březen 2017
6. Dokumentace EIA SOKP stavba 511, EKOLA Group, duben 2017
7. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o transevropských dopravních sítích TEN-T <http://eur-lex.europa.eu/legal content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=CS>
8. Udržitelná mobilita (2) – Dopravní indukce a redukce, Ing. arch. Tomáš Cach, 2015 www.auto-mat.cz/2015/08/udrzitelna-mobilita-23-dopravni-indukce-a-redukce
9. Traffic forecasts ignoring induced demand: a shaky fundament for cost-benefit analyses, Petter Næss, Morten Skou Nicolaisen, Arvid Strand, European Journal of Transport and Infrastructure Research, 12/2012
10. Online archiv územního plánu Prahy, <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/archivup/>
11. Archiv fotomap Prahy, <http://www.dveprahy.cz/>
12. ČSN 73 6101
13. Dokumentace EIA SOKP stavba 510, EKOLA Group, březen 2013
14. Prognóza zatížení komunikací v Praze 9, Ústav dopravního inženýrství HMP, 14.7.1986