

Věcně shodné připomínky k opakovanému projednání metropolitního plánu

Podání č. 3

Shodné připomínky k organizaci území a infrastrukturním stavbám v oblasti „Severního kříže“.

Připomínka č.7.

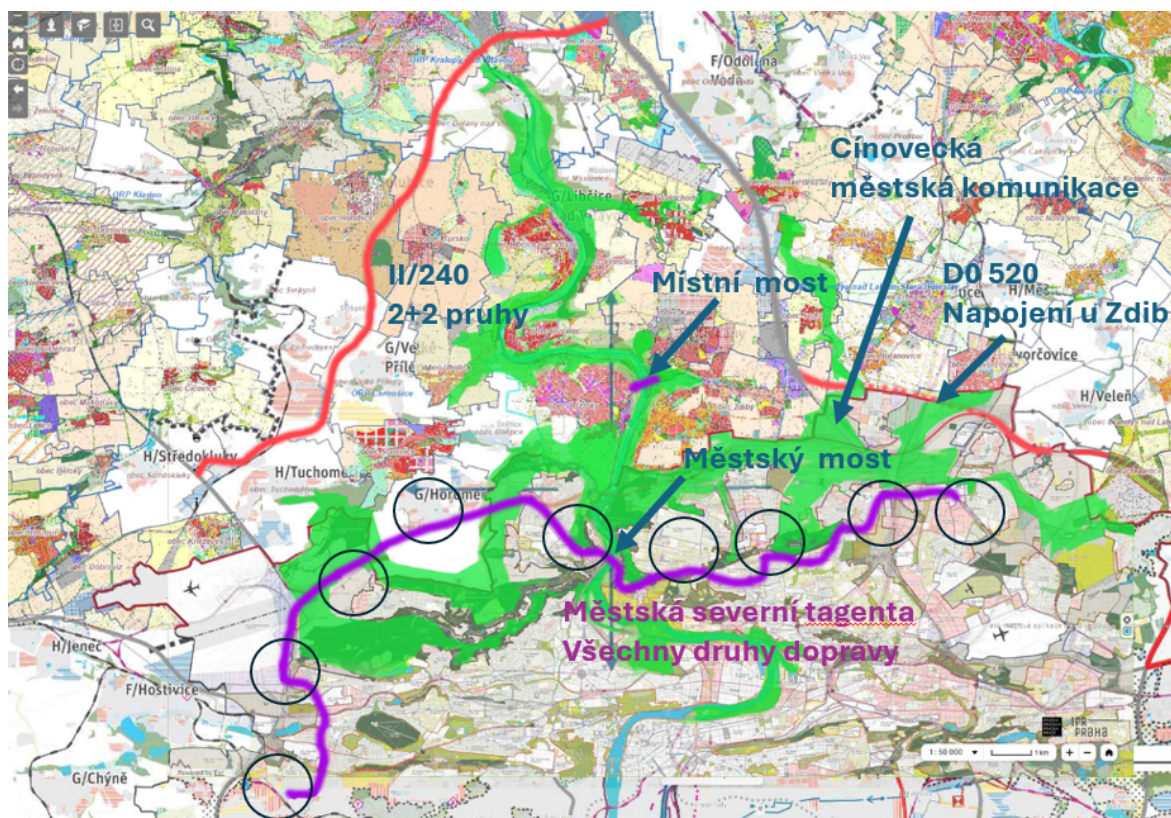
Změna vedení propojení dálnic D8 a D7

Žádáme k zajištění cílů udržitelného rozvoje aglomerace, k zajištění snížení potřeby mobility, k umožnění rozvoje služeb a vybavenosti, zlepšení mikroklimatických podmínek a zvýšení nabídky kvalitního rekreačního a oddechového území metropolitního významu provést změnu vedení propojení dálnic D8 a D7 a úpravu vedení dálnice D20 dle následujícího popisu bodů 7.1, 7.2, 7.3. Požadujeme, aby spolu s metropolitním plánem došlo i k odpovídající úpravě Zásad územního rozvoje a řádné koordinaci se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Žádáme, aby v návaznosti na koordinaci těchto dokumentací došlo k podání podnětu na změnu územního rozvojového plánu, a i zde došlo ke koordinaci zanesených infrastruktur.

7.1. Místo rozšíření dálnice D0 518/519 ze 2+2 pruhy rozšířit rychlostní komunikaci II/240 z 1+1 na 2+2 pruhy a spojení pro kamionovou dopravu mezi D8 a D7 vést po této části aglomeračního okruhu od Kralup do Ruzyně.

7.2. V návaznosti na to odklonit část dálnice D0 520 do tunelu a napojení na dálnici D8 provést až u Zdib a ul. Cínoveckou přeměnit od Zdib na městskou komunikaci.

7.3. Díky provedenému oddělení městské a dálniční dopravy na nový městský bulvár, který propojí urbanizovaná území a novému spojení dálnic po aglomeračním okruhu II/240 zcela zrušit úsek vedení dálnice D0 518-519.



Odůvodnění připomínky č. 7

7. změna vedení propojení dálnic D8 a D7

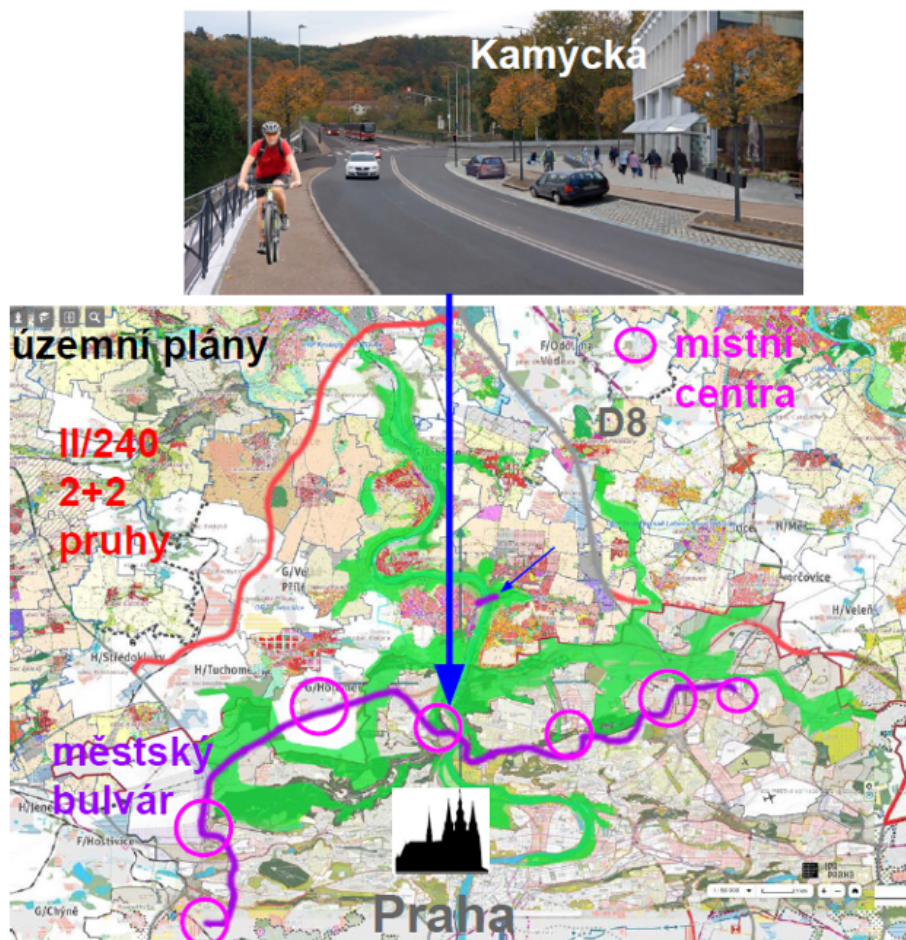
Metodika zpracování krajinného rázu řeší i téma veřejných zájmů. Pokud jsou v krajině identifikovány jedinečné prvky a charakteristiky, pak má být v principu každý zásah hodnocen jako významný. Součástí hodnocení musí být i návrh odpovídajících kompenzačních opatření. Při identifikaci významného zásahu do krajinného rázu do jedinečných krajinných hodnot je vyžadována taková úprava řešení, aby jedinečné hodnoty nebyly zasaženy s tím, že pro tento typ zásahu je odpovídající kompenzací zakázání realizace záměru.

V případě, že veřejné zájmy vyžadují, aby byl záměr realizován, pak je jako adekvátní kompenzační opatření přípustné navrhnout alternativní řešení.

Zpracovatel představil možnost vedení spojení dálnic po komunikaci II/240 a místo dálničního spojení propojit území městským bulvárem pro všechny druhy dopravy. V souladu se strategií hl. m. Prahy, územně analytickými podklady, Požadavky PUR a odkazovaných strategických dokumentů navrhuje vytvoření zásadní celoměstské zeleno modré oddechové a rekreační infrastruktury „Severního kříže“, který představuje novou značku udržitelného rozvoje metropole. Řešení je v souladu s představami MČ i obcí, které poptávají městskou vybavenost i městská propojení.

Trasa II/240 i vedení D0 518-519 jsou umístěné v ZUR. Jde o rychlostní komunikace a kdy jedna je navržena s mimoúrovňovým křížením s dimenzí 1+1 s odstavným pruhem a druhá 2+2 pruhy. Ačkoliv jsou všechny informace veřejné správě známy, přesto je požadována změna územního plánu, kdy se dálnice D0 518-519 rozšiřuje ze 2+2 pruhy na 3+3 pruhy. Místo aby se řešilo rozšíření aglomeračního okruhu II/240 na 2+2 pruhy.

Návrh metropolitního plánu nijak nereflektuje realitu území. Přebírá umístění trasy vedení městského okruhu SOKP. Smyslem jeho umístění, na které se dodnes ve všech vyjádřeních stále hl. m. Praha odvolává byla potřeba propojení města městským okruhem, který umožní vést intenzivní automobilovou dopravu mimo obydlená území. Mezinárodní dálnice je však zcela jiný typ komunikace, jde o hlavní dálkovou infrastrukturu státu, kde město nemá možnost žádným způsobem dopravu regulovat. Moderní městské plánování jednoznačně nedoporučuje, aby docházelo ke slučování neregulované dálniční dopravy a dopravy městské.



Samotné hodnocení EIA i v dalších částech dokumentace zcela jasně dokládá, že dojde ke zhoršení životního prostředí občanů města a dlouhodobý dopravní výhled vysloveně uvádí, že mezinárodní dálnice jako taková žádnou úlevu v dopravě hl. m. Praze nepřinese a že je nutné k problematice dopravy přistupovat jinak. Řešit reálné vztahy v území a uspořádání města tak, aby rozvoj metropole spíše umožňoval rozvoj městské dopravy a nezvyšoval nároky a potřeby individuální dopravy.

Vymezení a rozvoj Severního kříže proto nepřináší jen vizi propojeného zeleného kříže metropole, ale i vizi metropolitní regionální spolupráci obcí a MČ. Severní kříž umožňuje, aby v udržitelném regionu a spolupracujících spádových územích měli občané dostupné vše co potřebují k životu v blízkosti svého bydliště. Díky spolupráci blízkých spádových územích pak rozšiřuje nabídku příležitostí pracovních příležitostí a rozvoje služeb a vybavenosti, které jsou dostupné rychlou městskou dopravou.