

**Hlavní město Praha**  
**RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

**U S N E S E N Í**

Rady hlavního města Prahy

číslo 0711  
ze dne 24.4.2001

ke zprávě o stavu přípravy Silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně - Suchdol -  
Březiněves, stavby 518 a 519

**Rada hlavního města Prahy**

**I. bere na vědomí**

zprávu o stavu přípravy Silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně - Suchdol - Březiněves, stavby 518 a 519, uvedenou v příloze č. 1 tohoto usnesení

**II. ukládá**

1. náměstkovi primátora Hejlovi

1. předložit zprávu, uvedenou v příloze č. 1 tohoto usnesení, jako informaci Zastupitelstvu hlavního města Prahy

Termín: 26.

4.2001

Ing.arch. Jan Kasl  
primátor hl.m.Prahy

Ing. Petr Švec  
náměstek primátora hl.m.Prahy

Předkladatel: náměstek primátora Hejl

Tisk: 8312

Provede: náměstek primátora Hejl

Na vědomí: odbory MHMP

## **Stav přípravy Silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně – Suchdol - Březiněves**

V současné době prudkého nárůstu automobilové dopravy v hlavním městě Praze, kdy od roku 1990 do roku 1995 narostl počet motorových vozidel o 150% a dopravní výkony na pražské komunikační síti vzrostly oproti roku 1990 o 78%, vznikla v hlavním městě kritická dopravní situace, která se zatím i nadále zhoršuje.

Jedním ze výchozích prostředků jak čelit tlaku automobilové dopravy na centrum města je urychlená dostavba nadřazené komunikační sítě města, která by na sebe soustředila rozhodující část automobilového provozu. Nedílnou součástí této nadřazené komunikační sítě je spolu s městským okruhem a radiálními komunikacemi i silniční okruh (dále jen SO).

Z publikovaných prognóz a výpočtů dopravního zatížení komunikační sítě města je zřejmé, že význam SO v této dopravní síti bude neopominutelný.

Trasa SO je zakotvena v platném ÚPn hl.m.Prahy a je zahrnuta do veřejně prospěšných staveb. Jeho navrhovaná trasa chráněna i platnými stavebními uzávěrami vydanými Odborem územního rozhodování MHMP pod č.j. 13 120/95 ze dne 31.10.1995 a pod č.j. 12 303/97 ze dne 23.4.1997.

Silniční okruh je určený pro vedení vůči městu tranzitní automobilové dopravy, pro rozvádění vnější cílové či zdrojové dopravy a pro realizaci vnitroměstských jízd mezi okrajovými oblastmi města. Dálnice a silnice, které kříží SO a navazují na městskou komunikační síť jsou a budou realizovány podle zásady, že mají extravilánové parametry jen po SO a dále za SO, v pokračování směrem k centru města, mají parametry městských komunikací funkční třídy B1 – sběrné komunikace (dle ČSN 736110) a pro jejich dimenzování je rozhodující požadavek na zajištění plynulého dopravního provozu.

Silniční okruh není investicí hl.m.Prahy, ale investicí státu. Investorem je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 00 Praha 4.

<i>Celková délka Silničního okruhu</i>	<b>82,5 km</b>
<i>V provozu</i>	<b>14,5 km</b>
<i>Ve stavbě</i>	<b>3,0 km</b>
<i>Plánovaná výstavba do r. 2010</i>	<b>28,0 km</b>
<i>Plánovaná výstavba po r. 2010</i>	<b>37,0 km</b>

Z hlediska řešení kritické dopravní situace ve městě je v současné době nejaktuálnější realizace SO v úseku Ruzyně – Suchdol-Březiněves (stavba 518 a 519). Vedení této trasy přes Suchdol bylo velmi diskutováno v rámci projednávání ÚPn hl.m.Prahy a po zvážení všech důvodů byla tato trasa SO začleněna do návrhu ÚPn a následně byla schválena i Zastupitelstvem hl.m.Prahy a tím se stala nedílnou součástí platného ÚPn. Podle ÚPn hl.m.Prahy a dalších schválených dokumentů je výstavba tohoto úseku SO plánována do roku 2010.

Podkladem pro rozhodnutí o vedení trasy SO v severozápadním kvadrantu města byly rozsáhlé studijní práce věnované právě tomuto úseku trasy, které jsou uváděny v následujícím textu.

Při sledování dnes již „historických námětů“ (zhruba od třicátých let minulého století) na řešení dopravy v Praze je zřejmé, že na rozdíl od jiného pražského území bylo vedení trasy SO v prostoru Suchdola téměř invariantní. Proto byl již dlouhá léta v území chráněn koridor pro

průchod jeho trasy. Z tohoto koridoru vybočují pouze varianty vedení trasy SO přes Roztoky a přes Řež a poslední varianty trasy pro posouzení EIA.

V dalším jsou uváděny alespoň ty nejdůležitější práce, které se danou problematikou zabývaly v nejbližší minulosti.

- 1990 - Vnější okruh Ruzyně - Březiněves, komplexní prověřovací a srovnávací studie
- 1991 - Vnější okruh ZKS, srovnávací studie roztocké a suchdolské varianty
- 1991 - Vnější okruh ZKS Ruzyně - Březiněves, optimalizace řešení varianty J
- 1992 - Expresní silniční okruh HUS, prověřovací studie varianty SC, úsek Přední Kopanina - Zdiby
- 1992 - Vyhodnocení variant expresního okruhu v severní části Prahy
- 1993 - Posouzení důsledků volby variantního řešení Expresního okruhu v Praze
- 1996 – Souborné stanovisko ke konceptu územního plánu sídelního útvaru hl.m.Prahy
- 1999 – Schválení územního plánu sídelního útvaru hl.m.Prahy ZHMP

Rekapitulace prověřovaných variant SO v úseku Ruzyně - Suchdol zpracovaných v posledních deseti letech dokladuje, že všechny zpracované varianty tras SO jsou v podstatě shodné od Ruzyně až po Přední Kopaninu. Pro přehlednost je možné je rozdělit do dvou skupin podle vedení hlavního koridoru trasy na severní (S) a jižní (J), (Příloha č.1).

Základní trasou pro skupinu severních variant vedení trasy SO je varianta S - roztocká, která má subvarianty SA, SB a SC

*Varianta S (Roztocká):* Varianta je vedena od místa rozdělení společné trasy všech variant, které je jižně od Přední Kopaniny, severně od Horoměřic, Únětic a Roztok mostem přes Vltavu a Dalejským údolím k napojení na D8 u Březiněvse. Trasa se bezprostředně dotýká rozvojového území Roztok.

*Varianta SA :* Až k východnímu okraji Roztok je vedena shodně s variantou S. Zde se odklání severním směrem, aby se vzdálila rozvojovému území Roztok a pokračuje severně od Husince a Klecan. Od tohoto místa je vedena ve společné trase variant SA, SB a SC k napojení na D8.

*Varianta SB :* Prověřuje alternativní možnosti přechodu Klecanského lomu a Klecanského háje.

*Varianta SC :* Varianta SC se vyhýbá nevhodnému vedení trasy SO kolem severovýchodního okraje Roztok a přechodu Žalovského údolí odkloněním od základního řešení (varianta S), již po vykřížení se silnicí III/2421. Trasa SO v této variantě podchází masiv Řiváče tunelem, který plynule přechází na šikmé přemostění Vltavy a tím snižuje negativní dopady na rozvojové území Řeže. Za východním portálem tunelu je trasa již nasměrována do polohy vedoucí severně od Klecan, kde se stýká s variantami SA a SB.

Pro skupinu jižních variant je výchozí trasou varianta J vedoucí přes území Suchdola tunelem. Varianty 1, 2 a K byly motivovány snahou vyhnout se při řešení nejkonfliktnějšímu úseku trasy SO, tj. jejímu průchodu Suchdolem. Jak bylo již výše uváděno, leží styčný bod severních a jižních variant v území mezi Nebušicemi a Přední Kopaninou s tím, že návaznost na úsek SO Řepy - Ruzyně je pro obě základní trasy shodná.

*Varianta J :* Již klasická a dlouhodobě sledovaná varianta trasy SO v severozápadní části města.

***Varianta J1 : Alternativa trasy J při západním vstupu do MČ Suchdol. Takto modifikovaná trasa J byla převzata do ÚPn hl.m.Prahy.***

*Varianty 1,2 :* Snaha vysunout trasu SO mimo zastavěné území Suchdola ji „vytlačily“ až do chráněných přírodních lokalit. Trasa je vedena v blízkosti Kozích hřbetů a dále severně od Suchdola v ochranném pásmu Tichého údolí, kde překonává mostním

objekte údolí Suchdolského potoka, na který navazuje tunel ve variantě 1 ražený a ve variantě 2 hloubený pod chráněným územím Roztockého háje. Varianty 1 a 2 lze z dnešní znalosti souvisejících problémů charakterizovat jako varianty nereálné.

*Varianta K* : Cílem řešení této varianty bylo vyhnout se průchodu Suchdolem v tradiční západovýchodní stopě a přiblížit k městu napojovací body uliční sítě města na trasu SO. SO je v této variantě trasován v souběhu se severní hranou Šáreckého údolí k místu přemostění Vltavy, které je shodné s variantou J. Tím se trasa SO dostává na východní okraj zástavby Suchdola. V popisovaném vedení překonává vysokým mostním objektem Lysolajské údolí a dalším objektem ulici Kamýckou. V převážné části svého průběhu se trasa dostává do konfliktů a nebo těsných souběhů s přírodními chráněnými lokalitami. Jedná se hlavně o území Tiché a Dolní Šárky, Gabrielky, Houslí, Lysolajské cihelny, Žežulky, Na vinici, Helmrovky, a Sedleckých skal. Také průchod oblastí Budovce s vytvořením bariery mezi Suchdolem a Sedleckými skalami byl hodnocen negativně.

Výstavba silničního okruhu kolem Prahy spadá svým významem pod ustanovení zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí. První dokumentace hodnotící tento úsek silničního okruhu z hlediska jeho dopadů na životní prostředí byla zpracována v průběhu roku 1998, do projednání byla dána v první polovině roku 1999. Předmětem hodnocení bylo několik variant možného vedení okruhu a jeho napojení na ostatní komunikační síť v pravobřežním prostoru mezi Březiněvsí a Suchdolem a mezi Suchdolem a Ruzyní na levém břehu Vltavy. Stavba byla rozdělena do dvou úseků, každý z nich hodnotil z hlediska vlivu na životní prostředí jiný tým odborníků. V dokumentaci byly shledány nedostatky týkající se vedení srovnávaných tras komunikace a kvantifikace významu vybudování silničního okruhu pro hlavní město jako celek. Bylo proto rozhodnuto o nutnosti dopracování dokumentace. Zpracováním prověření v celé trase Ruzyně – Březiněves byla pověřena firma ENVISYSTEM. Hodnocení bylo zpracováno v průběhu roku 2000 a v téže roce byla dokumentace znovu postoupena k projednání.

V dopracované dokumentaci o hodnocení vlivu na životní prostředí autoři srovnávali trasu komunikace ve stopě odpovídající platnému územnímu plánu - **varianta J, se čtyřmi dalšími trasami navrženými ve spolupráci sobčanskými iniciativami území pražské aglomerace - varianty Sc, Sd, Ss, T**.

Přehled a trasování variant trasy silničního okruhu pro účely hodnocení EIA

*Varianta 518+519 J*: z Ruzyně po silnici I/7 kolem lokality Na Padesátníku - jihovýchodně od Přední Kopaniny - jihovýchodně od Horoměřic - přes Suchdol - přes údolí Vltavy - jižně od Čimic - severně kolem Dolních Chaběr - Březiněves - trasa shodná s ÚPn.

Ve stopě varianty J procházejí i její podvarianty obsahující dílčí změnu v podobě navrhovaného přemostění Vltavy.

*Podvarianta 518+519 Jr*: varianta s navrhovaným patrovým mostem.

*Podvarianta 518+519 Jn*: varianta s navrhovaným nízkým mostem zhruba v 1/3 celkové hloubky vltavského údolí.

*Varianta 518+519 Sc*: z Ruzyně po silnici I/7 kolem lokality Na Padesátníku - jihovýchodně od Přední Kopaniny - severozápadně od Horoměřic - jihovýchodně od obce Černý Vůl - severozápadně od obce Unětice přes Vltavu - přes Husinec - severně okolo Klecan - po dálnici D8 - Březiněves.

*Varianta 518+519 Sd*: z Ruzyně po silnici I/7 do Tuchoměřic - západně a severozápadně kolem Tuchoměřic - jižně kolem obce Lichoceves - jižně kolem obce Velké Přílepy - severozápadně kolem Unětic - přes Vltavu - přes Husinec - severně kolem Klecan - dálnice D8 - Březiněves.

*Varianta 518+519 Ss:* z Ruzyně po silnici 1/7 do Tuchoměřic - západně a severozápadně kolem Tuchoměřic - jižně kolem obce Lichoceves - západně až severně kolem obce Velké Přílepy - severně nad obcí Úholičky přes Vltavu - severně nad Řeží - severně kolem Klecan - dálnice D8 - Březiněves.

*Varianta 518+519 T:* z Ruzyně po silnici 1/7 do Tuchoměřic - západně a severozápadně kolem Tuchoměřic - jižně kolem obce Lichoceves - západně až severně kolem obce Velké Přílepy - východně kolem obce Tursko, mezi obcemi Dolany a Debrno - přes Vltavu - západně od Chvatěrub do Úžice - dálnice D8 - Březiněves.

Dokumentace byla zpracována podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Vliv hodnocených variant silničního okruhu na životní prostředí byl zvažován ze všech možných hledisek, součástí vyhodnocení bylo i posouzení vlivu jednotlivých variant na zlepšení stavu znečištění ovzduší v referenčních místech na území hlavního města. **Představitelé města se ve svém stanovisku k dokumentaci, stejně jako její zpracovatel, přiklonili k variantě J. Důvodem pro preferenci této varianty je fakt, že v případě její realizace lze očekávat nejvýraznější zlepšení imisní situace na území Prahy, a to i s vědomím, že tato varianta bude díky silnému dopravnímu zatížení představovat riziko nárůstu koncentrací škodlivin podél vlastní trasy silničního okruhu. Z toho důvodu je vedení exponovaných částí komunikace navrhováno v tunelech. V případě varianty Sc lze rovněž očekávat přínos pro kvalitu ovzduší na území Prahy, avšak snížení imisní zátěže na vybraných silničních úsecích v centru Prahy bude menší, v některých případech dokonce výrazně menší, než u trasy J.** Podmínkou realizace silničního okruhu v tomto úseku je dořešení umístění, výšky a vzduchotechnických parametrů výduchů z tunelů na trase silničního okruhu i přívaděče Rybářka, kterým budou minimalizovány negativní vlivy komunikace na přilehlé okolí.

Pokud se týká dopravního zatížení trasy SO lze všeobecně konstatovat, že poloha trasy SO vůči městu má nezanedbatelný vliv na velikost jeho zatížení. Poloha trasy SO uváděná v ÚPn hl.m.Prahy prošla historickým vývojem, o kterém se dá říci, že ve své podstatě optimalizoval jeho trasu vůči městu tak, aby bylo dosaženo jeho přijatelné urbanistické polohy ve městě na straně jedné a aby převzal z vnitroměstských komunikací co největší podíl zatížení na straně druhé.

Jak již bylo uváděno v úvodní kapitole, je silniční okruh určený pro vedení vůči městu tranzitní automobilové dopravy, pro rozvádění vnější cílové či zdrojové dopravy a pro realizaci vnitroměstských jízd mezi okrajovými oblastmi města. Z toho je zřejmé, že SO má velký podíl i na převádění zdrojové a cílové dopravy města. Množství vůči městu čistě tranzitní dopravy lze na něm odhadovat hodnotou pohybující se cca mezi 15 – 20% jeho celkového zatížení. Tento podíl však není stejný ve všech jeho úsecích.

**Obecně lze stanovit, že čím je trasa SO od města ve vzdálenější poloze, tím má menší schopnost na sebe vázat dopravní zatížení města a její zatížení klesá a naopak.** Dále lze prokázat dopravními výpočty, že ta část dopravního zatížení, kterou nepřevzal SO, v důsledku své polohy vůči městu, pak přechází na komunikace v hustě zastavěné části města, přičemž podstatná část těchto zátěží se přesouvá na městský okruh (MO).

Po provedených výpočtech atraktivity SO, které prováděl ÚRM hl.m.Prahy pro SO ve variantách J, Sc a T lze tento fakt dokladovat v následující tabulce.

poř.č.	stavba	varianta	zatížení SO	%	zatížení MO	%
1	518+519	ÚPn	77 200	100	82 300	100
2	518+519	SC	57 200	74	100 900	123
3	518+519	T	32 200	42	129 000	157

V tabulce jsou uváděny počty všech vozidel v obou směrech za 24 hod. pracovního dne.

Pro stavbu 518+519 je na trase porovnáván profil trasy SO při přechodu Vltavy a na trase MO profil podchodu Vltavy mezi Holešovicemi a Trojou. Z uváděného tabulkového porovnání lze vyčíst jak výrazně klesá atraktivita SO se vzdáleností od města. **Pro životní prostředí Prahy je však alarmující ta skutečnost, že odsunem trasy SO od města stoupá výrazně zatížení na již tak velmi zatížené trase MO.**

Všechny výše uváděné důvody byly zvažovány při konečném výběru trasy SO v úseku Ruzyně – Březiněves a vedly i k jejímu schválení v platném ÚPn hl.m.Prahy. Do dnešního dne se nezměnil žádný z důvodů, který by celoměstského hlediska mohl změnit pohled na vhodnost výběru trasy SO schválené v platném ÚPn. **Z těchto důvodů je i nadále pro město nejvhodnější vedení trasy SO v úseku Ruzyně – Březiněves v trase schválené v ÚPn.**