

Posouzení dokumentace oznámení záměru

„Březiněves, obchvat, č. akce 999050“

Ing. Bc. Jitka Homolová, PhD., Srpen 2017

1. Předmět posouzení

Předmětem níže uvedeného textu je posouzení dokumentace oznámení záměru Březiněves, obchvat, č. akce 999050, a to z hlediska jeho přínosu, aktuálnosti a dopravních intenzit v oblasti. Výchozí posuzované dokumenty Oznámení záměru, Dopravně-inženýrské podklady, Akustické posouzení, Protokol o zkoušce č. 1607072VP byly součástí dokumentace k Oznámení záměru „Březiněves, obchvat, č. akce 999050“ dle § 6 odst. 7, zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

2. Přínos záměru z hlediska dopravního

Na straně č. 7 Oznámení záměru zhotovitel uvádí, že zprovozněním posuzovaného obchvatu dojde ke zklidnění dopravy v Březiněvsi na stávající komunikaci II/243, neboť doprava na této komunikaci bude převedena právě na nově budovaný obchvat. Toto tvrzení však přímo v textu nedokládá explicitně zmíněnou číselnou hodnotou, pouze kartogramem. Naopak v dokumentaci je názorně číselně doloženo (viz Akustické posouzení, str. 16/40, Tab. 11), že **výstavba obchvatu zhorší (v řádu 1%), resp. nezlepší dopravní situaci v obcích Bořanovice a Líbeznice** (Bořanovice – zhoršení ve směru Neratovice, zlepšení ve směru Praha, celkově za oba směry nulový efekt, Líbeznice – zhoršení ve směru Neratovice, nulová změna ve směru Praha, celkově za oba směry zhoršení). Z právě uvedeného jednoznačně plyne nárůst dopravních intenzit v obcích Bořanovice a Líbeznice ve směru Neratovice, a to právě v důsledku výstavby obchvatu.

Domnívám se, že tyto **údaje intenzit** (odpovídající variantě s/bez obchvatu ve výhledu roku 2020) by měly pro přehlednost být v Tab. 11 uvedeny. **Celkový přínos obchvatu totiž pouze na základě této tabulky nelze posoudit a nelze ani ověřit, jaké vstupní intenzity pro městskou část Praha - Březiněves byly použity.** Zjištění hodnot musí provést čtenář pouze odečtem z kartogramu a může se pouze domnívat, zda byly použity. Navíc, pro všechny obce jsou v roce 2016 uvedeny jen souhrnné intenzity za 24 hod, **jejich rozklad na den a noc chybí.** Opět tedy nelze ověřit, jaké hodnoty vstupovaly do modelového výpočtu Akustického posouzení.

Lze tedy shrnout, že z přiloženého kartogramu je patrné zklidnění v městské části Praha - Březiněves, ale dle dokumentace oznámení záměru výstavba obchvatu současně nepatrně zhorší dopravní situaci na dané komunikaci v obcích Bořanovice a Líbeznice.

V Oznámení záměru současně na téže straně zmiňuje přímou vazbu záměru na stavbu 519 a 520 SOKP. Doslovně říká, že stávající komunikace II/243 bude zapojena do systému ramp MÚK Březiněves a **je vynucenou stavbou**.

Následují pak časové údaje výstavby: stávající stav 2016, fáze výstavby 2018-2020, fáze provozu 2020. Je však nutné zmínit, že MÚK Březiněves je součástí sporného úseku SOKP, jehož realizace je prozatím v nedohlednu. Navíc jižní varianta okruhu stále není zcela jistá. Při jiné variantě SOKP by pak tento obchvat jakožto vynucená stavba jižní varianty pozbyl důležitosti, nevystal by důvod k obavě nad dalším přetěžováním oblasti, jak zhotovitel uvádí. Tento důvod navíc zhotovitel uvádí jako primární pro vznik posuzovaného obchvatu.

Bez dalších úprav celkového dopravního řešení dané oblasti lze vznést pochyby o tom, že by řidiči dobrovolně a víceméně bezdůvodně volili delší objízdnu trasu. Zmiňovanými opatřeními (zejména zákazem vjezdu nákladních vozidel) by bylo možné, jak zhotovitel sám uvádí, vytěsnit nákladní dopravu právě na zvažovaný okruh, nicméně lze pochybovat o tom, že by tranzitní osobní doprava volila delší trasu (i přes sníženou rychlost na stávající komunikaci) – a to právě z důvodu převedení tranzitu nákladní dopravy na posuzovaný okruh. **Bylo by tedy vhodné komplexněji posoudit situaci v oblasti i pro případ jiné varianty SOKP.**

3. Analýza výchozích dopravních intenzit

Dopravně-inženýrské podklady byly zpracovány v dubnu 2017. Jako stávající stav je uvedeno dopravní zatížení v roce 2015. Zdrojem podkladů je kartogram intenzit AD (viz Dopravně-inženýrské podklady) ze srpna 2016 a jedná se o modelovaný výpočet pro rok 2015. Způsob výpočtu modelovaných intenzit pro rok 2015 není podrobněji vysvětlen. Rovněž důvod stanovení roku 2015 jako roku pro stávající stav není uveden a takové označení je matoucí, je-li výchozím rokem pro posuzování rok 2016.

Firma Ekola group, spol. s r.o. (dále jen Ekola) v červnu roku 2016 prováděla dopravní průzkum oblasti, a to právě pro účely tohoto záměru. Výsledky průzkumu tato firma poskytla k dalšímu zpracování TSK Praha (dále jen TSK), jak vyplývá z dokumentace. Dále z dokumentace plyne, že TSK zpětně poskytla firmě Ekola podklady pro další zpracování, jedná se především o kartogramy.

Dopravní průzkum firmou Ekola však byl prováděn v roce 2016 v rozsahu pouhého jednodenního měření (úterý 28. 6. 2016). **V tomto ohledu se způsob provedení, resp. jeho rozsah nejeví jako dostatečně vypovídající.**

Nesrovnalosti v hodnotách uváděných dopravních intenzit lze nalézt v jiných částech předložené dokumentace. V Příloze č. 2, Akustická studie jsou na straně 13 uváděny hodnoty intenzit **pro rok 2000** a 2016 (Tab. 4 a 5). Zhotovitel se odkazuje na zdroj ŘSD ČR, a to na údaj Celostátního sčítání dopravy (CSD) z roku 2000, který je volně přístupný veřejnosti. Pokud porovnáme údaje ŘSD a zhotovitele, **není nalezena shoda**. Například, souhrnná dopravní intenzita na úseku 1-0816 je podle CSD z roku 2000 uvedena ve výši 11 556 vozidel, kdežto součtem parciálních hodnot v Tab. 4 dojdeme k hodnotě nižší, a to 11 208 vozidel. **Celkový rozdíl v intenzitách na daném úseku je tak ve verzi zhotovitele 348 vozidel, rozdíl v řádu 3%.** Obzvláště v počtu nákladních vozidel je patrný velký rozdíl (rozdíl hodnot v počtu osob. voz. je pouze 45), přestože zhotovitel definuje nákladní automobily jako všechna motorová vozidla nad 3,5t a údaje jsou včetně MHD. Nezdá se, že by se jednalo pouze o špatný přepis cifer jednotlivých číselných hodnot.

Pro intenzity silniční dopravy v počáteční akustické situaci (rok 2016) byly podkladem data od TSK hl.m. Praha. Pokud však tyto hodnoty srovnáme s provedeným CSD (ŘSD ČR) **ve stejném roce 2016**, ve kterém byl rovněž prováděn i dopravní průzkum firmy Ekola a byly i vytvořeny podklady TSK a budeme-li předpokládat, že Tab. 4 a Tab. 5 popisuje shodné úseky, pak vidíme **velmi citelné rozdíly**. Ty můžeme demonstrovat na daném úseku 1-0816 (Líbeznice, Bořanovice), kde byla v rámci CSD zjištěna intenzita 8591 osob. voz. a 1127 nákl. voz. přes den (6-22 hod), 621 osob. voz. a 111 nákl. voz. přes noc (22-6 hod). Zhotovitel však v tabulce pro daný úsek Líbeznice uvádí 11789 osob. voz. a 944 nákl. voz. přes den (6-22 hod), 911 osob. voz. a 95 nákl. voz. přes noc (22-6 hod). Hodnoty uvedené zhotovitelem pro rok 2016 by pak tedy byly silně nadhodnoceny, celkově (za 24 hod) o 3389 voz více, **zde již rozdíl v řádu 33%.** Vzhledem ke stejnému roku provedení obou dopravních průzkumů se tak velká neshoda zdá přinejmenším závažnější.

Srovnáme-li pak ještě údaje v Tab. 5 pro oblast Líbeznice (profil C) s údaji v Tab. č. 14 z Protokolu o zkoušce (viz Příloha 2, Akustické posouzení) prováděného firmou Ekola, rovněž nenalezneme shodu. Celková intenzita na daném profilu je v Tab. 5 (Příloha 2, Akustické posouzení) o 224 voz vyšší než v Tab. 14 (Příloha 2, Protokol o zkoušce), rozdíl ve výši necelých 2%. **Vyvstává tedy otázka, jakým způsobem byl dopravní průzkum v témže roce prováděn a jakým způsobem byl zohledněn v podkladech TSK.**

4. Závěr

Z předložené textové dokumentace nelze jednoznačně stanovit, jaké hodnoty vstupních intenzit byly použity pro Akustické posouzení. Pro počáteční a výhledové stavy nejsou potřebné (numerické) údaje dokumentaci explicitně v textu uvedeny (viz Tab. č. 11, celkově strana 15 - 16 Akustického posouzení).

Z uvedených informací plyne, že dopravní situace se z hlediska intenzity dopravy výstavbou obchvatu obce Březiněves v této obci zklidní, avšak nepatrně se zhorší v obci Bořanovice a Líbeznice, a to ve směru na Neratovice.

Obchvat v Březiněvsi je vynucenou stavbu v důsledku výstavby SOKP v jižní variantě. Při jiné variantě SOKP by pak tento obchvat možná pozbyl důležitosti, nevystal by důvod k obavě nad dalším přetěžováním oblasti, jak zhotovitel uvádí. Bylo by tedy vhodné komplexněji posoudit celou situaci v oblasti a zohlednit realistický horizont výstavby souvisejících staveb 519 a 520 SOKP.

Hodnoty vstupních dopravních intenzit (rok 2000, 2016) se neshodují s údaji z Celostátního sčítání dopravy ŘSD Praha. Neshoda je zvláště závažnější pro údaje z roku 2016, kdy byl proveden dopravní průzkum jak ŘSD Praha (CSD), tak firmou Ekola. Dále není zcela zřejmé, jakým způsobem se prováděný dopravní průzkum (Ekola) promítl do podkladů k dokumentaci oznámení. Způsob provedení dopravního průzkumu, minimálně jeho rozsah, se nejeví vzhledem k odchylkám od CSD jako dostatečně vypovídající.

Předložená dokumentace oznámení záměru „Březiněves, obchvat, č. akce 999050“ z hlediska dopravních intenzit vykazuje nezanedbatelné nedostatky, které mohly významně ovlivnit nejen hodnoty predikované na horizontu zahájení provozu záměru, rovněž i výsledky navazujících studií (zejména pak studii akustickou a rozptylovou).

