

Časový harmonogram

Na Ministerstvo životního prostředí byly 15. dubna 2017 podány aktuální dokumentace dopadů na životní prostředí EIA. K jejich obsahu se budou moci vyjadřovat dotčené subjekty včetně městských částí, budou zpracovány

nezávislé posudky a ministerstvo poté vydá své stanovisko. V případě, že stanovisko bude kladné, bude následovat podání žádosti o územní rozhodnutí. Zahájení vlastní výstavby je plánováno na rok 2021.

CO STAVBU DOPOSUD BRZDILO?

Záměr vytvořit okružní komunikaci kolem Prahy vznikl již v 70. letech minulého století a první úseky dnešního Pražského okruhu byly otevřeny v roce 1984. Úsek 511, vedoucí od Běchovic k dálnici D1, je jedním z těch, které na realizaci čekají nejdéle.

Jedním z důvodů byl komplikovaný výběr trasy, kudy bude úsek veden. Z několika navržených variantních podob trasy však nakonec byla vybrána nejvhodnější a potřebné stanovisko o vlivu na životní prostředí EIA bylo vydáno v listopadu 2002. Především pak vinou nešťastné legislativy se bohužel nepodařilo zdárně pokračovat v přípravě ani PO511, ani přeložky silnice I/12.

Dostavba Pražského okruhu se postupem času i přes dlouhodobé aktivity občanských sdružení ocitla na okraji zájmu a úsek 511 byl nakonec i vyškrtnut ze seznamu prioritních staveb.

Kritickou dopravní situaci se rozhodlo vyřešit až současné vedení hl. m. Prahy. Jeho zástupci přijali počátkem roku 2017 memorandum o společné spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Rychle se podařilo provést první dílčí kroky; momentálně je tedy již zajištěna platná územně plánovací dokumentace, jsou připraveny dopravně-inženýrské podklady zkoordinované s dalšími významnými dopravními záměry a stavby úseku 511 i přeložky I/12 jsou v souladu s platným Územním plánem.

Pražský magistrát navíc připravuje vlastní kompenzační opatření pro významné snížení negativních účinků těchto důležitých staveb, a to ještě daleko nad rámec ochranných opatření zajišťovaných pro splnění hygienických limitů Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Přijďte se dozvědět víc!

Vzhledem k tomu, jak důležitým tématem stavby úseku 511 a přeložky I/12 jsou, je na úrovni jednotlivých obcí plánována řada setkání určených pro širokou veřejnost. Jejich cílem je zajistit informovanost občanů dotčených obcí a městských částí o dané problemati-

ce a ujistit je, že ze strany samosprávy i státní správy bude provedeno maximum pro to, aby pocítili především pozitivní efekt těchto pro Prahu i celou Českou republiku nezbytných staveb. Přijďte na tato setkání i vy; budeme se těšit na vaši účast!

Termín setkání s občany ve vaší lokalitě:

datum	místo
22. 6. 2017 od 17:30 hod.	Újezd nad Lesy, divadelní sál základní školy

Další informace:

- www.okruhprahy.cz
- www.praha.eu
- www.rsd.cz



DOSTAVBA PRAŽSKÉHO OKRUHU

Úsek 511 a přeložka silnice I/12

Pražský okruh patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám v České republice. Po svém dokončení vzájemně propojí celkem devět komunikací dálničního typu směřujících z Prahy a spojujících hlavní město s okolními regiony a státy. Zároveň bude rozvádět jak tranzitní tak příměstskou dopravu po okraji města. Z předpokládané délky okruhu 83 km je však zatím v provozu jen cca 50 %. Z dosud nedokončených částí Praž-

ského okruhu je tou zcela nejdůležitější výstavba úseku 511 mezi dálnicí D1 a Běchovicemi a s ní související výstavba přeložky silnice I/12. Jejich dokončení je naprosto klíčové pro zklidnění dopravy a snížení ekologické zátěže v městských částech ve východním segmentu Prahy i v přilehlých obcích. U starostů i občanů předmětných městských částí a obcí proto obě stavby mají širokou podporu.

Stavby v číslech:

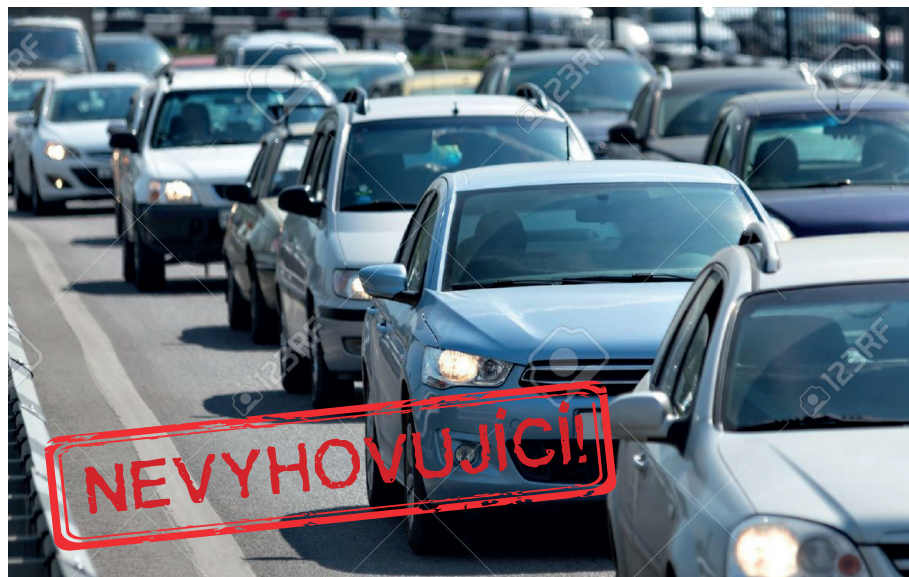
Pražský okruh – úsek 511 (úsek Běchovice – D1)

- ☉ Délka stavby: 12 571 m
- ☉ Počet mimoúrovňových křižovatek: 4
- ☉ Počet jízdních pruhů: 3 + 3
- ☉ Počet tunelů: 2
- ☉ Předpokládané stavební náklady: 11,5 mld. Kč
- ☉ Předpokládané náklady na výkupy pozemků: 3,5 mld. Kč

Přeložka silnice I/12 (úsek Pražský okruh – Úvaly)

- ☉ Délka stavby: 12 601 m
- ☉ Počet mimoúrovňových křižovatek: 6/5
- ☉ Počet jízdních pruhů: 2 + 2
- ☉ Předpokládané stavební náklady: 6,3 mld. Kč
- ☉ Předpokládané náklady na výkupy pozemků: 2,5 mld. Kč

Současný stav



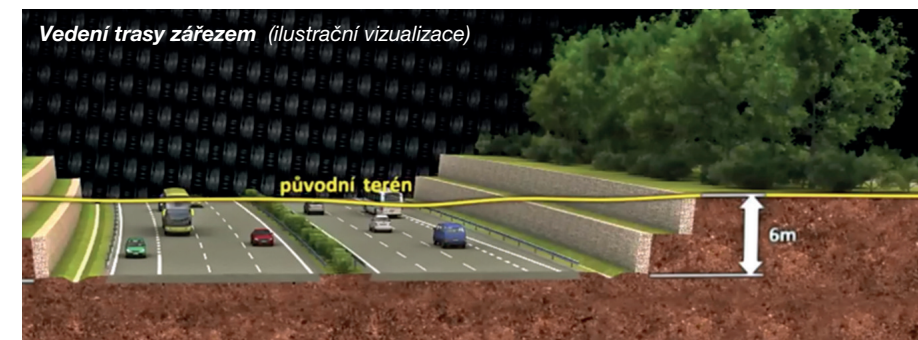
Značná část automobilové dopravy v Praze je dnes čistě tranzitní. Přesto velká část aut musí projíždět jádrem města po komunikacích v bezprostřední blízkosti hustě obydlených čtvrtí. Kvůli nedokončení okruhu a zejména kvůli absenci úseku 511 momentálně řada lokalit tranzitem těžké dopravy zbytečně trpí. Každý kamion směřující po dálnicích ze západu na východ i ze severu na jih musí projet rozsáhlý úsek Chodovské radiály, Spořilovské spojky, Jižní spojky a Štěrboholské radiály. Kapacita komunikací, vedoucích většinou středem městských částí či přilehlých obcí je přitom již mnoho let zcela nedostatečná. Související negativní efekty jako nadměrný hluk, znečištěné ovzduší, dopravní zácpy, poškozené

vozovky a fatální vliv na bezpečnost jsou bohužel pro obyvatele těchto lokalit každodenní realitou. Stavba úseku 511 a přeložky silnice I/12 bude mít bezprostřední pozitivní vliv na více než třetinu pražské dopravní sítě a konečně zajistí odklon tranzitní dopravy z centrální části města. Výraznou úlevu a zkvalitnění životních podmínek přinese dokončení těchto komunikací desítkám tisíc obyvatel, žijících v okrajových i centrálních částech Prahy i obcích Středočeského kraje. Jde především o lokality Praha 4 - Spořilov, Praha 11 - Jižní Město / Chodov, Praha 14 - Černý Most, Uhřetěves, Běchovice, Újezd nad Lesy, Koloděje, Dubeč, Petrovice, Dolní a Horní Měcholupy, Dolní Počernice, Úvaly a Květnice.

Kompenzační opatření

Kompenzačními opatřeními se rozumí stavební prvky, sloužící ke splnění hygienických limitů. Technické řešení úseku 511 i přeložky I/12 bude podle stanoviska o vlivu na životní prostředí EIA provedeno tak, aby negativní důsledky provozu byly v maximální možné míře eliminovány. Zejména trasa úseku 511

bude proto prakticky v celé délce vedena v zářezech (tj. pod úrovní okolního terénu) nebo podél ní budou vytvářeny protihlukové stěny a protihlukové valy. Zemní valy budou ozeleněny, zelené pásy tak budou kromě eliminace dopadu negativních účinků provozu i spolu-vytvářet krajinný ráz.



Součástí nově budované části Pražského okruhu bude i dvojice tunelů. Tunel Dubeč (275 metrů) a tunel Na Vysoké (384 metrů) budou dále snižovat hluk v okolí komunikace; ve vybraných úsecích bude také položen

protihlukový asfalt. V případě úseku 511 i přeložky I/12 jsou jako kompenzační opatření za vykácenou zeleň navrženy vegetační a sadové úpravy v celé délce trasy a při navazujících komunikacích.



Na mostech přes vodní toky budou nainstalovány zábrany proti střetu ptáků. Pro zajištění migrace živočichů v dotčeném území budou využity mostní objekty a naváděcí zídky, případně svodné pásy keřů a dřevin. Samostatná pozornost byla věnována nejvíce ovlivněné obytné lokalitě Běchovice 2. Směrem k této

lokalitě jsou zemní pásy navrženy v celém obvodu kolem této lokality, a to jako masivní protihlukové valy šířky až 100 m s výškou až do 10 m. Návrh je v souladu se změnou územního plánu a je výhodný i ekonomicky – do valů bude ukládána přebytečná výkopová zemina, kterou tedy nebude nutno odvážet ze stavby.

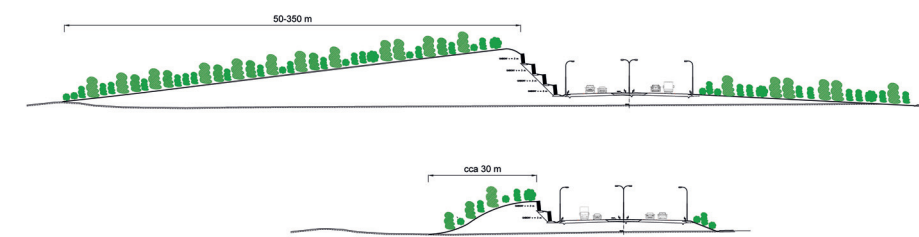
Vybrané příklady kompenzačních opatření:

- Zelené pásy (Hájek, Královice, Nedvězí, Kuř, Netluky, Uhřetěves a Kolovraty)
- Protihlukový val Květnice (výška 2,5 – 5,2 m, délka 577 m)
- Protihluková stěna Běchovice (výška 4 m, délka 349 m)
- Protihluková stěna na protihlukovém valu Květnice (výška 1,5 m, délka 577 m)
- Protihlukové stěny na mostech přes Říčanský potok a Rokytku (výška 4 m, celková délka 359 m)
- Zemní valy Běchovice a Úvaly (výška 5 – 10 m, celková délka 2 020 m)
- Zábrany proti střetu ptáků na mostech přes vodní toky (výška 2,5 m, celková délka 349 m)

Díky zapojení pražského magistrátu je počet a rozsah kompenzačních opatření ještě výrazně navýšen. Kromě nezbytných opatření zmíněných výše se tak připravuje ještě celá řada projektů nad rámec EIA, jejichž účelem je zajistit další zlepšení situace v dotčených lokalitách.

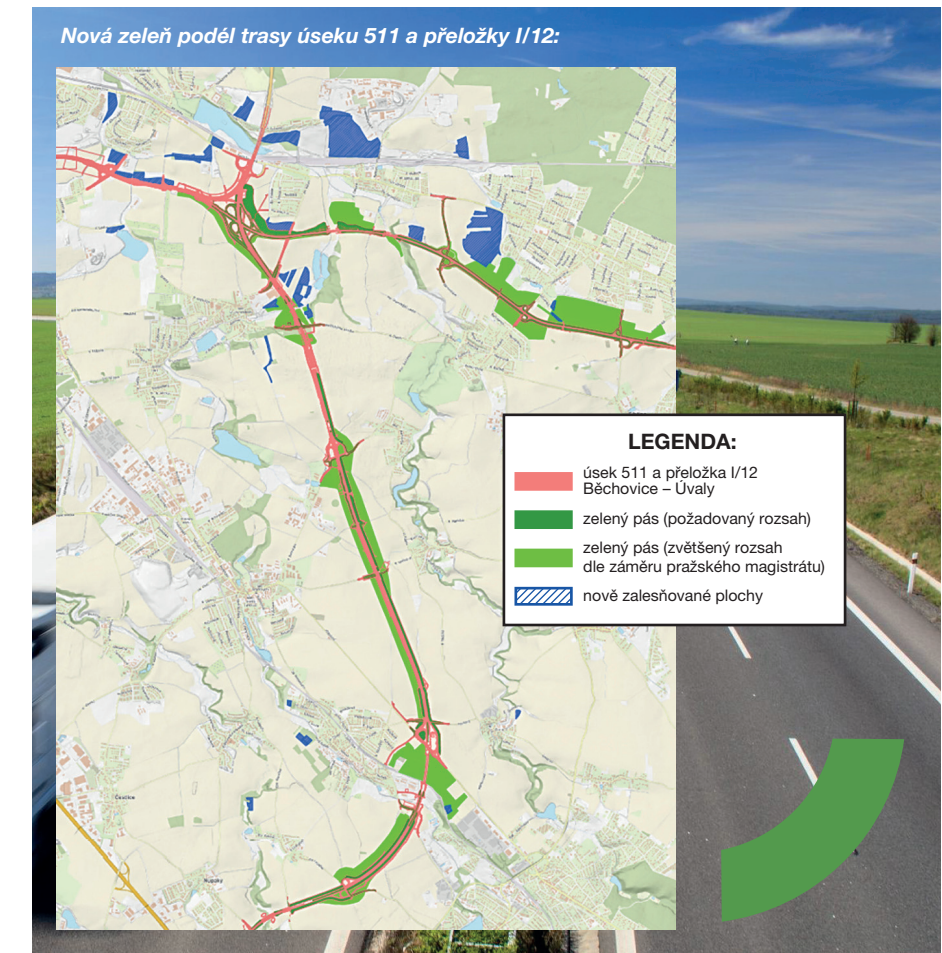
Kvůli zvýšení ochrany proti optickým i akustickým dopadům provozu budou zvětšeny zemní valy a výrazně rozšířena rozloha zelených pásů.

Uspořádání zelených pásů – předpoklad EIA (dole) a záměr pražského magistrátu (nahore)



Podél celé trasy úseku 511 i I/12 vznikne v podstatě kontinuální pás zeleně o šířce 50 – 350 metrů. Tato plocha o celkové rozloze 252 hektarů bude zalesněna a i z celopražského hlediska půjde o zásadní navýšení

zeleně – pro představu, takto vzniklá zalesněná plocha bude mít přibližně stejnou rozlohu jako Kunratický les. Zalesnění rovněž napomůže ještě lepšímu začlenění staveb do krajiny a snížení vlivu exhalací.



Rovněž se počítá s provedením oprav a úprav stávajících komunikací, výstavbou nových stezek a cykloste-

zek mezi obcemi v dotčeném území a s investicemi do infrastruktury v dotčených městských částech.