

**Datum:** 12.2.2020 (14<sup>00</sup>)  
**Místo:** ŘSD ČR, Na Pankráci 56, Praha 4  
**Svolavatel:** Ing. David Hak, ŘSD ČR  
**Účastníci:** Dle prezenční listiny, která je nedílnou součástí záznamu z jednání  
**Přílohy:** Prezenční listina, Podmínky obcí a MČ k projektu  
**Předmět:** **D0 520 Březiněves – Satalice**

## **PRŮBĚH JEDNÁNÍ**

- Na úvod Ing. Gross, přivítal zástupce obcí i Centrální komise, zdůraznil platnost ZÚR a představil další postup projednávání stavby (projednání v Centrální komisi, EIA, územní řízení...)
- Popis 3 variant řešení projektantem

### **Varianta 1 - optimální**

Niveleta je víceméně vedena po terénu v mírných zářezech (kromě oblasti mezi Radonicemi a Satalicemi) a v násypch. Bilance zemin je vyrovnaná. Údolí a vodoteče trasa překonává dlouhými a vysokými mosty. Křižující komunikace přechází trasu převážně nadjezdy.

Vysoké a dlouhé mosty:

- přes žel. trať a Třeboradický potok
- Mratínský potok a ČOV Miškovice
- Přes Ctěnický a Vinořský potok, ČOV Vinoř a II/610

Odvodnění – RN jsou umístěny u dálnice

Přebytek zemin: 600 000 m<sup>3</sup>

Cena: 11 miliard Kč

Výhody:

- Relativně vyrovnaná bilance zemních prací
- nejlevnější z hlediska stavebních nákladů
- minimální geotechnická, inženýrskogeologická a hydrogeologická rizika

Nevýhody:

- nejméně příznivé z hlediska z hlediska hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (příloha E10 - předběžné posouzení dopadů na životní prostředí, tab. 7 - enviromentálně významné aspekty)
- nevyhovuje požadavkům okolních obcí

## **Varianta 2 zahloubená**

Niveleta v místech, kde to bylo účelné byla výrazně snížena o cca 8m:

- žel. trať nadjezdem
- přes Mratínský potok a ČOV Miškovice – nižším mostem
- přes II/605 – nižším mostem než ve var. 1

odvodnění – RN jsou umístěny dál od komunikace, pro zajištění gravitačního odvodnění jsou nutné ražené štoly

přebytek zemin 2 400 000 m<sup>3</sup>

Cena: 13 miliard Kč

Výhody:

- přibližuje se požadavkům zástupců okolních obcí
- druhá nejpříznivější z hlediska hodnocení vlivů stavby na životní prostředí

Nevýhody:

- dražší než optimální varianta
- výrazné přebytky zemin

## **Varianta 3 tunelová**

Výrazně zahloubena (až o 13m v místě tunelu třeboradice), navrženy 3 tunely:

- tunel Třeboradice délky 1330m.
- tunel Veleň (Miškovice) délky 450m.
- tunelu Vinoř délky 2070, Silnice II/610 je nad tunelem na terénu, MUK Vinoř je částečně v tunelu

Údolí Mratínského potoka – nižší estakáda

Odvodnění – RN jsou relativně daleko, jsou nutné dlouhé ražené štoly a čerpání z tunel Vinoř

přebytek zemin 4 200 000 m<sup>3</sup>

Cena: 25 miliard Kč

Výhody:

- ideální z pohledu okolních obcí
- v místě tunelu nedojde k rozdělení krajiny
- nejpříznivější z hlediska hodnocení vlivů stavby na životní prostředí

Nevýhody:

- nejdražší z hlediska stavebních i budoucích provozních nákladů
- výrazné přebytky zemin
- největší geotechnická, inženýrskogeologická a hydrogeologická rizika.

## PRŮBĚH JEDNÁNÍ

- Zopakování nesouhlasného stanoviska některých zástupců obcí a MČ
- Výtky proti nazývání Varianty 1 jako „optimální“ protože tento název v sobě na rozdíl od označení zbývajících variant obsahuje hodnotící prvek a je tedy manipulativní.
- Napříč obcemi zazněla podmíněnost případného souhlasu pouze se třetí tunelovou variantou.
- Vyjádření souhlasného stanoviska zástupců (Březiněves, Čakovice, Vinoř) a podmíněně souhlasného stanoviska (MČ Dáblice, Satalice – požadují ochranu proti hluku)
- Předání připomínek obcí a MČ k projektu v tištěné podobě (příloha zápisu)
- ŘSD prověří studii propojení komunikací mezi SOKP 520 a obchvatem Brandýsa n.L.
- Centrální komise MD rozhodne, jaké varianty budou hodnoceny v procesu EIA (do 04/20)
- Přednesení konkrétních připomínek a obavy z jejich neakceptování
  - o **Veleň** – Požadavek výstavby poldrů - realizace poldrů na Mratínském a Třeboradickém potoce musí předcházet stavbě severního Pražského okruhu. Je naprosto vyloučen přepad navrhovaného odvodnění SOKP 519 a 520 do Mratínského a Třeboradického potoka za stávajícího stavu. Nutnost zařazení suchých poldrů do studie SOKP 520 (v souladu s požadavky Povodí Labe a.s.).
    - Zrušení MÚK PŘEZLETICE a doplnění obchvatu (II/244). Problém zaústění nájezdu i výjezdu MÚK PŘEZLETICE do sil. č. III/2444 ul. K Cihelně a absence radiály II/244 přivádějící/odvádějící dopravu od Kostelce nad Labem, Brandýsa nad Labem, Mělníka a ostatních obcí a měst (sil. č. II/244 byla ve všech verzích studie, je zařazena do ÚP obce Veleň i ZÚR Středočeského kraje).
    - Kolize trasy SOKP 520 s obecním vodovodním řadem a vodojemem DSO Veleň, Brázdim, Sluhy, Polerady = Zachování vodojemu a zachování stávajícího gravitačního způsobu rozvodu vody.
    - Požadavek zakapotování přemostění SOKP 520 v Mírovicích/Miškovicích
    - Požadavek vedení dálnice od MÚK Přezletice/Veleň k přemostění ČOV Miškovice v tunelu (v celém katastru obce Veleň)
    - Pokud bude SOKP 520 realizován v katastru Veleň, je bezpodmínečně nutné zachování průjezdnosti všech současných komunikací a polních cest (např. z důvodu obsluhy vodojemu Veleň, který by od obce oddělil SOKP)
  - o **Hovorčovice** – nesouhlas se sjezdem do Třeboradice (MÚK Třeboradice)
    - obavy obce Hovorčovice z nárůstu tranzitní dopravy při realizaci MÚK Třeboradice bez realizace "veleňské radiály - přeložky II/244" v napojení na MÚK Přezletice, – obec Hovorčovice vznese v dalších řízeních "požadavek zprovoznění MÚK Třeboradice až po realizaci přeložky II/244 - veleňská radiála. Preference tunelové varianty.
  - o **Ďáblice** – odvodňovací zařízení na Cínovecké ulici nemají stále správce
  - o **Přezletice** – nechtějí sjezd z MÚK, Přezletice požadují podmíněně vybudování obchvatu obce, které mají v územním plánu.
  - o **Podolanka** – prezentují své výhrady shrnuté do dokumentu „PŘIPOMÍNKY OBCÍ A MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ PRAHY K PROJEKTU „PRAŽSKÝ OKRUH SOKP 520““; SOKP odmítají; poukazují na výrazné zvýšení intenzit dopravy na II/610 zjištěné z dopravně-inženýrských podkladů připravených TSK, které je v ostrém kontrastu s ostatními obcemi; stávající komunikace je ve špatném stavu, žádné bezpečnostní prvky, chybí chodníky, přechody, složitý terén zvyšující rizika při nárůstu dopravy; konfigurace neumožňuje obchvat, navrhují komunikační propojení z obchvatu Brandýsa nad Labem k okruhu v trase historické cesty z Brandýsa na Prahu – tímto řešením by se ušetřilo za 1 MÚK a rozložila dopravní zátěž; jediná varianta, o které by bylo možné dále jednat, je varianta tunelová – ostatní varianty jsou jasné ne

- **Radonice** – již dnes nejsou splněny hlukové a imisní limity, zrušení či přeložka MÚK Podolanka
  - **Ďáblice** – navrhuji umístění zakrytého tunelu na povrchu
  - **Březiněves** – vybudování obchvatu Březiněvsi, dle schváleného územního plánu, přeložka silnice II/243.
  - **MČ Praha-Čakovice** (tj. Třeboradice a Miškovice) požadují D0 520 s vybudovanými MÚK Třeboradice a Přezletice.
- 
- Zástupce Povodí Labe - protipovodňová opatření na Mratínském potoce (třeboradický poldr) se nerealizovala z důvodu neprojednání a financí, žádost o pomoc ŘSD.
  - Diskuze, závěr a poděkování Ing. Grosse za účast