

POLEMIKA K ARGUMENTŮM UVÁDĚNÝM V DOKUMENTACI

Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP

(10/2016, korekce 12/2016)

vyhotovené ČVUT – Fakulta dopravní – Ústav dopravních systémů

1. Kapitola 1.1 – str. 10 Vstupní úvaha

| Tvrzení řešitelského týmu Ing. Martin Höffler – hlavní řešitel | Stanovisko autorů regionální alternativy SOKP |
|---|---|
| <p>V současné době se ukazuje, že je velmi vhodné v porovnávacích procesech a analýzách použít metodu sledování a kvantifikace rizikových faktorů, které by mohly nastat, pakliže by se společnost rozhodla pro danou variantu vývoje. Toto posouzení takové metody rizikové analýzy také používá a riziková analýza je tak stěžejní kapitolou tohoto posouzení (viz kapitola 4).</p> | <p>Použití metody rizik SAFMEA a FUZZY pro rozhodovací proces mezi dvěma alternativami dálniční stavby je neobvyklé (ve světě se ne-užívá), protože neobsahuje atributy prokazující účelnost a proveditelnost stavby (tj. dopravní funkčnost, ekologickou přijatelnost, územní vlivy, náklady a přínosy, ekonomickou únosnost a realizaci včetně uvedení stavby do provozu).</p> <p>Použitá metoda rizik je ve své podstatě negativistická, založená na nejisté pravděpodobnosti výskytu rizik převážně <i>nesouvisející s dopravní infrastrukturou</i>. Navíc dokumentace předkládá analýzu rizik jen pro jednu alternativu (regionální) ze dvou uvažovaných (A-ZÚR nehodnotí).</p> <p>Takže není co vzájemně posuzovat. Znamená to, že předložená dokumentace je pro daný účel zcela nevhodná.</p> |

2. Kapitola 1.3 – str. 12 Studie dokončení SOKP

| | |
|---|---|
| <p>Objednány a zpracovány byly tyto studie:</p> <ul style="list-style-type: none">• Vyhledávací studie trasy dokončení SOKP; 07/2014, autorem „Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o.“ [1]• Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP; 06/2015, autorem „Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o.“ [2]• Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP (dopracovaná verze); 12/2015, autorem „Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o.“ [3] | <p>K posuzované dokumentaci je nutno uvést, že k dokončení trasy SOKP byla vyhotovena</p> <ol style="list-style-type: none">1. Vyhledávací studie (07/2014 HSP – 01PL – 000007),2. Studie proveditelnosti a účelnosti (12/2015 HSP – 01PL – 000016). <p>Dokumentace z 06/2015 byla investo- rovi předána jako koncept k projednání aktualizace studie 12/2015. ŘSD ČR toto projednávání ukončilo.</p> <p>Následně na vyžádání kopií obou studií podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, městskou částí Praha 20-Horní Počernice, ŘSD ČR v odpovědi ze dne 28. 1. 2016 sdělilo následující:</p> |
|---|---|

Pro účely zjednodušení a v přiměřeném souladu s citačními zásadami budou v dalším textu uváděny tyto tři studie jako materiály [1], [2] a [3].

„Považujeme za nezbytné uvést, že obě dokumentace byly zadávány předchozím vedením ŘSD a současné vedení organizace se se závěry projektanta neztotožňuje. Vyhledávací studie trasy SOKP nebyla vůbec ani interně projednávána, nebylo tedy možno připomínky v této fázi uplatnit. Navrhované vedení SOKP v předložených Studiích není vedením organizace sledováno.“

Tato skutečnost nebyla autory posouzení pochopena, což vede k následným mylným tvrzením v „Komplexním posouzení“.

3. Kapitola 1.3 – str. 13 Zadání

Zadáním bylo komplexně vyhodnotit technické řešení vREG, zvolenou metodiku a závěry, plynoucí z obou (resp. ze všech třech) studií [1], [2] i [3].

Zadání se v průběhu zpracování muselo změnit, protože po studiu materiálů [1] a [2] (kdy [3] vznikl až následně v průběhu prací) bylo zřejmé, že původní ambice (komparace variant) nemůže být naplněna.

Zadáním bylo dále zpracovat dopravní model, zohledňující budoucí dopravní vztahy v síti, a to jak pro vREG, tak pro vZUR za stejných časových podmínek (pro totožný výhledový rok). Z tohoto modelu je možné dovodit, jaké související vlivy by mohla mít realizace vREG proti vZUR, co by se stalo s intenzitami na stávající silniční síti ve výhledu a jaké by to mělo resp. mohlo mít další dopravně technické okolnosti. Pro tuto problematiku viz kapitolu 3.

Skutečné zadání investora ŘSD ČR (objednávka č. 01ST – 000142 ze dne 5. 11. 2015) bylo: **„Komplexní posouzení alternativního návrhu dokončení SOKP reprezentovaného Vyhledávací studií (2014) a Studií proveditelnosti (2015) proti státní správou sledované alternativě A-ZÚR hl. m. Prahy a Středočeského kraje“.**

Dodatkem č. 2 (ze dne 22. 3. 2016) byl změněn předmět plnění na ZPRACOVÁNÍ RIZIKOVÉ ANALÝZY VYHLEDÁVACÍ STUDIE A STUDIE PROVEDITELNOSTI DOKONČENÍ SOKP V REGIONÁLNÍ VARIANTĚ. **Bylo vynecháno posouzení proti státní správou (ŘSD ČR) sledované variantě v trase A-ZÚR.**

Zdůvodnění změny zadání je **nelogické**, neboť **materiál [1, 2]** byl předán zhotoviteli **při podpisu smlouvy** (to bylo 5. 11. 2015) a **materiál [3]** byl investoru ŘSD ČR předán 11. 12. 2015, tedy **před smluvními termíny a reálným termínem (12/2016)** dokumentace „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP“.

Konečné znění zadání (viz str. 13) bylo **KOMPLEXNĚ VYHODNOTIT TECHNICKÉ ŘEŠENÍ V REGIONÁLNÍ ALTERNATIVĚ, ZVOLENOU METODIKU A UČINIT ZÁVĚRY** plynoucí z obou (resp. ze všech třech) studií. Je nutné zdůraznit, že **původní záměr** „Posouzení dvou rozdílných tras řešení dokončení SOKP“ (v alternativě A-ZÚR nebo v alternativě regionální) **byl změnou zadání dodatkem č. 2 vyloučen.**

| | |
|--|---|
| | PŘEDKLÁDANÁ DOKUMENTACE DLE DODATKU Č. 2 JE K ROZHODOVÁNÍ O VOLBĚ ALTERNATIVY DOKONČENÍ SOKP NEPOUŽITELNÁ – <u>NENÍ CO S ČÍM POSUZOVAT A POROVNÁVAT.</u> |
|--|---|

4. Kapitola 1.3.1 – str. 13-14 Stanovisko k ekonomickému posouzení alt. REG

| | |
|--|---|
| V průběhu zpracování bylo ale od ekonomického hodnocení upuštěno, jelikož se ze zkoumavých technických podkladů k vREG nedaly transparentně odvodit nezbytné vstupní parametry pro řádné cenové posouzení. Nejsou z něj bohužel zřejmé např. délky mostních objektů, tvary a poloha křižovatek, délky a rozsah přeložek křižujících komunikací apod. Vznikají tak zásadní otázky, jak vlastně byla varianta vREG oceněna. Nejistota panuje také nad tím, jak autorský tým materiálů [1] až [3] zamýšlí realizovat a tedy i financovat množství navržených protihlukových opatření. Ta jsou definována jako zelené pásy v šířce 50 až 100 m od hrany silniční koruny na obě strany (resp. přibližně v šířce ochranného pásma komunikace) navržené téměř v celé délce vREG SOKP. | Úvodem je nutno upozornit, že autoři „Posouzení“ zaměňují „Propočet“ (tj. stanovení ceny na výstavbu) a „Ekonomické hodnocení“ (tj. hodnocení dálniční stavby se zřetelem na náklady: na dopravní cestu, uživatelů, ostatní a externí). Dle následného textu se jedná o „Propočet“ (ve smyslu cenových normativů SPK). Technickým podkladem je Vyhledávací studie a STPÚ, dle kterých je schválena koncepce řešení a jsou podkladem pro záměr projektu (projektový úkol) . Tvrzení, že nejsou zřejmé potřebné údaje, svědčí o neznalosti posuzované dokumentace, jejíž projednání a aktualizace Studie proveditelnosti alternativy REGIONÁLNÍ bylo ze strany ŘSD ČR přerušeno a ukončeno. Tato aktualizovaná trasa SOKP byla ze strany projektanta zpracována. |
|--|---|

5. Kapitola 1.4 – str. 15-23 Územní plány a SOKP

| | |
|---|---|
| Strana 19 Tento ÚP , v revidované podobě tzv. změny Z 1000/00 z roku 2006, vyhlášené opatřením obecné povahy v roce 2008 a po přechodném zrušení Nejvyšším správním soudem a opětovně schválené Zastupitelstvem hl. m. Prahy v roce 2009, je platný dodnes . 1.4.1.2 Metropolitní plán (koncept 04/2014) K definici Pražského okruhu (SOKP) se v konceptu odůvodnění Metropolitního plánu uvádí: „ Pražský okruh, jako nejdůležitější prvek hlavní sítě je veden po obvodu města v poloze, která umožňuje plnění nejdůležitějších dopravních vztahů. Trasa okruhu propojující systém dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy radiálního směru k hlavnímu městu umožňuje především vedení tranzitní dopravy po okraji města a rozvedení vnější zdrojové a cílové dopravy již na jeho obvodu. “ | Stávající ÚP hl. m. Prahy, který završil proces stabilizace SOKP v roce 1999 umístěním její severozápadní části v trase „J“ (A-ZÚR) přes Suchdol bez řádného projednání a přes nesouhlas městských částí Suchdol, Dolní Chabry a Lysolaje, je uplatňován dodnes. Tvrzení konceptu metropolitního plánu „SOKP je veden po obvodu města“ je nesprávné a zavádějící, neboť trasa A-ZÚR zasahuje cca 9,0 km do území hl. m. Prahy a kříží obytné městské části Běchovice, Počernice, Černý Most, Dolní Chabry, Suchdol s trvalým ohrožením cca 100 tisíc nyní bydlících občanů. Navíc tato trasa likviduje cca 20 km² zastavitelné obytné plochy na území hl. m. Prahy, kde se předpokládá rozvoj osídlení do roku 2050. Žádná obec, která se nachází v blízkosti regionální alternativy se nedostává do přímé |
|---|---|

| | |
|--|---|
| <p style="text-align: center;">Strana 23</p> <p>Všechny obce, které se nacházejí v blízkosti trasy vREG, mají zpracovány své ÚP. V nich jsou (pravděpodobně především s ohledem na blízkost hl. m. Prahy jako zdroji pracovních příležitostí) <u>často vymezeny rozvojové plochy určené k obytné zástavbě.</u></p> <p>Jelikož nadřazená dokumentace ZÚR Praha a ZÚR SK nikdy nepočítala s trasou SOKP ve variantě vREG, a tato trasa tak v těchto zásadních dokumentech není zakreslena ani v územní rezervě, nepočítají s vedením trasy vREG ani tyto dotčené obce a jejich ÚP. Z toho důvodu se <u>řada ploch, vymezených a určených v ÚP k obytné zástavbě, dostává do přímé blízkosti či dokonce do přímé kolize s trasou varianty vREG.</u> Při tomto tvrzení je nutno pečlivě zkoumat, <u>v jaké poloze je vREG přesně zamýšlena, jelikož toto není celistvě zřejmé ani z jednoho z hodnocených podkladů [1], [2] a [3].</u></p> | <p>kolize s jejich zastavěným nebo zastavitelným územím, což dokumentují přílohy č. 13-17 „Komplexního posouzení“. Tedy žádné omezení rozvoje obcí a potřeba zásadní změny územního plánu obcí.</p> |
|--|---|

6. Kapitola 1.8.2 – str. 36-37 Politika územního rozvoje

| | |
|--|---|
| <p>(. . .) Je však otázkou, zda stabilizace trasy v územních plánech po dlouhá léta není naopak výhodou pro rozvoj v území. Pokud existuje významný rozvojový atribut, jako je dálniční stavba, má mít přece toto území pro svůj rozvoj jasné a neměnné podmínky. Z tohoto důvodu se domníváme, že <u>dlouhodobá stabilizace trasy v územně plánovací dokumentaci je naopak</u> v obecném slova smyslu <u>silně kladným jevem.</u></p> | <p>Uvedené tvrzení je možné akceptovat, pokud budou neměnné vstupní podmínky. Po půl století se však vstupní podmínky radikálně změnily: počet obyvatel Prahy vzrostl z 850 tisíc na 1250 tisíc, stupeň motorizace se zvýšil z 1:40 na 1:2,5, hybnost se zvýšila 2krát, dříve neexistovaly ekologické a hygienické zákony a o existenci sítě TEN-T nebylo ani zdání. Plánovací dokumentace je jistě silným kladným jevem, ale musí umět reagovat na změny, které změnily vstupní podmínky a brát zejména ohledy na životní prostředí, a tím i na zdraví obyvatel. V tomto případě je dlouhodobá stabilizace kontraproduktivní, a tedy společensky nepřijatelná.</p> |
|--|---|

7. Kapitola 1.8.3 – str. 37 Dopravní sektorové strategie (DSS)

| | |
|---|---|
| <p>V DSS je <u>SOKP na mnoha místech zmíněn jako stavba zásadního významu, přitom stavba SOKP 511 Běchovice – D1 je dokonce „nejvýznamnější silniční projekt z pohledu hodnocení potřeb“.</u> Dále je uvedeno, že</p> | <p>SOKP je stavba zásadního významu, avšak ne v poloze alternativy A-ZÚR, speciálně úsek 511 Běchovice – D1. Touto stavbou je tranzitní kamionová doprava zaváděna do oblasti městských částí Satalice, Černý Most,</p> |
|---|---|

| | |
|---|--|
| <p>„jednotlivé části Pražského okruhu je nutné intenzivně připravovat v návaznosti na postup v povolovacích procesech“.</p> | <p>Běchovice (provozovaná stavba 510 s intenzitou dopravy cca 100 tisíc vozidel denně), kde jsou již nyní překročeny hygienické limity. Podle prognózy ČVUT má na úseku stavby 510 Běchovice – Satalice projíždět 133 až 150 tisíc vozidel za den, což je nad kapacitními možnostmi tohoto úseku SOKP.</p> <p>Dále obě stavby v hustě osídleném území vytvářejí bariéru uvnitř městského organismu, likvidují zastavitelné plochy města pro občanskou zástavbu, a to vše za dvojnásobně vysoké náklady (1,1 miliardy/km) než jak je obvyklé.</p> <p>Stavba 511 je tedy nejvíce kontroverzní stavbou z pohledu účelnosti a potřeb společnosti.</p> |
|---|--|

8. Kapitola 2.1 – str. 49-50 Hodnocené podklady – Vyhledávací studie

| | |
|--|--|
| <p>Vyhledávací studie trasy dokončení SOKP 07/2014, autor „Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o.“ [1]</p> <p>Jedná se o studii charakteru tzv. vyhledávací studie, zpracovanou v textové i grafické podobě, výstupního formátu A4. Textová část obsahuje průvodní a technickou zprávu. Průvodní zpráva obsahuje zdůvodnění studie a popisuje základní charakteristiky nalezeného řešení. Dále se stručně pokouší o cenovou analýzu vREG a zakládá premisu pro zpracování navazujícího materiálu [2].</p> <p>Průvodní zpráva obsahuje také jako přílohy grafické materiály, jejichž smyslem je ukázat možnost realizace etapového provozu SOKP s využitím úseků tzv. Aglomeračního okruhu, tedy především silnice II/101, a to ve dvoupruhovém uspořádání.</p> <p>Grafická část obsahuje přehlednou situaci v měřítku 1:50 000, která ale nezobrazuje dále řešené subvarianty. Trasa vREG je umístěna do mapového podkladu, který se jeví jako neaktuální. V této přehledné situaci jsou s ohledem na měřítko vykresleny k trase již pouze polohy MÚK a polohy mostních objektů (tunelu).</p> <p>Další součástí grafické části jsou pak podélné profily, a to pouze ve velmi velkém měřítku (<u>jeden výkres na celých 60 km trasy!</u>). Nelze ověřit, zda je vrstevnicový podklad správně přenesen, což má vliv na návrh</p> | <p>K uvedeným inektivám je nutno uvést:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nikdo se stručně nepokouší o cenovou analýzu, ale předkládá výpočet ceny dle zásad cenových normativů SPK (SFDI – 28. 2. 2013). - Etapové provozování <u>nevyužívá sil. II/101, ale částečně trasu aglomeračního okruhu</u> v polovičním profilu R33,5 s etapovou úpravou neděleného čtyřpruhu, sloužícího do kapacitního vyčerpání při dodržení požadované ÚKD (je to možné řešení vedle řešení v plném profilu). - Přehledná situace a podélný řez výsledného návrhu jsou uvedeny v měřítku 1:50 000 (informativní). - Situace a podélné řezy technické jsou v měřítku 1:25 000/2 500 (výkres na cca 20 km trasy). - Mapový podklad je vydán ČÚZK – 2008 – 2012, aktualizován dle Google 2014, terén byl sejmuto grafickou metodou programu AutoCAD – CIVIL 3D. - Konstatování, že byly nalezeny přímé střety, není prokázáno. Z předané dokumentace je zřejmé, že lokality MUTT Tuchoňčice, Velké Přílepy, Jirny, Horušanky, Škvorec a Sluštice jsou míjeny. - Kapitola „Most přes Vltavu“ dokladuje nesmyslnost „patrového mostu“ a přílohy 3.1. a 3.2 návrh tras kamionů umožňující jejich vyloučení z Prahy. |
|--|--|

polohy a délky minimálně mostních objektů, a na množství zemních prací jako základního a důležitého atributu celkové ceny stavby,.

Je nutno konstatovat, že umístění v některých částech trasy budí rozpaky, jelikož **byly nalezeny přímé střety** s již realizovanou obytnou nebo průmyslovou zástavbou anebo jde o její velmi těsné přiblížení k nim. Jedná se o lokality Amazon Tuchoměřice, Velké Přílepy, Líbeznice, Hovorčovice (viz Obrázek 22), průmyslový areál Jirny, obec Horoušanky, Škvorec a Sluštice.

Součástí tohoto materiálu jsou ještě kapitoly „Most přes Vltavu“ a „Propočet“, a dále kapitoly „Obchvat tranzitní dopravy hl. m. Prahy“ (3 strany A4 + situace A3) a kapitola „Etapové zprovoznění SOKP“ (4 strany A4 + situace A3). Tyto kapitoly jsou provedeny velmi stručně, bez doložení jakéhokoliv důkazu pro vyslovená tvrzení.

9. Kapitola 2.1 – str. 50-51 STPÚ trasy dokončení SOKP

Původním smyslem této STPÚ bylo doplnit materiál [1] o průkaz efektivnosti a realizovatelnosti varianty vREG, ovšem variantní řešení způsobilo nutnost důsledné orientace v tom, co vlastně platí, a co následně vstupuje do navazujících odborných příloh (zpracovaných především externisty – firmami HBH Projekt s.r.o. a CZECH COSULT spol. s r.o.) jako to finální technické řešení, které je doporučováno.

Následují kapitoly „Dopravní řešení“, „Environmentální posouzení“, a „Ekonomicke posouzení (HDM-4). Tyto kapitoly jsou však v situaci, kdy základní technické řešení (směrové a výškové) trpí nesrovnalostmi a nejasnostmi, poměrně nadbytečné, ačkoliv není důvod jejich faktickou věrohodnost a věcnou správnost v tuto chvíli zpochybňovat.

Kapitola „Realizace záměru“ má za cíl nastínit možný časový harmonogram realizace stavby SOKP, přičemž rok 2015 je rokem výchozím. Hovoří se o střednědobém horizontu (do roku 2025) a dlouhodobém horizontu (po roce 2025). Jedná se zde o hrubě subjektivní názor projektanta Ing. Milana Strnada na možné lhůty a časové postupy přípravy liniové stavby. Na základě letité prak-

Podstatou „STPU“ (Feasibility study) je řešení variant a jejich „vyhodnocení“. Je možné, že laikovi toto způsobí ztrátu orientace. Projednávaná dokumentace je věc odborná, takže jí každý profesionál rozumí. Kapitoly „Dopravní řešení“, „Environmentální posouzení“ **nejsou poměrně nadbytečné**, ale rozhodující při hodnocení účelnosti dopravních staveb.

Časový harmonogram realizace, **nelze odvozovat od „letité praktické zkušenosti“** (viz SOKP – **zahájení výstavby 1977** a nyní **v roce 2017, to je po 40 letech, je v provozu cca 40 km, což je necelá polovina SOKP**), ale od aktivního přístupu jak v přípravné fázi, tak v realizaci. Podmínkou urychlené dostavby SOKP v přípravné fázi je legislativa, tj. existence zákonů „Výkon veřejné správy“ a „Zákon o liniových stavbách“. Tyto zákony byly připravovány k projednání v roce 2014 s účinností 2016. Nástupem pana ministra Dana Ťoka byly přípravy zastaveny.

Nesouhlas autorů posouzení, že „STPÚ dokončení SOKP – alternativa Regionální“ je v souladu s PÚR ČR 2008 a že je nezávislá a objektivní **bez věcného, konkrétního zdůvodnění je bezcenný**. Zřejmě je pocitový

| | |
|---|---|
| <p>tické zkušenosti autorského kolektivu tohoto posouzení je však třeba důrazně tyto harmonogramy odmítnout, jelikož jsou postaveny na zcela mylných představách o možnostech investora a také na existenci liniového zákona, který ve skutečnosti stále neexistuje. Už jenom nutnost kompletně změnit územně plánovací podklady, aby bylo možno stavbu dále připravovat (viz kapitola 1.2.1), je samo o sobě proces na dlouhá léta.</p> <p>Lze dovodit, že tento materiál je finálním výstupem k vREG.</p> <p>Autoři tohoto posouzení se zásadně neztožňují s tvrzením autorského kolektivu materiálu [3], že <u>“STPÚ předkládá řešení, které je v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008“</u> a že <u>„STPÚ objektivně, tj. nezaujatě a nestranně komentuje alternativu dokončení SOKP“</u>, uvedené v kapitole 1 Průvodní zprávy.</p> | <p>a ten do profesní dokumentace rozhodně nepatří. S ohledem na změny ve vstupních podmínkách na rozvoj města a životní prostředí pro jeho obyvatele lze uplatnit v rámci aktualizace ZÚR změny a projednat a vyhodnotit řešení, které bude splňovat všechny stanovené podmínky pro realizaci SOKP.</p> |
|---|---|

10. Kapitola 2.1.1 – str. 51 Komentář k úrovni technického zpracování

| | |
|--|--|
| <p>Autoři studií také pro zpracování svého díla bohužel nepoužili aktuální mapové podklady, které lze téměř zdarma pořídit na geoportále ČÚZK. Kdyby je použili, docílili by tak pravděpodobně v určitých místech mírně až značně jiného trasování, aby se vyhnuli místům střetu trasy vREG se stávající (či brzy budoucí) obytnou nebo průmyslovou zástavbou.</p> <p>Z grafických výstupů posuzovaných materiálů [1] až [3] je patrné, že autorský tým pravděpodobně nedisponoval moderními softwarovými nástroji, založenými na CAD platformě, které by zaručily technicky správné (optimalizované) umístění trasy SOKP do vloženého vrstevnicového plánu. Zajistilo by se tak automatizované vykreslení tvaru zemního tělesa (zářezy a násypy), což by pomohlo k jednoznačnému stanovení parametrů konstrukčních objektů, byť v podrobnosti aktuálního měřítká.</p> | <p>Veškeré mapové podklady jsou získány od „Českého ústavu zeměměřičského a katastrálního“.</p> <p>Mapové podklady měřítká 1:50 000 a větším jsou informativní. Mapové podklady měřítká 1:25 000 a menším jsou technická – používaná pro veřejnoprávní projednání. Mapy 1:25 000 a menší jsou vyhotoveny v období 2008 – 2012 a následně aktualizovány k roku 2014 dle Google.</p> <p>Terén (výškopis) byl sejmuto grafickou metodou AutoCAD – CIVIL 3D.</p> |
| <p>Skutečností, kterou je nutno zmínit, avšak nelze ji významněji vytýkat, je také to, že návrh vREG <u>nedodržuje v některých místech normově požadovanou mezikřižovatkovou vzdálenost.</u></p> | <p>(viz bod 15. dále)</p> |

11. Kapitola 2.2 – str. 52 Komunální podpora regionální varianty

| | |
|--|--|
| <p>Je potřeba zmínit, že všech 13 municipalit je situováno kolem trasy vZUR, a není zde ani jeden zástupce, který by byl územně alespoň náznakem ovlivněn výsledně sledovanou variantou vREG.</p> <p>Stanovisko obcí v trase vREG je dosud oficiálně neznámé, jelikož tyto obce nebyly s trasou vREG dosud nikdy nijak oficiálně konfrontovány a internetové zdroje neobsahují informace tohoto typu.</p> | <p>Skutečnost, že dotčené obce nebyly oficiálně seznámeny s projektovou přípravou alternativy Regionální SOKP v průběhu zpracování je zapříčiněno negativním přístupem investora ŘSD ČR, v jehož kompetenci – inženýrské činnosti, je projednání s veřejností.</p> <p>V době zpracování dokumentace se po nástupu ministra Ing. D. Třesky kompletně změnilo vedení ŘSD ČR, které nerespektovalo platné smlouvy a dohody předchozího vedení ŘSD ČR.</p> |
|--|--|

12. Kapitola 2.3 – str. 52-53 Subvarianty alternativy Regionální

| | |
|--|--|
| <p>2.3.1. Subvarianta Libčice Tato subvarianta je navržena opět kolizně, např. je zde střet s novou obytnou zástavbou v obci Tursko (viz Obrázek 23), nebo těsné přiblížení k nové zástavbě obce Větrušice. Autoři vREG však subvariantu Libčice finálně zavrhlí a doporučují ke sledování dále původní trasu ze studie [1], vedoucí jižně od Libčic nad Vltavou.</p> <p>2.3.2. Subvarianta Brandýs nad Labem Varianta Brandýs nad Labem v délce cca 18 km odstraňuje přímé střety trasy vREG dle studie [1] v lokalitě Líbeznice, Hovorčovice a ve Veleni, avšak nově je vedena tak, že je situována <u>do bezprostřední blízkosti nových obytných celků individuální zástavby obcí Bašť, Nová Ves, Mratín (viz Obrázek 24) a Dřevčice. Přesto tuto subvariantu autoři finálně preferují před původní variantou dle vyhledávací studie [1].</u></p> | <p>Návrh subvariant trasy navržené ve vyhledávací studii je samozřejmostí v STPÚ z důvodu průkazu optimálního návrhu.</p> <p>Subvarianta Libčice má zástavbu Turska v minimální vzdálenosti ochranného pásma (zářez Obrázek 23 je mylný, neboť poloha trasy byla přenášena „ručně“). Tato subvarianta byla zamítnuta z důvodu prodloužení trasy, její přiblížení centru Libčic.</p> <p>Subvarianta Brandýs v celém úseku má zastavěné části uvedených obcí s minimálním odstupem ochranného pásma. Obrázek č. 24 je mylný, stejný důvod jak u obr. č. 23. Tato varianta je preferována z důvodu lepší dopravní obsluhy Brandýsa, Kostelce a Neratovic.</p> |
|--|--|

13. Kapitola 2.4 – str. 54 Technický popis – obecná charakteristika

| | |
|--|---|
| <p>Míra podrobnosti zpracování jednotlivých úseků trasy vREG v jednotlivých studiích však není totožná (zejména měřítko je odlišné), a proto je korektní technická orientace v práci značně obtížná až téměř nemožná. Tuto skutečnost zdůrazňujeme. V posuzovaných studiích [1] až [3] absentuje finální situační řešení v měřítku menším (podrobnějším) než 1:100 000 a k němu adekvátní podélný profil.</p> | <p>Tvrzení, že situační řešení a k němu adekvátní podélný profil v měřítku menším než 1:100 000 absentuje, je nesprávné a nepravdivé, neboť situace a příslušné podélné profily hlavní trasy a variant jsou vyhotoveny v měřítku 1:25 000.</p> <p>Modifikovaná trasa z konce roku 2015 se zavedenou variantou Brandýs nad Labem a s úpravou u obce Zeleneč, byla vyhotovena na začátku roku 2016 a nabídnuta ŘSD ČR</p> |
|--|---|

Ve studii [1] z roku 2014 byla nastíněna invariantně trasa vREG mezi stávajícími dálnicemi D7 a D1 v délce necelých 65 km, z toho 58 km na území Středočeského kraje a 7 km na území hl. m. Prahy. Situačně je pak trasa zpracována v grafických přílohách Přílohy 1 materiálu [1] (Průvodní zpráva), a dále v příloze 2.2 (Přehledná situace) v měřítku 1:50 000 a v příloze 2.3 (Podélný profil) v měřítku 1:50 000/5 000 téhož materiálu [1]. **Bohužel trasa vREG je v materiálu [2] resp. [3] z roku 2015 následně modifikována, a to jak zavedením subvarianty Brandýs nad Labem, tak úpravou trasy v prostoru Mstětic a Zelenče, a tato základní sada signifikantních výkresů již není znovu vydána!** Nelze tak z výkresové dokumentace dovodit celkovou délku a polohu výsledné trasy vREG, jelikož jediná celistvá technická situace, tj. příloha 2.2 materiálu [2] resp. [3], je zpracována v měřítku 1:100 000 a neobsahuje ani staničení začátku a zejména konce stavby, ani další údaje **pro technickou verifikaci** navrženého trasování. K této situaci pak není zpracován ani podélný profil v celé finálně vybrané trase, který by s ní korespondoval alespoň měřítkem.

(4. 2. 2016), které tuto dokumentaci neakceptovalo.

Nicméně tato dokumentace byla k dispozici kolektivu autorů „posouzení“, pokud by v průběhu své činnosti spolupracovali s autory dokumentace dokončení SOKP, jak je uvedeno v objednávce (smlouvě) č. 01ST – 000142 mezi ŘSD ČR a ČVUT, fakulta dopravní.

14. Kapitola 2.4.3 – str. 55 Etapizace

Etapové uspořádání pro střednědobý výhled (2025-2040) je uvažováno jako polovina šestipruhového uspořádání kategorií šířky R33,5, kdy základní šířka jízdních pruhů je 3,0 m a protisměrné jízdní pásy jsou od sebe odděleny pouze betonovým svodidlem v šířce 0,5 m s přilehlými vodícími proužky téže šířky, takže celková výsledná šířka středního dělicího (pseudo-)pásu je pouhých 1,5 m při zcela absentující pracovní šířce takového svodidla. Šířka jízdního pruhu 3,0 m je mimo normové požadavky, přičemž pro dálniční provoz je vyžadována šířka 3,75 m. Pokud by se bralo v úvahu, že SOKP bude až do naplnění dlouhodobého výhledu, tj. po roce 2040, provozován pouze jako vícepruhová silnice, pak základní šířka jízdního pruhu při návrhové rychlosti 80 km/h je 3,5 m.

Etapové řešení výstavby SOKP se navrhuje výjimečně, například při absenci finančních prostředků či urychlení uvedení SOKP do provozu. Pokud se k etapizaci přistoupí, pak za podmínky bezpečnosti provozu vzhledem k intenzitě dopravy, tzn. dodržení požadované úrovně kvality dopravy (ÚKD), takže šířka jízdního pásu 6,0 m (také možnost 2,75 + 3,25) a snížená návrhová rychlost 80 km/h je vyhovující.

Vyslovujeme důvodnou obavu o **dostatečné zajištění bezpečnosti provozu** takového řešení (buď dočasného), a toto řešení **nedoporučujeme realizovat**.

Zdůrazňujeme, že tato úprava není do dlouhodobého výhledu (2040), ale do vyčerpání kapacity navrženého příčného profilu komunikace při etapizaci, a je to pouze možnost variantního řešení.

15. Kapitola 2.4.4 a 2.4.5 – str. 56-57 Směrové a výškové vedení trasy

Pro účely zpracování této kapitoly posouzení bereme jako podklad přílohu 2.2 materiálu [3], tj. Přehlednou situaci v měřítku 1:100 000.

(...)

následuje MÚK se silnicí II/610 (km 36,87) a v nenormové vzdálenosti MÚK s dálnicí D10 (km 39,55).

(...)

Trasa pokračuje v tomto sektoru jižně až jihovýchodně do místa křížení téměř souběžných II/611 a D11, které by byly pravděpodobně napojeny jednou složitější MÚK (km 46,05). Trasa dále těsně míjí Horoušany a zejména Horoušanky. Dále východně obíhá pravotočivým obloukem město Úvaly, a to téměř v souběhu (v peáži) s budoucím obchvatem města, silnicí II/101. Zde by pravděpodobně také muselo dojít ke směrové optimalizaci s cílem vyhnout se prostorovému souběhu, který není možný. Jak SOKP, tak silnice II/101 v témže místě kříží stávající I/12, a zde je tak proponována další MÚK (km 52,5).

Z tohoto místa se trasa prudce stáčí doprava a jihozápadním směrem pokračuje poměrně problematicky již výrazně zastavěným územím mezi obcemi (či městysy) Škvorec, Dobročovice, Zlatá, Květnice, Křenice a Nedvězí. Zde se pak trasa vREG napojuje na trasu vZUR a dále pokračují již v souběhu (invariantně). Je zde umístěna další MÚK, tentokrát se silnicí I/2 (km 64,02).

Výškové řešení trasy vREG není v posuzovaných materiálech přehledně zpracováno, proto nemůže být hodnoceno a popisováno. Finálně jsou v materiálech uvedeny podélné profily pouze u subvariant (přílohy 2.2.2 a 2.6.2).

Pro účely zpracování kapitoly směrové a výškové vedení trasy je příloha: „Varianty alternativy regionální – M=1:1000“ zcela nevhodná. Této tematice odpovídají přílohy 2.7, 2.8, 2.9 DOK. 2014 a přílohy DOK 2015 č. 2.5, 2.6, 2.7 v měřítku 1:25 000.

Souběh SOKP s předpokládanými přeložkami II/101 v prostoru Úvaly Škvorce nebude, protože výstavbou SOKP tato převezme veškerou kamionovou a zbytkovou dopravu, takže na II/101 zbyde toliko místní doprava, které stávající II/101 vyhovuje (viz II/101 v úseku Zbraslav – Modletice – D1).

Přeložky II/101 v horizontu 2050 na úseku D1 – Modletice až Neratovice nejsou opodstatněné.

Trasa SOKP A-ZÚR s alternativou regionální v úseku MÚK I/2 (Kolovraty) – D1 (Modletice) je totožná.

Tvrzení, že vzdálenost mezi MÚK II/610 (Dřevčice) a MÚK D10 je nenormová, je chybné, neboť trasa SOKP je v blízkosti Brandýs nad Labem a průmyslové aglomerace Brandýs – Zápy. Tedy vzdálenost MÚK se snižuje až o 50 % (ČSN 73 6101 – kap. 11 – odst. 2).

16. Kapitola 2.5 – str. 57 Riziková místa

Stanovena byla tato hlediska zkoumání:

- **kolize vREG se zastavěným územím** a výhledem pro rozvoj území stanoveným v územních plánech jednotlivých obcí,
- **střety vREG s jednotlivými typy ploch chráněného území** a jejich ochrannými pásmy.

Tato riziková místa byla následně zpracována v návaznosti na obecné předpoklady, uvedené v kapitolách 1.4.3, resp. 1.5 v úvodu tohoto posouzení.

Jako rizikové lokality, které jsou pak podrobněji zhodnoceny v kapitolách 2.5.1 a 2.5.2 formou grafických výstupů, a ve kterých dochází ke střetům vREG se sídly, chráněnými plochami a ÚSES, byly vybrány:

Křenice, Sluštice, Květnice:

místo střetu varianty s nadregionálním biokoridorem Výmola a zástavbou dotčených obcí, ať už stávající nebo plánovanou.

Horoušany, Horoušánky:

střet s NB Výmola a zástavbou, ať už stávající nebo plánovanou.

Dřevčice, Brandýs, Popovice:

střet se zástavbou dotčených obcí, ať už stávající nebo plánovanou.

Mratín, Měšice, Nová Ves:

střet se zástavbou dotčených obcí, ať už stávající nebo plánovanou.

Bašť. Líbeznice, Sedlec, (Klecany):

střet s regionálním biocentrem Beckov a zástavbou dotčených obcí.

Svrkyně, Velké Přílepy:

střet se zástavbou dotčených obcí, ať už stávající nebo plánovanou.

K uvedenému tvrzení je nutno konstatovat, že minimální vzdálenost zastavěného území od SOKP menší než ochranné pásmo (100m) je u obce Popovice a Mratín, což lze vyloučit mírným odsunem trasy v rámci následné projektové dokumentace.

V rámci aktualizované Studie proveditelnosti bylo upraveno (400 m). Přímý střet se zastavěným či zastavitelným územím není.

Skutečné vzdálenosti SOKP v metrech:

*Křenice (900),
Sluštice (850),
Květnice (200),
Horoušany (600),
Horoušánky (150),
Dřevčice (150),
Brandýs nad Labem (900),
Popovice (66),
Mratín (50),
Měšice (150),
Nová Ves (500),
Bašť (400),
Líbeznice (450),
Sedlec (50 – tunel),
Klecany (700),
Svrkyně (300),
Velké Přílepy (250).*

Nadregionální biokoridor Výmola je křížen v km 58,5 (Květnice) a v km 50,0 (Tlustovousy) téměř kolmo přemostěním dlouhým cca 120 m ve výšce cca 15 m, takže není dotčen.

Regionální biocentrum Beckov je podtunelováno v hloubce cca 20 m, tedy žádný střet. Závěrem lze konstatovat, že uváděná riziková místa fakticky neexistují a tvrzení v „posouzení“ je mylné a účelově zavádějící.

17. Kapitola 2.6 – str. 72 Vizualizace trasy regionální

S ohledem na skutečnost, že technické řešení varianty vREG bylo pro toto posouzení k dispozici pouze v papírové podobě a v elektronické podobě jen v uzavřených formátech (*.pdf), a bylo tak velmi obtížné s těmito podklady dále pracovat a trasu dále technicky zkoumat (odměřovat vzdálenosti apod.), případně vizualizovat.

Má-li dojít v dalším postupu a v další přípravě k odborné diskuzi či třeba k veřejnoprávnímu projednávání této předložené varianty vREG, musí být dostupná v takové digitální podobě, aby se s ní dalo dále pracovat moderními softwarovými prostředky a aby tak vznikly vypovídající a ověřitelné podklady.

Autorský tým tohoto posouzení, vědom si kolizí trasy v území (viz zejm. kapitoly 2.1 a 2.5), **provedl digitalizaci trasy vREG** ve vybrané variantě, tj. po eliminaci subvariant dle kapitoly 2.3). Digitální stopu trasy pak převedl do aktuální ortofotomapy (viz Obrázek 25 a Příloha 12).

Následně byly definovány lokality, ve kterých může docházet ke kolizím, a tato místa byla pak technikou snímkování z dronu šikmým pohledem nasnímána. Do takto pořízených snímků byla vizualizovaná trasa vREG. Je nutno zmínit, že tyto zákresy jsou čistě orientační, neboť poloha SOKP byla přenášena „analogově“ (ručně). I přesto zde není důvodné předpokládat významnou chybovost v tomto přenosu.

Není pravda, že v době zpracování posouzení byla k dispozici pouze papírová podoba, byla k dispozici elektronická podoba v digitální podobě umožňující s ní dále pracovat moderními softwarovými prostředky již od konce roku 2015. Je vinou autorského týmu, resp. jeho vedení (prof. Ing. Pavel Příbyl – odpovědný řešitel a Ing. Martin Höfler – hlavní řešitel), že autorský kolektiv pracovně nekomunikoval s autory dokumentace Dokončení SOKP, kde mohl získat další informace a podklady včetně digitální podoby.

Definovat kolize trasy na základě orientačních zákresů trasy do šikmých snímků z dronu, přenášejících SOKP ručně, lze předpokládat chybovost, jak je zřejmé z obrázků č. 23, 24, 33, 36, 38, 43.

18. Kapitola 2.7 – str. 72 Související investice

Tato kapitola má za cíl poukázat na skutečnost, že oddálením trasy SOKP od hl. m. Prahy vznikne v území celá řada deficitů, které je nezbytné současně s SOKP řešit. Je to dáno tím, že SOKP je mylně vnímán pouze jako záležitost přenosu tranzitní dopravy, přičemž jeho role je také v plnění tangenciálních městských vztahů mezi širšími oblastmi města.

Funkční radiálně-okružní systém musí fungovat za předpokladu, že fungují radiály. V případě Prahy se jedná i o radiály spojující

Vzhledem k funkčnosti ZÁKOSu jsou obě alternativy dokončení SOKP v území hl. m. Prahy deficitem samy o sobě. Nelze tedy k řešení alternativ SOKP ostatní deficita přiřazovat jako související investice, jmenovitě radiály (Vysočanská, Břevnovská, Radlická, Kunratická, Hostivařská), přemostění Vltavy v prostoru Sedlce, přeložky I/12, aglomerační okruh přeložky II/101. Realizace SOKP – regionální alternativa zruší realizaci přeložky I/12 a všechny přeložky na II/101 v úseku D1- Modletice až Neratovice.

MO a PO (SOKP). V tomto ohledu je prostor severního segmentu SOKP silně deficitní. Pravděpodobně by bylo nutné realizovat kapacitní severní radiálu v prostoru mezi D7 a D8, a pravděpodobně také severovýchodní radiálu v prostoru mezi D8 a D10, přičemž tato je v současných ZUR SK suplována dvoupruhovou krajskou silnicí II/244.

Pravděpodobně by bylo nutno realizovat přemostění Vltavy v prostoru Prahy-Sedlce.

Role přeložky silnice I/12 by byla také jiná (rozdíl je zejména v tom, zda leží mezi MO a PO, či zda je situována vně PO/SOKP, což má podstatný vliv na výhledové intenzity, a tím i na její stavebně technický návrh – šířkové uspořádání apod.).

Pravděpodobně by muselo rovněž dojít k zásahu do uspořádání ul. Evropské na Praze 6, kde jsou vykázány zvýšené intenzity oproti stávajícímu stavu. Současně by bylo nezbytné komplexně zhodnotit roli tzv. aglomeračního okruhu, tedy sil. II/101, byla-li by realizována trasa SOKP ve variantě vREG.

19. Kapitola 3.2.2 – str. 81 Model výhledového zatížení – profily

Kromě profilu na Štěrboholské radiále je na všech ostatních profilech na území Prahy počet vozidel vyšší při vREG, v některých případech i o více než 10 tis. vozidel za den. Největší rozdíl je na profilu Městského okruhu v Bubenečském tunelu, kde bude v případě realizace vREG místo vZÚR intenzita vyšší o více než 16 tis. vozidel za den.

Na Evropské ul. bude tento rozdíl více než 11 tis. vozidel za den, na Jižní spojce (Záběhlická – V Korytech) cca 9 tis. vozidel za den, na Kbelské cca 7,7 tis. vozidel za den, na Bělohorské a Kutnohorské cca 6,5 tis. vozidel za den. Na ostatních profilech budou rozdíly od 1 do 4,8 tis. vozidel za den.

Z výše uvedeného vyplývá, že realizace SOKP ve variantě vREG povede k výrazně menšímu odlehčení sítě místních komunikací na území Prahy než při realizaci SOKP dle vZÚR.

To povede ke zhoršení plynulosti provozu, zvýšení znečištění ovzduší, snížení bezpečnosti a na komunikacích s úrovnovými křižo-

Profilové intenzity na území Prahy prokazují, že při alternativě A-ZÚR jsou kriticky vyšší intenzity na Štěrboholské radiále a Pražském okruhu (úsek Českobrodská – Chlumecká) a pro alternativu Regionální jsou vyšší intenzity na MO – Bubenečský tunel. Na ostatních profilech jsou rozdíly do 10 tis. vozidel za den, což vede na území celého města k prakticky stejným negativním účinkům.

Rozhodně nelze tedy tvrdit, že alternativa regionální povede k výrazně menšímu odlehčení sítě místních komunikací. Účinek bude přibližně stejný v rozptylu 5 – 10 %.

vatkami jako Evropská, Bělohorská, Karlovarská, Kutnohorská nebo Poděbradská může docházet k častějším kapacitním problémům.

20. Kapitola 4 – str. 92-116 Riziková analýza

Jednou z možností, jak omezit komplexnost multikriteriálních hodnocení, je pracovat pouze s riziky, na která je zkoumaný systém citlivý. Jedná se tedy o hodnocení negativních vlivů. V případě trasy vREG, kdy je k dispozici pouze základní vyhledávací studie (resp. STPÚ), poskytuje analýza rizik konzistentní metodu pro hledání problematických míst projektu. Věrohodnost metody spočívá v tom, že po subjektivním verbálním či číselném vyjádření rizika každým expertem jsou dále výstupy počítány statistickými metodami, které jsou již jen objektivní. Cílem konceptu je identifikace potencionálně možných rizik a jejich uspořádání podle míry závažnosti negativního dopadu v sestupném pořadí od kategorie rizik nepřijatelných, podmíněně přijatelných až po přijatelná.

Pro posílení věrohodnosti analýzy rizik byly v tomto případě užity dvě nezávislé metody.

První metodou je **normovaná metoda SAFMEA**, která má již slušné množství referencí i v naší republice. V tomto případě expert hodnotí každý rizikový faktor dle předem známé ordinální stupnice, např. 1-2-8-16, kdy číslovka 16 znamená maximální riziko.

Druhá **metoda FUZZY** nepracuje s čísly, ale pracuje s výroky, které jsou blízké člověku: „značný“, „obrovský“, „průměrný“ apod. Tato metoda využívá teorii mlhavých množin.

Nevhodnost použití metody „SAFMEA“ a „FUZZY“ je uvedena v kapitole č. 1. K tomu je nutno doplnit, že metoda poskytující analýzu rizik, která minimálně a nebo vůbec nesouvisí s předmětem analýzy, tj. dokončení SOKP, **nemůže určovat její problematická místa**. Věrohodnost této analýzy, založené na subjektivním, verbálním vyjádření experty (v počtu jen 13, převážně z týmu zpracovatelů posouzení) **je nulová**. Tato skutečnost upřednostňuje použití multikriteriální analýzy, která pracuje s explicitními kritérii, jež jsou transparentní.

21. Kapitola 5 – str. 117-123 Multikriteriální analýza

Autoři kap. 4.3 a 5.2 vycházejí z předpokladu, že alternativy SOKP je možné posoudit podle deseti zvolených kritérií. Numerické údaje pro očekávaný impakt jsou uvedeny jak pro variantu V(A-ZUR), tak pro V(REG); způsob jejich stanovení není deklarován.

Jedná se o Multikriteriální kritérium v těchto attributech:

Doprava:

- Atraktivita trasy (využitelnost)
- Vyloučení kamiónů
- Mísení místní dopravy a tranzitu

Explicitní odkazy na použité prameny nebyly zjištěny.

Ačkoliv je použito bodové hodnocení (bezrozměrné hodnoty), není uvedena verbálně numerická stupnice umožňující semi-kvantitativní posouzení (semi-quantitative method). Obdobně není uveden popis metodiky pro stanovení relativní důležitosti (váhy) použitých kritérií. Předcházející popis a předložená charakteristika variant v textové části je **silně hypotetická**, mlhavá. Neposkytuje dostatečný argument pro vstupní veličiny multikriteriální rozhodovací analýzy. Není dodržen požadavek teorie systémů, že prostor hodnocení musí být úplný a disjunktní. Soubor deseti použitých kritérií z oblasti segmentu „Ekonomická náročnost zvolené strategie“ (např. riziko nenaplnění modelu financování), „Stavebně technického a dopravního segmentu“ (např. riziko zpoždění a časových průtahů při přípravě stavby, riziko nesouladu s územně plánovací dokumentací), aj.

V souhrnu lze konstatovat, že údaje v kapitole 4.3 a 5.2 materiálu [3] nespĺňují podmínku vstupní databáze pro multikriteriální analýzu po obsahové i formální stránce. **Silně převažuje subjektivní kvalitativní hodnocení a skromné numerické údaje nejsou věrohodné (např. stavební náklady). Autoři předkládají klamavý výsledek pseudo-multikriteriální analýzy na pozadí „lidové tvořivosti“, nikoliv inženýrského dokumentu na současné úrovni poznání.**

Ekologie:

- Množství ohrožených obyvatel
- Hluk + emise
- Zábory PF a LF
- Ohrožené vodní a přírodní zdroje
- USES – fauna + flora
- NPR – NPP + biokoridory

Územní vlivy:

- Zábory zastavěného a zastavitelného území
- Urbanistické aspekty trasy

Náklady – Úspory:

- Náklady na dopravní cestu
- Úspora času

Přínosy:

- Výše výběru mýtného
- Umoření nákladů

Ekonomická únosnost:

- IPR + NPV + BCR

Relizace:

- Předprojektová a projektová příprava
- Územní rozhodnutí a stavební povolení
- Realizace – uvedení do provozu, kolaudace

Rizika:

- Z průzkumů a umístění stavby
- Z technologického vývoje
- Enviromentální rizika
- Externí rizika
- Legislativní rizika
- Ekonomická rizika

Především si je nutno uvědomit, že se jedná o předběžné hodnocení. Posouzení je provedeno podle pěti tematických oblastí – kritérií (dopravní účelnost, ekologická přijatelnost, územní způsobilost, ekonomická únosnost a realizační schopnost). Každá z těchto oblastí se dále dělí na subkritéria (viz ekologická přijatelnost – příloha č. 4 – rok 2015).

Základním předpokladem pro zpracovatele, ale i pro oponenty předběžného multikriteriálního hodnocení je absolutní znalost dokumentace obou alternativ. Pro alternativu V-REG to je dokončení SOKP – 2014, 2015

| | |
|--|--|
| | <p>a pro alternativu A-ZÚR to jsou projekty staveb SOKP 518, 519, 520, 510, 511, které vlastní objednatel posouzení ŘSD ČR Praha.</p> <p>Stanovení váhy je individuální, neboť každý hodnotitel má jiné priority. Stanovení multiplikátoru (interval 1-10) je závislé na technických parametrech. Každé kritérium má svůj funkční průběh, v jehož oboru se alternativa nachází, čímž je dána objektivita. Dále pokračuje aritmetický výpočet bodového ohodnocení doplněný testem citlivosti.</p> <p>Tvrzení, že v materiálu [3] převažuje subjektivní kvalitativní hodnocení a že je předkládán klamavý výsledek je bezdůvodné a hraničí s pomluvou.</p> |
|--|--|

22. Kapitola 6.3 – str. 127 Manažerské shrnutí

| | |
|---|---|
| <p>Lze konstatovat, že této předepsané osnovy se autoři přiměřeně drželi, avšak sdělené informace k jednotlivým výše uvedeným okruhům nejsou v mnoha případech korektní, nejsou podloženy argumenty a technickými důkazy zaručujícími věrohodnost těchto informací a často jsou zavádějící. Lze vypořádat silně subjektivní dojem pohled autorského kolektivu na problematiku regionální varianty v REG, který byl pravděpodobně založen a znám již při samotném zadání studií dřívějším vedením ŘSD ČR.</p> <p>Souhrnně lze konstatovat, že byla pouze nalezena JINÁ varianta vedení trasy SOKP v jeho chybějícím severovýchodním segmentu, u které však NENÍ prokázáno, že plní lépe dopravní funkci, že je v území umístitelná, že by ji bylo možno realizovat rychleji a levněji.</p> | <p>Konstatování, že subjektivní pohled autorského kolektivu na problematiku alternativy regionální byl založen a znám při zadání studií dřívějším vedením ŘSD ČR je nepodložené a neodpovídá skutečným, na základě kterých bylo zadáno zpracování. Tvrdit, že není prokázána dopravní funkce, umístitelnost v území a realizace, svědčí o tom, že se autor „Posouzení“ s posuzovanou dokumentací podrobně neseznámil.</p> <p>Důkaz, že plní lépe dopravní funkci – nižší nehodovost, je doložen minimálním mísením místní a tranzitní dopravy. Umístitelnost v území je doložena menším počtem střetů se stávající zástavbou a prvky životního prostředí.</p> |
|---|---|

23. Kapitola 6.4 – str. 131 Doporučení investorovi

| | |
|---|--|
| <p>Na základě seznámení se studii [1], [2] a [3] a na základě provedené analýzy situace a analýzy rizik doporučuje kolektiv zpracovatelů tohoto posouzení investorovi následující:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Připravit dále intenzivně a kontinuálně SOKP v souladu s územními plány, a to jak dle Územního plánu hl. m. Prahy, tak dle Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.2) Pro stavbu SOKP 511 Běchovice – D1 připravit podklady pro nový proces EIA v invariantním řešení, tj. dle dřívější DÚR, s případnými dílčími modifikacemi technického řešení.3) Odmítnout soubor studií trasy vREG jako celek; především částí definujících směrové a výškové vedení trasy vREG a harmonogram další přípravy.4) Seznámit se závěry tohoto komplexního posouzení studie vREG zástupce Středočeského kraje, Magistrátu hl. m. Prahy, dotčené městské části a dotčené obce. | <p>Doporučovat k realizaci kontraverzní a rozporuplnou trasu SOKP alternativu A-ZÚR, zvláště pak kontraproduktivní trasu stavby 511 Běchovice–D1 a odmítnout regionální alternativu, která jako jediná řeší vyloučení kamiónové dopravy mimo Prahu, a tím odmítnout jedinou možnost jak zlepšit klimatické podmínky, je nepřijatelné pro obyvatele dotčených obcí a městských částí v trase SOKP alternativy A-ZÚR.</p> <p>Na základě tvrzení neodpovídajících skutečnosti seznamovat veřejnost s vyhotovenou dokumentací „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP“ (říjen 2016 – korekce prosinec 2016) se vymyká veškerým představám o slušnosti.</p> |
|---|--|

V Praze 15. 3. 2017

projektant regionální varianty

Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr

a

Ing. Josef Tomeš