
Komentář **k posouzení „DOKONČENÍ SOKP“**

aktualizace 2020



Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr

Duben 2020

Komentář

k posouzení „DOKONČENÍ SOKP“

aktualizace 2020

Obsah

1.	Úvod	2
2.	Stručný popis alternativ SOKP	5
2.1	Alternativa A-ZÚR (oficiální).....	5
2.2	Regionální alternativa	6
3.	Stručný popis atributů SOKP	7
3.1	Atribut dopravní	7
3.2	Atribut ekologický.....	13
3.3	Atribut urbanistický – územní	17
3.4	Atribut ekonomický	21
3.5	Atribut realizační	27
4.	Závěr	32

Zhotovitel:



Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr

Duben 2020

1. Úvod

Schválením severozápadního sektoru Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v trase „J“ (A-ZÚR) přes Suchdol zastupitelstvem hl. m. Prahy bez řádného projednání a přes nesouhlas městských částí v září 1999 se odstartoval permanentní odpor veřejnosti k trase prosazované Magistrátem hl. m. Prahy, Ministerstvem dopravy ČR (MD ČR) a Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR).

Veřejnost, reprezentovaná iniciativou **STAROSTOVÉ PRO OKRUH** a dalšími iniciativami, požadovala na MD ČR a ŘSD ČR vyhotovení srovnatelné dokumentace pro alternativní (REGIONÁLNÍ) trasu a transparentní posouzení, které by bylo podkladem k volbě trasy SOKP. To bylo MD ČR, ŘSD ČR a Magistrátem hl. m. Prahy trvale odmítáno s tvrzením, že trasa SOKP je daná (viz prohlášení primátora MUDr. Pavla Béma a dalších – poslední z 02/2020 na MD ČR – Ing. Luděk Sosna, Ph.D.).

V roce 2007 MD ČR (ministr Ing. Aleš Řebíček) objednalo **Posouzení alternativy „J“ a „Ss“** v omezeném rozsahu: průkaz ceny, termín uvedení do provozu a průchodnost v oblasti Ústavu jaderného výzkumu Řež. Studie Mott MacDonald (2007) včetně oponentury VUT Brno (2008) sice prokázala **výhodnost alternativy „Ss“ (REGIONÁLNÍ) ve všech attributech**, avšak tehdejší vládnoucí garniturou byla odmítnuta bez jakéhokoliv profesního zdůvodnění.

Odpor veřejnosti dále pokračoval s podporou Nejvyššího správního soudu, který svými rozsudky v letech 2010–2011 **zrušil koridor trasy A-ZÚR** v úseku Ruzyně – Březiněves – Běchovice – D1.

Teprve v roce 2014 s příchodem ministra Ing. Antonína Prachaře byla veřejnost vyslyšena a na jeho příkaz objednána dokumentace STPÚ (studie proveditelnosti a účelnosti) nedokončené části SOKP v trase alternativy REGIONÁLNÍ. Tehdejší vedení ŘSD ČR dokumentaci objednalo a začalo se zhotovitelem dokumentace aktivně spolupracovat.

Nástupem ministra Ing. Dana Ťoka a související změnou vedení ŘSD ČR byla aktivní spolupráce investora na projektu přerušena. Konal se pouze jeden interní výrobní výbor (6. 2. 2015), ale **žádné projednání s veřejností v průběhu projektových prací**, což je v gesci investora ŘSD ČR. Za těchto nestandardních podmínek byla dokumentace dokončena, předána investorovi v dohodnutých termínech (22. 7. 2014 a 11. 12. 2015), následně vyfakturována a ŘSD ČR uhrazena a uložena ad acta.

ŘSD ČR zadalo dne 5. 11. 2015 objednávkou č. 01ST-000142 „**Komplexní posouzení alternativního návrhu regionální alternativy SOKP, a to vůči sledované variantě SOKP v trase dle ZÚR hl. m. Prahy a ZÚR Středočeského kraje**“, u ČVUT – Fakulty dopravní, Ústavu dopravních systémů, což bylo pozitivní v zájmu veřejnosti.

V průběhu zpracování dokumentace „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP“ – (22. 3. 2016) – se **zásadně změnil předmět plnění** z „Posouzení

Vyhledávací studie a Studie proveditelnosti dokončení SOKP“ proti „Sledované alternativě SOKP v trase A-ZÚR hl. m. Prahy a Středočeského kraje“, tj. posouzení obou variant **jen na pouhé „Komplexní posouzení“** Vyhledávací studie a Studie proveditelnosti dokončení SOKP – Regionální alternativy metodou tzv. „rizikové analýzy“. Došlo tedy **k vypuštění Posouzení dvou alternativních návrhů SOKP – A-ZÚR a REGIONÁLNÍ – a k jeho nahrazení jednostranným posouzením alternativy REGIONÁLNÍ nevhodnou metodou rizikové analýzy.**

Tato metoda se pro rozhodovací proces mezi alternativami dálničních staveb **ve světě nepoužívá**, protože nepracuje s atributy charakterizujícími účelnost a proveditelnost dopravní stavby. Metoda rizikové analýzy je **druhotné posouzení rizik**, která by se mohla vyskytnout u již schváleného řešení. Běžně se používá v kosmickém a zbrojním průmyslu v USA.

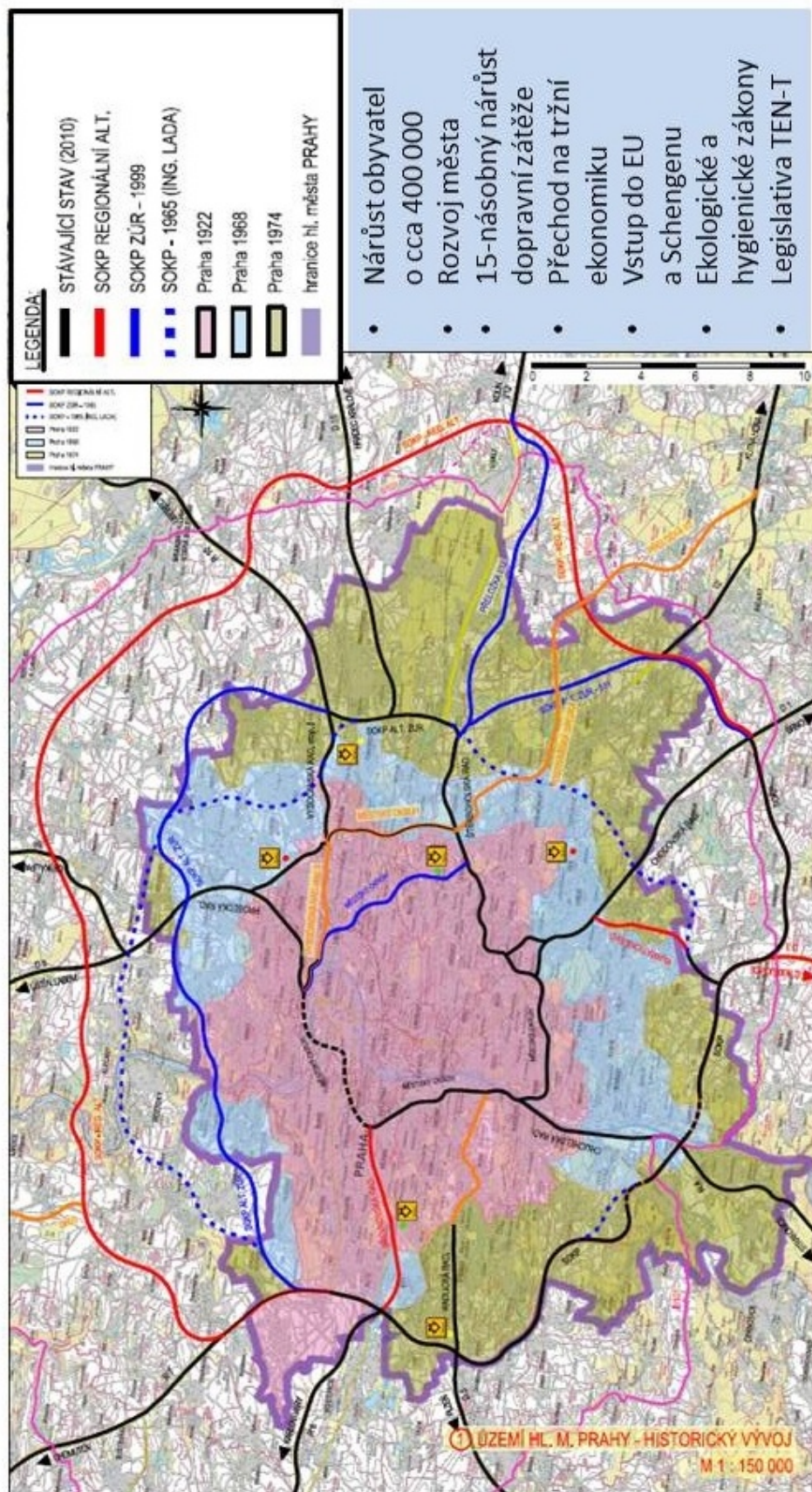
Jelikož dokumentace „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP“ vyhotovená ČVUT – Fakulta dopravní – Ústav dopravních systémů (2016) je k rozhodovacímu procesu volby alternativy dokončení SOKP **obsahově a věcně absolutně nepoužitelná**, rozhodli se zástupci veřejnosti, tj. **STAROSTOVÉ PRO OKRUH a PLATFORMA ZA KVALITNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU** zajistit objektivní nezávislé posouzení SOKP v alternativě A-ZÚR (oficiální) a alternativě REGIONÁLNÍ ve smyslu původního zadání a dle mezinárodně uznávané a používané metodiky.

Podmínkou kvalitního, objektivního a nepodjatého posouzení je volba zhotovitele, který prokáže svoji **profesionalitu v oboru dopravní infrastruktury** (tj. dopravní inženýrství a silniční stavitelství v extravilánu i v intravilánu) a který prokáže, že **není ve střetu zájmů** (tj. nikdy se nepodílel na žádné činnosti v souvislosti s SOKP).

Základním předpokladem pro zhotovitele posudku je znalost dokumentace obou alternativ řešení, nejlépe v úrovni *studie proveditelnosti a účelnosti* (feasibility study), eventuálně vyšší. K prvotní orientaci v problému „Návrhu dokončení SOKP“ je vyhotovena následující stručná dokumentace faktů. Z důvodu věrohodnosti výsledku hodnocení se předpokládá jeho ověření metodikou:

- analýzy životního cyklu (LCA),
- multikriteriální analýzy (MKA),
- analýzou nákladů a přínosů (CBA),
- analýzou rizik cenových normativů (2018).

Pražský okruh vychází z koncepce 60. let minulého století, mezitím se situace radikálně změnila



Obrázek 1 – Pražský okruh vychází z koncepce 60. let minulého století, mezitím se situace radikálně změnila.

2. Stručný popis alternativ SOKP

2.1 Alternativa A-ZÚR (oficiální)

Alternativa A-ZÚR se skládá ze tří sektorů – severozápadního, severního a východního v celkové délce 46,5 km.

SEVEROZÁPADNÍ SEKTOR (stavba 518, 519 – dl. 16,09 km) začíná v MÚK Dlouhá Míle (D7), u zástavby Na padesátníku (MÚK) se stáčí vpravo do prostoru nad Šáreckým údolím mezi Nebušice a Horoměřice k Suchdolu, který kříží tunelem v zastavitelném území a dále pokračuje mostem přes Vltavu, Drahaňským údolím mezi Dolními Chabry a Zdiby k dálnici D8 (MÚK Březiněves). Trasa kříží přírodní památky Sedlecké skály, Zámky, evropsky významnou lokalitu Natura 2000, přírodní park Drahaň-Troja. Rozhodující objekty jsou tunel Suchdol (2 km), most přes Vltavu (0,6 km), most nad Drahaňským údolím (0,7 km). Jedná se o stavby 518, 519. Územní rozhodnutí není dosud vydáno.

Předpoklad realizace dle strategie „SESTRA II“ je v dlouhodobém výhledu rok 2026–2040.

SEVERNÍ SEKTOR (stavba 520 – dl. 13,71 km) začíná v MÚK Březiněves (D8) a prochází mezi Hovorčovicemi a Třeboradicemi (zastavitelné území) na východ mezi obce Mirovice a Miškovice. Dále kolem obce Přezletice se stáčí na jih mezi Vinoř a Podolánku a pokračuje k MÚK Satalice, kde končí. Trasa je v těsné blízkosti Vinořského parku a bažantnice v Satalicích. Dosud byla vyhotovena vyhledávací studie. Nesouhlas s trasou SOKP 520 vyjádřilo 7 dotčených obcí a MČ dokumentem z 12. 2. 2020 „Připomínky obcí a městských částí Prahy k SOKP520“.

Předpoklad realizace dle strategie „SESTRA II“, která je vedena jako námět, až po roce 2050.

VÝCHODNÍ SEKTOR (stavba 510, 511 – dl. 16,67 km) začíná již realizovaným úsekem stavby 510 (Satalice – Běchovice) v roce 1984. Dle stávajících standardů a požadavků na silnice v trase TEN-T, daných Nařízením Evropské unie č. 1315/2013, je stávající stav nevyhovující. Stavba 511 (Běchovice – D1) začíná u Běchovic v MÚK Dubeč, umístěné v těsné blízkosti vilové zástavby obce Běchovice a dále pokračuje mezi obcemi Dubeč, Uhříněves a obcemi Hájek, Královice (zastavitelné území). Na rozhraní Kolovrat a Říčany (MÚK I/2) dále pokračuje v souladu s územním plánem Říčany mezi obcemi Kuří a Voděrádky do stávající MÚK s D1. Trasa se dostává do kolize s přírodními památkami Chvalský lom, Počernický rybník a Lítožnice. V trase jsou dva tunely (Dubeč a u Kolovrat). Pro stavbu 511 je vyhotovena DÚR (dokumentace k územnímu rozhodnutí), která byla několikrát přepracována a doplňována. Dosud však stavba 511 (Běchovice – D1) **nemá platné územní rozhodnutí**. Na stavbě 510 (Horní Počernice – Běchovice) bylo realizováno rozšíření vozovek na 2x3 jízdní pruhy, což zdaleka neodpovídá požadavkům standardů na trasy TEN-T. **Magistrát a investor ŘSD ČR předpokládají realizaci ve střednědobém výhledu (do r. 2025).**

Alternativa SOKP A-ZÚR na dokončení SOKP v celém rozsahu D1–D7 postrádá územní rozhodnutí a dokumentaci, která by prokázala účelnost a proveditelnost celého tohoto úseku. Investor ŘSD ČR ve spolupráci s Magistrátem hl. m. Prahy připravuje realizaci SOKP po jednotlivých stavbách bez následné návaznosti (salámová metoda), což je nepřijatelné, neboť tím evokuje nekoordinovanou realizaci staveb v této části Prahy a Středočeského kraje.

2.2 Regionální alternativa

Alternativa REGIONÁLNÍ se skládá ze tří sektorů – severozápadního, severního a východního v celkové délce 68,1 km.

SEVEROZÁPADNÍ SEKTOR (20,9 km) začíná na stávající D7, kterou sleduje (směrově i výškově) k MÚK Kněžves (cca 4,1 km). Zde se trasa SOKP odchyluje od D7 vpravo, prochází volnou krajinou v minimální vzdálenosti od obytné zástavby cca 0,5 km, 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. 605 m ve výšce 80 m nad hladinou Vltavy (trasa prochází souběžně s vedením VVN 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., a Národní památkovou rezervací (NPR) Větrušická rokle. Pokračuje volným terénem severně od Klecan (cca 1 km) ke křížení s D8 u obce Sedlec.

SEVERNÍ SEKTOR (18,6 km) začíná od MÚK D8 a pokračuje severně od obce Sedlec tunelem (dl. 1250 m) a dále východním směrem volným prostorem mezi obcemi Bašť a Líbeznice, kde se stáčí vpravo severně od obcí Měšice a Mratín do souběhu s VVN až k obci Popovice, kde přechází VINOŘSKÉ ÚDOLÍ a končí na MÚK D10 u obce Zápy.

VÝCHODNÍ SEKTOR (28,6 km) začíná od křížení SOKP s D10 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, Horoušánky směrem k silnici I/12. Kříží silnici I/12 a obchvatem města Úvaly pokračuje SOKP až k napojení na dálnici D1 v trase Regionální varianty (z roku 1996), která byla následně schválena jako silnice nadmístního významu ve VÚC Středočeského kraje (tj. v územně plánovací dokumentaci velkých územních celků). Trasa míjí v dostatečné vzdálenosti (min. 0,5 km) obce Škvorec, Dobročovice, Zlatá, Květnice, Sluštice, Sibřina, Křenice, Královice a v úseku od obce Nedvězí pokračuje ve shodné trase A-ZÚR (511) k MÚK D1. Tento úsek je shodný se směrným územním plánem města Říčany.

Alternativa REGIONÁLNÍ má **pozitivní průkaz proveditelnosti a účelnosti** (feasibility), avšak **není uvedena v příslušných územních plánech obcí**, což je zapříčiněno **neplněním povinností investora ŘSD ČR**, které si objednalo a zaplatilo „STPÚ dokončení SOKP v alternativě regionální“ a tuto následně odložilo a **veřejně-právně neprojednalo s dotčenými obcemi a městskými částmi, jak je jedině v jeho gesci.**

3. Stručný popis atributů SOKP

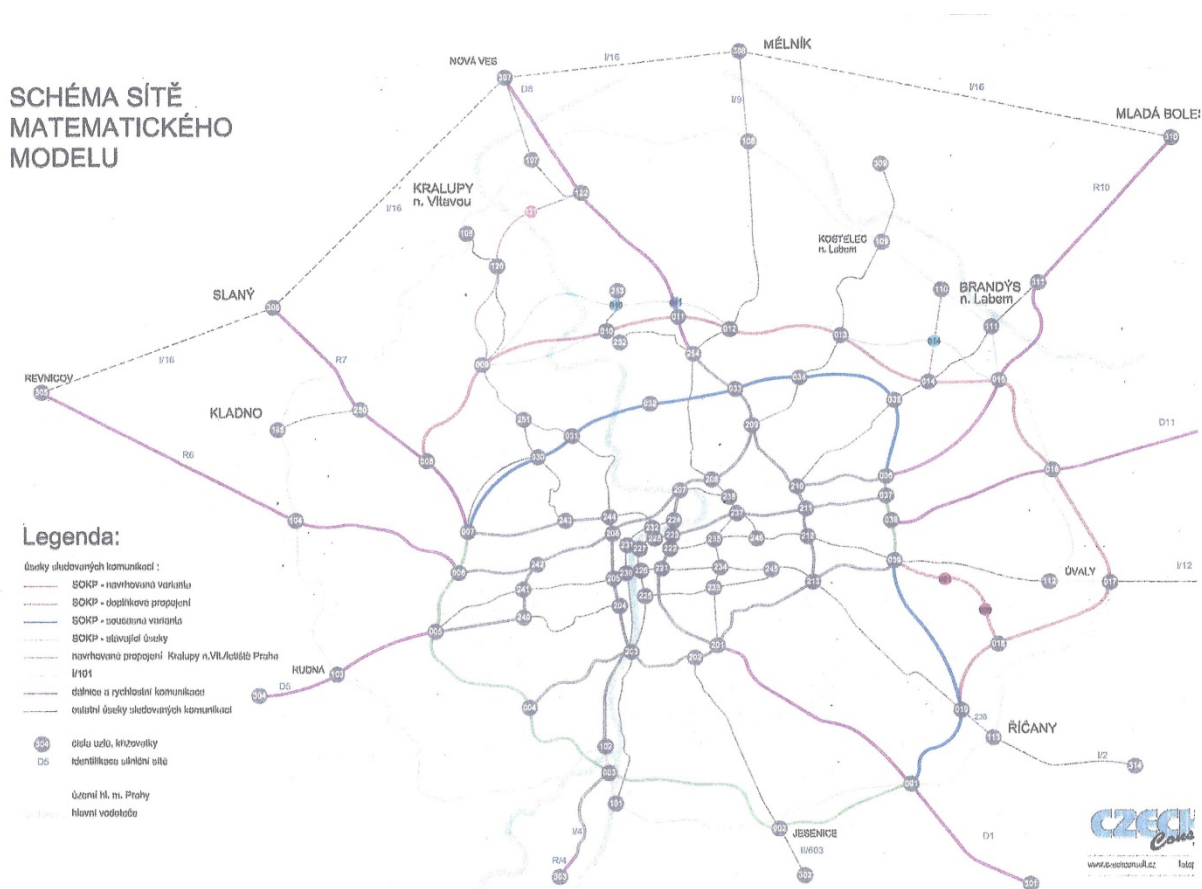
3.1 Atribut dopravní

Zpracoval: **CZECH Consult, spol. s r. o.**

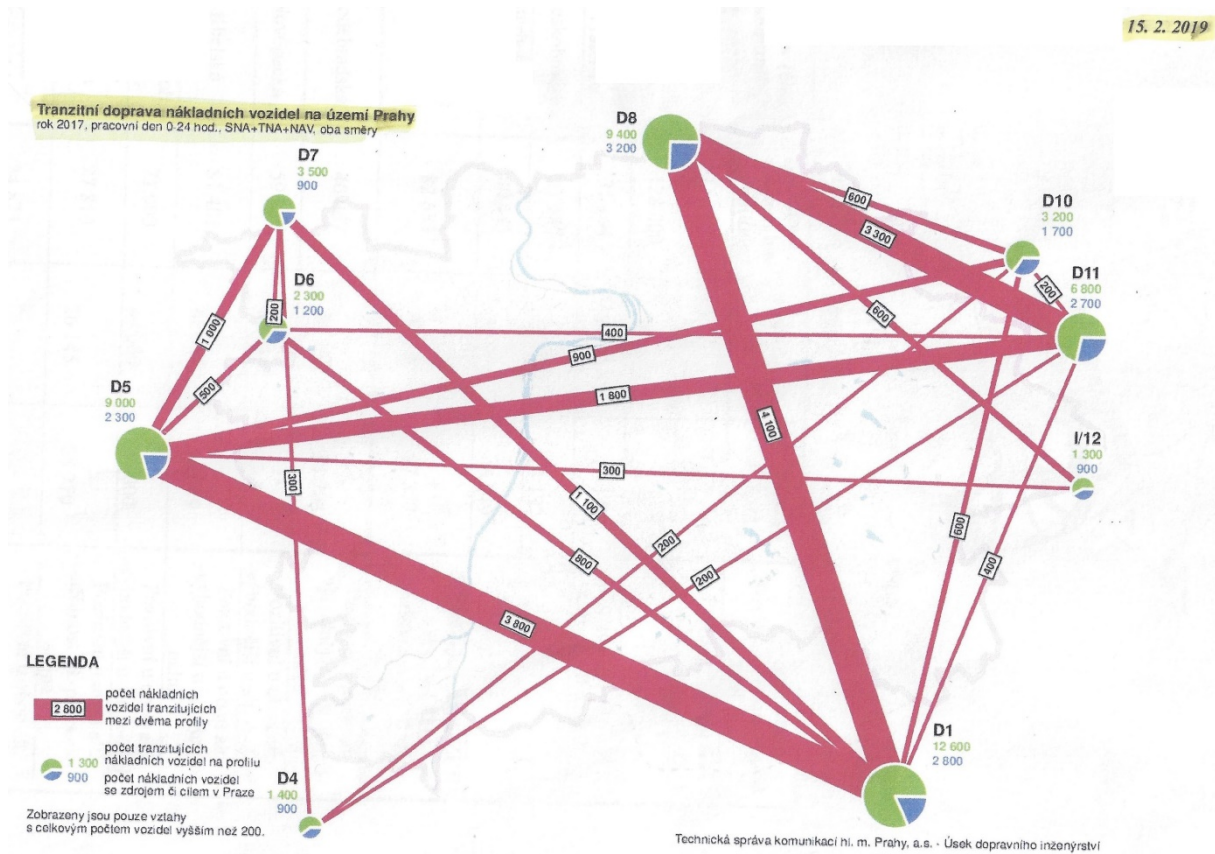
Hodnotit návrh trasy SOKP z dopravního hlediska znamená vzít v úvahu skutečnosti, že SOKP je součástí evropské sítě TEN-T, je příčinou špatného klimatu, má zajišťovat dopravní obslužnost, bezpečnost silničního provozu a pozitivní vliv na související komunikační síť. Součástí TEN-T především znamená, že trasa míjí sídelní útvary (ochrana občanů), **nepřipouští mísení dopravy místní a tranzitní – kamionové** (nehodovost – BESIP).

Vyloučení těžké dopravy z Prahy je podmínkou zlepšení stávajícího špatného klimatu.

Úroveň dopravní obslužnosti je vyjádřena zátěžovými diagramy. Vliv na související komunikační síť je vyjádřena rozdílovým diagramem a tabelárně.

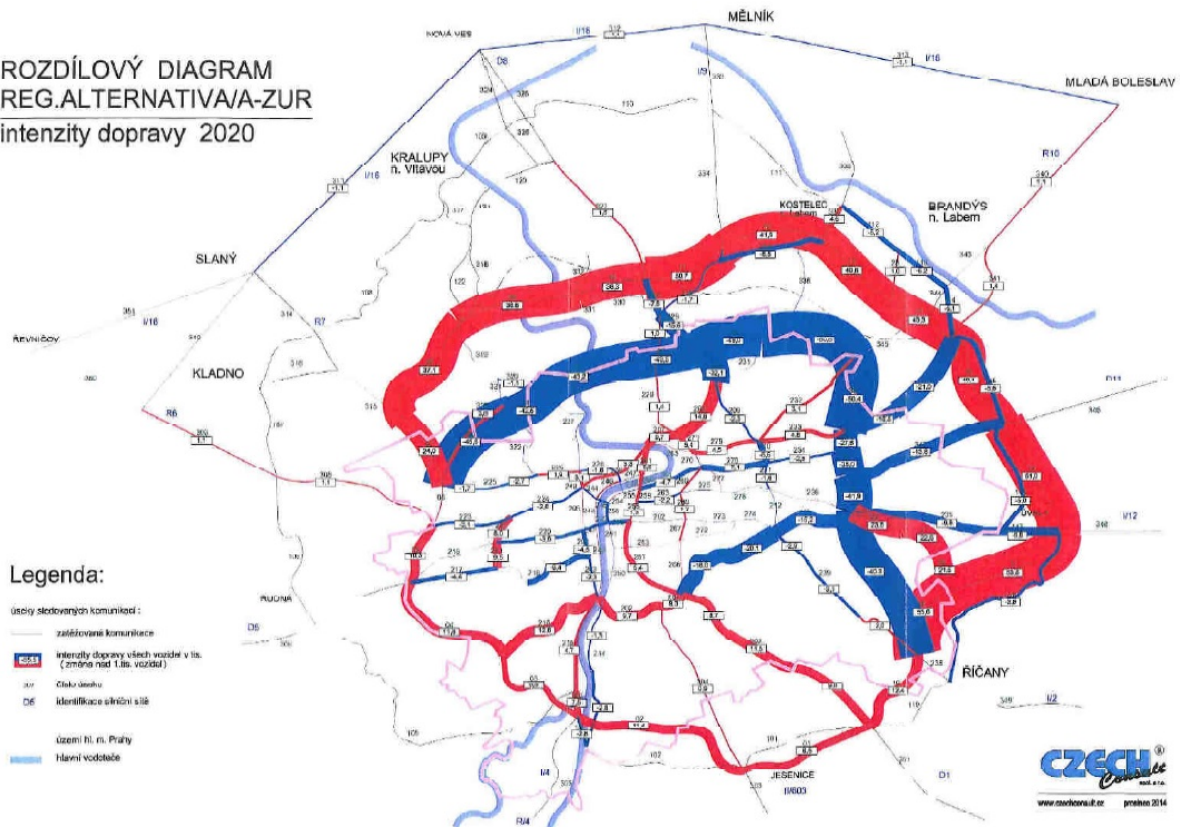


Obrázek 2 – Schéma sítě matematického modelu.



Obrázek 3 – Tranzitní doprava na území Prahy.

**ROZDÍLOVÝ DIAGRAM
REG.ALTERNATIVA/A-ZUR**
intenzity dopravy 2020

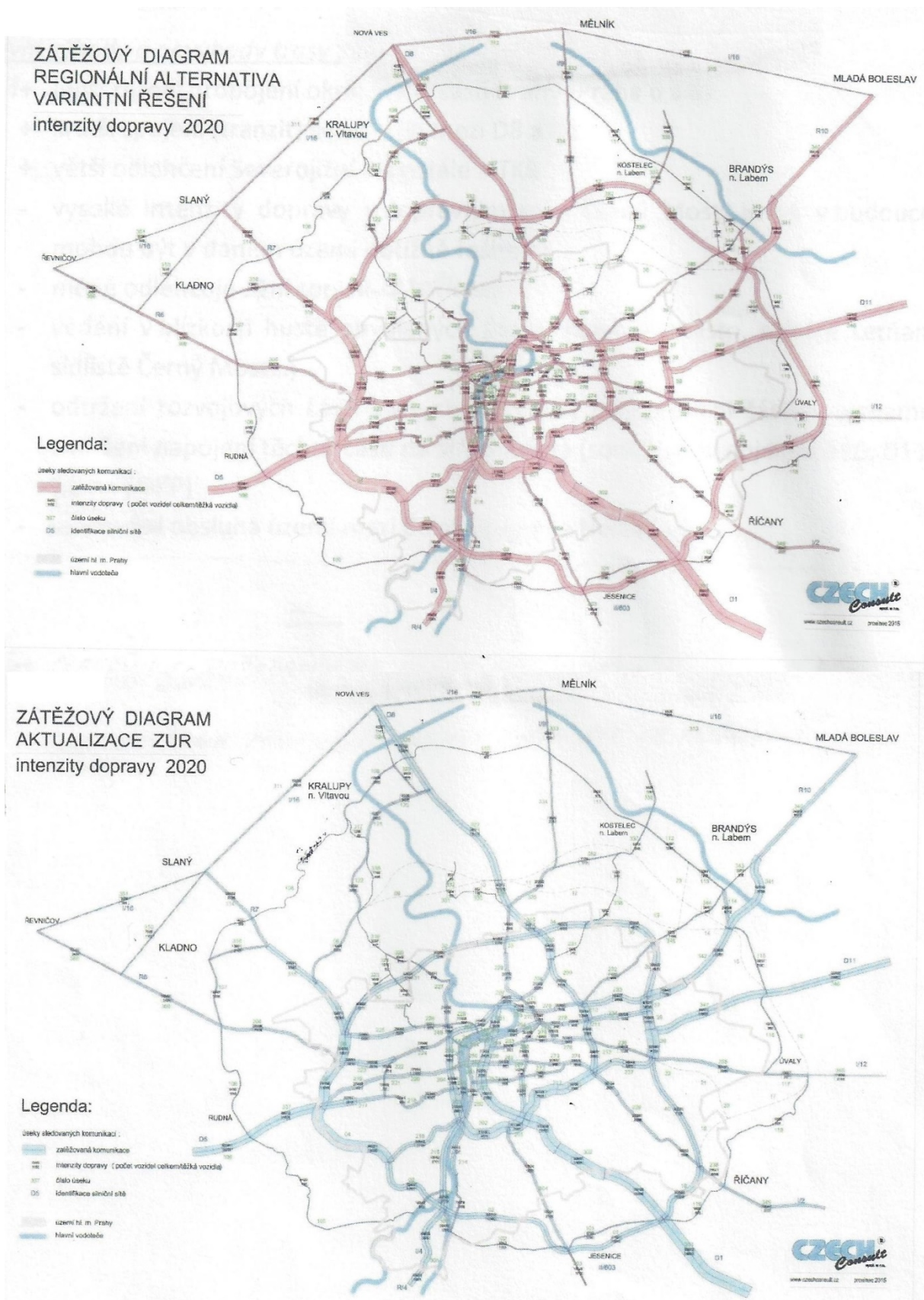


Obrázek 4 – Rozdílový diagram intenzit dopravy – alternativa REGIONÁLNÍ / A-ZÚR.

Rozdílový kartogram intenzit (obr. 4) udává rozdíl (nárůst/snížení) mezi indukovanou zátěží dvou alternativ tras na související, společné komunikační síti.

Vliv alternativy A-ZÚR a alternativy REGIONÁLNÍ
na související komunikační síť

Název (číslo) komunikace	Výchozí zatížení [voz./den]	Zatížení u alternativy REGIONÁLNÍ [voz./den]	Zatížení u alternativy A-ZÚR [voz./den]	Účinek na komunikační síť
Chodovská radiála	116 000	- 104 000	- 92 000	Pozitivní u obou alternativ, výhodnější u alternativy A-ZÚR
Spořilov – Zahradní město	128 000	- 84 000	- 64 000	Pozitivní u obou alternativ, výhodnější u alternativy A-ZÚR
Kutnohorská – Přátelství	31 164	- 25 712	- 28 134	Pozitivní u obou alternativ, výhodnější u alternativy REGIONÁLNÍ
Štěrboholská spojka	80 443	- 31 694	- 46 849	Pozitivní u obou alternativ, výhodnější u alternativy REGIONÁLNÍ
510 Satalice – Běchovice	82 683	- 70 486	97 377 + +	Negativní u alternativy A-ZÚR (stavba 511), pozitivní u alternativy REGIONÁLNÍ
Poděbradská	40 067	- 29 267	- 33 708	Pozitivní u obou alternativ, výhodnější u alternativy REGIONÁLNÍ
Novopacká	59 309	- 49 499	- 45 447	Pozitivní u obou alternativ, výhodnější u alternativy A-ZÚR
Kbelská	81 405	- 62 545	- 70 019	Pozitivní u obou alternativ, výhodnější u alternativy REGIONÁLNÍ
Městský okruh – TK Blanka	71 000	- 44 000	- 34 000	Pozitivní u obou alternativ, výhodnější u alternativy A-ZÚR
Zenklova	27 810	- 26 145	- 25 770	Pozitivní u obou alternativ, účinnost alternativ prakticky stejná
Podbabská – Kamýcká	24 823	- 23 743	- 24 128	Pozitivní u obou alternativ, účinnost alternativ prakticky stejná
Evropská	32 709	- 28 226	- 29 880	Pozitivní u obou alternativ, účinnost alternativ prakticky stejná
Rozvadovská	55 002	- 46 348	- 50 751	Pozitivní u obou alternativ, výhodnější u alternativy REGIONÁLNÍ



Obrázek 5 – Výsledné zátěže komunikační sítě.

Shrnutí

Hlavní výhody a nevýhody jednotlivých řešení lze shrnout následovně:

Hlavní výhody a nevýhody trasy SOKP dle aktualizace ZÚR

(průtah)

- nesplňuje požadavek, že trasa míjí sídelní útvary a připouští mísení dopravy místní a tranzitní – je v rozporu s TEN-T;
- průtah trasy Prahou bude trvale zhoršovat již nevyhovující klima, což je nežádoucí;
- + úroveň dopravní obslužnosti je nepatrně vyšší v Praze, v aglomeraci se neprojevuje;
- pozitivní vliv na související komunikační síť je minimální;
- + lepší řešení propojení okrajových částí Prahy (Praha 6 a Praha 8);
- + kratší spojení (tranzit) sever–jih mezi D8 a D1;
- + větší odlehčení Severojižní magistrále a TKB;
- vysoké intenzity dopravy v dopravním uzlu Černý Most, které v budoucnu mohou být v daném území obtížně řešitelné;
- méně odlehčuje Jižní spojce – Spořilovu;
- vedení v blízkosti hustě obydlených území (Severní město, sídliště Letňany, sídliště Černý Most, ...);
- odtržení rozvojových částí na východě Prahy od centrální části a významné zhoršení napojení těchto částí na střed města (souběh s napojením D10 a D11 na SOKP);
- nulová obsluha území mezi Čelákoviciemi a Neratovicemi.

Hlavní výhody a nevýhody REGIONÁLNÍ alternativy trasy SOKP

(obchvat)

- + splňuje veškeré požadavky TEN-T – míjí sídelní útvary a připouští mísení dopravy místní a tranzitní v zanedbatelném rozsahu;
- + obchvat Prahy vyloučí těžkou dopravu z města a zajistí zlepšení klimatu do budoucna;
- úroveň dopravní obslužnosti v aglomeraci se zvýší, v Praze se neprojeví;
- + pozitivní vliv na související komunikační síť Prahy selepší;
- + kratší spojení (tranzit) ve směrech východ–západ (především D5–D11 a D5–I/12) a jih–severovýchod (především D4–D11, I/12 a D1–D11, I/12);
- + zlepšení dopravní obslužnosti území mezi Čelákoviciemi a Neratovicemi, lepší napojení Kostelce nad Labem;
- + trasa vedena dále od hustě obydlených území, zachování integrity území hl. města Prahy;
- + převzetí dopravy některých komunikací II. a nižší třídy (II/101, přeložka II/240, II/244);

- + zklidnění průjezdu dvojměstím Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a městskými částmi Újezd nad Lesy, Běchovice bez dalších investic – přivaděče spolu s trasou nahradí mj. obchvat Brandýsa nad Labem (západní spojka mezi II/610 a II/101) a přeložku I/12 mimo střed MČ Újezd nad Lesy a Běchovice;
- horší propojení okrajových území hl. m. Prahy na levém a pravém břehu Vltavy v severním segmentu města;
- menší míra odlehčení severního území Prahy (TKB, Liberecká) a Severojižní magistrály.

3.2 Atribut ekologický

Zpracoval: **Kolektiv autorů**

Při návrhu dopravní infrastruktury jsou ve vztahu ke složkám životního prostředí především rozhodující vlivy na obyvatelstvo – veřejné zdraví.

Ostatní složky, tj.:

- vliv na ZCHÚ, EVL, ÚSES, faunu a flóru;
- vliv na vody, půdu, přírodní zdroje;
- vliv na antropogenní systémy

Ize označit jako méně významné.

A. **Vlivy na obyvatelstvo (veřejné zdraví)**

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo jsou dominantní nepříznivé vlivy hluku a imisí škodlivin z dopravy na obyvatele nebo uživatele dotčeného území. Hodnocení zdravotních rizik obecně vychází z hlukové a imisní situace.

Základním ukazatelem na úrovni koncepce, který popisuje vliv na obyvatelstvo, **je počet dotčených obyvatel a vzdálenost obytné zástavby od trasy.**

Z hodnocení průchodu jednotlivých koridorů územím vyplývá, že obě navržené trasy se v maximální možné míře vyhýbají zástavbě, ale vzhledem k hustému osídlení **v zájmové oblasti A-ZÚR se přibližují na vzdálenost menší než 500 m.**

Na základě sdělení Českého statistického úřadu – odd. informačních služeb (14. 10. 2015) z hlediska počtu potenciálně zasažených obyvatel s trvalým bydlištěm v užším a širším pásu (tj. 1000 m celkem) v alternativě A-ZÚR je 46 650 občanů a u alternativy REGIONÁLNÍ 20 900 občanů (tj. 2,23krát více u alternativy A-ZÚR). Tento údaj neobsahuje občany s přechodným bydlištěm, občany dojíždějící za prací a občany (studenty) se sezónním bydlištěm (9 měsíců). Pokud tyto vezmeme v úvahu a připočteme index změny počtu obyvatel k roku 2030, vychází

pro alternativu A-ZÚR cca 100 000 dotčených obyvatel,

pro alternativu REGIONÁLNÍ cca 25 000 dotčených obyvatel,

tedy rozdíl je čtyřnásobný.

Z hlediska hygienického dochází v oblasti Běchovice – Černý Most – Satalice již nyní k překročení hygienických limitů.

V rozsudku Nejvyššího správního soudu čj. 1 As 135/2011 – 246 z 31/1/2012 v kap. III D je jasně řečeno a podrobně odůvodněno, že

„do území s překročenými limity nelze umístit další zdroje znečištění, byť by se jednalo o malá dílčí ‚přetížení‘, která sama o sobě mají jen vcelku nepatrný vliv.“

V našem případě je ‚přetížení‘ masivní a zcela zásadní, čili situace by měla být úplně jasná; do území s překročenými limity v žádném případě umístit dálnici nelze. Tedy ani SOKP v alternativě A-ZÚR v území Satalice – Černý Most – Běchovice.

B. Vlivy na ZCHÚ, EVL, ÚSES, faunu a flóru

Zvláště chráněná území a evropsky významné lokality Natura 2000

Alternativa A-ZÚR zasahuje do PP Sedlecké skály a PP Zámky. U obou ZCHÚ dochází k záborům zvláště chráněných území a dojde tak k ovlivnění předmětu ochrany těchto ZCHÚ.

A-ZÚR zasahuje také do evropsky významné lokality (EVL) Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlice, i když je EVL přerušena (zřejmě administrativně) v místě potencionálního průchodu trasy A-ZÚR. Dojde tak k přerušení kontinuity stanovišť, které jsou předmětem ochrany EVL. Přerušení EVL v místě koridoru nemá odborné zdůvodnění (Volf et Volfová, 2014).

V blízkosti trasy se nachází také přírodní rezervace (PR) Roztocký háj – Tiché údolí.

Zkapacitnění stávající silnice stavby 510 varianty A-ZÚR vede v blízkosti PP Chvalský lom a mostem přes PP Počernický rybník. U stavby 511 se jedná o významný zásah do PP Lítožnice. Přímé zásahy do těchto ZCHÚ nelze vyloučit.

Varianta REGIONÁLNÍ neprochází přes žádné ZCHÚ (PR Mýto je od trasy vzdáleno asi 450 m). Z hlediska vlivu na přírodní park Dolní Povltaví je mostní objekt regionální varianty cca 70 m nad Vltavou a vede ve vzdálenosti 50 m od národní přírodní rezervace (a EVL) Větrušická rokle. Dle Expertního posouzení vlivů záměru na EVL (Volf et Volfová, 2014) a dle stanoviska MŽP byl **významný negativní vliv na tuto lokalitu vyloučen**.

Koridor regionální alternativy lze z hlediska vlivu na EVL a na ZCHÚ označit jako vhodnější než koridor A-ZÚR.

Územní systém ekologické stability

Trasa alternativy A-ZÚR zasahuje do dvou nadregionálních biocenter, nadregionálního koridoru Vltavy a do dvou regionálních biocenter a jednoho regionálního biokoridoru. **Vlivy na územní systém ekologické stability lze u varianty A-ZÚR hodnotit jako významně negativní**.

Také regionální varianta kříží dva nadregionální biokoridory (včetně NRBK Vltavy) a dvě regionální biocentra. Celkově lze však **vlivy REGIONÁLNÍ varianty na ÚSES označit jako málo významné**.

Fauna a flóra

Obě alternativy jsou z hlediska vlivů na faunu a flóru vcelku srovnatelné. Výrazný rozdíl v zásahu do biotopu zvláště chráněného druhu rostliny nebo živočicha se nepředpokládá ani u jedné z alternativ. Jejich výskyt však nelze vyloučit.

C. Vlivy na vody, půdu, přírodní zdroje

Vlivy na povrchové vody

Silniční infrastruktura obecně může ovlivňovat kvantitu a kvalitu odtékajících povrchových vod. Při použití příslušných technických opatření hydrologické poměry a kvalita vody v povrchových vodotečích s výjimkou potenciálních havarijních situací nebude významněji ovlivněna. REGIONÁLNÍ alternativa kříží cca 18 povrchových vodotečí (např. Vltava, Hovorčovický potok, Zelenečský potok, Čelákovický potok, Přišimaský potok, Rokytka, Říčanský potok aj.). Varianta A-ZÚR kříží 15 vodotečí (např. Vltava, Třeboradický potok, Mratínský potok, Chvalka, Svěpravický potok, Rokytka, Říčanský potok, Pitkovický potok aj.).

Obě alternativy lze z tohoto hlediska označit za vcelku srovnatelné.

Vlivy na půdu

Realizace obou záměrů je spojena s trvalým nebo dočasným zábořem zemědělského půdního fondu, případně pozemků určených k plnění funkcí lesa.

REGIONÁLNÍ alternativa i alternativa A-ZÚR SOKP prochází územím se zemědělskými plochami využívanými zejména jako orná půda (ZPF). Na základě délky a šířkového uspořádání navržených komunikací **lze odhadnout zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) ve výši cca 250 ha u alternativy A-ZÚR a cca 350 ha u alternativy REGIONÁLNÍ.** Bonitně se jedná převážně o třídy I. a II., které lze ze zemědělského půdního fondu odejmout výjimečně, např. pro liniové stavby zásadního významu, jakou však SOKP beze sporu je.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Vliv na horninové prostředí nebude ani v jedné zvažované alternativě významný. Potencionální přebytky výkopku v důsledku zemních prací musí být řešeny projektovou dokumentací a neměly by být ukládány na skládku, ale nabídnuty k dalšímu využití – protihlukové valy podél trasy.

REGIONÁLNÍ alternativa zasahuje do chráněného ložiskového území (CHLÚ) Husinec ID 0160000 (stavební kámen) v oblasti mezi Husincem a Klecany a do CHLÚ Brázdím ID 10700000, resp. netěženého dobývacího prostoru ID 70362 (cihlářská surovina).

D. Vlivy na antropogenní systémy a estetické hledisko

Vlivy na historické, kulturní a archeologické památky

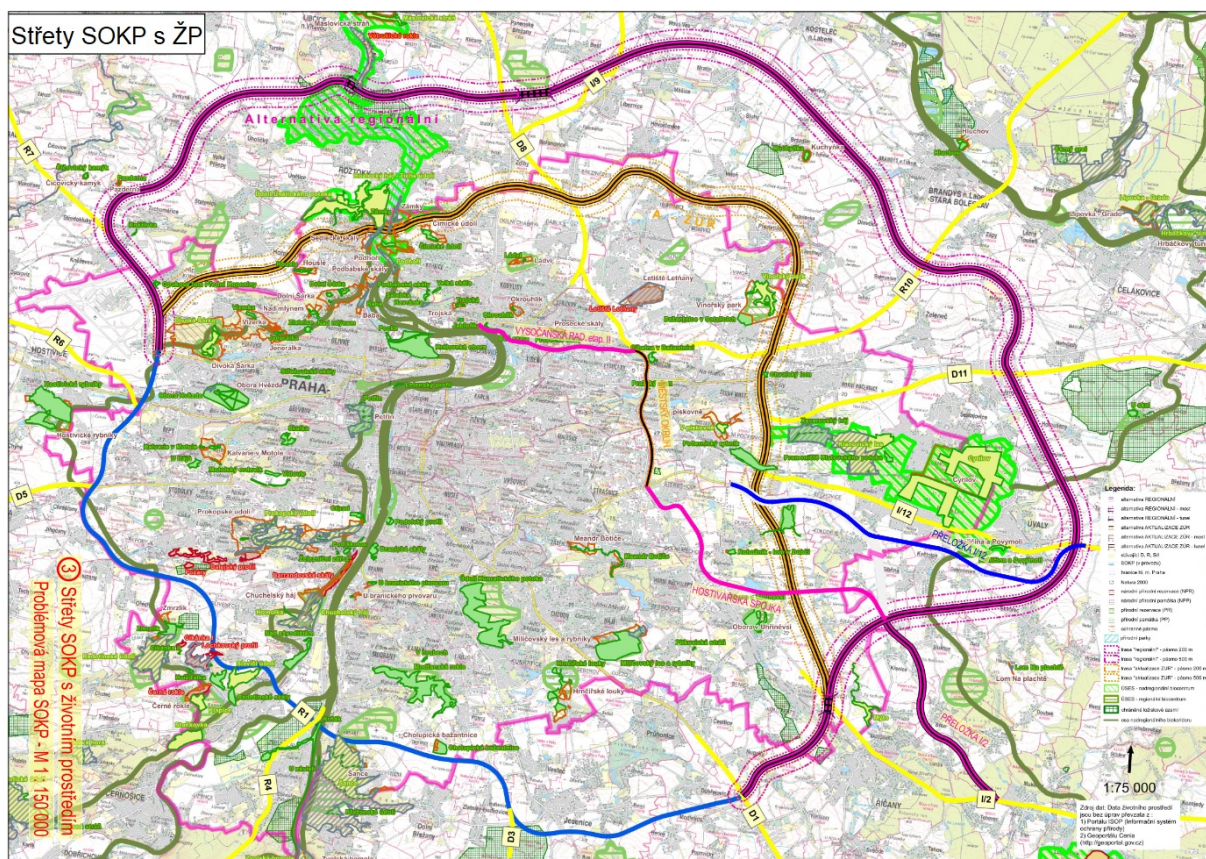
V trase alternativy A-ZÚR byla identifikována archeologická lokalita Zámky-Bohnice. Před potenciální výstavbou by zde měl být proveden záchranný archeologický výzkum. Jiné významné vlivy na historické, kulturní a archeologické památky se ani v jedné zvažované alternativě nepředpokládají.

Vlivy na krajinný ráz

Ochrana krajinného rázu je vymezena § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Jedná se o složitou kategorii s vysokým stupněm subjektivity při hodnocení.

Alternativa A-ZÚR významně negativně zasahuje do přírodního parku (PP) Draháň-Trója, méně významně do PP Šárka-Lysolaje. Trasa A-ZÚR dále prochází přes PP Klánovice-Čihadla (stavba 510) a zasahuje do PP Říčanka.

REGIONÁLNÍ alternativa naproti tomu přetíná a částečně ovlivňuje přírodní park Dolní Povltaví, méně pak negativně ovlivňuje PP Rokytky.



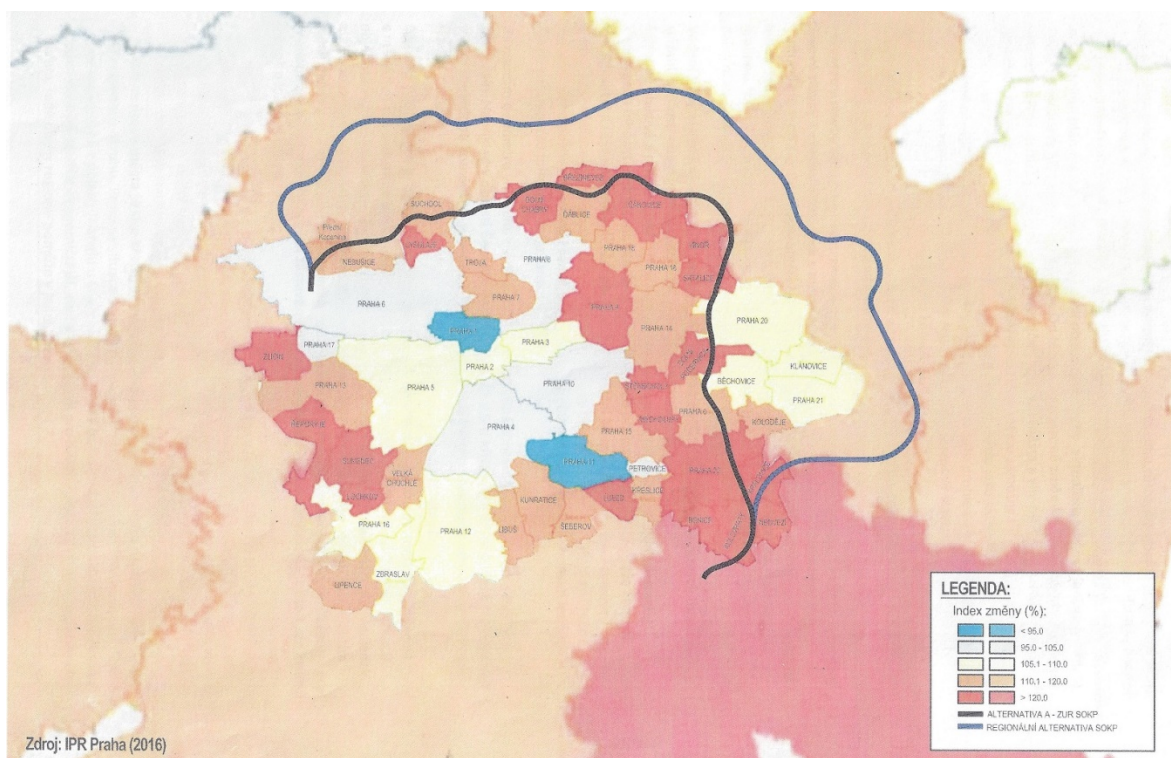
Obrázek 6 – Střety SOKP s životním prostředím.

3.3 Atribut urbanistický – územní

Zpracoval: **Ing. arch. Jiří GEBERT, Ing. arch. Tomáš VÍCH**

Úvodem je nutno uvést, že **SOKP z hlediska dopravní obslužnosti slouží jak hl. m. Praze, tak i Středočeskému kraji, v rozsahu území metropolitního plánu, minimálně v aglomeraci Prahy.**

Hlavní město Praha má nyní cca 1,30 miliónů obyvatel s konečným výhledem cca 2,0 milióny. Středočeský kraj má nyní cca 1,37 mil. obyvatel. Aglomerace Prahy, která vytváří prstenec v šířce 10–15 km o ploše 120 km², má cca 350 tisíc obyvatel. To znamená, že na cca 1/5 plochy kraje žije cca 1/4 obyvatel kraje při hustotě osídlení cca 160 obyvatel/km². Průměrná hustota osídlení Středočeského kraje je 124 obyvatel/km² a hustota osídlení hlavního města Prahy je cca 2600 obyvatel/km². Uvedená čísla naznačují, že **obtížnost stanovení trasy SOKP v extravilánu mimo město je cca 20x snazší**, což demonstruje grafické znázornění tras SOKP v souvislosti s indexem změny počtu obyvatel mezi lety 2015 a 2030, a je též **názornou ukázkou nesmyslnosti návrhu trasy A-ZÚR územím s největší hustotou osídlení.**



Obrázek 7 – Index změny počtu obyvatel mezi lety 2015 a 2030 dle pražských městských částí.

Rozvoj města je komplexní mechanismus synergií hospodářského růstu, fungování podnikové sféry, infrastruktury a stavebního rozvoje s dobře fungující státní správou a samosprávou. **V plánu rozvoje není místo pro architektonicko-urbanistické experimenty a autorské nebo ideologické floskule.**

Metropolitní plán nadále počítá s dopravní obslužností Prahy aktualizovanou variantou A-ZÚR. Ta vychází z varianty ZÁKOS z let 1961/1962. Od té doby se zásadně změnila nejen hustota dopravy (narostla 15krát), ale změnilo se i investiční prostředí města a vliv na rozvoj území v tržním prostředí. Nakonec a zcela zásadně se změnily i názory na město samotné, jedná se zejména o přístupu jako města pro život a kvalitní bydlení (dříve nové město jako sídliště). Ve variantě A-ZÚR se objevují starší záměry, jejichž smysl je často problematický a někdy jednoznačně pro město negativní (nové stavby, vč. tunelových v rámci dokončení MO, tj. vnitřního Městského okruhu, ale i trasování nových městských komunikací).

V moderním názoru na urbanismus patří dopravě funkce obslužná, tedy podřízená generálnímu pohledu na rozvoj města, a ne funkce tranzitní.

Parametry stavby dálničního typu znamenají zábor území v městském prostoru, a to v šíři 50 m, v délce liniové stavby a s řadou křižovatek s mnohonásobnými plošnými nároky. Při umístění trasy v intravilánu vzniká **cézura nebo umělá bariéra uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby dané blízkostí lokalit a funkcí, které jsou dosud ošetřené souvislou zástavbou nebo krajinou.** Vedlejší vyvolané investice pak musí zajistit prostupnost území, mosty nebo nadjezdy dálniční trasy, které vzniknou z nároků lokální městské struktury.

Vedení trasy zastavěným územím pak znamená i nutná opatření k snížení hlukových hladin a i snížení rychlosti obvykle na 80 km/hod. a celkové zpomalení provozu.

Podobně hluková a prašná zátěž (smog) prakticky vylučuje obytné a administrativní stavby v odstupech menších než 500 m. Stavba dvou efektivních protihlukových stěn může cenu až zdvojnásobit a řešení v tunelech až zešestinásobit, opatření ke snížení prašnosti a omezení tvorby smogu jsou realizovatelná pouze cestou snížení intenzity dopravy (např. vyloučit tranzitní dopravu, zejména kamionovou). Konečně i samotný provoz tunelu Blanka během osmi až deseti let bude znamenat v součtu tolik, kolik stála samotná stavba.

Na menším perimetru vnitřního okruhu vzniká i nepřijatelná koncentrace křižovatek s městskou silniční sítí. Například v oblasti Černého Mostu se počítá s pěti křižovatkami na čtyřech kilometrech trasy s následnou komplikací provozu a **řešením neodpovídajícím standardu komunikací tohoto typu.**

Dálniční komunikace je dobře využitelná pro logistická centra, která do města evidentně nepatří. Hustota obyvatel proklamovaná městem Praha pak může být vyvážena jen zástavbou ploch zeleně a chráněných území nebo objemnou zástavbou v nevhodných lokalitách. Stavba dálničního typu v intravilánu má za následek nižší bonitu a cenu pozemků v takto rozděleném území. Relevantní je proto otázka, zda využitím ploch města pro dálniční stavbu nevzniká Praze doložitelná škoda pro nemožnost využít území pro ekonomicky přínosnější městskou zástavbu nebo zachovat hodnotnou krajinu, důležitou pro kvalitu a bonitu lokality a městských částí.

Například stavba 519 je dle prosazované A-ZÚR v prostoru Čimic a Dolních Chaber vedena přes přírodní park Draháň-Troja, kde místo likvidace zeleně by mohla být tato zezeň rozšířena a území využito pro obyvatele severního města (Bohnice, Čimice, ...) pro rekreaci. Navíc je trasa vedena v ose přistávací dráhy letiště Václava Havla a již nyní je území zatíženo hlukem přistávajících a startujících letadel. **Tak touto stavbou toto území již nyní přetížené dopravou zatížíme ještě více.**

Okruh na území města je sice kratší, ve skutečnosti dálková doprava Prahu neobjíždí dokola, ale jen po segmentu okruhu. Proto se situace jeví zcela jinak, když posoudíme konkrétní destinace, takže skutečná délka objezdu se u porovnávaných alternativ liší o pouhé 4 km ve prospěch A-ZÚR, což je zanedbatelné. Například doprava výrobků z oblasti průmyslové zóny Triangle u Chomutova do Mladé Boleslavi bude po regionálním okruhu prakticky stejná jako po A-ZÚR, bude však ekologičtější pro město i krajinu. **Vedení okruhu v regionální trase řadě obcí v regionu pomůže v jejich rozvoji.**



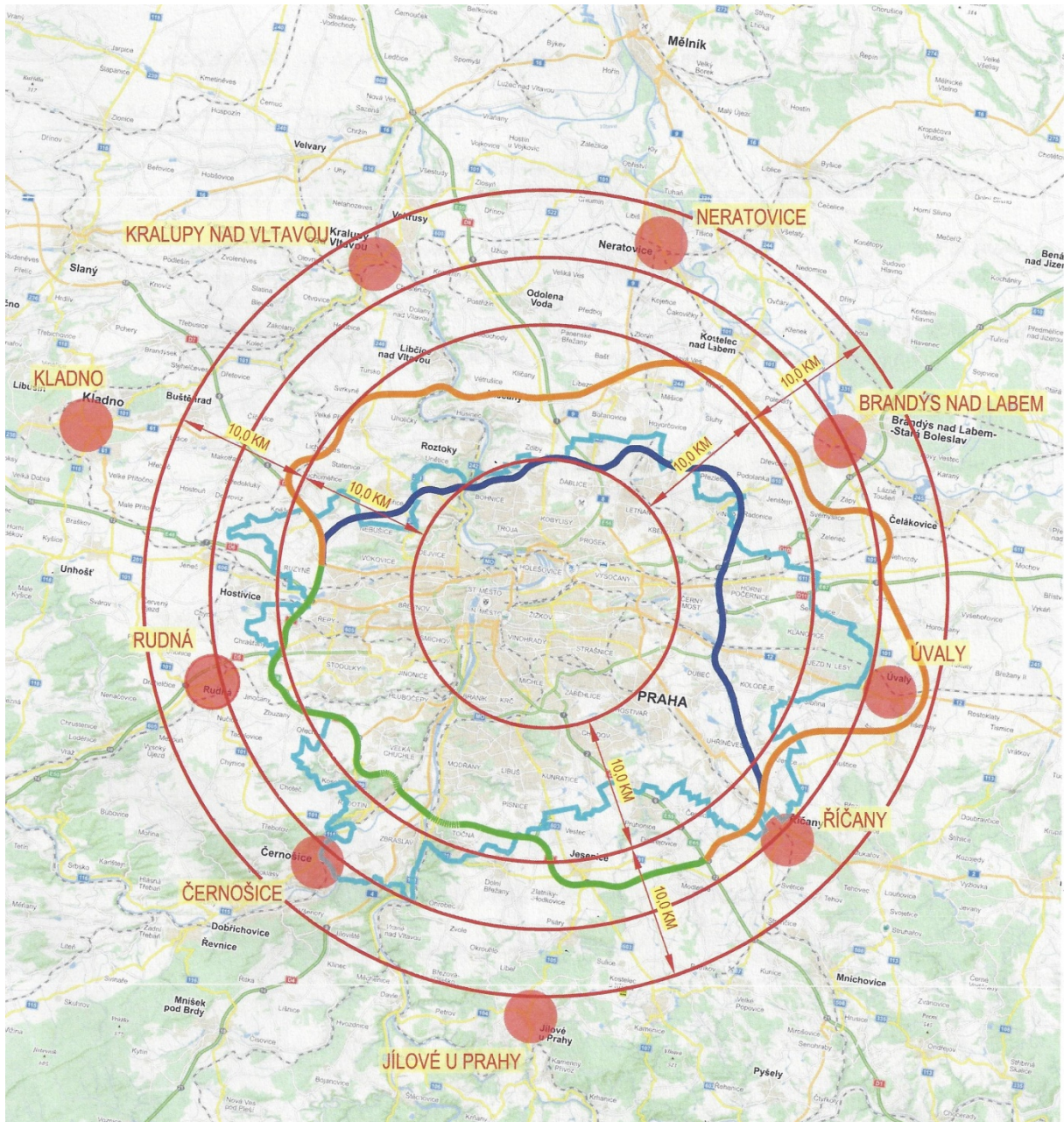
Z hlediska územního projednání a schválení trasy SOKP nejsou relevantní témata (rizika) nyní uváděná akademiky v „Komplexním posouzení SOKP“ (2016):

- *zpoždění a časový průtah přípravy stavby*
odvisí od schopnosti/neschopnosti správní administrativy – totožné pro každou alternativu;
- *nesoulad se stávajícími územními plány*
územní plány nejsou rozhodující pro povolení nadmístního záměru (dálnice), postačuje průkaz souladu se ZÚR, které musí být aktualizovány každé čtyři roky;
- *výměra záboru ZPF*
při neexistenci ochrany ZPF v současnosti je kritérium nerelevantní, ale stávající zábory se jeví jako plýtvání ZPF na dočasné stavby (logistická centra).



Pro stavby celorepublikového významu (SOKP) ve smyslu PÚR, ve znění aktualizace č. 1, se uvádí důvody vymezení stavby SOKP:

- **převedení tranzitní silniční dopravy mimo zastavěné sídelní útvary,**
- **účinná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti,**
- **součást TEN-T, dodržení požadovaných zásad a standardů.**



Obrázek 8 – Aglomerace hlavního města Prahy – 9 satelitů Prahy.

Závěr

Hlavním nedostatkem je absence posouzení alternativ SOKP s ohledem na vlastní dopravní řešení. Pro metropolitní zázemí Prahy by bylo velkým přínosem vyhotovení územní studie v souladu s požadavkem PÚR ČR, která by přinesla kompletní prověření možností rozvoje celého regionu včetně jeho dopravního napojení v celorepublikovém kontextu.

3.4 Atribut ekonomický

Zpracoval: **HBH Projekt, spol. s r. o.**

A. Úvod

Nejen Praha, ale i celý bezprostředně přilehlý region severně a východně Prahy velmi trpí častými kongescemi dopravy, které jsou významnou měrou způsobeny nedokončeným Silničním okruhem kolem Prahy (SOKP), v obecné rovině potom **neexistencí kapacitní komunikace, která by dostatečně komfortně odvedla z Prahy nejenom veškerou tranzitní dopravu, ale mohla zajišťovat i distribuční funkci mezi jednotlivými pražskými radiálními**. Tato mnohdy podceňovaná funkce je téměř stejně důležitá především pak s ohledem na minimalizaci případných ztrát vzniklých v důsledku vážného kolapsu dopravy na některé z radiál.

Silniční okruh kolem Prahy (dále SOKP) má nezastupitelnou roli především v ochraně hlavního města Prahy před zbytnou tranzitní dopravou mezi jednotlivými nadregionálními komunikacemi, které se v prostoru Prahy stýkají. Poslední dokončené úseky SOKP v jihozápadním sektoru (stavby 512, 513 a 514) v roce 2010 propojily dálnice D1 a D5 a tím odvedly zbytnou tranzitní dopravu především z městských částí Barrandov a Braník a významně přispěly ke zvýšení úrovně kvality dopravy na městském okruhu v tomto sektoru Prahy. Nadále však zůstává kritická dopravní situace v městských částech Spořilov, Počernice a Černý most.

Vážná situace však není jenom v samotné Praze. Kriticky přetížené jsou také mnohé další regionální komunikace, ať již v celých svých délkách, nebo jenom třeba dílčích úsecích. Mezi tyto komunikace patří silnice II/101, která v mnohých částech supluje pomyslný silniční pražský okruh, silnice I/16, která na území Středočeského kraje spojuje nejvýznamnější dopravní koridory nebo silnice II/240, jejíž charakter dlouhodobě neodpovídá intenzivnímu rozvoji bydlení severně od Prahy.

Základní myšlenkou posuzované regionální alternativy SOKP je vyloučení kamionové dopravy z hlavního města Prahy v co nejkratší době a za co nejmenší náklady při respektování hygienických, ekologických a územních podmínek města a dotčených obcí Středočeského kraje.

V současné době je intenzivně připravována stavba 511, jejíž realizace by bezesporu významně přispěla řešení problému Spořilova, ale **na úkor městských částí Počernice, Černý Most, Běchovice**. Další stavby pražského okruhu (510, 518, 519 a 520) jsou z nejrůznějších důvodů v plánech výstavby dle SESTRA II odsunuty až do dlouhodobého výhledu a je tedy zřejmé, že nemohou být zprovozněny před rokem 2040. Případné kompletní dokončení před rokem 2040 tak, jak je s ním zvažováno v modelu HDM-4, je z důvodu metodiky HDM, která pro posouzení alternativ vyžaduje stejné období, spíše optimistickým předpokladem při zvážení náročných tunelových i mostních staveb, především na stavbách 518 a 519, a s tím související investiční náročností.

Na základě neustálého rozvoje obytné, obchodní i průmyslové zástavby v severovýchodním sektoru Prahy je zřejmé, že stávající komunikace nebudou schopny do doby dokončení SOKP přenést jak předpokládaný obecný růst dopravy, tak nárůst dopravy generovaný novou výstavbou. Zároveň nelze tuto novou výstavbu na území hlavního města Prahy a jeho bezprostředním okolí zcela blokovat.

Je evidentní, že vzhledem k prodlení, které nastalo mezi zahájením budování SOKP a jeho aktuálním stavem, tedy dokončením pouze v jihozápadním sektoru, je nutné se zabývat v severovýchodním sektoru odsunem SOKP dále od centra Prahy, do polohy, která je již převážně na území Středočeského kraje a v některých úsecích byla dříve sledována pro tzv. aglomerační okruh.

Zároveň je potřeba hledat možnosti jak s minimalizací stavebních nákladů zprovoznit SOKP alespoň v provizorní podobě v co nejkratším časovém horizontu tak, aby vůči Praze plnil řádně funkci obchvatu, především pro vzájemné vztahy mezi 12 hlavními vstupy do města. Výše uvedeným podmínkám **plně vyhovuje regionální alternativa dokončení SOKP v úseku D1 – D7**. Etapovitá úprava trasy je v úseku D1 – D10 identická s aglomeračním okruhem a v úseku Dlouhá Míle – Velké Přílepy s přeložkou silnice II/240.

Výstavba SOKP v regionální variantě však umožní mnohem efektivnější napojení a využití několika dalších staveb, které by musely být realizovány bez ohledu na realizaci regionální alternativy SOKP, a jiné stavby významně zkracuje, nebo úplně nahrazuje. **Nejvýznamnější z nich je přeložka silnice I/12 v obchvatu obcí Běchovice, Újezd nad Lesy a Úvaly, a silnice I/2 vedená mimo obce Říčany a Uhřetěves**, které jsou dílem nahrazeny přímo SOKP a dílem zahrnuty do modelu HDM-4 pomocí úseků MÚK Sibřina – MÚK Dubeč. Podobně významnou komunikací je přeložka silnice II/240, která dočasně využije poloviny budoucího profilu SOKP v úseku MÚK Tursko – MÚK Kněžves. **Plně nahrazeny jsou nezbytné budoucí obchvaty měst Kostelec nad Labem a Brandýs nad Labem – Stará Boleslav ve směru silnice II/101.**

Silnice II/101 v jednotlivých segmentech formálně supluje scházející silniční okruh kolem Prahy. Skládá se z úseků velmi rozdílného charakteru, od úseků relativně komfortních až po úseky stěží odpovídající požadavkům na silnice III. třídy. Silnice prochází mnoha většími i menšími obcemi i městy kolem Prahy. I její dopravní význam se vzhledem k délce a území mění. Významnou hospodářskou osu severně Prahy tvoří především úsek Neratovice – Brandýs nad Labem.

V obou alternativách však dochází k významným změnám rozložení dopravních intenzit již ve střednědobém výhledu, tedy do roku 2025.

V alternativě A-ZÚR dojde v tomto období ke zprovoznění stavby 511, tedy propojení D1 s již provozovanými úseky R1 (od r. 2016 označovanými jako D0) v prostoru Černý Most. Tímto propojením dojde nejenom k vyloučení těžké nákladní dopravy ze Spořilovské spojky a její zavedení do oblasti Černý Most, ale i k dalším významným přesunům dopravy, ale pouze v omezeném území. Ostatních částí Prahy a jejího okolí se zprovoznění stavby 511 z hlediska dopravních intenzit téměř

nedotkne. Proto je pro mezidobí, než bude kompletně dokončen SOKP v trase A-ZÚR, použit dopravní model stávajícího stavu pouze s úpravami dle submodelu dokumentovaného.

V alternativě REGIONÁLNÍ je podobný princip použit pro období po dokončení celého okruhu, i když bez střední části (stavba 520). Uzavření kompletního okruhu – směrově dělených čtyřpruhových komunikací – má zcela zásadní dopad na rozložení intenzit na celé posuzované síti. Rozložení intenzit již bude velmi podobné jako po kompletním dobudování okruhu. Pro výpočet HDM-4 byla zpracována pro regionální alternativu interní subvarianta dopravního modelu výhledového stavu, kde pro následující roky až do doby zprovoznění stavby 520 je zvažováno, že intenzity stavby 520 (výhledový stav) dočasně přitíží paralelní úseky stávající sítě komunikací v trasách D8, Kbelské, Vysočanské radiály (I. etapa) a D10.

B. Srovnání nákladů a přínosů alternativy REGIONÁLNÍ s alternativou A-ZÚR

Skladba **nákladů/přínosů v NPV** 2019 až 2070 – srovnání variant

Skladba nákladů/přínosů v NPV (při diskontní sazbě 5,5 %)	REGIONÁLNÍ [mil. Kč]	A-ZÚR [mil. Kč]
Investiční a provozní náklady správce	-22 457,41	-30 870,90
Úspory uživatelů v údržbě a provozu	-3 804,84	28 017,87
Časové úspory uživatelů	73 242,39	84 430,65
Úspory z dopravních nehod	2 653,58	1 732,55
Celkem NPV	49 633,72	83 310,17

NPV (Net Present Value) – čistá současná hodnota je finanční veličina vyjadřující celkovou současnou hodnotu všech peněžních toků souvisejících s investičním projektem. Čistá současná hodnota se používá jako kritérium pro hodnocení výnosnosti investičních projektů. Hlavní výhodou tohoto kritéria je zohlednění faktoru času.

Základní výsledky výpočtu ekonomické efektivity – srovnání variant

Ukazatel	REGIONÁLNÍ	A-ZÚR
Kapitálové náklady bez DPH (2014)	34 961,000 mil. Kč	55 331,000 mil. Kč
NPV – při diskontní sazbě 5,5 %	49 633,722 mil. Kč	83 310,169 mil. Kč
IRR – vnitřní výnosové procento	12,41 %	18,61 %
BCR – rentabilita nákladů	3,210	3,699
Úspora provozních nákladů uživatelů sítě	6,4 %	24,5 %
Úspora času	90,8 %	73,9 %
Úspora ze snížení dopravních nehod	2,9 %	1,5 %

Základní výsledky (rok 2015) je nutno aktualizovat k roku 2020.

Z porovnání obou variant je zřejmý nesporný ekonomický přínos dokončení SOKP v jakékoliv alternativě a pokud možno v co nejkratším časovém období.

Z ryze ekonomického hlediska varianta REGIONÁLNÍ přináší mnohem větší úspory času všech uživatelů silničního provozu. Oproti variantě A-ZÚR je však významně delší, a proto je méně výhodná z hlediska provozních nákladů i případných úspor ze ztrát z dopravních nehod.

Vzhledem k rozsahu ovlivněné sítě a zcela zásadnímu významu co nejrychlejšího dokončení SOKP jsou celkové stavební náklady nepodstatnou veličinou. V rámci testů citlivosti bylo prokázáno, že i při více než dvojnásobném růstu celkových nákladů je stavba SOKP v REGIONÁLNÍ alternativě stále ekonomicky efektivní a v podstatě totéž platí i pro variantu A-ZÚR. Celkové náklady na stavbu jsou tedy limitující spíše s ohledem na možnosti jejich čerpání ze státního rozpočtu, případně z jiných zdrojů.

C. Shrnutí

Realizace projektu „Dostavba SOKP“ přináší významné zlepšení pro veškerou dopravu v pražské aglomeraci. Intenzity dopravy na mnohých úsecích stávající sítě komunikací již významně překračují jejich kapacity, alternativní dopravní trasy nejsou na zvyšující se dopravní nároky nijak uzpůsobeny a v mnoha případech v podstatě neexistují. Současně jsou stále více zahlcovány dopravou klíčové pražské radiály i některé významné regionální silnice, kolem kterých v uplynulých desetiletích probíhal a bezesporu i dále bude probíhat intenzivní rozvoj bydlení a souvisejících služeb.

Tyto skutečnosti se významně podílejí na zcela nedostatečné úrovni kvality dopravy na mnoha úsecích stávajícího ZÁKOSu, a to včetně **provozovaných úseků R1 (od roku 2016 označovaných jako D0) v oblasti Běchovice – Černý Most – Satalice, který však i vzhledem k hustotě MÚK má čistě charakter středního městského okruhu, a to i přes případné zkapacitnění nebude schopen plnit obě funkce, tedy i funkci silničního okruhu kolem Prahy v rámci TEN-T.**

Na severní části okruhu A-ZÚR jeho výstavbu, vzhledem k dlouhé prodlevě od plánovacích období, významně předběhla rozsáhlá investiční činnost, která případné vedení okruhu velmi významně prodražuje formou vynucených dlouhých tunelových úseků.

Oproti tomu REGIONÁLNÍ alternativa SOKP prochází dnes mnohem méně využívaným územím a **v mnoha úsecích významně napomůže kapacitním problémům nejenom pražského ZÁKOSu, ale i některých regionálních komunikací, a to při celkově mnohem menších nárocích na státní rozpočet.**

Regionální varianta SOKP dílem nahrazuje a umožňuje připravovanou a velmi nutnou přeložku silnice II/240 (úsek Dlouhá Míle – Tursko – Úžice (D8)) a zatím ne příliš dokumentované, ale přesto velmi potřebné obchvaty měst Kostelec nad Labem a Brandýs nad Labem na silnici II/101, obchvat Běchovic, Újezdu nad Lesy, Úval na silnici I/12 a obchvat Říčany a Uhřetěves na silnici I/2.

Stavební náklady dokončení SOKP

pro alternativu A-ZÚR

Číslo stavby	Název stavby	Délka [km]	Cena bez DPH [mln. Kč]	Ukazatel [mln. Kč/km]
518	Ruzyně – Suchdol	9,41	21,375	2,27
519	Suchdol – Březiněves	6,68	12,085	1,81
520	Březiněves – Satalice	13,71	6,426	0,47
510	Satalice – Běchovice	4,10	1,923	0,47
511	Běchovice – D1	12,57	13,742	1,09
Celkem		46,47	55,551	1,20

Stavební náklady (stavby 518, 519, 520, 511) převzaty ze SESTRA II, příloha A2.1 (10/2013); stavba 510 dle zkapacitnění SOKP 510 (06/2012).

pro alternativu REGIONÁLNÍ

Číslo stavby	Název stavby	Délka [km]	Cena bez DPH [mln. Kč]	Ukazatel [mln. Kč/km]
518	Ruzyně – Libčice	15,175	4,336	0,29
519	Libčice – MÚK D8	5,790	4,294	0,74
520	MÚK D8 – MÚK D10	18,590	10,999	0,59
510	MÚK D10 – Úvaly	12,945	5,613	0,43
511	Úvaly – D1	15,648	8,577	0,55
Celkem		68,148	33,819	0,50

Stavební náklady dle cenových normativů SPK (SFDI 02/2013) v CÚ 2012 na základě dokumentace zpracované v úrovni vyhledávací studie.

Porovnání alternativ podle výběru mýta

A-ZÚR v roce 2020

Číslo stavby	Název stavby	Délka [km]	Zatížení [voz./den]	Roční mýto [mil. Kč]
518	Ruzyně – Suchdol	9,41	1870	38,701
519	Suchdol – Březiněves	6,68	1776	26,096
520	Březiněves – Satalice	13,71	4553	137,310
510	Satalice – Běchovice	4,10	4553	41,063
511	Běchovice – D1	12,57	8714	240,933
Celkem		46,47		484,106

EURO V, 4 nápravy, cenová úroveň 2012, sazba 4,52 Kč/km.

REGIONÁLNÍ v roce 2020

Číslo stavby	Název stavby	Délka [km]	Zatížení [voz./den]	Roční mýto [mil. Kč]
518	Ruzyně – Libčice	15,175	4632	154,639
519	Libčice – MÚK D8	5,790	3519	44,825
520	MÚK D8 – MÚK D10	18,590	7422	303,544
510	MÚK D10 – Úvaly	12,945	6542	186,309
511	Úvaly – D1	15,648	6498	223,583
Celkem		68,148		912,900

EURO V, 4 nápravy, cenová úroveň 2012, sazba 4,52 Kč/km.

A-ZÚR v roce 2040

Číslo stavby	Název stavby	Délka [km]	Zatížení [voz./den]	Roční mýto [mil. Kč]
518	Ruzyně – Suchdol	9,41	2025	41,913
519	Suchdol – Březiněves	6,68	1923	28,263
520	Březiněves – Satalice	13,71	4931	148,708
510	Satalice – Běchovice	4,10	4931	44,471
511	Běchovice – D1	12,57	9437	260,931
Celkem		46,47		524,286

EURO V, 4 nápravy, cenová úroveň 2012, sazba 4,52 Kč/km.

REGIONÁLNÍ v roce 2040

Číslo stavby	Název stavby	Délka [km]	Zatížení [voz./den]	Roční mýto [mil. Kč]
518	Ruzyně – Libčice	15,175	5016	167,459
519	Libčice – MÚK D8	5,790	3811	48,544
520	MÚK D8 – MÚK D10	18,590	8038	328,738
510	MÚK D10 – Úvaly	12,945	7084	201,745
511	Úvaly – D1	15,648	7037	242,252
Celkem		68,148		988,738

EURO V, 4 nápravy, cenová úroveň 2012, sazba 4,52 Kč/km.

A-ZÚR v roce 2020

Cena bez DPH [mil. Kč]	Roční odpis [mil. Kč]	Roční mýto [mil. Kč]
55 551	1 234	484

REGIONÁLNÍ v roce 2020

Cena bez DPH [mil. Kč]	Roční odpis [mil. Kč]	Roční mýto [mil. Kč]
33 819	674	912

A-ZÚR v roce 2040

Cena bez DPH [mil. Kč]	Roční odpis [mil. Kč]	Roční mýto [mil. Kč]
55 551	1 234	524

REGIONÁLNÍ v roce 2040

Cena bez DPH [mil. Kč]	Roční odpis [mil. Kč]	Roční mýto [mil. Kč]
33 819	674	988

Závěr

Alternativa REGIONÁLNÍ ve srovnání s alternativou A-ZÚR vykazuje svoji ekonomickou opodstatněnost, koncepcí trasování jsou vyloučena stavební řešení pod povrchem, čímž dochází ke snížení investičních nákladů o 20 191,5 mil. Kč, svojí délkou vygeneruje dostatečný objem finančních prostředků formou výkonového zpoplatnění, a to v takové míře, že dochází nejen k umoření vlastních stavebních nákladů, ale i nákladů na běžnou údržbu a periodické velké opravy. Toto řešení splňuje kromě svého účelu též ekonomické opodstatnění. Alternativa A-ZÚR nemá ekonomickou návratnost v průběhu 45 let ani v případě dvojnásobného zvýšení sazeb výkonového zpoplatnění.

3.5 Atribut realizační

A. Předprojektová a projektová příprava SOKP

Alternativa A-ZÚR

Jsou vyhotoveny dokumentace DÚR pro stavby 511, 518, 519. Tyto dokumentace z období 2009 až 2020 byly několikrát přepracovány, avšak **s ohledem na jejich „kvalitu“ dosud není ani jedno právoplatné územní rozhodnutí**. Stavba 510 má dokumentaci rekonstrukce (2x třípruh), což pro finální SOKP je technicky nedostačující. Stavba 520 má vyhledávací studii, která je veřejností nepřijatelná (viz Připomínky obcí a městských částí Prahy k SOKP 520 – 02/2020). Lze tedy konstatovat, že **předprojektová a projektová příprava alternativy A-ZÚR je nulová**.

Alternativa REGIONÁLNÍ

Je vyhotovena dokumentace „Studie proveditelnosti a účelnosti“ (STPÚ 2015), která **je průkazem proveditelnosti a účelnosti regionální alternativy SOKP**. Tato je přijata dotčenou veřejností (STAROSTOVÉ PRO OKRUH). STPÚ (feasibility study) je podkladem pro změnu ZÚR (ÚP) a pro následnou projektovou činnost.

B. Realizace SOKP

Alternativa A-ZÚR

Dle dopravní sektorové strategie II (11/2013) jsou stavby vedeny jako projekty a náměty. Mezi projekty je zařazena stavba 511 (Běchovice D1) s realizací ve střednědobém horizontu (2020–2030) a stavby 518, 519 s realizací v dlouhodobém horizontu do roku 2040. Stavba 520 je vedena jako námět s realizací po roce 2040 postupně do roku 2050, eventuálně později, stavba 510 není uvažována. **Z hlediska zprovoznění SOKP to znamená vyloučení tranzitní kamionové dopravy z hl. m. Prahy po roce 2050**.

Alternativa REGIONÁLNÍ

Navrhuje ve střednědobém horizontu (2020–2030) realizovat etapové uspořádání, tj. polovina R 33,5 u staveb 511, 510, 518, 519 a s využitím stávajících čtyřpruhových komunikací (D10, Vysočanská, Kbelská, D8) zprovoznit SOKP do roku 2030. Dokončení SOKP se uvažuje vzhledem k růstu intenzity dopravy postupně mezi roky 2035 až 2040. **Z hlediska zprovoznění SOKP to znamená vyloučení kamionové dopravy z hl. m. Prahy po roce 2030**.

C. Shrnutí

SOKP, který je součástí ZÁKOSu schváleném vládou ČR v roce 1974 a dosud nezprovozněném, je po téměř půl století nyní ve stavu:

- trasa SOKP je realizována – stabilizována v západním a jižním sektoru (MÚK Dlouhá Míle D7 – MÚK Modletice D1),
- nedokončená část SOKP v severozápadním, severním a východním sektoru je řešena ve dvou alternativách:

A-ZÚR (oficiální)

je modifikovaný návrh Ing. Lady ze začátku 60. let minulého století, který je umístěný z cca 85 % na území hl. m. Prahy.

V této trase zbývá dokončit 46,45 km v ceně cca 55,6 mld. Kč s předpokladem dokončení po roce 2050.

REGIONÁLNÍ (oponentní)

alternativa byla publikována v roce 2010 v trase mimo území hl. m. Prahy v její aglomeraci, z 90 % je vedena na území Středočeského kraje.

V této trase zbývá dokončit 68,15 km v ceně cca 33,9 mld. Kč podle orientačního harmonogramu přípravy a realizace s předpokladem dokončení do roku 2040 a zprovozněním po roce 2030 (viz obr. 9 a 10).

Stávající silniční síť v regionu hl. m. Prahy tvoří nedokončený radiálně-okružní systém, a to jak Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), Městského okruhu (MO), tak také některých radiál (Břevnovská, Radlická, Vysočanská, Kunratická). To je příčinou využívání městské sítě sběrných komunikací k průjezdu tranzitní kamionové dopravy napříč Prahou, **což je důvod trvale špatného, škodlivého klima na území hl. m. Prahy.**

Základní ideou REGIONÁLNÍ alternativy (STAROSTOVÉ PRO OKRUH) je vyloučení tranzitní kamionové dopravy z hl. m. Prahy a dotčených obcí Středočeského kraje, a to v co nejkratší možné době, za nejnižší náklady, při respektování územních, hygienických, ekonomických podmínek Prahy a dotčených obcí Středočeského kraje včetně jejich budoucího rozvoje.

Konání stávající vládní garnitury se jeví zcela opačné, tj. **zpochybňování a oddalování realizace „rozumného SOKP“ – alternativy REGIONÁLNÍ**, čehož dokladem je skutečnost, že **za poslední desetiletí (2010 až 2020) se na SOKP nerealizoval ani jeden metr**, i když nastupující nová vládní reprezentace ve své volební kampani slibovala:

Následující text je zveřejněn na webu hnutí ANO:

<https://www.anobudelip.cz/cs/praha/makame/aktuality/novinky/program-prazskeho-hnuti-ano-24691.shtml>



PRAHA

8. 12. 2015

Program pražského hnutí ANO

Volební program hnutí ANO pro Prahu na období 2014–2018 je založen na čtyřech pilířích: ekonomickém, sociálním, péči o prostředí a na správě věcí veřejných. Nejde o obvyklou snůšku planých slibů, ale o problémy, které nás Pražany trápí – a mnohé z nich již hodně dlouhou dobu. Hnutí ANO na problémy pouze neukazuje, ale nabízí v nich i konkrétní řešení.

v části 1.2 Územní rozvoj města

- **důsledné odmítnutí nesmyslných variant tras dopravních staveb, které jsou navzdory věcným argumentům opakovaně prosazovány v nevhodných místech (namátkou jmenujeme alespoň okruh v Suchdole, Dolních Chabrech či v Běchovicích).**

v části 1.3 Doprava

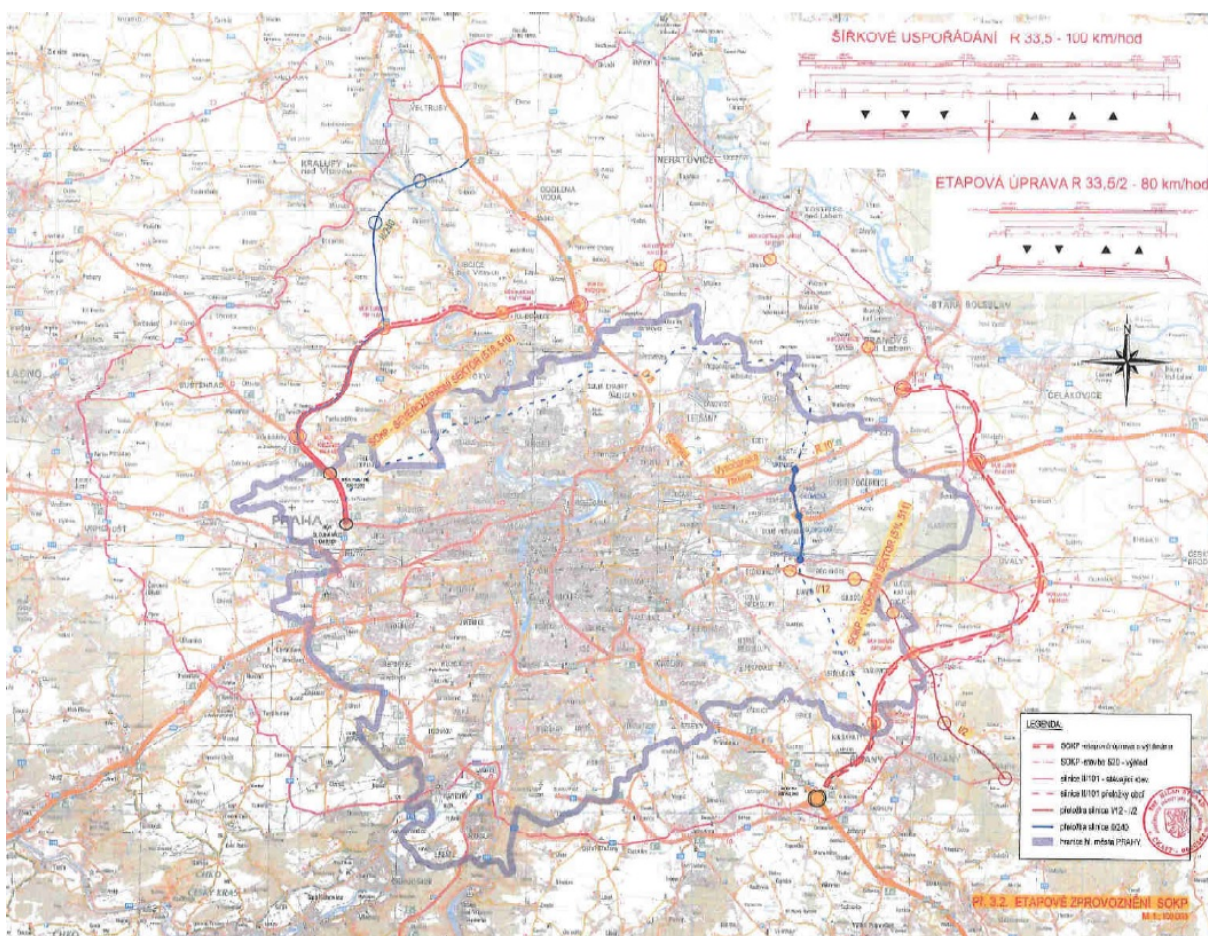
- dokončení obou silničních okruhů a radiálních komunikací tak, aby jako doposud trasa dálnice nevedla tam, kde si spřátelený podnikatel zakoupil pozemky a nyní čeká na jejich zhodnocení, ale **mj. zpracováním rozumných variant a jejich úplným posouzením: uvedený přístup mj. zahrnuje prosazení vedení vnějšího okruhu dále od města současně s výstavbou mostu pro vnitroměstskou dopravu mezi Bohnicemi a Suchdolem, opuštění představy, že východní část okruhu povede sídelními útvary (Běchovice, Černý Most) a revize trasy vnitřního okruhu tak, aby neohrozila vzácnou oblast Povltaví (pokračování Tunelu Blanka).**



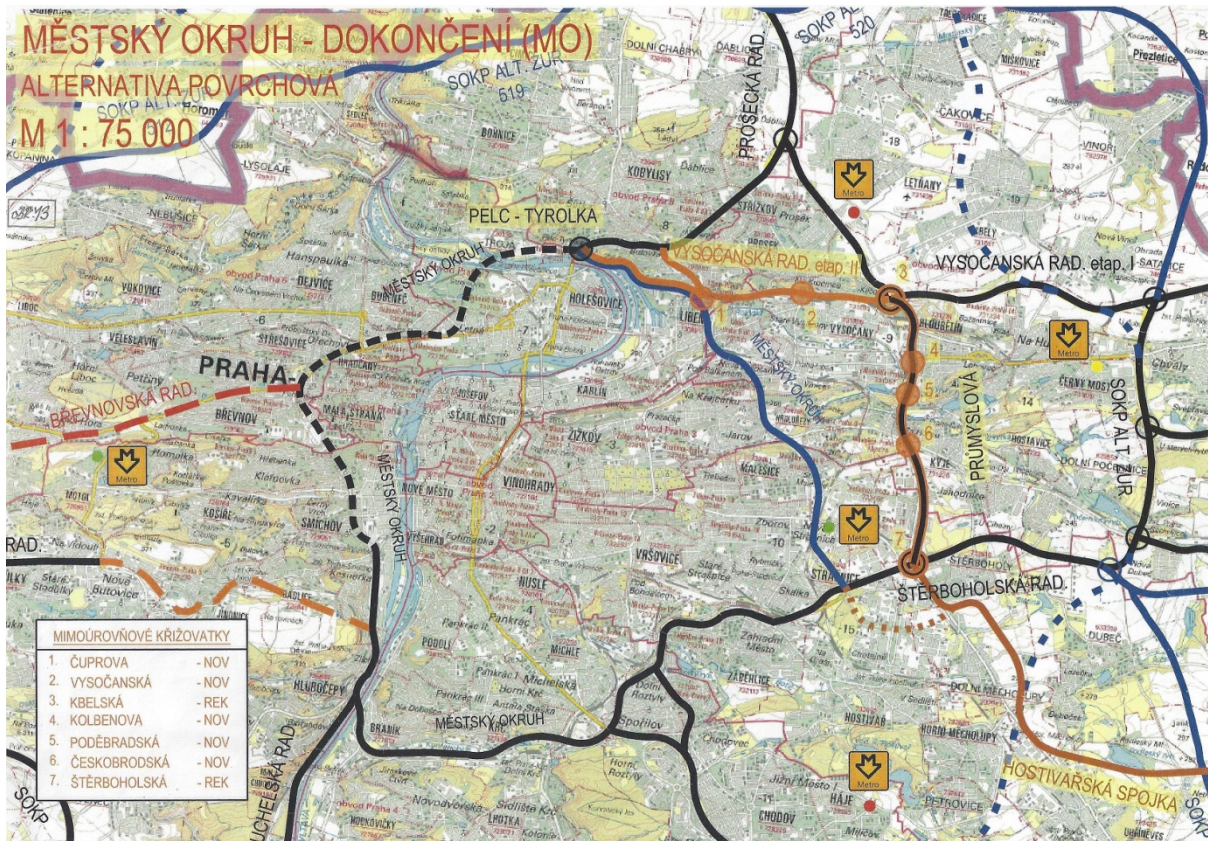
A prostě jsme nedotáhli nic (2020)

Legenda:		POLITICKÉ ROZHODNUTÍ O ZÁMĚRU DOSTAVBY HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ PRAŽSKÉHO REGIONU PŘEDPROJEKTOVÁ PŘÍPRAVA - (STUDIE, PRŮZKUMY, EIA, ZMĚNA ÚP-VÚC A ÚP-HLMP, ZÁMĚR PROJEKTU) PROJEKTOVÁ PŘÍPRAVA (DŮR, DSP, DZS) + ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ, VÝKUPY POZEMKŮ, STAVEBNÍ POVOLENÍ REALIZACE: - VOS - RDS - VÝSTAVBA - DSPS - KOLAUDAČE - UVEDENÍ DO PROVOZU														
POL.	Stavba	CENA MIL. KČ	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	KM	MĚSÍCE	
1.	II/240 - D8 ÚŽICE - SOKP - MŮK TURSKO	3393,0		14 - 20		14 - 28								10,39	80	
2.	SOKP - ALT. REGION. 518 - 519 R33,5/2	4315,0		20 - 32			36 - 52							21,21	128	
3.	PROPOJENÍ PHA - 6 (SUCHDOL) - PHA - 8 (BOHNICE)	2366,0		20 - 28		20 - 32								1,65	92	
4.	SOKP - ALT. REGION. 510-511 R35,5/2	8444,0		20 - 32			36 - 52							27,27	128	
5.	HOSTIVAŘSKÁ SPOJKA - SOKP - 1/2 MUKAŘOV	5596,0					16 - 24			14 - 28				16,69	72	
6.	MO - BLANKA - ŠTERBOHOLSKÁ - ALT. POVRCHOVÁ	6000,0		20 - 26		22 - 36								11,70	76	
7.	RADLICKÁ RADIÁLA	7931,0		20 - 28		20 - 32								6,00	88	
Σ STAV. NÁKLADY MIL. KČ.		38045,0														
NEIDRÍVE MOŽNÁ DOBA REALIZACE		96 MĚSÍCŮ														
NEIPOZDĚJI NUTNÁ DOBA REALIZACE		120 MĚSÍCŮ														
LEGENDA:			PŘÍPRAVA - UVEDENY POČTY MĚSÍCŮ TRVÁNÍ ČINNOSTI													
			REALIZACE - UVEDENY STAVEBNÍ NÁKLADY V MIL. KČ CÚ - 2012													

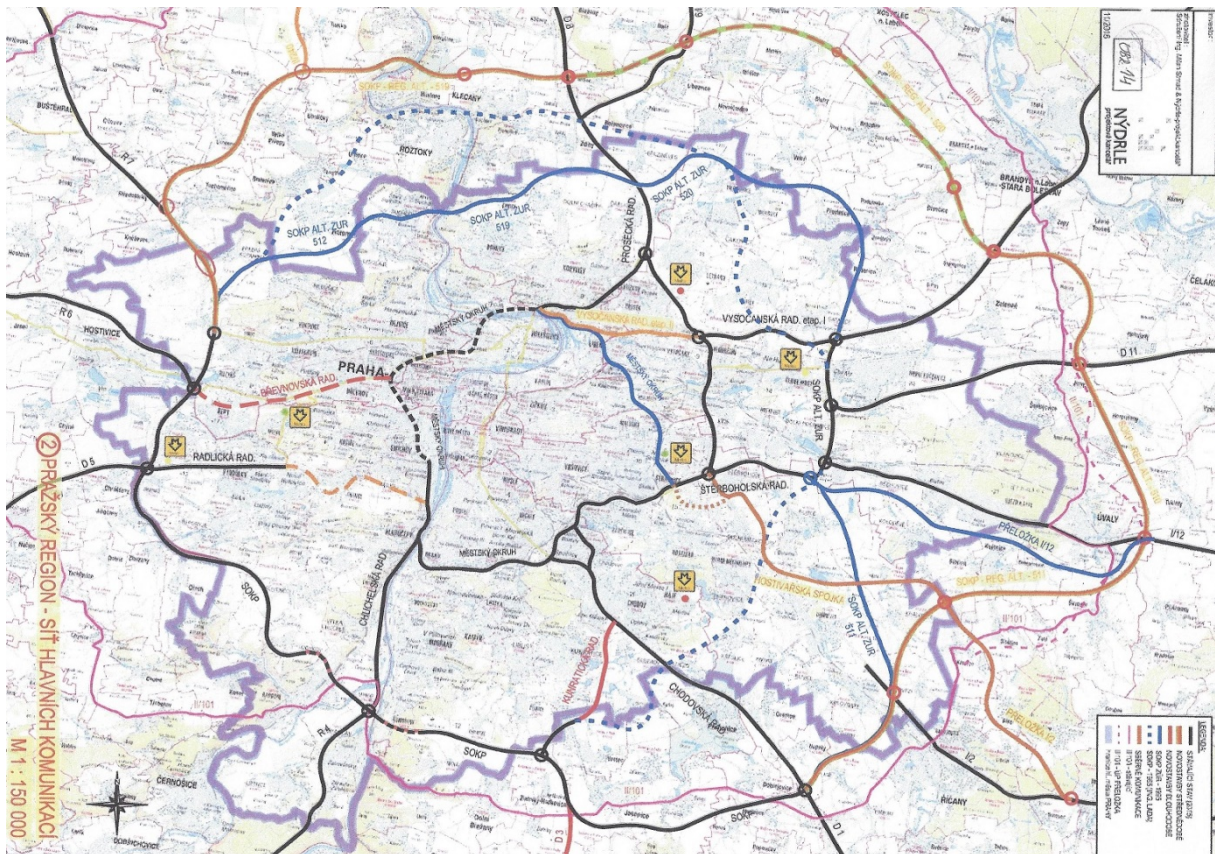
Obrázek 9 – Orientační harmonogram přípravy a realizace zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) a městského okruhu (MO) včetně souvisejících komunikací – střednědobý výhled.



Obrázek 10 – Etapová úprava R 33,5/2 – 80 km/hod.



Obrázek 11 – Městský okruh – dokončení.



Obrázek 12 – Pražský region – síť hlavních komunikací.

4. Závěr

Uvedená dokumentace faktů o alternativách dokončení silničního okruhu kolem Prahy je určena **k procesu volby řešení finální realizace SOKP** především pro zhotovitele posouzení, ale též pro veřejnost, zvláště pro její zastupitelskou reprezentaci, pokud má zájem o objektivní, nezávislý názor na řešení SOKP.

Dokumentace uvádí stručný popis alternativ a jejich vztah z hlediska základních, charakteristických, nezbytných vlastností (doprava, ekologie, urbanismus, ekonomika, realizace), což neznamená, že nelze použít další atributy vhodné pro stavby dopravní infrastruktury.

V případě požadavku na další zpřesňující data a údaje je možno si tyto vyžádat

- pro alternativu A-ZÚR u organizace:
ŘSD ČR Praha – Úsek výstavby – Čerčanská 12, 140 00 Praha 4
- pro alternativu REGIONÁLNÍ u konzultantů:
Ing. Milan Strnad e-mail: strnad_milan@volny.cz
Ing. Josef Tomeš e-mail: josef.tomes@volny.cz



30. 4. 2020

Ing. Milan Strnad – autor
autorizovaný inženýr

Dokumentace faktů o alternativách dokončení silničního okruhu kolem Prahy je určena k procesu volby řešení finální realizace SOKP především pro zhotovitele posouzení, ale též pro veřejnost, zvláště pro její zastupitelskou reprezentaci, pokud má zájem o objektivní, nezávislý názor na řešení SOKP.



Dokumentace uvádí stručný popis alternativ a jejich vztah z hlediska základních, charakteristických, nezbytných vlastností:

DOPRAVA
EKOLOGIE
URBANISMUS
EKONOMIKA
REALIZACE