

Čimická radiála – ano, ne, nebo jinak?

1. Úvod

Program rozvoje sítě komunikací v severním sektoru města Prahy (Dolní Chabry, Praha 8, Troja, Suchdol, Lysolaje, Praha 6, Nebušice) se zdá pro Magistrát hlavního města Prahy a pro Ministerstvo dopravy ČR vyhovující a stabilizovaný, jak dokládá stávající Územní plán hl. m. Prahy – Metropolitní plán. Skutečnost však indukuje opak, tj. především:

- a) **propagovaný severozápadní úsek SOKP (518, 519)**, který je součástí TEN-T, je prosazován v rozporu s požadavky EU, které naše vláda schválila a slíbila splnit při vstupu do Evropské unie;
- b) **překročení kapacity stávajících nejdůležitějších městských komunikací** (Kbelská, V Holešovičkách, Evropská, Jugoslávských partyzánů, Vítězné náměstí), které prakticky není možno rozšířit;
- c) **městský okruh (Blanka)**, který při omezení průchodnosti (zákaz kamionů) je kapacitně nevyhovující, a navíc po jeho zprovoznění se značně zhoršila dopravní situace na komunikační síti severního sektoru Prahy.

Je tedy nutné hledat plynulý bezkonfliktní průjezd severního sektoru města Prahy.

2. Podmínky řešení

- a) Vyloučení veškeré tranzitní (kamionové) a zbytkové dopravy z celého území hl. m. Prahy, **především ze severního sektoru.**
- b) **Realizovat** kapacitní, rychlé a bezpečné **spojení severovýchodního sektoru** (Praha 8) **a severozápadního sektoru** (Praha 6) pro automobilovou individuální dopravu a pro městskou hromadnou dopravu (včetně kolejové dopravy – tramvají).
- c) Spojení Prahy 8 a Prahy 6 realizovat **mimo sídelní útvary** a rozvojové plochy na jejich okraji.
- d) **Provést** administrativně **rozdělení dopravní zátěže na stávajících komunikacích** tak, aby tyto nebyly přehlceny, ale maximálně využity při úrovni kvality dopravy „D“ (tj. dostatečná – střední doba zdržení ≤ 70 s).
- e) Nová trasa v severním sektoru Prahy zajistí vnitroměstské dopravní vztahy východ-západ a **zároveň odlehčí dopravně přetíženým a ekologicky exponovaným komunikacím centrálního území Prahy** (např. komunikaci V Holešovičkách).

3. Dopravní řešení

Řešení dopravy severního sektoru je záležitost výhradně **místní vnitroměstská**. Prvotním dopravním problémem je **neexistence mostního spojení přes Vltavu mezi Prahou 8 a Prahou 6** (není od mostu v Troji až po Kralupy nad Vltavou). Tato skutečnost je příčinou přehlcení komunikací V Holešovičkách, Liberecké, mostu Barikádníků, s dopadem na Vítězné náměstí, ulice Evropská, Svatovítská a Jugoslávských partyzánů. Nefunkčnost a nereálnost radiálních komunikací mezi městským okruhem

(Blanka) a Pražským okruhem (SOKP – alternativa A-ZÚR) prokázala studie společnosti PUDIS „Vyhledávací studie doplnění severní sítě o nové radiální vztahy“ (06/2008).

Orientační dopravní zátěž na Čimické radiále je cca 50 tisíc vozidel/den a na komunikaci Praha 8 – Praha 6 je v úseku V Holešovičkách – Suchdol cca 60 tisíc vozidel/den a v úseku Suchdol – SOKP regionální alternativa cca 35 tisíc vozidel/den.

Z hlediska radiál spojujících severní sektor s SOKP (obou alternativ) severně je **Čimická radiála** duplicitní s Proseckou radiálou, tedy **zbytečná a nevhodná**.

Spojení severozápadně není, tedy **komunikace Praha 8 – Praha 6 je účelná a žádoucí**.

4. Stavební řešení

4.1 Čimická radiála

Dle signatářů Čimické radiály má tato spojuvat Holešovičky (Praha 8) s Pražským okruhem (SOKP v alternativě A-ZÚR, SO 519 v tunelové verzi), tedy její celková délka má být cca 4,5 km. Předpokládá se dopravní zátěž cca 50 tisíc vozidel/den, čemuž odpovídá šířkové uspořádání při úrovni kvality dopravy „D“ limitně 2x2 jízdní pruhy. Úsek Holešovičky – Kobylisy (vozovna) je dlouhý 1,75 km a stoupá cca 5 %. Při předpokládané skladbě dopravy 80 % osobní a 20 % nákladní je na délku 1,75 km nutný přídatný stoupací/klesací jízdní pruh. Jedná se o tunel dlouhý, dvou jednosměrných tubusů, převážně pod zastavěným územím a převážně ražený. V délce 1,75 km je tunel třípruhový (kategorie T-13,5) a v délce 2,75 km tunel dvoupruhový (T-10,5). Tunel bude opatřen technologickým a bezpečnostním vybavením.

S ohledem na horninové prostředí – podloží je skála (břidlice, droba), povrchové vrstvy tvoří eluvia (hlína, písek, štěrk) – se předpokládá **technologie NRTM (Nová rakouská tunelovací metoda), metoda TBM omezeně z důvodu proměnného profilu a extrémní pořizovací ceny**.

4.2 Komunikace Praha 8 – Praha 6

Propojení je realizováno sběrnou komunikací funkční skupiny „B“, typu MS4-25,5/50-70 v úseku Holešovičky – Bohnice (Na Farkách) v délce cca 5,0 km. Tunel, který je dlouhý 480 m a je ze dvou tubusů jednosměrných a jednoho tramvajového kategorie T-9. Prochází skalním masivem (břidlice), následuje přemostění údolí Vltavy dvoupatrovým mostem dlouhým 530 m, horní úroveň komunikace MS4-25,5/50-70, dolní úroveň dvoukolejná tramvajová trať, cyklistická stezka a chodník pro pěší.

Na levobřežním předmostí je mimoúrovňová křižovatka Roztocká – Kamýcká, kde se doprava včetně tramvajové dělí na směr Praha 6 (Dejvice) a směr Suchdol (SOKP) tunelovým přivaděčem „Kamýcká“. Tunel Kamýcká je dvoupruhový, obousměrný ražený tunel kategorie T-8 dlouhý 2,1 km, úsek před tunelem včetně MÚK je délky 0,45 km a úsek za tunelem včetně napojení Suchdola je 0,25 km. Dále pokračuje přeložka silnice II/ 241 úsek Suchdol – SOKP (regionální alternativa, MÚK Lichoceves) délky cca 7,0 km, kategorie S-11,5/80.

Celková délka komunikace Praha 8 – Praha 6 je 6,1 km a délka přivaděče II/241 k SOKP regionální alternativě je 9,8 km, celkem cca 16,0 km.

5. Životní prostředí

5.1 Čimická radiála

Čimická radiála je ve střetu nebo v blízkosti přírodních památek Okrouhlík, Ládví, Čimické údolí, Drahaňské údolí, Čimický háj.

5.2 Komunikace Praha 8 – Praha 6

Komunikace Praha 8 – Praha 6 je ve střetu nebo v blízkosti přírodních památek Okrouhlík, Trojská, Velká skála, Salabka.

Není dotčena žádná oblast Natura 2000 a ani žádná přírodní rezervace, takže posuzované záměry se jeví jako bezkonfliktní, realizovatelné.

6. Orientační propočet (CÚ-2012)

6.1 Čimická radiála

TUNELY

Tubus T-10,5	2 x 2,75 km × 952	100 tis. Kč =	5 236 550 tis. Kč + 30 % rezerva	6 807 515 tis. Kč
Tubus T-13,5	2 x 1,75 km × 1 061	100 tis. Kč =	3 713 850 tis. Kč + 30 % rezerva	4 828 005 tis. Kč

TUNELY celkem **11 635 520 tis. Kč**

Neobsaženo ve standardu

+ 30 % 15 126 176 tis. Kč

Nepředvídané 15 % 2 268 926 tis. Kč

Cena bez DPH 17 395 102 tis. Kč

Orientační cena (zaokrouhleno) 17,4 miliardy Kč

6.2 Komunikace Praha 8 – Praha 6 + přivaděč II/241

a) SILNICE

Komunikace Holešovičky – Bohnice

5,0 km x 217 311 tis. Kč = 1 086 555 tis. Kč + 20 % rezerva 1 303 866 tis. Kč

Nájezdy a výjezdy z tunelu

0,45 km + 0,25 km =

0,7 km x 2 300 tis. Kč = 1 610 tis. Kč + 20 % rezerva 1 932 tis. Kč

Přivaděč SOKP S-11,5

7,0 km × 37 700 tis. Kč = 263 900 tis. Kč + 20 % rezerva 316 680 tis. Kč

MÚK Roztocká – Kamýcká

53 400 tis. Kč

SILNICE celkem **1 675 878 tis. Kč**

b) MOSTY		
Most přes ČD		
0,06 km × 804 900 tis. Kč =	48 294 tis. Kč + 25 % rezerva	60 368 tis. Kč
Most přes Vltavu		
0,530 km × 1 135 714 Kč =	601 928 tis. Kč + 25 % rezerva + 45 %	752 410 tis. Kč 1 090 995 tis. Kč
	MOSTY celkem	1 151 363 tis. Kč
c) TUNELY		
Tunel Bohnice – krátký, ražený		
3 × 0,480 km × 1 000 700 Kč =	1 441 008 tis. Kč + 30 % rezerva	1 873 310 tis. Kč
Tunel Kamýčká – dlouhý, ražený		
2,1 km × 962 100 Kč =	2 020 410 tis. Kč + 30 % rezerva	2 626 533 tis. Kč
	TUNELY celkem	4 499 843 tis. Kč
Rekapitulace:	SILNICE	1 675 878 tis. Kč
	MOSTY	1 151 363 tis. Kč
	TUNELY	4 499 843 tis. Kč
	Nepředvídané 15 %	1 099 063 tis. Kč
	Cena bez DPH	8 426 147 tis. Kč
	Orientační cena (zaokrouhleno)	8,4 miliardy Kč

7. Závěr

Vhodné je připomenout, že v roce 2006 byla vyhotovena studie „Propojení Praha 6 — Praha 8“, která řešila dopravní problematiku severního sektoru Prahy. Tato studie byla odmítnuta Útvarem rozvoje hl. m. Prahy (čj. URM 11304/06 ze 7. 12. 2006) předpokládě, administrativně a účelově bez jakéhokoliv odborného projednání, důsledkem čehož se nekonalo od té doby nic v řešení v propojení Prahy 6 a Prahy 8.

Studie byla aktualizována v roce 2020 a je použita jako oponentní k návrhu námětu Čimické radiály. Posouzení musí vzít v úvahu, že „Čimická radiála“ je realizačně závislá na Pražském okruhu (SO 519), zatímco „Propojení Prahy 6 a Prahy 8“ je zcela nezávislé. Znamená to, že v bilanci stavebních nákladů se musí uvést PO 519.

Hledisko propojení městských částí je splněno v obou variantách, avšak u varianty Čimická radiála je využíván Pražský okruh, takže dochází k mísení tranzitní a místní dopravy, což je příčinou neúměrně zvýšené nehodovosti (BESIP), viz případ Barrandovského mostu před rokem 2010. Oponentní varianta důsledně odděluje dopravu místní od tranzitní.

Z hlediska pořizovacích stavebních nákladů je oceněna Čimická radiála celotunelová na hodnotu cca 17,4 miliardy Kč a Pražský okruh 519 na 11,5 miliardy Kč, celkem 28,9 mld Kč, tj. zaokrouhloeno **30 miliard Kč**.

Propojení MČ Praha 6—Praha 8 je oceněno na cca 8,4 mld Kč, zaokrouhloeno **10 miliard Kč**.

Volba je jednoznačná s ohledem na bezpečnost silničního provozu a výši stavebních nákladů:

Zamítnout Čimickou radiálu a realizovat Propojení Praha 6 – Praha 8.

26. 3. 2021



Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
ČKAIT 0000264