

Odpověď na interpelaci Ing. arch. Vavříka na 16. zasedání zastupitelstva MČ Praha-Suchdol dne 14. 9. 2017.

Přednesený text účelově manipuluje s textem rozsudku a citace jsou v rozporu s pravidly zveřejňování rozsudků správních soudů. Kdyby pan architekt Vavřík žil na Suchdole, jistě by věděl, že městská část Praha-Suchdol na základě celé řady usnesení svého zastupitelstva nesouhlasí, podobně jako dalších 12 obcí a městských částí, s vedením dálničního okruhu přes své území. Oproti původnímu návrhu okruhu kolem Prahy ze šedesátých let minulého století, který vedl ve Středočeském kraji, byla trasa na severozápadě v devadesátých letech posunuta na území hl. města, tedy do Suchdola, Chaber, Bohnic apod.

V roce 2002 bylo provedeno posouzení vlivu severozápadního segmentu okruhu na životní prostředí (EIA) a v posudku MŽP byla doporučena severní trasa, protože z dlouhodobého pohledu je šetrnější k životnímu prostředí, jižní byla označena jako krajní řešení. Bohužel ŘSD a ani vedení hl. m. Prahy se tímto stanoviskem neřídí.

Okruh kolem Prahy by měl být postaven, transevropské dálnice, které vedou ku Praze mají být propojeny, aby tranzit nemusel zajíždět do města. Souhlasím s heslem „Praha bez kamionů“, které aktuálně šíří náměstek Dolínek, souhlasím s nedávným prohlášením ministra Stropnického, že okruh do Suchdola nepatří.

Kamiony, resp. dálniční doprava nepatří do městské zástavby, neboť zde způsobují zatížení hlukem a exhalacemi, které překračuje hygienické limity - viz např. zrušené územní rozhodnutí z roku 2008 na trasu přes Suchdol a Dolní Chabry.

ŘSD si v roce 2014 objednalo zpracování studie Regionální trasy, která navrhuje dálniční okruh mezi středočeské obce, kde žije o polovinu méně obyvatel než podél trasy zastavěným území Prahy.

Bez řádného posouzení obou variant, které doposud nebylo provedeno, není možné o trasování okruhu rozhodnout. Je třeba řádně posoudit exhalační a hlukovou zátěž na okolní zástavbu, vliv na oblasti Natura 2000 nebo třeba vliv provozu v ulici Jugoslávských partyzánů, který by se v případě okruhu přes Suchdol díky přivaděči Rybářka navýšil možná až i o 20 tisíc.

Intenzity automobilové dopravy

(zdroj web TSK Praha)

Počet vozidel celkem v obou směrech

Ulice	Začátek	Konec	2011	2012	2013	2014	2015	2016
KAMÝCKÁ (od Státnic)	HRAN. MĚSTA	INTERNACIONÁLNÍ	10 850	12 263	11 463	11 088	11 485	11 585
KAMÝCKÁ	SUCHDOLSKÁ	INTERNACIONÁLNÍ	12 132	13 834	12 950	12 742	13 035	12 845
KAMÝCKÁ	ROZTOCKÁ	SUCHDOLSKÁ	18 282	15 197	15 013	15 003	15 093	15 003
ROZTOCKÁ	PODBABSKÁ	KAMÝCKÁ	21 182	21 597	21 313	20 903	22 293	21 503
ROZTOCKÁ (od Roztok)	HRAN. MĚSTA	KAMÝCKÁ	6 300	7 100	7 100	7 300	7 800	7 900
PODBABSKÁ	TERRONSKÁ	V PODBABĚ	22 768	25 375	24 790	24 507	26 397	25 907

Ze Středočeského kraje přijíždí a odjíždí do Suchdola okolo 12 tisíc aut za den, jak dokumentuje statistika dostupná na webu TSK Praha (viz výše uvedená tabulka). V případě dálničního okruhu by jich Suchdole, projíždělo 10x víc, z toho 20 % kamionů. A z pohledu vlivu na životní prostředí způsobuje nákladní automobil až 7x větší zátěž než osobní. To byla jistě příčina zrušení územního rozhodnutí z roku 2008 i přesto, že část okruhu měla vést v Suchdole v tunelu.

Z výše uvedených důvodů s vedením dálničního okruhu středem Suchdola vedení městské části nemůže souhlasit, k čemuž je ostatně zavazují i schválená usnesení suchdolského zastupitelstva.

V Praze-Suchdole 19. 10. 2017

Petr Hejl, starosta městské části