Název studie: Komplexní posouzení alternativního návrhu silničního okruhu kolem Prahy (dále Studie)
Objednatel: Ředitelství dálnic a silnic
Zpracovatel: Fakulta dopravní ČVUT v Praze, Ústav dopravních systémů
Termín zpracování: 31.10.2016
Dostupnost pro veřejnost:
http://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Komplexni-posouzeni-alternativniho-navrhu-Prazskeh

Úvod:

- Zpracovatel Pavel Charvát se snažil o kritický pohled na předmětnou studii a porovnání dat uváděných ve studii a jejích přílohách s tím, co je obecně prezentováno navenek. Cílem analýzy není odborné posouzení jednotlivých variant, ale jen a pouze porovnání prezentovaných faktů s daty.
- Pavel Charvát je absolventem VŠCHT Praha, dlouholetým vrcholovým manažerem a aktivně se podílí na spolkové činnosti v Praze 6. Tato analýza jsou osobní závěry Pavla Charváta a nepředstavují názor jednotlivých spolků.
- Tato verze studie byla oproti verzi z 22.9.2018 doplněna o některé vysvětlující komentáře pro lepší pochopení předkládaných informací a byly v ní opraveny některé drobné nepřesnosti.

Poznámky:

- Alternativním návrhem silničního okruhu kolem Prahy je míněn soubor 3 navazujících studií zpracovaných projektovou kanceláří Ing.Milan Strnad a Nýdrle v období 7/2014 až 12/2015, které navrhují vedení SOKP severnější trasou vzdálenější od centra Prahy
- Osobně jsem měl problém se stažením jedné z příloh Studie a to s intenzitami dopravy
- Jedná se o poslední a tedy nejnovější odbornou studii, která se SOKP zabývá, přinejmenším v očích zastánců jižní varianty. Není ale zdaleka jediným ani posledním materiálem řešícím tuto problematiku.
- Tato Studie je zastánci vedení okruhu jižní variantou označovanou za objektivní posouzení dvou variant, které navíc vyvrací veškeré argumenty obhájců severní varianty

Co se tedy dá ze Studie vyčíst při vší úctě k práci odvedené zpracovateli Studie?

- Studie se jmenuje "Komplexní posouzení alternativního návrhu silničního okruhu kolem Prahy". Žádné porovnání variant v názvu ani zadání není. V Seznamu použitých zdrojů na straně 132 Studie jsou jako zdroje uvedeny pouze 3 výše uvedené studie zpracované týmem Ing.Milana Strnada. Žádný další zdroj citován není. Už jen z těchto faktů je zřejmé, že se nejedná o objektivní posouzení alternativních variant. Studie hodnotí pouze alternativní regionální variantu a tím zpracovatelé splnili zadání. Studie končí negativním doporučením ukončit zcela práce na alternativní variantě.
- Studie ČVUT nevyvrací závěry studie ing.Strnada a jeho týmu. Negativní závěr Studie vychází zejména z analýzy rizik, která definovala 4 klíčová rizika (str.125 Studie):
    - Riziko zpoždění a časových průtahů při přípravě stavby
    - Riziko nesouladu se stávajícími územními plány obcí a krajů
    - Riziko nemožnosti ko-financování z evropských fondů
    - Riziko nedostatečné přehlednosti a podrobnosti studie

  Na základě těchto rizik je doporučeno (str.131 Studie) "*odmítnout soubor studií alternativní trasy jako celek a především části definující výškové a směrové vedení trasy pro zásadní nesoulad zpracovaného materiálu s realitou v území ….*".
  V celém textu ale nenajdeme jasné konstatování, že alternativní varianta je z jakéhokoliv důvodu neproveditelná případně neopravitelná. Veškerá konstatování jsou v duchu "existuje riziko, že by mohlo …". Velmi by mne zajímalo, jak by výše uvedená 4 rizika a "nesoulad

s realitou území“ vypadaly u prosazované jižní varianty při opravdu objektivním posouzení obou variant.

- Jednou z příloh Studie je i stanovisko starostů dotčených obcí a menších městských částí, kteří s jižní variantou nesouhlasí. Na str. 8 ale zpracovatelé Studie nepřímo toto stanovisko uvádí na správnou míru následujícím odstavcem.
  “*Je dále nutno pracovat s vědomím celospolečenské nutnosti okamžité realizace zbývajících částí SOKP7, jak jen to bude z pohledu zákonné a manažersky zvládnuté přípravy možné. Přitom je vhodné vnímat rozdíl mezi minoritním a majoritním pohledem na problematiku umístění SOKP, přičemž intenzita a způsob projevu toho pohledu často není úměrná počtu jeho zastánců. Nejen v problematice umístění SOKP platí, že minoritní skupiny prosazují svůj názor často tak intenzivně, že se může jevit jako majoritní, protože jiný názor není prostě slyšet. Současné komunikační nástroje, především internet, k tomuto jevu významně napomáhají.*“ Obrázek ať si udělá každý sám.
- Ve Studii je dále na str.131 v Doporučeních investorovi uvedeno následující:
  “*Seznámit se závěry tohoto komplexního posouzení studie vREG* (= jižní varianta – poznámka PCh*) zástupce Středočeského kraje, Magistrátu hl. m. Prahy, dotčené městské části a dotčené obce. Smyslem tohoto doporučení je objektivně a plnohodnotně informovat o stavu územní připravenosti, a zejména o technických a legislativních možnostech připravovat trasu SOKP v severovýchodním kvadrantu v jiné poloze než dosud, a to především v časových, dopravních a územních souvislostech.*“ Jakým způsobem komunikace v tomto smyslu ze strany investora probíhá si opět může udělat obrázek každý sám.
- Studie doporučuje jižní variantu. V tom případě postrádá hodnocení některých parametrů, které jsou pro obyvatele zejména Prahy 6, Prahy 8 a přilehlých obcí klíčové. Jako nejdůležitější bych uvedl hluk, a to zejména v kombinaci s rozšiřováním letiště Václava Havla a otevřením letiště Vodochody. Studie dále zcela pomíjí jeden z hlavních důvodů pro zpracování alternativní varianty, a to vytěsnění kamionové dopravy a jejích negativních dopadů dál od centra Prahy. Studie dále nezmiňuje rizika navazující na případnou výstavbu varianty J pro obyvatele této části Prahy a přilehlých obcí. A to je výstavba komerčních a industriálních center, které se vždy na dopravní trasy nabalují a které vedou k dalšímu zahušťování automobilové dopravy. I z těchto důvodů nepovažuji Studii za objektivní porovnání variant.
- Zpracovatelé Studie jen a pouze splnili zadání a posoudili alternativní variantu.

Nakonec ale z mého pohledu skoro nejdůležitější je příloha Studie č.

- “511_Studie_CVUT_priloha_02-11“. Jedná se o soubor kartogramů, které uvádí dopravní intenzitu na vybraných trasách v roce 2016 a prognózují dopravní intenzity na stejných trasách do roku 2040. Prognóza je zpracovaná pro obě varianty SOKP, tedy jižní variantu dle platného územního plánu a alternativní variantu dle návrhu kanceláře Strnad Nýdrle. Dopravní intenzitou je myšlen průměrný pohyb aut v obou směrech za 24 hodin. Kartogramy zpracoval AF-CITYPLAN s.r.o.; Magistrů 1275/13, 14000 Praha 4.
- Pro rok 2040 počítá prognóza s dokončením nejen SOKP, ale i dalších dopravních staveb, které jsou uvedeny v platném územním plánu nebo návrhu MPP. Výslovně bych uvedl D3, Radlickou radiálu a vnitřní okruh.
- Z několika důvodů považuji následující tabulky za relevantní, aniž bych zkoumal věrohodnost uvedených dat např. pro výchozí rok 2016. Studie je oficiálním materiálem dostupným na stránkách ministerstva dopravy. Jedním z hlavních volebních témat pro nadcházející komunální volby bylo, jak SOKP po své realizaci ulehčí Praze a Praze 6. Když jsem v září 2018 mluvil s nejmenovaným radním a kandidátem o dopravě a SOKP, upozornil mne, že teď stavíme komunikace pro rok 2040. Proto jsem porovnal dopravní intenzity vybraných uzlů v roce 2016 (str. 4 výše uvedené Přílohy) a prognózované dopravní intenzity s realizovanou jižní variantou SOKP v roce 2040 (str. 6 výše uvedené Přílohy).
- Cílem mého porovnání není hodnotit a porovnávat varianty. Cílem je zjistit, jak plánovači vidí budoucnost automobilové dopravy v Pražské aglomeraci a jak to ladí s předvolebními hesly, sliby a garancemi. Výsledek porovnání je následující:

a) Porovnání intenzity dopravy na vjezdu do pražské aglomerace – kamiony

Pražskou aglomeraci jsem si nadefinoval jako oblast podél a uvnitř dokončeného okruhu. Je to proto, protože již teď leží významná část okruhu uvnitř hranic HMP a to platí i pro navrhovanou severní část v jižní variantě. Moje chápání pražské aglomerace nemusí souhlasit s tím, jak je pražská aglomerace chápána v jiných pramenech. Intenzita vjezdu do pražské aglomerace v mém pojetí potom znamená intenzitu dopravy (v obou směrech) na hlavních komunikacích napojujících se na Pražský okruh zvenku.
Porovnání intenzit jsem zpracoval zvlášť pro kamiony v bodě a) a pro všechna auta v bodě b).

Studie ČVUT - prognoza intenzity dopravy 2040

Nákladní auta vně okruhu			
	2016	2040	Poznámka
D1+D2	15 000	19 280	mezi sjezdy Říčany a Stráncice
D3	0	3 500	vně křížení s okruhem
D4 Strakonická	2 530	2 880	mezi K přehradám a Bartoňovou
D5	9 410	16 620	mezi okruhem a sjezdem na Rudnou
D6	2 720	4 460	mezi okruhem a sjezdem na Hostivice
D7 Lipská	3 780	4 380	mezi Aviatickou a hranicí města
D8	9 250	13 260	vně sjezdu na Neratovice
D10	4 230	3 730	mezi okruhem a Ve Žlíbku
D11	6 320	13 100	mezi okruhem a hranicí města
Σ	53 240	81 210	
Δ	+53%		
J okruh	10 690	12 570	mezi sjezdy na Cholupice a Vestec
SZ okruh (J var)	0	12 790	mezi sjezdy na Horoměřice a Suchdol

Komentář:

- Pro porovnání jsem vybral úseky dálnic co nejblíže k Pražskému okruhu tak, aby mezi těmito úseky a okruhem nedocházelo ke zkreslení intenzity. Viz Poznámky v tabulce.
- Na příjezdových trasách do pražské aglomerace se předpokládá nárůst intenzity dopravy kamionů z 53 240 na 81 210 nákladních aut. Tj. o 53% (horní část tabulky).
- Dále je zřejmé, že realizace severní části okruhu přivede další nákladní dopravu. V jižní větvi se počet nákladních aut zvýší o cca 18% a přitom po severní větvi pražského okruhu bude jezdit dalších 12 790 nákladních aut (dolní část tabulky).
- Vzhledem k tomu, že Praha leží na významných celoevropských trasách pro tranzitní nákladní dopravu a vzhledem k principu dopravní indukce, má tento výsledek logiku.

b) Porovnání intenzity dopravy na vjezdu do pražské aglomerace – všechna auta

Porovnání intenzit se započtením všech aut je provedeno stejnou logikou a pro stejné úseky jako v případě kamiónů.

Studie ČVUT - prognoza intenzity dopravy 2040

Všechna auta vně okruhu			
	2016	2040	Poznámka
D1+D2	81 180	87 900	mezi sjezdy Říčany a Stráčice
D3	0	40 140	vně křížení s okruhem
D4	41 840	65 960	mezi K přehradám a Bartoňovou
D5	56 260	74 740	mezi okruhem s sjezdem na Rudnou
D6	27 580	38 470	mezi okruhem a sjezdem na Hostivice
D7	40 870	60 080	mezi Aviatickou a hranicemi města
D8	46 510	47 820	vně sjezdu na Neratovice
D10	59 340	75 640	mezi okruhem a Ve Žlíbku
D11	46 750	81 170	mezi okruhem a hranicí města
Σ	400 330	571 920	
Δ	+43%		
J okruh	40 910	65 030	mezi sjezdy na Cholupice a Vestec
SZ okruh (J var)	0	85 390	mezi sjezdy na Horoměřice a Suchdol

Komentář:

- Na příjezdových trasách do pražské aglomerace se předpokládá nárůst intenzity dopravy aut z 400 330 na 571 920 aut. Tj. o 43% (horní část tabulky)
- Dále je zřejmé, že realizace severní části okruhu přivede další auta. V jižní větvi (cca u Jesenice) se počet aut zvýší o cca 59% a přitom po severní větvi pražského okruhu bude jezdit dalších 80 390 aut (dolní část tabulky).
- Opět logický závěr vzhledem k dopravní indukci.

c) Porovnání intenzity dopravy na hlavních příjezdových trasách do Prahy – všechna auta

Studie ČVUT - prognoza intenzity dopravy 2040

Všechna auta uvnitř okruhu			
	2016	2040	Poznámka
Evropská/Horoměřická	42 590	43 890	mezi Horoměřickou a Na Pískách
Rozvadovská spojka	38 200	83 200	mezi Jeremiášovou a Bucharovou
Poncarova	17 910	29 610	mezi Ke Zličínu a Jeremiášovou
K Barrandovu	41 160	23 970	mezi Ke Smíchovu a K Holyni
Strakonická	56 040	60 120	mezi Dostihovou a Výpadovou
Vídeňská	17 470	27 900	mezi přiv.Vestec a Kunratickou spojkou
D1 Průhonice	95 370	116 170	mezi příp.Šeberov a hranou města
Českobrodská	15 520	17 070	mezi Olomouckou a Nár.hrdinů
Poděbradská+Kolbenova	54 430	56 840	mezi Kbelskou a tram.smyčkou
V Holešovičkách	69 560	79 000	mezi Vychovatelnou a Pelc-Tyrolkou
Σ	448 250	537 770	
Δ	+20%		

Komentář:

- Vybral jsem klíčové příjezdové komunikace do hlavního města za vnějším okruhem. Tato auta tedy budou vjíždět do Prahy přinejmenším na vnitřní okruh.
- V případě Evropské ulice jsem sečetl Evropskou a Horoměřickou. Ve Studii je Evropská uvedena jako pozitivní dopad jižní varianty okruhu, protože se v ní sníží intenzita dopravy. To ale platí pro horní část. Protože se současně výrazně zvýší intenzita dopravy na Horoměřické, od Bořislavky dolů pojede po Evropské více aut.
- Snížení dopravy v ulici K Barrandovu je zjevně důsledkem zprovoznění Radlické radiály a výrazným nárůstem dopravy na Rozvadovské spojce.
- V případě příjezdu od D10 a D11 jsem sečetl intenzity na Poděbradské a Kolbenově.
- Prognózovaná intenzita dopravy vjíždějící do Prahy se zvýší o 66700 aut, tj. o 20%.
- Ve všech třech bodech a) až c) by bylo korektní zahrnout do bilance i vedlejší komunikace. U většiny z nich ale nejsou k dispozici čísla. Průjezdy se dají jen odhadnout podle tloušťky čar a podle nich ani na těchto komunikacích intenzita dopravy v lepším případě neklesne a v horším poroste.

Závěr k vyhodnocení dopravních intenzit:

- Čísla hovoří a pro taková hodnocení se většinou nepoužívají nejhorší možné scénáře.
- Čísla dávají za pravdu "škarohlídům" upozorňujícím na fakt, že každá dopravní stavba ve finále natáhne další dopravu a ničemu neulehčí (dopravní indukce).
- K žádnému snížení intenzity dopravy v Praze nedojde ani po dokončení okruhu. Naopak intenzita dále roste se všemi negativními důsledky.
- Hlavní výhodou alternativní regionální varianty je to, že odvede kamiony dál od hustě obydlené Prahy a jejího nejbližšího okolí. To je jednoznačně žádoucí. Nemá to ale zásadní vliv na celkovou intenzitu dopravy v Praze a okolí.
- Po realizaci jižní varianty SOKP se musí obyvatelé Suchdola, Horoměřic, Nebušic, Lysolají i obcí na pravém břehu připravit na denní průjezd skoro 85 000 aut a z toho téměř 13 000 kamionů. To vše v kombinaci s rozšířením letiště, popřípadě letišť. A potenciálně v návaznosti na další navazující komerční výstavbu.
- Obviňování obyvatel Suchdola, že kvůli jejich odporu se dusí obyvatelé Prahy 6, není relevantní. Obyvatelé Prahy 6 se s čísly uvedenými ve Studii budou dusit i nadále. S okruhem nebo bez.
- **Ve světle výše uvedených čísel to vypadá, že diskuze, kudy povede SOKP, zcela míjí podstatu problému. Klíčem je systémové řešení dopravy v Praze**
    - Vize města – město k žití
    - Vize dopravy ve městě
    - Udržitelná doprava a město krátkých vzdáleností
      Pozn.: Tyto body jsou mimo jiné prioritami Prahy ve schválených strategických materiálech Magistrátu, ale politická reprezentace ani návrh Metropolitního plánu s nimi nepracují.
    - Dále priority a harmonogram na dopravní stavby s důrazem na
        - Kolejovou dopravu – radiální spojení s metropolitní oblastí
        - Důraz na rozvoj MHD
        - P+R parkoviště na hranici metropolitní oblasti
        - Rozumná regulace vjezdu (mýto, zvýhodnění aut s více pasažéry …)
        - Průchodnost pro pěší a cyklisty
    - Teprve na základě takto koncipovaného územního plánu dělat dopravní prognózy a plánovat stavby pro silniční dopravu. Jinak nedává smysl prostavět miliardy, které nic nepřinesou

Pavel Charvát
28.10.2018