
2. AKTUALIZACE ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE

NÁVRH

TRASY REGIONÁLNÍ ALTERNATIVY SOKP - 2015

PROSINEC 2015

objednatel:

Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s.r.o.

zhotovitel: sdružení Ing. Milan Strnad & Nýdrle-projektová kancelář



NÝDRLE
projektová kancelář

OBSAH

A. Textová část

1. Úvod
2. Stručný popis Regionální alt. - SOKP – 2015
3. Stručné hodnocení proveditelnosti a účelnosti
4. Stručné porovnání trasy A-ZUR a Regionální alt.

B. Výkresová část

1. Přehledná situace VPS – Stř. kraje
2. Plocha a koridory nadmístního významu – ZÚR – SK
3. Území hl. m. Prahy a trasy SOKP
4. Střety SOKP s životním prostředím
5. Rekapitulace propočtu – Regionální alt.
6. Posouzení propočtu alternativ
7. Harmonogram realizace – výhled 2015 – 2025
8. Alternativy SOKP

1. Úvod

Důvodem k zadání alternativní trasy dokončení SOKP bylo odstranění invariantnosti trasy A-ZUR (oficiální), která je jako jediná uvažována ve všech územně plánovacích dokumentacích. Politická presentace v minulých desetiletích invariantnost obhajovala tvrzením, že žádná jiná trasa není možná. I když toto tvrzení bylo překonáno studií Mott MacDonald z roku 2007 a veřejnost (městské části) požadovala vyhotovení alternativní dokumentace SOKP v úrovni studie proveditelnosti a účelnosti tehdejší administrativa stále odmítala alt. dokumentaci zadat. Teprve změnou vedení MD-ČR a ŘSD-ČR v roce 2013 nová representace (ing. A. Prachař, Dr. S. Křítková) si uvědomila nutnost dokončení SOKP z celospolečenského hlediska (vyloučení kamionové dopravy z Prahy, zlepšení životního prostředí – ovzduší, snížení nehodovosti, která je vlivem míšení dopravy tranzitní a místní) v co možná nejkratší době. ŘSD-ČR zadalo vyhotovení studie alternativní (Regionální) trasy dokončení SOKP s požadavkem eliminace negativ, které vedly ke zrušení trasy v ZÚR HLMP v úseku Ruzyně – Březiněves (518,519 – 05/2010) a v úsecích Březiněves – Satalice (520) a Běchovice – D1 (511) v 01/2011 rozsudkem Nejvyššího správního soudu.

2. Stručný popis trasy Regionální trasy SOKP

Severozápadní sektor začíná v MÚK Dlouhá Míle na stávající R7, kterou sleduje (směrově i výškově) k MÚK Kněžves (cca 4,1km). Odtud se trasa SOKP odchyluje od R7 vpravo, prochází volnou krajinou v minimální vzdálenosti od obytné zástavby cca 0,5km, kolem obcí Tuchoměřice, Lichoceves, Svrkyně, Velké Přílepy, jižně od Turska k přechodu údolí Vltavy v obci Letky (část města Libčice n. Vltavou). Obec Letky trasa kříží mostním objektem dl. 605m ve výšce 80 m nad hladinou Vltavy, trasa prochází souběžně s vedením VNN mezi končící obytnou zástavbou obce Letky na levém břehu Vltavy. Na pravém břehu Vltavy trasa prochází volným prostorem mezi Ústavem Jaderného Výzkumu ŘEŽ a.s. (ÚSV ŘEŽ) a Národní památkovou rezervací (NPR) Větrušická rokle. Dále pokračuje volným terénem severně od Klecan (cca 1km) ke křížení s D8 u obce Sedlec.

Trasa Regionální varianty na severozápadní část SOKP v úseku mezi R7a D8 je v zásadě shodná s variantou „Ss“ z posouzení EIA staveb č. 518 a 519. Stanovisko EIA přitom upřednostňuje právě Regionální variantu – viz závěr stanoviska MŽP k dokumentaci EIA z 30.4.2002, č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.: *„Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.“*

Průchod SOKP ve variantě „Ss“ (Regionální varianta SOKP) okolo Ústavu jaderného výzkumu v Řeži byl prokázán ve studii objednané Ministerstvem dopravy ČR u společnosti Mott MacDonald Praha v roce 2007. Státní úřad pro jadernou bezpečnost

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje

s touto trasou vyslovil souhlas z pohledu jaderné bezpečnosti: „... Závěrem tedy konstatujeme, že stávající úroveň jaderné bezpečnosti, radiační ochrany, fyzické ochrany a havarijní připravenosti ÚJV Řež, a.s., včetně uvážení vlivu případného vedení obchvatu v trase navržené Mott MacDonald Praha, spol. s r.o., je dostatečná a v souladu s Atomovým zákonem, respektuje vylučovací kritéria a splňuje podmiňující kritéria vyhlášky SÚJB č. 215/1997 Sb.“ (dopis SÚJB č.j. 22267/2007/OSK/tkad ze dne 20. Srpna 2007)

Severní sektor začíná MÚK D8 a pokračuje v prodloužení úseku SOKP, míjí severně obec Sedlec tunelem (dl.1250 m) a dále pokračuje východním směrem volným prostorem mezi obcemi Bašť a Líbeznice, stáčí se vpravo severně od obcí Měšice a Mratín do souběhu s VVN až k obci Popovice, kde přechází Vinořské údolí východně Dřevčice a končí na MÚK R10 u obce Svěmyslice.

Východní sektor začíná od křížení SOKP s R10 a pokračuje směrem jihovýchodním, míjí severně obec Mstětice a kříží D11 v oblasti stávající MÚK Jirny. Trasa SOKP pokračuje jihovýchodním směrem, míjí obec Jirny, Nové Jirny, Horušánky směrem k sil. I/12. Křížení se silnicí I/12 a obchvat města Úvaly a pokračování SOKP až k napojení na dálnici D1 je navrženo v trase Regionální varianty (z roku 1996), která byla schválena ve VÚC Středočeského kraje jako silnice nemístního významu. Tato trasa míjí v dostatečné vzdálenosti (min 0,5 km) obce Škvorec, Dobročovice, Zlatá, Květnice, Sluštice, Sibřina, Křenice, Kralovice, Nedvězí, Kolovraty, Říčany, Kuří, Nupaky. Úsek SOKP mezi MÚK Říčany a D1 je shodný se směrným územním plánem města Říčany.

Charakteristika

Alternativa Regionální je dlouhá 68,148 km při celkové ceně stavby bez DPH v CÚ 2012 dle normativů SFDI (02/2013) **33,819 miliard Kč**, což vykazuje ukazatel **496,258 milionů Kč/km**. Objem nákladů profesí (komunikace, mosty, tunely, MÚK a ostatní) pro dílčí stavby (518,519,520,510,511) vyjádřeny v mil. Kč je uveden v rekapitulaci dokončení SOKP (viz příloha).

3. Stručné vyhodnocení proveditelnosti a účelnosti

Hodnocení proveditelnosti a účelnosti bylo provedeno z hledisek: dopravního, enviromentálního, územního, ekonomického, stavebních nákladů a realizace

3.1. Hledisko dopravní

Bylo provedeno zpracování komplexního materiálu z hlediska řešení dopravní obslužnosti v oblasti SOKP, řešeného ve dvou alternativách (A-ZUR a Regionální). Dopravní řešení obsahuje celkem tři kartogramy, z nichž dva jsou podkladem od ÚDI-TSK Praha a týkají se osobní dopravy a jeden porovnávající navrhouvanou Regionální variantu a stávající ZÚR. Vzhledem ke skutečnosti, že kartogramy nejsou faktografickým výstupem,

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje

ale pouze doplňkovou „ilustrací“ datové části zpracované v tabulkách, ze kterých jsou další výstupy odvozovány, je rozdílový kartogram zpracován jako porovnání „VŠECH“ vozidel bez rozlišení skladby. Výstupem jsou zátěžové diagramy alternativ v časovém horizontu 2020 a 2040 a jejich rozdílové zátěžové diagramy. Tyto označují obdobné zatížení obou alternativ ($\pm 12\%$) avšak při realizaci alt. A-ZUR značně vyšší zátěže v inkriminovaných oblastech Prahy, tj. Spořilov a Černý Most.

Závěrem lze konstatovat, že z hlediska vyloučení tranzitní kamionové dopravy z území hlavního města Prahy, snížení nehodovosti vlivem oddělení dopravy tranzitní a místní při zachování obdobné kvality obslužnosti je z dopravního hlediska vhodnější alternativa Regionální.

3.2. Hledisko environmentální

Posouzení je provedeno formou krajinářského hodnocení, za předpokladu, že rozhodující je vliv na lidské zdraví (hluk, exhalace) a počet ohrožených trvale bydlících obyvatel. Dle sdělení Českého statistického úřadu – z hlediska počtu potencionálně zasažených obyvatel s trvalým bydlištěm v užším a širším pásu (tj. 1000 m celkem) v alt. A-ZUR je 46 650 občanů a u alt. Regionální 20 900 občanů (tj. 2,23 krát více u alt. A-ZUR). Tento údaj neobsahuje občany s přechodným bydlištěm, občany dojíždějící za prací a občany (studenty) se sezónním bydlištěm. Vlivem charakteru zástavby s nižší hustotou obyvatelstva a lepšími rozptylovými podmínkami bude u Regionální alternativy imisní zátěž obyvatelstva nižší oproti alternativě A-ZUR.

Z hlediska sledovaných složek životního prostředí je **společensky vhodnější alternativa Regionální.**

3.3. Hledisko územní

Trasa dokončení SOKP v Regionální alternativě je vedena mimo území intravilánu hl. m. Prahy, takže nevzniká žádná umělá bariera, která omezuje prostupnost území. Trasa neprochází žádným zastavitelným územím což znamená, že neomezuje rozvoj dalších sídelních útvarů na území hl. m. Prahy. Naopak extravilánová poloha trasy je vhodně využitelná pro logistická centra, což je funkce, která do města evidentně nepatří.

3.4. Hledisko ekonomické

Ekonomická analýza byla provedena dle platných metodik na základě dopravně-ekonomického modelu HDM-4 s kalibrací pro ČR, s použitím základních ukazatelů:

- Čistá současná hodnota NPV = 49 633
- Vnitřní míra výnosu IRR = 12,41 %
- Rentabilita nákladů BCR = 3,21

Z výše uvedeného vyplývá, že **alt. Regionální je ekonomicky únosná**. Alt. A-ZUR je rovněž ekonomicky únosná, avšak Regionální alt. přináší procentuálně mnohem větší úspory času všech uživatelů silničního provozu oproti alternativě A-ZUR. Přestože je Regionální trasa delší o cca 22 km, jsou její odhadované provozní náklady nižší, protože alternativa A-ZUR obsahuje navíc téměř 6 km tunelových tubusů.

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje

3.5. Hledisko stavebních nákladů

Dokončení SOKP vyžaduje stavební náklady bez DPH ve výši 33,7 miliardy Kč v CÚ 2012, rozpočtováno dle cenových normativů SFDI 02/2013 při započtení všech rizik v jejich poloviční hodnotě. Ukazatel trasy šestipruhové vozovky (R-33,5) činí 0,49 miliardy/km, což je hodnota obvyklá. Alternativa A-ZUR vyžaduje stavební náklady bez DPH ve výši 55,5 miliardy Kč s ukazatelem 1,2 miliardy/km, což je hodnota nezvykle vysoká.

3.6. Hledisko mýtného

Stavba Regionální alternativy po uvedení do provozu bude generovat z hlediska provozovatele SOKP výnosy – roční mýto 2040 (bez DPH) **924 mil. Kč**. Tímto dochází nejen k úplnému umoření vlastních stavebních nákladů, ale i nákladů na běžnou údržbu a periodické velké opravy.

Stavba A-ZUR bude generovat výnosy – roční mýto 2040 (bez DPH) **524 mil. Kč**, takže dochází jen k částečnému umoření vlastních stavebních nákladů.

Regionální alternativa výběrem mýtného splňuje mimo svého účelu též ekonomické opodstatnění.

3.7. Hledisko realizace záměru

Stěžejním záměrem projektu je co nejdříve zprovoznit SOKP a tak umožnit vyloučení kamionové a zbytkové dopravy z hl. m. Prahy a její aglomerace v nejkratším možném termínu. Za tím účelem je realizace SOKP uvažována ve dvou časových horizontech – střednědobý (2015-2025) a dlouhodobý (2025-2050).

V příloze uvedený harmonogram střednědobého výhledu dokládá, že reálná nejpozději nutná doba zprovoznění okruhu (vyloučení kamionové dopravy z Prahy alt. Regionální) je v roce 2025, ale je možné zkrácení o 2 roky **v roce 2023, což je v porovnání s oficiálním termínem zprovoznění SOKP po roce 2040** (viz. Sestra II. – SOKP 518, 519, 520 zařazený jako „náměty“) zkrácení o cca jednu generaci.

4. Stručné porovnání Regionální trasy a A-ZUR

Porovnání alt. A-ZUR s alt. Regionální bylo provedeno metodikou multikriteriálního předběžného hodnocení metodou Fuilerovou za účelem dosažení maximálně možné nestrannosti a objektivity při rozhodování a volbě alternativy trasy dokončení SOKP (metoda pro nesouměřitelná kritéria). Předběžné multikriteriální hodnocení bylo zpracováno v intencích metodiky Multikriteriálního hodnocení silničních tras (prof. Ing. F. Lehovec). Návrh hodnot váhy a multiplikátoru byly stanoveny na základě technického řešení alternativ projektantem k následné diskusi při projednání dokumentace. Takto je zabezpečena objektivnost a transparentnost řešení.

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje

Kriterium			multiplikátor		Bodové hodnocení		Poznámka: rozhodující faktor
Č.	text	váha	A-ZUR	REG.	A-ZUR	REG.	
1.	Dopravní obsluha	0,15	4,5	5,5	0,675	0,825	Vyloučení kamionové dopravy
2.	Bezpečnost dopravy	0,10	4,0	6,0	0,400	0,600	Mísení dopravy místní a transitní
3.	Vliv na obyvatelstvo - zdraví	0,15	2,0	8,0	0,300	1,200	Množství ohrožených obyvatel
4.	Vliv na půdu, vody, přír. zdroje	0,07	7,0	3,0	0,490	0,210	Počet ohrožených vodotečí a zábor ZP
5.	Vliv na faunu, floru, ZCHÚ a Natura 2000	0,10	2,0	8,0	0,200	1,600	Vliv na USES, faunu a floru
6.	Územní vlivy – zastavitelné území	0,08	4,0	6,0	0,320	0,480	Zábor zastavěného území
7.	Náklady stavební	0,08	3,5	6,5	0,280	0,520	Požizovací finanční náklady
8.	Přínosy - mýto	0,07	3,5	6,5	0,245	0,455	Výběr mýtného
9.	Ekonomická únosnost	0,10	5,0	5,0	0,500	0,500	Ekonomická únosnost
10	realizace	0,10	4,0	6,0	0,400	0,600	Doba realizace a uvedení do provozu
Celkový součet		1,00			3,760	6,990	
Test citlivosti ± 20%					4,512 3,196	8,388 5,941	

Posouzení alternativy A-ZUR a alternativy Regionální určila alternativu Regionální jako výhodnější.

Poznámka:

Dokumentace:

- Vyhledávací studie dokončené trasy SOKP (07/2014), HSP 01 PL-000007
- Studie proveditelnosti a účelnosti dokončení trasy SOKP (12/2015), HSP 01PL-000016
- Investor: ŘSD-ČR – Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4 - Krč

Mapové podklady:

- pro zakres návrhu Regionální varianty SOKP byly použity mapy ze ZÚR Středočeského kraje, uvedené na webu Středočeského kraje.

Praha, 17.12.2015

Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr