



Praha **25. února 2022**
Č. j.: **MHMP 351460/2022**
Počet listů/příloh: **3/0**

Vážené dámy a pánové,


Ve vaší interpelaci ze dne 25. 1. 2022 jste vznesli čtyři dotazy ve věci Pražského okruhu stavby 510.

1. Bude Praha tolerovat závažné porušování norem na vzdálenosti křižovatek na úseku D0 510?
2. Jak bude Praha řešit nedostatečnou kapacitu úseku D0 510 po dostavbě D0 511?

V této otázce se odkazujete na dokument „Studie bezpečnosti a analýzy rizik k DÚR PRAŽSKÝ OKRUH D0, STAVBA 510 „SATALICE – BĚCHOVICE, ZKAPACITNĚNÍ“ z roku 2018 od firmy SWECO Hydroprojekt, a.s. Tento zmiňovaný dokument přinesl ověření a identifikaci možných problémových míst. S výstupy se dále pracovalo, povaha dokumentu není tedy v poloze závěrečného posudku, naopak, je ho třeba chápat jako analytickou práci, na kterou navazovaly další práce a prověření. A právě v dalších fázích prací se slabá místa upravovala a rovněž se řešily nevyhovující části a prvky. Což se vztahuje samozřejmě i k otázce vzdálenosti křižovatek, které do posuzování vstupují. Pokud je nám známo z informací k této stavbě od investora stavby (ŘSD), jehož primární odpovědností je řešit kapacitní a bezpečnostní ověření navržené stavby, právě na základě tohoto posouzení byla vyhotovena konsolidovaná verze DÚR stavby 510. Následně byla v roce 2021 upravená dokumentace opět předmětem kapacitního posouzení mezikřižovatkových úseků, průpletových úseků a odbočovacích a připojovacích, následně byla provedena i dynamická mikrosimulace. Obě posouzení konstatovala kvalitu dopravy jako vyhovující, a tudíž z kapacitního hlediska nechápeme výsledky jako nedostatečné.

V odkazu na studii bezpečnosti a analýzy rizik je zvýrazněn i odstavec, který je citován ve Vašich dalších dopisech: „Díky tomuto požadavku je otázkou, zda by nebylo vhodné uvažovat o realizaci alternativní komunikace v podobě souběžné komunikace, např. východní část Aglomeračního okruhu, popř. realizovat kolektorovou variantu celého úseku.“ K tomu uvádíme, že Hlavní město Praha rovněž podporuje realizaci Aglomeračního okruhu, který se převážně nachází na území Středočeského kraje. Dokonce město zvláštní iniciativa přispívá k přípravě napojení jeho jihovýchodní části na stavbu D0 511, navazující na připravovaný úsek Úvaly – Říčany.

3. Proč politici neposkytují pravdivé informace veřejnosti a hovoří o „vnějším okruhu okolo Prahy“, když se ve skutečnosti jedná o dálniční průtahy skrz Prahu vedoucí hustě obydlenými oblastmi na východě a skrz přírodní parky a vzácné přírodní památky na severu Prahy?

Domnívám se, s odkazem na níže uvedené skutečnosti, že alespoň pražští politici neposkytují nepravdivé informace o Pražském okruhu jako vnějším okruhu okolo Prahy. Pro případ diskusí o pojmech si dovoluji použít citace z ČSN 73 6100-1 Názvosloví pozemních komunikací – Část 1: Základní názvosloví, článek 1.2.5 průjezdní úsek, průtah = úsek dálnice nebo silnice s převážně průjezdnou dopravou vedený zastavěným nebo zastavitelným územím obce a článek 1.2.7 obchvat: úsek silnice, který je zpravidla veden mimo zastavěné území obce a nahrazuje původní průjezdní úsek obcí. K tomu je zároveň nutné mít informaci o zastavěném území obce, která je pro území hl. m. Prahy k dispozici na mapovém portálu platného územního plánu hl. m. Prahy – dostupné zde <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>. Hranice zastavěného území je vyznačena tímto symbolem 

Z mapového podkladu a obou definic je zřejmé, že Pražský okruh vymezený v platném územně plánovací dokumentaci výrazně splňuje znaky obchvatu než průtahu. Až na malé výjimky prochází mimo zastavěné území. Pro srovnání můžeme uvést např. ulici V Holešovičkách, která má naopak díky neexistenci severní části Pražského okruhu charakter průtahu. Jsou samozřejmě místa, jako např. v Suchdole, kde okruh zastavěným územím prochází a z tohoto důvodu je zvoleno tunelové řešení. Stejně tak hlavní město Praha v současnosti vyvíjí snahu o úpravu podoby staveb 518 a 519 Pražského okruhu právě s ohledem na minimalizaci vlivů jak na přírodní území, tak obydlená území, se zvláštním zřetelem na oblast Čimického a Dražanského údolí, a to včetně prověřování zakrytí úseků.

K tomu je třeba podotknout, že u tzv. regionální varianty, která je trasována územím s rozvíjející se zástavbou příměstského pásma obcí, by bylo možné očekávat rovněž velmi silný tlak na tunelové či zakryté úseky. A k tomu samozřejmě vstupuje do hry otázka proveditelnosti, resp. projednatelnosti takové trasy. Jako ilustrace těchto oprávněných obav slouží kauza vedení aglomeračního okruhu v podobě nové stopy silnice II/240 mezi Tuchoměřicemi a Turskem, jejíž koridor návrh regionální varianty principiálně využívá. Tato přeložka v podobě přeložky silnice II. třídy je neustále předmětem soudních sporů a vymazávání ze zásad územního rozvoje Středočeského kraje.

4. Jak chce Praha ochránit desítky tisíc obyvatel Černého Mostu, Horních a Dolních Počernic podél úseku D0 510?

Součástí stavby D0 510 jsou i protihluková opatření, která musí splnit limity a dané předpisy pro míru hlukového ovlivnění okolního území. To je primární povinností investora stavby. Posouzení probíhá regulérně v procesu EIA a jeho verifikačních krocích v následných řízeních. Realizace protihlukových opatření přinese i pozitivní změnu oproti současnosti, např. v úseku u Černého Mostu, kdy je dnes ochrana takřka nulová. Město v této souvislosti jedná s investorem

o kvalitativním ztvárnění těchto opatření, aby nejen měla vysokou účinnost, ale i byla v daném prostoru adekvátně ztvárněna a nešlo, pokud možno, jen o technicistní záležitost.

S pozdravem

Adam Scheinherr
podepsáno elektronicky

Na vědomí:

OVO MHMP

Doc. Ing. arch. Petr Hlaváček, náměstek primátora hl. m. Prahy

Vážený pan

Ing. Karel Havlíček

Děčínská 469/13

190 00 Praha 9

karel.havlicek@intax.cz

