

# **Rizika okruhu přes Suchdol a možnosti řešení dopravy v severní části pražské aglomerace**

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu

# Dálniční okruh přes Suchdol má stále problémy

- Nevhodné technické řešení mostu a tunelů, je zapotřebí vypracovat nový projekt
- Na podzim 2017 podána nová žaloba
- Je v rozporu s evropskou legislativou o transevropských dopravních sítích
- Podle nezávislých odborníků je neekonomický, ekologicky sporný a urbanisticky nevhodný

# Místní most nebo dálniční průtah?

Most přes řeku v úrovni Suchdola se plánuje od 20. let, samozřejmě není totéž, jde-li o nízký most přes řeku a nebo dálniční průtah, který na sebe vztahuje i velkou část středočeského tranzitu. Mám za to, že obrana suchdolských je legitimní. Je třeba si uvědomit, že varianta (suchdolský most) je jednak dražší než řešení severnější, a dále je zde reálné riziko, že tento průtah na sebe v příštích letech natáhne komerční a další výstavbu, o jejíž užitečnosti lze pochybovat. Je zajímavé, že město občany vydírá jedinou variantou velkého mostního řešení a stranou zůstávají kromě obchvatu i menší organičtější spojení šestky a severní terasy. Stejně tak zde chybí západo-východní spojení veřejnou dopravou.

**Ing. arch. Zdeněk Meisner**

# Návrh Suchdolského mostu 1940 a 1999



**Podle odborníků je řešení dvoupatrového mostu NEVHODNÉ z dopravního, ekologického, stavebního a bezpečnostního hlediska**

# Transevropská dálnice skrz rezidenční zástavbu a přírodní památky s výhledem na Pražský hrad?



## NAUČNÁ STEZKA ROZTOCKÝ HÁJ - TICHÉ ÚDOLÍ

### ZASTÁVKA 2 Vyhlídka na hradiště Zámka

Na druhé straně řeky se před námi rozprostírá ostrožna Zámka, též Zámky, na severní straně narušené lomem, kde se těžily převážně dřevy a žilá bazaltu.

Příčina narušení o rozsoce asi 6,3 ha byla očištěna již kolem římské kultury podél doby kamenné, dále v několika osových doby bronzové, ve starší době železné a v raném středověku. Několik lze opovírně předpokládat ve vztahu k místu uvedených období, dříve vyloučené pozůstatky hradiště jsou archeologicky datovány do nejmladšího z nich, raného středověku, a to patrně na konec 8. či do 1. poloviny 9. století.

Přístup na hradiště přes řeku zajišťují příčné opěrné zdi z římských vrstev. Během opěrných se severní svahu bylo na základě terénního výřezu rekonstruováno jako hradiště tvořené dvěma ořevnými stěnami, mezi něž byla nasypána hlina a v horních partiích kameny. Hradiště zaniklo požárem někdy na konci 8. století a jeho zánik doprovázel a destrukci hradiště byla spojena s mocenskými změnami při útvarení prvního přemyslovského státu ve středních Čechách.

**PŮDORYS HRADIŠTĚ**

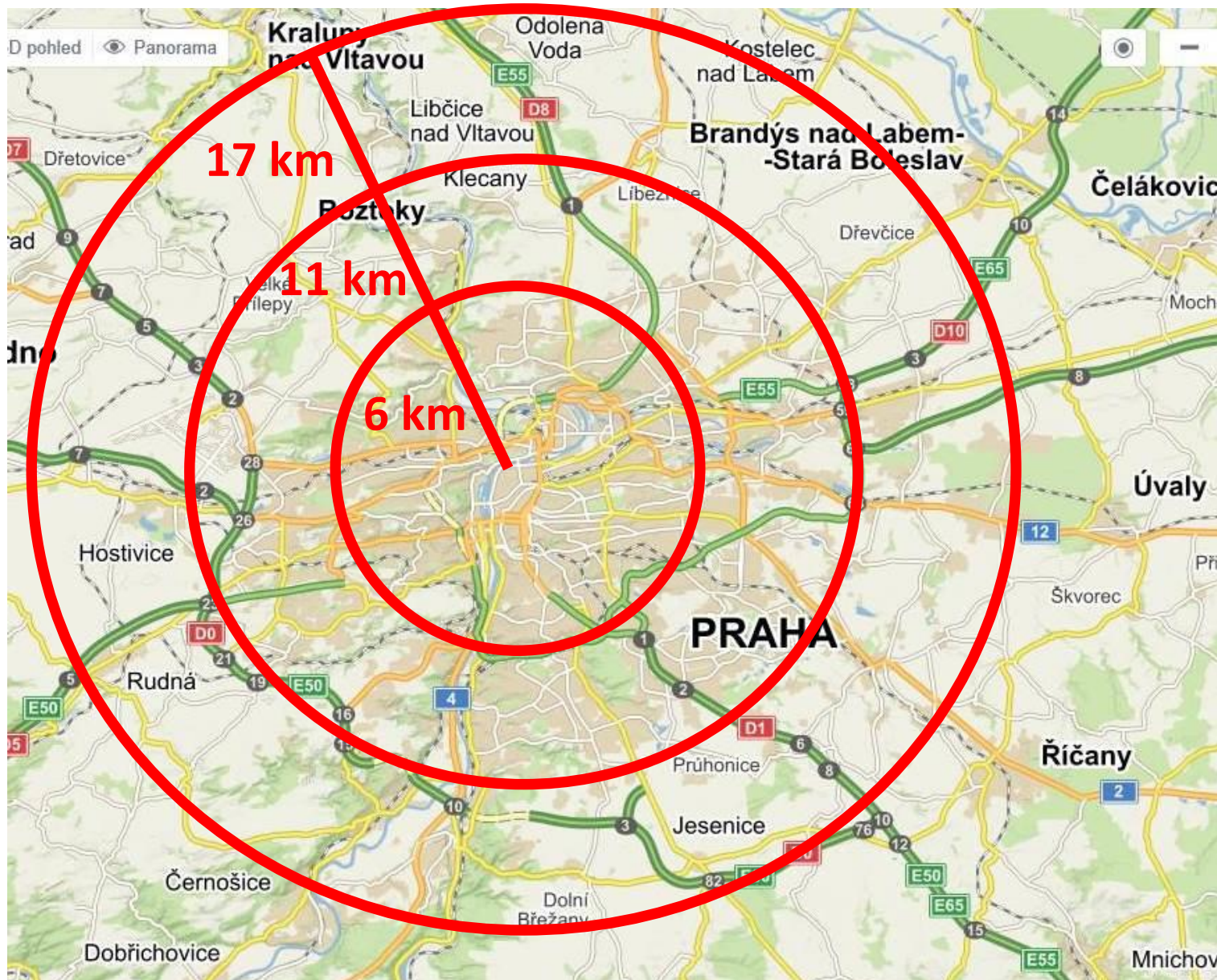
**ostrožna Zámka**

**KERAMICKÉ NÁDOBY**

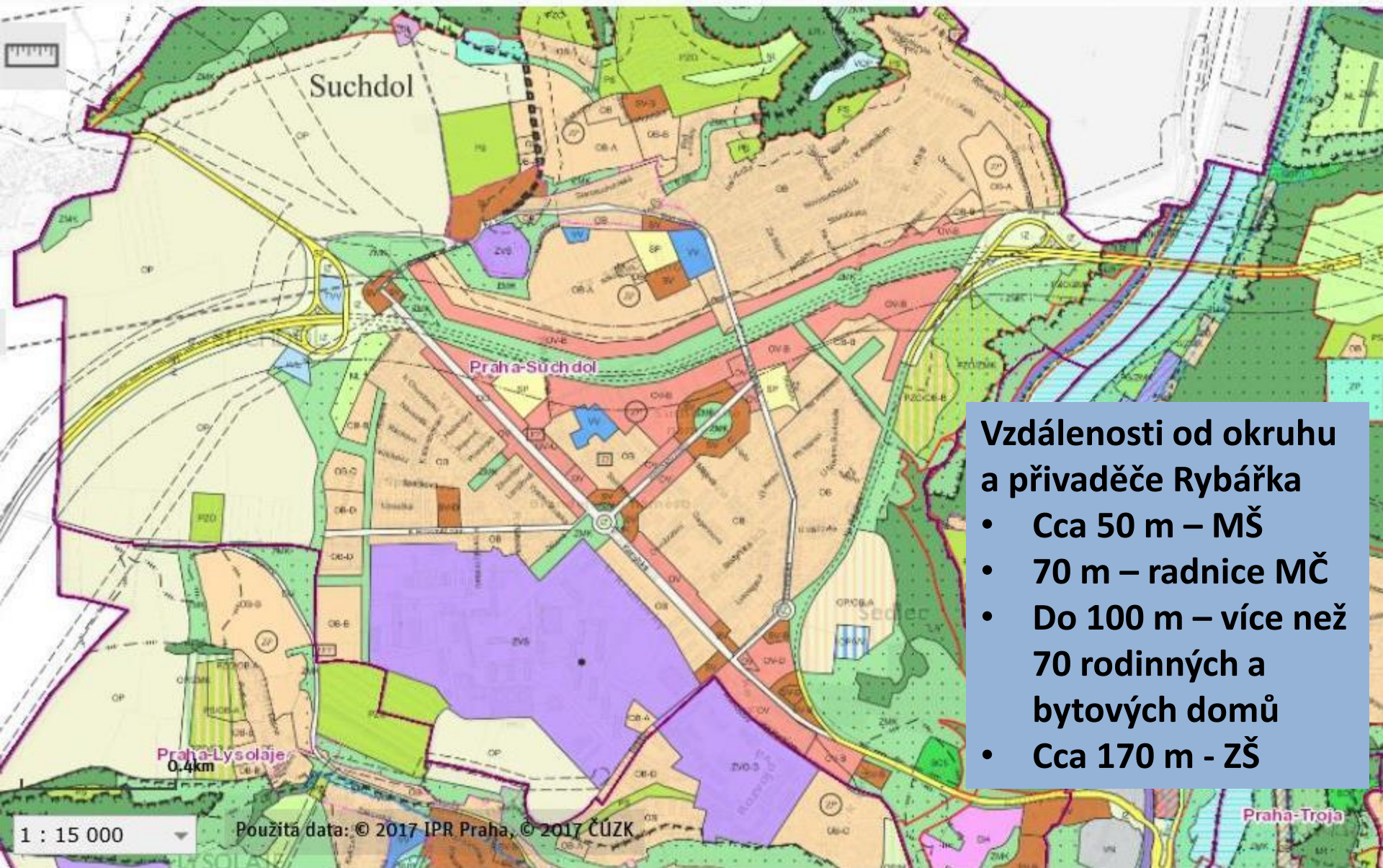
**Hlub oceň!**  
(Catacege vesperantha)

**Rozšíření místního slovanského osídlení**

# Okruh 6 km, 11 km nebo 17 km od centra?



# Okruh přes Suchdol podle územního plánu



Vzdálenosti od okruhu  
a přivaděče Rybářka

- Cca 50 m – MŠ
- 70 m – radnice MČ
- Do 100 m – více než 70 rodinných a bytových domů
- Cca 170 m - ZŠ

# Suchdol by se na několik let změnil na gigantické staveniště



**Výstavba okruhu by zabrala cca 3,5 km dlouhou plochu napříč Suchdolem a výrazně by narušila fungování městské části**



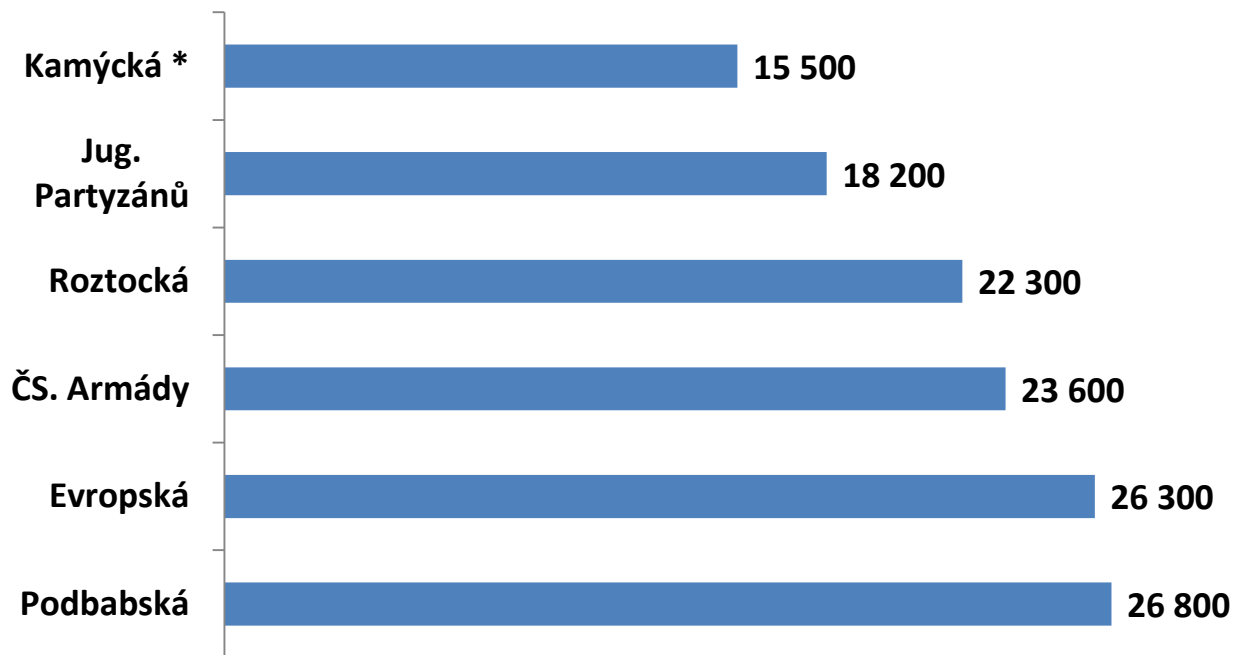
# Radikální zhoršení životního prostředí



**Obyvatelé Suchdola by byli vystaveni hluku, prachu, vibracím a nebezpečí úrazu v důsledku stavební činnosti**

# Na nejvytíženějším úseku Kamýcké projíždí v současnosti cca 15 500 vozidel denně

Počet vozidel / 24 h na vybraných komunikacích Suchdola a Prahy 6 v roce 2017



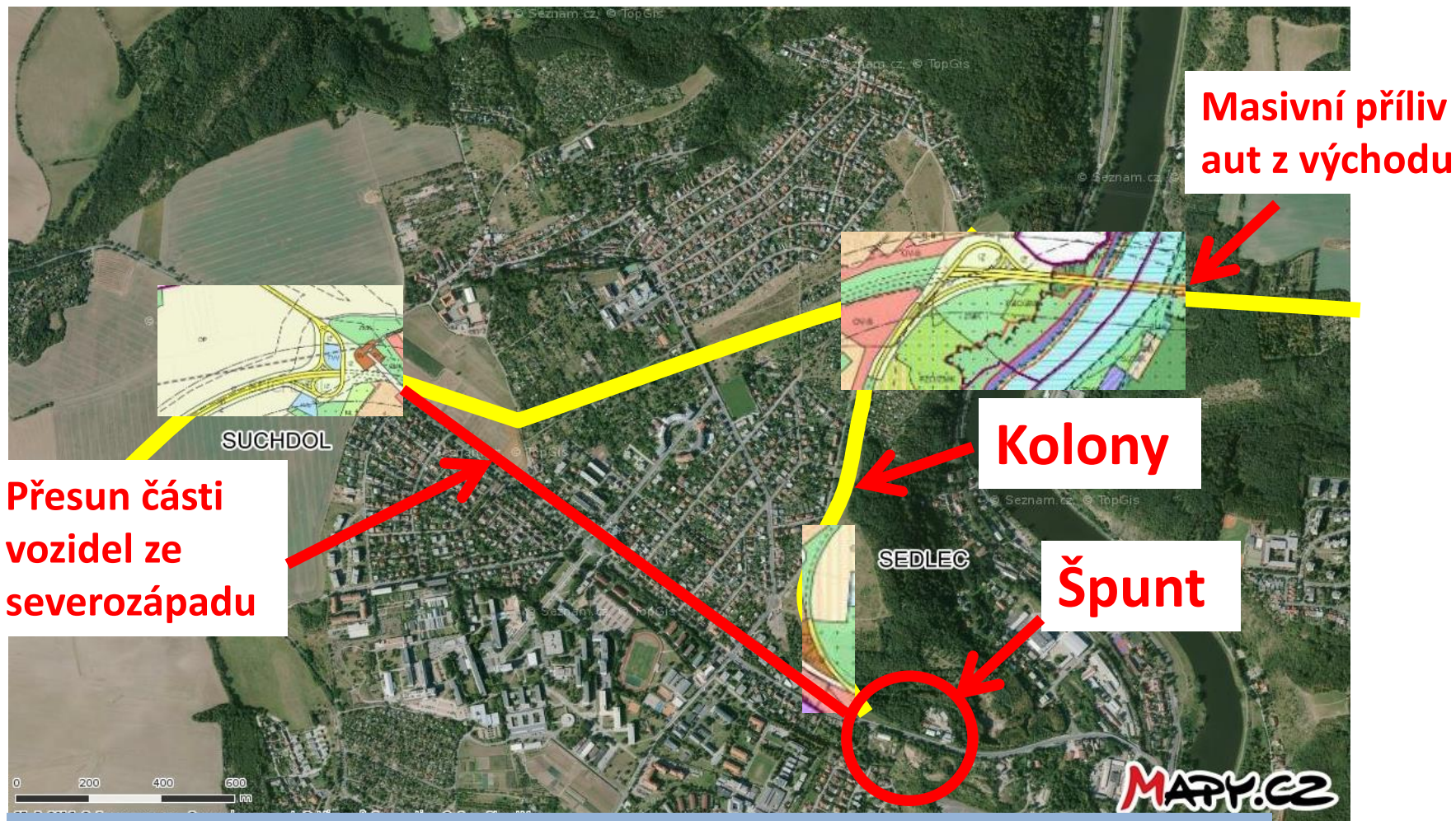
\* Jedná se o úsek Suchdolská – Roztocká, počet vozidel na dalších úsecích činí Suchdolská – Internacionální 13 200 a Internacionální – Hranice Města 12 200

# Na území Suchdola by jezdilo více než 100 000 vozidel včetně těžkého tranzitu



**Lze očekávat obrovský nárůst vozidel a kolony na Kamýcké od sjezdu z přivaděče Rybářka**

# Na Kamýcké u sjezdu z Rybářky by jezdilo až 2,5x více vozidel oproti současnosti



V případě kolon, nehod a uzavírek tunelů by Kamýcká sloužila jako objízdná komunikace pro desítky tisíc vozidel z okruhu

# Hluk a zplodiny z mimoúrovňových křižovatek, portálů a výduchů tunelů



Foto: shutterstock

**Mezi nejvíce postižené lokality by patřily Výhledy, U Roztockého háje a Kamýcká, zejména v úseku mezi Suchdolskou a přivaděčem Rybářka**

# Tranzitní doprava na Praze 6 činí méně než 4%, jedná se především o osobní tranzit

Legenda:

všechna vozidla za 24 hodin

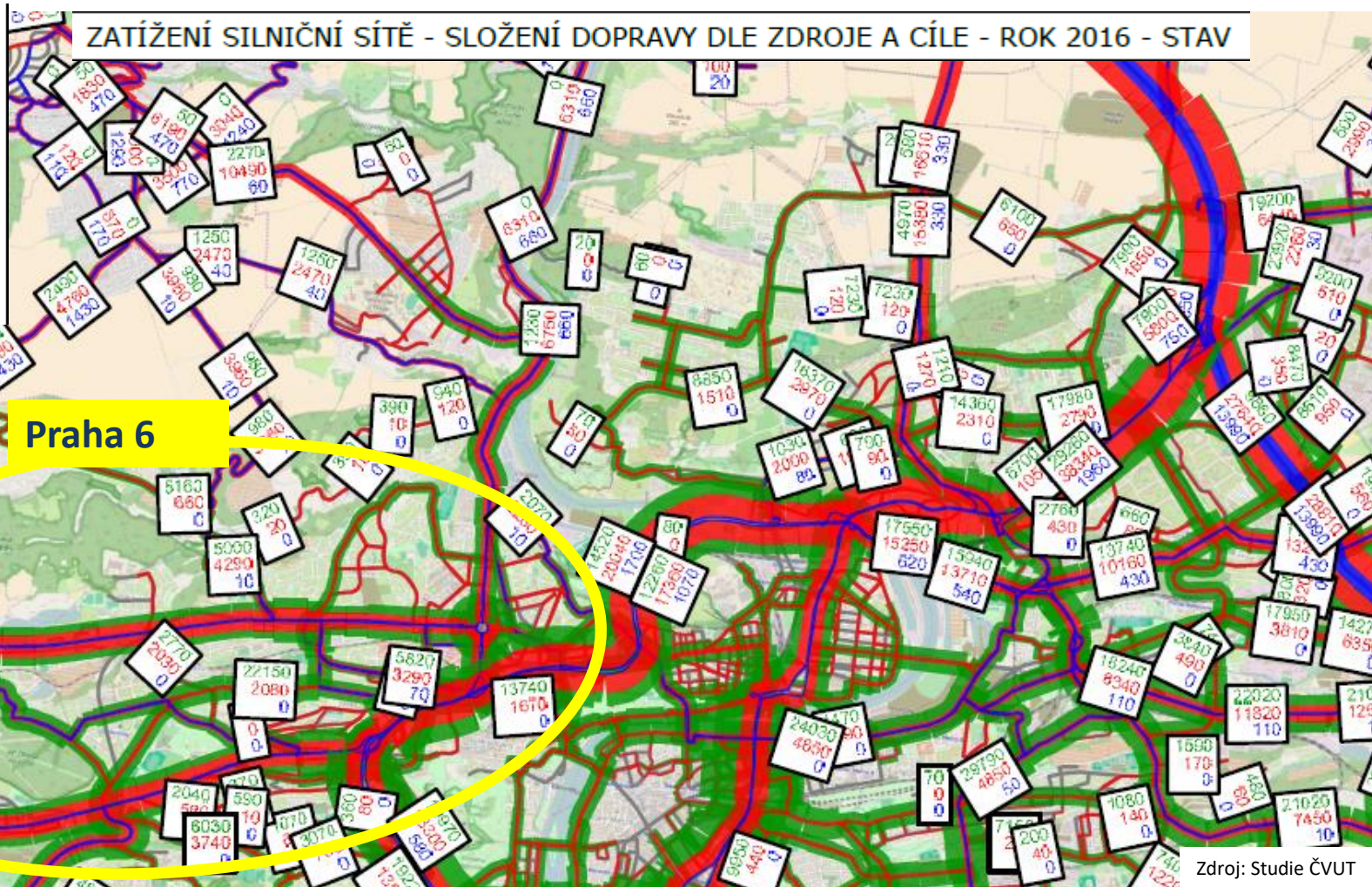
tranzitní doprava



zdrojová / cílová doprava



vnitřní doprava



Nákladní tranzit na severozápadě je objemově nejmenší  
a jezdí převážně po silnici I/16 ve Středočeském kraji

# Zhoršení dopravní situace na Praze 6 vlivem přesunu zátěže na nové radiály a přivaděče

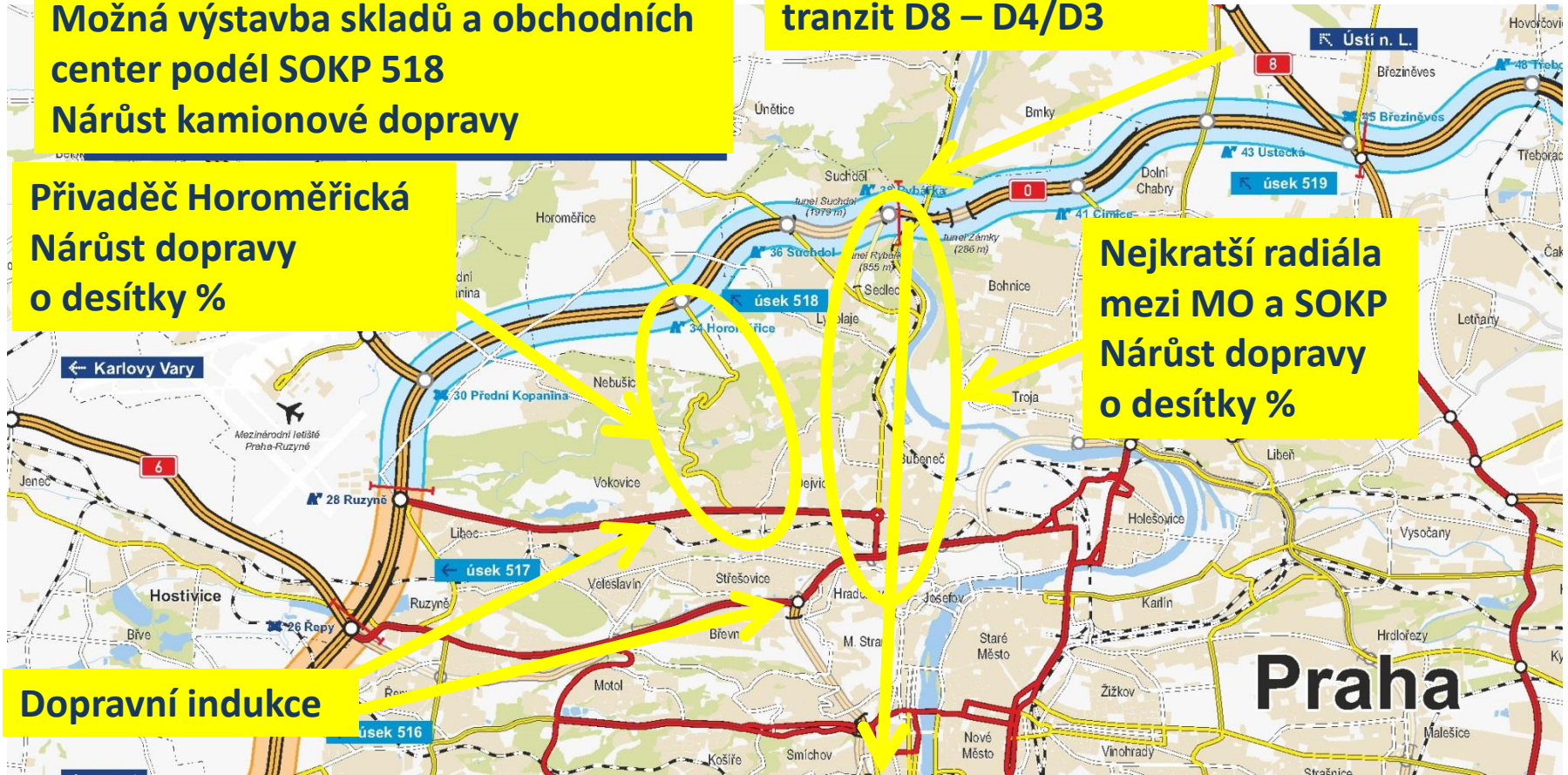
Možná výstavba skladů a obchodních center podél SOKP 518  
Nárůst kamionové dopravy

Přivaděč Horoměřická  
Nárůst dopravy o desítky %

Zkratka pro severojižní tranzit D8 – D4/D3

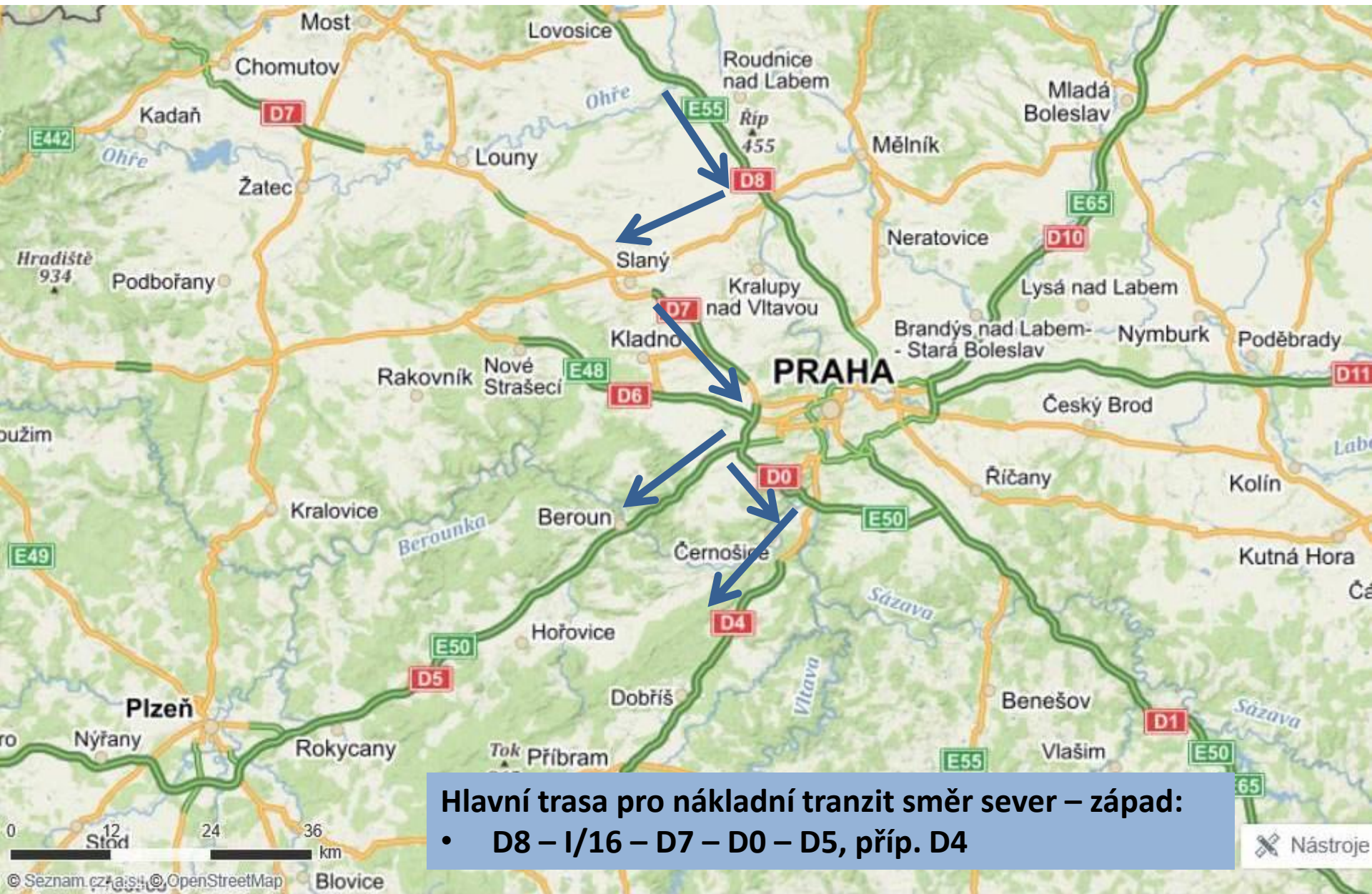
Nejkratší radiála mezi MO a SOKP  
Nárůst dopravy o desítky %

Dopravní indukce



Riziko dopravní indukce – příklad z praxe: po otevření JZ části SOKP došlo k výraznému nárůstu dopravy na MO, zejména na Barrandovském mostě

# Tranzitní trasy na severozápadě

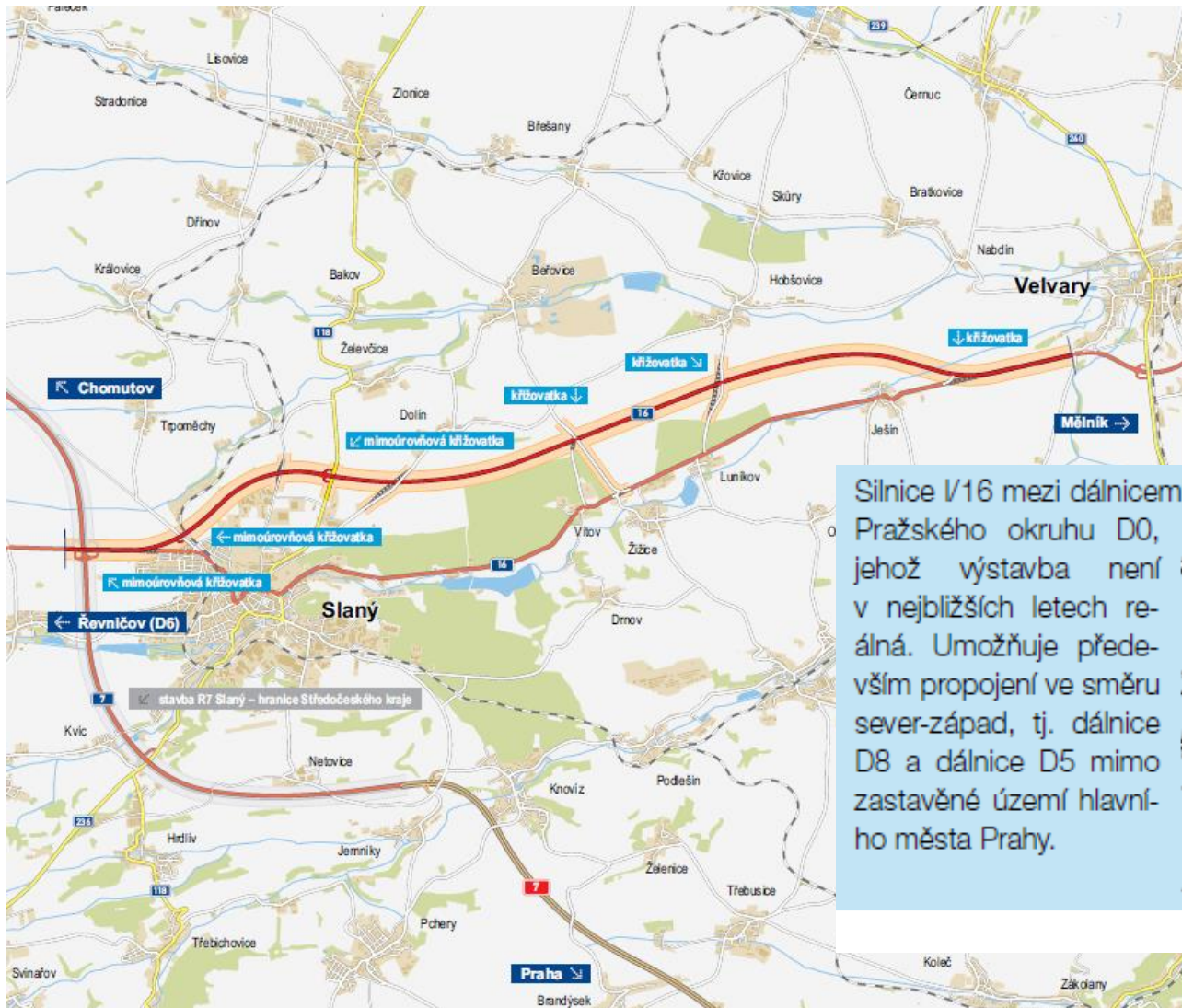


Hlavní trasa pro nákladní tranzit směr sever – západ:

- D8 – I/16 – D7 – D0 – D5, příp. D4

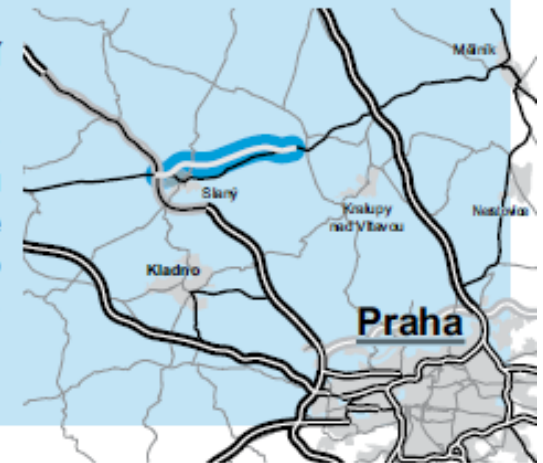


# I/16 Slaný – Velvary nahrazuje severní část Pražského okruhu

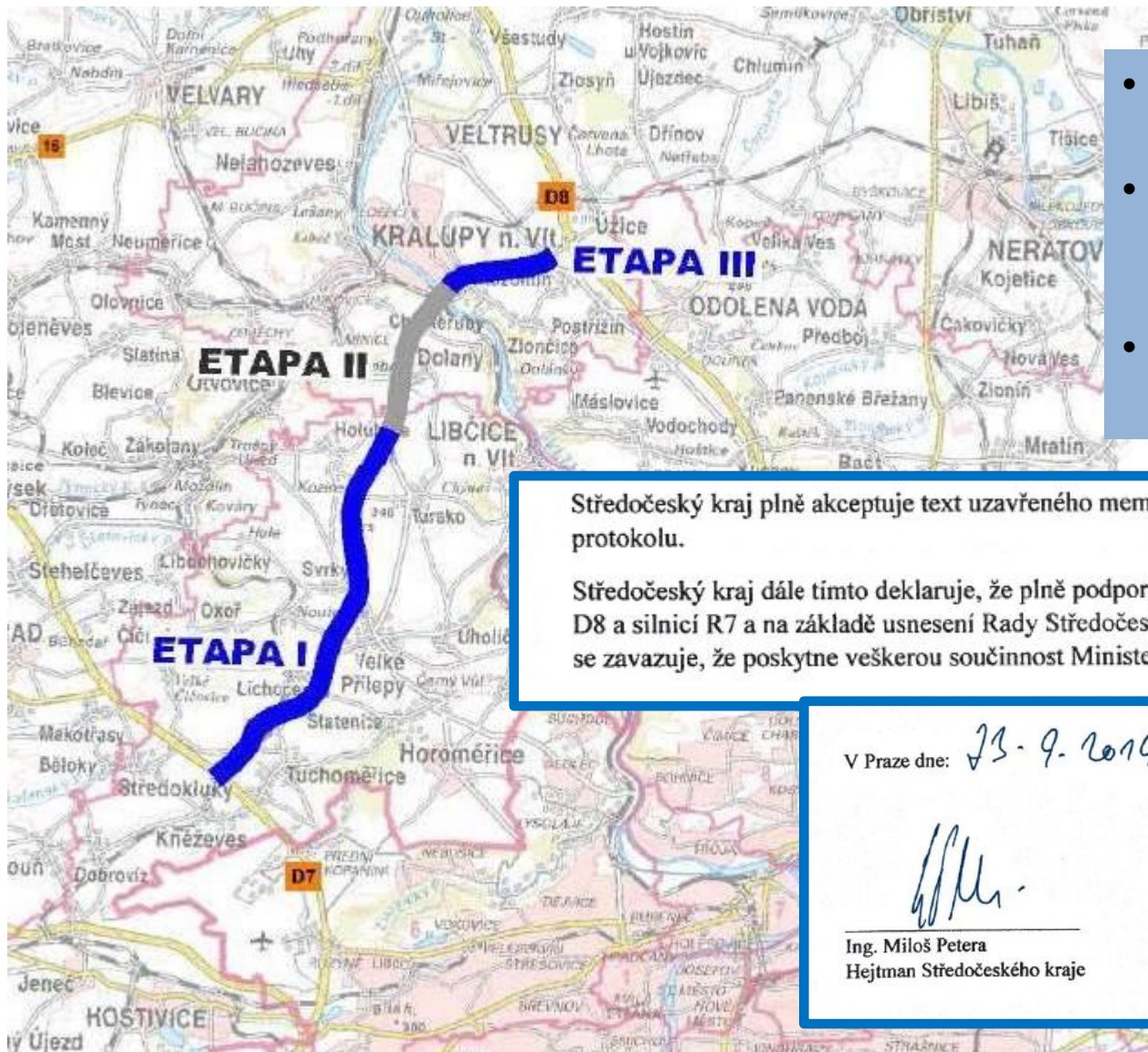


- Stavba zahájena: 12/2017
- Uvedení do provozu: 12/2019
- Délka trasy: 13,5 km
- Stavební náklady: cca 747 mil. bez DPH

Silnice I/16 mezi dálnicemi D7 a D8 nahrazuje severní část Pražského okruhu D0, jehož výstavba není v nejbližších letech reálná. Umožňuje především propojení ve směru sever-západ, tj. dálnice D8 a dálnice D5 mimo zastavěné území hlavního města Prahy.



# Propojka D7-D8: přeložka II/240



- Uzavřeno memorandum o spolupráci v roce 2014
- Probíhá proces EIA na D7 – Holubice (etapa I) a Chvatěruby – D8 (etapa III)
- Obchvat Kralup (etapa II) má územní rozhodnutí

**Středočeský kraj plně akceptuje text uzavřeného memoranda, které je nedílnou součástí tohoto protokolu.**

**Středočeský kraj dále tímto deklaruje, že plně podporuje záměr výstavby silnice I. třídy mezi dálnicí D8 a silnicí R7 a na základě usnesení Rady Středočeského kraje č. 108-24/2014/RK ze dne 11. 8. 2014 se zavazuje, že poskytne veškerou součinnost Ministerstvu dopravy ČR při realizaci tohoto záměru.**

V Praze dne: 23. 9. 2014

Ing. Miloš Petera  
Hejtman Středočeského kraje

  
Ing. Antonín Prachař  
Ministr dopravy



# Cca 40% délky trasy Ss je součástí aglomeračního okruhu Středočeského kraje

**Středočeský kraj**

Příloha č.1 - ZÚR SK Grafická část

Zásady územního rozvoje (ZÚR SK)

D057 - Koridor silnice II/101 a II/240: úsek Tu

Protipovodňová ochrana (VPS)

Rozvojové oblasti, osy a specifické oblasti

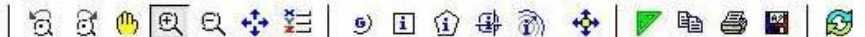
Seznamy umožní vybrany objekt  
zobrazit v libovolné mapě

Veřejně prospěšná opatření

Územní rezervy

Hranice obcí s pověřeným obecním úřadem

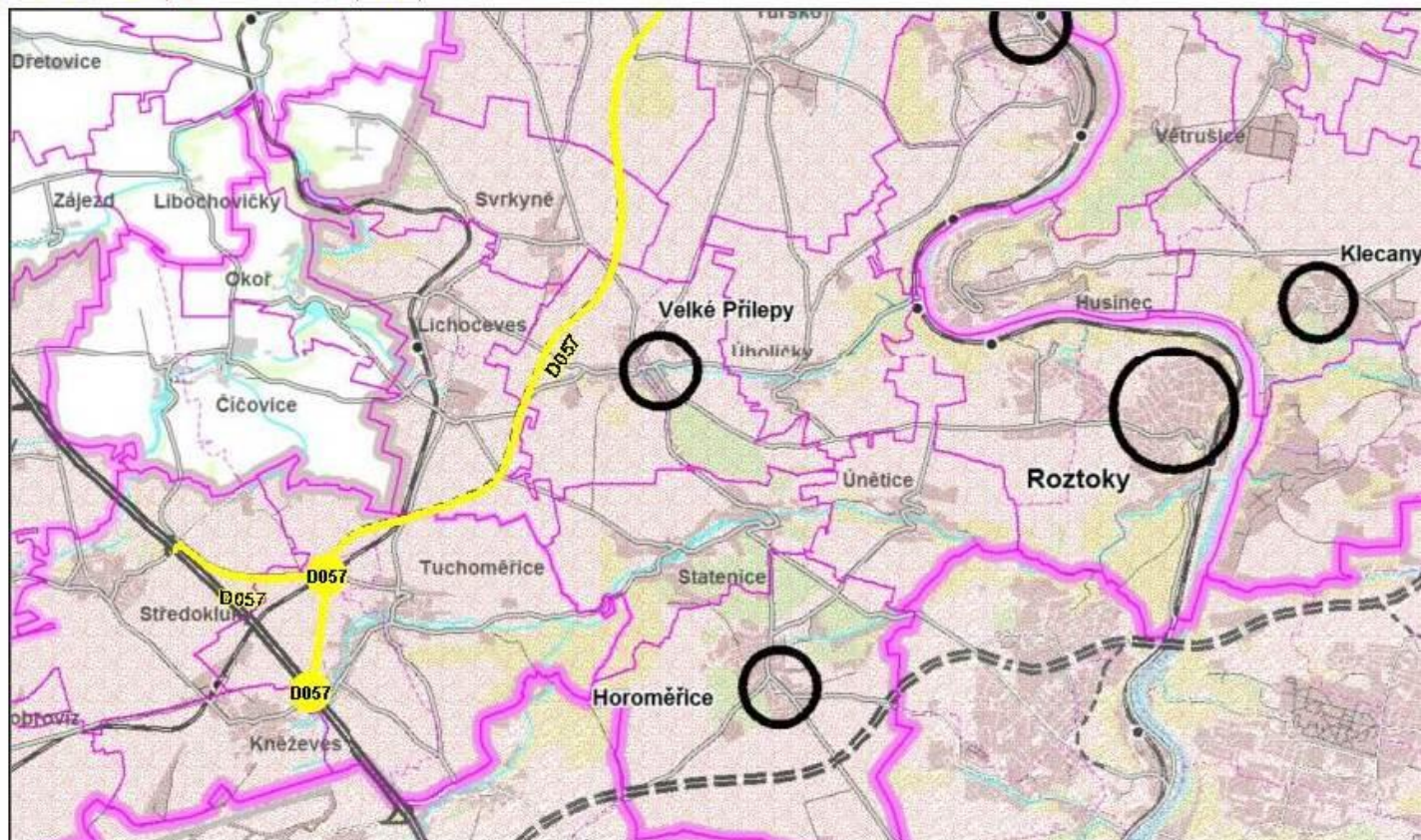
Výkresy návrh



Zobrazí mapu v  
samostatném okně

Výkresy návrh

- 100% I.4 Veřejně prospěšné stavby a opatření
- 100% I.3 Oblasti se shodným krajinným typem
- 100% I.2 Plochy a koridory nadmístního významu
- 100% I.1 Uspořádání území kraje



# 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

# V roce 2008 FAST VUT Brno vypracovala oponentní posudek Mott MacDonald

## 1 Požadované cíle oponentury zadané u FAST VUT Brno

Zadavatel práce (Ministerstvo životního prostředí) požadoval posoudit existující studii „Posouzení variant J a Ss severozápadního segmentu SOKP (zhotovitel Mott MacDonald Praha s.r.o. – srpen 2007)

Studie Mott MacDonald měla odpovědět na tři základní otázky:

- porovnání nákladů variant J a Ss
- předložení časového harmonogramu výstavby uvedení do provozu obou variant
- průkaz realizovatelnosti trasy „Ss“ v prostoru mezi ÚJV Řež a NPR Větrušická rokle

Od posuzovatele (FAST VUT Brno) bylo požadováno:

- Vypracovat rešerši (seznam a stručnou anotaci) posuzovaných dokladů
- Posoudit kontrolní propočet nákladů z hlediska funkční rovnocennosti a stejné dopravní obslužnosti alternativ při užití jednotného cenového ohodnocení.
- Posoudit časový harmonogram z hlediska uvedení stavby do provozu při prověření kvality a objemu již provedených činností u varianty J a při prověření reálnosti časových lhůt činností v přípravném a realizačním období staveb SOKP – obou variant.
- Posoudit za účelem maximální objektivnosti další aspekty (návrh přemostění Vltavy v Suchdole v trase J; soulad obou variant s předpisy EU, ČSN; místní spojení Prahy 6 a Prahy 8 včetně navazujících opatření – průchod Suchdolem II/241, peáž R7, tramvajová linka).
- Doporučit J nebo Ss variantu k realizaci.

# 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

# Šance na rozumné řešení stále existuje!

- Okruh v trase J s sebou nese obrovská rizika (ekologická, ekonomická, dopravní, územní, soudní spory)
- Existuje několik variant řešení pro tranzitní dopravu na severozápadě (propojka D8 – D7)
- V současnosti nahrazuje severní část SOKP silnice I/16 Slaný – Velvary
- Probíhá proces EIA na přeložku silnice II/240
- V posledních letech byly posuzovány zejména varianty J (jižní) a Ss (severní)
- V roce 2007 studie Mott MacDonald doporučila variantu Ss
- V roce 2008 FAST VUT Brno ve svém oponentním posudku potvrdila věrohodnost závěrů studie Mott MacDonald
- Čím dál tím více politiků si uvědomuje, že z dlouhodobého hlediska je přínosnější vzdálenější okruh pro tranzitní dopravu
- Zvyšuje se aktivita občanských iniciativ na podporu rozumného okruhu
- V dubnu byl zveřejněn metropolitní plán Prahy, který zahrnuje i dopravní stavby na území hl. města.
- Veřejnost, městské části a další instituce mohou tedy zasílat připomínky či námítky k Pražskému okruhu
- Občané mohou vyzvat místní i pražské zastupitele, aby iniciovali objektivní posouzení variant pro vyloučení tranzitní kamionové dopravy a začali jednat s Ministerstvem dopravy a Středočeským krajem