

B. Komentář k multikriteriálnímu hodnocení dokončení SOKP - (D1 Modletice - D7 Ruzyň)

Úvod: Komentář předkládá technické údaje rozhodujících faktorů jednotlivých kritérií, jako podklad k vyplnění multikriteriálního hodnocení dokončení SOKP v úseku D1 Modletice - D7 Ruzyň.

POL.	ALTERNATIVA A-ZUR (OFICIÁLNÍ)	ALTERNATIVA REGIONÁLNÍ (STAROSTOVÉ PRO OKRUH)
1.1	Dopravní atraktivita trasy - využitelnost	
	Průměrná využitelnost trasy k roku 2040 dle autorů CITY - PLAN (2007), ÚRM PHA (2011), CZECH-CONSULT (2015) <u>je 53 400 - 119 000 voz/den.</u>	Průměrná využitelnost trasy k roku 2040 dle autorů CITY-PLAN (2007) ÚRM PHA (2011) a CZECH-CONSULT (2015) je <u>48 600 - 103 000 voz/den.</u>
1.2	Vyloučení kamionů z území hl. m. Prahy (stav 2011)	
	Tranzitní doprava na území Prahy (2011) dle průzkumu CZECH-CONSULT činí <u>celkem 9 200 voz/den z toho kamiony 5 223 voz/den.</u> Pozn.: tranzit D7, D6, D5 → D1 na jihozápadní SOKP není uvažován.	<u>Veškerá tranzitní doprava mimo tranzitu na stávajícím jihozápadě SOKP (D7 - D1) je vedena mimo území hl. m. Prahy.</u>
2.1	Mísení místní dopravy a tranzitu - nehodovost	
	Objem místní dopravy, která se mísí s tranzitem <u>je o cca 6 000 voz/den vyšší než u alt. Regionální.</u>	Objem místní dopravy, která se mísí s tranzitem <u>je o cca 6 000 voz/den nižší než v alt. A-ZUR (oficiální)</u>
3.1	Množství ohrožených obyvatel dopravou (stav 10/2015)	
	Údaje dle: Český statistický úřad - oddělení informačních služeb. Celkem v užším (400m) a širším (1000) vymezení - trvalé bydliště 46 440 - přechodné bydliště 15 325 - <u>sezonní bydliště 11 500</u> <u>Celkem 73 265 zaokr. 75 000 obyvatel</u> Pozn.: nejsou uvedeni dojíždějící za prací.	Na padesátém 81, 100 82 Praha 10 Celkem v užším (400m) a širším (1000) vymezení - trvalé bydliště 20 950 - <u>přechodné bydliště 2 095</u> <u>Celkem 23 045 zaokr. 25 000 obyvatel</u> Pozn.: nejsou uvedeni dojíždějící za prací.

3.2	Hluk a emise	
	Hluková a emisní zátěž nebyla pro celý úsek D1 - D7 okruhu dostatečně kvantifikována, nejsou tedy známy dílčí hladiny hluku a dílčí imisní koncentrace NO ₂ , PH ₁₀ a Benzenu. S ohledem na větší hustotu obyvatel a větší intenzitu dopravy, lze očekávat větší negativní účinky alt. A-ZUR.	Hluková a emisní zátěž nebyla pro úsek D1 - D7 okruhu dostatečně kvantifikována, nejsou tedy známy dílčí hladiny hluku a dílčí imisní koncentrace NO ₂ , PH ₁₀ a Benzenu. S ohledem na nižší hustotu obyvatel a nižší intenzitu dopravy, lze předpokládat nižší negativní účinky alt. Regionální.
4.1	Trvalý zábor zemědělské půdy, lesní půdy a ostatní.	
	Zábor určen z mapy 1:25 000, nebyl vyhotoven záborový elaborát M = 1:1 440 Zemědělský půdní fond 2,87 km ² Lesní půdní fond 0,44 km ² <u>Ostatní 0,58 km²</u> Trvalý zábor celkem <u>3,89 km²</u>	Zábor určen z mapy 1:25 000, nebyl vyhotoven záborový elaborát M = 1:1 440 Zemědělský půdní fond 4,24 km ² Lesní půdní fond 0,30 km ² <u>Ostatní 0,35 km²</u> Trvalý zábor celkem <u>4,89 km²</u>
4.2	Ohrožené vodní a přírodní zdroje	
	Nebyly zjištěny.	Nebyly zjištěny.
5.1	USES - fauna - flora - EVL - NATURA 2000 - střety	
	km 3,0 - Háj - Bílá skála km 9,7 - Povltaví - kaňon u Sedlce - nadregionální biocentrum km 9,7 - EVL NATURA 2000 km 27,5 - Vnořský park km 32,5 - Xaverovský háj	km 2,2 - Opukový lom - Přední Kopanina km 15,5 - Povltaví - nadregionální biocentrum km 22,2 - Beckov - biokoridor km 50; 54,3 - Výmola - biokoridor

5.2	Národní přírodní rezervace a památky - střety	
	km 6 - Housle - PP km 9-10 - údolí Únětického potoka km 9,4 - Sedlecké skály - PP km 10 - Zámky - PP km 12 - Čimické údolí - PP km 28,5 - Bažantnice Satalice - PP km 30 - Chlumecký lom - PP km 33,5 - Počernický rybník - PP km 36 - Litožnice - PP	km 6 - Pazderka - NPP km 34 - Kuchyňka - PP
6.1	Zábor zastavěného a zastavitelného území	
	Zábor zastavitelného území pro bytovou a občanskou vybavenost je <u>cca 30,6 km² plochy</u> na území hl. m. Prahy (předpokládá se pruh šířky 1,05 km)	Trasa leží mimo území hl. m. Prahy a míjí zastavitelné a zastavěné území všech obcí jejímiž katastry prochází (mimo obce Letky - části Libčic n. Vl., které kříží přemostěním dl. 600 m ve výšce 80 m). Zábor zastavitelného území je <u>3,05 km²</u> .
6.2	Urbanistické aspekty	
	Při umístění SOKP v intravilánu města vzniká umělá bariéra uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce, které jsou dosud ošetřené stávající zástavbou. Vznikají zbytečně vedlejší vyvolané investice zajišťující propustnost území. Vedení SOKP zastavěným územím vyvolává opatření ke snížení hlukových a emisních hladin, tedy další zbytečně vyvolané investice. Dálniční komunikace generuje logistická centra, která do města nepatří.	Umístění SOKP v extravilánu hl. m. Prahy v jeho aglomeraci, kde je značně nižší hustota osídlení a kde je trasa vedena mimo sídelní útvary, nevznikají prakticky žádné komplikace, minimum vyvolaných investic a umístění logistických center je akceptovatelné.

7.1	Náklady na dopravní cestu (stavební)	
	Dostavba "SOKP" v délce 46,47 km činí <u>55,55 mld Kč</u> , ukazatel <u>1,2 mld Kč/km</u> . Pozn.: cena převzata z oficiální strategie MD - ČR "Sestra II." příloha A 2.1 (10/2013) v CÚ 2012.	Dostavba "SOKP" v délce 68,15 km činí <u>33,70 mld Kč</u> , ukazatel <u>0,49 mld Kč/km</u> . Pozn.: cena určena dle cenových normativů SPK (SFDI - 02/2013) v CÚ 2012 na základě dokumentace zpracované v úrovni STPÚ (Fesibility study) 12/2015 v CÚ 2012
7.2	Úspora času	
	Úspora času uživatelů činí <u>73,9%</u> .	Úspora času uživatelů činí <u>90,8%</u> .
8.1	Výše výběru mýtného	
	K roku 2020: roční odpis 1234 mil Kč roční mýto <u>484 mil Kč</u> k roku 2040: roční odpis 1234 mil Kč roční mýto <u>524 mil Kč</u>	K roku 2020: roční odpis 674 mil Kč roční mýto <u>852 mil Kč</u> k roku 2040: roční odpis 674 mil Kč roční mýto <u>924 mil Kč</u>
8.2	Umoření nákladů	
	Alt. A-ZUR z poplatků <u>nemá ekonomickou návratnost (umoření) v průběhu 45-ti let</u> , ani v případě dvojnásobného zvýšení sazeb výkonového zpoplatnění. <u>Z toho vyplývá trvalá finanční zátěž do budoucna pro provozovatele.</u>	Alternativa Regionální svojí délkou vygeneruje dostatečný objem finančních prostředků formou výkonového zpoplatnění v takové míře, že <u>dochází nejen k umoření vlastních stavebních nákladů, ale i nákladů na běžnou údržbu a periodické velké opravy.</u> <u>Z toho vyplývá žádná finanční zátěž do budoucna pro provozovatele.</u>

9.1	Ekonomická únosnost	
	<p>IRR = 18,61%</p> <p>NPV = 83 310,2 mil. Kč } trasa je ekonomicky únosná</p> <p>BCR = 3,699</p> <p>Pozn.: nepatrně lepší ekonomická efektivnost alt. A-ZUR je zapříčiněna aktualizovanou HDM-4, kde fiktivní náklady (uživatelské, ostatní a externí) tj. náklady, které nejsou fakturovány ani proplaceny, <u>mají účinnost 30 let</u>, zatím co reálné náklady (výstavba, rekonstrukce, údržba, opravy) <u>mají účinnost 20 let</u>. Tím fiktivní náklady <u>převyšují náklady reálné, které se stávají veličinou nepodstatnou</u>. Výsledkem je "<u>legitimizace předražených staveb</u> (např. SOKP - alt. A-ZUR) s certifikátem ekonomické efektivnosti.</p>	<p>IRR = 12,41%</p> <p>NPV = 49 633,7 mil. Kč } trasa je ekonomicky únosná</p> <p>BCR = 3,210</p>
10.1	Předprojektová a projektová příprava	
	<p>Pro stavby 511, 518, 519 je vyhotovena dokumentace v úrovni DÚR. Trasa dle této dokumentace byla několikrát přepracována, doplněna a Nejvyšším soudem odmítnuta (2010 - 2011). <u>Dosud dle této dokumentace nebylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí</u>. Stavba 520 je dokumentována v úrovni vyhledávací studie. <u>Celková dokumentace dokončení SOKP (D1 - D7) neexistuje</u>.</p>	<p>Je vyhotovena studie proveditelnosti a účelnosti (STPÚ) pro celý úsek dokončení SOKP (D1 - D7) z roku 2014 - 2015. <u>Z důvodu negativního přístupu ŘSD - ČR k této studii</u> (objednanou a zaplacenou ŘSD) nebyla tato projednána s veřejností v průběhu jejího zpracování.</p>
10.2	Územní rozhodnutí a stavební povolení	
	<p>Dosud nebyly vydány.</p>	<p>Dosud nebyly vydány.</p>

10.3	Realizace - uvedení do provozu - kolaudace	
	<p>Stavba 511 se uvažuje se zahájením 2019, pokud bude schválena EJA a vydáno právoplatné územní rozhodnutí. Stavba by mohla být uvedena do provozu 2025. Stavby 518, 519 dle strategie "Sestra II.", by měly být uvedeny do provozu po roce 2030. Stavba 520, která je vedena jako "námět" s realizací po roce 2040. Takže <u>dokončení a zprovoznění celého SOKP kolem roku 2050.</u></p>	<p>Pokud bude politická vůle, dostatek finančních prostředků a stavebních kapacit, je reálné <u>etapové zprovoznění okruhu po roce 2025 a jeho dokončení a uvedení do provozu po roce 2035.</u> Kratší doba realizace stavby SOKP je zdůvodněna podstatně menším objemem umělých staveb (tunely, mosty).</p>
11.0	Rizika - dle cenových normativů SPK - 2015	
1.	Z průzkumů a umístění stavby	
	<p>U staveb 511, 518, 519 - riziko nízké 5% (existují příslušné podrobné průzkumy. U staveb 510 a 520 - riziko střední 10%. Výsledné riziko 7%.</p>	<p>Neexistují podrobné průzkumy, podkladem je regionální geologie a databáze SOKP - riziko střední 10%.</p>
2.	Z technologického vývoje	
	<p>S ohledem na dlouhodobý výhled - riziko 5%.</p>	<p>S ohledem na střednědobý výhled - riziko 3%.</p>
3.	Enviromentální rizika	
	<p>S ohledem, že stavba prochází intravilánem a částečně chráněným územím (NATURA 2000) - riziko 15%.</p>	<p>S ohledem, že stavba prochází převážně extravilánem a neprochází chráněným územím - riziko 5%.</p>
4.	Externí rizika	
	<p>S ohledem na společenský význam a dosavadní negativní spolupráci s veřejností - riziko 3%</p>	<p>S ohledem na společenský význam a za předpokladu střednědobého výhledu realizace - riziko 2%</p>
5.	Legislativní a právní rizika	
	<p>S ohledem na dlouhodobý výhled realizace - riziko 2%</p>	<p>S ohledem na střednědobý výhled realizace - riziko 1%</p>

6.	Ekonomické riziko	
	S ohledem na příznivé predikce ekonomické situace - riziko 0%	S ohledem na příznivé predikce ekonomické situace - riziko 0%
	Celkové riziko stavby:	
	<u>$\Sigma = 32\%$</u>	<u>$\Sigma = 21\%$</u>