

PŘÍLOHA 3.2.

ETAPOVÉ ZPROVOZNĚNÍ SILNIČNÍHO OKRUHU KOLEM PRAHY (SOKP)

zhotovitel přílohy :
ING. M. STRNAD

ČERVENEC 2014

investor :

ŘSD ČR - PRAHA

HSP Č. 01PL - 000007

zhotovitel :

Sdružení Ing. Milan Strnad & Nýdrle-projekt.kancelář



NÝDRLE
projektová kancelář

ZPROVOZNĚNÍ SOKP

1. ÚVOD:

Dokončením stavby SOKP v jeho jihozápadním sektoru (stavby 512, 513, 514) v roce 2010 byl SOKP po půl století od jeho vzniku souvisle zprovozněn v jeho necelé polovině délky (jihozápadní část mezi R7 a D1). Tímto byla odvedena zbytková kamionová tranzitní doprava části městského okruhu (Barrandovský Most), avšak nadále zůstala katastrofální dopravní situace především v městských částech Spořilov, Černý Most, Počernice. Magistrát HLMP včetně MD-ČR (ŘSD) tuto situaci řeší urychlenou přípravou realizace stavby SOKP č.511, Běchovice -D1. Realizací stavby č.511, Běchovice -D1, se zavádí další zbytková kamionová doprava do území, kde už nyní je úroveň kvality dopravy nižší než povoluje norma a kde hluk a emise z dopravy překračují hygienické limity. Prosazované řešení je úlevou pro Spořilov, ale výrazným přitížením pro Černý Most a Počernice. Jedná se tedy o „vytloukání klínu klínem“ a ne o konstruktivní řešení, které přinese prospěch všem občanům HLMP, nejen některé městské části na úkor jiné. Praha je křižovatkou mezinárodní evropské silniční sítě TEN-T a dalších hlavních silničních spojení ČR (celkem 12), které převážně procházejí napříč Prahou, a tak neumožňují tranzitní kamionové dopravě plynulý, rychlý a bezpečný průjezd.

2. KONCEPCE ŘEŠENÍ:

Řešení tohoto dopravního problému Prahy, jak z hlediska občanů, tak z hlediska dopravců, spočívá v optimálním oddálení trasy tranzitní kamionové dopravy včetně ostatní zbytkové dopravy na okruh vedený mimo sídelní útvary (nejlépe za hranice města). Okruh je nutné v nejkratší možné době uvést celý do provozu, tak aby se zachovala územní rezerva pro rozvoj města a tak, aby vzhledem k Praze plnil funkci obchvatu a rozvádění dopravy pro všech 12 vstupů hlavních dopravních spojení. Výše uvedeným podmínkám vyhovuje regionální alternativa dokončení SOKP v úseku D1-R7, i když některé úseky budou provedeny v etapové úpravě nebo bude doprava vedena po stávajících vhodných čtyřpruhových komunikacích. Etapová úprava trasy je v úseku D1 - R10 identická s aglomeračním okruhem a v úseku MÚK Dlouhá Míle -Velké Přílepy s přeložkou II/240, což jsou komunikace nadmístního významu středočeského kraje.

3. NÁVRH:

Zprovoznění dosud nerealizovaného SOKP se navrhuje výstavbou v trase SOKP regionální alternativa etapovou úpravou v polovičním profilu v Severozápadním sektoru (518, 519 - dl.21,21km) a ve Východním sektoru (510, 511 - dl.26,93km). Severní sektor (520) se nahrazuje využitím stávajících čtyřpruhových komunikací (D8, Kbelská, Vysočanská, R10).

Etapová úprava umožňuje realizovat na polovině kategorie R33,5/100 se šířkou zpevněné vozovky 14,50m obousměrnou nedělenou čtyřpruhovou komunikací se směrodatnou rychlostí 80km/hod při úrovni kvality dopravy „C“ a s kapacitou cca 45 tis. voz./den. Stavební náklady na zprovoznění etapovou výstavbou jsou stanoveny dle soupisu prací (výměr) vyhledávací studie „SOKP - regionální alt.“ s použitím Cenových normativů MD-ČR z 28. 2. 2013 v CÚ 2012. Výsledná cena etapové úpravy bez DPH pro Severozápadní sektor je 5.080 mil. Kč a pro Východní sektor je 7.997 mil. Kč. **Tedy celkem etapová úprava činí 13,077miliardy Kč (bez DPH).** Z hlediska ekologického a hygienického není trasa ve střetu se složkami životního prostředí, neboť trasa míjí zástavbu sídelních útvarů minimálně ve vzdálenosti ochranného pásma komunikace a též nejsou dotčena žádná zvláště chráněná území. Lze tedy konstatovat, že návrh trasy je územně a ekologicky přijatelný, z čehož vyplývá, že **projednání takto navržené trasy bude minimálně konfliktní.**

4. REALIZACE:

Realizovat zprovoznění SOKP v nejbližší době umožňuje skutečnost, že umístěním je její trasa ve značné části shodná s koridorem silnice vyšší třídy – aglomeračním okruhem, který byl schválen v zásadách územního rozvoje středočeského kraje dne 19.12.2011. Z hlediska právního včasnou realizací by měl umožnit připravovaný Zákon o liniových stavbách, (který řeší snazší vyvlastnění pozemků a rychlejší schválení stavby), který by měl být schválen v roce 2016.

Za těchto předpokladů je reálný časový harmonogram postupu realizace zprovoznění SOKP:

- | | |
|---|-----------------------------|
| - politické rozhodnutí o realizaci záměru zprovoznění SOKP | 06/2014 |
| - předprojektová a projektová příprava vč. vyvlastnění pozemků a schválení stavby | 07/2014-09/2017 (39 měsíců) |
| - stavební činnost | 10/2017-09/2020 (36 měsíců) |
| - uvedení SOKP do provozu | 10/2020 |

5. ZÁVĚREČNÝ KOMENTÁŘ:

5.1.

MD-ČR v dokumentu Dopravní sektorová strategie 2 fáze (SESTRA 2) zařazuje do střednědobého plánu rozvoje (2014 - 2020) z SOKP jedinou stavbu č. 511 Běchovice – D1 (dle alt. A-ZÚR). Stavba č.511 Běchovice byla nejvyšším správním soudem zrušena 27. 11. 2011. Její realizace výrazně zhoršuje dopravní a hygienickou situaci v oblasti Černý Most. Její umístění v intravilánu rozděluje město a snižuje jeho propustnost, tedy jeho obyvatelnost i hodnotu území po obou stranách. Ke všem těmto negativům je tato stavba ekonomicky neúnosná, neboť její celkový náklad je 17.178mil.Kč. tj. 13.742 mil.Kč/km bez DPH, což je cca dvojnásobek ceny obvyklé. Zařazení této stavby do plánu je tedy překvapivé a nelogické.

Ostatní stavby SOKP se uvádí v dlouhodobém výhledu do roku 2050, takže se podle SESTRA 2 rovněž odkládá zprovoznění SOKP na neurčito.

MD-ČR by mělo v zájmu urychleného zprovoznění celého SOKP přehodnotit realizaci stavby č.511 – Běchovice – D1 (alt. A-ZUR).

5.2

Silnice II/101 a silnice II/240 SOKP - regionální varianta jsou ve společném koridoru, což vede k úvahám tyto sil. II. tříd rekonstruovat a doplnit obchvaty obcí, čímž by se nahradila regionální alt.SOKP. Tato úvaha je chybná především z hlediska kapacitního a hlavně hygienického, neboť to znamená zavádění těžké kamionové dopravy do těsné blízkosti osídlení. Rovněž z hlediska doby realizace není podstatný rozdíl oproti realizaci etapové úpravy SOKP. Doporučuje se vybudovat nejprve etapovou úpravu SOKP a pak následně dle skutečné dopravní situace se rozhodnout o případných úpravách silnic II/101 a II/240 (viz. II/101 v úseku Zbraslav - Dolní Břežany – Jesenice - D1).

5.3.

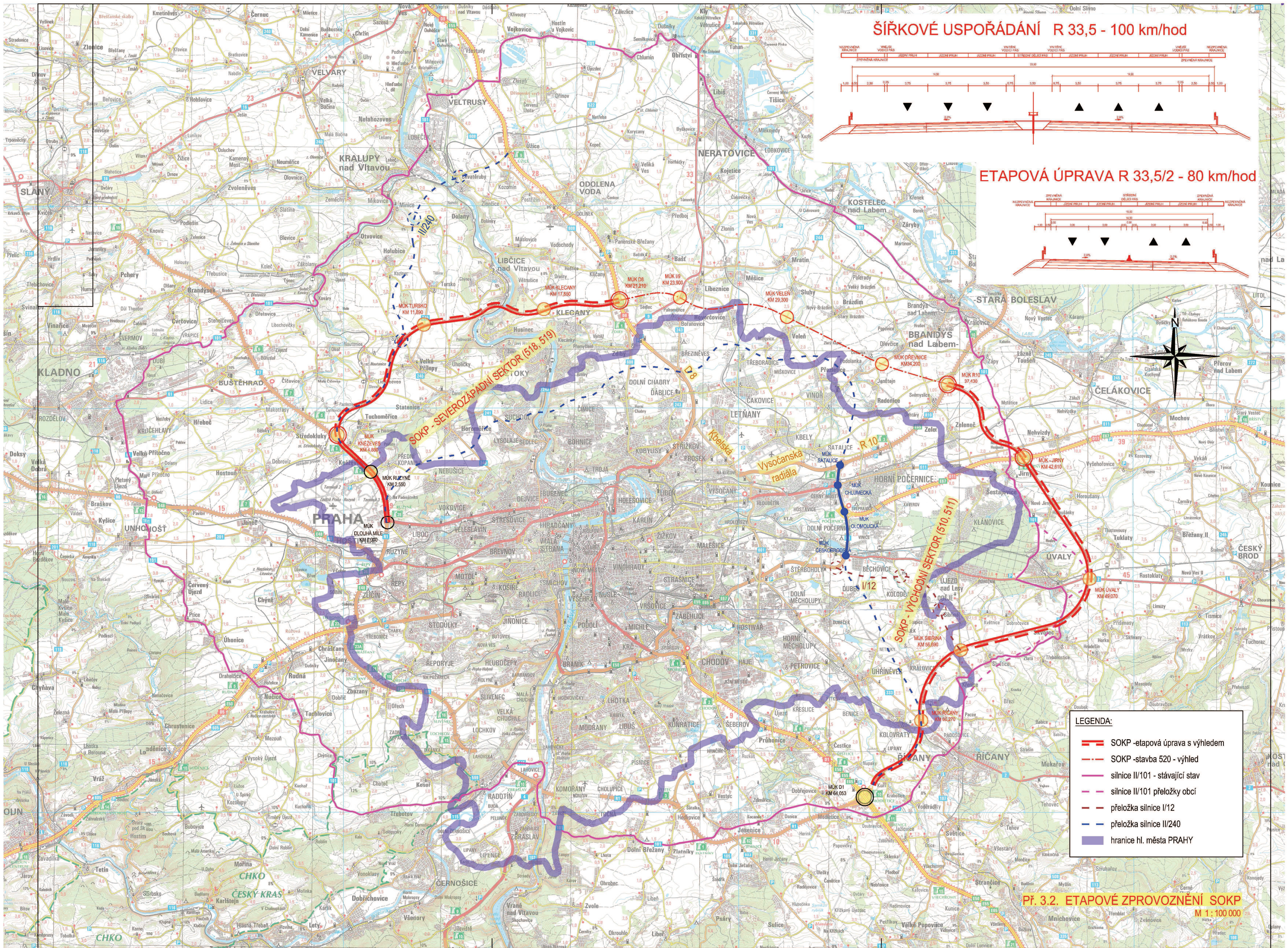
Navržená trasa SOKP - regionální alternativa, umístěná v aglomeraci HLMP na území středočeského kraje (extravilán) je vedena mimo zástavbu obcí územím s minimální hustotou obyvatel a rovněž je ekologicky průchodná. Trasa je rovněž v souladu s politikou územního rozvoje ČR-2011, dopravní politikou ČR 2014-2020, takže **konfliktnost při projednávání je minimální.**

Soulad se směrnicí evropského parlamentu a rady č.661/2010/EU z 7. 7. 2010 o hlavních směrech pro rozvoj TEN-T **dává možnost čerpání dotací z EU** pro realizaci SOKP (zprovoznění) v trase Regionální alternativy.

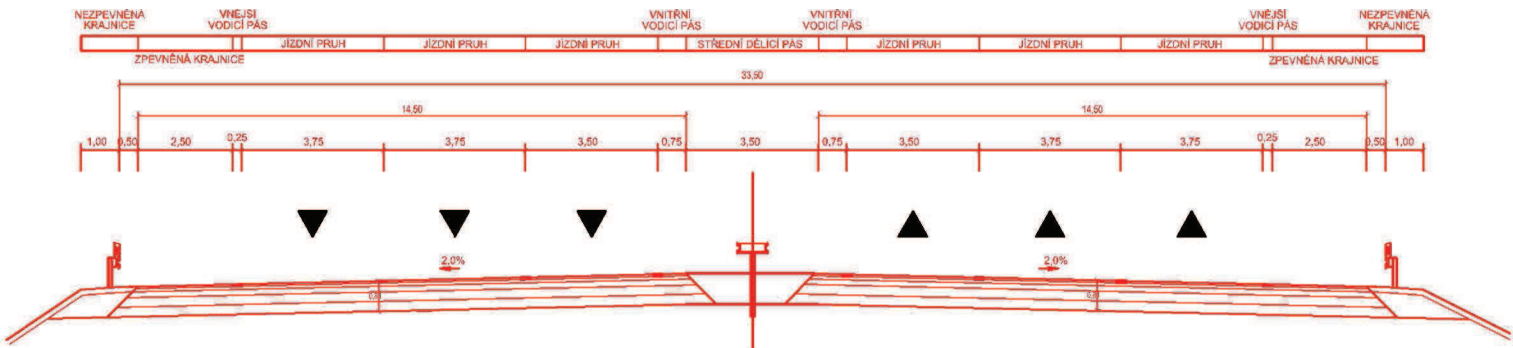
Při okamžitém zahájení předprojektové a projektové přípravy dokumentace pro zprovoznění SOKP a předpokládané účinnosti zákona o liniových stavbách v roce 2016 **je reálné uvedení celého (i když stavebně etapového) SOKP do provozu v roce 2020, což by znamenalo vymýcení tranzitní kamionové dopravy z území HLMP a zároveň plynulý, rychlý a bezpečný objezd Prahy pro dopravce.**

Lhota 25.3.2014

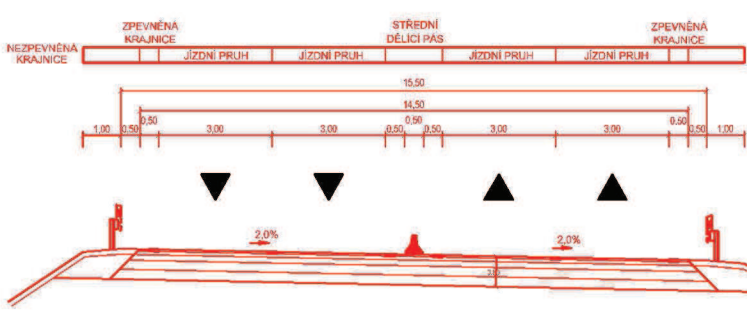
Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr



ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ R 33,5 - 100 km/hod



ETAPOVÁ ÚPRAVA R 33,5/2 - 80 km/hod



- LEGENDA:
- SOKP - etapová úprava s výhledem
 - SOKP - stavba 520 - výhled
 - silnice II/101 - stávající stav
 - silnice II/101 přeložky obcí
 - přeložka silnice I/12
 - přeložka silnice II/240
 - hranice hl. města PRAHY