



### Spojnice D-C-E

V rámci SOKP 511 je přeložka komunikace v části Netluky-Hájek. Komunikace (body C-E) Netluky a Přátelství je typu místní komunikace III. třídy, kde mají v některých místech problém se vyhnout protijedoucí autobusy. Její zkapacitnění není patrně planováno (nebo alespň o tom nejsou k dispozici údaje). Nedostatečná kapacita tohoto úseku bude do doby zkapacitnění způsobovat nemožnost použití této komunikace jako „okruhu“ Uhříněvsi.

### Spojnice H-J – tzv. Horácká stezka

Spojka pouze řeší přivedení další dopravy do centra Uhříněvsi, protože dále veškerou dopravu mířící na Říčany na Novém náměstí vrací zpět na páteřní komunikaci Přátelství. Od roku 2010 prováděné zjišťovací řízení podle zákona 100/2001 Sb. vedeného pod číslem PHA714 s názvem „Obvodová komunikace 31/DK/51 – 2.část, Praha 22 – Uhříněves“ bylo z důvodu závažných nedostatků v dokumentaci předložené oznamovatelem, kterým byl Úřad Městské části Praha 22, byla dokumentace vrácena dne 21.5.2012 oznamovateli k přepracování.

Pozemky nejsou vykoupeny. Finacování realizace komunikace není známé (pravděpodobně kofinancování developerem Vivus). Realizace komunikace je podmínkou dle EIA pro realizaci fází 5 a 6 developerského projektu Vivus.

### Spojnice N-T

Zatím pouze zakresleno v uzemním plánu. Pouze řeší objezd Blokandy při průjezdi směrem na Benici. Pro směřování dopravy směrem na komunikaci Přátelství směrem na Říčany z důvodu chybějícího propojení na nejvytíženější část komunikační sítě mezi body L a W.

### Spojnice P-R + přeložka H-P

V platném územním plánu je zakreslen prostor pro komunikaci za Pitkovicemi, která by ulehčila průjezdné dopravě Pitkovicemi. Nicméně nejsou dostupné žádné informace, že jsou plánovány nějaké aktivní kroky k realizaci změn v komunikační síti na spojnici H-R.

### Spojnice A-W

Kapacita komunikace je již dnes nedostačující. Její kapacitu není možné navýšit, protože se jedná o komunikaci, která vede centrem MČ Praha-Uhříněves.

## Intenzity dopravy v roce 2012:


**Praha - Intenzity automobilové dopravy na sledované síti, rok 2012, pracovní den, 0-24 h**
**Setříděné podle čísel uzlů**

Počty tramvají a autobusů MHD jsou převzaty z linkových jízdních řádů

Pomalá vozidla = nákladní a autobusy mimo MHD

Číslo uzlů		ULICE	Začátek	Konec	Délka (m)	Osobní autom.	Pomalá vozidla	Vozidel bez MHD	Bus MHD	Vozidel Celkem	Tram. Spojů
U1	U2										
<b>10028</b>	<b>10074</b>	KUTNOHORSKÁ	DOLNOMĚCHOL.	K DUBEČKU	540	10700	1400	12100	128	12228	0
10074	10028	KUTNOHORSKÁ	K DUBEČKU	DOLNOMĚCHOL.		11000	1500	12500	134	12634	0
<b>10029</b>	<b>10030</b>	PŘÁTELSTVÍ	KUTNOHORSKÁ	PODLESKÁ	2180	7700	1200	8900	33	8933	0
10030	10029	PŘÁTELSTVÍ	PODLESKÁ	KUTNOHORSKÁ		9400	1400	10800	37	10837	0
<b>10029</b>	<b>10074</b>	KUTNOHORSKÁ	K MĚCHOLUPŮM	K DUBEČKU	430	10300	1400	11700	144	11844	0
10074	10029	KUTNOHORSKÁ	K DUBEČKU	K MĚCHOLUPŮM		10900	1400	12300	140	12440	0
<b>10030</b>	<b>10048</b>	PODLESKÁ	PŘÁTELSTVÍ	HORNOMĚCHOL.	1740	8300	700	9000	38	9038	0
10048	10030	PODLESKÁ	HORNOMĚCHOL.	PŘÁTELSTVÍ		8800	700	9500	35	9535	0
<b>10030</b>	<b>10076</b>	PŘÁTELSTVÍ	PODLESKÁ	BEČOVSKÁ	310	9200	1100	10300	68	10368	0
10076	10030	PŘÁTELSTVÍ	BEČOVSKÁ	PODLESKÁ		11500	1200	12700	75	12775	0
<b>10031</b>	<b>10077</b>	PŘÁTELSTVÍ	K DÁLNICI	V KUŤATECH	765	10300	1000	11300	76	11376	0
10077	10031	PŘÁTELSTVÍ	V KUŤATECH	K DÁLNICI		11200	1000	12200	79	12279	0
<b>10031</b>	<b>10131</b>	PŘÁTELSTVÍ	K DÁLNICI	NOVÉ NÁMĚSTÍ	280	12600	1100	13700	101	13801	0
10131	10031	PŘÁTELSTVÍ	NOVÉ NÁMĚSTÍ	K DÁLNICI		10800	1100	11900	96	11996	0
<b>10032</b>	<b>10077</b>	PŘÁTELSTVÍ	K NETLUKÁM	V KUŤATECH	100	8900	1000	9900	41	9941	0

10077	10032	PŘÁTELSTVÍ	V KUŤATECH	K NETLUKÁM		9200	1000	10200	41	10241	0
<b>10032</b>	<b>10087</b>	PŘÁTELSTVÍ	K NETLUKÁM	K ŘÍČANŮM	2530	6400	900	7300	0	7300	0
10087	10032	PŘÁTELSTVÍ	K ŘÍČANŮM	K NETLUKÁM		5700	900	6600	0	6600	0
<b>10033</b>	<b>10087</b>	PŘÁTELSTVÍ	HRAN. MĚSTA	K ŘÍČANŮM	2850	6100	900	7000	0	7000	0
10087	10033	PŘÁTELSTVÍ	K ŘÍČANŮM	HRAN. MĚSTA		6300	900	7200	0	7200	0

Rozpracované projekty obytné zástavby v Praze 22, které budou generovat další dopravní zátěž (seznam čerpán ze zápisu z Komise výstavby a územního plánování RMČ Praha 22 konané dne 19.1.2015):

- OS Cihelna–VIVUS Uhříněves (v 6-ti etapách) –bytové domy-1 057 b.j.(vydané územní rozhodnutí)
- ul. Nad Volyňkou – CENTRAL GROUP - bytové domy - 110 b.j. (vydáno stavební povolení)
- ul. U Starého mlýna (areál býv. mlýna) - bytové domy - 96 b.j. (vydáno stavební povolení)
- ul. K Netlukám (ul.V.Trojana) - Romance II – Skanska – dokončují se bytové domy - 240 b.j.
- ul. Fr. Diviše – EKOSPOL bytové domy - 176 b.j. (žádost o územní rozhodnutí)
- ul. Fr. Diviše (BD Zelená Hruška) – bytové domy - 72 b.j. (územní rozhodnutí pozbylo platnosti)
- ul. Nad Volyňkou (JEZERA II.) - rodinné domy - 43 b.j. (územní řízení zastaveno)
- OS Pitkovice – západ (ul. Pýchavková) CG – dokončují se bytové a rodinné domy (odhad 80 bytů a 40 RD) – 120 b.j.
- OS Májovková – BD A,B,C,D (ul. Penízovková) CG – bytové domy - 81 b.j. (vydané územní rozhodnutí)

**Souhrn z výše uvedených projektů: nárůst dalších minimálně 5300 nových obyvatel MČ horizontu 5 let (viz dokument „Projekty výstavby v Praze 22 ve zpracování k 1.3.2015“)**

Navíc nad výše uvedené (seznam z komise :

- OS Májovková – CENTRAL GROUP – Májovková - odhadem další 3 BD (domy E, F, G) pro 21 bytech + 160 RD

**Souhrn z OS Májovková: nárůst dalších minimálně 700 nových obyvatel MČ v horizontu 5 let.**

V lokalitě Praha 22 existují navíc další území s možností nové obytné zástavby (z nichž některé jsou na prodej) o rozloze přesahující 300 000 m<sup>2</sup>, na kterých je možné stavět obytnou zástavbu (t.j. vlastně ihned zažádat o zahájení územního řízení), ale v tomto směru nebyly podniknuty zatím žádné kroky (EIA, územní řízení atd.).

**Souhrn z výše uvedených území: další možný nárůst minimálně několik tisíc nových obyvatel MČ Prahy 22 v horizontu do 10 let.**

**Navíc změny Územního plánu v projednávání (nebo které jsou již schváleny), které budou generovat další dopravní zátěž:**

Z 2938/00 - (v projednávání na MHMP) na bývalé skládce Hliník/Jezera - založení městského parku Praha-Uhříněves, nové řešení navazujícího okolí, organické začlenění území do urbánního prostředí. Jen matoucí popis – jedná se hlavně o umožnění další obytné zástavby na přibližně 300 000 m<sup>2</sup> dnes nezastavitelné plochy t.j. až 800 rodinných domů a nebo nesčetně bytů, takže odhadem dalších minimálně (pokud nebudou stavěny bytové domy) 3200 nových obyvatel MČ. Žadatelem změny je MČ Praha 22

Z 2137/00 – (v projednávání na MHMP) směr Kolovraty - obytná a smíšená zástavba pro CENTRAL GROUP, přibližně 350000 m<sup>2</sup> z orné půdy na výstavbu objektů pro bydlení t.j. až 950 rodinných domů a nebo nesčetně bytů, takže odhadem dalších minimálně (pokud nebudou stavěny bytové domy) 3800 nových obyvatel MČ. Žadatelem změny je MČ Praha Kolovraty.

Z 1637/07 – (již schváleno) u hřbitova - nově k výstavbě objektů k bydlení 52 000 m<sup>2</sup>, t.j. až 130 rodinných domů, a nebo nesčítelně více bytů, takže odhadem dalších minimálně (pokud nebudou stavěny bytové domy) 520 nových obyvatel MČ.

Z2143/00 – (již schváleno) – rozšíření kontejnerového překladiště METRANS. Změna byla schválena bez požadavku návazné komunikace k dálnici D1 (kterážto realizace byla zastavena zrušením změny územního plánu na křižovatku na D1 na 4. km) . Další nárůst dopravního zatížení, když napojení METRANSu na D1 s díky pochopitelným překážkám z MČ Praha-Křeslice patrně nebude nikdy realizovat.

#### Další statistické údaje pro srovnání:

Počet obyvatel v Praze 22 k 1.1.2004 – 4900 obyvatel

Počet obyvatel v Praze 22 k 1.1.2014 – 9838 obyvatel (nárůst přibližně 5000 obyvatel tj. 100% za 10 let)

Rozprodej nemovitého majetku MČ Praha 22 v období 2007 – 2014: – 180 000 000 Kč (hlavně pro financování potřeb způsobených přílivem obyvatel)

Reálné možný počet obyvatel MČ Praha 22 do 5ti let ( a to při neschválení Změn ÚP): 16 000 obyvatel

#### SOKP511 s vyznačením sjezdů a navazujících komunikací (zdroj brožura ŘSD z května 2014)



Představa, že obyvatelé Prahy budou používat k objezdu Uhřetěvesi sjezdem u Průmyslové na již dnes ve špičkách přeplněnou Štěrnoholskou radiálu a dále pak novou komplikovanou křižovatku u Běchovic a dále po SOKP 511 patrně vůbec neodpovídá realitě.

#### SWOT analýza:

##### **Strengths – Silné stránky**

Z hlediska dopravy bohužel žádné.

##### **Weaknesses – Slabosti**

- Kapacita dopravní sítě v Praze 22 a to hlavně na komunikaci Přátelství je již dnes v dopravních špičkách vyčerpána.
- SOKP 511 bude patrně dostavěn dříve (dle momentálních plánů v roce 2021) než bude realizována spojnice uzlů A-C. To povede k dalšímu nárůstu dopravní zátěže na komunikaci Přátelství, protože veškerá doprava do oblasti Měcholup a Petrovic z východu Prahy z SOKP 511 bude používat právě opět komunikaci Přátelství (další sjezd z SOKP 511 je plánován až u Štěrnobohol).

- Bez realizace spojnice uzlů A-C před sprovozněním SOKP 511 bude přes komunikaci Přátelství v Uhříněvsi patrně také jezdit většina dopravy z kontejnerového překladiště METRANS mířící na dálniční síť.
- Kapacita dopravní obsluhy oblasti MČ železnicí je ve špičce již dnes také skoro vyčerpána (ve špičce vlaky S9 čtyřikrát za hodinu). Argumentace dalšího významného zvýšení kapacity železnice je klamná (viz „Strategický plán rozvoje Městské části Praha – Praha 22 pro období 2010 – 2020“).
- Není možné regulovat nebo omezit průjezd některých vozidel po komunikaci Přátelství, protože se jedná o místní komunikaci I. třídy.

#### **Opportunities – Příležitosti**

- Realizací komunikace spojnice uzlů A-C se současným vylepšením komunikace mezi uzly C-E vytvořit jakýsi neoficiální obchvat Uhříněvsi. Nicméně realizace této komunikace s ohledem, že by se jednalo o místní komunikaci II. třídy, bude trvat minimálně 5 let (spíše 10 let) od okamžiku započetí Posuzování vlivu na životní prostředí.

#### **Threats – Hrozby**

- Největší hrozbou je přístup vedení ÚMČ k řešení problémů nejen v oblasti dopravních kapacit:
  - Návrhy na změny ÚP nejsou posuzovány v širokém kontextu kapacit ve všech dotčených komisích RMČ (doprava, životní prostředí, školství, zdravotnictví atd.), ale jsou patně cíleně projednávány bez ohledu na kapacity v lokalitě a dostupné investiční t.j. kapitálové prostředky hlavně v Komisi výstavby a územního plánování, kde je ohniskem zájmu pouze to „Kam se bude v Praze 22 vozit cement a beton“ a zda jsou v místě zájmu hlavně developerů dostatečná kapacita obslužných sítí (voda, kanalizace atd.). V ostatních dotčených komisích se pak pouze pak vyjmenovávají naprosto alarmující důsledky špatných rozhodnutí (viz zápis Školské komise konané dne 2.2.2015 o již naprosto nedostatečné kapacitě ZŠ v Praze 22). Nicméně i před těmito velmi alarmujícími sděleními RMČ strká „hlavu do písku“ a zcela je ignoruje s tím, že je pouze „Bere na vědomí.“
  - K problematice kapacity dopravní sítě v Praze 22 vedení UMČ prostě jen mlčí a místo sdělení pravdy občanům, že nějaké dobré řešení na zlepšení kapacity dopravní sítě v Praze 22 a odlehčení páteřní komunikace Přátelství již dávno neexistuje, se věnuje dalšímu navyšování ploch pro obytnou zástavbu v lokalitě – viz návrh na změnu územního plánu HMP č. Z2938 na „Park“, kde klíčové není vůbec vybudování městského parku, ale jde hlavně o umožnění další nejlépe developerské výstavby na přibližně 300 000 m<sup>2</sup> plochy (t.j. další minimálně 3000 obyvatel v Praze 22). Na příkladu „Parku“ je vidět, že vedení ÚMČ nejen že změnám nebo úpravám územního plánu majících za důsledek budoucí příliv dalších obyvatel do MČ nebrání, ale dokonce je z neznámých důvodů sama iniciativně vyvolává (viz návrh změny ÚP č. Z2938).
- Návrhy změn (snad s výjimkou návrhů, kdy žadatelem je MČ) územního plánu nejsou představovány ani diskutovány ZMČ, ale jsou pouze co nejtíseji projednávány hlavně v Komisi výstavby a územního plánování a následně možná v RMČ.
- Hrozí v dopravních špičkách totální každodenní dopravní kolaps v lokalitě Prahy 22 způsobený dalším přílivem nových obyvatel bez ohledu na kapacitní (včetně možností rozvoje) možnosti silniční sítě.
- Zřízením parkoviště P+R se ještě zvýší nároky na kapacitu již přetížené komunikace Přátelství mezi uzly W-L.

#### **Závěr (alias Management Summary pro manažery):**

- Spoléhat při řešení dalších dopravních kapacit na železniční spojení není realistické.
- Plánování terminálu P+R bez řešení již kritické dopravní situace v lokalitě (hlavně kapacity komunikace Přátelství) je mírně řečeno nezodpovědné.

- Bez vybudování spojky sjezd SOKP511 u Netluk na komunikaci Přátelství/Kutnohorská je zprovoznění SOKP 511 pro dopravu spíše hrozbou než řešením.
- Žádné dobré a vizionářské dopravní řešení pro lokalitu Prahy 22 již patrně neexistuje a mlčení ke a nebo schvalování a dokonce prosazování změn nebo úprav územního plánu HLMP a dalších projektů, které budou generovat další požadavky na dopravní infrastrukturu MČ Praha 22, je již skutečným hazardováním s kvalitou života obyvatel v lokalitě Prahy 22.

Stav: 4.3.2015