

PREZENTACE NÁVRHU

VYLOUČENÍ KAMIONOVÉ DOPRAVY Z HL. M. PRAHY

zhotovitel přílohy :
Ing. MILAN STRNAD
Ing. JOSEF TOMĚŠ

ČERVEN 2015

investor :
ŘSD ČR - PRAHA 4 - NA PANKRÁCI 346/56
zhotovitel : Sdružení Ing. Milan Strnad & Nýdrle-projektová kancelář

 NÝDRLE projektová kancelář

PREZENTACE NÁVRHU

VYLOUČENÍ KAMIONOVÉ DOPRAVY Z HL. M. PRAHY

1. Stávající stav – stávající silniční síť v regionu hl. m. Prahy tvoří nedokončený radiálně-okružní systém, a to jak Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), Městského okruhu (MO), také některých radiál (Břevnovská, Radlická, vysočanská, Kunratická). To je příčina využívání městské sítě sběrných komunikací k průjezdu tranzitní kamionové dopravy napříč Prahou.

2. Řešení - realizovat pro tranzitní dopravu kamionovou a zbytkovou dopravní cestu mimo sídelní útvary hl. m. Prahy a její aglomerace a tím dokončit radiálně-okružní systém komunikací.

Tato nová dopravní cesta musí splňovat následující podmínky:

- Míjet zastavěná a zastavitelná území městských částí hl. m. Prahy a obcí aglomerace (regionu), tj. hygienicky nezávadná
- Ekologicky přijatelná, tj. fyzicky nekříží žádné rozhodující prvky životního prostředí (CHKO, NATURA 2000 atd.)
- Ekonomicky únosná – tj. splňující kritéria NPV + IRR + BCR
- Realizovatelná, tj. nejdříve možné vyvedení tranzitní kamionové dopravy mimo hl. m. Prahu.

3. Návrh – dopravní cestou pro kamiony, splňující uvedená kritéria je realizace silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) doplněného příslušnými radiálami, což znamená uvedení do provozu radiálně okružního dopravního systému – ZÁKOSU.

4. Trasy

– trasy radiál navazující na celostátní síť dálnic (č. 1, 3, 5, 8, 11) a rychlostních silnic (č. 4, 6, 7, 10) jsou stabilizovány

- trasa SOKP je realizována – stabilizována v západním a jižním sektoru (MÚK Dlouhá Míle R7 – MÚK Modletice D1), nedokončená část SOKP v severozápadním, severním a východním sektoru je řešena ve dvou alternativách:

a) A-ZUR (oficiální) – je modifikovaný návrh Ing. Lady ze začátku 60. let minulého století, umístěný z cca 85% na území hl. m. Prahy

b) regionální (oponentní) – publikovaná v roce 2010 a vedená mimo území hl. m. Prahy v její aglomeraci na území Středočeského kraje.

5. Veřejnoprávní projednání

5. 1. HLMP

Trasa SOKP A – ZUR, oficiální, se od roku 2008 potýká s pasivními veřejnoprávními řízeními. Pro severozápadní sektor SOKP (518, 519) bylo 28. 8. 2008 vydáno územní rozhodnutí, které MMR v roce 2010 zrušil. Po několikaleté snaze žadatele bylo územní řízení v roce 2015 zastaveno. Pro východní sektor SOKP (511) byla vydána územní rozhodnutí v roce 2008 a 2010 a obě byla následně zrušena. Třetí územní rozhodnutí má být vydáno v blízké době, lze očekávat opět obstrukce, neboť předložená dokumentace je prakticky identická s předešlými, které byly odmítnuty.

Zásady územního rozvoje HMP obsahující trasu SOKP v alt. A – ZÚR byly Nejvyšším správním soudem zrušeny rozsudky z 5/2010 a 1/2011 v celém rozsahu od Ruzyně - Březiněvš – Běchovice – D1. V rámci aktualizace č. 1. ZÚR HMP v 9/2014 byla trasa stavby 511 SOKP – alt. A-ZÚR zastupitelstvem vrácena v původní podobě do ZÚR.

5. 2. Středočeský kraj

Zásady územního rozvoje obsahující aglomerační okruh a přeložka II/240 (prakticky souhlasný s regionální alt. SOKP) byly vyhlášeny 12/2011, a tyto i přes dílčí obstrukce platí, takže aglomerační okruh v ZUR zůstává.

6. Konfrontace alternativ SOKP

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 tunelovém úseku délky cca 3km v Suchdole a Zámky, na patrovém mostu přes Vltavu včetně přilehlých úseků s MÚK a na křižovatkovém úseku 510 Satalice – Běchovice. Jedná se o zhoršenou obdobu nedávné dopravní situace na Barrandovském mostě před uvedením do provozu jihozápadní části SOKP.

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

Alternativa A-ZUR – trasa je v zásadě v souladu s platným ÚP hl. m. Prahy, avšak je v rozporu se stávajícím 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 z hlediska občanské vybavenosti. Nejvíce jsou postiženy sídelní útvary Suchdol, Dolní Chabry, Počernice.

Alternativa regionální – trasa prochází extravilánem mimo zastavitelné území hl. m. Prahy v délce 57 km a jen v délce 7 km prochází intravilánem, kde má stávající zástavbu v

dostatečné vzdálenosti mimo okraj osady Lety, kterou v místě přemostění Vltavy přechází ve výšce 70 m nad zástavbou.

6. 3. Životní prostředí

Alternativa A-ZUR – trasa fyzicky kříží nebo ohroží sídelní útvary a zvláště chráněná území (zvláště chráněné území Natura 2000 „Kaňon Vltava u Sedlce“, přírodní ekosystémy Zámky a Drahaňské údolí, lesní ekosystém bažantnice v Satalicích, geologický výchoz Chvalský lom, ornitologické lokality V Pískovně a Litožnice, přírodní park Říčanka, přírodní park Klánovice-Čihadla, přírodní památka Počernický rybník).

Její západní část (518, 519) je v „EIA“ označena jako krajní řešení a v rámci projednávání územního rozhodnutí nebylo vydáno stanovisko EIA.

Alternativa regionální – trasa fyzicky kříží nebo ohroží sídelní útvary a zvláště chráněná území (přírodní park Dolní Povltaví, chráněné území Natura 2000 Větrušická rokle, místní ekosystémy – Sluštice, Březí, Brandýs nad Labem a Sedlec). V západní části (518, 519 – var. „Ss“) je vydáno kladné stanovisko EIA, ve východní části (520, 510, 511) nejsou dotčeny žádné sídelní útvary ani zvláště chráněná území.

Z hlediska vlivů na vybrané rozhodující složky životního prostředí orientační porovnání vychází ve prospěch Regionální alt.

6. 4. Stavební náklady

Náklady dokončení SOKP v příložené tabulce jsou bez projektové a inženýrské činnosti, bez výkupu pozemků a náhrad a bez DPH, v cenové úrovni 2012:

Alternativa A-ZUR (oficiální)	55 551 milionů Kč
<u>Alternativa regionální</u>	<u>30 212 milionů Kč</u>
Rozdíl	<u>25 339 milionů Kč</u>

Ukazatel ceny trasy/km

Alternativa A-ZUR (oficiální)	1 200 milionů Kč/km
Alternativa regionální	470 milionů Kč/km

Stavební náklady / km alt. regionální odpovídají stávající úrovni, u alt. A-ZUR jsou cca 2,5 krát vyšší vzhledem k ceně obvyklé u obdobných staveb dálnic a rychlostních silnic.

6. 5. Časový plán

Alternativa A-ZUR (oficiální) - dle dopravní sektorové strategie II (11/2013), jsou stavby vedeny jako projekty a náměty. Mezi projekty je zařazena stavba 511 (Běchovice D1) s

realizací ve střednědobém horizontu (2015 – 2025). Ostatní stavby (518, 519, 520) jsou vedeny jako náměty s realizací po roce 2025 postupně do roku 2040, eventuálně 2050.

Z hlediska zprovoznění SOKP to znamená vyloučení tranzitní kamionové dopravy z hl. m. Prahy mezi roky 2040 – 2050.

Alternativa regionální navrhuje ve střednědobém horizontu (2015 – 2025) realizovat etapové uspořádání, tj. polovina R 33,5 u staveb 511, 510, 518, 519 a s využitím stávajících čtyřpruhových komunikací (R10, Vysočanská, Kbelská, D–8) zprovoznit SOKP, do roku 2025. Dokončení SOKP se uvažuje vzhledem k růstu intenzity dopravy postupně mezi roky 2035 – 2040.

6. 6. Mýtné

Z hlediska mýtného alt. regionální ve srovnání s alt. A-ZUR (oficiální) vykazuje svoji ekonomickou opodstatněnost, neboť při nižších investičních nákladech svojí délkou vygeneruje dostatečný objem finančních prostředků formou výkonového zpoplatnění v takové míře, že dochází nejen k umoření vlastních stavebních nákladů, ale i na běžnou údržbu a periodické velké opravy.

7. Závěr

Základní ideou předložené prezentace je vyloučení tranzitní kamionové dopravy z hl. m. Prahy a dotčených obcí Středočeského kraje v nejkratší možné době, za nejnižší náklady, při respektování územních, hygienických, ekologických podmínek včetně jejich budoucího rozvoje.

Z výše uvedeného přehledu vyplývá, že návrh SOKP v Regionální alternativě vytváří podmínky pro vyvedení tranzitní kamionové dopravy a rovněž je podkladem pro dořešení skeletu sítě hlavních komunikací Pražského regionu, neboť:

- Umožňuje nejdříve možné zprovoznění SOKP v horizontu 10 let (2025), a tak vyloučit tranzitní kamionovou dopravu z celé Prahy, takže bude naplněna dopravní funkce ZÁKOSU po 50 letech od jeho schválení.
- Nenarušuje žádné rozhodující prvky životního prostředí (CHKO, NATURA 2000 apod.)
- Míjí zastavěná a zastavitelná území sídelních útvarů města Prahy a jejich aglomerace.
- Stavební náklady etapového zprovoznění činí cca 20 miliard Kč, což zaručuje ekonomickou únosnost.
- Z hlediska mýtného dochází k podstatně vyšším výnosům (cca 850 milionů Kč ročně).

8. Přílohy prezentace

- ① Pražský region – síť hlavních komunikací
- ② Tranzitní doprava na území Prahy
- ③ Strategická hluková mapa – Černý most – alt. A-ZUR
- ④ EVL – Natura 2000 Kaňon Vltavy – alt. A-ZUR
- ⑤ ÚJV Řež a NPR Větrušická rokle – alt. Regionální

6. Střety SOKP s životním prostředím
7. Rozhodnutí Nejvyššího správního soudu
8. Etapové zprovoznění SOKP
9. Pražský region – střednědobý výhled (2015-2025)
10. Pražský region – dlouhodobý výhled (2025-2050)
11. Intenzity dopravy 2020 – alt. Reg./ A-ZUR
12. Stavební náklady dokončení SOKP – alt. Reg./ A-ZUR
13. Území Hl.m.Prahy a trasy SOKP

Praha 28. 4. 2015

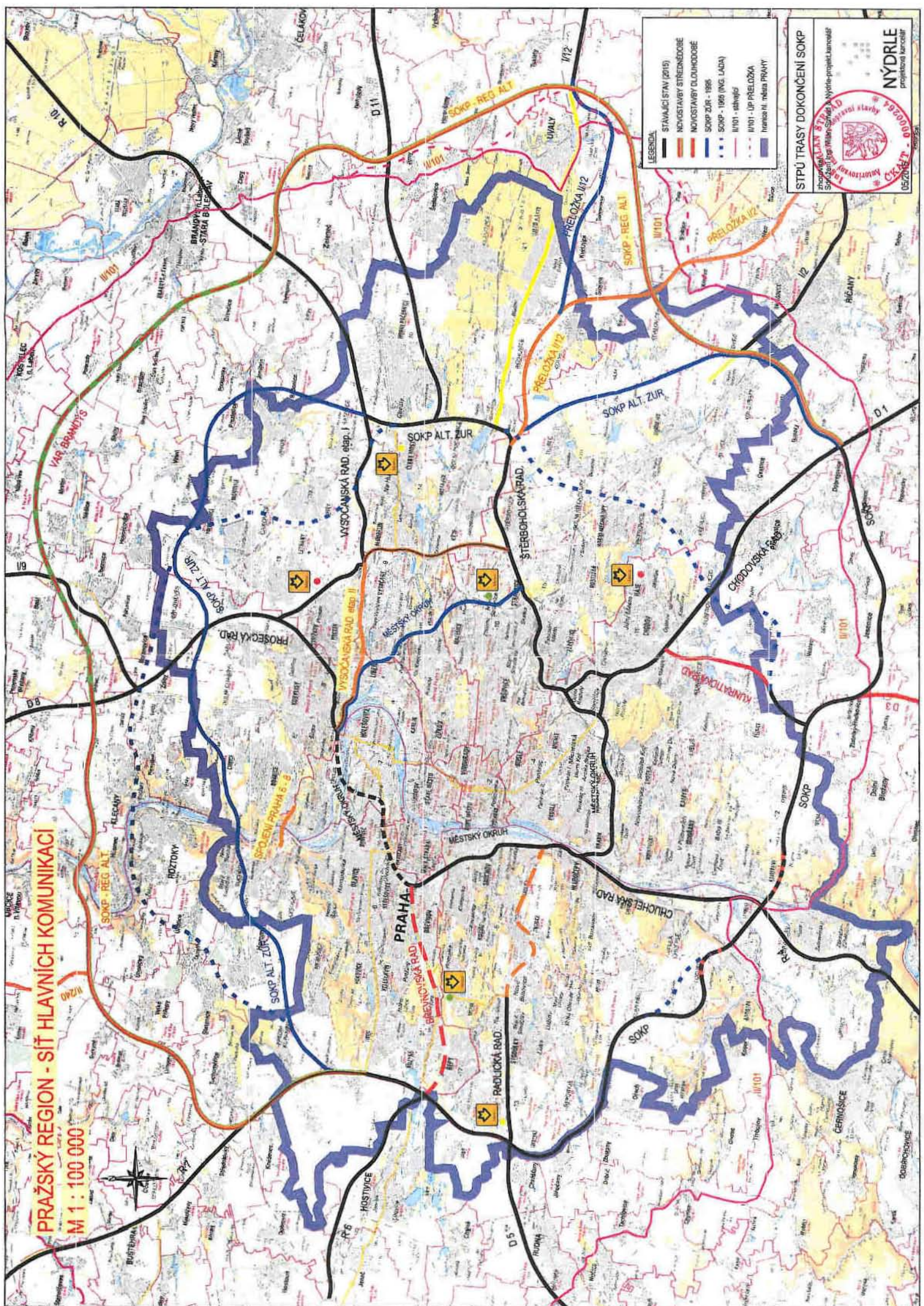


Ing. Ing. M. Strnad

Ing. Josef Tomeš

PRAŽSKÝ REGION - SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ

M 1 : 100 000



- LEGENDA
- STANUJÍCÍ STAV (2015)
 - NOVOSTAVBY STŘEDNODOBÉ
 - NOVOSTAVBY DLOUHODOBÉ
 - SOKP ZUR - 1995
 - SOKP - 1995 (ING. LADÁ)
 - II/101 - sňahy
 - II/101 - UP PŘELOŽKA
 - hranice II. třídy PRÁHY

STPŮ TRASY DOKONČENÍ SOKP

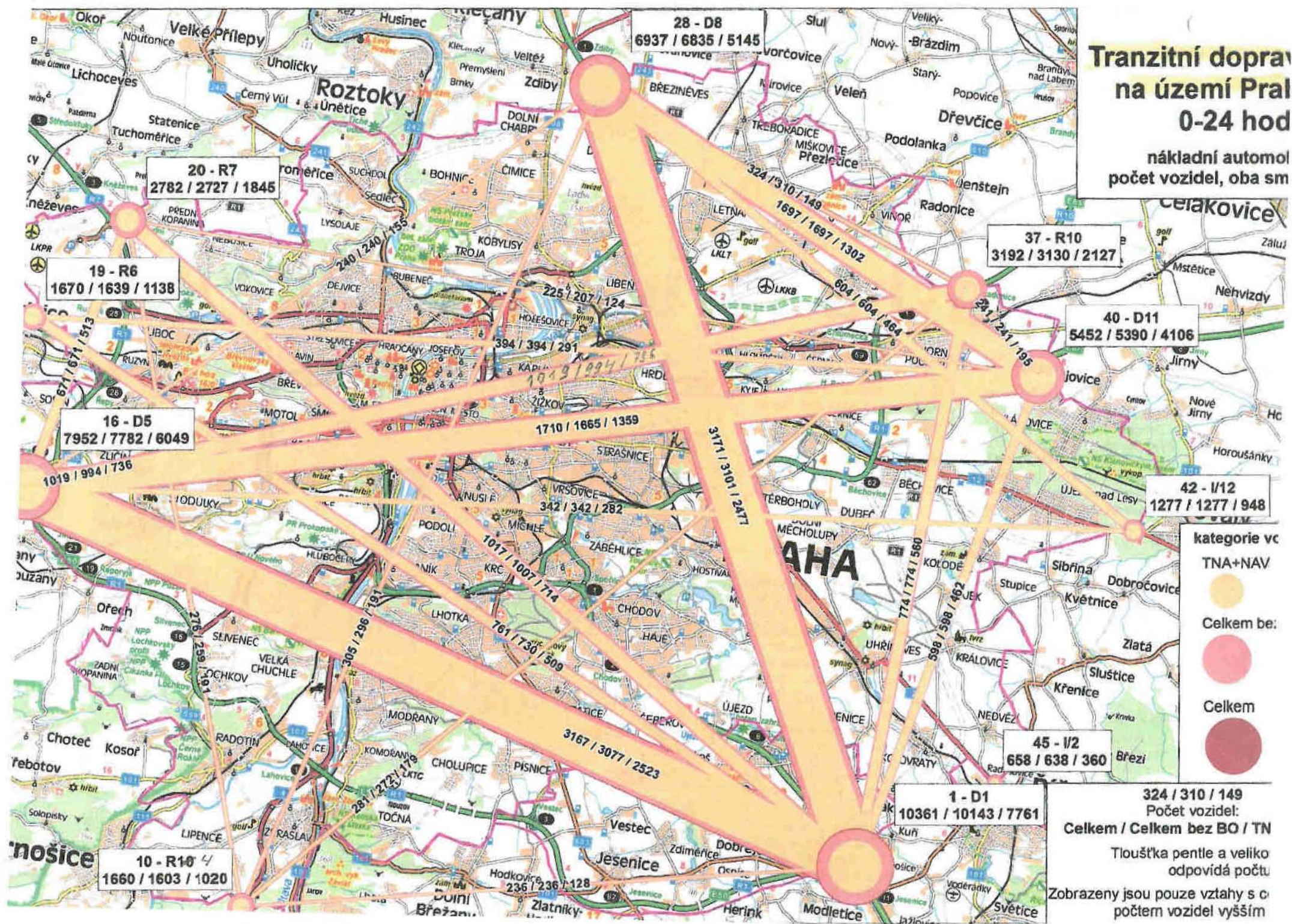
STANOVENÍ STAVU PRÁHY
STANOVENÍ STAVU PRÁHY
STANOVENÍ STAVU PRÁHY

NÝDRLE
projektová kancelář

05/2017

Tranzitní doprava na území Prahy 0-24 hod

nákladní automobily
počet vozidel, oba směry



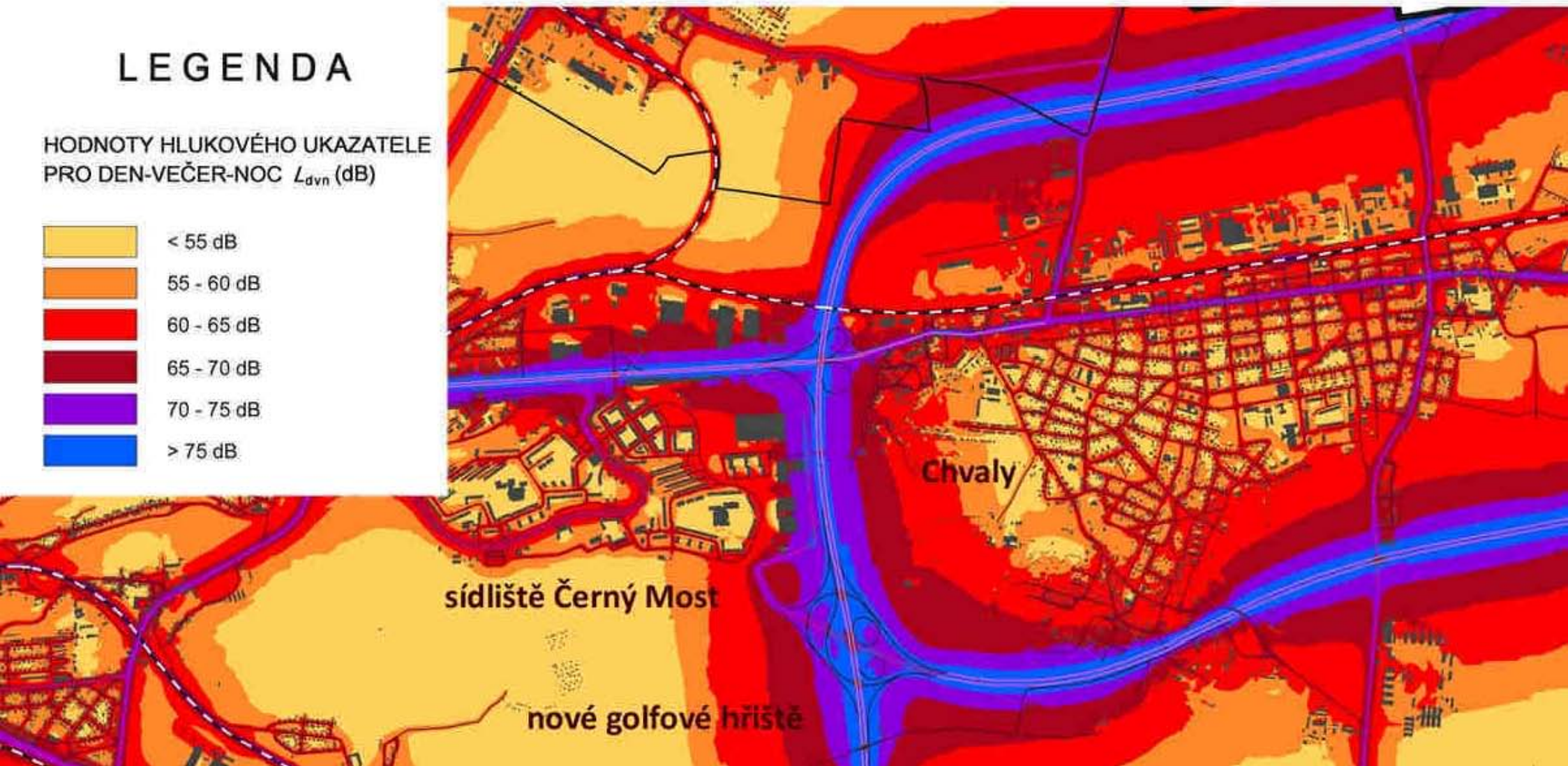
Strategická hluková mapa MZ ČR 2007 ČERNÝ MOST, HORNÍ POČERNICE - dosavadní hluk

Na toto místo by plánovaný okruh přivedl navíc zhruba 40 000 vozidel denně - zejména kamionový transit.

LEGENDA

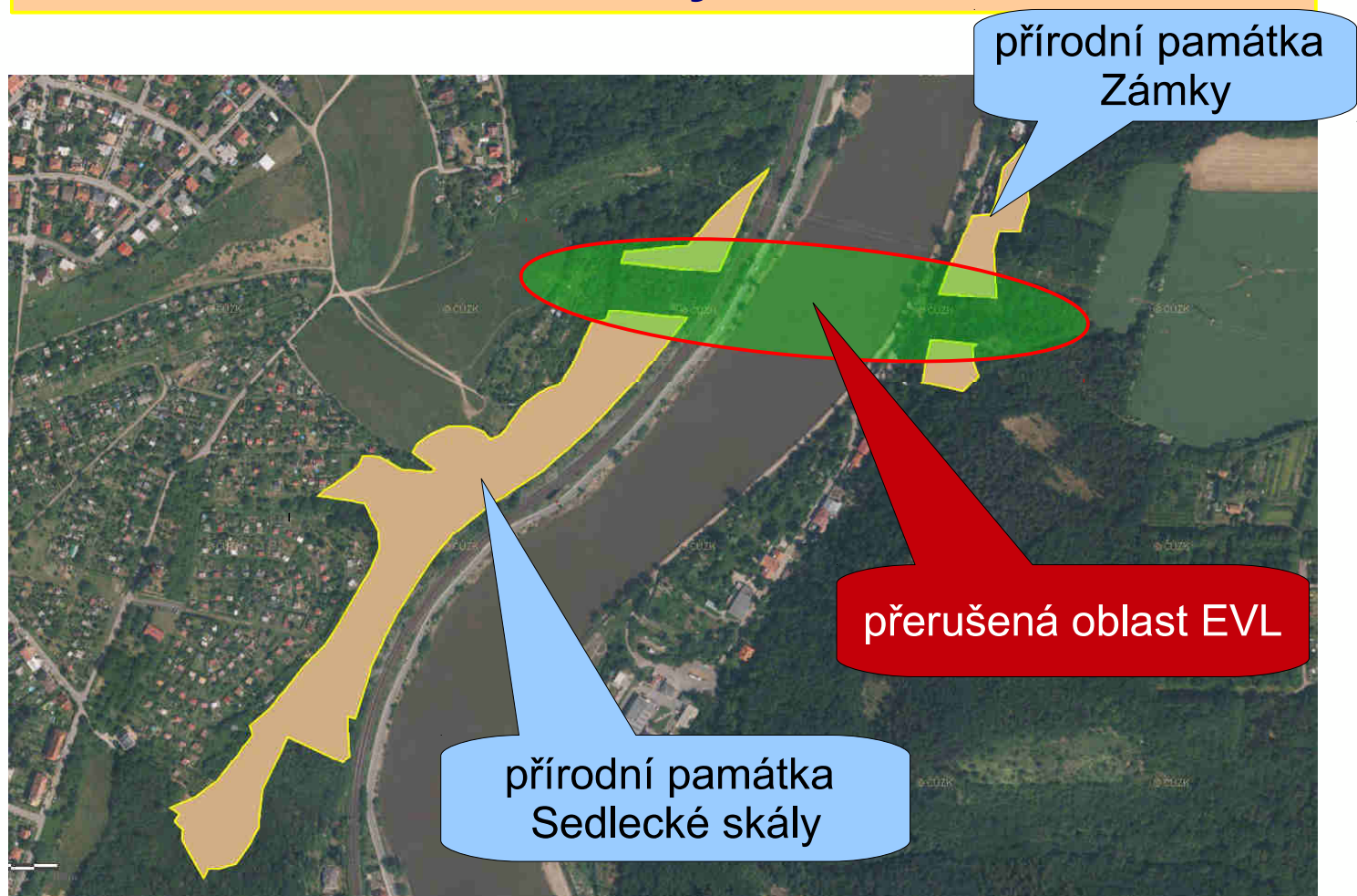
HODNOTY HLUKOVÉHO UKAZATELE
PRO DEN-VEČER-NOC L_{dvn} (dB)

	< 55 dB
	55 - 60 dB
	60 - 65 dB
	65 - 70 dB
	70 - 75 dB
	> 75 dB



Evropsky významná lokalita - NATURA 2000

Kaňon Vltavy u Sedlce



SOKP 518, 519 Suchdol - Březiněves

