

STANOVISKO k aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje HMP, schválené 11. 9. 2014,

konkrétně k str. 173, 174 VVURÚ (k porovnávání Základního x Variantního řešení Aktivní varianty = vedení trasy SOKP v trase dle aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy (dále jen A ZÚR) nebo v tzv. „Regionální“ alternativě (variantě).

1 SOKP – VÝCHODNÍ ČÁST – ÚSEK D1 – R10

Dokumentace A-ZÚR (VVURÚ) uvádí, že v případě realizace alternativy Regionální bude na Chodovské radiále intenzita dopravy vyšší o cca 10 tisíc osobních vozidel za den, což je správně, avšak interpretace této skutečnosti je účelově zavádějící. Vlivem realizace SOKP v jeho východním sektoru na Chodovské radiále poklesne intenzita dopravy:

- Při alternativě dle A-ZUR na 80% (tj. ze 116 tis.voz. na 92 tis. Voz.)

- Při alterantivě Regionální na 89% (tj. z 116 tis.voz na 104 tis.voz.)

Z hlediska negativních vlivů dopravy na obyvatele je rozdíl 9% celkové dopravní zátěže nepodstatný

Dokumentace A-ZÚR připouští, že realizaci Regionální alt. SOKP lze očekávat nižší zátěž mezi Běchovicemi a Černým mostem, opět však bez řádného zdůvodnění. Vlivem realizace SOKP se změní dopravní zátěže na Spořilově, Zahradním městě a Černém Mostě takto:

a Spořilov a Zahradní město

- Při alt. dle A ZÚR – Pokles o 36% (tj. ze 121 tis. voz na 78 tis.voz)

Při alt. Regionální – Pokles o 49% (tj ze 121 tis. voz na 59 tis.voz)

a Černý Most

- Při alt. dle A ZÚR – Nárůst o 30% (tj z 92.59 tis. voz na 120.3 tis.voz)

Při alt. Regionální – Pokles o 30% (tj z 92.59 tis. voz na 64.8tis.voz)

Z hlediska negativních vlivů dopravy na obyvatele je snížení dopravní zátěže při alt. regionální u:

Spořilova a Zahradního města o 13% (tj. o cca 19 tis. voz.) **PODSTATNÉ**

Černého mostu o 60% (tj o 55.5 tis. voz.) **ROZHODUJÍCÍ**

Výše uvedené údaje matematického modelu jednoznačně prokazují dopravní výhodnost a návazně menší negativní vlivy na obyvatele dle řešení SOKP alt. Regionální i pro ostatní městské části .

Tvrzení, že alternativa dle A ZÚR výrazně redukuje překročení hygienických limitů a prochází bezkonfliktním územím obce Nedvězí, Netluky, Dubeč, Běchovice, Dolní a Horní Počernice, Černý Most a přírodní památkou – Litožnice, Počernický rybník, Chvalský lom) je mylné a zavádějící. Zcela mylné je tvrzení, že Regionální alt. se dostává do kontaktu se zástavbou obcí. Skutečnost je, že trvalý zábor trasy Regionální nezasahuje do žádné zástavby uvedených obcí východního sektoru.

2 Městský okruh – TK Blanka

Tvrzení, že v případě oddálení okruhu do polohy Regionální alternativy by na úseku Blanka došlo k nárustu intenzity dopravy o cca 30 tis. osobních vozidel, je v rozporu s matematickým modelem, který uvádí v Blance vlivem realizace SOKP pokles dopravní zátěže v alt. A ZÚR o cca 32 tis. vozidel a u alternativy Regionální pokles dopravní zátěže o cca 30 tis. voz.; tedy obdobný pozitivní vliv.

Emise

Dokumentace A ZÚR (VVURÚ) s jistotou tvrdí, že produkce emisí na trase Regionální alt. bude vyšší vzhledem k delší trase a tedy negativní dopady do území budou vyšší. Toto tvrzení je nesprávné, neboť negativní vlivy jsou úměrné dopravní zátěži (s přihlédnutím na skladbu dopravy) a nepůsobí jako součet z celé délky trasy, ale působí v množství na jednotku délky trasy. Množství obyvatel postižených negativními vlivy je dáno hustotou osídlení v ovlivněném území.

Alternativa	Délka	Dopravní zatížení	Jednotková vozidla	Počet obyvatel	Obyvatel na 1 KM
A ZÚR (Oficiální)	46,5 km	67320/10610	130 980	95000	2040
Regionální	64,3 km	59260/8350	109 360	25200	390

Alternativa A ZÚR produkuje množství emisí na km trasy o 20% vyšší než alt. Regionální a tímto vyšším množstvím emisí negativně ovlivňuje cca 5x větší počet obyvatel v zájmovém území SOKP než alt. Regionální.

ALTERNATIVA REGIONÁLNÍ JE JEDNOZNAČNĚ VÝHODNĚJŠÍ Z HLEDISKA VLIVŮ NA OBYVATELE.

SOKP-SEVERNÍ A SEVEROZÁPADNÍ ČÁST – ÚSEK R10 – R7

Tvrzení, že Regionální trasa je ve srovnatelném kontaktu se zástavbou obcí jako trasa A ZÚR je mylné, neboť Regionální trasa je mimo veškerou zástavbu obcí v její blízkosti prochází. Minimální odstup od zástavby je v šířce ochranného pásma (100m), které slouží zároveň k umístění ochranných opatření proti hluku a emisím. Z hlediska střetů se životním prostředím se okrajově dotýká dvou ložiskových území a dvou biocenter.

Alternativa A ZÚR prochází obcemi Suchdol, Dolní Chabry, Třeboradice, Vnoř, Satalice a dalšími, kterých se okrajově dotýká. Z hlediska střetů se životním prostředím je v kolizi se Sedleckými skalami, Zámky, Čimickým údolím, Vnořským parkem a Bažantnicí Satalice.

Z územního hlediska vyplývá jednoznačná výhodnost alternativy Regionální oproti alt. A ZÚR.

Závěr

Lze konstatovat, že A ZÚR HMP (VVURÚ str. 173, 174) týkající se SOKP (trasy, dopravního zatížení, emisí a vlivu na TK Blanka) je v celém rozsahu chybná, účelová, nezakládající se na konkrétních skutečnostech a tedy zavádějící.

Praha 5. 3. 2015

Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr
konzultant pro dopravní stavby
Lhota – Keltská 109
252 41 Dolní Břežany
e-mail: strnad_milan@volny.cz



