

## Vyjádření MČ Praha 20 k územnímu řízení na SOKP 511

1. Z důvodů bezpečnosti a plynulosti dopravy je podle platné technické normy ČSN 73 6101 *Projektování silnic a dálnic* určena nejmenší dovolená vzájemná vzdálenost křižovatek 4 km (na rychlostních silnicích a dálnicích o návrhové rychlosti vyšší než 80 km/hod.; měřena od konce připojovacího pruhu první křižovatky k začátku odbočovacího pruhu druhé křižovatky). **Tuto vzdálenost lze v blízkosti větších sídelních útvarů nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací v odůvodněných případech snížit až o 50%, tedy až na 2 km.** I takto maximálně snížená vzdálenost by byla (v případě dostavby SOKP 511 a napojení na Východní spojku) v úseku Běchovice – Satalice hrubě nedodržena, neboť na úseku dlouhém cca 5 km je zde celkem 5 mimoúrovňových křižovatek. Nová MÚK Dubeč (SOKP 511) a stávající: MÚK Českobrodská (z poloviny určena ke zrušení), MÚK Olomoucká, MÚK Chlumecká a MÚK Satalice.  
Výše uvedené je jedním z hlavních důvodů proč MČ Praha 20 žádala o posouzení i jiné varianty tranzitního okruhu – vedeného skutečně za Prahou, neboť tam by tranzit mohl být plynulý a zároveň by hustě obydlené části Prahy byly před kamionovou dopravou ochráněny. Dojde-li k napojení SOKP 511 na Východní spojku, bude již navždy rozhodnuto o vedení tranzitu tímto problematickým úsekem v naší městské části.
2. Veřejně známé stanovisko ministerstva vnitra, odboru bezpečnostní politiky, č. j. OBP-8-336/S-2007 z 12. 9. 2007, jež je součástí dokumentace EIA k záměru rozšíření úseku SOKP 510 Běchovice – Satalice  
[http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP244](http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP244) připouští konkrétně na tomto 5ti kilometrovém úseku maximálně 3 mimoúrovňové křižovatky se slovy: „**Varianta se třemi křižovatkami: Ačkoli ani u této varianty nejsou vzájemné vzdálenosti křižovatek zcela v souladu s ČSN 73 6101, s ohledem na uspořádání nadřazené komunikační sítě v dané lokalitě s návrhem koncepce umístění a provedení křižovatek lze souhlasit.**“ (Myšleno zachovat pouze tyto 3 křižovatky: MÚK Satalice, MÚK Olomoucká, nová MÚK Dubeč; ostatní zrušit pro rozpor s normou.)
3. Nedávno proběhlo médii, že ohledně plánovaného obchvatu Č. Budějovic ministerstva vnitra a dopravy společně rozhodla, že na úseku dlouhém 8 km tam smí být pouze 3 MÚK, ostatní byly s ohledem na bezpečnost dopravy, opřeno o výše zmíněnou normu ČSN, v projektu zrušeny, přestože na ně existovala již územní rozhodnutí.
4. Ohledně úseku Běchovice – Satalice v tomto směru není dosud jasno, rozhodnutí o konečném počtu křižovatek se stále odkládá a všechny MČ, jichž se úsek týká, tak zůstávají v nejistotě ohledně výsledného řešení. Rušení stávajících křižovatek může vážně narušit stávající dopravní vazby v této lokalitě a na druhé straně těžko mohou občané stát o dopravně nebezpečný úsek, s nadměrným počtem křižovatek, kde se místní doprava bude nebezpečně mísit s kamionovou. Neřešení tak zásadní otázky,

jakou je normová vzdálenost mimoúrovňových křižovatek, udržuje několik městských částí a všechny jejich občany v hluboké nejistotě ohledně výsledného dopravního řešení v jejich území.

5. Odhadované dopravní intenzity po přivedení SOKP 511 na Východní spojku jsou 124 000 vozidel k roku 2020 (např. hluková studie toto uvádí). Prezentace ŘSD k opravě Východní spojky předpokládá posléze nárůst dokonce na 150 000 vozidel denně k roku 2040. (Očekává se např. i skokový nárůst vozidel na D11 v souvislosti s propojením D 11 + R35 na Olomouc.)
6. Již nyní jsou občané Prahy 20 - Horní Počernice obtěžováni nadlimitním hlukem. Již nyní jsou na Východní spojnici časté dopravní kongesce – a to při současných 85 000 vozidel denně.
7. Díky transpozici Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES do právního řádu České republiky (*kteřá proběhla zákonem č. 152/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, dále vyhláškou č. 317/2011 Sb., kterou se mění prováděcí vyhláška k zákonu o pozemních komunikacích č. 104/1997 Sb., a směrnici pro dokumentaci staveb pozemních komunikací*), **byla zavedena povinnost auditů bezpečnosti silničního provozu u projektů silnic TEN-T ve všech fázích projektování**, výstavby a provozu. Dle § 18g zákona o pozem. komunikacích Audit bezpečnosti pozemních komunikací podléhá:
  - a) návrh dokumentace záměru,
  - b) návrh projektové dokumentace,
  - c) provedená stavba pro zkušební provoz a
  - d) dokončená stavba pro kolaudační souhlas.Bez provedení takového auditu bude stavba čelit problémům s Evropskou komisí a se zdrojem financování.
8. **S ohledem na výše uvedené – žádáme, aby ještě před vydáním územního rozhodnutí na stavbu SOKP 511 D1 – Běchovice, byl tento projekt důsledně posouzen auditem bezpečnosti silničního provozu dle uvedené směrnice. Audit necht' neprodleně posoudí zejména vhodnost napojení stavby SOKP na Východní spojku a necht' se vyjádří jak k možnému počtu křižovatek, tak k budoucí bezpečnosti dopravy na Východní spojnici a na všech na ni přímo navazujících komunikacích na území naší městské části.**
9. **Zároveň žádáme, aby se k územnímu řízení na SOKP 511 neprodleně vyjádřilo i MV ČR – odbor bezpečnostní politiky - aby vydali jasné stanovisko nejen k SOKP 511 ale současně i k navazujícímu SOKP 510 (k možnému počtu křižovatek na obou úsecích).**