



## DOPORUČENĚ

Krajský úřad Středočeského kraje  
Odbor regionálního rozvoje  
Zborovská 11  
poštovní přihrádka č. 59  
150 21 Praha 5

### Připomínky

#### ke konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu a k posouzení vlivů koncepce na životní prostředí

#### Připomínky k úpravě (doplnění) v oblasti dopravy v území severně od hl. m. Prahy:

Problematika uspořádání tras silniční sítě je doplněním konceptu řešena ve třech variantách:

- Varianta „A,, – jejíž základem je trasa silničního okruhu dle EIA „J,,
- Varianta „B,, – jejíž základem je trasa silničního okruhu dle EIA „Ss,,
- Varianta „C,, – jejíž základem je trasa silničního okruhu dle EIA „Sc,,

Vzhledem k tomu, že trasa „Sc,, je již delší dobu oprávněně a ve všeobecné shodě považovaná za nepřijatelnou (viz též výsledky EIA), navrhuje **variantu „C,, zcela vypustit** z konceptu a dále ji nesledovat.

Projednávání trasy SO na severozápadě v rámci územního plánu hl. m. Prahy probíhalo od schválení „Souborného stanoviska ke konceptu ÚP Prahy,, (31.10.96) zcela invariantně. V návrhu byla uvažována trasa „J,, aniž do té doby bylo provedeno posouzení vlivu této stavby na životní prostředí a aniž byl celý územní plán Prahy (především koncepce dopravy) posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí jako koncepce. Trasa „J,, byla do návrhu územního plánu Prahy zanesena přestože bylo a je toto řešení v rozporu s dosud platným (dle stavebního zákona územnímu plánu obce nadřazeným) územním plánem VÚC pro území hl. m. Prahy. V listopadu 98 bylo prakticky projednávání návrhu územního plánu hotovo (termín podání stanovisek a připomínek byl 17.6.98), ale pozastaveno bylo kvůli nedořešení problematiky SO na jihovýchodě Prahy, k dohodě v té věci došlo 25.5.99, a návrh územního plánu byl schválen 9.9.99 aniž byly velmi vážné výhrady k trase „J,, dořešeny – podané připomínky dotčených městských částí, občanských sdružení i jednotlivých občanů nebyly vůbec schvalujícímu orgánu předloženy (byly vyloučeny pro údajný nesouhlas DOSS, ale ten nebyl dokladován), stanovisko např. odboru životního prostředí MHMP že „není dostatek podkladů k posouzení přijatelnosti trasy z hlediska životního prostředí,, bylo považováno za souhlas.

Námět variant „Ss,, „Sd,, a „T,, byl poprvé vůbec předveden zástupcem občanských sdružení při veřejném projednání EIA stavby 518 SO dne 31.5.99. Do té doby nebyly tyto trasy uvažovány a prověřovány (viz souborný materiál č. 4/1 ad hoc komise Rady ZHMP „Silniční okruh kolem Prahy v úseku mezi D5 a D8,, který soustředil všechny v historii uvažované varianty). Nemohly být tedy tyto varianty projednány v rámci konceptu nebo návrhu územního plánu Prahy (jak je někdy mylně tvrzeno). Na základě požadavku MŽP byly tyto varianty zařazeny do dalšího projednávání EIA SO stavby 518 a 519 v úseku Ruzyně – Březiněves.

Z výše uvedeného je snad zřejmé, že „kodifikování,, trasy „J,, (jak se vyjadřuje text doplnění konceptu VÚC) nemůže být považováno za zcela regulérní a neměnný fakt a ověřování jiných variant „za absurdní,,. Naopak, prověření možných variant, jejich vazeb na silniční síť, jejich funkci

v uspořádání území, urbanizační jevy, které neomylně vyvolají a jejich posouzení z hlediska životního prostředí je základním úkolem konceptu územně plánovací dokumentace VÚC.

### **Varianta „A,,**

Varianta „A,, uspořádání tras silniční sítě uvažuje převedení silnice II/240 do nové trasy západním obchvatem okolo obce Velké Přílepy do směru severně od Tuchoměřic a napojení na R7. Přitom na trase silničního okruhu („J,,) je uvažována mimoúrovňová křižovatka jižně od Horoměřic ! (kde je konceptem ÚP VÚC i schváleným plánem obce navržena rozsáhlá industriální zóna) ale je cudně pomlčeno, že na tuto křižovatku je napojena stávající silnice II/240, jejíž zrušení v budoucnu nepřipadá v úvahu – naopak její zatížení by nepochybně významně vzrostlo právě díky křižovatce s SO a rozsáhlé bytové i nebytové urbanizaci v katastru obce Horoměřic! Přitom od uvažované křižovatky s SO prochází tato silnice směrem severním Horoměřicemi, kde již nyní jsou neúnosné poměry co se týká hygienických limitů znečištění ovzduší a hluku, a směrem jižním jedinou možnou trasou do Prahy serpentinami přes Jenerálku přetíná přírodní park Šárka – Lysolaje. Tuto trasu bez mimořádně hrubých zásahů do přírodního parku a lokality Jenerálka nelze zkapacitnit, je vzhledem ke klesání / stoupání a zatáčkám velice nevhodná pro nákladní dopravu a přiváděla by další nepřijatelnou zátěž na křižovatku na Červeném vrchu s ulicí Evropskou, přičemž trasa Jenerálka – Červený vrch je již dnes (díky dopravní zátěži z Nebušic, která by ani po postavení SO neklesla) dopravně značně zatížená – zvláště s ohledem na to, že se jedná o území přírodního parku.

Naznačené odklonění silnice II/240 je jen akademickou možností (teoretického přelití dopravní zátěže), která by ale v praxi evidentně nefungovala právě v případě že by SO byl veden v trase „J,,!

Pokud je myšlena vážně (jak je zmíněno v textu doplnění) snaha eliminovat dopravní zátěž přes Šárecké údolí, je evidentně nezbytné: 1. Nepřivádět SO do prostoru mezi Horoměřice a Šárecké údolí, 2. Vypustit z ÚP VÚC PR komerční zónu jižně od Horoměřic. Obojí proto požadujeme.

Ostatně oba požadavky jsou velmi oprávněné také z hlediska urbanistického a ochrany krajiny z hlediska celopražského (tento prostor je ideální a vysoce hodnotný pro rozvoj přiměřených ploch bydlení na vhodných místech, v kombinaci s rekreačním prostorem velmi blízko historického centra Prahy a vytvoření zeleného pásu, navazujícího na cenné plochy přírodního parku Šárka – Lysolaje, Údolí Únětického potoka, Tiché údolí a dále na přírodní park Drahaň – Troja na pravém břehu Vltavy).

Vedení SO ve variantě „A,, („J,,) předpokládá, že SO převezme větší dopravní zátěž z vnitřních částí Prahy. To by ovšem nezbytně způsobilo radikální zvýšení provozu na radiálách k SO vedoucích. Je proklamováno pořadí výstavby komunikací v severozápadním segmentu – nejprve silniční okruh a potom městský okruh v úseku od Strahovského tunelu pod Letnou, Stromovkou na Pelc-Tyrolku (toto pořadí je logické z hlediska řešení vnějšího tranzitu. Ale výrazně větší podíl na dopravní zátěži tvoří provoz generovaný městem). Co způsobí zprovoznění trasy MO jižně od Strahovského tunelu? Kudy by se dostala tato vysoká dopravní zátěž na silniční okruh, aby byla naplněna jeho uváděná funkce odvedení dopravní zátěže z vnitřního města? Jsou jen dvě možnosti: buď by tuto funkci nesplnil SO ani v trase „J,, nebo by v oblasti Prašný most – Vítězné náměstí – Jugoslávských partyzánů nastalo hotové dopravní peklo! Neobstojí omluva, že by se jednalo o dočasný stav do dobudování MO. Na křižovatce Prašný most, stejně jako na Vítězném náměstí by došlo k dopravně neřešitelnému přetížení. (A uplatnění tohoto provozu jiným směrem než přes Letnou nebo skrz Dejvice je nereálné - Strahovský tunel přivede k svému severnímu vyústění provoz směřující převážně severovýchodním a severním směrem. Předpokládat, že by se vydal opačným směrem: břevnovskou radiálou a dále k SO je nesmysl – krom toho i tato trasa je a bude i jinak velmi zatížena.) To, co je uváděno jako výhoda bližší trasy SO k centru města (že převezme větší zátěž), se jeví z hlediska zatížení radiál jako nepříznivé až nepřijatelné.

U trasy „J,, SO je předpokládáno sloučení funkcí tranzitu a městského provozu. To považujeme z hlediska dopravního i bezpečnostního za nežádoucí.

Trasa „J,, byla procesem EIA oproti doporučené trase „Ss,, vyhodnocena jako horší. Je navíc stavebně i finančně výrazně náročnější než trasa „Ss,,.

**Z výše uvedených důvodů považujeme variantu „A,, za nepřijatelnou a navrhuje, aby byla z dalšího zpracování v rámci ÚP VÚC PR vyloučena.**

#### **Varianta „B,,**

Varianta „B,, uspořádání tras silniční sítě uvažuje převedení dopravního zatížení silnice II/240 do trasy východně okolo Velkých Přílep a dále po stávající silnici II/241 do Suchdola (cca 20 000 voz./24h a to i vně SO směrem na Tursko - Úžice). Tento směr nebyl ve variantě „A,, tak zatížen (cca 7 000 voz./24h), přestože vazba této trasy na vnitřní město by byla v této variantě nejméně stejná. Zatímco ve variantě „A,, se dopravní zátěž ve směru Úžice – Tursko – Velké Přílepy dále v prostoru k SO a R7 (obojí s vyšší zátěží než ve variantě „B,,) jakoby rozpouští, ve variantě „B,, pokračuje velmi silně na Suchdol a zároveň velké zatížení vykazuje i úsek mezi Velkými Přílepy a R7 označený jako AO(101). To působí velmi nedůvěryhodně a nebo účelově (úsek mezi Velkými Přílepy a R7 označený jako AO(101), (který ve variantě „A,, není navržen) jakoby záměrně přiváděl dopravní zátěž z R7 k Velkým Přílepům a dále na Suchdol. Podivné je také to, že na Kamýcké v Sedlci je ve variantě „A,, („J,,) nižší zatížení než ve variantě „B,, a současně je nižší zatížení ve variantě „A,, i na Evropské, což jsou radiální přivaděče k údajně z města více zátěž odvádějící bližší trase SO! Vyšší zátěž radiálního tahu je ve variantě „A,, oproti variantě „B,, přiznána jen Horoměřické silnici vedoucí právě přes Jenerálku, přes přírodní park Šárka – Lysolaje (a to je podle našeho názoru ještě podceněno – viz důvody výše), což samo zpochybňuje hodnocení závěru textu doplňku, že varianta „A,, umožňuje eliminaci dopravy přes Šárecké údolí a proto je zpracovatelem konceptu ÚP VÚC doporučována.

**Navrhujeme v ÚP VÚC PR dořešit variantu „B,, (dle EIA „Ss,, – je výsledkem posouzení vlivu na životní prostředí doporučena k realizaci a prověření této trasy v konceptu VÚC její realizovatelnost nevyloučilo). Jsme přesvědčeni, že lze i síť navazujících komunikací uspořádat tak, aby nebyly více zatíženy než ve variantě „A,,. Doporučujeme trasu AO naznačenou ve variantě „B,, v úseku Velké Přílepy – okolo Okoře k R7 vůbec nevytvářet! A to ani od Turska k R7, jak je naznačeno ve variantě „A,,. Aglomerační okruh upřesnit ve trase od Kralup n. Vl. obchvatem okolo Turska a západně od Velkých Přílep napojit na trasu SO ve variantě „Ss,, a společně s ní k R7. Otázkou je, zda je nezbytné v prostoru severozápadně od Tuchoměřic zasáhnout touto silnicí do trasy železnice s nutností jejího posunu. Zřejmě by mělo jít vyřešit vedení v území zde navrhované (a částečně již realizované) skladové zóny. Rozhodně předpokládáme nižší zatížení radiálních tahů z vnitřního města. U trasy SO ve variantě „Ss,, předpokládáme především vyřešení vedení vnějšího tranzitu mimo hlavní město. Pro tento účel (jako spojnice D8 – R7 a dále D5) je to trasa dokonce kratší, než trasa „J,,. Menší předpokládaný provoz na této trase zároveň představuje menší rizika z hlediska životního prostředí i bezpečnostního.**

Snížení dopravního zatížení Prahy individuální automobilovou dopravou musí být řešeno (při jakémkoli vedení SO) nikoli mechanickým převáděním do dalších a dalších tras a tím umožnění i indukování dalšího provozu, ale všemi metodami jeho omezování – ať už je to decentralizace uspořádání města, výrazné zvýhodnění a rozvoj MHD i ekonomické represivní nástroje. Praha nemusí být nejvíce automobilizované město Evropy a územní plánování nemusí tomuto negativnímu jevu jen ustupovat a vyhovovat.

29. 5. 2002

Karel Čapek  
za Společnost Šáreckého údolí  
V Šáreckém údolí 98  
160 00 Praha 6