

PŘÍLOHA 8.

DOKLADY

PROSINEC 2015

investor :

ŘSD ČR - PRAHA 4 - NA PANKRÁCI 346/56

zhotovitel



NÝDRLE
projektová kancelář

8. SEZNAM DOKLADŮ: (STPÚ)

1. ZÁZNAM Z PROJEDNÁNÍ – 6. 2. 2015 (SDRUŽENÍ STRNAD – NÝDRLE)
2. PŘIPOMÍNKY ŘSD ČR KE KONCEPTU (ŘSD ČR – čj.: 2217-ŘSD-11100)
3. STANOVISKO K PŘIPOMÍNKÁM ŘSD ČR Z 27. 2. 2015
(SDRUŽENÍ STRNAD – NÝDRLE)
4. DOPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE-VÝZVA
5. PRACOVNÍ VÝTISK DOKUMENTACE – zapracování připomínek ŘSD z 27. 2.
6. STANOVISKO ŘSD ČR K DOKUMENTACI Z 19. 6. 2015 (ŘSD ČR čj.: 12867-
ŘSD-11100)
7. STANOVISKO ZHOTOVITELE K VYJÁDŘENÍ ŘSD ČR Z 16. 7. 2015
8. DOPIS ŘSD ČR K „STPÚ DOKONČENÍ SOKP (ŘSD ČR čj.: 16815-ŘSD-11100)
9. PŘEDÁNÍ PRŮVODNÍ ZPRÁVY 10. 2015-12-08
10. DOPIS ŘSD – STPÚ – DOKONČENÍ SOKP ŘSD ČR čj. 22414-ŘSD-11100

Záznam

z projednání konceptu STPÚ návrhu trasy dokončení SOKP z 6.2.2015 na ŘSD

Přítomni:

Investor: ŘSD ČR – PHA: Ing. R. Mátl – ředitel úseku plánování a realizace
Ing. Vojtíšek
Ing. Foglová (územní plánování)
Ing. Černá (ekologie)
Ing. Borovička (HDM4)

Podzhotovitel: CZECH-CONSULT: Ing. Z. Strádal
Ing. B. Strádal

AF CITY PLAN: Ing. J. Landa
Ing. L. Tříška

Zhotovitel: NÝDRLE-projektová kancelář: Ing. Z. Nýdrle
Ing. M. Strnad

- V úvodu projednání ředitel úseku výstavby Ing. R. Mátl, uvedl základní informace ohledně svolání tohoto jednání
- ing. M. Strnad podrobně představil základní informace předloženého návrhu projektové dokumentace se zdůvodněním nového umístění trasy
- Ing. Fóglová (ŘSD – územní plánování) vnesla dotazy ohledně respektování územních plánů jednotlivých dotčených obcí včetně, Územního plánu střeđočeského kraje a ZÚR
- ředitel útvaru ing. R. Mátl upozornil v souvislosti s umístěním trasy v prostoru Říčán na předpokládané problémy a dále dle jeho názoru tranzitní doprava na okruhu kolem Prahy je ve velké menšině proti dopravě cílové – sklady, průmyslové zóny
- ing. Strádal ml. a st. seznámili přítomné s podmínkami a podklady pro zpracování dopravního průzkumu, který je samostatnou součástí předložené dokumentace

- ing. Vojtíšek (ŘSD) zpochybnil reálné cenové vyhodnocení nově navržené trasy s tím, že některá místa křížení nové trasy SOKP se stávající dopravní sítí nejsou finančně vyhodnocena
- ing. M. Strnad navrhuje jednotlivé připomínky (technické řešení, finanční hodnocení, ekologie, umístění trasy v terénu a ekonomika) řešit samostatně na menším jednání s jednotlivými odborníky z ŘSD před vydáním připomínek, což bylo akceptováno.
- ing. Landa vyjádřil názor, že pro odpovědné finanční vyhodnocení je třeba zpracování podrobnějších podkladů
- ing. Vojtíšek zpochybnil budoucí souhlas Ministerstva dopravy s uvedením do provozu provizorního neděleného čtyřpruhu komunikace
- ing. Černá (ŘSD) požaduje schůzku pro detailní projednání enviromentálního posouzení - části předložené koncepce
- ředitel úseku výstavby ing. R. Mátl požaduje finanční a časové porovnání obou variant. Dále sdělil, že ŘSD vydá v průběhu cca 3 týdnů seznam připomínek a požadavků na doplnění projektové dokumentace, aby mohla být dokončena.

Liberec 9. 2. 2015

zapsal: Ing. Nýdrle
Ing. Strnad



DODUČENO 17.3.2015

DAJNO NA PŮSTU 8.3.2015

V Praze dne 27.2.2015

Č.j.: 2217-ŘSD-11100

Vyřizuje: Ing. Michal Vojtíšek

☎ 241084305

Nýdrle – projektová kancelář,
spol. s.r.o.
Nad Okrouhlíkem 2365/17
182 00 Praha 8 - Libeň

Věc: **Připomínky ŘSD ČR ke konceptu „Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP“**

V souladu s uzavřenou „Smlouvou o poskytování služeb“ č. 01PL-00016 ze dne 26.9.2014 proběhlo v sídle ŘSD ČR dne 6.2.2015 za účasti zástupců Poskytovatele i Objednatele projednání konceptu výše uvedené dokumentace. Vzhledem k řadě diskutovaných připomínek bylo dohodnuto, že ŘSD ČR své připomínky uplatní písemně. V souladu s tímto přijatým závěrem konstatujeme:

- Na obálce je třeba uvést číslo smlouvy, navíc smlouva byla uzavřena 26.9.2014, nikoli 3.10.2014.
- Zhotovitelem (podle uzavřené smlouvy Poskytovatelem) je Nýdrle - projektová kancelář, spol. s.r.o., nikoli Sdružení Ing. Milan Strnad & Nýdrle - projektová kancelář.

K jednotlivým přílohám uvádíme:

Příloha 1

- ❖ Přeložka silnice I/12 nebyla předmětem zadání studie, požadujeme ji vypustit.
- ❖ Vypustit subjektivní a nepodložené závěry o
 - akceptovatelnosti navrhovaného řešení širokou veřejností. ⊕
 - dokončení SOKP podle Sektorových strategií, 2. fáze v roce 2050 (strategie s postupnou ⊕ dostavbou počítají),
 - rozporu s Politikou územního rozvoje. ⊕
- ❖ Ve studii není doložena celá trasa dokončovaného SOKP (obsahem je situace v měřítku 1:100 000, podélný profil doložen není). Vzhledem k tomu, že předmětem elaborátu je STPÚ trasy dokončení SOKP, požadujeme, aby součástí této studie byla situace variant regionální alternativy v celém rozsahu (stavby 510, 511, 518, 519 a 520) v měř. 1:25 000.
- ❖ Stabilizované záměry z aktuálních ÚPD nejsou promítnuty do předkládaných mapových podkladů. Požadujeme doplnit do mapových podkladů, resp. situací rozvojové záměry z aktuálních ÚPD, které jsou plánovanou regionální alternativní trasou dotčeny, a to do přehledné situace 1:100 000 minimálně v rozsahu ZÚR Středočeského kraje a ZÚR HMP, do situací 1:25 000 z platných ÚP dotčených obcí. Připravované záměry na silniční síti

požadujeme do situací uvést v souladu s aktuální projektovou dokumentací včetně názvů křižovatek (např. I/12 – DÚR, I/9 – koordinační studie). Návrh na přehodnocení v současné době připravovaných záměrů ŘSD ČR požadujeme dostatečně zdůvodnit.

- ❖ Zdůvodnění studie považujeme za nedostatečné a neobjektivní. V úvodní části požadujeme doplnit o stručnou rešerši dosud zpracovaných materiálů k problematice SOKP, včetně procesu EIA.
Údaje o zastaralém řešení nejsou podloženy konkrétními údaji a jsou uvedeny i nepřesné údaje (např. PÚR ČR 2012 neexistuje a vzhledem k charakteru PUR nemůže být řešení SOKP v rozporu s PÚR). Také tvrzení, že společenská nevhodnost je doložena rozhodnutím nejvyššího správního soudu, je nadnesené s ohledem na schválení Aktualizace č. 1 ZÚR HMP. Také s tvrzením, že řešení kritického stavu dopravy v Praze spočívá ve zmíněné trase SOKP, nelze souhlasit. Jednoznačným řešením je dokončení SOKP. Výhodnost variant trasy SOKP nelze předjímat v úvodu, to by mělo být předmětem zhodnocení touto studií.

Příloha 2

- ❖ Předmětem Smlouvy o poskytování služeb 01PL-000016 je dle kapitoly III. bodu 3.2 technické řešení variant (1. varianta Libčice, 2. varianta Husinec, 3. varianta Brandýs). Technické řešení varianty Husinec předložený koncept neobsahuje narozdíl od přeložky I/12, která v požadavcích uvedena nebyla.
- ❖ Opravit název MÚK v souladu s uvedením v situaci (Trubsko x Tursko).
- ❖ Cestmistrovství (SSÚD) nejsou obslužná zařízení, ale ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o PK v platném znění jsou příslušenstvím.
- ❖ Poukazujeme na rozpor v uváděných údajích v Příloze 1 (4.1) a v Příloze 2.1 (6) o termínu dokončení regionální alternativy SOKP (2025-2050). Dokončení regionální alternativy SOKP ve střednědobém horizontu 2015-2025 je s ohledem na stav přípravy naprosto nereálné.
- ❖ Etapové řešení v polovičním profilu s provozem na neděleném čtyřpruhu z bezpečnostního hlediska na SOKP zásadně odmítáme (Příloha č. 2 a Příloha č. 6). Nepříznivý dopad by toto uspořádání mělo na řešení křižovatek, mostů, na dovolenou jízdní rychlost i celkově na bezpečnost provozu (minimalistické šířkové uspořádání neodpovídá komfortnímu směrovému a výškovému vedení trasy).
- ❖ V grafické příloze šířkového uspořádání (2.4) jsou silniční ochranná pásma vyznačena v rozporu s ustanoveními zákona o pozemních komunikacích. Otázkou je v tomto směru, co je myšleno naznačenými protihlukovými opatřeními. Tento problém se týká i výkresu situace s vyznačenými zelenými pásy.

K návrhu technického řešení:

- ❖ Obecně v této podrobnosti rozpracovaného technického řešení je odhad stavebních nákladů velmi podhodnocený.
- ❖ Z hlediska podélného profilu hlavní trasy jsou navrženy často obrovské až 16m zářezy a násypy (např. km cca 18 u varianty Libčice, ve variantě Brandýs km 27-30 i dále násypy

10m). Nutno návrh technicky dopracovat a odpovídajícím způsobem zohlednit při odhadu stavebních nákladů (přirážky na zemní práce, zárubní zdi atd.).

- ❖ Obdobně nejsou dostatečně technicky rozpracovány přeložky křižujících komunikací s ohledem na výškové řešení (často rozdíl nivelet jen 2m). Při dalším rozpracování technického návrhu by zcela určitě došlo k zásadnímu navýšení rozsahu (komunikace, mosty, zemní práce, souběžné polní cesty, přístupy na pozemky). Nutno zohlednit v ocenění nákladů.
- ❖ Zohlednit návrh MÚK na D8 ve vztahu ke stávající MÚK Zdiby – nedostatečná vzdálenost, vyvolané úpravy MÚK Zdiby s kolektory apod. Taktéž zohlednit v odhadu stavebních nákladů.

K ocenění stavebních nákladů:

- ❖ V rámci přílohy 2.8 jsou dokladovány náklady pouze variantních úseků. Stanovení nákladů pro celý dostavovaný úsek dokladováno není. Žádáme doplnit.
- ❖ V ocenění jsou nedostatečně ohodnocená rizika. při této podrobnosti technického řešení je i 30% rizika málo, jednotlivá rizika žádáme rozepsat.
- ❖ S ohledem na předpokládaný rozsah zemních prací jsou nedostatečně oceněné expertní přirážky (atributy zemní práce množství atd.). Žádáme doplnit, včetně výpočtu.
- ❖ PH opatření zahrnutá do rezervy na nepředvídatelné vlivy (15% místo standardních 10%) žádáme vyjmout a ocenit expertně zvlášť.
- ❖ Některé % sazby ostatních objektů nejsou v souladu s normativy. Upozorňujeme, že případná navýšení sazeb oproti normativům musí být zdůvodněny.
- ❖ Žádáme zdůvodnit použití normativů 125mil. pro MÚK, 250mil. u MÚK D8. Běžný rozsah MÚK je zahrnut do základního standardu komunikace (1 MÚK / 7 km trasy). samostatně se uvádí pouze rozsah nad rámec základního standardu.
- ❖ U normativu tunel (pro kategorii R33,5 = 2x třípruhový tunel, tj. základní normativ 724,950mil. Kč/km) nutno expertní úpravou ceny zohlednit práce, které základní normativ neobsahuje (provozní objekty, průzkumné štoly, zdi před portály apod. – viz popis normativu).

Příloha 3. a Příloha 5

- ❖ Studie ekonomické efektivity není vůbec zpracována.
 - Je v dopravním modelu uvažováno s kapacitním omezením úseků (např. voz./den/pruh apod.)? Tzn. je zátěž přidělována na síť v závislosti na čerpání kapacity? Nebo je čas průjezdu úsekem konstantní (viz str.8. Dopravní řešení) ?
 - Je možné z modelu identifikovat křižovatkové pohyby jako nutnou podmínku pro zpracování podkladů studie ekonomické efektivity?

- Je splněna podmínka pro dopravní model ekonomického hodnocení, kdy počet cest vozidel je ve všech alternativách shodný a mají shodný zdroj a cíl?
- Je zahrnut vliv rozvoje obcí a okolní sítě (MO, městské radiály, silnice I. a II. třídy, SOKP, D+R) alespoň dle ZÚR? Chybí jmenovitý přehled.
- Ekonomické posouzení pro jakou trasu v úsecích variantního řešení bude zpracováno (Libčice, Brandýs)?
- Hodnocení ekonomické efektivity musí být zpracováno tak, aby bylo následně možné porovnání obou variant SOKP (ZUR a regionální).

Poznámky k dopravnímu řešení – dopravnímu modelu:

- ❖ Rozsah komunikační sítě je zjednodušen, některé MÚK (517 a 518) jsou redukovány do jednoho uzlu, tzn. že např. SOKP dle ZUR nemá křižovatku s II/608.
- ❖ Varianta SOKP dle ZUR méně odlehčuje Jižní spojce – model CityPlánu říká opak. Takovéto zásadní rozpory nutno vyřešit. Nelze mít v rámci jedné studie dva rozdílné dopravní modely.

Příloha 4

- ❖ Na základě prostudování Přílohy č. 4 Environmentální posouzení v rámci „Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP“ se lze vyjádřit z hlediska vlivů na ŽP jen velmi předběžně. Environmentální posouzení je zpracováno na velmi obecné úrovni a vychází z obecných předpokladů s důrazem na vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (z hlediska znečištění ovzduší a hlukové zátěže). Předložená alternativní varianta je porovnána se základní variantou (SOKP dle ZUR), jejíž vlivy byly hodnoceny v procesu EIA. Proto doporučujeme další rozpracování a vyhodnocení vlivů na životní prostředí v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb. tak, aby bylo možné adekvátní porovnání vlivů na ŽP a veřejné zdraví obou variant.
- ❖ Příloha působí jako celek nepřehledně, na str. 1 je označena „C“, v celé STPÚ žádná písmenem označená příloha nefiguruje. Navíc jde zřejmě o elaborát z jakési „Dopravně-územní studie Regionální varianty SOKP“, jak je na str. 1 uvedeno.
- ❖ V seznamu příloh na str. 7 je příloha č. 1 nazvána jinak než na výkrese. Příloha 2 je rovněž nazývána rozdílně, navíc je uvedeno rozdílné měřítko výkresu. Příloha 3 není v grafické podobě popsána vůbec obdobný nedostatek je v příloze 4. V tomto směru působí předložený materiál neseriózně.


Závěr

Je třeba konstatovat, že koncept STPÚ musí být ve smyslu uvedených poznámek dopracován a upraven. Smyslem materiálu má být objektivní porovnání dosud sledované a ŘSD ČR připravované trasy dokončení SOKP s novým návrhem. Po úpravách a dopracování předloženého materiálu bude pracovní koncept STPÚ znovu se Zpracovatelem projednán a bude stanoven další postup. Vzhledem k tomu, že koncept studie nebyl schválen, není třeba zpracovávat dodatek smluvního vztahu.

(Handwritten signature)

Požadujeme písemnou reakci na námi uplatněné připomínky ke konceptu a Váš návrh dalšího postupu ve věci této zakázky.

S pozdravem


Ing. Radek Mátl
ředitel úseku výstavby

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR
Čestná 2365/17
140 00 Praha 4



NÝDRLE –projektová kancelář,
spol. s.r.o.
Nad Okrouhlíkem 2365/17
182 00 Praha 8-Libeň

Titl.: ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Ing. Michal Vojtíšek

Čerčanská 12

140 00 Praha 4

Věc: Stanovisko a vysvětlení zhotovitele „STPÚ dokončení SOKP“ k připomínkám ŘSD-ČR č.j. 2217 – ŘSD – 11100 ze dne 27.2.2015.

V souladu s Vaším požadavkem Vám zasíláme v písemné formě naše stanovisko:

0. Úvodem:

- *Na obálce je třeba uvést číslo smlouvy, navíc smlouva byla uzavřena 26.9.2014, nikoli 3.10.2014.*
- *V čistopisu dokumentace bude uvedeno číslo smlouvy a správné datum jejího uzavření.*
- *Zhotovitelem (podle uzavřené smlouvy Poskytovatelem) je Nýdrle – projektová kancelář, spol. s.r.o., nikoli Sdružení Ing. Milan Strnad & Nýdrle – projektová kancelář.*
- *Zhotovitel (poskytovatel)
Při realizaci zakázky „Vyhledávací studie trasy dokončení SOKP“ (HSP č.01PL-000007 ze dne 3.7.2014) byl na pokyn právního oddělení ŘSD název zhotovitele definován „Sdružení Ing. Milan Strnad & Nýdrle – projektová kancelář“ oproti původnímu „Ing. Strnad & Nýdrle - projektová kancelář“.
Stejně jako v předchozím případě i v následující smlouvě obsažené v nabídce na dokumentaci „STPÚ – dokončení SOKP“ byl zhotovitel definován „ Sdružení Ing. Milan Strnad & Nýdrle – projektová kancelář s.r.o.“ avšak v závěrečné verzi „Smlouvy o poskytování služeb“ vyhotovené ŘSD byl zhotovitel definován odlišně – zkráceně „ Nýdrle – projektová kancelář s.r.o.“ bez jakéhokoliv vysvětlení a zdůvodnění.*

1. Průvodní zpráva

- *Přeložka sil. I/12 nebyla předmětem zadání studie, požadujeme ji vypustit.*
- *Přeložka sil. I/12 skutečně nebyla předmětem zadání, avšak v průběhu zpracování se prokázala nereálnost varianty Husinec z důvodu nevhodného křížení obce Husinec a chráněného ložiskového území – kamenolomu. Nutnost variantního dopravního řešení jihovýchodního sektoru Prahy, které by vyloučilo kamionovou dopravu ze stávající I/12 (Úvaly, Újezd, Běchovice) a I/2 (Říčany, Uhřetěves) bylo důvodem zařazení přeložky I/12 do dokumentace. Operativně byla provedena změna zadání bez administrativně – smluvních dodatků při zachování termínu a ceny studie.*

STUDIE PROVEDITELNOSTI A ÚČELNOSTI TRASY DOKONČENÍ SOKP

- *Vypustit subjektivní a nepodložené závěry o*
- akceptovatelnosti navrhovaného řešení širokou veřejností,
 - dokončení SOKP podle Sektorových strategií, 2. Fáze v roce 2050 (strategie s postupnou dostavbou počítají),
 - rozporu s Politikou územního rozvoje.
- **Subjektivní a nepodložené závěry** – tyto v dokumentaci nejsou, ale jsou uvedeny skutečnosti,
 - že trasa SOKP v alt. A-ZUR byla zrušena rozhodnutím Nejvyššího správního soudu (2011) s přispěním negativních stanovisek veřejnosti.
 - že sektorové strategie „Sestra II.“ zařadila stavby SOKP mezi náměty (mimo stavby 511) a tím odsunuly zprovoznění SOKP postupně po roce 2040
 - že trasa SOKP alt. A-ZUR vytváří úzké hrdlo v oblasti Černý Most a neprochází v dostatečném odstupu od obytné zástavby v Suchdole (PÚR – 2008 čl.23), a že umísťuje trasu SOKP do území s překročenými hygienickými limity (Zákon o ochraně ŽP č.17/1992 sb.,§11-16.)
- Jelikož smyslem materiálu má být objektivní porovnání alt. A-ZUR a alt. Regionální, nelze tyto skutečnosti zamlčovat.
- *Ve studii není doložena celá trasa dokončovaného SOKP (obsahem je situace v měřítku 1:100 000, podélný profil doložen není). Vzhledem k tomu, že předmětem elaborátu je STPÚ trasy dokončení SOKP, požadujeme, aby součástí této studie byla situace variant regionální alternativy v celém rozsahu (stavby 510, 511, 518, 519 a 520) v měř. 1:25 000.*
- **Celá trasa dokončovaného SOKP.**
V průvodní zprávě kap. 2.5. je uvedeno, že studie „STPÚ trasy dokončení SOKP“ navazuje na „Vyhledávací studii dokončení trasy SOKP“ (předána ŘSD dne 22.7.2014 v 6-ti vyhotoveních a 1*CD ve formátu PDF), ve které jsou situace a podélné řezy všech staveb (510, 511, 518, 519, 520) v měřítku 1:25 000, doplněné přehlednými situacemi 1:50 000 (technická a ortomapa), návrhem přemostění Vltavy a propočtem (dle normativů – ců 2012).
- *Stabilizované záměry z aktuálních ÚPD nejsou promítnuty do předkládaných mapových podkladů. Požadujeme doplnit do mapových podkladů, resp. Situací rozvojové záměry z aktuálních ÚPD, které jsou plánovanou regionální alternativní trasou dotčeny, a to do přehledné situace 1:100 000 minimálně v rozsahu ZÚR Středočeského kraje a ZÚR HMP, do situace 1:25 000 z platných ÚP dotčených obcí. Připravované záměry na silniční síti požadujeme do situací uvést v souladu s aktuální projektovou dokumentací včetně názvů křižovatek (např. I/12 – DÚR, I/9 – koordinační studie). Návrh na přehodnocení v současné době připravovaných záměrů ŘSD ČR požadujeme dostatečně zdůvodnit.*
- **Stabilizované záměry z aktuálních ÚPD.**
Na stabilizované a rozvojové záměry z aktuálních ÚPD SOKP jsme při podpisu smlouvy nebyli upozorněni, nejsou nám známe a ani dostupné. Pokud investor tyto ÚPD požaduje doplnit do mapových podkladů, respektive situací, jsme ochotni tak učinit, pokud nám budou předány, a tak připravíme návrh na přehodnocení v současné době připravovaných záměrů ŘSD – ČR včetně jejich zdůvodnění, i když tato činnost není předmětem STPÚ.

2. Technické řešení

- *Poukazujeme na rozpor v uváděných údajích v Příloze 1 (4.1) a v Příloze 2.1 (6) o termínu dokončení regionální alternativy SOKP (2025-2050). Dokončení regionální alternativy SOKP ve střednědobém horizontu 2015-2025 je s ohledem na stav přípravy naprosto nereálné.*
- Rozpor v termínech dokončení regionální alt.
Rozpor neexistuje, jedná se o záměnu zprovoznění SOKP a dokončení SOKP. Ve střednědobém výhledu (2015-2025) se navrhuje zprovoznění SOKP (tj. stavby 510, 511, 518, 519) v polovičním profilu a využití stávajících komunikací (R10, Vysočanská radiála, Kbelská, D8), což znamená vyloučení tranzitní kamionové dopravy z celé Prahy (ne jen ze Spořilova), tedy zlepšení podmínek jak pro obyvatele Prahy, tak pro dopravce. V dlouhodobém horizontu (2025-2050) se navrhuje dokončení SOKP (tj. realizace 520 a druhé poloviny 510, 511, 518, 519).
- *Etapové řešení v polovičním profilu s provozem na neděleném čtyřpruhu z bezpečnostního hlediska na SOKP zásadně odmítáme (Příloha č. 2 a Příloha č. 6). Nepříznivý dopad by toto uspořádání mělo na řešení křižovatek, mostů, na dovolenou jízdní rychlost i celkově na bezpečnost provozu (minimalistické šířkové uspořádání neodpovídá komfortnímu směrovému a výškovému vedení trasy).*
- Etapové řešení
Etapové řešení s provozem na polovičním profilu R – 33,5 je na děleném čtyřpruhu železobetonovými svodidly (viz. Příloha 2.4 vyhledávací studie (D7/2014)), takže uváděné nepříznivé dopady jsou vyloučeny.
- *V grafické příloze šířkového uspořádání (2.4) jsou silniční ochranná pásma vyznačena v rozporu s ustanoveními zákona o pozemních komunikacích. Otázkou je v tomto směru, co je myšleno naznačenými protihlukovými opatřeními. Tento problém se týká i výkresu situace s vyznačenými zelenými pásy.*
- Ochranná pásma
Silniční ochranná pásma začínají od osy přilehlého jízdního pásu, tedy v příloze bude opraveno. Protihluková opatření jsou myšlena obecně (tj. zdi, valy, zalesnění atd.) umístěné v prostoru ochranného pásma.

K návrhu technického řešení:

- *Obecně v této podrobnosti rozpracovaného technického řešení je odhad stavebních nákladů velmi podhodnocený.*
- *Z hlediska podélného profilu hlavní trasy jsou navrženy často obrovské až 16m zářezy a násypy (např. km cca 18 u varianty Libčice, ve variantě Brandýs km 27-30 i dále násypy 10m). Nutno návrh technicky dopracovat a odpovídajícím způsobem zohlednit při odhadu stavebních nákladů (přirážky na zemní práce, zárubní zdi atd.)*
- *Obdobně nejsou technicky dostatečně zpracovány přeložky křižujících komunikací s ohledem na výškové řešení (často rozdíl nivelet 2m). Při dalším rozpracování technického návrhu by*

STUDIE PROVEDITELNOSTI A ÚČELNOSTI TRASY DOKONČENÍ SOKP

zcela určitě došlo k zásadnímu navýšení rozsahu (komunikace, mosty, zemní práce, souběžné polní cesty, přístupy na pozemky). Nutno zohlednit v ocenění nákladů.

- Technické řešení je zpracováno v úrovni vyhledávací studie. TKP-D pro pozemní komunikace stanoví podrobnost zpracování dokumentace, na které navazují podrobnosti zpracování cenové normativy SFDI z 28.2.2013. Jelikož dokumentace je zpracována v prvotním stupni je nezbytné, aby technické řešení i cenové ohodnocení měly dostatečný prostor pro upřesňování v DÚR, DSP, DZS a realizační dokumentaci tak, aby nedocházelo k zásadnímu navýšení rozsahu a ceny. Tedy technické dopracování není nutné.
- *Zohlednit návrh MÚK na D8 ve vztahu ke stávající MÚK Zdiby – nedostatečná vzdálenost, vyvolané úpravy MÚK Zdiby a kolektory apod. Taktéž zohlednit v odhadu stavebních nákladů.*
- MÚK na D8
Stávající MÚK Zdiby se zruší, zůstane křížení I/9 s D8 bez připojení. Dopravní obslužnost zabezpečí MÚK D8 x SOKP u Sedlece.

K ocenění stavebních nákladů:

- *V rámci přílohy 2.8 jsou dokladovány náklady pouze variantních úseků. Stanovení nákladů pro celý dostavovaný úsek dokladováno není. Žádáme doplnit.*
- Náklady na celý úsek dokončení SOKP jsou stanoveny ve „Vyhledávací studii trasy dokončení SOKP“ (smlouva č. 01PL-000007, z 07/2014), kterou ŘSD obdrželo v 6ti vyhotoveních včetně CD.
- *V ocenění jsou nedostatečně ohodnocená rizika, při této podrobnosti technického řešení je i 30% rizika málo, jednotlivá rizika žádáme rozepsat.*
- Rizika byla odhadnuta přibližně v polovině jejich intervalové hodnoty s vědomím, že provizorní položka se navrhuje 15%. Nicméně, toto je odhad jedné strany, je potřebné v této věci jednat s cílem určení optimální, reálné hodnoty rizik.
- *S ohledem na předpokládaný rozsah zemních prací jsou nedostatečně oceněné expertní přírázky (atributy zemní práce množství atd.). Žádáme doplnit, včetně výpočtu.*
- Expertní atribut na zemní práce vycházející z hmotnice a zatřídění zemin byl použit, o jeho hodnotě je vhodné diskutovat.
- *PH opatření zahrnutá do rezervy na nepředvídatelné vlivy (15% místo standardních 10%) žádáme vyjmout a ocenit expertně zvlášť.*
- Výše sazby 15% pro dokumentaci ve stupni vyhledávací studie na nepředvídané vychází z dlouholeté praxe.
- *Některé % sazby ostatních objektů nejsou v souladu s normativy. Upozorňujeme, že případná navýšení sazeb oproti normativům musí být zdůvodněny.*
- *Žádáme zdůvodnit použití normativů 125 mil. pro MÚK, 250 mil. u MÚK D8. Běžný rozsah MÚK je zahrnut do základního standardu komunikace (1 MÚK/ 7km trasy), samostatně se uvádí pouze rozsah nad rámec základního standardu.*

STUDIE PROVEDITELNOSTI A ÚČELNOSTI TRASY DOKONČENÍ SOKP

- U normativů tunel (pro kategorii R33,5 = 2* třípruhový tunel, tj. základní normativ 724,950 mil. Kč/km) nutno expertní úpravou ceny zohlednit práce, které základní normativ neobsahuje (provozní objekty, průzkumné štoly, zdi před portály apod. – viz popis normativu).
- Normativ pro MÚK je expertně určen pro křižovatky částečně bezkolizní 125 mil. A pro křižovatky zcela bezkolizní 250 mil. Kč.
 - Zvýšené nepředvídané o 5% zahrnuje činnosti, které normativ neobsahuje, které je konkrétně pro celé dokončení SOKP cca 1,5 miliardy Kč.

Závěrem k ocenění nákladů lze konstatovat, že propočít, který respektuje cenové normativy 2012 včetně jejich atributů a rizik navíc zvyšuje náklady o expertní cenu MÚK a nepředvídané, není v žádném případě podhodnocený.

3. Dopravní řešení

- Je v dopravním modelu uvažováno s kapacitním omezením úseků (např. voz./den/pruh apod.)? Tzn. Je zátěž přidělována na síť v závislosti na čerpání kapacity? Nebo je čas průjezdu úsekem konstantní (viz. str. 8, Dopravní řešení)?
- V dopravním úseku je každému úseku přiřazen konstantní čas průjezdu, nejsou uvažovány denní variace.
- Je možné z modelu identifikovat křižovatkové pohyby jako nutnou podmínku pro zpracování podkladů studie ekonomické efektivnosti?
- Křižovatkové pohyby nebyly prezentovány vzhledem ke skutečnosti, že součástí studie není návrh tvaru jednotlivých MÚK. Křižovatkové pohyby na jednotlivých MÚK navrhované části SOKP je možné identifikovat a zpracovatel je doplní do výsledného řešení.
- Je splněna podmínka pro dopravní model ekonomického hodnocení, kdy počet cest vozidel je ve všech alternativách shodný a mají shodný zdroj a cíl?
- Počet cest a jejich zdroje a cíle jsou ve všech alternativách (variantách) shodné s výchozím modelem.
- Je zahrnut vliv rozvoje obcí a okolní sítě (MO, městské radiály, silnice I. a II. třídy, SOKP, D+R) alespoň dle ZÚR? Chybí jmenovitý přehled.
- Většina rozvojových ploch leží uvnitř prstence SOKP – regionální alternativa a vzhledem k prioritní vazbě na centrum města nemají rozhodující vliv na zatížení SOKP – regionální varianta. Silniční síť je uvažována ve vztahu k rozhodnému roku 2020.
- Rozsah komunikační sítě je zjednodušen, některé MÚK (517 a 518) jsou redukovány do jednoho uzlu, tzn., že např. SOKP dle ZUR nemá křižovatku s II/608.
- Vzhledem k podrobnosti zpracovaného modelu (stupni dokumentace) zjednodušil zpracovatel sjezd z okruhu ZUR před a za tunelem Suchdol do jednoho uzlu. Na základě požadavku objednatele rozdělí zpracovatel úseky 32 a 227 vždy na dva a mezi nové uzly vloží další úsek.

STUDIE PROVEDITELNOSTI A ÚČELNOSTI TRASY DOKONČENÍ SOKP

- *Varianta SOKP dle ZUR méně odlehčuje Jižní spojce – model CityPlanu říká opak. Takovéto zásadní rozpory nutno vyřešit. Nelze mít v rámci jedné studie dva rozdílné dopravní modely.*
- Předkládané ekonomické hodnocení bylo pouze popisem nezbytného postupu pro vypracování bez plné aktualizace dopravních dat. Platná jsou data z dopravního modelu.

4. Enviromentální posouzení

- *Na základě prostudování Přílohy č.4 Enviromentální posouzení v rámci „Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP“ se lze vyjádřit z hlediska vlivů na ŽP jen velmi předběžně. Enviromentální posouzení je zpracováno na velmi obecné úrovni a vychází z obecných předpokladů s důrazem na vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (z hlediska znečištění ovzduší a hlukové zátěže). Předložená alternativní varianta je porovnána se základní variantou (SOKP dle ZUR), jejíž vlivy byly hodnoceny v procesu EIA. Proto doporučujeme další rozpracování a vyhodnocení vlivů na životní prostředí v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 b. tak, aby bylo možné adekvátní porovnání vlivů na ŽP a veřejné zdraví obou variant.*
- Enviromentální posouzení je zpracováno v podrobnosti studie proveditelnosti. Rozhodně se však nejedná o „velmi obecnou úroveň“ hodnocení. Orientační semikvantifikační porovnání základní a regionální varianty z hlediska vlivů na vybrané složky životního prostředí je součástí předložené studie včetně odůvodnění tohoto hodnocení. Vzhledem k tomu, že varianta ZUR byla výrazně podrobněji rozpracována jak po technické, tak po environmentální stránce (proces EIA), bylo třeba obě varianty porovnat na úrovni studie proveditelnosti, nikoliv naopak. Kvantifikační posouzení hlukové a imisní situace a z toho vyplývající vlivy na veřejné zdraví jsou standardní součástí dokumentace EIA.
- *Příloha působí jako celek nepřehledně, na str.1 je označena „C“, v celé STPÚ žádná písmenem označená příloha nefiguruje. Navíc jde zřejmě o elaborát z jakési „Dopravně-územní studie Regionální varianty SOKP“, jak je na str. 1 uvedeno.*
- *V seznamu příloh na str. 7 je příloha č.1 nazvaná jinak než na výkrese. Příloha 2 je rovněž nazývána rozdílně, navíc je uvedeno rozdílné měřítko výkresu. Příloha 3 není v grafické podobě popsána vůbec. Obdobný nedostatek je v příloze 4. V tomto směru působí předložený materiál neseřízně.*
- *Obdobná situace je v názvu studie „Dopravně – územní studie regionální varianty SOKP“, což byl původní název studie proveditelnosti. Text studie proveditelnosti je původním dílem zpracovatele a v žádném případě se nejedná o citaci převzatých prací. Jedná se o formální nedostatek. Značení „C“ přílohy studie (environmentální posouzení) vycházelo z původního konceptu značení příloh, které bylo překonáno. „Příloha C“ bude nahrazena „Přílohou 4“. Značení a název přílohy bude uveden do souladu celé studie.*

5. Ekonomické hodnocení efektivity

- *Studie ekonomické efektivity není vůbec zpracována.*

STUDIE PROVEDITELNOSTI A ÚČELNOSTI TRASY DOKONČENÍ SOKP

- Ano, byl zpracován popis nezbytného postupu pro vypracování korektního ekonomického hodnocení dvou porovnávaných variant tak, aby odpovídal platné metodice pro hodnocení silničních staveb. V rámci osnovy tohoto ekonomického hodnocení vystoupily některé zásadní předpoklady, které musí být oboustranně odsouhlaseny v zájmu objektivní porovnatelnosti:
 - Časový postup zahájení a uvádění do provozu jednotlivých provozovatelných staveb:
 - 511 a 510;
 - 518 a 519;
 - 520.

Je tento postup výstavby a uvádění do provozu akceptovatelný? Považujeme ho za logický, ale pro definici konečného počtu modelovaných scénářů rozvoje dopravní sítě a horizontů hodnocení a následně ekonomických výpočtů je třeba jej odsouhlasit, včetně konkrétních roků výstavby jednotlivých etap a vynakládání IN.

Bude zahajování staveb a uvádění do provozu v obou variantách stejné, nebo budeme vycházet z tvrzení, že jednu z variant lze zahajovat dříve?

 - *Je v dopravním modelu uvažováno s kapacitním omezením úseků (např. voz./den/pruh apod.)? Tzn. je zátěž přidělována na síť v závislosti na čerpání kapacity? Nebo je čas průjezdu úsekem konstantní (viz str.8, Dopravní řešení) ?*
 - *Je možné z modelu identifikovat křižovatkové pohyby jako nutnou podmínku pro zpracování podkladů studie ekonomické efektivity?*
 - *Je splněna podmínka pro dopravní model ekonomického hodnocení, kdy počet cest vozidel je ve všech alternativách shodný a mají shodný zdroj a cíl?*

- Jak bylo prezentováno na jednání na ŘSD, použitý software pro dopravní model AUTO má své limity a pro podmínky a požadavky hodnocení HDM-4 podle současné metodiky vyžadují provést podstatně detailnější model a jeho výstupy tak, aby byly hodnotitelné efekty v časových horizontech, zohledňujících jak ovlivněnou dopravní síť, tak kapacitní omezení všech úseků, zdržení ve všech významněji ovlivněných křižovatkách a byly dostupné pentlogramy zatížení jednotlivých křižovatek. Proto bude podrobné modelování jednotlivých horizontů a scénářů provedeno na softwaru PTV VISUM v rámci ekonomického hodnocení po stabilizaci a odsouhlasení všech vstupních předpokladů.

 - *Je zahrnut vliv rozvoje obcí a okolní sítě (MO, městské radiály, silnice I. a II. třídy, SOKP, D+R) alespoň dle ZÚR? Chybí jmenovitý přehled.*
 - *Ekonomické posouzení – pro jakou trasu v úsecích variantního řešení bude zpracováno (Libčice, Brandýs)?*
 - *Hodnocení ekonomické efektivity musí být zpracováno tak, aby bylo následně možné porovnání obou variant SOKP (ZUR a regionální).*

- Pro scénáře obou variant (i variantu nulovou) budou pro každý časový horizont změny funkce hodnocené varianty projednána a vzájemně odsouhlasena tabulka akcí, které jsou nezbytně vyvolány hodnocenou variantou a akcí, které budou tvořit její funkční pozadí. Zde je třeba docílit realistický, plánovací, nebo pesimistický pohled na postup rozvoje infrastruktury ČR, rozhodně však objektivní pro vzájemné ekonomické posouzení obou variant.

Dopravní model bude zahrnovat veškeré rozvojové záměry v uvažovaném území dle ÚP jednotlivých obcí a budou tak zohledněny aktivity v území, které přinesou nové nároky na dopravní infrastrukturu a obsluhu území.

- *Rozsah komunikační sítě je zjednodušen, některé MÚK (517 a 518) jsou redukovány do jednoho uzlu, tzn. že např. SOKP dle ZUR nemá křižovatku s II/608.*
- *Varianta SOKP dle ZUR méně odlehčuje Jižní spojce – model CityPlanu říká opak. Takovéto zásadní rozpory nutno vyřešit. Nelze mít v rámci jedné studie dva rozdílné dopravní modely.*
- Komunikační síť bude doplněna do potřebné podrobnosti a dopravní model bude použit pouze jeden, takový, který je schopen postihnout všechny požadované podrobnosti všech ovlivněných křižovatek a tvarů MÚK.
- *Je třeba konstatovat, že koncept STPÚ musí být ve smyslu uvedených poznámek dopracován a upraven. Smyslem materiálu má být objektivní porovnání dosud sledované a ŘSD ČR připravované trasy dokončení SOKP s novým návrhem. Po úpravách a dopracování předloženého materiálu bude pracovní koncept STPÚ znovu se Zpracovatelem projednán a bude stanoven další postup.*
- Prioritou ekonomického posouzení variant je objektivní porovnání dosud sledované a ŘSD ČR připravované trasy dokončení SOKP s novým návrhem.

ZÁVĚR:

Závěrem lze konstatovat:

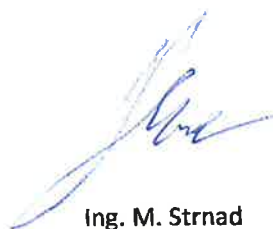
1. Zhotovitel tímto odpověděl na všechny připomínky investora k „STPÚ dokončení SOKP“. K příloze č. 6 „Realizace záměru“ nebyly žádné připomínky objednatele, takže lze tuto přílohu považovat za odsouhlasenou.
2. K bodu 5. „Ekonomické hodnocení efektivnosti“: Pro časovou úsporu je zde citováno komplexní vyjádření zpracovatele této části, i když na některé připomínky ŘSD, uváděné v tomto bodu, je již reagováno v předchozím bodu 3. „Dopravní řešení“. Obě stanoviska subdodavatelů budou koordinována zhotovitelem před projednáním s objednatelem.

STUDIE PROVEDITELNOSTI A ÚČELNOSTI TRASY DOKONČENÍ SOKP

3. Další postup ve věci této zakázky navrhujeme takto:

- Projednání stanoviska zhotovitele s objednatelem s cílem konsenzu a určení prací k doplnění dokumentace.
- Zapracování dohodnutých změn do dalšího pracovního výtisku.
- Definitivní schválení dokumentace.
- Vyhotovení čistopisu - 6x v tištěné podobě + 1x CD.

Liberec 26.3.2015



Ing. M. Strnad



Ing. Z. Nýdrle



Nýdrle - projektová kancelář, spol. s r.o.
Nad Okrouhlikem 2365/17
182 00 Praha 6
IČ 28474968
DIČ CZ28474968
www.nydrle-projekt.cz
Telefon 485 150 181, 486 150 579

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR
Ing. Radek Mátl – ředitel úseku výstavby
Čerčanská 12
140 00 Praha 4

 **NÝDRLE**
projektová kancelář
spol. s r.o.
DOPRAVNÍ STAVBY

Praha 1.6.2015

Věc: Dopracování „STPÚ dokončení SOKP“

Projektová dokumentace „STPÚ – dokončení SOKP“ (č. HSP – 01PL – 00016) byla v konceptu zpracována a projednána dne 6.2.2015, připomínky ŘSD podány 27.2.2015, stanovisko a vysvětlení zhotovitele předáno na ŘSD 26.3.2015. Součástí tohoto stanoviska je na základě požadavku investora ŘSD návrh dalšího postupu ve věci této zakázky. První činností postupu je projednání stanovisek investora a zhotovitele s cílem dosažení konsenzu v určení rozsahu prací k doplnění dokumentace.

Předpokládali jsme, že investor určí termín projednání, jaký jemu vyhovuje. Po více jak 60ti dnech po předání našeho stanoviska se takto nestalo, a proto Vás žádáme o sdělení místa a doby projednání, aby mohl být výše uvedený projekt včas dokončen.

Předem děkujeme.

CO: Ing. Michal Vojtišek – ŘSD



Ing. Milan Strnad


Ing. Zbyněk Nýdrle

Nýdrle - projektová kancelář, spol. s r.o.
Nad Okrouhlikem 2365/17
182 00 Praha 8
 **NÝDRLE**
projektová kancelář
IČ 28474961
DIČ CZ28474961
www.nydrle-projekt.cz
☎ Telefon 485 150 181, 485 150 579

Sídlo: Nad Okrouhlikem 2365/17
PRAHA 8 – LIBEŇ
182 00 Praha 82

Atelier:
U Sila 1670
463 11 Liberec 30

E-mail:
nydrle@nydrle-projekt.cz

www.nydrle-projekt.cz

tel.: 485 150 181
485 150 579

IČO: 284 74 961
DIČ: CZ 284 74 961

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Ing. Michal Vojtíšek

Čerčanská 12

140 00 Praha 4

Věc: **PŘEDÁNÍ DOKUMENTACE**

V příloze Vám předáváme dokumentaci „STPÚ TRASY DOKONČENÍ SOKP“ (pracovní výtisk)
k závěrečnému projednání

Praha 19.6.2015



Ing. Milan Strnad

PŘÍLOHA dle textu



za RSD ČR převzal
Vojtíšek 19/6.15.

Titl.: ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Ing. Radek Mátl, ředitel úseku výstavby

Čerčanská 12

140 00 Praha 4

Věc: Stanovisko zhotovitele „STPÚ dokončení SOKP“ k vyjádření ŘSD-ČR č.j. 12867 – ŘSD – 11100 ze dne 8. 7. 2015.

Úvodem se omlouváme za zdržení našeho stanoviska způsobeného dovolenými, takže Vaše stanovisko datované 8. 7. 2015 a odeslané poštou 16. 7. 2015 nám bylo doručeno 27. 7. 2015.

1. K textu připomínek k předložené STPÚ - SOKP:

- *Žádáme, aby do konečného projednání studie byla z textu vyloučena subjektivní tvrzení o výhodnosti návrhu regionální trasy SOKP - např., že dosud sledované řešení neodpovídá podmínkám 21. století, poukazováním na domnělý rozpor s PÚR. Je třeba konstatovat, že PÚR je významný celorepublikový dokument, pro rozhodování v území jsou ale zásadní a nepřehlédnutelné územně plánovací dokumentace ZUR a ÚP. Tyto územně plánovací dokumenty nebyly při zpracování studie zohledněny. Pro sledovanou (stabilizovanou) variantu SOKP, která byla posouzena v procesu EIA, je v území chráněn koridor, který zaručuje, že trasa není v kolizi s jinými rozvojovými záměry. U navrhovaných variant není toto doloženo. Dle Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (MDS 1999) jsou základními podklady STPÚ zajišťovanými zejména zhotovitelem, územně plánovací podklady a územně plánovací dokumentace.*
- Tvrzení uváděná v dokumentaci nejsou subjektivní, neboť jsou konkretizována v jednotlivých částech dokumentace a sumarizována v Průvodní zprávě. Konkrétní rozpor s PÚR 2008 je v čl. 23 umístěním trasy A-ZUR do území Satalice – Černý most – Běchovice, kde jsou již nyní překročeny hygienické limity (viz. zákon o ochraně ŽP č. 17/1992 sb., § 11-16). Stávající územně plánovací dokumenty ZUR a ÚP jsou rovněž v rozporu s uvedenými zákony a proto nemohly být nadále respektovány při návrhu Regionální alternativy. Tvrzení, že sledovaná trasa A-ZUR je stabilizovaná není logické, neboť tato strana byla soudně zrušena, odmítnuta veřejností a nadále je rozporovaná. Vámi uváděná Směrnice pro dokumentaci staveb PK (MDS 1999) byla zrušena (od 1. 2. 2007) a nahrazena novou ze dne 29. 1. 2007 schválenou MD-OI č.j. 101/07-910-IPK/1. Tato směrnice stanovuje zajištění podkladů zhotovitelem **jako obvyklé – tedy ne povinné**, ale na základě smluvního stavu.
- *Za zcela nezbytné považujeme proto doplnění zákresu navrhované regionální trasy SOKP do aktuálních mapových podkladů s vyznačenými rozvojovými záměry sídelních útvarů podle stá-*

vajících územně plánovacích dokumentací. Troufáme si tvrdit, že Váš návrh trasy je veden přes území, které je již nyní připraveno k intenzivní zástavbě obytnými objekty, např. oblast Říčany. Tuto skutečnost nám potvrzují i jednotlivá usnesení zastupitelstev dotčených obcí, např. Města Říčany, obcí Zlatá, Přišimasy, Horoušany, Sluštice, Města Úvaly, které zásadně odmítají změnu trasy vedení SOKP stavby 511 mimo stávající koridor dle ZÚR.

- Trasa regionální alternativy je navržena do aktuálních mapových podkladů map 1:25 000 (vydání 2005-2011) s doplněním aktuálních změn dle mapového portálu maps.google.cz, s respektováním územních plánů měst a obcí (Říčany, Úvaly atd.)

2. K problematice Hodnocení ekonomické efektivity projektu:

- - 1) Dopravní model v roce 2019 počítá se stavbami, které v tomto období nebudou realizovány (např. přeložka 11/240, Vysočanská radiála II. etapa).
 - 2) V TZ je chybně uvedeno, že úsek SOKP Satalice-Českobrodská je postaven.
 - 3) V TZ chybí údaje pro SOKP A-ZÚR v totožné podrobnosti jako pro Regionální alternativu.
 - 4) Zcela nedůvodný závěr o dopadu na ŽP (str. 24). Bez provedení výpočtu na úrovni dohadů.
 - 5) Hodnocení není v souladu s Uživatelským návodem k ČSHS z 04/2014. Dokonce ani z 02/2013 jak se tvrdí ve zprávě.
 - 6) Na základě výsledků posouzení nelze tvrdit (str. 30), že regionální varianta přináší mnohem větší úspory času, když ve výsledku je jasně napsáno, že přínosy času jsou u A-ZUR o cca 11-12 mld. větší.
 - 7) S tvrzením, že zjednodušením výpočtu nemohlo dojít k zásadnímu ovlivnění výsledku nelze vůbec souhlasit.
 - 8) Zjednodušením došlo k potření nedostatečné kapacity komunikací uvnitř Prahy (např. tvrzení, že kapacita Wilsonovy ulice odpovídá kategorii MS26,5/80, když je tam SSZ). V důsledku je v modelu na této komunikaci intenzita dopravy 130 000 voz/den! A vozidla v modelu jedou 30km/h.
 - 9) Vstupní údaje pro jednotlivé úseky mnohdy neodpovídají ani sobě navzájem pro jeden daný úsek (např. Wilsonova kapacita pro 4pruh a nehodovost pro 2pruh; Kbelská kapacita dálnice, variace dopravy dálnice a nehodovost rychlostní silnice) a někdy ani realitě či předpokladům z TZ (např. snížená max. rychlost v úseku Slivenec - Ruzyně; Regionální alternativa má již v první fázi kapacitu 4pruhu).
 - 10) Délka posouzení je o 2 roky kratší.
 - 11) Výsledky takto zpracovaného hodnocení ekonomické efektivity nelze přijmout jako věrohodné.

Výše jsou uvedeny jen ty největší chyby ve zpracování. Celé hodnocení vykazuje velmi špatné provedení v mnoha dalších detailech.

➤ K jednotlivým bodům:

- 1) Dopravní model jsme dostali v podkladu, viz. příloha č. 3 – Dopravní řešení.
- 2) Přípomínka není oprávněná, viz. kopie ppt ŘSD k R1 510 Satalice – Běchovice, oprava vozovky na adrese www.pocernice.cz/userfiles/sokp-510-oprava-vozovky.ppt, kde je výslovně uvedeno: „Stavba zahrnuje opravu stávajících vozovek obou jízdních pásů hlavní trasy R1 Pražského okruhu na úseku SOKP 510 v rozsahu od km 58, 720 (tj. od konce provedených úprav v rámci výstavby Vysočanské radiály) do km 62,490 (tj. za konec estakády přes Počernický rybník). Opravy zahrnují pouze hlavní trasu R1, nezahrnují opravy křižovatkových větví dotčených MUK Chlumecká, MUK Horní Počernice a MUK Českobrodská“. Z této prezentace je zřejmé, že úsek Satalice – Českobrodská je již v současnosti v provozu.
- 3) S připomínkou je nutno souhlasit, potřebné údaje nebyly zpracovateli k dispozici.
- 4) Z hlediska dopadů do životního prostředí, podrobné posouzení nebylo a do současnosti není na základě dostupných podkladů možné, nebylo ani požadováno v zadání výpočtu. Jedná se o subjektivní názor zpracovatele i oponenta.
- 5) Jedná se o chybnou formulaci ve zprávě, protože do souladu schází především podrobné posouzení dopadu do životního prostředí, v mnoha ohledech došlo na základě dostupných dat i času pro zpracování k významnému zjednodušení. Daný uživatelský návod je z hlediska vývoje těchto návodů nejbližší použitému výpočtu, ale úplný soulad ani nemohl být dosažen.
- 6) Přípomínka je oprávněná, jedná se o špatnou formulaci ve zprávě. Tato zjednodušení jsou plně přiznána na straně 30 dole.
- 7) Jedná se o subjektivní názor, především vzhledem ke skutečnosti, že pro obě varianty byla použita naprosto stejná zjednodušení, pokud se týče vlastního výpočtu HDM4, i naprosto stejný dopravní model. V některých směrech byla oproti dostupným podkladům zvýhodněna VAR A-ZUR SOKP? A to především v předkládaných časových horizontech realizace některých staveb, které velmi pravděpodobně nebudou dodrženy.
- 8) Přípomínka se týká dopravního modelu, který byl podkladem pro ekonomické hodnocení.
- 9) Přípomínka se týká dílem dopravního modelu, ale dílem i zadání HDM4. Oprava by neměla nijak ovlivnit výsledek výpočtu.
- 10) Délka posouzení, poslední úseky plného profilu budou uvedeny do provozu 2041, výpočet do roku 2070 je tedy zcela standardní.
- 11) Nelze komentovat
- 12) Závěrečná poznámka o mnoha chybách v detailech není konkrétní a proto nelze komentovat.

3. K problematice technického řešení a stanovení stavebních nákladů:

-
- 1) *K návrhu etapového řešení: Realizaci polovičního profdu s obousměrným provozem odděleným betonovými svodidly zásadně odmítáme. Takové řešení je možné v případě opravy jednoho jízdniho pásu (např. Modernizace D1), nikoli v případě trvalého několikaletého provozu. Takové řešení je těžko projednatelné s dotčenými orgány ve věci bezpečnosti dopravy. Trváme na naší připomínce, v tomto směru je nutno studii přepracovat.*
- 2) *Trváme na tom, že technické řešení není dopracované v podrobnosti obvyklé u jiných vyhledávacích či technicko-ekonomických studií (např. D3 Středočeský úsek, R11 Jaroměř - státní hranice apod.). V rámci hlavní trasy jsou navrženy obrovské často až 16m vysoké násypy a zářezy, obdobně zjevně nejsou dopracovány přeložky křižujících komunikací. Tato nedopracovanost se jasně promítá do odhadu stavebních nákladů, který je pro regionální variantu SOKP cca poloviční oproti variantě dle ZUR při podstatně větší délce hlavní trasy. Bez technického dopracování nelze studii převzít.*
- 3) *MÚK Zdiby - předpoklad studie na zrušení křižovatky je nutno zásadně odmítnout. Křižovatka zajišťuje připojení dalších komunikací (11/608, 1/9), které nelze zrušit bez náhrady. Trváme na dopracování tohoto uzlu tak, aby bylo zajištěno i stávající připojení nikoli pouze vazby D8 - SOKP.*
- 4) *Ocenění stavebních nákladů by mělo být ve studii dokladováno pro celý návrh SOKP, nejen alternativ trasy, kterými se tato studie zabývala. Jedná se o zásadní vstup do ekonomického hodnocení.*
- 5) *Stejně tak trváme i na dalších našich připomínkách ohledně stavebních nákladů a požadujeme je zpracovat. Nelze souhlasit s využitím koncepčního materiálu SeStra 2. fáze ke stanovení stavebních nákladů. Tuto otázku požadujeme znovu otevřít a stavební náklady podle dosud zpracovaných dokumentací trasy SOKP dle ZÚR poskytneme.*
- 6) *S ohledem na malou podrobnost technického prověření návrhu jsou navržena rizika v rámci cenových normativů jednoznačně podhodnocená a tím i celý odhad stavebních nákladů. Pak je srovnání obou variant SOKP zcela neobjektivní a ekonomické hodnocení nemá žádnou vypovídací hodnotu.*

➤ K jednotlivým bodům:

- 1) *Etapové řešení realizace je běžné za podmínek, že intenzita dopravy je po určitou dobu nižší, než vyžaduje definitivní stav, že je požadavek uvedení do provozu v nejkratší možné lhůtě a že momentální finanční situace není příznivá. Takto **se dosáhne efektivního využití investice při dodržení požadované úrovně kvality dopravy „C“**, tedy záruky bezpečnosti silničního provozu. Srovnávání tohoto řešení s opravou jedné vozovky dálnice není relevantní, neboť v případě opravy jednoho jízdniho pruhu není dodržena požadovaná úroveň kvality dopravy „C“ (viz. modernizace D1-stávající kongesce).*

- 2) Technické řešení vyhledávací studie trasy SOKP-regionální alternativa je v souladu s požadavky „Směrnice pro dokumentaci staveb PK (2007) kap. 3.2 a s cenovými normativy staveb PK (CÚ 2012), takže je splněn účel ve smyslu zákona č. 100/2001 sb. Znamená to, že v této úrovni přípravy SOKP **není nutné dopracování dokumentace v dalších podrobnostech**, které přísluší k dalším stupňům dokumentace.
- 3) MÚK Zdíby se zruší a zůstane vykřížení I/9 bez připojení na D8. Na dálnici D8 vznikne nová, útvárová MÚK (Sedlec) vzdálená cca 1,5 km, do které se napojí II/608. Sil. I/9 se napojí do SOKP MÚK km 25,2 (Líbeznice), čímž se zajistí kompletní dopravní obslužnost.
- 4) Ocenění stavebních nákladů bude dokladováno pro celý návrh SOKP-regionální alternativy v doporučené variantě (Brandýs nad Labem). Stavební náklady nejsou zásadním vstupem do hodnocení HDM4, ale jsou jen jeho nepodstatnou veličinou (viz. příloha č. 5 – komentář).
- 5) Je překvapující Vaše sdělení, že **není možno využít finančních údajů oficiální dopravní strategie „SESTRA II“**, vyhotovené MD-ČR v roce 2013 a schválené vládou ČR. **S vaším požadavkem otevřít otázku stavebních nákladů souhlasíme.**
- 6) Podrobnost technického zpracování předložené studie je v úrovni STPÚ (tj. proveditelnosti a účelnosti), ekologie v úrovni krajinářského vyhodnocení a propočet dle cenových normativů staveb PK (CÚ 2012), což je dokumentace, dle které se schvaluje koncepce řešení a ta je podkladem pro vyhotovení investičního záměru (záměru projektu). **Problém návrhu rizik pro obě alternativy (A-ZUR, Regionální) doporučujeme řešit společně s otázkou skutečných stavebních nákladů.**

4. K problematice ŽP:

- *Na základě prostudování Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP, zejména Přílohy 4 Environmentální posouzení, které zpracoval RNDr. Přemysl Marek v červnu 2015, lze zaujmout jen velmi předběžné stanovisko. Jak je uvedeno v samotném Environmentálním posouzení, jde ze strany zpracovatele o orientační posouzení na základě dostupných archivních podkladů formou krajinářského hodnocení. Nejde o posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb. (SEA).
Environmentální posouzení alternativní varianty je zpracováno na obecné úrovni a vychází z obecných předpokladů (např. vzdálenost od zástavby apod.). Na druhou stranu jednotlivé části SOKP (v základní variantě z pohledu této Studie) byly posouzeny v procesu EIA na základě využití podrobných informací o daném území a životním prostředí a mají vydaná stanoviska EIA.
Otázkou také je, jak aktuální byly archivní podklady, které byly pro hodnocení alternativní varianty využity. Jako příklad uvádíme informace o ÚSES pro SOKP 511 (viz mapka v příloze, která je vytvořena na Národním geoportálu Inspire: geoportal.gov.cz/chráněná_území/bioregiony/MŽP-ÚSES), kdy je zřejmé, že v daném území je více prvků ÚSES, než je zakresleno v mapovém podkladu, který je součástí Environmentálního posouzení (zejména nad-regionální biokoridor).
Kvantitativní hodnocení vhodnosti obou koridorů z hlediska vlivů na ŽP uvedené v Kapitole 3 považujeme za velmi předběžné a částečně subjektivní na základě dostupných informací na obecné úrovni.*

➤ Vyjádření k ŽP :

Enviromentální posouzení je zpracováno v podrobnosti Studie proveditelnosti a účelnosti formou krajinářského hodnocení a bylo zpracováno kolektivem autorů. Nejedná se o posouzení ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb.

Enviromentální posouzení muselo být zpracováno na zobecňující úrovni nejen pro alternativní, resp. Regionální variantu, ale pro varianty obě. Vzhledem k tomu, že varianta ZUR byla výrazně podrobněji rozpracována jak po technické, tak po environmentální stránce (proces EIA), **bylo třeba obě varianty porovnat na obecnější úrovni studie proveditelnosti, nikoliv naopak.**

Orientační semikvantifikační porovnání základní a regionální varianty z hlediska vlivů na vybrané složky životního prostředí je součástí předložené studie včetně odůvodnění tohoto hodnocení. V následujícím stupni projektové dokumentace bude třeba obě posuzované varianty kvantifikačně porovnat zejména s ohledem na hlukovou situaci, vlivy na ovzduší a vlivů na veřejné zdraví v souladu a ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., tzn. procesem EIA.

Z hlediska aktuálnosti použitých archivních podkladů je třeba konstatovat, že z hlediska zpřehlednění mapových podkladů, uvedených v environmentálním posouzení, nebyly zde zakresleny biokoridory, ale pouze biocentra. V čistopise předkládaného posouzení **budou proto přidány alespoň osy těchto biokoridorů** tak, aby výsledný mapový výstup byl přehledný a čitelný.

5. K problematice multikriteriálního hodnocení

- V předložené dokumentaci jsou doloženy výsledky multikriteriálního hodnocení variant tras dokončení SOKP. Toto řešení, ve formě, jak je prezentováno, nelze v žádném případě přijmout. Nebylo dokladováno, jak byly určeny váhy jednotlivých kritérií, jak byla stanovena hodnota multiplikátoru. Tato problematika je běžně předmětem rozsáhlých odborných diskuzí. Hodnocení uvedené STPÚ SOKP je podle našeho názoru naprosto subjektivní s jasným cílem preferovat regionální variantu.
- **Předložené multikriteriální hodnocení je předběžné, používané v úvodních fázích projektové přípravy.** Výběr kritérií je dle aspektu realizovaného díla (tj. doprava, ekologie, územní vlivy, ekonomika a realizace). Důležitost (váha) kritérií je určena METFESSELOVOU ALOKACÍ. Multiplikátor je určen bodovým ohodnocením, jak která alternativa odpovídá technickému pojetí kritéria. Výsledek bodového ohodnocení je doplněn testem citlivosti $\pm 20\%$. Tento postup je zcela transparentní a umožňuje konkrétní diskuzi ke každému výpočtu. Podrobné multikriteriální hodnocení může být použito následně, ale je nutno si uvědomit jeho náročnost na respondenty (v počtu několika stovek), administrativní přípravu, dobu zpracování (cca 1,5-2 roky) a finanční nároky (cca 1-2-mil. Korun) **Následně je nutno uvážit jeho použití s vědomím, že výsledek oproti předběžnému hodnocení je cca 15-20%.**

Tvrzení, bez jakéhokoliv konkrétního zdůvodnění, že předložené hodnocení je subjektivní s cílem preferovat regionální alternativu je neprofesní.

6. K závěru Vašeho stanoviska:

- *Je nutné upozornit na to, že navrhovaná regionální trasa SOKP je v rozporu s kompletní územně plánovací dokumentací a dotčená Města a Obce s jejím vedením zásadně nesouhlasí. ŘSD ČR považuje předložený pracovní výtisk STPÚ SOKP za neobjektivní porovnání variant vedení SOKP. Objektívni data jsou zde účelově zkreslena a proto je třeba označit zpracovanou studii pro porovnání se stabilizovanou variantou za nepoužitelnou.*
- Je skutečností, že navrhovaná regionální trasa SOKP je v rozporu s platnou „Územně plánovací dokumentací“. Stávající „Územně plánovací dokumentace“ vychází z technického návrhu ing. Lady ze začátku 60. let minulého století, takže i když tato byla na svoji dobu navržena velmi progresivně, je v současné době v rozporu s PÚR 2008, hygienickými limity a s rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 29. 4. 2004. Regionální alternativa SOKP je v souladu s uvedenými zákony a rozhodnutími, takže **musí být logicky v rozporu se stávající územně plánovací dokumentací**. Pokud uvádíte, že města a obce, které neidentifikujete, zásadně nesouhlasí s regionální alternativou, pak je nutno také uvést konkrétní městské části a obce, které Regionální alternativu podporují, viz. „Petice za rozumný okruh“ a žaloba na SOKP-AZUR – Zrušení části OOP č. 43/2014.

7. Další postup ve věci této zakázky navrhujeme takto:

- Osobní projednání stanovisek objednatele i zhotovitele s cílem dosažení konsenzu v nejbližším možném termínu.
- Zpracování dohodnutých změn do dalšího pracovního výtisku a jeho schválení.
- Vyhotovení čistopisu .

8. Závěrečný komentář:

Základní myšlenkou navrhované trasy SOKP-Regionální alternativy je vyloučení kamionové dopravy z Hlavního města Prahy v co nejkratší době při respektování hygienických, ekologických a územních podmínek hl. m. Prahy a dotčených obcí Středočeského kraje. Jedná se o hlavní priority, které zároveň respektují změny po roce 1989, kdy došlo na území Prahy a Středočeského kraje ke změnám v oblasti hospodářského rozvoje, včetně nárůstu v oblasti bytové výstavby a rozvoje služeb. Studie trasy se shoduje se záměry Středočeského kraje v oblasti územního plánu stejně tak i dotčených obcí. Její vedení získalo silný mandát zastupitelů dotčených obcí včetně podpory Svazu průmyslu a dopravy ČR. Cíle SPD (Svaz průmyslu a dopravy) je najít takové řešení tranzitní dopravy, které umožní co nejrychlejší průjezd okolím Prahy a nedojde takk omezování

STUDIE PROVEDITELNOSTI A ÚČELNOSTI TRASY DOKONČENÍ SOKP

využití denního limitu práce osádek nákladní dopravy v souladu s AETR (Evropská dohoda o práci posádek kamionové dopravy).

Tyto změny se projeví zejména velkým nárůstem intenzity dopravy jak osobní, tak zejména kamionové. Tento rozvoj klade jiné požadavky na koncepci řešení dopravy. Cílem této studie je to nejlepší řešení pro dopravní cestu. Realizovat dopravní cestu, která míjí sídelní útvary hl.m. Prahy a její aglomerace. Regionální alternativa toto řešení umožňuje. Prochází mnohem méně zastavěným územím a v mnoha úsecích významně napomůže řešit kapacitní problémy regionálních komunikací při celkově mnohem menších nárocích na státní rozpočet. Toto řešení podpoří zejména rozvoj v okolí měst Čelákovice, Brandýs n.L., Kostelec n.L., Mělník, Kralupy n.L., a Kladno.

Odvedením kamionové a transitní dopravy z území hl.m. Prahy bude vytvořen prostor pro dokončení i vnitřního městského okruhu a realizaci principů ZAKOS (z roku 1974).

V současné době je nutné se přednostně zabývat v severním a východním sektoru pražské aglomerace odsunem vnějšího okruhu dále od centra, tj. do polohy aglomeračního okruhu.

Řešení zprovoznění SOKP je ve střednědobém výhledu (2015-2025) rozloženo do dvou stavebních úseků:

- Spojnice D8 – R7 s podporou středočeského hejtmána, kdy došlo k dohodě memorandem mezi MD ČR a obcemi ležícími na této spojnici
- Spojnice D1 – D11 – R10, která je v části Řičan totožná s trasou 511 SOKP – Alter. A-ZUR a dále obchází hl.m. Prahu a tím řeší trvalý požadavek místních obyvatel Počernic – Černý Most – Běchovice o vyloučení kamionové dopravy z Prahy.

Kopie: ŘSD – ČR, Ing. Michal Vojtíšek

Liberec 31. 7. 2015


Ing. M. Strnad

Ing. Z. Nýdrle


Nýdrle - projektová kancelář, spol. s r.o.
Nad Okrouhlikem 2365/17
182 00 Praha 8
IČ 28474961
DIČ CZ28474961
www.nydrle-projekt.cz
1 Telefon 485 150 181, 485 150 579

ten

ahlásit a domluvit předem



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

V Praze dne 23.9.2015

Č.j.: 16815-ŘSD-11100

Vyřizuje: Ing. Michal Vojtíšek

☎ 241084305

Nýdrle – projektová kancelář,
spol. s.r.o.
Nad Okrouhlikem 2365/17
182 00 Praha 8 - Libeň

Věc: „STPÚ dokončení SOKP“

Dopisem ze den 31.7.2015 (na ŘSD ČR byl doručen 5.8.2015) jste reagovali na naše připomínky ke „Studii proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP“ (dále jen „Studie“), které jsme uplatnili ve svém stanovisku č.j.: 12867-ŘSD-11100 ze dne 8.7.2015.

Vzhledem k tomu, že zpracovatel není ochoten akceptovat naše připomínky zejména k subjektivním a ničím nepodloženým tvrzením uvedeným ve „Studii“, a že jsme vedeni snahou předmětnou veřejnou zakázku dokončit, navrhuje následující postup pro její dokončení:

- Zpracovatel provede úpravy v textu tak, že u všech subjektivních předpokladů bude jednoznačně uvedeno, že se jedná o názor projektanta (např. že „Studie trasy se shoduje se záměry Středočeského kraje v oblasti bytové výstavby a rozvoje služeb. Studie trasy se shoduje se záměry Středočeského kraje v oblasti územního plánu stejně tak i dotčených obcí. Ze navrhované dosud sledované řešení SOKP 511 neodpovídá podmínkám 21. století“ a pod).
- V textu bude uvedeno, že multikriteriální hodnocení je předběžné, k hodnocení bylo v této fázi použito projektantem subjektivně stanovených ohodnocení jednotlivých hledisek.
- Reakce zpracovatele k nám již dříve uplatněným námítkám bude zpracována do textových částí dokumentace, jako doporučení projektanta.

Takto upravená „Studie“ nám bude před definitivním vytištěním požadovaného počtu paré předložena k odsouhlasení.

Upozorňujeme na to, že bez výslovného souhlasu objednatele nelze „Studii“ ani její části poskytovat třetím osobám.

S pozdravem

Ing. Rašek Matl
ředitel úseku výstavby

V Liberci 12. 10. 2015

Vyřizuje: Ing. J. Nýdrlová
485 150 181

Titl.:
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR
Ing. Radek Mátl, ředitel úseku výstavby
Čerčanská 12
140 00 Praha 4



spol. s r.o.
DOPRAVNÍ STAVBY

Věc: PŘEDÁNÍ DOKUMENTACE

V příloze Vám předáváme Průvodní zprávu dokumentace STPÚ trasy dokončení SOKP (říjen 2015), upravenou v intencích vašeho dopisu č.j. 16815-ŘSD-11100 ZE DNE 23.9.2015. Pokud potvrdíte provedené úpravy, zapracujeme je ve všech přílohách projektové dokumentace a vyhotovíme čistopis. Tím bude zakázka ukončena. Pokud úpravy nebudou Vámi akceptovány, doporučujeme osobní jednání za účelem dosažení koncenzu.

S pozdravem

Příloha: Průvodní zpráva – říjen 2015



Ing. M. Strnad

Ing. Z. Nýdrle

Sídlo: Nad Okrouhlíkem 2365/17
PRAHA 8 – LIBEŇ
182 00 Praha 82

Atelier:
U Sila 1670
463 11 Liberec 30

E-mail:
[nydrle@nydrle-projekt.cz](mailto:nýdrle@nydrle-projekt.cz)

Nýdrle - projektová kancelář, spol. s r.o.

Nad Okrouhlíkem 2365/17
182 00 Praha 8



IČ 28474961

DIČ CZ28474961

www.nydrle-projekt.cz



Telefon 485 150 181, 485 150 579

tel.: 485 150 181

485 150 579

IČO: 284 74 961

DIČ: CZ 284 74 961




JOLUČEK 1.12.2015

V Praze dne 26.11.2015

Č.j.: 22414-ŘSD-11100

Vyřizuje: Ing. Michal Vojtíšek

 241084305

Nýdrle – projektová kancelář,
spol. s r.o.
Nad Okrouhlíkem 2365/17
182 00 Praha 8 - Libeň

Věc: „STPÚ dokončení SOKP“ - podmínky k převzetí díla

Předchozím vedením ŘSD ČR bylo u Vaší společnosti Nýdrle – projektová kancelář, spol. s r.o. zadáno zpracování „Vyhledávací studie trasy dokončení SOKP“ a následně pak i zpracování „Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP“.

K první zakázce je nutné uvést, že vyhledávací studie nebyla ani v rámci ŘSD ČR řádně projednána, proto jsme nemohli uplatnit své připomínky. Ke konceptu „STPÚ dokončení SOKP“, který byl předložen již po organizačních změnách jsme uplatnili řadu připomínek dopisy č.j.: 2217-ŘSD-11100 ze dne 27.2.2015, č.j.: 12867-ŘSD-11100 ze dne 8.7.2015 a č.j.: 16815-ŘSD-11100 ze dne 23.9.2015. V těchto našich vyjádřeních jsme poukazovali na množství technických faktů, které jsme požadovali do čistopisu zohlednit a z textových částí předprojektové dokumentace vyloučit neobjektivní hodnocení zpracovatele. Tyto statě jsme požadovali uvádět jako subjektivní doporučení projektanta. I přes tento uplatněný požadavek byl dne 14.10.2015 předložen k odsouhlasení pracovní výtisk Průvodní zprávy, který je však nadále subjektivní a podle našeho názoru nepřijatelné a nedoložené názory zpracovatele obsahuje. **Náš požadavek nebyl opakovaně akceptován.**

ŘSD ČR mimo jiné požadovalo zakreslení navržené regionální trasy SOKP do aktuálních mapových podkladů s vyznačenými rozvojovými záměry sídelních útvarů podle stávajících územně plánovacích dokumentací. Tento požadavek byl však zpracovatelem odmítnut s tím, že nebyl předmětem smluvního vztahu. To je sice pravda, je však třeba konstatovat, že návrh trasy je zakreslen do neaktuálních rozvojových podkladů. Vzhledem k tomu, že ani předchozí „Vyhledávací studie trasy dokončení SOKP“ nebyla s dotčenými subjekty projednána, nelze se závěry projektanta o výhodnosti jím prezentovaného alternativního řešení oproti sledované variantě dle ZUR souhlasit a není ani prokázáno, že je tato varianta vůbec realizovatelná. Vzhledem k tomu, že ve STPÚ

navrhovaná regionální varianta dokončení SOKP nemá podporu ve schválených ÚPD, je s ohledem na aktuální stav její přípravy deklarovaný termín její realizovatelnosti (dokončení) rok 2025 nebo dokonce 2023 naprosto nereálný a zavádějící (změny územních plánů, posuzování vlivu na ŽP atp.).

Závěrem Vám sdělujeme, že vzhledem k tomu, že považujeme za nezbytné smluvní vztah uzavřený předchozím vedením ŘSD ČR dokončit, požadujeme, aby čístopis byl dopracován podle následujících zásad:

- * Všechna stanoviska ŘSD ČR včetně tohoto, budou obsažena v dokladové části všech paré a budou rovněž uvedena na CD.
- * V dokumentaci bude jasně a jednoznačně uvedeno (a to i na CD), že stávající vedení ŘSD ČR se neztotožňuje se závěry projektanta, který k realizaci doporučuje jiná řešení, než která v současné době ŘSD ČR připravuje (trasa SOKP, přeložka silnice I/12, apod.).
- * Vzhledem k tomu, že STPÚ byla zadána předchozím vedením ŘSD ČR a stávající vedení organizace se ze závěry neztotožňuje je třeba identifikační údaje Objednatel v Průvodní zprávě opravit.

Požadujeme, aby ve smyslu uvedeného Závěru byla textová a dokladová část dokumentace upravena a urychleně v předepsaném počtu paré doručena na ŘSD ČR.

S pozdravem


Ing. Radek Miroslav
ředitel úseku výstavby




ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

*DOSTLO 17.7.15,
do Prahy
27.7.15
do Libeň*

V Praze dne, 8.7.2015

Naše č.j.: 12867-ŘSD-11100

Vyřizuje: Ing. Michal Vojtíšek

 241084305

**Nýdrle – projektová kancelář,
spol. s.r.o.
Nad Okrouhlíkem 2365/17
182 00 Praha 8 - Libeň**

Věc: Stanovisko ŘSD ČR k pracovnímu výtisku „Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP“

Dopisem č.j.: 2217-ŘSD-11 100 ze dne 27.2.2015 jsme uplatnili řadu připomínek ke konceptu „**Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP**“ (dále jen „STPÚ SOKP“). Na tyto připomínky jste reagovali dopisem ze dne 26.3.2015, kterým jste prakticky všechna závažná upozornění odmítli.

Dne 19.6.2015 jste nám předložili pracovní výtisk upravené dokumentace, doplněné o přílohu č. 5 „Hodnocení ekonomické efektivity projektu“, s doporučením dalšího postupu.

Po prostudování k předložené STPÚ SOKP uvádíme:

- Žádáme, aby do konečného projednání studie byla z textu vyloučena subjektivní tvrzení o výhodnosti návrhu regionální trasy SOKP - např., že dosud sledované řešení neodpovídá podmínkám 21. století, poukazováním na domnělý rozpor s PÚR. Je třeba konstatovat, že PÚR je významný celorepublikový dokument, pro rozhodování v území jsou ale zásadní a nepřehlédnutelné územně plánovací dokumentace ZÚR a ÚP. Tyto územně plánovací dokumenty nebyly při zpracování studie zohledněny. Pro sledovanou (stabilizovanou) variantu SOKP, která byla posouzena v procesu EIA, je v území chráněn koridor, který zaručuje, že trasa není v kolizi s jinými rozvojovými záměry. U navrhovaných variant není toto doloženo. Dle Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (MDS 1999) jsou základními podklady STPÚ zajišťovanými zejména zhotovitelem, územně plánovací podklady a územně plánovací dokumentace.
- Za zcela nezbytné považujeme proto doplnění zakresu navrhované regionální trasy SOKP do aktuálních mapových podkladů s vyznačenými rozvojovými záměry sídelních útvarů podle stávajících územně plánovacích dokumentací. Troufáme si tvrdit, že Váš návrh trasy je veden přes území, které je již nyní připraveno k intenzivní zástavbě obytnými objekty, např. oblast Říčany. Tuto skutečnost nám potvrzují i jednotlivá usnesení zastupitelstev dotčených obcí, např. Města Říčany, obcí Zlatá, Přišimasy, Horoušany, Sluštice, Města Úvaly, které zásadně odmítají změnu trasy vedení SOKP stavby 511 mimo stávající koridor dle ZÚR.

• K problematice Hodnocení ekonomické efektivity projektu:

1. Dopravní model v roce 2019 počítá se stavbami, které v tomto období nebudou realizovány (např. přeložka II/240, Vysočanská radiála II. etapa).
2. V TZ je chybně uvedeno, že úsek SOKP Satalice-Českobrodská je postaven.
3. V TZ chybí údaje pro SOKP A-ZÚR v totožné podrobnosti jako pro Regionální alternativu.
4. Zcela nedůvodný závěr o dopadu na ŽP (str. 24). Bez provedení výpočtu na úrovni dohadů.
5. Hodnocení není v souladu s Uživatelským návodem k ČSHS z 04/2014. Dokonce ani z 02/2013 jak se tvrdí ve zprávě.
6. Na základě výsledků posouzení nelze tvrdit (str. 30), že regionální varianta přináší mnohem větší úspory času, když ve výsledku je jasně napsáno, že přínosy času jsou u A-ZUR o cca 11mld. větší.
7. S tvrzením, že zjednodušením výpočtu nemohlo dojít k zásadnímu ovlivnění výsledku nelze vůbec souhlasit.
8. Zjednodušením došlo k potření nedostatečné kapacity komunikací uvnitř Prahy (např. tvrzení, že kapacita Wilsonovy ulice odpovídá kategorii MS26,5/80, když je tam SSZ). V důsledku je v modelu na této komunikaci intenzita dopravy 130 000 voz/den! A vozidla v modelu jedou 30km/h.
9. Vstupní údaje pro jednotlivé úseky mnohdy neodpovídají ani sobě navzájem pro jeden daný úsek (např. Wilsonova kapacita pro 4pruh a nehodovost pro 2pruh; Kbelská kapacita dálnice, variace dopravy dálnice a nehodovost rychlostní silnice) a někdy ani realitě či předpokladům z TZ (např. snížená max. rychlost v úseku Slivenec – Ruzyně; Regionální alternativa má již v první fázi kapacitu 4pruhu).
10. Délka posouzení je o 2 roky kratší.
11. Výsledky takto zpracovaného hodnocení ekonomické efektivity nelze přijmout jako věrohodné.

Výše jsou uvedeny jen ty největší chyby ve zpracování. Celé hodnocení vykazuje velmi špatné provedení v mnoha dalších detailech.

• K problematice technického řešení a stanovení stavebních nákladů:

1. K návrhu etapového řešení: Realizaci polovičního profilu s obousměrným provozem odděleným betonovými svodidly zásadně odmítáme. Takové řešení je možné v případě oprav jednoho jízdního pásu (např. Modernizace D1), nikoli v případě trvalého několikaletého provozu. Takové řešení je těžko projednatelné s dotčenými orgány ve věci bezpečnosti dopravy. Trváme na naší připomínce, v tomto směru je nutno studii přepracovat.
2. Trváme na tom, že technické řešení není dopracované v podrobnosti obvyklé u jiných vyhledávacích či technicko-ekonomických studií (např. D3 Středočeský úsek, R11 Jaroměř – státní hranice apod.). V rámci hlavní trasy jsou navrženy obrovské často až 16m vysoké násypy a zářezy, obdobně zjevně nejsou dopracovány přeložky křižujících komunikací. Tato nedopracovanost se jasně promítá do odhadu stavebních nákladů, který je pro regionální variantu SOKP cca poloviční oproti variantě dle ZUR při podstatně větší délce hlavní trasy. Bez technického dopracování nelze studii převzít.

3. MÚK Zdiby – předpoklad studie na zrušení křižovatky je nutno zásadně odmítnout. Křižovatka zajišťuje připojení dalších komunikací (II/608, I/9), které nelze zrušit bez náhrady. Trváme na dopracování tohoto uzlu tak, aby bylo zajištěno i stávající připojení nikoli pouze vazby D8 – SOKP.
4. Ocenění stavebních nákladů by mělo být ve studii dokladováno pro celý návrh SOKP, nejen alternativ trasy, kterými se tato studie zabývala. Jedná se o zásadní vstup do ekonomického hodnocení.
5. Stejně tak trváme i na dalších našich připomínkách ohledně stavebních nákladů a požadujeme je zpracovat. Nelze souhlasit s využitím koncepčního materiálu SeStra 2. fáze ke stanovení stavebních nákladů. Tuto otázku požadujeme znovu otevřít a stavební náklady podle dosud zpracovaných dokumentací trasy SOKP dle ZÚR poskytneme.
6. S ohledem na malou podrobnost technického prověření návrhu jsou navržena rizika v rámci cenových normativů jednoznačně podhodnocená a tím i celý odhad stavebních nákladů. Pak je srovnání obou variant SOKP zcela neobjektivní a ekonomické hodnocení nemá žádnou vypovídací hodnotu.

- K problematice ŽP:

Na základě prostudování Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP, zejména Přílohy 4 Environmentální posouzení, které zpracoval RNDr. Přemysl Marek v červnu 2015, lze zaujmout jen velmi předběžné stanovisko. Jak je uvedeno v samotném Environmentálním posouzení, jde ze strany zpracovatele o orientační posouzení na základě dostupných archivních podkladů formou krajinářského hodnocení. Nejde o posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb. (SEA).

Environmentální posouzení alternativní varianty je zpracováno na obecné úrovni a vychází z obecných předpokladů (např. vzdálenost od zástavby apod.). Na druhou stranu jednotlivé části SOKP (v základní variantě z pohledu této Studie) byly posouzeny v procesu EIA na základě využití podrobných informací o daném území a životním prostředí a mají vydaná stanoviska EIA.

Otázkou také je, jak aktuální byly archivní podklady, které byly pro hodnocení alternativní varianty využity. Jako příklad uvádíme informace o ÚSES pro SOKP 511 (viz mapa v příloze, která je vytvořena na Národním geoportálu Inspire: geoportal.gov.cz/chráněná_území/bioregiony/MŽP-ÚSES), kdy je zřejmé, že v daném území je více prvků ÚSES, než je zakresleno v mapovém podkladu, který je součástí Environmentálního posouzení (zejména nadregionální biokoridor).

Kvantitativní hodnocení vhodnosti obou koridorů z hlediska vlivů na ŽP uvedené v Kapitole 3 považujeme za velmi předběžné a částečně subjektivní na základě dostupných informací na obecné úrovni.

- V předložené dokumentaci jsou doloženy výsledky multikriteriálního hodnocení variant tras dokončení SOKP. Toto řešení, ve formě, jak je prezentováno, nelze v žádném případě přijmout. Není dokladováno, jak byly určeny váhy jednotlivých kritérií, jak byla stanovena hodnota multiplikátoru. Tato problematika je běžně předmětem rozsáhlých odborných diskuzí. Hodnocení uvedené STPÚ SOKP je podle našeho názoru naprosto subjektivní s jasným cílem preferovat regionální variantu.

Je nutné upozornit, na to, že navrhovaná regionální trasa SOKP je v rozporu s kompletní územně plánovací dokumentací a dotčená Města a Obce s jejím vedením zásadně nesouhlasí. ŘSD ČR považuje předložený pracovní výtisk STPÚ SOKP za neobjektivní porovnání variant vedení SOKP. Objektívni data jsou zde účelově zkrslena a proto je třeba označit zpracovanou studii pro porovnání se stabilizovanou variantou za nepoužitelnou.

Bez dořešení nastíněných okruhů problémů nelze proto dokumentaci přijmout a plnění veřejné zakázky považovat za uzavřené.

S pozdravem



Ing. Radek Mátl
ředitel úseku výstavby

Příloha dle textu.

Trasy BOKP 5 vzhledem k ÚSES

