

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA-SUCHDOL
Internacionální 734
165 00 Praha - Suchdol

Krajský úřad Středočeského kraje
odbor regionálního rozvoje
Ing. Ladislav Bína, CSc.
Zborovská 11,
poštovní přihrádka č. 59
150 21 Praha 5 – Smíchov

Věc:
Stanovisko Rady Městské části Praha-Suchdol ke konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu [k č.j. 99/REG/2002]

V Praze-Suchdole dne 29. května 2002

Rada Městské části Praha-Suchdol se na svém zasedání konaném dne 29.5.2001 zabývala konceptem územního plánu velkého územního celku Pražského regionu a vycházející z řady usnesení Zastupitelstva MČ Praha - Suchdol ve věci trasování SZ segmentu silničního okruhu, schválila v uvedené věci usnesení č. **85.1/2002**, jímž zavázala starostu MČ Praha-Suchdol, pana Václava Čížka, vznést a uplatnit u pořizovatele územně plánovací dokumentace – územního plánu velkého územního celku Pražského regionu v zákonné lhůtě a způsobem, který zákon a prováděcí předpisy ukládají, níže uvedené

n á m í t k y a p ř í p o m í n k y :

1. **nesouhlasíme s návrhem vedení silničního okruhu kolem Prahy ve variantě J (koridor A) spolu s přivaděčem Rybářka přes MČ Praha - Suchdol,**
2. **nesouhlasíme s návrhem přivaděče přes Suchdol po stávajících komunikacích - ulice Kamýcká - do MÚK Velké Přílepy ve variantě Ss (koridor B) a nesouhlasíme s přeložkou silnice II/101 - aglomerační okruhu ve variantě Ss (koridor B),**
3. **nesouhlasíme se závěry posouzení vlivu koncepce na životní prostředí,**
4. postup při pořizování posuzované územně plánovací dokumentace je **v zásadním rozporu s procesními pravidly** stanovenými stavebním zákonem,
5. navrhované řešení **je obsahově nekoordinováno s předchozími vypracovanými částmi a fázemi dokumentace**, a to jak obsahově, tak formálně a procesně,
6. byla **porušena zásada nezávislosti posouzení vlivů koncepcí na životní prostředí**, neboť dokumentaci posuzovanou i posudek na ni vypracoval týž tým (nebo se na něm z podstatné části spolupodílel),
7. při vypracování obsahu dokumentace i při posuzování vlivu na životní prostředí **byly varianty řešení posuzovány nesrovnatelně** a při posouzení nebyly vzaty v úvahu námitky a připomínky již dříve v minulosti opakovaně vznášené MČ Praha-Suchdol vůči řešení „schválenému„ v územním plánu hl. města Prahy.
8. **nesouhlasíme s rozšířením letiště o další paralelní vzletovou a přistávací dráhu VPD 06R/24L,**
9. **požadujeme přeložení linek vysokého napětí**, které prochází MČ:
 - a) dvě linky 110 kV vedené od východu na západ středem MČ
 - b) linka 22 kV přicházející přes Tiché údolí, procházející podél Roztockého háje a přes zahrádkářskou kolonii a pokračující přes Vltavu
 - c) linka 22 kV procházející podél západní zastavěné části MČ (Výhledy) a pokračující přes Kozí hřbety.

ODŮVODNĚNÍ:

1. nesouhlasíme s vedením silničního okruhu kolem Prahy ve variantě J (koridor A) spolu s přivaděčem Rybářka přes MČ Praha - Suchdol

Vedení silničního okruhu ve variantě J (koridor A) je v rozporu s programem rozvoje MČ Praha - Suchdol a v rozporu se všemi usneseními Zastupitelstva MČ Praha - Suchdol, které se týkají této problematiky. Jak prokázala dokumentace EIA stavby 518, 519 silničního okruhu kolem Prahy - úsek Ruzyně - Březiněves je varianta J krajním řešením. Ve stanovisku MŽP vydaném 30.4.2002 se mimo jiné uvádí „Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, ...“. Jak vyplývá z příloženého dopravního rozboru došlo by v tomto úseku ke sloučení tranzitní a městské automobilové dopravy, což by vedlo k dalekosáhlé devastaci území s rezidenčním bydlením a byla by narušena důležitá příměstská zeleň, neboť trasa prochází přímo přes přírodní památky Sedlecké skály, Zámky a Drahaňská rokle a Čimické údolí a těsné blízkosti přírodní památky Roztocký háj.

Sloučení obou druhů dopravy na rychlostní komunikaci dálničního typu je velkým bezpečnostním rizikem pro vlastní jízdu po SO zejména pak v případě peáže v tunelu SO v Suchdole mezi MÚK se silnicí II/241 a přivaděčem Rybářka a v úseku SO mezi MÚK Rybářka a MÚK Čimice - místní spojení Prahy 6 a Prahy 8.

Dalším závažným problémem je, že **čím blíže bude trasa SO k centru města, o to více budou atraktivní tunelové úseky MO s radiálními pro tranzit, zejména v nočních hodinách, protože se výrazně zkracují vzdálenosti oproti objezdu po SO a současně se tím vytvářejí podmínky pro vznik druhé severojižní magistrály (SO – přivaděč Rybářka - ulice Jugoslávských partyzánů – Vítězné náměstí – Strahovský tunel – tunel Mrázovka – Barrandovský most).**

2. nesouhlasíme s návrhem přivaděče přes Suchdol po stávajících komunikacích - ulice Kamýcká - do MÚK Velké Přílepy ve variantě Ss (koridor B) a nesouhlasíme s přeložkou silnice II/101 - aglomerační okruh - ve variantě Ss (koridor B),

Bez jakéhokoliv systémového vysvětlení se aglomerační okruh pouze ve variantě Ss (koridor B) odkloňuje od svého standardní trasy Kladno - Kralupy - Neratovice, t.j. od křižovatky s R7 u Stehelčevse se stáčí na jihovýchod k silničnímu okruhu do MÚK Velké Přílepy a kde se pak otáčí na sever na Tursko, Dolany, obchvat Kralup a Neratovice. Tím dochází k nesystémovému propojení obou okruhů a k nutnosti vzniku nové radiály (resp. dle převládajícího toku aut tangenty) navrhované od MÚK mezi Velkými Přílepy a Úholičkami a Černým Volem a Úněticemi do Suchdola a krátkým spojením v Sedlci, přes Kobylisy na Zenklovu do Libně. A právě toto účelové spojení R7 s SO po odkloněném aglomeračním okruhu vyvolává nárůst dopravní zátěže na celé „radiále“, tedy i na Kamýcké ulici v Suchdole v rozsahu cca 10 až 15 tisíc aut. Jak vyplývá z programu rozvoje MČ Praha - Suchdol, je přípustná pouze trasa tunelového propojení mezi ukončením čtyřpruhu silnice II/241 u Vltavy a budoucí křižovatkou na západním okraji Suchdola (pokračování II/241 směrem na Černý Vůl).

3. nesouhlasíme se závěry posouzení vlivu koncepce na životní prostředí (doplňek)

Autoři posouzení dochází k diametrálně odlišným závěrům než byly prezentovány v podrobnější projektové dokumentaci EIA stavby 518.519 silničního okruhu kolem Prahy - úsek Ruzyně - Březiněves. V dokumentaci ke konceptu v odstavci II.1 Vliv dopravního řešení na hlukovou zátěž obyvatelstva autoři uvádí: „... z provedeného hodnocení vyplývá, že jako varianta nejpříznivější je hodnocena varianta nejbližší ku Praze, varianta 1a.“, na proti tomu v projektové dokumentaci EIA Středočeský hygienik uvádí: „...Z hlediska ochrany veřejného zdraví před hlukem je ovšem nutno v dalším postupu přípravy realizace této akce prosazovat variantu „Ss“ oproti variantě „J““ nebo ve stanovisku ČIŽP se uvádí: „Varianta označená jako „J“ je jednoznačně nejhorší proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.“ Je nepochopitelné, proč autoři nečerpali s rozpracované dokumentace projektové EIA, když svůj elaborát dokončili jen pár týdnů před vypracováním posudku EIA.

4. postup při pořizování posuzované územně plánovací dokumentace je v zásadním rozporu s procesními pravidly stanovenými stavebním zákonem

Vážné pochybení shledáváme ve skutečnosti, že v procesu zpracování konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu nebyla dodržena procesní pravidla stanovená stavebním zákonem. Pokud je nám známo, nebylo v rozporu s ustanovením § 20 an. stavebního zákona projednáno a schváleno zadání, ani jiný právně relevantní dokument, ani nebylo přijato usnesení

zastupitelstva Středočeského kraje, z něhož by bylo možno dovodit jiný právně relevantní postup při pořizování rozsáhlé změny konceptu připravovaného dokumentu. Ustanovení § 31 stavebního zákona sice výslovně stanoví, že na provádění změn se ustanovení § 20 až 29 vztahují přiměřeně: „(1) Změnu závazné části územně plánovací dokumentace schvaluje orgán, který je příslušný ke schválení územně plánovací dokumentace. (2) Na návrh pořizovatele schvalující orgán schvaluje pořízení změn územně plánovací dokumentace, jejich zadání a stanoví postup při jejich pořízení. V odůvodněných případech může spojit zpracování a projednání konceptu řešení a návrhu změn územně plánovací dokumentace. Na obsah zadání, konceptu a návrhu změn územně plánovací dokumentace stejně jako na jejich projednávání se přiměřeně vztahuje ustanovení § 20 až § 29. Před schválením změn územně plánovací dokumentace si pořizovatel vždy vyžádá stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování. (3) O úpravě směrné části územně plánovací dokumentace rozhoduje orgán, který územně plánovací dokumentaci pořídil.“

Stavební zákon nezná pojem úprava nebo doplnění konceptu. Nehodláme být ve výkladu restriktivní, avšak považujeme za nezbytné prohlásit, že jakýkoliv zásah do konceptu, který byl vypracováván na základě určitého politického a právního zadání (ÚHZ) nutně předpokládá dokument stejné právní síly a kvality, jímž bude pro vypracování „úpravy,“ či „doplňku,“ konceptu vymezeno, čeho a jak se bude týkat. Byť se tedy stavební zákon výslovně nezabývá „úpravou (doplněním),“ konceptu, nýbrž změnami již platné a účinné územně plánovací dokumentace, nutno z povahy věci dovodit, že podmínkou pro zpracování konceptu je této fázi předcházející vypracování, projednání a schválení zadání; v uvedeném případě tím spíše, že je nutno nově formulovat celkové pojetí těchto dokumentů v nově koncipovaném systému veřejné správy a neprolongovat tak dosavadní neudržitelný stav, v němž regionální koncepce územního plánování jsou jen méně podrobnými (někdy ovšem stejně podrobnými) dokumenty, jako územní plány obcí. Tato skutečnost se velmi názorně promítla i do územního plánu hlavního města Prahy, jemuž právě tato koncepční vrstva chybí.

Nedostatek popsaného postupu je natolik **nezhoditelně invalidní**, protože natolik v rozporu s platným právem, že zakládá dle našeho názoru neplatnost tohoto postupu, kterou nelze odstranit zpětně, nýbrž pouze pro budoucí zpracovávání územně plánovací dokumentace. I proto zřejmě došlo k tomu, že obě varianty řešení (resp. všechny varianty řešení) nebyly připraveny srovnatelným způsobem. Stavební zákon jistě nebrání „tvůrčímu,“ pojetí plánovací praxe, důsledně však hájí práva a právem chráněné zájmy občanů v procesu územního plánování obcí a občanů (vlastníků) v procesu územního plánování na úrovni krajů. Protože naše městská část je důsledky navrhovaného řešení bezprostředně dotčena a protože opakovaně vznášíme námítky proti dopravnímu řešení obsaženému v územním plánu hl. m. Prahy, který není v současnosti zcela kompatibilní s dopravním řešením stanoveným v současně platném územním plánu velkého územního celku, žádáme, aby byla napravena dosavadní věcná a procesní pochybení, a trváme na tom, aby byl řádně projednán a schválen dokument, na jehož základě budou teprve prováděny změny v dosud zpracovaných fázích územního plánu velkého územního celku Pražského regionu.

Považujeme tento postup za nezbytný též proto, že pořizování tohoto dokumentu se ujala nová politická reprezentace kraje a je na ní, aby jednoznačně definovala svoji koncepci rozvoje území včetně nejvýznamnějších segmentů dopravního řešení. Nezbytnost tohoto postupu posiluje též stanovisko MŽP ČR ze dne 30. dubna 2002 pod č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. k hodnocení vlivů na životní prostředí, z něhož jednoznačně plyne, že souhlasné stanovisko se přednostně uděluje variantě „Ss,“ jakožto dopravnímu řešení přinášejícímu v dlouhodobé perspektivě komparativně nejmenší zátěž obyvatelnosti území; řešení variantou „J,“ považuje tento ústřední orgán státní správy za řešení **krajní** (str. 4 stanoviska). Proto také spojuje s udělením souhlasného stanoviska této variantě podstatně rozsáhlejší soubor předběžných podmínek pro její provedení.

Dne 18. srpna 1999 zaslalo Ministerstvo pro místní rozvoj níže obsáhleji citované stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování k návrhu územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, v němž v odstavci věnovaném souladu návrhu pražského plánu s plánem VÚC rajónu Pražské sídelní aglomerace uvádí především požadavek na koordinaci a některé další podmínky, jejichž splnění považovalo výslovně za předpoklad „pro vytvoření souladu ÚPn SÚ HMP a ÚPn VÚC PR,“ a jímž reagovalo na zjevně nekoordinovaný postup hl. m. Prahy a se zájmy nejbližšího zázemí města (středočeského kraje). Chápeme, že stávající (dosud platné) územně plánovací dokumentace pro velké územní celky (včetně pražského rajónu) ztratily v mnoha ohledech smysl a účel své existence a jsou do značné míry dokumenty mrtvými. To však nezakládá oprávnění překračovat platné právo tam, kde nebylo nahrazeno jinými, věcně i právně odpovídajícími dokumenty, což se v uvedeném případě zcela zjevně nestalo, jak je podrobněji uvedeno dále.

Je nutno napravit i vady předložených materiálů i v jiných směrech, neboť oznámení je nesprávně a nepřesně (zavádějícím způsobem) formulováno, neobsahuje bezvadné poučení zúčastněných osob, přičemž lhůta k podání námitek a připomínek je určena v rozporu se zákonem.

5. navrhované řešení je obsahově nekoordinováno s předchozími vypracovanými částmi a fázemi dokumentace, a to jak obsahově, tak formálně a procesně [stručná rekapitulace vývoje územně plánovacích dokumentací, a to územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace (VÚC), směrného územního plánu Prahy (SÚPN) a územního plánu Prahy (ÚPN) z pohledu trasování dálničního okruhu na SZ Prahy]

Dne 23. června 1976 byly usnesením vlády ČSR č. 155 přijaty územní plán rajónu Pražské středočeské aglomerace a směrný územní plán Prahy. Tímto usnesením vláda také schválila směrnice k realizaci územní plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace a směrného územního plánu Prahy jako závazné pro zpracování územních plánů nižšího stupně.

Směrnice k realizaci územní plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace v bodě 45 na str. 18 výslovně stanoví „... zajišťovat vzájemné propojení silničních radiál a plynulé rozdělení vnější dopravy na vnitroměstskou základní komunikační síť jádrového města postupnou realizací vnějšího pražského rychlostního automobilového okruhu H1, vedeného v severní části přes Roztoky s ponecháním územní rezervy pro variantní vedení přes Suchdol. Zlepšovat vzájemné propojení center osídlení aglomerace a vnější propojení radiálních komunikací“

Směrnice k realizaci směrného územního plánu hlavního města Prahy v bodě 55 na str. 20 a 21 ukládají „...hlavní automobilové komunikace vytvořit:

- městským okruhem, obemykajícím rozšířené centrální území města, vymezené na jihu krčským údolím, na východě rozhraním mezi obytnou a průmyslovou zástavbou v oblasti Malešic, na severu jižní hranou Stromovky, na západě strahovským tunelem a patou smíchovského svahu,
- vnějším automobilovým okruhem vedeným v trase Ruzyně - Řepy - - Miškovice - Březiněves - Roztoky - Horoměřice - Ruzyně, s ponecháním rezervy pro variantu vedení přes Suchdol,

Dne 21. ledna 1986 schválila vláda ČSR dvě usnesení, a to č. 23, v němž schvaluje územní plán hlavního města Prahy spolu se Směrnicemi pro uspořádání země hlavního města Prahy, a č. 24, kterým schvaluje změny a doplňky plánu rajónu Pražské-středočeské aglomerace včetně změn a doplňků Směrnic pro jeho realizaci.

Směrnice pro uspořádání území hlavního města Prahy v bodu 63 na str. 15 a 16 ukládají „...rezervovat v území potřebné plochy pro základní komunikační systém,se zaměřit přednostně na výstavbu západní a severní části středního dopravního okruhu,“

Změny a doplňky Směrnic pro realizaci územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace uvádí v bodě 26 na str. 9 a 10 následující: „Bod 45/ zní: »Zajišťovat vzájemné propojení silničních radiál a plynulé rozdělení vnější dopravy navnitroměstskou základní komunikační síť jádrového města postupnou realizací vnějšího pražského rychlostního automobilového okruhu H1, vedeného v severní části přes Roztoky. Postupně realizovat vzájemné propojení center aglomerace a vnější propojení radiálních komunikací...«“

Unesením č. 23 byl schválen územní plán Prahy, v němž se oproti směrnému územnímu plánu pro Prahu z roku 1976 již nehovoří o územní rezervě a ani přímo o trase přes Suchdol. Jak vyplývá ze změn plánu VÚC pražského rajónu schválených usnesením č. 24, je územní rezerva trasy přes Suchdol vypuštěna. Tato změna, to jest vypuštění suchdolské územní rezervy, byla provedena na základě připomínek Hlavního architekta Prahy. V dochovaném dokumentu IV. Výsledky připomínkového řízení k návrhu změn se uvádí: „Hlavní architekt hl. m. Prahy ... nemá žádné zásadní připomínky, pouze doporučuje, aby byl upřesněn text týkající se vývoje počtu obyvatel Prahy, Dále je požadována úprava textové části týkající se variant severní části okruhu H1. Tato i další dílčí připomínky byly respektovány.“ Tím byla z územního plánu VÚC usnesením vlády vypuštěna (zrušena) územní rezerva pro trasu přes Suchdol a trasa okruhu zůstává umístěna přes Roztoky.

Dne 10. listopadu 1993 bylo vládou České republiky přijato usnesení č. 631 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005, kde se v bodě III. ukládá ministru hospodářství ve spolupráci s primátorem hlavního města Prahy určit trasu silničního okruhu kolem Prahy v rámci územně plánovací dokumentace velkého územního celku pražské aglomerace. Toto usnesení nebylo splněno. Plán VÚC ještě nebyl dodnes přijat, v současné době je připravován jeho koncept. Naopak Praha schválila v září 1999 svůj plán jako plán obce, což sice

odpovídalo platnému právnímu stavu, ale což bylo ve zcela zásadním rozporu s charakterem jejího správního území. V něm umístila silniční okruh na SZ Prahy ve variantě „J„ přes Suchdol.

Dne 13. září 1995 přijala vláda České republiky usnesení č. 516, o schválení 2. doplňku územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace a příslušné nařízení, kterým se vyhláší 2. doplněk závazné části územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace. Tyto změny se vztahují k dálnici D8 a okruhu na SZ Prahy se netýkají. **Tedy trasa zůstává umístěna přes Roztoky a územní rezerva pro trasu přes Suchdol není obnovena.**

Dne 18. června 1998 zasílá Ministerstvo dopravy souborné stanovisko k návrhu územního plánu Prahy, v němž výslovně uvádí, že „... s návrhem vyhlášení všech akcí souvisejících se SO a radiálních komunikací navazujících na dálnice a silnice I. a II. třídy nacházející se na území hl. m. Prahy za veřejně prospěšné stavby souhlasíme. Konstatujeme však, že u SO lze vyhlásit veřejně prospěšnou stavbu jen část procházející územím hl.m. Prahy. Z těchto důvodů požadujeme, aby byl SO jako celek schválen a vyhlášen jako veřejně prospěšná stavba až v rámci schvalovacího procesu ÚP VÚC Pražského regionu.“ **Ani toto stanovisko a tento požadavek nebyly pražskou radnicí akceptován.**

Dne 18. srpna 1999 zaslalo Ministerstvo pro místní rozvoj níže citované stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování k návrhu územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, v němž v odstavci věnovaném souladu návrhu pražského plánu s plánem VÚC rajónu Pražské sídelní aglomerace uvádí především požadavek na koordinaci a některé další podmínky, jejichž splnění považovalo výslovně za předpoklad „pro vytvoření souladu ÚPn SÚ HMP a ÚPn VÚC PR.“

Dne 18. srpna 1999 zaslalo Ministerstvo pro místní rozvoj stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování k návrhu územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a v něm v odstavci věnovaném souladu návrhu pražského plánu s plánem VÚC rajónu Pražské sídelní aglomerace uvádí:

„2. Zhodnocení souladu návrhu ÚPn SÚ HMP s územně plánovací dokumentací vyššího stupně.

Pro území Pražského regionu byl zpracován územní plán rajónu Pražské - středočeské aglomerace, který schválila vláda usnesením č. 155 ze dne 23.6.1977. V roce 1986 byly schváleny jeho změny a doplňky vládním usnesením č. 24 ze dne 21.1.1986. Dne 13. září 1995 schválila vláda ČR usnesením č. 516 druhý doplněk územního plánu rajónu Pražské sídelní aglomerace.

S ohledem na dynamicky se rozvíjející prostor regionu včetně hlavního města Prahy bylo v roce 1994 rozhodnuto o zpracování nové územně plánovací dokumentace pro uvedené území - územní prognózy velkého územního celku Pražského regionu (dále jen ÚPn VÚC PR). Zpracováním konceptu řešení byl ověřen územní rozvoj a výhledové uspořádání všech funkčních složek. Jeho projednávání bylo časově i věcně koordinováno s projednáváním konceptu ÚPn SU hlavního města Prahy, které je přirozeným centrem regionu.

V souvislosti s přípravou novely stavebního zákona MMR zvolilo postup, že věcné dopracování problematiky územního rozvoje pražského regionu bude na základě výsledků z projednání konceptu ÚPg VÚC PR provedeno ve formě územního plánu velkého územního celku (dále jen ÚPn VÚC PR). Souborné stanovisko pro dopracování návrhu ÚPn VÚC PR a doplnění územních a hospodářských zásad pro zpracování ÚPn VÚC PR byly vyhotoveny na základě projednání konceptu řešení ÚPg VÚC PR. Oba dokumenty byly projednány a schváleny pod čj. MMR 5786/98/588 - 33.

Pořízovaný ÚPn VÚC PR bude ve smyslu zápisu čj. MMR 8814/1999 o koncentračním jednání dne 25.5.1999 mezi hlavním městem Prahou a Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvem dopravy a spojů a Ministerstvem pro místní rozvoj využit k závaznému určení trasy jihovýchodního segmentu silničního okruhu Prahy.

Zpracování návrhu bude koordinováno s ÚPn SÚ HMP tak, aby vznikly dvě věcně propojené územně plánovací dokumentace.

Splnění těchto podmínek je předpokladem pro vytvoření souladu ÚPn SÚ HMP a ÚPn VÚC PR.“

Dle našeho názoru nebyly tyto podmínky, ve vztahu k platné právní úpravě (stavebnímu zákonu) velmi problematické a značně nepřehledné, splněny dodnes. Nebylo tomu tak tudíž ani dne 9. září 1999, kdy byl projednán a schválen zastupitelstvem hl. m. Prahy přes vznesené námítky a připomínky (z nichž o mnohých nebylo tímto zastupitelstvem v rozporu s právem vůbec rozhodnuto, neboť nebyly předloženy k řádnému projednání) územní plán Prahy.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že je zcela nepochybné, že trasa „J„ SZ okruhu kolem Prahy vedená v pražském územním plánu přes Suchdol je v rozporu se stále platným územním plánem VÚC. V územním plánu Prahy nebylo dále kromě jiného respektováno usnesení vlády ČR č. 631 ze dne 10. 11. 1993 a stanovisko Ministerstva dopravy a spojů k návrhu plánu Prahy z 18. 8. 1999, nejsou dodrženy podmínky Ministerstva pro místní rozvoj jakožto nadřízeného orgánu územního plánování.

Nutno též v této souvislosti zásadně odmítnout právní názor vyjádřený v dopisu ze dne 8. února 2002 pod č.j. 2218/2002-31 odborem územního plánování Ministerstva pro místní rozvoj ve věci závaznosti ustanovení územního plánu rajónu středočeské aglomerace, a to v souvislosti s uplynutím tzv. „návrhového období“. Tento termín nevyjadřuje lhůtu platnosti územního plánu, nýbrž určuje období, po němž lze obecně realizovat urbanistické rozvojové záměry, které nebyly zahrnuty do režimu uvnitř návrhového období. S uplynutím návrhového období nelze spojovat zánik platnosti a účinnosti právního předpisu, kterým byla závazná část územního plánu vyhlášena. Nebylo-li v takovém právním předpisu stanoveno jinak, platí tento předpis až do jeho výslovného zrušení, popřípadě do jeho částečného nebo úplného nahrazení předpisem novým. Pojmová nepřesnost a neurčitost termínu „návrhové období“, vedla ostatně k odstranění tohoto pojmu ze stavebního zákona i z prováděcí vyhlášky č. 131/1998 Sb., o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci (zachováno zůstalo pouze v přílohách – formuláři registračních listů, z nichž bylo vypuštěno novou vyhláškou č. 135/2001 Sb. téhož názvu!!).

6. byla porušena zásada nezávislosti posouzení vlivů koncepcí na životní prostředí, neboť dokumentaci posuzovanou i posudek na ni vypracoval týž tým (nebo se na něm z podstatné části spolupodílel)

Jak je z předložené územně plánovací dokumentace i z předloženého posouzení vlivů na životní prostředí zřejmé, že jak na vypracování konceptu s datem říjen 2000, tak na vypracování posudku vlivů na životní prostředí s datem prosinec 2000 se podílely osoby též firmy AURS spol. s r. o. Tímto postupem byla ovšem porušena zásada nezávislosti, jak je obsažena v ustanovení § 9 odst. 3 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů: „*Oprávněné osoby, které se podílely na zpracování dokumentace, jsou z vypracování posudku vyloučeny.*“ [Podrobnější úpravu pak stanovovala tehdy platná prováděcí vyhláška č. 499/1992 Sb., o odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí a o způsobu a průběhu veřejného projednávání posudku].

7. při vypracování obsahu dokumentace i při posuzování vlivu na životní prostředí byly varianty řešení posuzovány nesrovnatelně a při posouzení nebyly vzaty v úvahu námítky a připomínky již dříve v minulosti opakovaně vznášené MČ Praha-Suchdol vůči řešení „schválenému“, v územním plánu hl. města Prahy - varianta J

I nadále trvají veškeré (rovněž opakovaně) vznášené námítky a připomínky ke zvolenému dopravnímu řešení, s nimiž se vskutku zodpovědně zatím žádný z pořizovatelů nevyrovnal. Přes dlouholetý a prokazatelný odpor občanů i politických představitelů MČ Praha-Suchdol setrvalo hl. město Praha jakožto pořizovatel územního plánu města, a nyní i Středočeský kraj jakožto pořizovatel územního plánu VÚC Pražského regionu prakticky na bezvariantním řešení dopravy (varianty sice byly do doplňku zařazeny, ale jejich prezentace a hodnocení zpracovatelem v textové části je předem diskvalifikující) středem rostlé zástavby rodinných domků. Zvolené dopravní řešení silničního okruhu v parametrech má nepochybně charakter neměstské rychlostní komunikace expresní (dálniční) a svými důsledky poškodí urbanistický rozvoj Městské části Praha-Suchdol, aniž ovšem napomůže vyřešení svízelné dopravní situace v severním předpolí hl. města Prahy, neboť se nachází příliš vzdáleno místům největší vnitroměstské dopravní zátěže (vnitroměstských přepravních vztahů), jimž by vyhovovala již v minulosti připravovaná a předpokládaná varianta s nízkovodním přemostěním v Podbabě s dalším pokračováním okolo Bohnic a Čimic dále na východ Prahy, avšak příliš blízko městu pro řešení regionálních a nadregionálních dopravních vztahů a zátěží (zejména zátěží dopravou kamionovou).

Ani svod dopravy na „silničním okruhu“, ba ani svod přivaděče do tunelu neumožní vyřešit základní nedostatky spojené se zátěží území vyvolanou nevhodnou lokalizací přechodu silničního okruhu přes řeku Vltavu v nevhodné poloze pod Suchdolem (vzdáleněji od Prahy) a s tím spojenou dopravu po přivaděčích a jejich pozemním křížení před přechodem komunikace přes řeku. Nelepší se tak ani podmínky pro vhodný urbanistický rozvoj obce, což je v rozporu se základními zásadami stanovenými zadáním (ÚHZ), potvrzenými Konceptem, Souborným stanoviskem i Návrhem územního plánu ve vztahu k rozvoji urbanistické struktury vnějšího městského osídlení.

Kromě toho nebyly dosud zpracovány vskutku důvěryhodné projekty, které by prokazovaly, že zvolená řešení nebudou poškozovat životní (zejména obytné) prostředí obce. Nedůvěryhodné jsou rovněž údaje, s nimiž byla a je průběžně MČ seznamována. Zvolené dopravní řešení je nepochybně více důsledkem prosazování zájmů stavebních společností než zájmů obyvatel námi spravovaného území. Za demagogické a skutečnému stavu neodpovídající považujeme v této souvislosti tvrzení,

kteřá odůvodňují nevratné poškození námi spravovaného území dopravními zátěžemi v blízkém sousedství MČ Praha-Suchdol, aniž však prokazatelně ozřejmila přínosy trasy „J“.

V souvislosti s neprověřením dalších možností řešení tak zůstala zcela opomenuta varianta doporučená MDS ČR jeho stanoviskem ze dne 18. června 1998 pod č.j. 21 516/98 – 330 řešit dopravní zátěž se severního sektoru města „*místním /méně kapacitním – pozn. MČ/ spojením Dejvic s Bohnicemi nízkovodním mostem přes Vltavu, které v této pražské lokalitě zcela chybí,*“ ačkoliv na tuto skutečnost jak naše městská část, tak například MČ Lysolaje a další opakovaně upozorňovaly.

Předpokládáme, že budou skutečně zodpovědně posouzeny přednosti a nedostatky jednotlivých variant řešení dopravy v severozápadním až severovýchodním sektoru hl. m. Prahy a v navazujícím území Středočeského kraje, a to i vzhledem k dalším věcným souvislostem, mezi nimiž za významnou považujeme skutečnost, obsaženou ve stanovisku ze dne 3. prosince 2001 podepsaném náčelníkem GŠ Armády ČR ing. Jiřím Šedivým [ohrožení hustě osídlených částí území, jimiž prochází nejvýznamnější a nekapacitnější dopravní tahy (typicky právě MČ Suchdol), velké množství umělých staveb, které představují pro případný pohyb ozbrojených sil překážky a ohrožení atd.].

K tomu uvádíme rekapitulaci usnesení a vyjádření k dosavadnímu pořizování územních plánů rajónu Pražské středočeské aglomerace (VÚC), směrného územního plánu Prahy (SÚPN) a územního plánu Prahy (ÚPN):

- a) stanovisko MNV v Suchdole ze dne 30. ledna 1990, obsahující nesouhlas s vedením trasy H1 v systému ZAKOS,
- b) protest Rady MNV v Suchdole ze dne 14. března 1990, obsahující protest místních občanů proti dálničnímu okruhu (doloženo 2172 podpisy),
- c) usnesení č. 4/8 a č. 4/12 ze dne 3. října 1991, obsahující výslovný nesouhlas s vedením trasy dálnice přes Suchdol a požadující prověřit náměty na jiná řešení, která usnesení výslovně uvádí,
- d) usnesení č. 5/10 ze dne 27. února 1992, obsahující výslovný souhlas s návrhem řešení zpracovaným a předloženým Ateliérem DUA, které by prakticky eliminovalo všechny nepříznivé dopady spojené s průchodem Městskou částí Praha - Suchdol,
- e) usnesení č. 10/1 ze dne 21. října 1993, trvající na nesouhlasu s jakýmkoliv vedením trasy varianty J a považujícím za jediné přijatelné řešení DUA, to jest trasu hloubeného tunelu pod Suchdolem, kdy přes Suchdol a Sedlec nepovede žádný přivaděč,
- f) usnesení č. 2/1 a č. 2/2 ze dne 9. května 1995, obsahující nejrozsáhlejší zdůvodnění zamítavého stanoviska k návrhu změny a doplňku platného Územního plánu HMP o veřejně prospěšné stavbě silničního okruhu (SO) v úseku Ruzyně-Suchdol-Březiněves,
- g) usnesení č. 2/10 s přílohou, ze dne 21. září 1995, obsahující stanovisko k možnému (přijatelnému) řešení dopravy na území Suchdola,
- h) usnesení č. 3/4/95 ze dne 19. října 1995, obsahující vyjádření k předloženým variantám přivaděčů k expresnímu okruhu přes Suchdol a s jeho jednoznačným odmítnutím,
- i) usnesení č. 2/10 ze dne 30. října 1995, jímž byl schválen Program rozvoje Městské části Praha - Suchdol a jímž bylo uloženo zpracování odborného posudku ke Konceptu územního plánu,
- j) usnesení č. 4/1 ze dne 16. listopadu 1995, obsahující odmítnutí všech šesti variant předložených řešení dopravy po přivaděčích, a v usnesení č. 4/7 z téhož dne, obsahující svolání ke členům ZHMP ve věci řešení dopravy na území MČ Praha - Suchdol,
- k) usnesení č. 5/1 z 14. prosince 1995, obsahující stanovisko Městské části Praha - Suchdol ke "Konceptu" územního plánu HMP, obsahující jednak věcné námitky proti navrženému dopravnímu řešení, jednak zásadní námitky procedurální,
- l) stanovisko ze dne 24. července 1996, obsahující zamítnutí zakrytého řešení ESO v předloženém návrhu,
- m) stanovisku ze dne 16. srpna 1996, potvrzující stanovisko MČ Praha - Suchdol z července toho roku,
- n) usnesení č. 17/9/97 ze dne 20. února 1997, obsahující neschválení změny stavební uzávěry pro SO, neboť ZMČ nesouhlasilo a nesouhlasí s vedením okruhu Suchdolem,
- o) usnesení č. 31/1/98 ze dne 11.6.1998, obsahující nesouhlas s dopravním řešením silničního okruhu v podobě uvedené v Návrhu územního plánu HMP.

- p) usnesení č. 4/1/99 ze dne 13.5.1999, obsahující nesouhlas se závěry uváděnými v dokumentaci posuzující vliv stavby 518 a 519 - silniční okruh Ruzyně-Suchdol-Březiněves na životní prostředí (E.I.A.) a připomínky k dokumentaci.
- q) usnesení č. 7/19/99 ze dne 4.11.1999, obsahující nesouhlas se způsobem projednání Územního plánu hl.m. Prahy a požadující vyjmutí trasy J z plánu.
- r) usnesení č. 9/12/00 ze dne 6.4.2000, obsahující požadavek změny ÚP hl.m. Prahy - vyjmutí části trasy SO Ruzyně-Březiněves ze závazné části ÚP, nesouhlas s tím, aby se Kamýčká ul. stala přirozeným přivaděčem ke kterékoliv variantě SO
- s) usnesení rady č. 49/1 ze dne 4.1.2001, obsahující stanovisko k dokumentaci EIA stavby "Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518, 519, kde jsou popsány další ekologičtější varianty mimo zastavěné území a kde je prokázána jejich technická rovnocennost.

v nichž zastupitelstvo MČ Praha-Suchdol opakovaně vyjádřilo nesouhlas s vedením silničního okruhu intravilánem Suchdola a s procedurálním postupem při projednávání věci; zejména napadalo způsob projednání námitek a připomínek ZHMP, které se řádně právně nevypořádalo se **všemi vzesenými námitkami a připomínkami**, jak mu ukládá (ukládal i v inkriminované době) stavební zákon.

8. nesouhlasíme s rozšířením letiště o další paralelní vzletovou a přistávací dráhu VPD 06R/24L a s vyhlášením hlukových zón

Osa paralelní VZP 06R/24L, o kterou by se mělo letiště rozšířit, prochází přes zastavěnou část MČ Praha - Suchdol. Za dominantní provozní stav se pokládají přílety na této nové dráze v denní době - asi 80% letových dnů. A jak vyplývá ze studie firmy Techson zpr.č.147/00 z 08 jsou izofony $L_{Aeg}=55$ dB hluku z provozu letadel umístěny nad zastavěným územím MČ Praha - Suchdol a tím dojde ke zvýšení hlukové zátěže několika tisíc obyvatel a zasažení areálu ČZU. Varianta J silničního okruhu by vedla souběžně mezi VZP 06R/24L a VPD 24.

9. požadujeme přeložení linek vysokého napětí, které prochází MČ:

- a) dvě linky 110 kV vedené od východu na západ středem MČ
- b) linka 22 kV přicházející přes Tiché údolí, procházející podél Roztockého háje a přes zahrádkářskou kolonii a pokračující přes Vltavu
- c) linka 22 kV procházející podél západní zastavěné části MČ (Výhledy) a pokračující přes Kozí hřbety.

Základním cílem rozvoje městské části Praha Suchdol je vytvoření svébytného urbanizovaného prostoru, který vznikne propojením jeho dosud oddělených částí. Předpokladem je dostavba centrální části obce s rozvinutím funkcí obchodu, služeb a cestovního ruchu. Linky VN vedou přes tato rozvojová území a brání tím naplnění tohoto záměru a využití atraktivních pozemků k zástavbě.

ZÁVĚR

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že v dosavadním procesu pořizování byla porušena zákonná ustanovení jak po stránce věcné, tak po stránce procesní. S ohledem na tyto výše popsané skutečnosti, které činí dosavadní postup věcně i právně v této fázi pořizování **nezhoditelně invalidním a neprojectatelným**,

n a v r h u j e m e,

- aby byl proces pořizování přerušen a aby byly následně uvedeny do řádného právního stavu a do souladu s platnými zákony [zejména s dotčenými ustanoveními stavebního zákona a zákona o krajích (krajské zřízení), zákona o hl. městě Praze a zákona o obcích (obecní zřízení)] veškeré procesní postupy pořizování tohoto dokumentu,
- aby byl připraveno, projednáno a schváleno řádné zadání pro zpracování (dopracování) konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu, aby bylo zadáno řádné prověření všech tras, a to s přihlédnutím ke stávajícímu i budoucímu vývoji území a aby byl tento postup trvale koordinován s hlavním městem Prahou a jeho dotčenými městskými částmi, které připraví podle okolností změny stávajícího územního plánu na srovnatelné (regionální) úrovni,
- aby byla po tuto dobu z důvodů neprojectování trasy pozastavena realizace silničního okruhu v trase „J“,
- aby byl následně projednán koncept, jehož nová struktura, odpovídající jak obsahem, tak formou zpracování požadavkům komplexního pojetí regionálního rozvoje širšího zázemí hlavního města

Prahy a oprávněných zájmů Středočeského kraje, bude definována novým zadáním, a aby byl tento proces řádně uzavřen projednáním a schválením souborného stanoviska (opět v těsné koordinaci s hlavním městem Prahou a jeho dotčenými městskými částmi),

- aby byl následně vypracován návrh územního plánu velkého územního celku Pražského regionu koordinovaný s návrhem změn územního plánu hl. města Prahy tak, aby bylo následně možno realizovat veškeré potřebné investice v území bez zbytečného prodlení.

Přílohy: - dopravní rozbor - text
- dopravní rozbor - tabulka
- program rozvoje MČ Praha Suchdol

.....
Václav Čížek
starosta Městské části Praha-Suchdol

Dopravní rozbor - příloha stanoviska ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu v oblasti dopravy v území severně od hl.m. Prahy – říjen 2001 - zaměřený na severozápadní část kvadrantu hl.m. Prahy a přilehlé okolí pražského regionu.

Předmětná dokumentace pojednává o výhledových dopravních vztazích automobilové dopravy v dané oblasti pro časový horizont po r. 2015.

Zpracovatelem této dokumentace je AURS, s. r.o., modelové dopravní zatížení na komunikacích zpracoval Útvar rozvoje hl.m. Prahy.

Na území hl.m. Prahy pro toto časové období se již předpokládá zcela funkční celý systém nadřazené komunikační sítě, tj. silniční okruh (SO), městský okruh (MO) a všechny velkokapacitní radiály. Z pohledu současného stavu komunikační sítě v celé oblasti lze tedy takto definované časové období brát jako cílové řešení pro dlouhodobý horizont.

V pojednávaném území dominantní postavení zaujímá trasa SO. Dokumentace ji v severozápadním kvadrantu řeší ve třech koridorech A (varianta J), B (varianta Ss), a C (varianta Sc) s dílčími modifikacemi a v severovýchodní části připouští i více podvariant.

Zpracovatel dokumentace konstatuje, že v severozápadním kvadrantu je trasa SO již kodifikována platným ÚP hl. m. Prahy, protože jeho zpracování proběhlo na rozdíl od ÚP VÚC PR rychleji a trasa prochází téměř v celém rozsahu územím hl. m. Prahy. Menší část pak vede územím Horoměřic, které s tím souhlasí a v malém rozsahu zasahuje též do území Zdib, kde je možná modifikace směrového vedení tak, aby se Zdibům trasa zcela vyhnula (přímknutím k zástavbě Dolních Chaběr).

Zpracovatel dokumentace dále považuje ověřování variant v koridorech B (var. Ss) a C (var. Sc) v tomto kvadrantu za absurdní, i když rovněž poznamenává, že v konceptu ÚP hl.m. Prahy byla trasa SO invariantní toliko s dílčími subvariantami vedenými v jednom koridoru (A - var. J).

Dále připomíná, že nové koridory v tomto sektoru byly testovány teprve v rámci procesu EIA (2000-2001, zpracování dokumentace vlivů stavby SO na životní prostředí stavby 518 a 519 silničního v okruhu úseku Ruzyně - Březiněves), aniž by se zabývaly obsluhou přilehlého území a že je proto nelze hodnověrně srovnávat s koncepcí přijatou ve schváleném ÚP hl. m. Prahy a taktéž již ověřovanou koncepcí v ÚPD Pražského regionu.

V duchu této negace variantních tras SO (koridor B a C) je pak v podstatě zpracována celá dokumentace, ať už .technická tak i strategická EIA, která dochází k úplně odlišným závěrům než projektová EIA stavby 518, 519 silničního okruhu úseku Ruzyně Březiněves. Zpracovatel tímto přístupem na jedné straně **bagatelizuje zákonný proces EIA, na straně druhé přiznává, že v rámci konceptu ÚP hl. m. Prahy nebyly zkoumány další varianty.**

Právě na základě této dokumentace měla být získána **objektivita pro srovnání variant SO** v koridoru A (dále var. J), koridoru B (dále var. Ss) a koridoru C (dále var. Sc). Je zarážející, že autoři nedokázali spolupracovat s řešiteli dokumentace projektové EIA a převzít alespoň základní informace, neboť ta se problematikou vlivu na životní prostředí zabývá mnohem podrobněji.

Pro přehlednost jsme naše stanovisko rozdělili do následujících částí:

- I. Úvod - včetně historie
- II. Koncepční pojetí
- III. Výpočty modelového zatížení
- IV. Počet mimoúrovňových křížení (MÚK)
- V. Inženýrské objekty
- VI. Investiční náklady

I. ÚVOD - VČETNĚ HISTORIE

Zpracování projednávané dokumentace je postaveno na premise, že čím bude trasa SO vzdálenější od centra Prahy, tím klesá její účinnost pro městské vztahy a narůstá „vysoký“ podíl vnitroměstských vztahů, které se musí řešit výstavbou dalšího mostu na severu Prahy.

Filozofii sloučení tranzitních a vnitroměstských vztahů na SO začalo vedení hl. m. Prahy uplatňovat na počátku 90. let minulého století, i když v té době v platném **ÚP VÚC Pražské středočeské aglomerace** a nutno podotknout, že **tento plán platí dosud, je trasa SO zakotvena ve variantě S vedené severní části Roztok**. Taktéž v té době platný ÚP hl.m. Prahy počítal s výstavbou krátkého spojení mezi Prahou 6 a Prahou 8 přes Troju v místech, kde dnes jsou rozvojové plochy ZOO. Na začátku 90 let minulého století bylo vypracováno několik studií variantního řešení SO na SZ Prahy.

Jednalo se o varianty vedení trasy SO a jejich napojení na městské komunikace:

a) Suchdolem

- varianta J (identická s koridorem A předmětné dokumentace); procházející středem Suchdola a její různé podvarianty např. s průchodem pod Roztockým hájem - autor Ing. Merta - PUDIS. Nejprve byla tato trasa řešena v úrovni domů, pak v zářezu, pak z části krytém zářezu a nyní v hloubeném tunelu (dle ÚP hl. m. Prahy - identická s koridorem A předmětné dokumentace)
- varianta K; autor Ing. Klika (dnes pracovník MŽP ČR) - cílem řešení této varianty bylo vyhnout se průchodu Suchdolem v západovýchodní stopě a přiblížit k městu napojení SO. Trasa okruhu je vedena mezi Šáreckým a Lysolajským údolím, které pak přechází vysokým mostem a dalším mostem ulici Kamýckou, dále pokračuje k mostu přes Vltavu, který je shodný jako u varianty J. V převážné části svého průběhu je trasa v konfliktu a nebo těsném souběhu s přírodními chráněnými lokalitami. Jedná se hlavně o území Tiché a Dolní Šárky, Gabrielky, Houslí, Lysolajské cihelny, Žežulky, Na vinici, Helmrovky, a Sedleckých skal.
- varianta jižního obchvatu přivaděče kolem areálu České zemědělské univerzity; autor Ing.Landa - Cityplan;
- od téhož autora byl i návrh dopravního připojení západní terasy Roztok vysokým mostem přes Tiché údolí na SO ve variantě J
- varianta tunelového průchodu přivaděče pod areálem České zemědělské univerzity - autor Ing. Merta - PUDIS
- varianta DUA; - autor Ing. Malina, Ing. Paleček - ateliér DUA na objednávku MČ Praha 6 - koncepčně jiné řešení dopravy v Praze, vedení městského okruhu tunely od Strahovského tunelu pod Střešovicemi, Hanspaulkou, s mostem přes Vltavu mezi Podbabou a Sedlcem, s tunely pod Bohnicemi a Kobylisy a dále s napojením na průmyslový polookruh, s tunelovým průchodem pod Suchdolem komunikace od letiště.

b) v přilehlém okolí pražského regionu

- varianta Sc (identická s koridorem C předmětné dokumentace), která byla iniciována Suchdolskou samosprávou - autor Ing. Merta - PUDIS
- varianta T (trasa SO až u Kralup nad Vltavou) - autor Ing. Merta - PUDIS

Sumarizaci všech známých tras SO na SZ Prahy, tj. od počátku úvah v 30. letech minulého století včetně studií na počátku 90. let minulého století zpracoval pak kolektiv ze stavební fakulty ČVUT.

Společným znakem všech těchto variant (kromě varianty DUA) je, že vůbec nebraly v úvahu již existující urbanizaci daného území a sledoval se jen požadavek uplatnění vedením hlavního města Prahy na všechny varianty - řešit přes SO vnitroměstské vztahy,

kteře se dosud realizují centrem města, a to z důvodu předpokládaných trvale malých tranzitních zátěží na odpovídajícím segmentu SO. Základním nedostatkem porovnávání variant v 90. letech bylo to, že nebyly srovnávány za stejných vstupních podmínek (především výhledové dopravní zatížení, urbanizace území apod.). Přes tento fundamentální nedostatek, přes nesouhlasné stanovisko dotčených městských částí Praha Suchdol, Lysolaje a Dolní Chabry, přes nerespektování stanovisek rozhodujících orgánů státní správy (MDS ČR a MMR ČR), přes nerespektování vládních usnesení a současně s porušením stavebního zákona, neboť plán obce (hl.m Prahy) musí být v souladu s plánem vyšší kategorie (VÚC pražské-středočeské aglomerace), byla varianta J v zářij 1999 začleněna pražským zastupitelstvem do ÚP hl.m. Prahy. Zároveň byl také do tohoto plánu umístěn most v Podbabě jako krátké spojení přes Troju (směrný ukazatel ÚP hl.m. Prahy - až po dostavbě SO)

Teprve až při posuzování variant v rámci procesu EIA v roce 2000 byly navržené varianty posouzeny za shodných vstupních podmínek (varianty J, Sc, Sd, Ss a T). Ze stanovisek dotčených orgánů státní správy (MŽP - ochrana ovzduší, ČIŽP, Magistrát hl.m. Prahy - odbor ochrany ovzduší, Krajský hygienik stř. kraje apod.), z posudku, z veřejného projednání posudku EIA vyplývá výrazně vyšší přijatelnost varianty Ss ve srovnání s variantou J.

Varianta Ss byla jednoznačně doporučena ve stanovisku Středočeského kraje ze dne 17.4.2001 a je označena jako jedna z přijatelných v následném stanovisku Středočeského kraje (říjen, listopad 2001).

Posudek EIA uvádí, že „z hlediska vlivů na životní prostředí je doporučeno preferovat realizaci varianty Ss, která je vyhodnocena v dlouhodobém horizontu jako vhodnější. Realizaci varianty J lze připustit pouze v případě, že bude prokázána její všestranná a dlouhodobá výhodnost pro hl.m. Prahu.“ **Ve Stanovisku o hodnocení vlivů Ministerstva životního prostředí z 30. dubna t.r.** se k doporučeným variantám konstatuje, „Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. **Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.**“ **Dopravně inženýrské výpočty**, jejichž zpracovatelem je Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy a o něž se v EIA opírala argumentace ve prospěch varianty J, byly v posudku EIA klasifikovány jako nedostatečně průkazné.

II. KONCEPČNÍ POJETÍ

SO kolem Prahy má splňovat tyto požadavky:

- propojit jednotlivé dálnice a silnice vnější komunikační sítě – **MDS ČR deklaruje tento SO jako součást páteřního panevropského dálničního systému (IV. multimodální koridor)**,
- převést veškerou tranzitní dopravu,
- rozvádět vnější dopravu se zdrojem nebo cílem v Praze,
- zabezpečit část vnitroměstských tangenciálních vztahů, (tj. spojení obou břehů Vltavy v severní části Prahy) .

V řešeném území se nachází komunikace R7, silnice II/240, silnice II/241, silnice II/608, D8, I/9 a silnice II/101 (tzv. aglomerační okruh).

V příloze č. 2 je každá varianta schematicky znázorněna zvlášť a v příloze č. 4 jsou obě varianty spolu zakresleny do pojednávaného území.

Varianta J (koridor A v konceptu ÚP VÚC)

Podle ÚP hl.m. Prahy:

na území hl.m. Prahy v úseku Dolní Chabry - Suchdol jsou navrženy čtyři mimoúrovňové křižovatky (MÚK):

- MÚK s silnicí II/608 (staré Teplické) v Dolních Chabrech je pro zapojení vnějších zátěží z I/9 (z Neratovic) přes II/608 na SO.
- MÚK Čimice je z důvodu spojení Prahy 8 a Prahy 6 - městská automobilová doprava a též jako nabídka pro zátěže z Libně přes Zenklovu na R7 - Chomutovská.
- MÚK Rybářka- na levé straně mostu přes přivaděč Rybářka slouží především k místnímu spojení obou břehů Vltavy (Dejvice, Bohnice) a dále pro zapojení vnějších vztahů končících v Dejvicích.
- MÚK Výhledy - se silnicí II/241(od Černého Vola) má sloužit kromě připojení silnice II/241 na SO také jako obchvat Horoměřic pro dopravu přijíždějící k SO z vnějšku. Dále by přes tuto křižovatku měla být svedena doprava projíždějící Suchdolem (II/241 - ulice Kamýcká), která by dále pokračovala po SO na MÚK na levé straně mostu a dále přivaděčem Rybářka zpět na II/241 – Kamýcká. Je ovšem otázka, zdali se podaří najít technické řešení, které by znemožnilo přímý průjezd po Kamýcké či po ulicích Dvorské a Suchdolské.

v přílehlé části pražského regionu

- se předpokládá přeložka silnice II/240 v úseku Velké Přílepy-Horoměřice do nové trasy se zapojením do R7 u Tuchoměřic (v této trase je navržena varianta Ss).
- MÚK se silnicí II/240 jižně od Horoměřic má sloužit pro připojení komerční zástavby, která je v ÚP Horoměřic plánována mezi stávající zástavbou a SO. S touto křižovatkou a především zástavbou ovšem nepočítá ÚP hl.m. Prahy - vyvolání neplánovaného nárůstu dopravy na přivaděči z Dejvic přes Jenerálku.
- Aglomerační okruh silnice II/101 (spojnice měst Kladno, Kralupy nad Vltavou, Neratovice) je řešen invariantně s přeložkami dvou úseků do nových tras (Stehelčevce-Tursko a Debrno-Chvatěruby (obchvat Kralup s mostem přes Vltavu u Dolan)- Úžice-Neratovice).
- Připouští se i možnost nerealizace přeložky silnice II/240, ale pak bude potřeba stávající úsek silnice II/240 od Velkých Přílep upravit a směřovat na Suchdol a peážít v tunelu SO přes přivaděč Rybářka dovést zátěže do Dejvic k Vítěznému náměstí.

Z četnosti a významu MÚK vyplývá, že **SO v této variantě má především plnit funkci obslužné místní komunikace na severu Prahy.**

Sloučení této funkce s funkcí rychlostní komunikace dálničního typu (viz uvedená deklarace) je **velkým bezpečnostním rizikem pro vlastní jízdu po SO** zejména pak v případě peáže v tunelu SO v Suchdole mezi MÚK se silnicí II/241 a přivaděčem Rybářka a sloučení tranzitní dopravy a vnitroměstské automobilové dopravy na SO v úseku mezi MÚK Rybářka a MÚK Čimice - místní spojení Prahy 6 a Prahy 8.

Dále je nezbytné připomenout, že do relativně úzkého území hl.m. Prahy, jehož šířka činí cca 6 km (vzdušná čára od Staroměstského nám. k zač. tunelu SO v Suchdole) jsou situovány dvě velkokapacitní komunikace (SO a MO), které svou kapacitou **vytvářejí nabídku k expanzi automobilové dopravy do „jádra,, města.**

Již dnes má centrální část města absolutní nedostatek parkovacích a odstavných stání . Klade se důraz na budování záchytných parkovišť po obvodu města v místech s navazující ekologickou hromadnou dopravou, především pak u metra. Budou záchytná parkoviště na Vítězném a Kobyliském náměstí? Dnes jsou tato území zcela urbanizována a pro budoucnost je neakceptovatelné zatahovat do obytné zástavby tato účelová zařízení. Dalším závažným problémem je, že **čím blíže bude trasa SO k centru města, o to více bude atraktivní MO s radiálami pro tranzit, zejména v nočních hodinách, protože se výrazně zkracují vzdálenosti oproti objezdu po SO a současně se vytvářejí i podmínky**

pro vznik druhé severojižní magistrály (SO – přivaděč Rybářka - ulice Jugoslávských partyzánů – Vítězné náměstí – Strahovský tunel – tunel Mrázovka – Barrandovský most).

Varianta Ss (koridor B v konceptu ÚP VÚC)

Řešením systémově odpovídá dosud platnému ÚP VÚC Pražské středočeské aglomerace a **odděluje funkci rychlostní komunikace dálničního typu od funkce místní obslužné komunikace pro spojení sousedních částí na severu Prahy.**

Na území hl.m. Prahy

- předpokládá místní krátké spojení Bohnice – Sedlec, které se vyhýbá rozvojovému území ZOO a botanické zahrady (krátký tunel pod Bohnicemi - pokračování ulice k Pazderkám a středně vysoký most přes Vltavu napojený do Kamýcké a Podbabské v Sedlci).
- přivaděče na SO vedou po stávajících komunikacích, důležitý význam má MÚK silnicí II/608 (staré Teplické) se SO; **zhotovitel předmětné dokumentace se touto MÚK vůbec nezabýval** (o významu této MÚK bude blíže pojednáno v části III.).

V přilehlé části pražského regionu

- MÚK severně od Klecan počítá jen s místním napojením Klecan, Řeže a Větrušic
- úsek SO **od Velkých Přílep na R7 (Chomutovskou) je shodný s přeložkou silnice II/240 ve variantě J.**
- aglomerační okruh (AO) je řešen s přeložkami dvou úseků s tím, že na rozdíl od varianty J (koridor A) a Sc (koridor C) je úsek od Stehelčevse na R7 namísto do stávající II/240 u Turska napojen do křižovatky II/240 s SO u Velkých Přílep, dále se aglomerační okruh vrací po stávající II/240 k Tursku a dále na druhý úsek Debrno-Úžice, který je shodný s variantou J a Sc. Oproti těmto variantám se **AO prodlužuje o dalších cca 5 km.**
- přivaděč ze Suchdola na SO (MÚK u Velkých Přílep) je navržen v nové trase, a to nikoliv z důvodu velikosti zátěží ze SO do Suchdola a Dejvic, ale pro zátěže od Kladna vedené přes přeložku aglomeračního okruhu (viz předchozí bod) .. **Účelově se tak vytváří tangenta Kladno – Suchdol – Kobylisy -Zenklova, která způsobuje nárůst dopravy po celé trase, tedy i po Kamýcké v Suchdole v rozsahu cca 10 – 15 tisíc automobilů.** Ve variantě J jsou všechny zátěže od Kladna na SO směřovány po R7. **Varianta Ss při vybudování MÚK se silnicí II/608 v oblasti napojení Klecan je s variantou J zcela srovnatelná a rozdělení zátěží od Kladna nemá vůbec opodstatnění. Taktéž není třeba z důvodů vyšších zátěží budovat novou komunikaci souběžnou se stávajícími silnicemi II/240 a II/241 v úseku Velké Přílepy-Suchdol.**
- autorům dokumentace se podařilo nalézt pokračování varianty Ss za křižovatkou s D8 v severovýchodním segmentu, takže nedochází k peáži po D8 směrem ku Praze

Zpracovatel projednávané dokumentace podle doloženého kartogramu (komunikační síť s výhledovým počtem vozidel) dále nastínil okruh následujících problémů:

- *komplikace existujících a plánovaných ekonomických aktivit obcí Tuchoměřice a Kněževes* - k tomu uvádíme, že krátkodobé komerční aktivity nelze upřednostňovat na úkor objektivního posouzení trasy SO (stavba se životností 100 a více let). Každá silnice má ochranné pásmo, ve kterém lze realizovat ostatní stavby jen na základě povolení výjimky se silničního zákona a přitom v tomto prostoru se již nachází R7 a počítá se s přeložkou II/240.
- *malý počet MÚK* – podrobně bude pojednáno v části IV.
- *nezbytnost čtyřpruhového uspořádání komunikace od Velkých Přílep do Černého Vola* - tento požadavek považujeme za neopodstatněný – viz předchozí odstavce a část III.
- *výrazně by se zkomplikovalo řešení přestavby I/9* - je naší povinností vůči budoucím generacím nalézt co nejobjektivnější řešení.

- *bylo by zřejmě nutné realizovat další most přes Vltavu mezi Prahou 6 a Prahou 8 - na tomto požadavku je přece postavena varianta Ss, aby se dopravní funkce rychlostní komunikace dálničního typu neslučovala s funkcí místní obslužné komunikace.*

III. VÝPOČTY MODELOVÉHO ZATÍŽENÍ

Výpočty modelového zatížení představují hypotézy o vývoji dopravních vztahů automobilové dopravy na komunikační síti v daném území podle předpokládaného urbanistického rozvoje a demografického vývoje k určitému časovému horizontu s cílem optimálního navržení tras velkokapacitních komunikací v tomto území.

Všechny výpočty modelového zatížení pro území hl.m. Prahy a přilehlého okolí vypracovaly instituce hl.m. Prahy. Pro dokumentaci EIA to byl Ústav dopravního inženýrství hl.m. Prahy (ÚDI) a pro pracovní verzi návrhu ÚP VÚC PR-2015 a koncept ÚP VÚC PR po r. 2015 - Útvar rozvoje hl.m. Prahy (ÚRM) - viz příložená - tabulka

ÚDI na vlastním počítačovém programu akcentoval vlastní město a přiléhající okolí pojal jen okrajově. V případě jeho výpočtů se zkoumaly situace, kdy není ještě zcela funkční celý systém nadřazené komunikační sítě (všechny velkokapacitní komunikace), podrobně o tom hovoří příloha č. I.

ÚRM zpracoval výpočty modelového zatížení na počítačovém programu německé licence. Pro r. 2015 není ještě funkční severovýchodní část SO, po r. 2015 je již funkční celý systém nadřazené komunikační sítě (MO, SO, všechny velkokapacitní radiály).

Základním prvkem všech výpočtů je rozdělení řešeného území na určitý počet urbanistických obvodů vzájemně propojených dopravními vztahy. Tyto vztahy jsou pak definovány vyhledáváním tras s co nejmenším počtem odporů na cestě (počet jízdnic pruhů, úrovně křižovatky apod.).

K těmto maticím dopravních vztahů přístup nemáme, nicméně z celkových hypotetických objemů zátěže na komunikační síti v daném území je možné posoudit objektivitu zpracování.

K tomuto účelu jsme zpracovali tabulku a pro orientaci v ní ještě grafické schéma komunikační sítě na severu Prahy.

V tabulce jsme rozhodující úseky komunikací rozdělili podle současné praxe na radiální vztahy (komunikace směřující do centra) a tangenciální vztahy (komunikace vedou po obvodu ve vztahu k centru).

Pro komplexnost jsme doplnili i severovýchodní část SO, která je ve variantě J nastíněna ve třech modifikacích a ve variantě Ss ve dvou (severně nebo jižně od Libeznic). Zvolili jsme jednu modifikaci shodnou pro obě varianty a to A1 a B1. Považujeme tento případ pro posouzení účinnosti SO za dostačující.

Tabulka dále obsahuje:

- skutečné intenzity automobilové dopravy (AD), avšak jen v některých úsecích, které jsme měli k dispozici, rozdíl mezi současností a stavem k 1.1.2000 by neměl být výrazný, neboť v posledních několika letech se pohybují roční nárůsty mezi 3-4%, a to jen na některých úsecích - ÚDI
- počty vozidel AD, vypočtené pro dokumentaci EIA (uvedeny pouze pro celkový přehled) - ÚDI
- počty vozidel AD pro pracovní návrh ÚP VÚC PR – 2015 (MMR r. 2000) - ÚRM
- počty vozidel AD pro koncept ÚP VÚC PR po r. 2015 (projednávaná dokumentace) - ÚRM.

V následujícím rozboru se především zaměříme na sloupce 7 a 8 (koncept ÚP VÚC PR po r. 2015) a jen v některých případech porovnáme s návrhem ÚP VÚC PR – 2015 či s EIA.

ROZBOR:

1. Prosecká radiála od křižovatky s Kbelskou a MO (4Rd) – f)) a 2T)

Zátěže jsou prakticky ekvivalentní na rozdíl od výpočtů pro EIA. V části prosecké radiály od I/9 až po křižovatku s Kbelskou (4Ra) – c) je účinnost varianty Ss nižší. Proč tomu tak je, lze odvodit z rozdílných počtů na D8 před I/9 (1 R) – **tyto počty objektivně vzato by se však neměly lišit. Rozdíly jsou také na Kbelské (3T), ale proč, když v obou variantách jde o stejnou trasu na D8 či na SO.** Rozdíly jsou i na ostatních komunikacích, nikoliv rozhodujících v této části území, kdy **naopak ve variantě J je cesta po SO výrazně delší (6Tc), 5Rc)).**

2. Silnice II/608 (5R)

Zprovozněním prosecké radiály (4Ra) – d)) pozbyla významu hlavní dopravní tepny Ve variantě J:

- úsek 5Rb) slouží jako přivaděč od I/9 na SO (ve variantě Ss tato funkce odpadá).
- na území města se využívá jako vnitřní radiála od Libně (5Rf) – d)) se zapojením na SO přes novou komunikaci (6R).
- V pracovní verzi návrhu ÚP VÚC PR – 2015 se navíc ještě počítalo s rozdělením zátěží od Kobyliského nám. i na Čimickou, která byla takto posuzována i v EIA (5Ta) a dále po Čimické až na SO).
- Limitujícím místem na této vnitřní radiále je Zenklova v místech kulturně chráněného objektu „Na Vlachovce„ (5Rf)), kde má komunikace jen dvoupruhové uspořádání. Přesto v pracovní verzi návrhu ÚP VÚC PR – 2015 se na tomto úseku uváděl počet 50 tisíc vozidel za 24 hod. V konceptu ÚP VÚC PR po r. 2015 **činí tento počet 40 tisíc v obou variantách. Pokud by tento počet nastal ve skutečnosti, bude na Zenklově automobilová doprava celodenně v kongesci (dopravní zácpa).**

Ve variantě Ss

- **Ize rovněž realizovat vnitřní radiálu, ale předmětná dokumentace se tím vůbec nezabývala. Přímou se nabízí propojení II/608 s přivaděčem od Klecan na SO souběh obchvatu Klecan s MÚK SO a D8.**
- **Napřímením ulice K Ládví v Čimicích, kde je nyní tzv. „s,, a zapojením do ulice Dopraváků by vzniklo spojení pro Bohnice a přes most v Sedlci i pro Dejvice na II/608 a dále na I/9 či severovýchodní segment SO.**

3. Silnice II/241, II/240 a II/101 (aglomerační okruh)

Ve variantě J

- se předpokládá přeložit úsek silnice II/240 do nové trasy od Velkých Přílep se zapojením do R7 u Tuchoměřic (7Tb)). V této trase je navržen SO ve variantě Ss (I Ta₃).
- v oblasti Horoměřic jsou na SO navrženy dvě MÚK. Zdůrazňuje se, že MÚK - Výhledy se silnicí II/241 (8Ra)) má sloužit jen pro Statenice a Horoměřice. Tato MÚK byla jak v pracovní verzi návrhu ÚP VÚC PR – 2015 tak i v nejnovějším schématu sítě hlavních komunikací v hl.m. Praze (Ročenka dopravy Praha 2001 – zpracovatel ÚDI) řešena jako poloviční se zapojením toliko od Horoměřic resp. Černého Vola. Teprve v předmětné dokumentaci (koncept ÚP VÚC PR po r. 2015) je tato MÚK v kartogramu nastíněna i se zapojením do Suchdola, nikoliv průjezdem po Kamýcké, ale patrně přes Suchdolskou a Dvorskou (8Rb) – odpovídají tomu i počty vozidel.
- MÚK od stávající silnicí II/240 v pokračování po Horoměřické o 66% zvyšuje zatížení na Horoměřické oproti variantě Ss (9Rc)) z důvodu připravované komerční zástavby na jihu Horoměřic.
- aglomerační okruh (10 Ta) – d)) je řešen se dvěma přeložkami a to v úseku Stehelčevy-Tursko a Debrno-Úžice, zdůrazňuje se potřeba zapojit Úžice (MÚK na D8 – průmyslová zóna) do spojení Kladno – Kralupy - Neratovice.
- všechny zátěže od Kladna na SO jdou po R7.

Ve variantě Ss

- vůbec se nehovoří o tom, že trasa SO v úseku Velké Přílepy – R7 (1Ta₃) je totožná s přeložkou sil.II/240 (7Tb))
- bez jakéhokoliv systémového vysvětlení je aglomerační okruh řešen přes MÚK u Velkých Přílep a dále pak vede delší trasou (cca o 5 km) na Tursko, Dolany, obchvat Kralup a Neratovice. T.j. přeložka od R7 u Stehelčevse (od Kladna) se odkloňuje na MÚK s SO u Velkých Přílep (14R), a dále pokračuje novou radiálou mezi Velkými Přílepy a Úholičkami a Černým Volem a Úněticemi (9Ra), 8Ra), 8Rb), 8Rc)) do Suchdola a krátkým spojením Sedlec – Bohnice (5Tc), 5Tb), 5Ta) a 5Rf)), přes Kobylisy na Zenklovu do Libně. A právě toto účelové spojení R7 s SO po odkloněném aglomeračním okruhu vyvolává nárůst dopravní zátěže na celé „radiále“, tedy i na Kamýcké v Suchdole v rozsahu cca 10 až 15 tisíc aut, která od Kladna pokračují přes most v Sedlci do oblasti Prahy 8 a 9. Tím to propojením vzniká tangenta, která nabízí trasu kratší než po okruhu. Dochází zde k nežádoucímu spojení aglomeračního a silničního okruhu a tím k popření základní funkce aglomeračního okruhu.
- **nutno položit základní otázku – proč? Při zapojení II/608 do SO u Klecan postrádá toto účelové spojení jakoukoli logiku. Proč se nelogicky prodlužuje aglomerační okruh a v té spojitosti se zatížení v úseku Úžice – Neratovice (10 Td)) ve variantě Ss snižuje o 53% oproti variantě J?**

4. R7

Proč v úseku Brandýsek – Stehelčevse (10Ra)) jsou výrazné rozdíly mezi oběma variantami – **počty by měly být přibližně stejné (varianta J – 39 000 a varianta Ss – 42 200).**

5. Evropská u SO (11R)

Při zapojení II/608 do SO u Klecan by měly být počty podobné a nikoliv výrazně vyšší u varianty Ss (varianta J – 24 200 a varianta Ss 28 000).

6. R6

Proč jsou výrazné rozdíly mezi variantami v úseku Pavlov – Jeneč (12Ra)) – opět by počty měly být podobné (varianta J – 51 600 a varianta Ss - 47 500).

7. Komunikace na letišti

Proč je v obou variantách uvažováno tak vysoké zatížení, když letišti v dohledné době bude spojeno s centrem některým z druhů ekologické hromadné dopravy – (metro nebo rychlodráha).

8. Silnice III. třídy v úseku Tuchoměřice – R7- Kněževse – Jeneč (9Tb), 9Tc), 9Td), 9Te)).

Prodloužení jízdy po SO mezi R7 a R6 by mohlo být kompenzováno vyšší kvalitou jízdy a vyšší rychlostí . Na druhou stranu lze rovněž k tomu použít obdobnou situaci ve variantě J při výrazném zkrácení jízdy vnitřním městem, a to přes přivaděč „Rybářka,, ulicí Jugoslávských partyzánů do Dejvic, Strahovského tunelu, tunelu Mrázovka až na Strakonickou radiálu, namísto objezdu po celé západní části SO.

9. Krátké spojení Bohnice – Sedlec (5Tc)) a Kamýcká v Suchdole (8Rb))

Jaké počty automobilů lze předpokládat na tomto spojení? Jde především o všechny dopravní vztahy severu města mezi sousedními částmi, které na pravém břehu Vltavy již dnes propojuje čtyřpruhově uspořádaná komunikace (4Tb), 4Tc), 5Ta), 5Tb)). V úsecích 5Ta) a 5Tb) se v budoucnu počítá s vybudováním tramvajové trati, i v tomto případě se čtyřpruhově uspořádání těchto úseků zachová.

Máme za to, že počty, které ÚRM prezentoval v květnu r. 2001, zcela potřebu pokryjí. Tehdy nechal radní Kovařík prověřit na ÚRM dopravní rozbor k dokumentaci EIA, který vypracovala Ing. Štichová (do 31.7.2001 pracovnice odboru dopravy MHMP) a v květnu r. 2001 osobním dopisem zaslala panu primátorovi (dodnes na něj nedostala odpověď). Zátěžový model pro most v Sedlci a SO ve variantě Ss prezentoval Ing. Věrtelář z ÚRM radnímu MČ Suchdol Ing. Hejlovi a za Ekoforum Ing. Havlovi. Intenzity AD na mostě byly v počtu cca 13 tisíc vozidel a nárůst v ulici Kamýcké v Suchdole činil cca 800 aut.
Umožňuje řešit hromadnou dopravu (BUS, TRAM, TROLEJBUS) mezi Prahou 6 a Prahou 8 - velmi důležité dopravní propojení stanic metra A a metra C

Máme rovněž za to, že v Suchdole (8Rb)) nárůst zátěží z plánovaných komerčních aktivit na území Horoměřic nikterak výrazně nezmění zátěže uvažované v tomto úseku ve variantě J.

10. **Prezentovaná větší účinnost SO ve variantě J:**

Větší účinnost SO ve variantě J v úsecích (1Tc₁ – 1Tc₃) a taktéž u severovýchodní části SO (SV a SVR) vzhledem k předchozím připomínkám nemůžeme považovat za údaj objektivní.

11. **Sloučení tranzitní a městské automobilové dopravy ve variantě J.**

Mezi MÚK Rybářka a MÚK Čimice a MÚK s silnicí II/608 - t.j. most přes Vltavu a Čimické údolí, Drahaňské údolí **dojde ke sloučení tranzitní dopravy s městskou automobilovou dopravou** - nárůst o cca 25 až 30 tisíc 1Tb - pro ilustraci uvádíme kritickou situaci na Barrandovském mostě a Jižní spoje, což je systémově stejné řešení. Dále je nutné zdůraznit, že po SO **nemůže být realizovaná hromadná doprava (BUS, TRAM)**, což na rozdíl od krátkého spojení Sedlec - Bohnice ve var. Ss je možné.

IV. POČET MIMOÚROVŇOVÝCH KŘÍŽENÍ (MÚK)

Nelze souhlasit s konstatováním, že trasa SO ve variantě Ss má výrazně nižší počet MÚK a v důsledku toho klesá její schopnost obsluhy území.

Tento požadavek lze akceptovat na obslužné místní komunikaci, nikoliv však na **silničním okruhu, který je zařazen do panevropské dálniční sítě.**

Pokud se bude realizovat napojení II/608 do SO přes přivaděč u Klecan je počet MÚK ve variantě Ss v souladu s požadavkem na zapojení dálnic a silnic do SO v řešeném území. **Naproti tomu varianta J předpokládá přeložku části sil.II/240 a ze SO dělá v podstatě místní obslužnou komunikaci.**

Přitom výpočty modelového zatížení i ve variantě Ss předpokládají na SO zátěže srovnatelné se zátěžemi v některých dalších úsecích SO.

V. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

Ve variantě J nejsou uvedeny dva velké mosty, a to přes Čimické údolí (délka 200 m) a Drahaňské údolí (délka 500 m).

Posudek EIA k tomu říká: „ ... **nejvyšší počet nadstandardních technických řešení obsahuje varianta J (mosty přes údolí Vltavy, Čimické údolí, Drahaňské údolí, hloubené tunely Suchdol a Zámky, ražený tunel Rybářka). Varianta Ss obsahuje z technicky náročných staveb, pouze, most přes údolí Vltavy.**„

Protože v dokumentaci EIA se místní krátké spojení Bohnice- Sedlec neřešilo, je třeba do inženýrských objektů ve variantě Ss ještě započítat i ražený tunel pod Bohnicemi a středně vysoký most přes Vltavu.

Ve variantě J jsou v místě tunelů v Suchdole též značně složité stavebně geologické podmínky. Ve variantě Ss jsou hodnoceny jako takřka bezproblémové. Máme za to, že i s řešením spojení Bohnice – Sedlec budou oproti variantě J vždy výrazně jednodušší.

VI. INVESTIČNÍ NÁKLADY

Dokumentace EIA uvádí náklady na variantu J ve výši 8,925 mld. Kč a na variantu Ss 8,655 mld. Kč. Přitom u varianty J nebyly započítány náklady na likvidaci přebytku zeminy (4,5 mil. m³ – odvoz a uložení), které se odhadují nejméně na 3 až 5 mld. Kč. Ve variantě Ss bude i s místním krátkým spojením Bohnice – Sedlec přebytek zeminy výrazně nižší (bez krátkého spojení činí pouze 0,3 mil. m³). Zjevně zde nejsou promítnuty ani výrazně vyšší stavebně technické nároky trasy J. (viz výše).

V obou variantách byla komunikace SO navržena v uspořádání 2x 3 pruhy. Při realizaci spojení Bohnice – Sedlec nemá komunikace 2x 3 na SO ve variantě Ss opodstatnění.

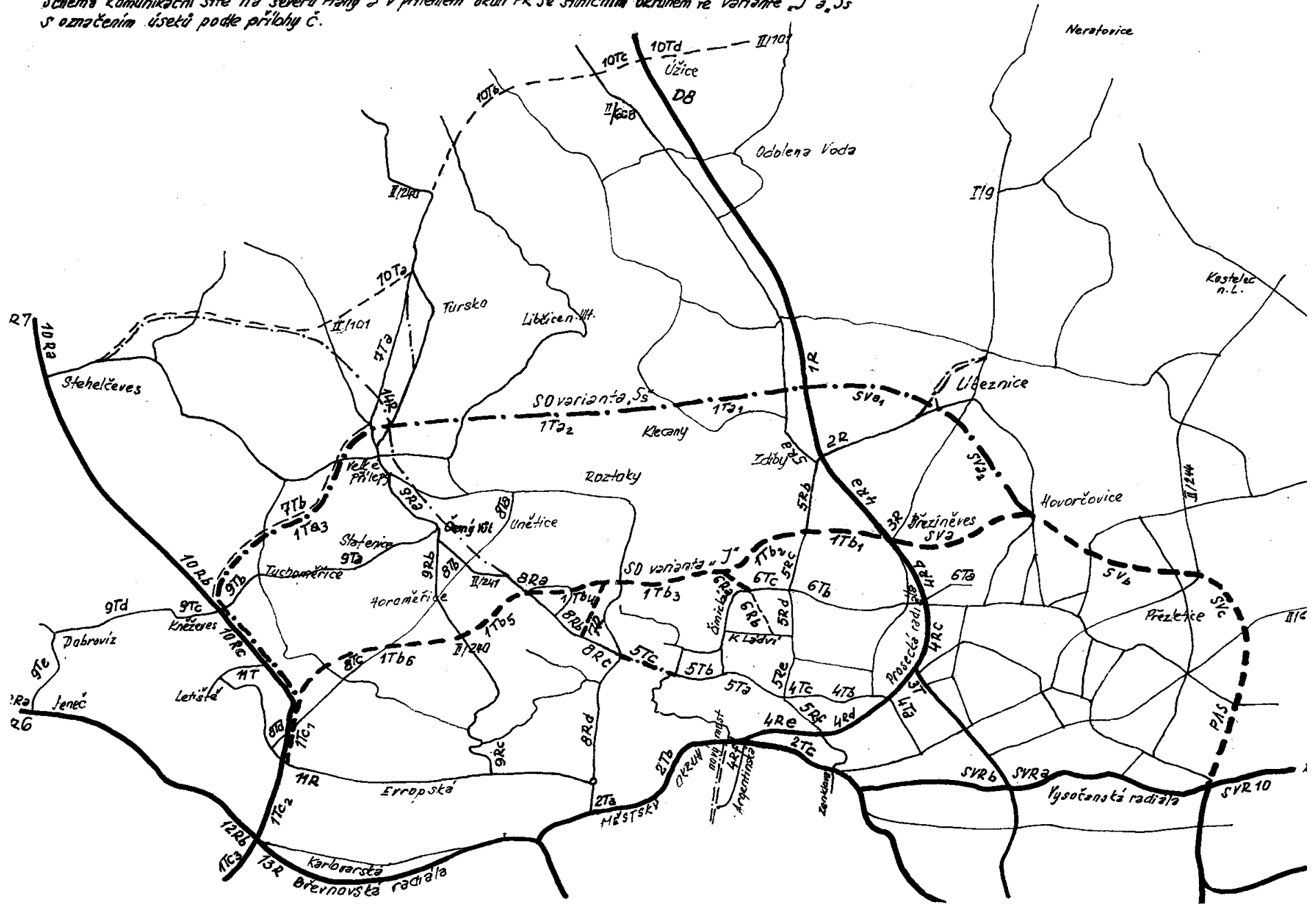
Úspora pravděpodobně i s výraznou rezervou zcela pokryje náklady na spojení Bohnice – Sedlec, další úspora bude i z titulu nepotřebnosti překládat část II/240 do nové trasy.

Celkové vícenáklady ve variantě J by nepochybně dosáhly několika miliard Kč!

Varianta Ss má i další přednosti:

- bude vyžadovat 15 – 20 x nižší potřebu příkonu elektrické energie (ve variantě J se odhad pohybuje mezi 4-7 MW, zejména pro vzduchotechniku a osvětlení v tunelech).
- nabízí vyšší bezpečnost, neboť SO je bez cca 3 km dlouhých tunelů, ve kterých se počítá se snížením rychlosti ze 100 km/h na 80 km/h.
- na místním krátkém spojení Bohnice – Sedlec bude možné bez problémů **realizovat městskou hromadnou dopravu, jež je v trase J na mostě přes Vltavu vyloučena!**

Schema komunikační sítě na severu Prahy a v přilehlém okolí PR se silničním okruhem ve variantě "J" a "Ss" s označením úsečů podle přílohy č.



Počty vozidel automobilové dopravy na vybraných úsecích komunikační sítě na severu Prahy a v přilehlém okolí Prahy

(současnost a výhled podle výpočtů modelových zatížení, zpracovaných institucemi hl. m. Prahy - ÚDI, URM)

Úseky komunikací		Skutečně zjištěné intenzity AD k 1.1. 2000 v období 6 - 22h (bylo možné získat jen pro některé úseky)	EIA - 2010 (zpracovatel ÚDI) MO doPelc Tyrolky (Holešovice); SO shodný s ÚP VÚC PR pro r. 2015 - ŘSD		pracovní verze návrhu ÚP VÚC - 2015 (zpracovatel URM) MO celý funkční; SO shodný s EIA - MMR	ÚP VÚC PR - por. 2015 (předmětná dokumentace) /zpracovatel ÚRM/. MO celý funkční; SO celý funkční - stříkraj		
			varianta J	varianta Ss bez Bohnice - Sedlec		varianta J	varianta J	varianta Ss + Bohnice - Sedlec
			Počet vozidel v tisících za 24 h.					
1	2	3	4	5	6	7	8	
RADIÁLNÍ VZTAHY								
1R	ve variantě J - D8 před I/9, ve variantě Ss - D8 před SO		23,1	20,5	k dispozici jen území Prahy	49,1	46,4	
2R	I/9 před D8		17,3	18,5	dtto	26,0	20,5	
3R	ve variantě J - na Hlavní před SO, ve variantě Ss - Na Hlavní před Cínoveckou	13,5	13,2	14,8	14,2	18,9	17,0	
4R	Prosecká radiála - úseky:							
	a) I/9 - Na Hlavní	30,6	27,7	55,9	49,0	64,7	63,4	
	b) Na Hlavní - Kostelecká	41,3	94,0	69,2	87,6	85,8	75,7	
	c) Kostelecká - Kbelská	41,3	85,7	73,4	98,1	89,3	82,8	
	d) Kbelská - Vychovatelna	44,1	78,0	91,6	120,0	93,5	92,6	
	e) Vychovatelna - Pelc Tyrolka	68,1	90,1	111,5	103,2	neuveдено	neuveдено	
	f) Pelc Tyrolka - Argentinská (most Barikádníků)	80,0	61,2	63,2	81,5	62,7	62,6	
5R	Sil. II/608 - úseky:							
	a) křižovatka do Klecan - I/9		13,7	12,9	k dispozici jen území Prahy	14,5	9,6	
	b) ve variantě J: I/9 - SO ve variantě Ss: I/9 - Ústecká		22,7	17,1	25,3	25,1	10,4	
	c) ve variantě J: SO - Spořická, ve variantě Ss: Ústecká (hr. Prahy) - Spořická	8,0	8,4	13,8	11,4	7,9	9,9	
	d) Spořická - Křižovatka K Ládví	13,9	10,4	9,4	26,7	14,4	10,0	
	e) Křiž. K Ládví - Kobyliské nám. (před Kobyl. nám.)	12,7	15,0	15,0	33,6	neuveдено cca 28,0	neuveдено cca 12,0	
	f) Kobyliské nám. - Vychovatelna (Zenklova)	25,0	24,1	29,4	50,1	39,7	40,9	
6R	nová komunikace - úseky:							
	a) jen ve variantě J: SO - Spořická (Čimická)		22,8		18,7	21,7		
	b) Spořická (Čimická) - K Ládví		nezakreslena	nezakreslena	5,3	18,3	0,6	
7R	jen ve variantě J: přívaděč Rybářka: SO - Kamýcká v Sedlci		21,6		14,9	19,6		
8R	sil. II/241 (současný stav) - úseky:							
	a) ve var. J: zapojení do SO od Černého Vola a Suchdola		5,0	neřešeno jako spol. úsek: 5,7	3,5	7,5 od Horoměřic	17,9	
	ve var. Ss: nový úsek společný pro II/240 a II/241					5,8 do Suchdola		
	b) Kamýcká v Suchdole (u křiž. s Internacionální)	4,6	6,1	6,7	3,0	7,1	21,5	
	c) Kamýcká (v Sedlci) - Roztocká	8,2	28,7	14,8	20,5	22,9	28,6	
	d) V Podbabě - tř. Jugosl. Partyzánů (Podbabská)	15,3	35,2	24,4	33,0	35,0	40,6	

1	2	3	4	5	6	7	8
	RADIÁLNÍ VZTAHY - pokračování						
9R	Sil. II/240 (současný stav) - úseky:						
a)	Velké Přílepy - Černý Vůl		7,0	8,9	k dispozici jen území Prahy	7,0	20,4
b)	ve var. J: místní spojení od Horoměřic zapojené do SO, ve var. Ss: místní spojení od Horoměřic		6,5	3,0	3,9	6,4	2,8
c)	Horoměřické před zapojením do Evropské		10,8	7,4	7,5	12,4	8,2
10R	R7 - úseky						
a)	Brandýsek - Stehelčeves		neřešeno	neřešeno	k dispozici jen území Prahy	39,0	42,2
b)	var. J. Stehelčeves - křižovatka s II/240, var. Ss: Stehelčeves - SO		25,3	27,6	54,9	51,4	43,7
c)	var. J: II/240 - křižovatka na letišti, var. Ss: SO-křižovatka na letišti	29,8	26,3	42,6	54,9	63,5	68,6
11R	Evropská u SO	33,2	32,8	31,5	16,7	24,2	28,0
12R	R6 - úseky						
a)	Pavlov - Jeneč		neřešeno	neřešeno	k dispozici jen území Prahy	51,6	47,5
b)	Jeneč - SO		33,4	30,8	35,3	48,1	38,9
13R	Břevnovská radiála u SO; v EIA ještě není funkční - zátěže po Karlovarské	20,7	32,3	32,8	52,3	46,9	47,4
14R	jen ve var. Ss: přeložení AO (aglomerační okruh) II/101 do úseku Stehelčeves - Velké Přílepy (před Vel. Přílepy)						20,2

1	2	3	4	5	6	7	8
	SEVEROVÝCHODNÍ ČÁST SO						
SV	SO (silniční okruh) - úseky:						
a)	var. J: D8 - Hovorčovice					44,7	
	var. Ss:						
a ₁	D8 - I/9						40,0
a ₂	I/9 - Hovorčovice						38,5
b)	Hovorčovice - přeložka II/244					46,2	39,6
c)	přeložka II/244 - II/610					55,1	50,3
d)	II/610 - R10					54,1	54,2
SVR	Vysočanská radiála						
a)	před křižovatkou s Kbelskou					53,9	57,4
b)	za křižovatkou s Kbelskou					46,6	48,1

Úseky komunikací		Skutečně zjištěné intenzity AD k 1.1.2000 v období 6 - 22h (bylo možné získat jen pro některé úseky)	EIA - 2010 (zpracovatel ÚDI) MO doPelc Tyrolky (Holešovice); SO shodný s ÚP VÚC PR pro r. 2015		pracovní verze návrhu ÚP VÚC - 2015 (zpracovatel ÚRM) MO celý funkční; SO shodný s EIA - MMR	ÚP VÚC PR - por. 2015 (předmětná dokumentace) /zpracovatel ÚRM/. MO celý funkční; SO celý funkční		
			varianta J	varianta Ss bez Bohnice - Sedlec	varianta J	varianta J	varianta Ss + Bohnice - Sedlec	
			AD v tisících	Počet vozidel v tisících za 24 h				
1	2	3	4	5	6	7	8	
TANGENCIÁLNÍ VZTAHY								
1T	SO (silniční okruh)							
	a)	úseky ve variantě Ss:						
	a ₁	D8 - Klecany		36,8			38,8	
	a ₂	Klecany - Velké Přílepy		39,4			43,7	
	a ₃	Velké Přílepy - R7		40,2			41,0	
	b)	úseky ve variantě J:						
	b ₁	D8 - II/608	54,3		29,8	50,8		
	b ₂	II/608 - připojení Spořické (Čimické)	72,1		49,5	66,2		
	b ₃	připojení Spořické (Čimické) - přivaděč Rybářka	77,2		64,1	82,2		
	b ₄	přivaděč Rybářka - II/241 od Černého Vola a Suchdola	54,9		51,3	63,3		
	b ₅	II/241 - II/240	54,9		50,6	60,7		
	b ₆	II/240 - R7	51,8		50,0	58,2		
	c)	společný úsek pro obě varianty:						
	c ₁	R7 - Evropská	41,5	71,0	54,8	91,6	cca 84,0 *)	cca 74,1 *)
	c ₂	Evropská-Břevnovská radiála (v EIA: Evropská-Karlovarská)		62,8	50,3	92,5	85,3	74,6
	c ₃	Břevnovská radiála - D5		nedoloženo	nedoloženo	75,2	cca 85,0	cca 75,0
2T	MO (městský okruh) - úseky:							
	a)	Prašný Most - Špejchar		89,7	116,8	104,7	103,3	102,5
	b)	pod Stromovkou		82,3	113,2	111,6	96,6	97,2
	c)	Pelc Tyrolka - Čuprova (MO funkční až v ÚP VÚC PR)		35,9	44,0	77,9	78,1	79,5
3T	Kbelská u Cínovecké							
			26,8	55,8	45,3	69,4	37,4	35,7
4T	Vysočanská - Kobylišké nám. - úseky:							
	a)	Vysočanská na Proseku	21,3	40,4	40,5	20,0	9,0	9,0
	b)	Ďáblická - Pod sídlištěm (Střelnická)	15,0	17,0	18,0	22,4	cca 15,0	cca 22,0
	c)	Pod sídlištěm - Kobylišké nám.	13,6	15,1	15,0	19,4	cca 7,0	cca 12,0
5T	Kobylišké nám. - Sedlec - úseky:							
	a)	Kobylišké nám. - K Pazderkám	15,0	17,3	19,5	26,4	15,7	38,8
	b)	K Pazderkám - Lodžská		6,2	7,5	13,2	7,1	32,2
	c)	Lodžská - Kamýcká v Sedlci						36,9

*) v dokumentaci údaj nečitelný

1	2	3	4	5	6	7	8
	TANGENCIÁLNÍ VZTAHY - pokračování						
6T	Kostelecká (Ďáblice) - Spořická (Dol. Chabry)						
a)	Cínovecká - Ďáblická	8,0	22,4	16,9	14,6	8,4	neuveden
b)	Ďáblická - Ústecká	8,0	5,0	4,0	14,0 / 6,9	4,9	6,5
c)	Ústecká - Spořická	10,0	3,5	11,2	2,0	2,3	6,6
7T	přeložka sil. II/240 se zapojením do R7:						
a)	Tursko - Velké Přílepy					17,9	24,2
b)	Velké Přílepy - R7					11,4	41,0 (SO)
8T	Roztoky - Horoměřice - Nebušice - Evropská:				k dispozici jen území Prahy		
a)	Roztoky - Unětice		neřešeno	neřešeno		3,1	1,0
b)	Unětice - Horoměřice Unětice - II/241 II/241 - Horoměřice		neřešeno	neřešeno		4,0	2,9
						1,4	7,0
c)	Horoměřice - Nebušice		cca 1,7	3,0		2,3	6,5
d)	Nebušice - Evropská		7,9	9,5		4,0	6,4
9T	Statenice - Kněževés - Jeneč:		neřešeno	neřešeno	k dispozici jen území Prahy		
a)	Statenice - Tuchoměřice					0,8	1,1
b)	Tuchoměřice - R7					není uveden	0,8
c)	R7 - Kněževés					3,3	9,3
d)	Kněževés - Dobrovíz					1,9	6,2
e)	Dobrovíz - Jeneč (R6)					4,8	8,5
10T	Přeložky sil. II/101 (AO)		neřešeno	neřešeno	k dispozici jen území Prahy		
a)	var. Ss: Stehelčevés - Velké Přílepy var. J: Stehelčevés - Tursko					5,8	20,2
b)	Debrno - Chvatěruby					15,8	14,8
c)	Chvatěruby - D8					18,3	16,6
d)	D8 - Úžice					7,3	3,9
11T	Komunikace na letišti		23,4	23,4	28,9	24,2	24,7