

## Rozbor k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí k záměru "Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně - Březiněves" - Ing. Štichová - květen 2001

Dokumentace prověřuje pět variant trasy silničního okruhu (dále jen SO), která je v těchto variantách, označených písmeny J, Sc, Sd, Ss a T, vedena jednak MČ Suchdol a dále pak směrem k Březiněvsi po okraji souvisle zastavěného území Prahy a jednak územím přilehlých sousedních okresů v severozápadním a severním prostoru pražské aglomerace.

Na tuto část SO, jak je deklarováno ve složce „Celkové hodnocení“, jsou kladeny následující požadavky:

- propojit jednotlivé dálnice a silniční radiály vnější komunikační sítě
- převést veškeré tranzitní dopravy
- rozvádět vnější dopravy se zdrojem nebo cílem v Praze
- zabezpečit část vnitroměstských tangenciálních vztahů, kterými se dnes realizuje jedině možné dopravní spojení mezi sousedními městskými částmi na levé a pravé straně Vltavy na severu Prahy.

Tyto požadavky v celém rozsahu splňuje toliko varianta J. V ostatních variantách nejsou ošetřeny předmětné tangenciální vztahy.

V dokumentaci jsou ještě uváděny podvarianty Jr a Jn, které jdou ve stopě varianty J, ale nabízí dva různé typy přemostění Vltavy. V podvariantě Jr je přemostění navrženo patrovým mostem podle vítězného návrhu veřejné soutěže na tento objekt. V podvariantě Jn je přemostění řešeno nízkým mostem zhruba v 1/3 celkové hloubky vltavského údolí. Tyto podvarianty nemají vliv na dopravní problematiku a proto se jimi nebudeme dále zabývat.

Pro přehlednost jsem pojednáváné varianty z hlediska jejich technických charakteristik seřadila podle konstrukční délky SO od nejmenší po největší do následující tabulky:

*Technické charakteristiky jednotlivých variant:*

tab. č. 1

Název varianty trasy SO	J	Sc	Sd	Ss	T
<b>Konstrukční délka SO (km)</b>	16,40	16,56	20,19	20,98	22,34
<b>Cest.vzdálenost Ruzyně - D8</b>	16,40	20,72	20,19	20,98	22,34
<b>Cest. vzdálenost Ruzyně-Březiněves (km)</b>	16,40	20,72	24,35	25,13	35,49
<b>Celk. délka tunelů na SO (m)</b>	1955	2108	2038	0	0
<b>Délka přemostění Vltavy (m)</b>	548	540	540	813	793
<b>Celk. počet velkých mostů</b>	3	2	1	1	1
<b>Počet nových mimoúrovňových křižovatek</b>	7	5	5	5	6
<b>Celk. investiční náklady (mil.Kč)</b>	8925	8934	9597	8655	6755
<b>Trvalý zábor půdy (ha)</b>	127,35	105,79	160,0	146,82	165,90
<b>Přebytek materiálu výkopu (m<sup>3</sup>)</b>	4 491 000	1 497 900	1 417 200	308 300	209 000
<b>Příkon el. energie za provozu SO (MW)</b>	3,60	4,0	3,89	0,32	0,36
<b>Celkové dopravní výkony stav bez MO</b>	3246	3361	3166	3075	2895
<b>-trasa SO a okolní silnice stav s MO</b>	3010	3003	2850	2739	2397
<b>(tis. vozokm/den)</b>					
<b>Kategorie komunikace SO</b>	MR34/100	MR34/100	MR34/100	MR34/100	MR34/100
<b>Návrhová rychlost pro SO (km/h)</b>	100	100	100	100	100
<b>Šířkové uspořádání komunikace SO</b>	2x3 jízdní pruhy	2x3 jízdní pruhy	2x3 jízdní pruhy	2x3 jízdní pruhy	2x3(2)jízdní pruhy

Trasa varianty J vede v převážné míře územím hl.m. Prahy a je závazným ukazatelem platného Územního plánu (dále jen ÚPn) hl.m. Prahy. Stavba obsahuje vedle mostu přes Vltavu ještě dva další velké mosty (přemostění Čimického a Dražanského údolí), dále tunel v Suchdole a tunel na přívaděči Rybářka.

Od trasy varianty J se postupně směrem na sever vzdalují varianty Sc, Sd, Ss a T. Všechny tyto varianty se již nachází mimo území hl.m. Prahy.

Ve variantách Sc a Sd kromě velkého počtu náročných inženýrských objektů jsou velké výhrady i k dopadům na životní prostředí v území lokalizace stavby trasy.

Varianty Ss a T jsou z hlediska provádění inženýrských objektů nejméně náročné. U varianty Ss se jedná o peáž a zkapacitnění komunikace I/7 a dálnice D8 a most přes Vltavu. Ve variantě T jde o peáž a zkapacitnění komunikace I/7 a most přes Vltavu. Avšak trasa v této variantě pro spojení Ruzyně - Březiněves je nejdelší a současně tato trasa přebírá i funkci aglomeračního okruhu, s jehož návrhem je ve značné míře své délky v peáži.

V závěrečném hodnocení je konstatováno, že při respektování záměru stavby a hodnocení vlivu navrhované stavby na životní prostředí se jeví nejlépe varianty Ss a J. Jako nejvhodnější z hlediska ochrany životního prostředí v okolí navrhované stavby silničního okruhu je hodnocena varianta Ss. Z hlediska pozitivního ovlivnění stavu životního prostředí části centrální Prahy (cca 300 tisíc obyvatel) a při zabezpečení opatření, kterými se současně nezhorsí v území lokalizace stavby prostředí ovlivňující zdraví obyvatel nad stanovené hygienické limity, je hodnocena jako nejvhodnější varianta J.

Uvedené hodnocení pro variantu J je značně obecné ve vztahu k části centrální Prahy. Přitom trasa SO v tomto posuzovaném úseku je územně velmi konfliktní. Nadále se proto budu zabírat jen dopravní problematikou v těchto sporných variantách J a Ss.

Úvodem považuji za potřebné připomenout, že

- za uplynulých deset let došlo k více než zdvojnásobení objemu dopravních výkonů automobilové dopravy na pražské komunikační síti
- důsledkem tohoto nárůstu je dnes v některých částech Prahy již alarmující zatížení životního prostředí
- doprava patří k základním součástem městského organismu a na jejím řešení závisí kvalitní fungování města jako celku i spokojenost jeho obyvatel.

**V této době je proto pro Prahu stěžejním úkolem nalézt optimální organizaci celého dopravního systému a v rámci toho jako organickou součást tohoto systému definovat co nejobjektivněji i základní komunikace spotřebnou kapacitou.**

Pro rozbor dopravní problematiky jsem použila tab. B II-4 ze složky „Celkové hodnocení“ a „Dopravně inženýrské podklady“, které tvoří samostatnou složku dokumentace.

V těchto materiálech jsou sporné varianty pojednány ve dvou polohách - SO s městským okruhem (dále jen MO) a SO bez něho a v tak zv. referenční variantě (dále jen nulové).

Tyto varianty při předpokládaném stejném objemu dopravních výkonů pro horizont r. 2010 se liší rozsahem základní komunikační sítě.

Nulová varianta v posuzovaném území neuvažuje s SO a MO. Předpokládá v tomto území dnes provozované komunikace a v návazných územích v provozu MO v úseku Zlíchov - Strahovský tunel, SO v úseku Třebonice - Řepy - Ruzyně a přeložku silnice I/6 v úseku Pavlov - Velká Dobrá.

Sporné varianty mají stejný rozsah komunikační sítě mimo posuzované území, kde se předpokládají již v provozu MO v úseku Zlíchov - Pelc Tyrolka, vysočanská radiála v úseku SO - Kbelská, v celém rozsahu radlická radiála, SO v úseku Lochkov - Lahovice - Jesenice s napojením na přeložku silnice II/101 kolem Jesenice, přeložka silnice I/6 v úseku Pavlov - SO, aktualizovaný aglomerační okruh v úseku Buštěhrad - Kralupy n.Vlt. - D8, obchvaty kolem Neratovic, Brandýsa n.L. a Záp., Jinočanská spojka, Vestecský přívaděč a mimoúrovňové křižovatky Cínovecká - Kostecká a Kbelská - Veselská. V posuzovaném území se liší polohou SO.

Navíc jsem ještě použila údaje zpřesněného modelového výpočtu dopravního zatížení pro horizont platného ÚPn, vypracovaného ÚRM a ÚDI v dubnu r. 2000, který již obsahuje celý MO.

**Tabulka BII-4** vypovídá kromě údajů o průměrných rychlostech též o stupni plynulosti dopravního provozu na vybraných 40 profilech komunikačních úseků charakteristických pro posuzované území. K tomu účelu se použila níže uvedená pětistupňová škála, která pro jednotlivé stupně určuje vztah mezi kapacitou komunikačního úseku (mezi nejbližšími křižovatkami) a předpokládanou intenzitou automobilové dopravy takto:

- 1 - dostatečná rezerva kapacity úseku pro předpokládanou intenzitu dopravy
- 2 - ve špičkovém provozu může docházet k mírnému zdržení automobilů zejména při průjezdu křižovatkami
- 3 - kapacitní možnosti úseku jsou na úrovni předpokládané intenzity dopravy; mírné zdržení a vytváření kongescí ve špičkových hodinách
- 4 - skutečné intenzity dopravy vyšší než je kapacita daného úseku; ve špičkových hodinách je třeba předpokládat zdržení a časté kongesce před křižovatkami
- 5 - výrazně vyšší intenzita automobilové dopravy, než je kapacita komunikace; tvoření dlouhých kongescí, zvýšená nehodovost.

Z uvedených komunikačních profilů jsem vybrala všechny úseky, které obsahují v té které sledované variantě stupeň 4 a 5 a vytvořila z nich tab. č.2

tab. č.2

Název úseku	Nulová	J bez MO	Ss bez MO	J s MO	Ss s MO
Patočkova (Střešovická-Myslbečova)	3	4	4	2	2
Patočkova (U Brusnice-Střešovická)	4	4	4	2	2
Milady Horákové	5	4	5	3	3
Jelení, Mariánské hradby	4	3	3	2	2
Milady Horákové (Na valech-Prašný most)	5	4	5	3	3
Milady Horákové (Špejchar-Na valech)	5	4	5	3	3
<b>Svatovítská</b>	5	5	5	4	5
Českosl. armády (Terronská-Pod Kaštany)	4	2	2	2	2
Milady Horákové (Korunovační-Špejchar)	5	4	5	3	3
Korunovační	5	4	4	3	3
Veletržní (Strojnická-M.Horákové)	5	4	5	3	3
nábř. Kpt.Jaroše (Štef.most-Dukel.hrdinů)	4	3	4	2	2
<b>Na Františku</b>	5	3	3	3	3

tab.2. pokračování

Název úseku	Nulová	J bez MO	Ss bez MO	J s MO	Ss s MO
nabř.E.Beneše(Klárov-Čechův most)	5	4	5	3	3
Křižovnická	5	5	5	4	4
Partyzánská (Vrbenského-Bubenská)	4	3	4	3	3
<b>Spojka tunel Pelc Tyrolka-Povltavská</b>				<b>4</b>	<b>5</b>
Most Barikádníků	4	3	4	2	2
<b>V Holešovičkách</b>	<b>5</b>	3	3	<b>4</b>	<b>5</b>
Povltavská (V Holešovičkách-Zenklova)	3	3	4	4	4
<b>V Holešovičkách (u Vychovatelny)</b>	<b>5</b>	3	3	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>Liberecká</b>	3	3	3	3	<b>4</b>
Strahovský tunel	3	3	3	4	4

**Rozbor:**

1. Pozitivní vliv přinese až MO.
2. Sporné varianty SO s MO jsou ve většině úseků rovnocenné.
3. Varianta Ss (SO s MO) vykazuje rozdíl (vyšší stupeň) jen ve Svatovítské, v okolí Holešoviček a na Liberecké.
4. Rozdíl v okolí Holešoviček ukazuje na chybějící tangenciální vztahy mezi sousedními MČ na severu Prahy; varianta Ss je neřeší. Zarážející je však rozdíl na Liberecké při neexistenci propojení Zenklové s touto komunikací; přitom Liberecká je radiálou s parametry rychlostní komunikace; problematika Svatovítské bude popsána dále v rozboru k tab. č. 3.
5. Ve variantě J je tangenciální spojení zajištěno přes SO vybudováním přivaděče Na Rybářece na levé straně Vltavy a připojením Čimické na pravé straně Vltavy. Nejedná se o nejkratší spojení mezi dotčenými MČ. S jistou nadsázkou lze toto spojení vnímat jako otočení dnes existující jižní trasy centrem Prahy o 180° na sever a to za cenu, že SO bude přiveden do zastavěných okrajových částí Prahy.
6. Proč ve variantě Ss nebylo též variantně zkoumáno co nejkratší spojení MČ na severu Prahy, když ideová trasa tohoto spojení, zatím bez technického průkazu, je již zapracována v platném ÚPn s realizací po r. 2010.
7. Výsledky předmětné EIA bez průkazu optimalizace dotčeného tangenciálního spojení nejsou objektivní. Jednoznačně prokazují účelovost zpracování, neboť varianta Ss byla již a priori od počátku znevýhodněna.

**Dopravně inženýrské podklady** prezentují předpokládané intenzity automobilové dopravy pro všechny varianty formou kartogramů. U vybraných komunikačních profilů, charakteristických pro posuzované území, jsem tyto intenzity zapracovala do tabulek č. 3 a č. 4. V obou tabulkách jsme zavedla jako další ukazatel skutečně zjištěné intenzity k 1.1.2000 v pracovní den v období 6 - 22 zahrnující všechna vozidla.

Tabulka č. 3 obsahuje úseky komunikací vnitřní části města. Tabulka č. 4 pojednává o radiálním spojení od Povltavské na hr. Prahy se všemi příčnými dopravními vztahy, o vnější dopravě ze severu do Prahy a návazných úsecích silničního okruhu.

**Vnitřní část města**

tab.č. 3

Název komunikace	Skutečně zjištěné intenzity AD k 1.1. 2000 v pracovní den v období 6-22 h všech vozidla včet. MHD/nákl. voz. v tisících	Nulová všech. voz./ nákl.voz. v tisících. za 24 h	J bez MO všech. voz. v tisících. za 24 h	Ss bez MO všech. voz. v tisících. za 24 h	J s MO všech.voz./ nákl.voz. v tisících. za 24 h	Ss s MO všech voz./ nákl.voz. v tisících. za 24 h
	1	2	3	4	5	6
<b>Patočkova (Střeš.-Myslb.)</b>	34,0/2,1	61,1/3,5	67,6	68,9	60,2/3,6	59,2/3,4
<b>Svatovítská</b>	25,3/0,5	57,9/2,3	42,9	43,0	<b>46,7/3,0</b>	<b>53,3/2,3</b>
<b>Evropská</b>	32,8/1,45	56,4/2,2	40,0	36,8	38,1/1,7	36,8/1,7
<b>M.Horákové (Špejch-Na Valech)</b>	<b>32,1/2,1</b>	74,9/2,1	64,6	80,3	<b>49,1/1,9</b>	<b>49,9/1,8</b>
<b>nábř. Eduarda Beneše (Klárov-Čechův most)</b>	32,45/1,3	53,7/1,7	37,0	45,7	30,4/0,9	30,9/0,7
<b>nábřeží Kpt. Jaroše</b>	35,65/1,4	43,9/1,6	39,3	48,7	23,1/0,9	23,7/1,0
<b>most Barikádníků</b>	76,56/3,5	151,8/5,5	117,6	149,8	61,2/3,1	63,2/3,1
<b>Partyzánská</b>	20,2/1,15	43,0/1,5	23,7	34,3	23,8/1,6	24,9/1,6

**Rozbor:**

- Intenzity automobilové dopravy pro horizont r. 2010 oproti současnosti:
  - předpokládají výrazný nárůst; na některých komunikacích až o dvojnásobek
  - bez MO způsobí zahlcování stávajících komunikací a tím velmi negativně ovlivní řadu funkcí města včetně kvality životního prostředí
  - s MO pozitivně ovlivní požadavky kladené na dopravu a životní prostředí
- Vztah SO s MO ve sporných variantách je vyrovnaný kromě Svatovítské. K tomu nutno poznamenat, že Svatovítská bude i ve variantě J značně exponovaná, zřejmě více, než se v této variantě předpokládá. Přes přivaděč Na Rybářce je totiž nejkratší spojení také pro tranzit od severu na jih přes Strahovský tunel. Toto spojení je o třetinu kratší, než-li objezd po celé západní části silničního okruhu.
- Údaje na ul. Milady Horákové (sl. 5 a 6) jsou zarážející; ve skutečnosti by měly mít vypovídací hodnotu nižší než je ve sl.1.
- Při vyřešení tangenciálního spojení na severu Prahy jiným způsobem poloha SO s MO neovlivňuje intenzity automobilové dopravy ve vnitřní části Prahy.

**Radiála**

tab. č. 4

Název komunikace	Skutečně zjištěné intenzity AD k 1.1. 2000 v pracovní den v období 6-22 h všech vozidla včet. MHD/nákl. voz. v tisících	Nulová všech. voz./nákl.voz. v tisících. za 24 h	J bez MO všech. voz. v tisících. za 24 h	Ss bez MO všech. voz. v tisících. za 24 h	J s MO všech.voz./nákl.voz v tisících. za 24 h	Ss s MO všech voz./nákl.voz. v tisících. za 24 h
	1	2	3	4	5	6
1 D8 před Cínoveckou		33,5/5,2	26,4	23,0	23,1/5,1	20,5/5,1
<b>2 Cínovecká (I/9-Na hlavní)</b>	<b>25,75/5,4</b>	38,0/9,1	26,5	60,8	<b>27,7/6,0</b>	<b>55, 9/10,4</b>
						<b>(je součástí SO)</b>
3 I/9		12,5/3,3	16,7	18,5	17,3/3,3	18, 5/3,8
4 II/608 před kř. s I/9		10,0/1,0	9,3	9,3	13,7/1,1	13,6/1,1
Ústecká (směr od I/9)	7,65; 15,24	12,2;10,1	15,7;21,2	19,4;15,8	8,4;10,4	17,1;13,8
5 Na hlavní	11,72/1,5	17,3	12,1	13,4	13,2/1,3	14,8;1,3
<b>a) SO:úsek D8-Ústecká</b>			56,1		<b>54,3/5,9</b>	
<b>6 Cínovecká (Na hlavní-Kostecká)</b>	<b>38,8/7,3</b>	<b>55,4/11,2</b>	<b>92,8</b>	<b>71,2</b>	<b>94,0/12,3</b>	<b>69,2/10,0</b>
a) Kostecká (vlevo od Cínovecké)		5,5/0,7	1,4	3,5	počet neuveđen	4,2
b) Kostecká (vpravo od Cínovecké)	5,7/0,7	17,3/1,3	21,9	14,8	22,4/1,7	16,9
<b>7 Cínovecká (Kostecká-Vesel./Kbelská)</b>	<b>38,8/7,3</b>	<b>73,1/11,2</b>	<b>78,9</b>	<b>68,9</b>	<b>85,7/12,3</b>	<b>73,4/11,8</b>
a) Veselská	9,3/0,65	23,6/3,9	31,3	35,7	25,5	29,0/1,1
b) Kbelská	31,2	43,2/7,9	55,4	44,5	55,8/8,9	45,3/0,9
<b>8 Liberecká (Kbelská-Vysočanská)</b>	<b>36,45/4,9</b>	<b>78,8/5,9</b>	<b>72,5</b>	<b>81,1</b>	<b>71,5/6,9</b>	<b>78,6/1,3</b>
<b>a) Vysočanská</b>	<b>17,83/9</b>	<b>25,7/1,2</b>	35,3	34,6	<b>40,4/1,3</b>	<b>40,5/1,3</b>
b) Sřelničná	24,34/1,4	31,9/1,1	31,8	27,1	28,8/1,0	26,5/1,1
<b>9 Liberecká (Vysočanská-Vychovatelna)</b>	<b>41,8/ 2,5</b>	<b>80,8/4,5</b>	<b>71,2</b>	<b>85,3</b>	<b>78,0/6</b>	<b>91,6/6,6</b>
a) Zenklova	24,18/1,2	34,8	29,1	31,8	24,1	29,4
<b>10 V Holešovičkách (před vjezdem na MO)</b>	<b>60,25/3,1</b>	101,6	80,4	101,4	<b>90,1/5,5</b>	<b>111,5/6,5</b>
<b>MO Pelc Tyrolka</b>					75,3/4,8	103/6,0
<b>Povltavská</b>	10,100	47,3	35,9/	45,8	35,9/2,0	44,0/2,2

tab. č. 4 - pokračování

Název komunikace	Skutečně zjištěné intenzity AD k 1.1. 2000 v pracovní den v období 6-22 h všech vozidla včet. MHD/nákl. voz. v tisících	Nulová všech voz./ nákl.voz. v tisících. za 24 h	J bez MO všech voz. v tisících. za 24 h	Ss bez MO všech voz. v tisících. za 24 h	J s MO všech voz./ nákl.voz v tisících. za 24 h	Ss s MO všech voz./ nákl.voz. v tisících. za 24 h
SO:D8-Ústecká			56,1		54,3/5,9	
Ústecká-Cimická			84,5		72,1/7,5	
připojení Čimické			22,4		22,8/1,1	
přivaděč Na Rybářce			26,3		21,6/0,7	
Čimická-Na Rybářce			92,6		77,2/8,1	
Na Rybář.-Kamýcká			66,3		55,7/7,0	
SO: D8-II/608				51,5		38,8/5,7
II/608-II/240				52,5		39,5/5,8

Tranzitní doprava pro variantu Ss (pro 0 a J variantu nebyla vypracována)					
Vnější kom. k SO	I/9	D8	II/608	II/240	I/7
	5,44	4,13	2,31	4,3	7,38
úseky SO	D8-II/240	II/240-I/7			
	5,04;5,14	7,5			
Vnitřní komunikace k SO	Cínovecká	Ústecká	II/240	SO Ruz. -Ř	
	4,44	3,1	3,19	8,84	

**Rozbor:**

1. Konstrukce předloženého výpočtu je postavena na hypotetické úvaze, že na D8 (Cínovecká v úseku I/9 - Na hlavní) v horizontu r. 2010, kdy bude již v provozu D8 v celé délce až na hranici se SRN, budou intenzity automobilů před Prahou obdobné, jaké tam jsou dnes. To znamená, že podle tohoto výpočtu provoz na D8 před Prahou neporoste, s čímž zásadně nelze souhlasit (řádek 1, 2). Přitom SO v tomto sektoru Prahy má přenášet nejvíce dopravních vztahů z městského provozu (ř. 2, sl.6 a ř. 5a), sl. 5) a uvedenými počty se naznačuje, že čím je SO blíže k centru tím více městských dopravních vztahů převezme. Je však nutné ozřejmit, jak se k těmto výsledkům dospělo, protože když se vezmou v úvahu všechny údaje od ř. 7 po ř. 9, jednoznačně z nich vyplývá, že na Vysočanské, tedy na Proseku se v obou variantách přímo čaruje vůči variantě nulové a zejména pak ke skutečně zjištěným intenzitám (ř. 8a)). V této lokalitě se totiž nepočítá s žádným výrazným urbanistickým rozvojem a Vysočanská neplní a ani se nepředpokládá, že bude plnit funkci průtahové komunikace i ve variantě J. Tento fakt potvrzuje taktéž JÚPn - viz tab. č. 5.
2. K údajům na ř. 10 lze konstatovat, že při jiném tangenciálním spojení, než jak je navrženo ve variantě J, budou i intenzity ve variantě Ss výrazně nižší. Bylo zřejmě záměrem variantu Ss pro tyto účely řešit bez tangenciálního spojení vnitřních městských částí Bohnice - Dejvice a tak jednoznačně prokázat její nevýhodnost. Tento postup je natolik neobjektivní, že je nutné jej odmítnout.
3. K údajům o tranzitní dopravě lze poznamenat jen tolik, že jsou hypotetické a zřejmě podhodnocené, aby ještě více vynikl význam SO pro městské vztahy. Dnes nikdo nedovede odhadnout, jaké budou zátěže v daném segmentu SO po zprovoznění D8 na hranici se SRN a co přinese připojení ČR do EU. V zájmu korektnosti by proto měla být tato nová komunikace posuzována na přípustné návrhové intenzity a nikoliv dílčí a účelově zkeslené.

### Zpřesněný modelový výpočet dopravního zatížení pro horizont platného ÚPn

Tento modelový výpočet je proveden na komunikační skelet, který oproti skeletu ve výpočtu pro předmětnou EIA má již dobudovaný celý MO. V pojednávaném území je SO řešen podle varianty J a navíc je zapojena Zenklová od jihu na Libereckou. Jiné rozdíly nejsou. Údaje vztahující se k tomuto SO označují v následující tabulce 5 jako JÚPn.

#### Vnitřní část města

tab.č. 5

Název komunikace	Skutečně zjištěné intenzity AD k 1.1. 2000 v pracovní den v období 6-22 h všech vozidla včet. MHD/nákl. voz. v tisících	Nulová varianta všechna voz./nákl.voz v tisících. za 24 h	J s MO všechna voz./nákl.voz v tisících. za 24 h	Ss s MO všechna voz./nákl.voz v tisících. za 24 h	JÚPn květen 2000
	1	2	3	4	5
Patočkova (Střeš.-Mysl.)	34,0/2,1	61,1/3,5	60,2/3,6	59,2/3,4	
Svatovítská	25,3/0,5	57,9/2,3	<b>46,7/3,0</b>	53,3/2,3	cca 50,0-odměřeno
Evropská	<b>32,8/1,45</b>	56,4/2,2	<b>38,1/1,7</b>	36,8/1,7	<b>30,6</b>
M.Horákové (Špejch - Na Valech)	<b>32,1/2,1</b>	74,9/2,1	49,1/1,9	49,9/1,8	
nábř. Eduarda Beneše (Klárov-Čechův most)	32,45/1,3	53,7/1,7	30,4/0,9	30,9/0,7	
nábřeží Kpt. Jaroše	35,65/1,4	43,9/1,6	23,1/0,9	23,7/1,0	
most Barikádníků	76,56/3,5	151,8/5,5	61,2/3,1	63,2/3,1	
Partyzánská	20,2/1,15	43,0/1,5	23,8/1,6	24,9/1,6	
<b>Radiála</b>					
1 D8 před Cínoveckou		33,5/5,2	23,1/5,1	20,5/5,1	
<b>2 Cínovecká (I/9-Na hlavní)</b>	<b>25,75/5,4</b>	38,0/9,1	<b>27,7/6,0</b>	55,9/10,	<b>56,1</b>
				(je součástí SO)	
3 I/9		12,5/3,3	17,3/3,3	18, 5/3,8	
4 II/608 před kř. s I/9		10,0/1,0	13,7/1,1	13,6/1,1	
Ústecká (směr od I/9) Ústecká za SO směrem do centra	7,65; 15,24	12,2;10,1	8,4;10,4	17,1;13,	18,6 5,0
5 Na hlavní	11,72/1,5	17,3	13,2/1,3	14,8;1,3	
<b>a) SO:úsek D8-Ústecká</b>			<b>54,3/5,9</b>		<b>24,7</b>
<b>6 Cínovecká (Na hlavní-Kostecká)</b>	<b>38,8/7,3</b>	<b>55,4/11,</b>	<b>94,0/12,3</b>	69,2/10	<b>92,4</b>
a) Kostecká (vlevo od Cínovecké)		5,5/0,7	počet neuveden	4,2	5,5
b) Kostecká (vpravo od Cínovecké)	5,7/0,7	17,3/1,3	22,4/1,7	16,9	
<b>7 Cínovecká (Kostecká-Vesel./Kbelská)</b>	<b>38,8/7,3</b>	<b>73,1/11,</b>	<b>85,7/12</b>	73,4/11,	<b>92,4</b>
a) Veselská	9,3/0,65	23,6/3,9	25,5	29,0/1,1	cca 30-odměřeno
b) Kbelská	31,2	43,2/7,9	55,8/8,9	45,3/0,9	44,4
<b>8 Liberecká (Kbelská-Vysočanská)</b>	<b>36,45/4,9</b>	<b>78,8/5,9</b>	<b>71,5/6,9</b>	78,6/1,3	<b>91,00</b>
a) Vysočanská	<b>17,83/9</b>	<b>25,7/1,2</b>	<b>40,4/1,3</b>	40,5/1,3	<b>13,9</b>
b) Sřelničná	24,34/1,4	31,9/1,1	28,8/1,0	26,5/1,1	10,1
<b>9 Liberecká (Vysočanská-Vychovatelna)</b>	<b>41,8/ 2,5</b>	<b>80,8/4,5</b>	<b>78,0/6</b>	91,6/6,6	<b>91,00</b>
a) Zenklova	24,18/1,2	34,8	24,1	29,4	cca 30-odměřeno
<b>10 V Holešovičkách (před vjezdem na MO)</b>	<b>60,25/3,1</b>	101,6	<b>90,1/5,5</b>	111,5/6	<b>79,2</b>
<b>MO Pelc Tyrolka</b>			75,3/4,8	103/6,0	79,2
<b>Povltavská</b>	10,100	47,3	<b>35,9/2,0</b>	44,0/2,2	<b>55,7</b>

tab.č. 5 - pokračování

Název komunikace	Skutečně zjištěné intenzity AD k 1.1. 2000 v pracovní den v období 6-22 h všech vozidla včet. MHD/nákl. voz. v tisících	Nulová varianta všechna voz./nákl.voz v tisících. za 24 h	J s MO všechna voz./nákl.voz v tisících. za 24 h	Ss s MO všechna voz./nákl.voz v tisících. za 24 h	JÚPn květen 2000
SO:D8-Ústecká			<u>54,3/5,9</u>		<u>24,7</u>
Ústecká-Čimická			<u>72,1/7,5</u>		<u>39,3</u>
připojení Čimické			<u>22,8/1,1</u>		<u>19,6</u>
přivaděč Na Rybářce			<u>21,6/0,7</u>		<u>13,7</u>
Čimická-Na Rybářce			<u>77,2/8,1</u>		<u>53,4</u>
Na Rybář.-Kamýcká			<u>55,7/7,0</u>		<u>42,3</u>

**Rozbor:**

1. Pro vnitřní část města, kromě Evropské, kartogram JúPn není vyčíslen; nicméně z jeho odměření lze víceméně usuzovat, že se zásadně neliší od údajů pro tuto část města ve variantě J. Z odměření se též potvrzuje moje připomínka k ul.M.Horákové-viz tab. 3. bod 3.
2. Na radiále a na SO jsou rozdíly mezi JúPn a variantou J velmi výrazné. Intenzity jsou v JúPn na SO v úseku D8 - Ústecká (ř. 5a) více jak o polovinu nižší, taktéž o dost nižší jsou i na komunikaci V Holešovičkách; z toho lze jednoznačně usuzovat, že tangenciální městské vztahy v této lokalitě nejsou vůbec tak významné, jak je účelově dokazováno ve var. J.
3. V JúPn v oblasti připojení Čimické intenzity naznačují rozvoj komerčních aktivit v těsné blízkosti zástavby MČ Dolních Chaběr a Čimic; naproti tomu uvažované intenzity pro tangenciální spojení Bohnic s Dejvicemi lze považovat za podceněné, neboť už v současnosti jsou tyto intenzity dosaženy na Čimické v MČ Čimice, s uvažovanou intenzitou pro přivaděč Na Rybářce, která je oproti variantě J výrazně nižší, nutno polemizovat zejména s ohledem na možnost vedení tranzitu v nejkratší trase ze severu Prahy na jih- viz bod 2. k tab. č. 3.

**Závěr:**

V tomto materiálu provedené rozborů na základě všech dostupných oficiálních dokumentů k problematice dopravní infrastruktury na severozápadě a severu Prahy, které bohužel byly vypracovány až po schválení platného ÚPn hl.m. Prahy, jednoznačně prokazují, že

- poloha SO v pojednávaném území nemá vliv na dopravu ve vnitřní Praze včetně Evropské,
- vnitroměstské tangenciální vztahy, které se řeší přes SO, se týkají dosud chybějícího spojení sousedních MČ na severu Prahy (Bohnice - Dejvice) a případné dopravní zátěže z MO při zahlcení ve špičkových hodinách v úseku Prašný Most - Pelc Tyrolka,
- řešení předmětných tangenciálních vztahů nebylo prověřováno variantně, přestože platný ÚPn počítá po r. 2010 s nejkratším spojením mezi MČ Bohnice - Dejvice a k tomuto spojení již dnes existují dostatečně kapacitní komunikace pro dopravní vztah MČ Bohnice - MČ Prosek (K Pazderkám - Čimická - Střelničná),
- trasa SO ve variantě J byla navržena účelově a nikoliv podle objektivních hledisek
- tvrzení, jak varianta J pozitivně ovlivní životní prostředí části centrální Prahy, je nepravdivé a zavádějící; SO v podstatě neovlivňuje centrální část Prahy; při jeho sloučení s vnitroměstskými tangenciálními vztahy naopak několikanásobně negativně ovlivní všechny dotčené MČ na severu Prahy.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem je proto nezbytné, a to před definitivním nezvratitelným rozhodnutím o vedení trasy SO na severu Prahy, prověřit ještě variantu krátkého spojení mezi MČ Bohnice - Dejvice s tunelem a středně vysokým mostem.

V Praze dne 13. 5. 2001

Ing. Hana Štichová