

v řadě uvedených míst Prahy nižší než v případě Ďáblic. Nelze pominout ani fakt, že počet Ďáblických obyvatel výrazně roste.

K vyhodnocení Cínovecké komunikace v Akčním plánu máme tyto připomínky:

- I přes prokazatelné soustavné překračování hlukových limitů na Cínovecké a Ďáblické ulici (viz Zpráva o monitorování hluku ze silničního provozu v Praze Ďáblicích ze dne 22. 11. 2017):
 - není dle přílohy č. 1 Cínovecká ulice opakovaně zařazena do kritických míst I. Priority;
 - nejsou dle přílohy č. 3 Ďáblice zařazeny do Plánovaných opatření ke snížení hluku v horizontu 5 let.
- **Došlo k výraznému nárůstu projíždějících aut oproti uvedeným datům** (jak osobních, tak nákladních). **Na Cínovecké je již nyní překročen počet 30 milionů projíždějících aut za rok.** Ve zprávě akčního plánu se hovoří o počtu 64,600 – 88,600 aut denně. Tato hodnota není již platná. **Dle našich měření, zpracovaných firmou Dalea v roce 2015, se jedná ve skutečnosti o 90 000 průjezdů denně a jejich počet stále roste!**
- Při porovnání tabulek intenzity dopravy na klíčových komunikacích Akčního plánu z roku 2016 a z roku 2019 je patrný nárůst dopravy na Cínovecké ze 76,700 v r. 2016 na 88,600 v roce 2019. Nové číslo daleko více reflektuje naše naměřené hodnoty, které jsme vám také zaslali v roce 2017 v našich připomínkách k Akčnímu plánu.
je však zásadní otázkou, jak je možné, že se takový nárůst dopravy neprojevuje v hodnotách hlukové zátěže a v hlukových mapách, následně pak v hodnocení kritických míst?
- **Status Cínovecké se v průběhu let mění.** Z původní městské „výpadovky“ je dnes reálně mezinárodní dálnice s intenzivní tranzitní nákladní dopravou. Bohužel umístěná ve městě a v přímém sousedství s obytnou zástavbou. Právě vzhledem k tomuto faktu nelze na tuto komunikaci pohlížet jako na starou hlukovou zátěž.
- Při výstavbě mimoúrovňové dálniční křižovatky s ulicí Veselskou (která nemá nic společného s městskou křižovatkou, ale je svojí topologií klasickým extravilánovým dálničním křížením), nebyla vůbec řešena protihluková opatření!
 - Mimoúrovňová křižovatka nahradila původní křižovatku řízenou světly. Toto řešení dramaticky zvýšilo rychlost průjezdů a zásadně změnilo hlukové poměry v lokalitě - s výrazným dopadem v nočních hodinách.
- V Dlouhodobé strategii ke snížení hluku (2024+) dle Přílohy 4. je uváděna „novostavba komunikace v délce 16, 1 km, dostavba silničního okruhu kolem Prahy – Pražský okruh (SOKP) Ruzyně-Suchdol-Březiněves, Stavby 518, 519. Vzhledem k trvalému nesouhlasu dotčených obcí ke stavbě předmětného úseku SOKP, majetkoprávním vztahům v trase i nepříznivé geomorfologii je jeho zprovoznění v nepřiměřeně dlouhém časovém horizontu.
- Až do doby realizace okruhu - spíše horizont po roce 2035, bude Cínovecká fakticky plnit funkci okruhu, což je ve studii naprosto chybně soustavně opomíjeno. Intenzity dopravy jsou zde takové, že se jedná o jedno z naprosto nejzatíženějších míst v Praze.
Na základě měření TSK z roku 2018 jezdí po Cínovecké mezi uzly 8051 a 9095 dohromady 90 400 vozidel:

U1	U2	ULICE	Začátek	Konec	(m)	autom.	vozidla	bez MHD	MHD	celkem	spojů
8051	9095	CÍNOVECKÁ LIBERECKÁ	KOSTELECKÁ	1615	77700	12700	90400	0		90400	0

- Je tak pravděpodobné, že v době případného zprovoznění předmětného úseku SOKP se jeho využíváním sníží v čase rostoucí intenzita dopravy na Cínovecké pouze na současné intenzity průjezdů.
- Dle našeho názoru nelze jednat o stavbě SOKP 518, 519 dříve, než bude účinně vyřešeno odhlučnění Cínovecké ulice.