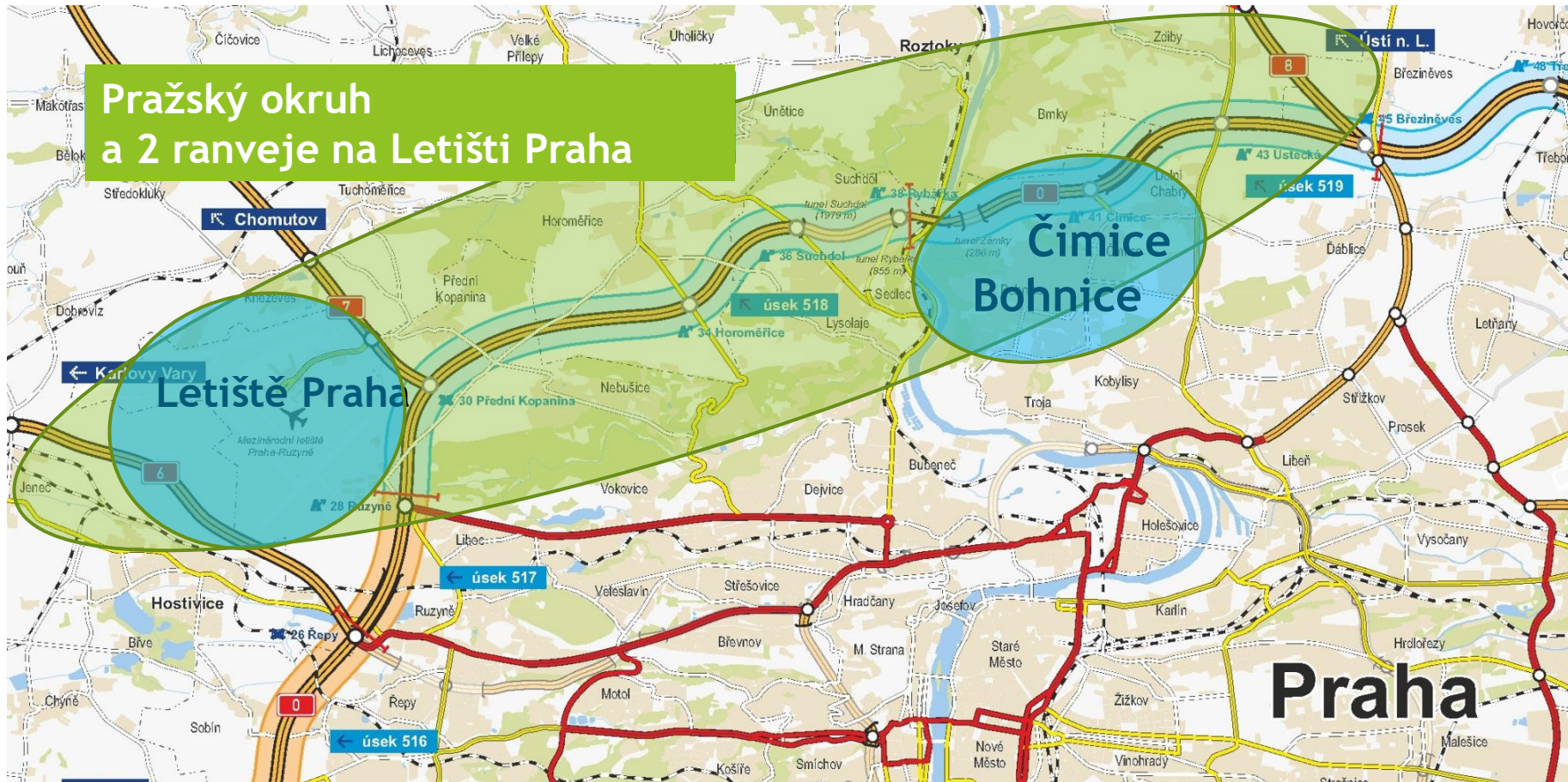


Pražský okruh a nová ranvej ▶ na severu Prahy

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.

Vznikne na severu Prahy jeden z nejvytíženějších dopravních koridorů ve střední Evropě?



Příprava úseků SOKP 518 a 519 je v podstatě na začátku



- ▶ SOKP 518 a 519: zjišťovací řízení EIA v září a říjnu 2019, zahájení procesu EIA se očekává v 2. polovině 2020

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
2022	2022	2024	2026	2027	2027	2029

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

- ▶ SOKP 511: probíhá územní řízení, opakované veřejné jednání 18. 12. 2019
- ▶ SOKP 520: zpracování technické studie, zjišťovací řízení EIA dosud neproběhlo
- ▶ SOKP 510: plán zkapacitnění na 3+3 pruhy, vyžaduje rozsáhlou rekonstrukci

Tranzitní vs. městská doprava

- SOKP je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T multimodálního koridoru č. IV, jejíž základní principy jsou definovány v rozhodnutí EU č. 1315/2013.
K zásadám rozvoje TEN-T patří především: zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení hlavních městských center, oddělení městské a tranzitní dopravy

Článek 17

2. *Silnice vysoké kvality uvedené v odst. 1 písm. a) jsou silnice, které plní důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra, ... a spojují horské, vzdálené, špatně přístupné a okrajové regiony NUTS 2 s centrálními regiony Unie.*

Článek 30

Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit:

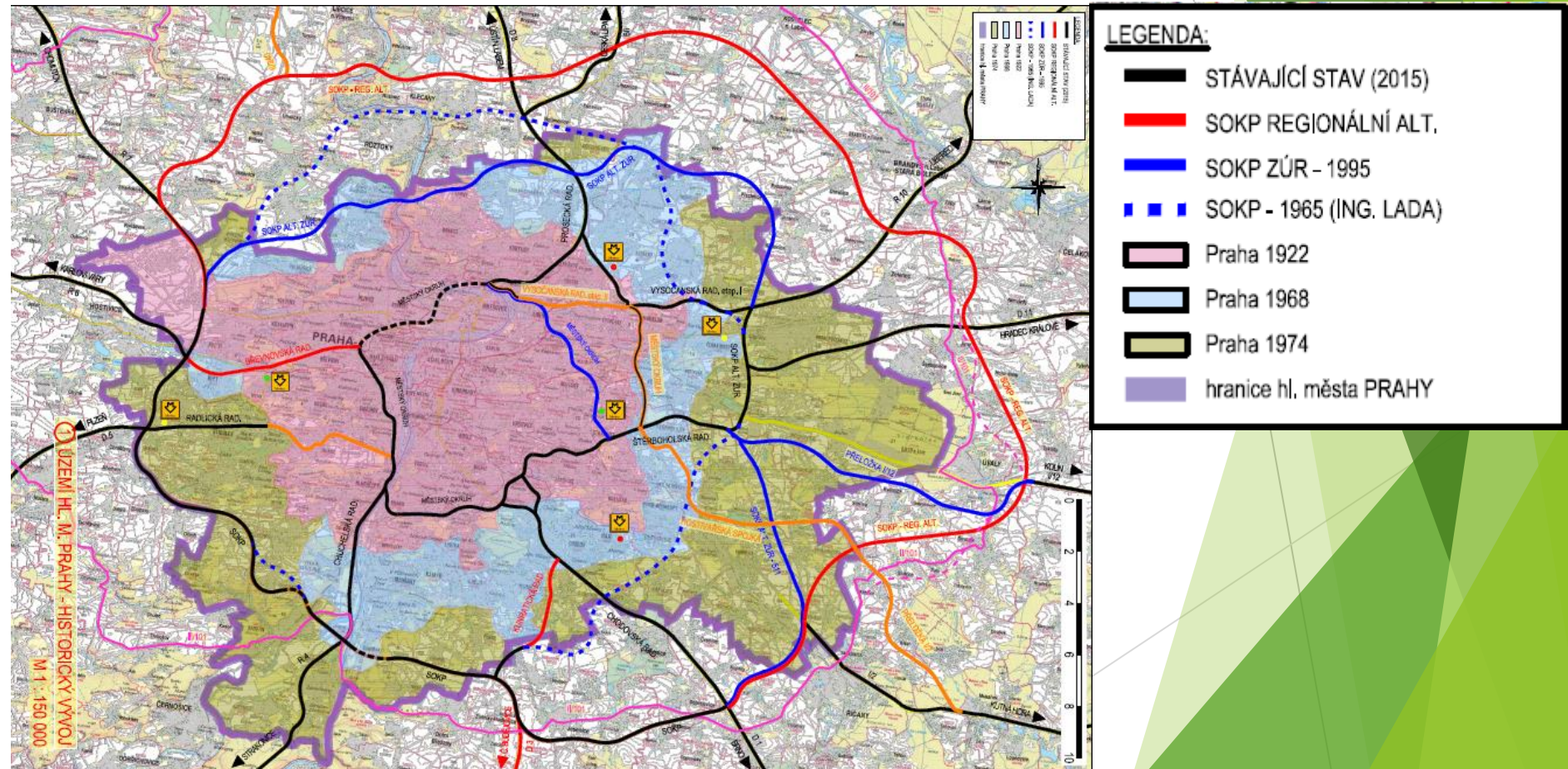
- e) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí;

- Od 1. 1. 2016 je podle zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, celý **Pražský okruh (SOKP)** zařazen do sítě dálnic jako dálnice D0

SOKP má sloužit především tranzitní dopravě, nikoliv městské. Prioritou by mělo být vyloučení tranzitní nákladní dopravy z území hlavního města Prahy.

SOKP dle ZÚR vychází z koncepce 60. let minulého století

- Nárůst obyvatel o cca 400 000
- Rozvoj města
- 15-násobný nárůst dopravní zátěže
- Přejít na tržní ekonomiku
- Vstup do EU a Schengenu
- Ekologické a hygienické zákony
- Legislativa TEN-T



Mezitím se výchozí situace radikálně změnila

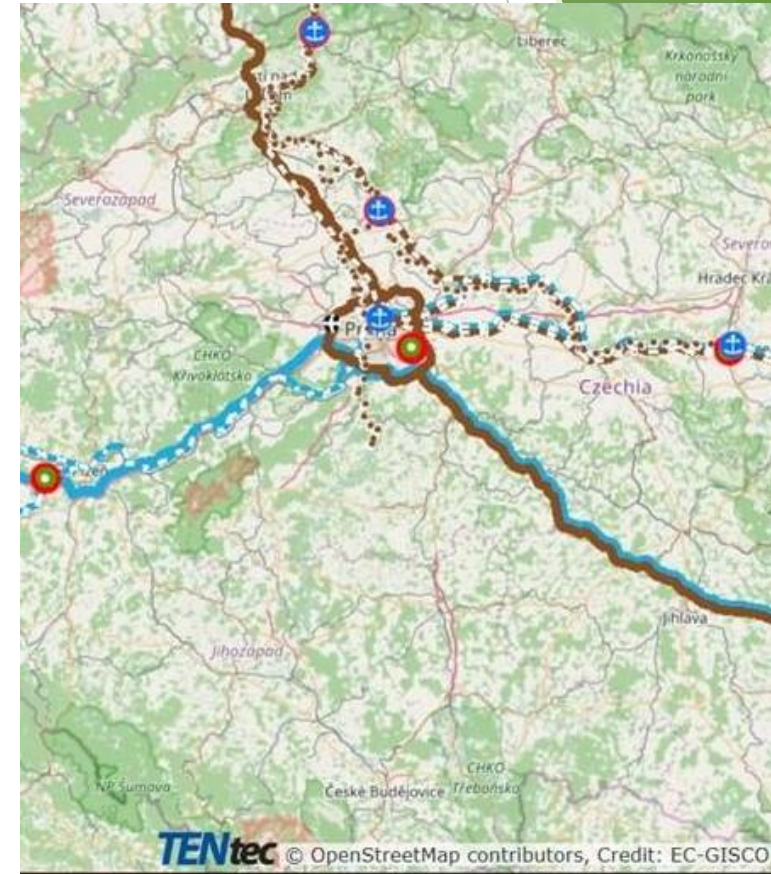
Na Pražský okruh ústí 9 dálnic včetně 2 koridorů TEN-T

Dálnice a rychlostní silnice v provozu



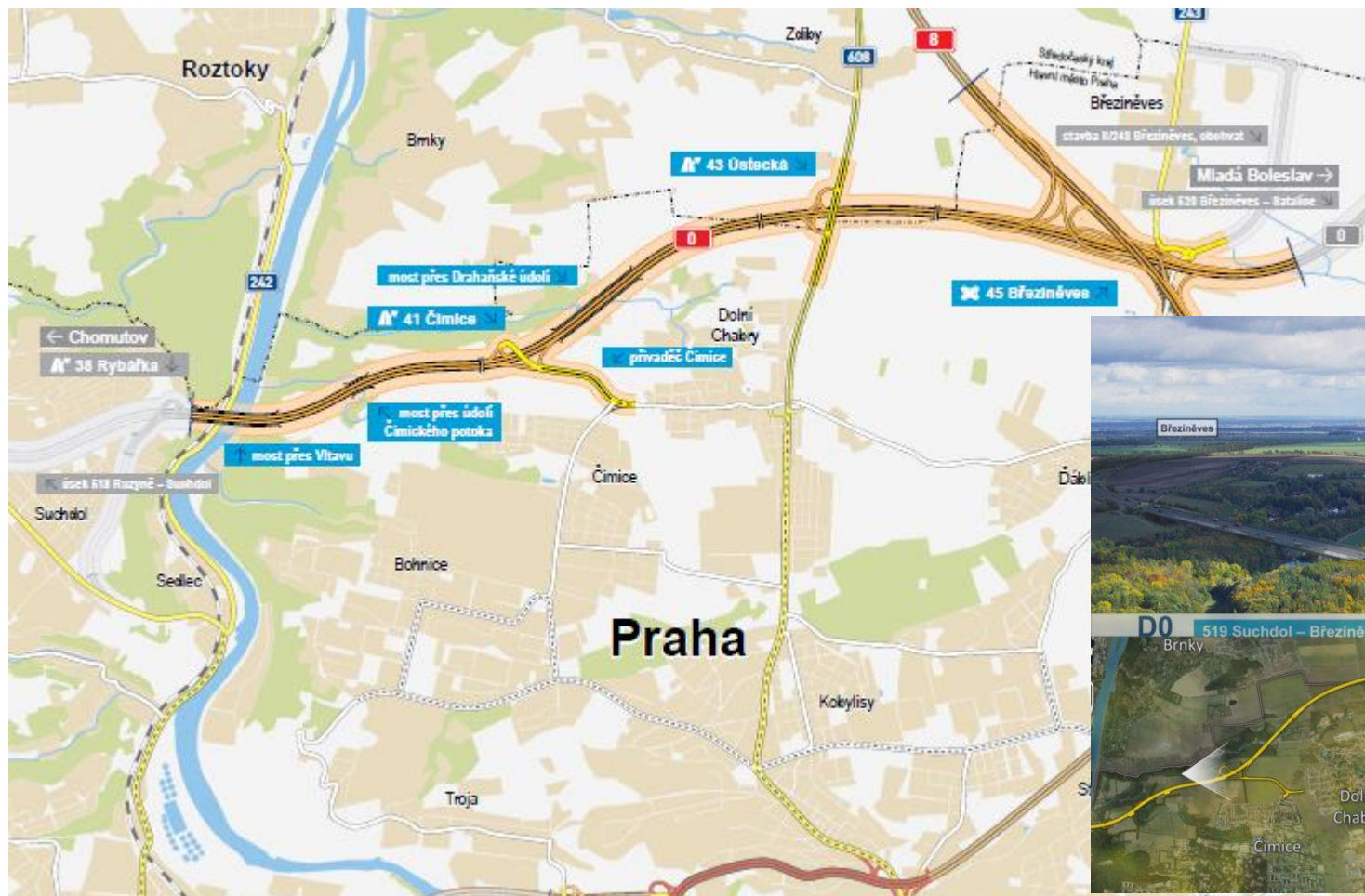
Dálniční síť

výhledový stav



V případě realizace SOKP dle ZÚR tranzit (zejména nákladní) z celé ČR a střední Evropy pojede přes Prahu

SOKP 519: Suchdol - Březiněves



- Prochází skrz rezidenční a rekreační oblasti Suchdola, Prahy 8 a Dolních Chabíř
- a chráněné přírodní památky: Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon Vltavy u Sedlce (Natura 2000), Přírodní park Draháň - Trója, PP Zámky

Vizualizace úseků SOKP 518 a 519

Drahaňské
údolí

PP
Čimické
údolí

PP Zámky

PR Roztocký háj

PP Sedlecké skály

PP Bohnické údolí

Kaňon Vltavy u Sedlce
EVL NATURA 2000

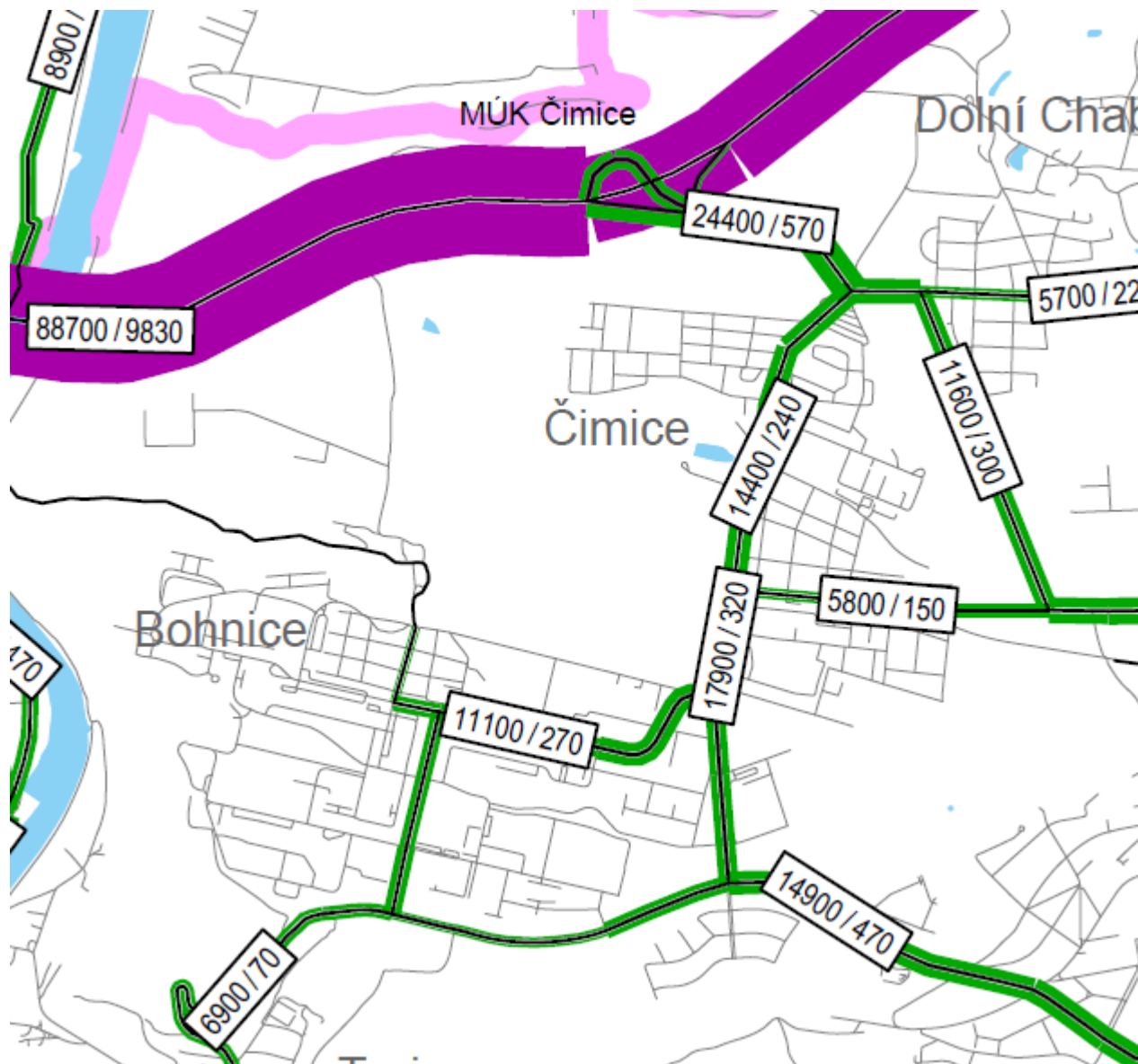
SOKP 519: výstavba 17 mostních objektů včetně 3 velkých mostů



- **Most přes Vltavu:**
dlouhý 572 m
vysoký 83,1 m
- **Most přes Čimické údolí:**
dlouhý 140,5 m
vysoký 29,3 m
- **Most přes Dražanské údolí:**
dlouhý 674,23 m
vysoký 36,5 m

Negativní vliv stavebních prací na okolní rezidenční zástavbu a přírodu

Obrovský nárůst dopravy v oblasti Čimic a Bohnic



Varianta s SOKP - bez SOKP 2030

Pražský okruh (MÚK Rybářka - MÚK Čimice)
+ 88 700 vozidel denně

Čimický přivaděč + 24 440

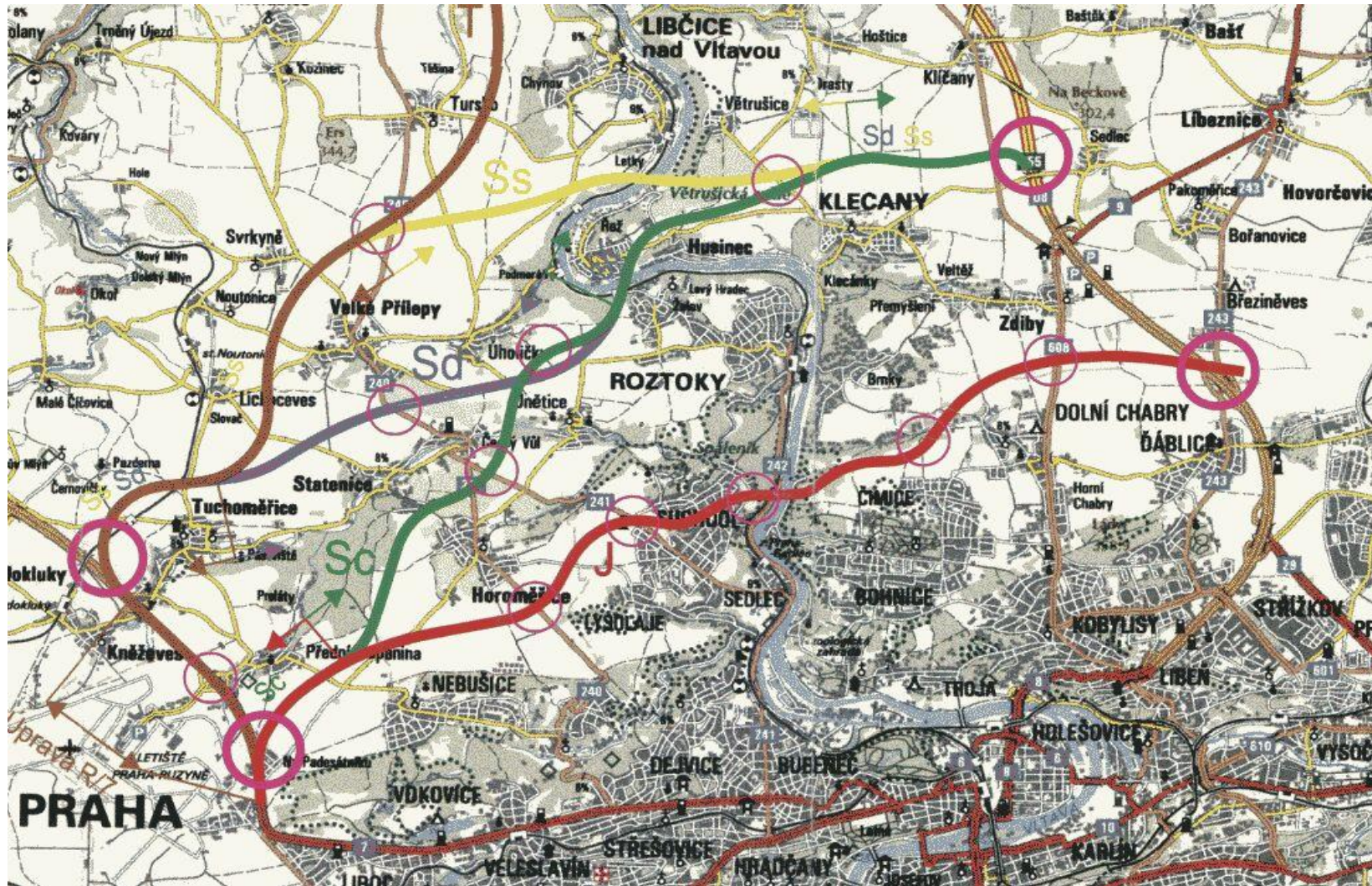
Čimický sběrač + 11 600

Čimická (Spořická - K Ládví) + 9 200 / **176%**

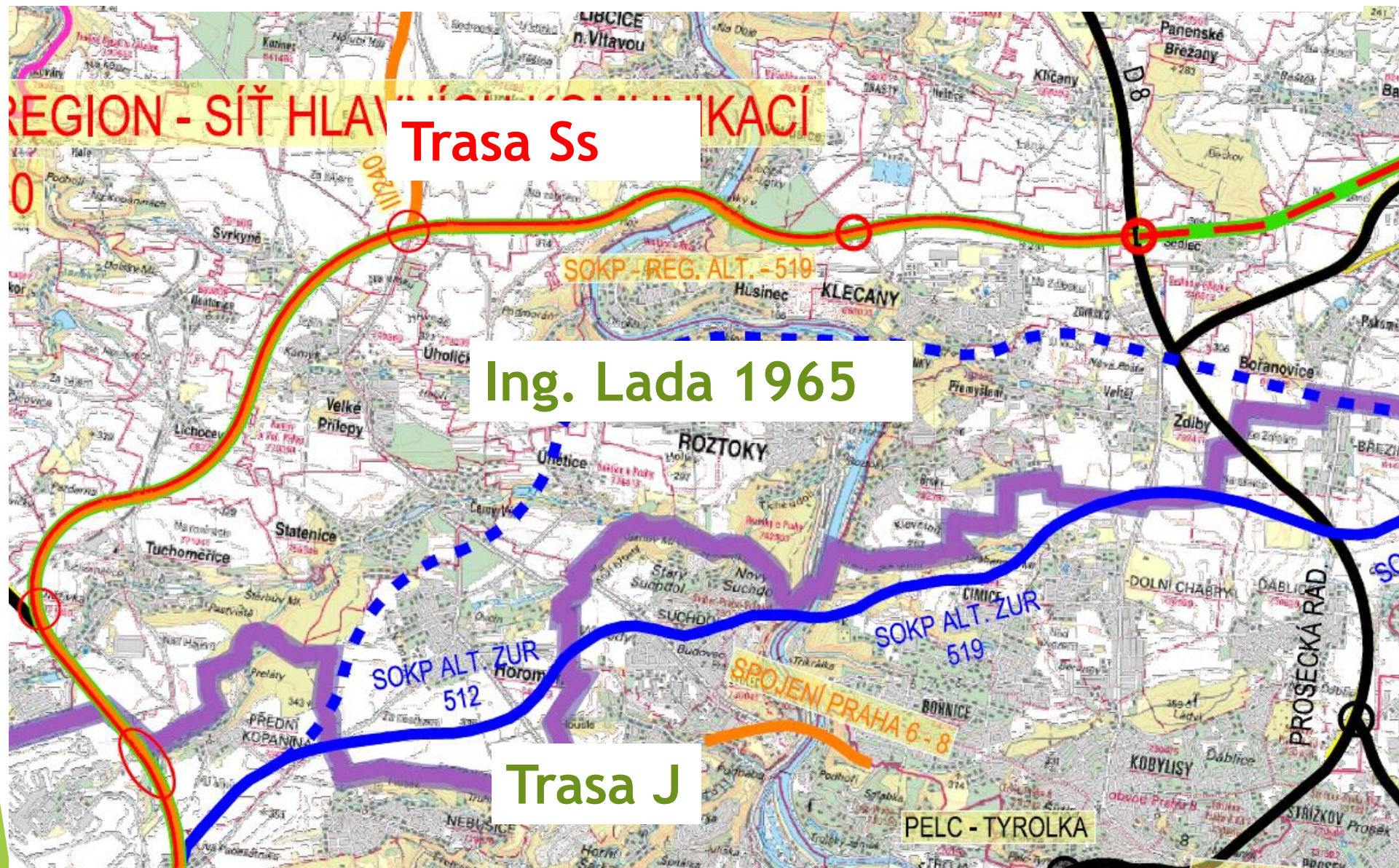
Čimická (K Ládví - Lodžská) + 4 200 / **31%**

Lodžská + 2 300 / **26 %**

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



Varianta Ss a J



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 miliónů 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 skutečností, 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.

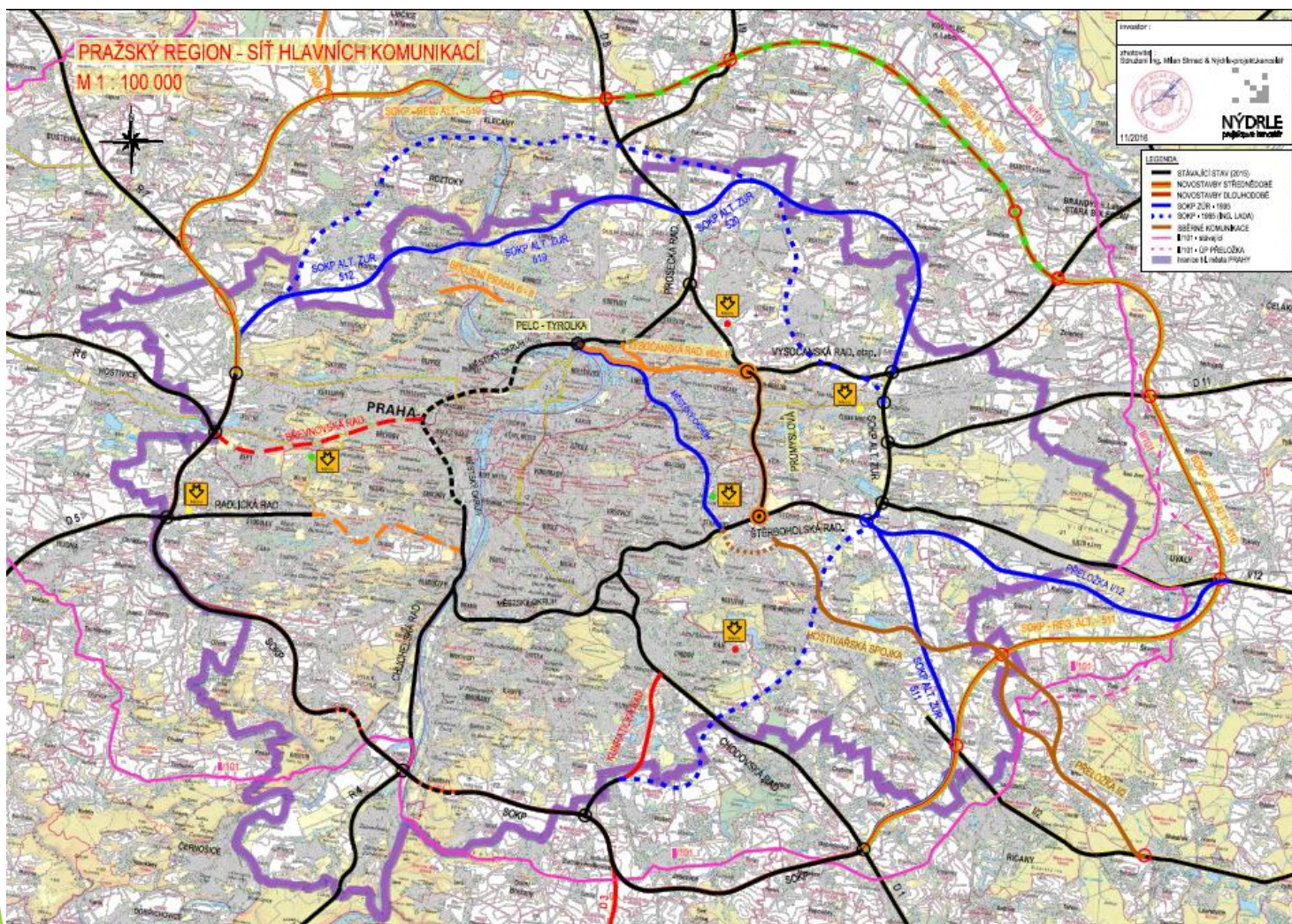
Výsledek posudku Mott MacDonald vychází opačně ve všech třech bodech.

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

Návrh řešení - regionální okruh



LEGENDA:

- STÁVAJÍCÍ STAV (2015)
- NOVOSTAVBY STŘEDNĚDOBÉ
- NOVOSTAVBY DLOUHODOBÉ
- SOKP ZÚR - 1995
- SOKP - 1965 (ING. LADA)
- SBĚRNÉ KOMUNIKACE
- II/101 - stávající
- II/101 - ÚP PŘELOŽKA
- hranice hl. města PRAHY

- ▶ odvádí nákladní tranzitní dopravu mimo území Prahy
- ▶ Je v souladu s evropskou legislativou TEN-T
- ▶ vede územím s mnohem nižší hustotou obyvatel
- ▶ investiční náklady mohou být výrazně nižší díky nižší technické náročnosti a nižším cenám pozemků

V letech 2014 - 2015 Ministerstvo dopravy si nechalo zpracovat studii proveditelnosti a účelnosti regionální varianty

Alternativní řešení městské dopravy

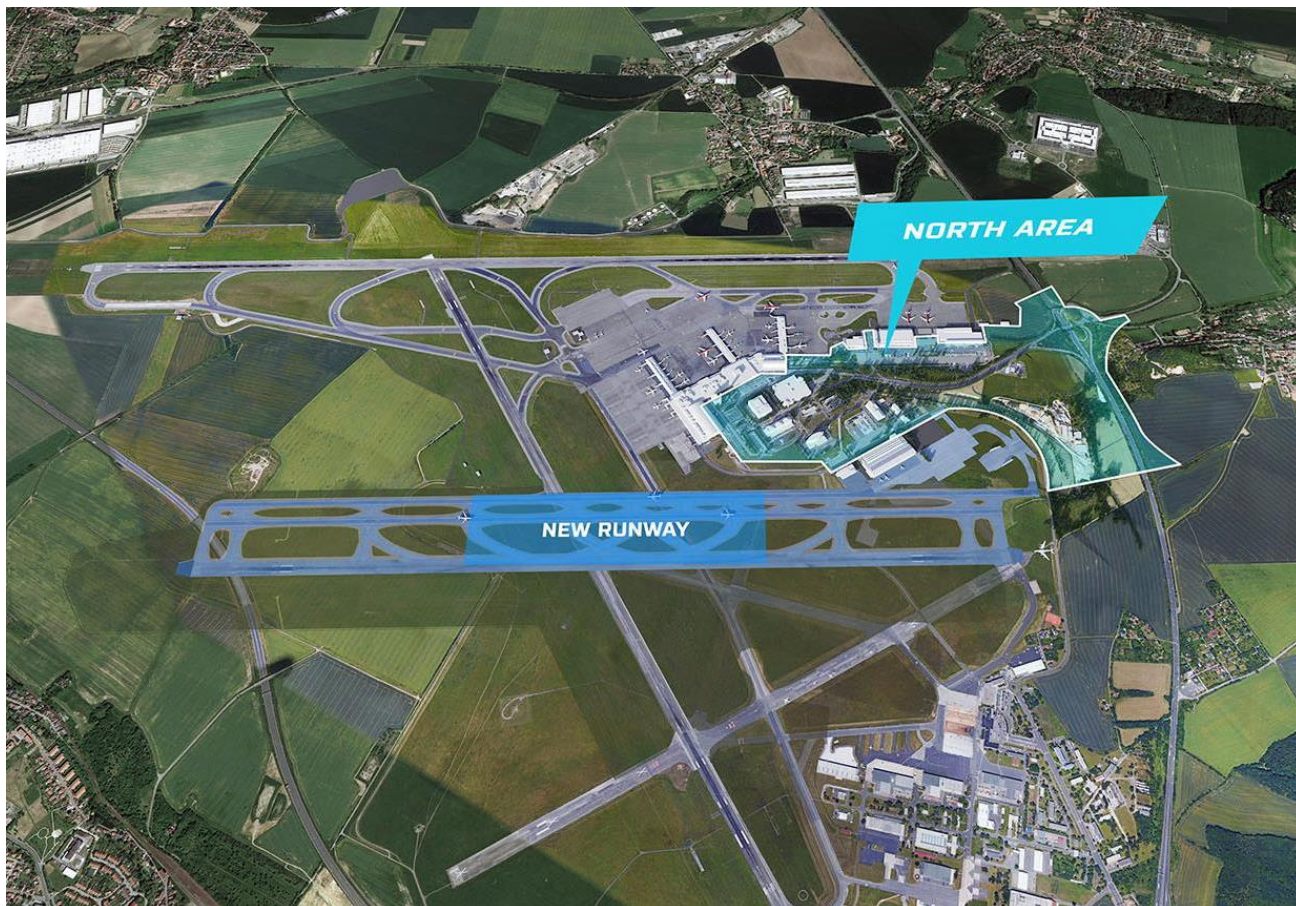
- ▶ Příměstské železnice
- ▶ Posílení regionálních autobusových linek
- ▶ Tramvajové tratě
- ▶ P+R parkoviště na okraji Prahy a u železničních stanic v Střk kraji
- ▶ Vyhrazené pruhy pro MHD
- ▶ Cyklostezky
- ▶ Carsharing
- ▶ Carpooling



Silniční propojení (most): Sedlec - Bohnice



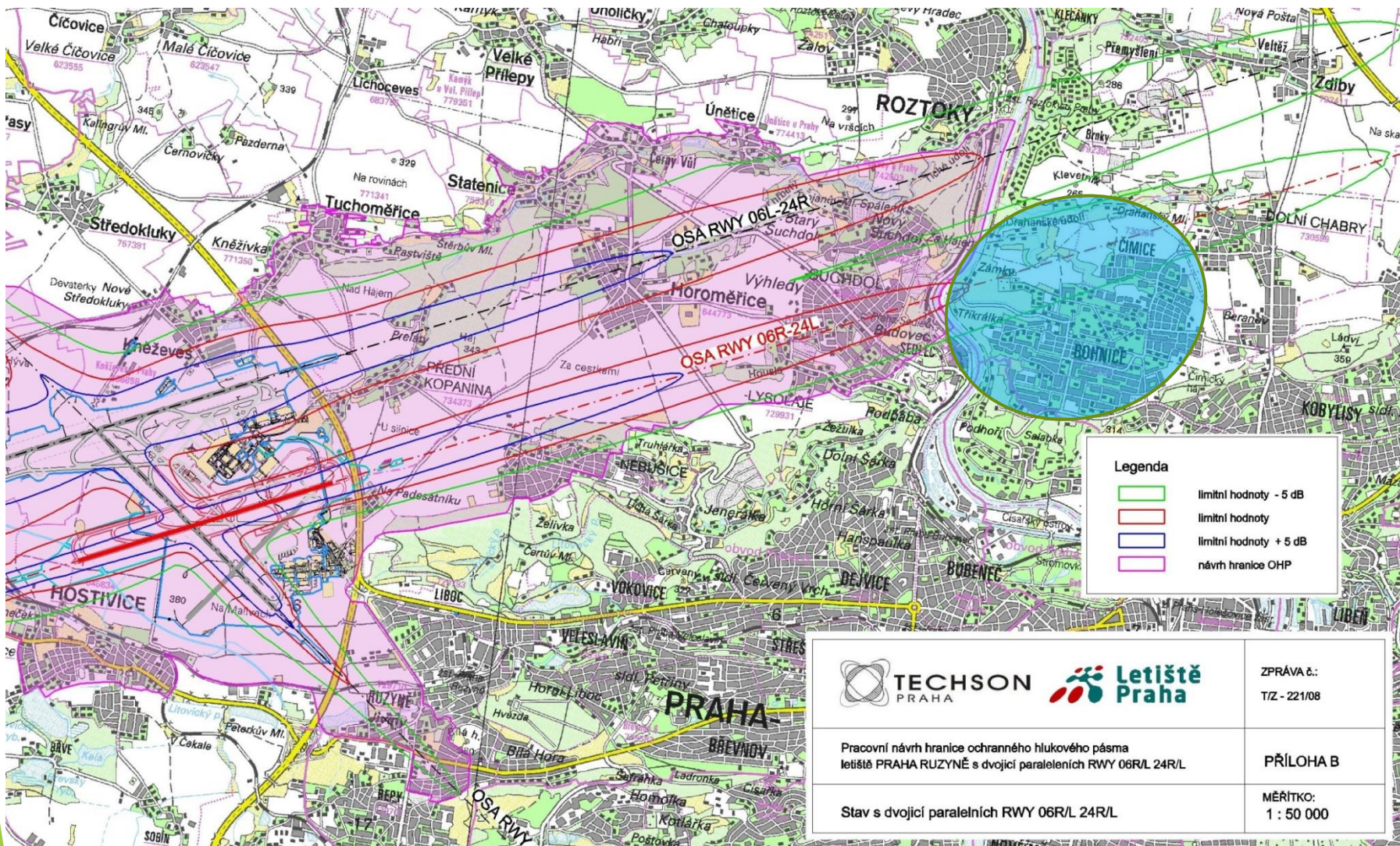
Plány na rozšíření letiště Praha za cca 30 miliard do roku 2028



- ▶ Terminál 2: cca 16 mld.
- ▶ Nová ranvej: cca 14 mld.
- ▶ Časový harmonogram výstavby ranveje: 2025 - 2028
- ▶ Aktuální situace: 7/2019 Letiště Praha podalo žádost o územní rozhodnutí
- ▶ Zvýšení počtu pasažérů: ze 16,8 mil. (2018) na 30 mil. (+79%)
- ▶ Kapacita pohybů: zvýšení ze 46 na 75 pohybů za hodinu (+63%)
- ▶ Počet letů za rok: zvýšení ze 155 tisíc na 258 tisíc letů/rok (+ 66%)

Výhledově má dojít k nárůstu počtu pasažérů o cca 79 % a leteckého provozu o 66%

Koridor nové RWY zasahuje do Bohnic a Čimic



- Fialová oblast: návrh nového OHP, kde bude povoleno překračování limitů hluku
- Oblast cca 2-3 km od osy nové RWY bude rovněž zasažena leteckým hlukem

Obyvatelé Bohnic a Čimic by byli vystaveni hluku ze 2 paralelních drah

Místo investic do rozšíření Letiště Praha podpořit rozvoj regionů

Menší letiště se bojí o svůj další osud

1. 5. 2019, 12:53 - plk, ner, vtk, Právo

[Facebook](#) [Twitter](#)

Menší letiště v Česku ztratí v turistické sezoně zákazníky. Mohou za to problémy letadel Boeing 737 MAX 8 a MAX 9, jejichž provoz pozastavila Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA). Největší potíže hlásí letiště v Pardubicích a Ostravě.



Zdroj: <https://www.denik.cz/ekonomika/pardubicke-letiste-prodelalo-16-milionu-20190807.html>,
<https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/mensi-letiste-se-boji-o-svuj-dalsi-osud-40281684>

Pardubické letiště skončilo ve ztrátě. Vloni prodělalo 16 milionů

7.8.2019

[Facebook](#) [Twitter](#) [Email](#)

Pohled na hospodaření pardubického letiště není nikterak růžový. V loňském roce skončilo ve ztrátě 15,9 milionu korun, což je více než trojnásobek roku 2017, kdy ztráta činila 5,2 milionu korun.



Závěr

- ▶ SOKP jako součást sítě TEN-T by měl řešit DÁLKOVOU nákladní a osobní dopravu a chránit městské oblasti před nepříznivými účinky tranzitní dopravy.
- ▶ Propojení 9 dálnic včetně 2 koridorů TEN-T na území Prahy by mělo velmi negativní dopady na dopravní situaci, životní prostředí a rozvoj hl. města.
- ▶ V rámci procesu EIA 2001-2002 MŽP, zpracovatel posudku a další veřejné instituce doporučili severní variantu (středočeskou) jako vhodnější z dlouhodobého hlediska
- ▶ V letech 2014 -2015 si Ministerstvo dopravy nechalo zpracovat studii regionální varianty, která odvádí tranzitní nákladní dopravu z Prahy a vede územím s mnohem nižší hustotou obyvatel
- ▶ Městská doprava by se měla řešit odděleně: příměstské železnice, MHD, cyklo, pěší, P+R, sdílená mobilita atd.
- ▶ Letiště Praha počítá s nárůstem pasažérů z 16,8 mil. (2018) na 30 mil.
- ▶ Provoz nové paralelní dráhy by negativně zasáhl desítky tisíc obyvatel na severu Prahy
- ▶ Namísto investic do rozšíření letiště v Praze by bylo mnohem přínosnější podpořit rozvoj regionů

Je zapotřebí provést komplexní posouzení dopravního řešení pro Prahu a Středočeský kraj s ohledem na aktuální kontext a udržitelný a vyvážený rozvoj regionu.



www.rozumnadoprava.cz

info@rozumnadoprava.cz

www.facebook.com/rozumnadoprava