VYHLEDÁVACÍ STUDIE TRASY DOKONČENÍ SOKP

PŘÍLOHA 1.

DOKONČENÍ SOKP
REGIONÁLNÍ ALTERNATIVA

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

zhotovitel přílohy :
ING. M. STRNAD

investor :
ŘSD ČR - PRAHA

HSP Č. 01PL - 000007

zhotovitel :
Sdružení Ing. Milan Strnad & Nýdrle-projekt.kancelář

NÝDRLE
projektová kancelář

ČERVENEC 2014

OBSAH

1) Identifikační údaje

2) Určení studie

3) Zdůvodnění studie

4) Návrh řešení

5) Grafické přílohy (8 ks)

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Stavba - Dokončení silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), úsek mezi D1 až R7 ve východním, severním a severozápadním sektoru.
- Zprovoznění SOKP do roku 2020, s využitím stávajících komunikací a etapově výstavby části SOKP.

Místo - Středočeský kraj
Okres: Praha – západ
Praha – východ

1.2. Objednatel: **ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR**
Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
Jehož jménem je oprávněn jednat:
Ve věcech smluvních: Ing. Tomáš Čížek
Ve věcech technických: Ing. Ivan Vrabec
Bankovní spojení: KB Praha 4
č.ú.: 51-1422200277/0100
IČO: 65993390
DIČ: CZ65993390

1.3. Zhotovitel: **Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o.**

Ing. Milan Strnad
Keltská 109,
252 41 Dolní Břežany – Lhota
IČO: 16513819

NÝDRLE – projektová kancelář, spol. s r.o.
Nad Okrouhlíkem 2365/17
182 00 Praha 8
Zastoupena: Ing. Zbyněk Nýdrle,
Korespondenční adresa: U Sila 1670, 463 11 Liberec 30
Bankovní spojení: Komerční banka a.s.
č.ú.: 43-3415530277/0100
IČO: 28474961
DIČ: CZ28474961

Zhotovitel je plátcem DPH

2. URČENÍ STUDIE

2.1. Druh studie: Dopravně-územní vyhledávací studie.

2.2. Předmět studie: Návrh dokončení SOKP v alt. regionální, která je protinávrh řešení dle alt. oficiální A – ZÚR.
Kategorie: R – 335/100 dle ČSN 736101
SOKP je součástí evropské sítě TEN-T (tedy E-silnice)

2.3. Zájmová oblast: Aglomerace hl. města Prahy na území Středočeského kraje v úseku MÚK D1/ SOKP (Modletice) až MÚK R7/SOKP (Dlouhá Míle) doporučené využití schválené trasy aglomeračního okruhu Středočeského kraje. Zájmová oblast je vyznačena na ortomapě alternativ v příloze.

2.4. Charakteristika území: Území aglomerace hl. m. Prahy ve Středočeském kraji je převážně nezastavěné, rovinaté až pahorkovité.

2.5. Rozsah studie: Regionální trasa je sama alternativním řešením k oficiální verzi, vedená z 60% v koridoru aglomeračního okruhu. Zbývající část (severní) je prověřována variantami. Studie je zpracována v úrovni vyhledávací studie tak, aby korespondovala s požadavky cenových normativů SPK (2013). Detailněji je zpracován návrh optimálního řešení přemostění Vltavy a návrh etapového zprovoznění SOKP do roku 2020. Na základě dokumentace v úrovni vyhledávací studie byly stanoveny stavební náklady regionální alternativy v CÚ-2012, a tyto porovnány se stavebními náklady oficiální alternativy, tak jak byly MD-ČR publikovány v „SESTRA 2“ (10/2013).

3. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) byl navržen začátkem 60. let minulého století (autor Ing. Lada – SRSD PHA). Uvedení do provozu SOKP v jeho necelé polovině bylo v září 2010, tedy cca po půl století. K dokončení SOKP státní a magistrátní administrativa prosazuje invariantně původní zastaralé řešení, které neodpovídá stávajícím výchozím podmínkám 21. století (zastavěnost území, počet obyvatel, intenzita dopravy, hygienické a ekologické limity, ekonomická únosnost stavby) a je v rozporu s politikou územního rozvoje ČR-2012 a se směrnicí Evropského parlamentu a rady č.661/2010/EU z 7.7.2010 o hlavních směrech TEN-T (důvod nečerpání dotací z evropských fondů). Společenská nevhodnost prosazovaného řešení je doložena rozhodnutím nejvyššího správního soudu (2011), který prosazovanou trasu SOKP zrušil v ZÚR-HLMP. Tyto skutečnosti mají za následek další oddálení dokončení a zprovoznění SOKP, jak uvádí MD-ČR v sektorové strategii (sestra II – 2013) až k roku 2050.

Stávající kritický dopravní stav v Praze, způsobený průjezdem tranzitní kamionové dopravy městskými částmi se stává neudržitelný především pro občany ale i pro dopravce. Řešení problému spočívá ve změně trasy SOKP, která bude všeobecně společensky přijatelná při respektování všech stávajících základních vlivů 21. století (dopravní obslužnost, zastavěnost stávajícího území, minimalizace nepříznivých dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel, ekonomická únosnost, realizovatelnost záměru v nejkratší možné době – etapově do roku 2020).

Studie dokončení SOKP – regionální alternativa odstraňuje invariantnost při rozhodování o trase SOKP. Předkládá řešení, které je akceptovatelné jak široké veřejnosti tak koresponduje s politikou územního rozvoje ČR 2012 a se směrnicí EU.

Dle nového nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 z 21. 12. 2013 (nazvané „O hlavních směrech unie pro rozvoj transevropské sítě“) pro TEN-T platí, že je koncipová jako dvoustupňová, tj. HLAVNÍ SÍŤ a GLOBÁLNÍ SÍŤ. Hlavní síť je tvořena propojováním UZLŮ, což jsou klíčová místa pro napojení mezi státy. Praha je určena jako uzel ve kterých se stýkají silnice hlavní sítě (D1, D5, D8, D11) a silnice globální sítě (D3, R6, R10) a ostatní síť (R4, R7, I/2, I/12).

Nařízení Evropského parlamentu definuje tzv. EVROPSKÉ PROJEKTY SPOLEČNÉHO ZÁJMU přesně definované (čl. 7 nařízení). Projekt dokončení SOKP (Regionální alternativa) splňuje všechna kritéria projektu společného zájmu, takže je způsobilý k získání finanční podpory UNIE v rámci nástrojů, které jsou k dispozici pro evropskou síť, v objemu až 80% rozpočtových nákladů.

4. NÁVRH ŘEŠENÍ

4.1. Vyhledávací studie

Předložená dokumentace “Dokončení SOKP – regionální varianta”, řeší problematiku v úrovni vyhledávací studie regionální alternativy (dl. cca 65 km), ktará respektuje všechny sídelní útvary na trase (není žádná demolice bytové zástavby). Rovněž respektuje všechna CHKO (Natura 2000 a pod.), takže je minimálně konfliktní a tedy snadno projednatelná.

- Technický návrh trasy v podrobnosti měřítka 1:25 000 je vyhovující jako podklad pro veřejnoprávní rozhodování.

- Součástí studie je návrh optimálního přemostění Vltavy v podrobnosti 1:2 000/200 doložený předběžným statickým výpočtem a cenovou kalkulací.

- Propočty ceny regionální alternativy jsou provedeny dle cenových normativů SFDI-2013 v cenové úrovni 2012.

- Zprovoznění SOKP do roku 2020 je navrženo ve dvou variantách „obchvatem" a „etapovým zprovozněním".

4.2. Studie proveditelnosti a účelnosti (STPÚ)

Tato dokumentace se předpokládá, že bude následovat po akceptování vyhledávací studie. Smyslem této dokumentace je průkaz účelnosti, proveditelnosti a tedy technické správnosti řešení SOKP – regionální alternativy.

STPÚ trasy regionální alternativy SOKP bude obsahovat:

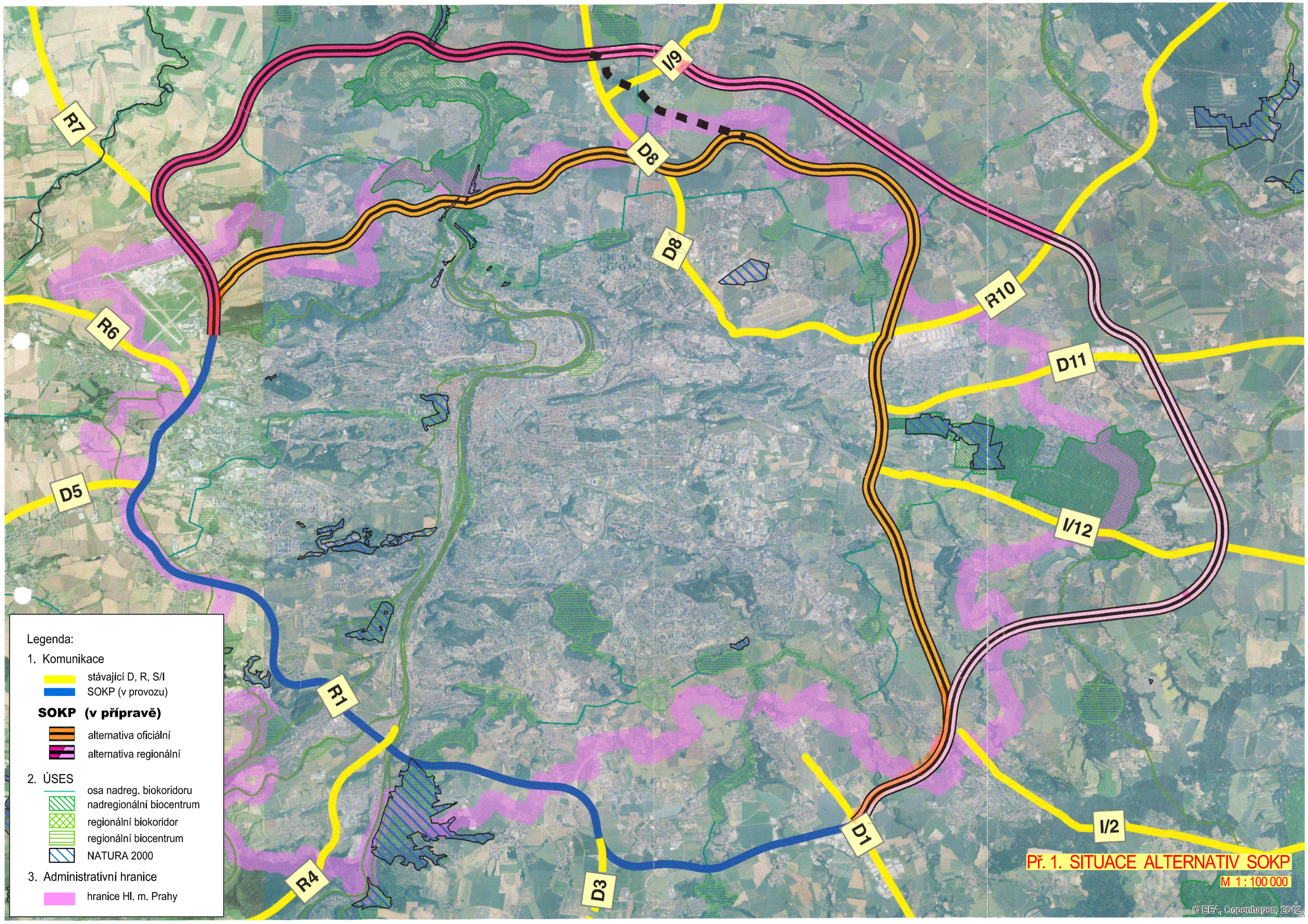
- Řešení variant regionální alternativy
- Propočty v CÚ 2012 variant
- Dopravní řešení (rešerže)
- Enviromentální posouzení (rešerže)
- Ekonomické posouzení (zjednodušené HDM – 4)
- Realizace záměru
- Závěrečné vyhodnocení regionální alt.
- Posouzení alt. oficiální (A-ZUR) s alt. regionální.

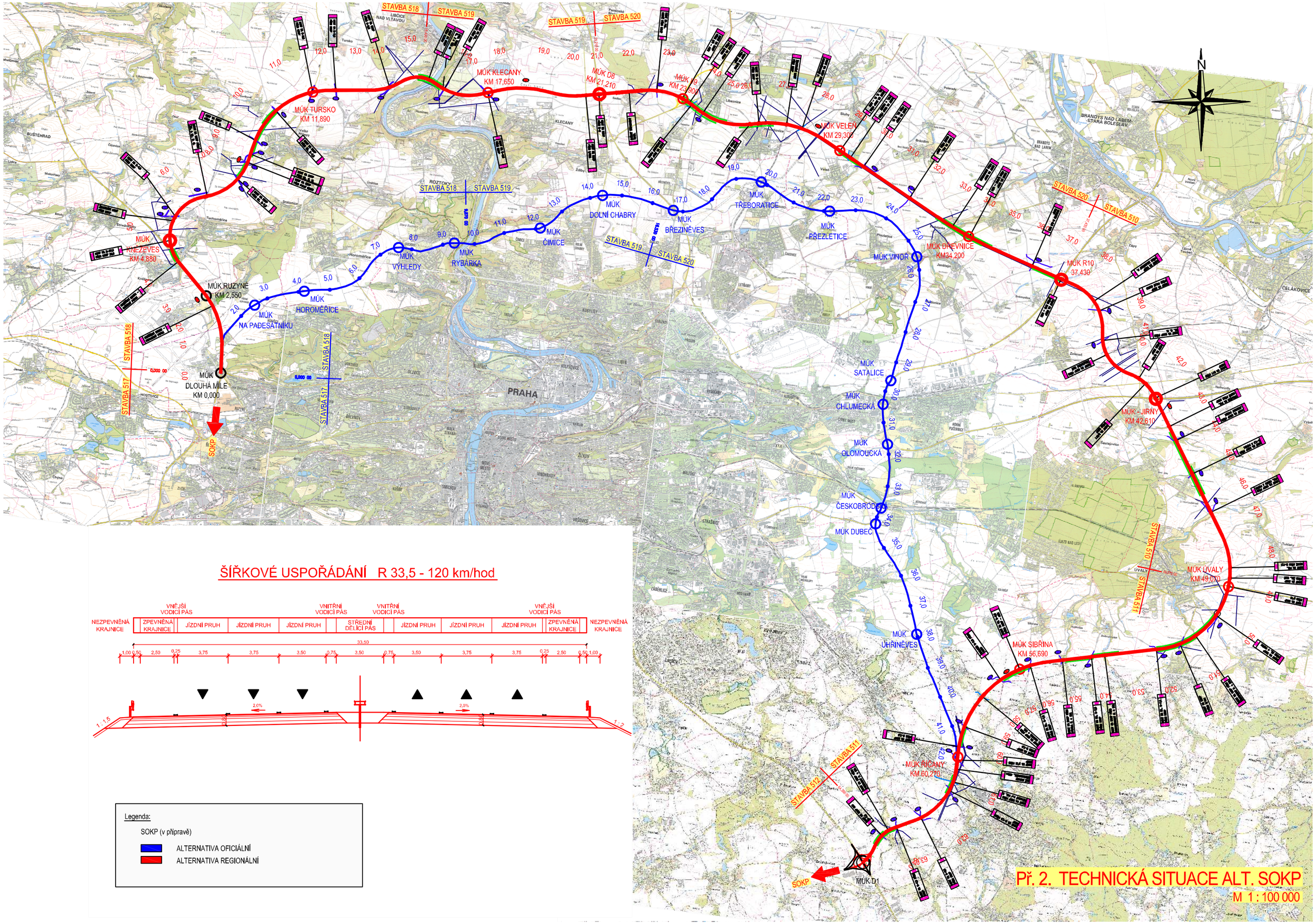
5. PŘÍLOHY PRŮVODNÍ ZPRÁVY

1. Situace alt. SOKP 1:100 000
2. Technická situace alt. SOKP 1:100 000
3. Silniční okruhy kolem Prahy
4. Propočet regionální alt. CÚ – 2012
5. Stavební náklady alternativ CÚ – 2012

6.1 Seznam příloh – Vyhledávací studie
6.2 Seznam příloh – STPÚ

7. Obchvat tranzitní dopravy 1:100 000
8. Varianty reg. alt. + zprovoznění SOKP 1:100 000


I/9
R7
D8
D8
R10
R6
D11
D5
I/12
R1
D1
I/2
R4
D3
Legenda:
1. Komunikace
stávající D, R, S/I
SOKP (v provozu)
SOKP (v přípravě)
alternativa oficiální
alternativa regionální
2. ÚSES
osa nadreg. biokoridoru
nadregionální biocentrum
regionální biokoridor
regionální biocentrum
NATURA 2000
3. Administrativní hranice
hranice Hl. m. Prahy
Př. 1. SITUACE ALTERNATIV SOKP
M 1 : 100 000
© EEA, Copenhagen, 2012



ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ R 33,5 - 120 km/hod

Legenda:

SOKP (v přípravě)

ALTERNATIVA OFICIÁLNÍ

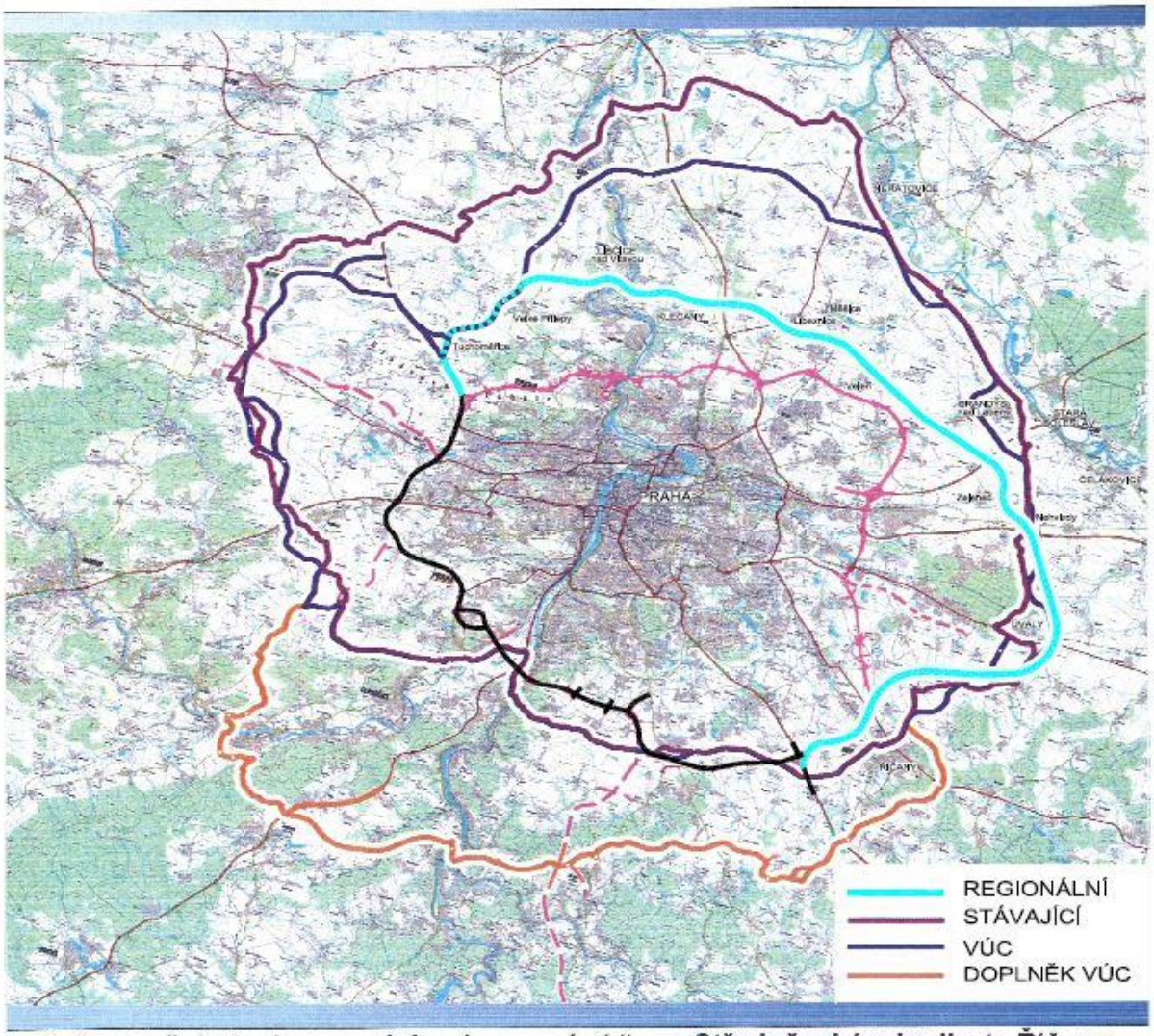
ALTERNATIVA REGIONÁLNÍ

Př. 2. TECHNICKÁ SITUACE ALT. SOKP

M 1 : 100 000

SILNIČNÍ OKRUHY KOLEM PRAHY

STAV - VÚC - VIZE



Aglomerační okruh **propojuje významná** sídla ve **Středočeském kraji** a to **Říčany, Jesenici, Zbraslav, Rudnou, Unhošť, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Kostelec nad Labem, Brandýs nad Labem a Úvaly.**

V současnosti plní silnice **II/101 formálně a administrativně funkci jediného kompaktního okruhu okolo hlavního města Prahy**. Skutečný stavebně technický stav však znemožňuje tuto funkci reálně naplnit.

REKAPITULACE DOKONČENÍ SOKP - REGIONÁLNÍ ALTERNATIVY

PROPOČET (CÚ 2012) DLE NORMATIVŮ SFDI (02/2013)

STAVBA		CENA DLE NORMATIVŮ (MIL.Kč)					CENA STAVBY (MIL.Kč)	PROVIZORNÍ POLOŽKA 15%	VÝSLEDKOVÁ CENA STAVBY (MIL.Kč) BEZ DPH
číslo.	NÁZEV	KOMUNIKACE	MOSTY	TUNELY	MÚK	OSTATNÍ			
518	RUZYNĚ - LIBČICE	2052	442	—	501	776	3771	566	4336
519	LIBČICE - MÚK D8	853	1416	173	413	739	3593	539	4132
520	MÚK D8 - MÚK R10	2910	1187	1333	413	1513	7355	1103	8458
510	MÚK R10 - MÚK ÚVALY	2093	889	—	550	915	4448	667	5115
511	MÚK ÚVALY - D1	2728	1723	780	413	1462	7105	1066	8171
Σ	REGIONÁLNÍ ALTERNATIVA CELKEM BEZ DPH	10636	5657	2286	2290	5405	26272	3941	30212

DÉLKA ALTERNATIVY 64,360 KM

UKAZATEL REGIONÁLNÍ ALTERNATIVY

469,422 (MIL/KM)

POSOUZENÍ ALTERNATIV DOKONČENÍ SOKP - STAVEBNÍ NÁKLADY

ALTERNATIVA A - ZUR (OFICIÁLNÍ)				
STAVBA		DÉLKA	CENA BEZ DPH	UKAZ.
ČÍSLO	NÁZEV	KM	MLD. Kč	MLD/KM
518	RUZYNĚ - SUCHDOL	9,41	21,375	2,27
519	SUCHDOL - BŘEZINĚVES	6,68	12,085	1,81
520	BŘEZINĚVES - SATALICE	13,71	6,426	0,47
510	SATALICE - BĚCHOVICE	4,1	1,923	0,47
511	BĚCHOVICE - D1	12,57	13,742	1,09
ALTERNATIVA A - ZUR CELKEM (BEZ DPH)		46,47	55,551	1,2

ALTERNATIVA - REGIONÁLNÍ				
STAVBA		DÉLKA	CENA BEZ DPH	UKAZ.
ČÍSLO	NÁZEV	KM	MLD. Kč	MLD/KM
518	RUZYNĚ - LIBČICE	15,4	4,336	0,28
519	LIBČICE - MÚK D8	5,81	4,132	0,71
520	MÚK D8 - MÚK R10	16,22	8,458	0,52
510	MÚK R10 - ÚVALY	11,64	5,115	0,44
511	ÚVALY - D1	15,29	8,171	0,53
ALTERNATIVA A - REGIONALNI CELKEM (BEZ DPH)		64,36	30,212	0,47

POZNÁMKA:

STAVEBNÍ NÁKLADY ALT. A - ZUR (STAVBY 518, 519, 520, 511) PŘEVZATY Z „SESTRA 2" PŘÍLOHA A2.1 (10/2013); STAVBA 510 DLE IZ. - ZKAPACITNĚNÍ SOKP - 510 (06/2012)

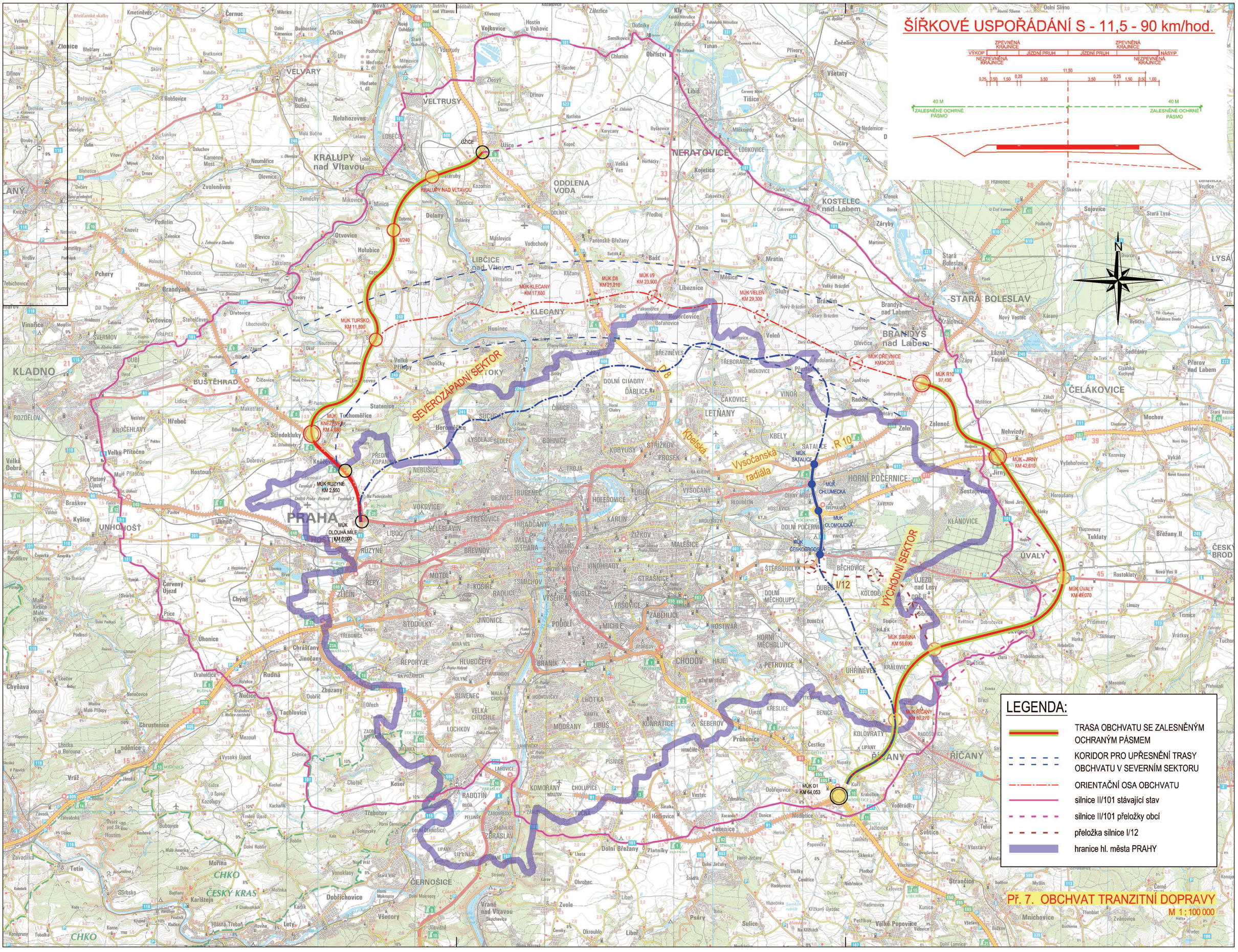
STAVEBNÍ NÁKLADY ALT. REGIONÁLNÍ - DLE CENOVÝCH NORMATIVŮ SPK (SFDI - 02/2013) V CÚ 2012 NA ZÁKLADĚ DOKUMENTACE ZPRACOVANÉ V ÚROVNI VÝHLEDOVÉ STUDIE.

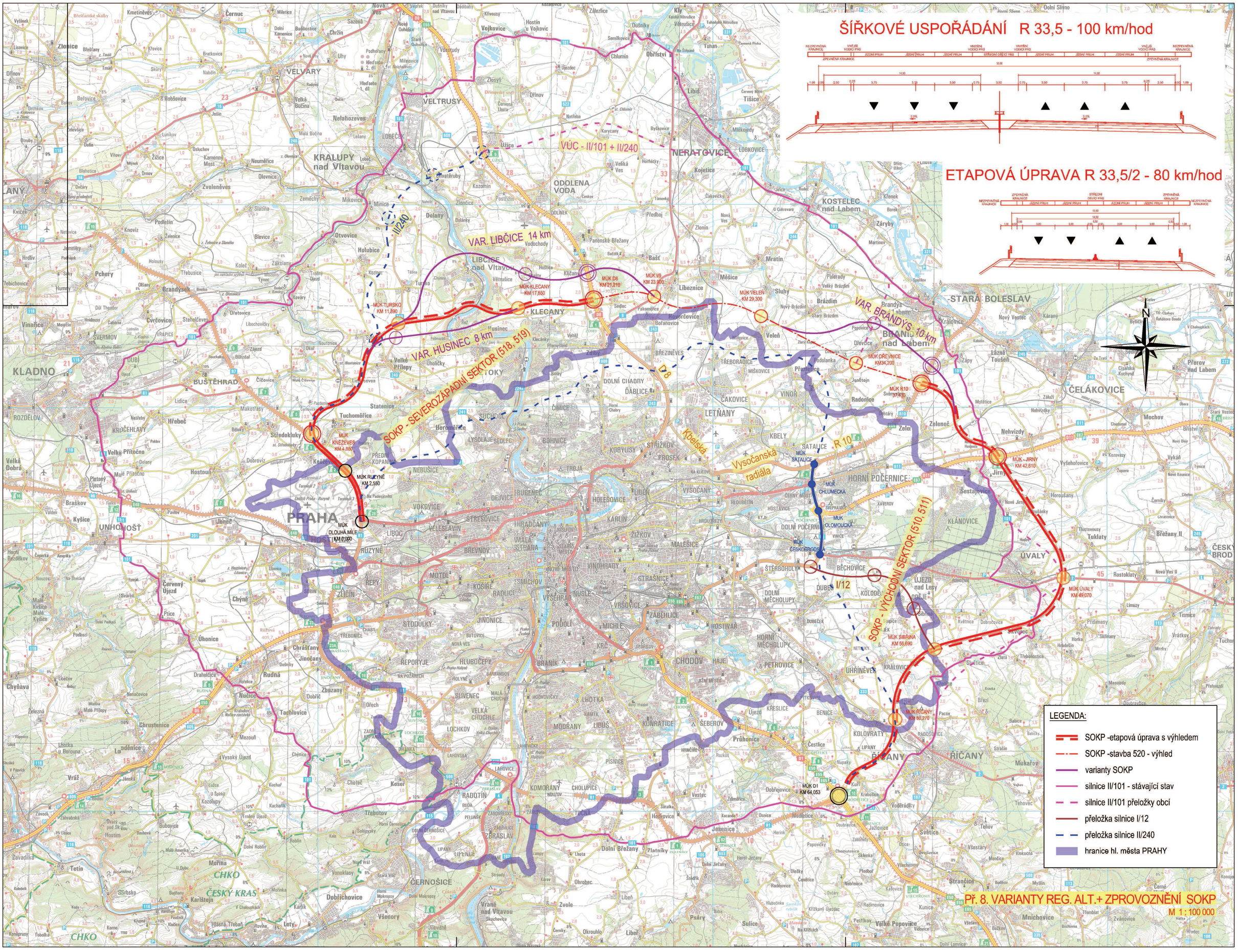
SEZNAM PŘÍLOH:
(vyhledávací studie)

1. Průvodní zpráva
   - 1.1. Identifikační údaje
   - 1.2. Určení studie
   - 1.3. Zdůvodnění studie
   - 1.4. Návrh řešení
   - 1.5. Grafické přílohy (8ks)
2. Technické řešení regionální alternativy
   - 2.1. Technická zpráva
   - 2.2. Přehledná situace 1 : 50 000
   - 2.3. Přehledný podélný profil 1 : 50 000/5 000
   - 2.4. Šířkové uspořádání 1 : 200
   - 2.5. Ortomapa – SOKP dokončeny 1 : 50 000
   - 2.6. Situace kladu listů
   - 2.7. SEVEROZÁPADNÍ SEKTOR SOKP
     - 2.7.1. Situace 1 : 25 000
     - 2.7.2. Podélný profil 1 : 25 000/2 500
   - 2.8. SEVERNÍ SEKTOR SOKP
     - 2.8.1. Situace 1 : 25 000
     - 2.8.2. Podélný profil 1 : 25 000/2 500
   - 2.9. VÝCHODNÍ SEKTOR SOKP
     - 2.9.1. Situace 1 : 25 000
     - 2.9.2. Podélný profil 1 : 25 000/2 500
   - 2.10. Most na SOKP přes Vltavu
   - 2.11. Propočet – normativy CÚ 2012
3. Zprovoznění SOKP
   - 3.1. Obchvat tranzitní dopravy hl. m. Prahy
   - 3.2. Etapové zprovoznění SOKP

SEZNAM PŘÍLOH:
(STPÚ)

1. Průvodní zpráva
   - 1.1. Úvod
   - 1.2. Situace variant regionální alternativy
   - 1.3. Posouzení variant regionální alternativy
   - 1.4. Závěr návrhu dokončení SOKP
2. Technické řešení variant koridoru
   - 2.1. Technická zpráva
   - 2.2. Varianty regionální alternativy — 1 : 100 000
   - 2.3. Ortomapa — 1 : 50 000
   - 2.4. Šířkové uspořádání — 1 : 200
   - 2.5. VARIANTA LIBČICE
     - 2.5.1. Situace — 1 : 25 000
     - 2.5.2. Podélný profil — 1 : 25 000/2500
   - 2.6. VARIANTA HUSINEC
     - 2.6.1. Situace — 1 : 25 000
     - 2.6.2. Podélný profil — 1 : 25 000/2 500
   - 2.7. VARIANTA BRANDÝS
     - 2.7.1. Situace — 1 : 25 000
     - 2.7.2. Podélný profil — 1 : 25 000/2 500
   - 2.8. Propočet – (normativy SFDI 2013 v CÚ 2012)
3. Dopravní řešení – (rešerše)
4. Enviromentální posouzení – (rešerše)
5. Ekonomické posouzení – (zjednodušené HDM-4)
6. Realizace záměru


ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ S - 11,5 - 90 km/hod.
ZPEVNĚNÁ KRAJNICE
VÝKOP
JÍZDNÍ PRUH
JÍZDNÍ PRUH
NÁSYP
NEZPEVNĚNÁ KRAJNICE
11,50
40 M
ZALESNĚNÉ OCHRNÉ PÁSMO
SEVEROZÁPADNÍ SEKTOR
VÝCHODNÍ SEKTOR
Kbelská
Vysočanská radiála
R 10
D 8
I/12
PRAHA
KLADNO
VELVARY
VELTRUSY
KRALUPY nad Vltavou
ODOLENA VODA
NERATOVICE
KOSTELEC nad Labem
LIBČICE nad Vltavou
KLECANY
STARÁ BOLESLAV
BRANDÝS nad Labem
ČELÁKOVICE
BUŠTĚHRAD
LETŇANY
HORNÍ POČERNICE
ÚVALY
ŘÍČANY
ČERNOŠICE
CHKO ČESKÝ KRAS
MÚK RUZYNĚ KM 2,550
MÚK DLOUHÁ MÍLE KM 0,000
MÚK D1 KM 64,053
MÚK ÚVALY KM 49,070
MÚK SIBŘINA KM 56,690
MÚK RÍČANY KM 60,270
MÚK TURSKO KM 11,890
MÚK KLECANY KM 17,650
MÚK D8 KM 21,210
MÚK I/9 KM 23,900
MÚK VELEŇ KM 29,300
MÚK DŘEVNICE KM34,200
MÚK R10 37,430
MÚK - JIRNY KM 42,610
MÚK SATALICE
MÚK CHLUMECKÁ
MÚK OLOMOUCKÁ
MÚK ČESKOBRODSKÁ
MÚK KNĚŽEVES KM 4,880
MÚK D1 KM 64,053
LEGENDA:
TRASA OBCHVATU SE ZALESNĚNÝM OCHRANÝM PÁSMEM
KORIDOR PRO UPŘESNĚNÍ TRASY OBCHVATU V SEVERNÍM SEKTORU
ORIENTAČNÍ OSA OBCHVATU
silnice II/101 stávající stav
silnice II/101 přeložky obcí
přeložka silnice I/12
hranice hl. města PRAHY
Př. 7. OBCHVAT TRANZITNÍ DOPRAVY
M 1 : 100 000


ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ R 33,5 - 100 km/hod
ETAPOVÁ ÚPRAVA R 33,5/2 - 80 km/hod
VÚC - II/101 + II/240
VAR. LIBČICE 14 km
VAR. HUSINEC 8 km
VAR. BRANDÝS 10 km
SOKP - SEVEROZÁPADNÍ SEKTOR (518, 519)
SOKP - VÝCHODNÍ SEKTOR (510, 511)
Vysočanská radiála
Kbelská
R 10
I/12
II/240
D8
PRAHA
KLADNO
KRALUPY nad Vltavou
VELVARY
VELTRUSY
NERATOVICE
ODOLENA VODA
KOSTELEC nad Labem
LIBČICE nad Vltavou
KLECANY
BRANDÝS nad Labem
STARÁ BOLESLAV
ČELÁKOVICE
ÚVALY
ŘÍČANY
BUŠTĚHRAD
UNHOŠŤ
ČERNOŠICE
MÚK TURSKO KM 11,890
MÚK KLECANY KM 17,650
MÚK D8 KM 21,210
MÚK V9 KM 23,900
MÚK VELEŇ KM 29,300
MÚK DŘEVNICE KM34,200
MÚK R10
MÚK KNĚŽEVES KM 4,880
MÚK RUZYNĚ KM 2,550
MÚK DLOUHÁ MÍLE KM 0,000
MÚK SATALICE
MÚK CHLUMECKÁ
MÚK OLOMOUCKÁ
MÚK ČESKOBRODSKÁ
MÚK JIRNY KM 42,610
MÚK ÚVALY KM 49,070
MÚK SIBŘINA KM 56,690
MÚK ŘÍČANY KM 60,270
MÚK D1 KM 64,053
LEGENDA:
SOKP -etapová úprava s výhledem
SOKP -stavba 520 - výhled
varianty SOKP
silnice II/101 - stávající stav
silnice II/101 přeložky obcí
přeložka silnice I/12
přeložka silnice II/240
hranice hl. města PRAHY
Př. 8. VARIANTY REG. ALT.+ ZPROVOZNĚNÍ SOKP
M 1 : 100 000