

Aktualizovaný komentář

k návrhu silničního okruhu kolem Prahy
(SOKP)

Regionální varianta

v jeho severozápadní a východní části

Vyhotovil: Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr

leden 2012

1. ÚVOD

V současné době, po uvedení jižní části SOKP do provozu, přichází na pořad rozhodnutí co, jak a kdy se zbývající, nerealizovaná část „SOKP“. Účelem tohoto komentáře je objektivně a nestranně předložit fakta, podklady, návrhy a doporučení. Jedná se o severozápadní a východní část SOKP, tedy stavby číslo 518, 519, 520, 510 a 511, což je severní část okruhu - úsek mezi R7, D8, R10, D11 a D1.

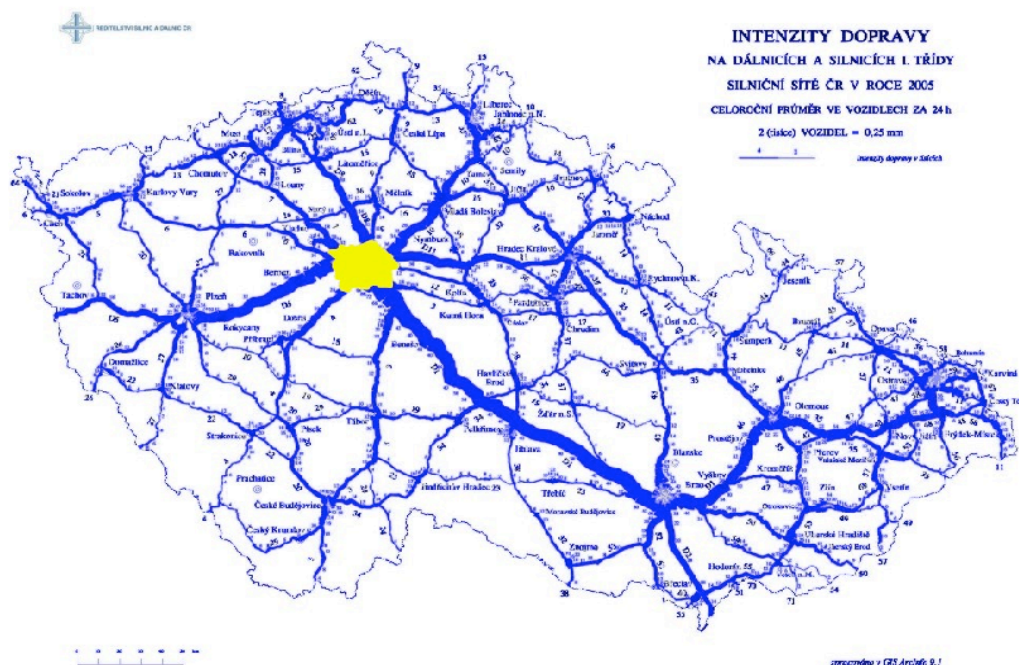
Úvodem je nutné zdůraznit charakteristiky SOKP, které je nutné dodržet, aby okruh plnil jemu určenou **funkci dopravní obslužnosti** a zároveň korespondoval s **Politikou územního rozvoje schválenou vládou ČR dne 20.7.2009 (PÚR 2008)** a s **Rozhodnutím evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23.7. 1996**.

V PÚR 2008, v kapitole 5. KORIDORY A PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY je uvedeno v článku (99) SOP:

*„Vymezení: Silniční okruh kolem Prahy (mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy).
Důvody vymezení: Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města. Součást TEN-T.*

Dále v kapitole 2.2 Republikové priority je uvedeno v článku (23):

„Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006). Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.“



2. ROZHODUJÍCÍ HLEDISKA K OVĚŘENÍ ÚČELNOSTI INVESTICE

Dopravní hledisko:

- **propojuje dálnice a rychlostní komunikace** vedené paprskovitě do Prahy
- slouží mezinárodní a vnitrostátní **tranzitní dopravě**, kterou **odvádí mimo** stávající a plánované sídelní útvary, mimo zastavěné území
- **rozdává vnější cílovou a zdrojovou dopravu kolem Prahy**, snižuje dopravní zatížení na městských radiálách
- propojuje **vnitřní dopravu oblastí ležících podél okruhu** (území Prahy a přilehlých měst a obcí a jejich průmyslových zón)
- **není určen pro vnitroměstskou dopravu** individuální a hromadnou

Územní hledisko:

- umožňuje v souladu s urbanistickými záměry vznik **rezervních ploch** pro rozvoj města a obcí **uvnitř okruhu**

Ekologické hledisko:

- vedením v nezastavěných oblastech **minimalizuje negativní dopady dopravní stavby** na složky životního prostředí
- umožňuje přiměřeně **míjet sídelní útvary**
- umožňuje míjet **zvláště chráněná území**

Ekonomické hledisko:

- prokazuje ekonomickou únosnost a efektivnost (vnitřní výnosové % - EIPR; čistá současná hodnota při dané diskontní sazbě – NPV; rentabilitu nákladů - BCR)

3. STRUČNÝ HISTORICKÝ PŘEHLED

Je vhodné si uvědomit některé historické skutečnosti týkající se SOKP. Roštové uspořádání hlavních silnic a dálnic z doby předválečné bylo po válce nahrazeno okruhem. Počátkem šedesátých let minulého století Ing. Lada jako první navrhl a projednal okruh SOKP. V době tohoto návrhu byl stupeň automobilizace v Praze 1:22,4 a dopravní výkon 1,27 mil. vozokilometrů, což je cca 1/15 dnešního stavu.

Hl. m. Praha bylo v rozloze menší o cca 20 %, takže v té době trasa SOKP byla skutečně **okolo** Prahy. V té době rovněž neexistovala ekologická kritéria a o tom, že SOKP bude součástí transevropské silniční sítě TEN-T se nikomu ani nezdálo. V letech 1983 – 84 se uvedly do provozu první stavby SOKP „515 Slivenec – Třebonice“ a část stavby „510 Satalice – Běchovice“. V roce 1995 bylo schváleno **odsunutí** trasy SOKP jihovýchodě o cca 6 km (stavby 511, 512) se zdůvodněním **zajistit ochranu životního prostředí stávající zástavby, vytvořit územní rezervu pro rozvoj města a optimální oddálení tranzitní dopravy**. V roce 1999 byla trasa SOKP na severozápadě umístěna přes Suchdol, **tedy přiblížení centru** (varianta „J“) bez řádného projednání a přes nesouhlas městských částí Suchdol, Lysolaje a Dolní Chabry. Takto se trasa SOKP dostala **do rozporu s přístupovou dohodou k EU** (rozhodnutí 1692/96 ES) v severozápadním a východním sektoru SOKP. V letech 1999 – 2001 byly na západě okruhu uvedeny do provozu úseky 516 Třebonice – Řepy a 517 Řepy - Ruzyně.

V září 2010 byly zprovozněny jižní a jihozápadní úseky D1-Vestec (stavba 512), Vestec-Lahovice (stavba 513) a Lahovice - Slivenec (stavba 514).

V květnu 2010 byl rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušen v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy úsek SOKP Ruzyně (R7) -Březiněves (D8) (stavby 518 a 519) a dalším rozsudkem z ledna 2011 úseky mezi Březiněvsí (D8) a Dolními Počernicemi (R11) (stavba 520) a úsek mezi Běchovicemi a D1 (stavba 511).

V současné době není v ZÚR Prahy vymezen koridor stavby nadmístního významu pro dosud nerealizované úseky SOKP. S odkazem na ustanovení § 54 stavebního zákona, kde

z odst. (5), vyplývá, že do doby, než se uvede do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací vydanou krajem (ZÚR), nelze rozhodovat podle částí územního plánu, které jsou s touto dokumentací v rozporu.

4. TRASA SOKP VE VARIANTĚ „ÚZEMNÍ PLÁN“

Doposud nebyly zrealizované úseky propojující tyto dálnice a rychlostní komunikace:

- R7 (Chomutov) a D8 (Teplice) – stavby 518 a 519
- D8 (Teplice) a R10 (Mladá Boleslav) – stavba 520
- úsek Satalice - Běchovice - stavba 510 je nyní provozován, ale v případě jeho napojení na úseky 520 a 511 by musel být celý přestavěn (je nutné zvýšení počtu jízdních pruhů, vybudování kolektorů, mostních konstrukcí a sjezdů křižovatek, měl by být snížen počet křižovatek, nutnost vybudování náročných protihlukových opatření - prochází v blízkosti sídliště Černý most a Horní Běchovice.
- Běchovice – D1 – stavba 511

Nerealizované úseky nejsou zahrnuty v ZÚR Prahy a vzhledem k podmínkám a požadavkům stanoveným NSS se navíc jeví jako **neprojednatelné**.

Trasa SOKP ve variantě „**Územní plán**“ zahrnuje jižní variantu severozápadního sektoru (stavby 518 a 519) a dále severovýchodní úsek (stavby 520+510) a východní úsek (stavba 511). Tato varianta, která je prosazována MD ČR, ŘSD ČR a Magistrátem hl. m. Prahy leží v trase Ladova okruhu, který byl navržen začátkem 60 let minulého století. Je přirozené, že v současné době, kdy se automobilizmus zvýšil cca 15 x, území se zastavělo převážně obytnou zástavbou, začaly platit nové hygienické a ekologické zákony, nemůže tato trasa SOKP plnit požadavky na ní kladené a **nemůže tedy v současnosti být akceptovatelná**. Trasa je v rozporu s § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a j) stavebního zákona, neboť negativním dopadem na životní prostředí nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, nezohledňuje stávající hodnoty a podmínky v území, nezohledňuje rizika s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí a nevytváří podmínky pro hospodárné nakládání prostředků z veřejných rozpočtů (jedná se o nejdražší variantu vedení SOKP). Z uvedených důvodů **není v souladu s cíli a úkoly územního plánování**, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

Trasa prochází přes obytnou zástavbou zastavěné území sídelních útvarů nebo v její těsné blízkosti (Suchdol, Dolní Chabry, Březiněves, Ďáblice, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Radonice, Vinoř, Satalice, Černý Most, Horní a Dolní Počernice, Běchovice, Dubeč).

Na trase by docházelo k nebezpečnému mísení dopravy tranzitní a místní v zakrytém tunelových úseku délky cca 3 km v Suchdole a Zámky, na patrovém mostu přes Vltavu. na mostech přes Drahaňské a Čimické údolí, na křižovatkovém úseku 510 Satalice – Běchovice a na mostě přes Počernický rybník.

Trasa nesplňuje požadavky dané evropskými kvalitativními předpisy o rozvoji sítě TEN-T, na bezpečnost v tunelech apod. takže není možné její financování ze zdrojů EU (Operační program Doprava).

5. NÁVRH NOVÉ TRASY SOKP V „REGIONÁLNÍ VARIANTĚ“

Vzhledem k současné kritické situace ve veřejných financích, kdy MD ČR nemá prostředky na výstavbu nových úseků dálnic a rychlostních komunikací a to ani využitím prostředků z evropských fondů (OP Doprava), kdy vyhlašuje úsporná opatření a pozastavuje realizaci řady staveb je časový prostor k **přehodnocení řešení „SOKP“ a dopravní problematiky severozápadního a východního sektoru města Prahy** včetně přílehlající aglomerace Středočeského kraje.

Trasa SOKP v „**Regionální variantě**“ je umístěna mimo zastavěné území hl. m. Prahy a okolních měst a obcí, vytváří rezervní plochy pro rozvoj metropole uvnitř okruhu, zlepšuje

hygienické podmínky, snižuje negativní vliv na složky životního prostředí, zvyšuje bezpečnost provozu a uživatelský komfort a k tomu se **stavební náklady sníží o cca 34 miliard Kč**, což je zhruba o jednu polovinu. Výše uvedené vlastnosti výrazně převažují nad skutečností, že tato varianta znamená prodloužení okruhu o cca 15 km.

Návrh SOKP v „**Regionální variantě**“ (stavby 518, 519, 520, 510, 511) řeší v severozápadní, severní, severovýchodní a východní části pražské aglomerace stávající nevyhovující dopravní situaci. Trasa využívá cca 2/3 koridoru Aglomeračního okruhu (AO) schváleného v provedení 2 x dva jízdní pruhy v ZÚR Středočeského kraje a téměř celý jej provozně nahrazuje. Může tak sloužit jak pro propojení středočeských měst Říčany, Brandýs nad Labem, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Roztoky nad Vltavou a Kladno. Vyřeší tím i problematiku objízdných tras kamionů a výstavbu obchvatů řady obcí v okolí Prahy na AO. Tím dojde k výrazným finančním úsporám investičních prostředků středočeského kraje na plánovanou výstavbu AO (cca 12 miliard Kč).

„**Regionální varianta**“ předpokládá doplnění městských komunikací pro obsluhu území na severu včetně samostatného mostu přes Vltavu mezi Prahou 8 a Prahou 6 v Sedlci s preferencí veřejné dopravy a doplnění městských komunikací pro obsluhu rozvojových území na východě Prahy.

- **Z hlediska dopravního „Regionální varianta“** zajišťuje:

- odklon tranzitní a vnější dopravy mimo zastavěné území (sídelní útvary) severního a východního sektoru hl. m. Prahy včetně související aglomerace
- rozdělení dopravní zátěže na stávajících a navržených komunikacích tak, aby tyto byly využity při úrovni kvality dopravy „D“
- dopravní obsluhu všech stávajících sídelních útvarů a rozvojových ploch pro osídlení a ostatní výstavbu v severním a východním sektoru Prahy.
- odstranění prvotního dopravního problému severního sektoru hl. m. Prahy, kterým je neexistence přemostění Vltavy (od mostu Barikádníků až do Kralup) novým mostem v Sedlci pro místní dopravu individuální i hromadnou (včetně kolejové)

- **Z hlediska ekologického** je trasa SOKP v „**Regionální variantě**“ a navrhovaná městská sběrná komunikace (MSK) v úseku Praha 8 - Kobylisy a Praha 6 -Ruzyně včetně mostu přes Vltavu v Sedlci **prakticky bezkonfliktní a tudíž realizovatelná**.

- **Z hlediska finančních nároků** je trasa SOKP ve variantě „**Územní plán**“ ve stavebních nákladech (CÚ 2010) dražší než trasa SOKP v „**Regionální variantě**“ včetně navrhované městské komunikace spojující Prahu 8 a Prahu 6 i s přemostěním Vltavy.

- **Z hlediska územní**, předprojektové a projektové přípravy je trasa SOKP **ve variantě „Územní plán“** zdánlivě v předstihu před připraveností trasy SOKP v „**Regionální variantě**“. Ovšem vzhledem ke skutečnosti, že od ledna 2011 není celá trasa SOKP ve variantě „**Územní plán**“ (518, 519, 520, 510 i 511) zahrnuta v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy a především vzhledem k důvodům uvedeným v rozsudcích NSS, se varianta „**Územní plán**“ jeví jako nereálná.

- **Z hlediska realizace** zbývající části SOKP V „**Regionální variantě**“ je reálný časový harmonogram postupu přípravy a realizace:

1. Doplnění ZÚR o trasu v „ Regionální variantě “, projednání, vydání ZÚR	15 měsíců
2. Předprojektová příprava (STPÚ, EIA, IZ)	18 měsíců
3. Projektová příprava (DÚR, DSP, DZS, VOS)	32 měsíců
4. Realizace stavby	48 měsíců

Při okamžitém zahájení výše uvedených činností současně na všech stavebních SOKP **je uvedení do provozu celého SOKP reálné v r. 2020.**

6. REKAPITULACE

6.1 Bezpečnost dopravy

- a) Trasa ve variantě „**Územní plán**“ - z hlediska **bezpečnosti silničního provozu je nevyhovující**, neboť dochází k nebezpečnému mísení dopravy tranzitní a místní v zakrytém tunelových úseku délky cca 3 km v Suchdole a Zámky, na patrovém mostu přes Vltavu včetně přilehlých úseků s MÚK a na mostech přes Drahaňské a Čimické údolí a na křižovatkovém úseku 510 Satalice – Běchovice. Jedná se o zhoršenou obdobu nedávné situace na Barrandovském mostě .
Trasa nesplňuje požadavky dané evropskými kvalitativními předpisy o rozvoji sítě TEN-T, na bezpečnost v tunelech apod. takže není možné její financování ze zdrojů EU (Operační program Doprava).
- b) Trasa v „**Regionální variantě**“ - silniční provoz je segregovaný, místní doprava je ojedinelá, trasa přehledná bez kritických míst, vzdálenosti MÚK jsou přiměřené, z hlediska **silničního provozu je trasa bezpečná**

6.2 Územní podmínky

- a) Trasa ve variantě „**Územní plán**“ resp. koridor této nadmístní stavby není v důsledku rozsudků NSS (č.j. 8 Ao 2/2010-644 z dne 20.5.2010 a č.j. 7 Ao 7/2010 -133 ze dne 27.1. 2011) zahrnut v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, není tedy zahrnut v územně plánovací dokumentaci kraje, jež je nadřazena Územnímu plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy. V důsledku toho nyní pro rozpor s vyšší územně plánovací dokumentací nelze pro tuto variantu vydat platné územní rozhodnutí, to se týká celé této trasy od Ruzyně (R7) přes Suchdol, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves, Ďáblice (D8), Přezletice, Podolanka, Vínůř, Jenštejn, Radonice, Satalice (R11), Černý Most, Horní Počernice (D10), Dolní Počernice, Běchovice až po D1 (stavby SOKP 518, 519, 520, 510 - rozšíření a 511).
Trasa je rovněž v rozporu se stávajícími kritériem tím, že prochází v délce **cca 35 km zastavitelným územím**, což je ztráta plochy cca 5 km² trvalým zábořem a 15 km² ochranné plochy pro občanskou vybavenost. Nejvíce jsou postiženy sídelní útvary Suchdol, Čimice, Dolní Chabry, Ďáblice, Přezletice, Podolanka, Radonice, Satalice, Černý Most, Horní a Dolní Počernice, Běchovice a Dubeč.
- b) Trasa v „**Regionální variantě**“ - prochází extravilánem mimo zastavitelné území hl. m. Prahy v délce 57 km a jen **v délce cca 4 km prochází intravilánem** hl. města Prahy a obcemi aglomerace, kde mívá stávající zástavbu v dostatečné vzdálenosti, kromě okraje osady Lety u Libčic nad Vltavou, kde most přes Vltavu přechází ve výšce cca 70 m nad zástavbou (cca 4 rodinné domy).

6.3 Ekologie

- a) trasa SOKP ve variantě „**Územní plán**“ kříží nebo vážně ohrozí tyto lokality
- zvlášť chráněné území Natura 2000 „Kaňon Vltavy u Sedlce“
 - přírodní ekosystémy (Zámky, Drahaňské údolí)
 - lesní ekosystém bažantnice v Satalicích
 - geologický výchoz - Chvalský lom
 - ornitologické lokality - V Pískovně, Lítožnice
 - přírodní park Říčanka
 - přírodní park Klánovice – Čihadla
 - přírodní památka Počernický rybník

Nutno uvést, že již nyní jsou v Běchovicích a v Horních a Dolních Počernicích **překračovány hygienické limity hluku, vibrací a emisí** a tedy není vhodné do tohoto území zavádět další dopravu. Dále projekty pro územní řízení staveb 518, 519

a 511 prokázaly zatížení okolní zástavby nadlimitním hlukem, který nelze ochránit technickými prostředky. Stejně tak u stavby 520 v okolí obcí Podolánka, Jenštejn a Radonice by byly překročeny hygienické limity např. hluku, což prokazují studie pořizené dotčenými obcemi. Trasa SOKP vč. nájezdu je zde navrhována mezi Prahou – Vinoří a Podolánkou několik desítek metrů od souvislé zástavby, u obce Jenštejn v těsné blízkosti domova seniorů. Překročení emisních a hlukových limitů prokazuje i studie pořizená obcí Radonice.

- b) Trasa v „**Regionální variantě**“ kříží nebo vážně ohrozí tyto lokality:
- přírodní park „Dolní Povltaví“ - most přes Vltavu (délka mostu 600 m a výška 70 m)
 - míjí chráněné území Natura 2000 „Větrušická rokle“ tunelem navazujícím na most přes Vltavu (kladné stanovisko MŽP ČR)
 - v dalším průběhu trasy přechází přes nebo míjí několik místních ekosystémů (NK66 Sluštice, RC966 - Březí, NK 67 - Úvaly, RK-1152 - Brandýs nad Labem , RC 1854 - Sedlec
- U severozápadního segmentu SOKP (stavby 518, 519) byla v procesu EIA v r. 2002 z dlouhodobého pohledu doporučena severní varianta; jižní varianta dle „Územního plánu“ byla označena za krajní řešení přípustné pouze pro případ nemožnosti realizace severní varianty.

6.4 Časový harmonogram

- a) Trasa ve variantě „**Územní plán**“ - dle posledního harmonogramu MDČR („Rozvojová varianta“) se předpokládá zahájení stavby SOKP v roce 2015 (stavba 511). Předpokládaný termín výstavby v roce 2015 se ale vzhledem ke skutečnosti, že od ledna 2011 není celá trasa SOKP ve variantě „**Územní plán**“ (stavby 518, 519, 520, 511) zahrnuta v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy a především vzhledem k důvodům uvedeným v rozsudcích NSS jeví jako nereálný. Dále je ve výše uvedeném harmonogramu nutno vzhledem k složitému technickému řešení a velkému objemu umělých staveb a inženýrských sítí uvažovat s prodloužením realizace až po r. 2020.
- b) Trasa v „**Regionální variantě**“ - zahájení stavby v roce 2015 je podmíněno **politickou vůlí** při zrychleném projednávání doplnění a změny ZÚR Středočeského kraje. Stavba, která leží převážně v extravilánu, je stavebně jednodušší a tedy uvedení do provozu je **možné odhadovat v roce 2020**.

6.5 Stavební náklady (základní cena + DPH) - CÚ 2010

Stavba SOKP	Trasa ve variantě „Územní plán“			Trasa v „Regionální variantě“		
	Název stavby	Cena mld. Kč	Délka km	Název stavby	Cena mld. Kč	Délka km
SO 518	Ruzyně - Suchdol	26,220	9,405	Ruzyně - Libčice	9,795	15,400
SO 519	Suchdol - Březiněves	14,607	6,679	Libčice - Sedlec	6,274	6,610
SO 520	Březiněves - Satalice	13,512	13,071	Sedlec - Zápy	10,014	14,650
SO 510	Satalice - Běchovice	1,620	4,100	Zápy - Úvaly	4,841	10,160
SO 511	Běchovice – D1	17,178	12,571	Úvaly – D1	8,148	14,190
Celkem		73,137	45,826	Celkem	39,072	61,010
Ukazatel novostavby mld. Kč/ km		1,596		0,640		

Pozn. - stavební náklady „var. Územní plán“ mimo stavby 510 převzaty z internetu – článek „SOKP – základní informace k lednu 2012“

- stavební náklady „var. Regionální“ a stavby 510 „var. Územní plán“ byly spočítány dle cenových normativů silničních pozemních komunikací v CÚ 2010 (MD ČR) na základě dokumentace zpracované v úrovni vyhledávací studie.

Závěr pro dosud nerealizovaný úsek „SOKP“ mezi R7 a D1

„Varianta Regionální“, která je delší o 15,184 km, má stavební náklady nižší o 34,07 mld. Kč než prosazovaná varianta „Územní plán“. Nevhodnost trasy varianty „Územní plán“ dokladuje ukazatel stavebních nákladů na 1 km, který je cca 1,6 mld. Kč, což je 2,5 x vyšší než u varianty Regionální, a byl by to tak nejdražší dálniční úsek, který se kdy realizoval.

7. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

a) Trasa ve variantě „**Územní plán**“ je :

- nebezpečná - mísení dopravy tranzitní a místní, nebezpečné tunely, málo místa pro umístění křižovatek
- neekologická - fyzické křížení sídelních útvarů (obytné zástavby) a zvláště chráněných území
- neekonomická - 1,6 mld. Kč/km trasy SOKP
- v rozporu se zásadami územního plánování a urbanismu - prochází přes zastavěné území hl. m., neumožňuje jeho rozvoj

Z celospolečenského hlediska tedy nelze trasu doporučit k realizaci.

b) Trasa v „**Regionální variantě**“ - z výsledků tohoto komentáře vyplývá **jednoznačně doporučení pro realizaci trasy v „Regionální variantě“ v celém úseku od R7 po D1** (stavby 518, 519, 520, 510, 511).

Trasa SOKP v „Regionální variantě“ využívá asi 2/3 koridoru Aglomeračního okruhu, čímž dochází k výrazným finančním úsporám (cca 12 mld. Kč) investičních prostředků střeďedočeského kraje z plánované výstavby Aglomeračního okruhu a souvisejících komunikací.

Přílohy: grafická zobrazení dle seznamu

Vypracoval v lednu 2012

Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby - ČKAIT 0000264
Keltská 109
252 41 Dolní Břežany - Lhota