

Komentář k trasování silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v jeho severozápadní a východní části duben 2011 - Ing. Milan Strnad

V současné době, několik měsíců po uvedení jižní části „SOKP“ do provozu, přichází na pořad rozhodnutí co, jak a kdy se zbývající, nerealizovaná část „SOKP“. Účelem tohoto komentáře je objektivně a nestranně předložit fakta, podklady, návrhy a doporučení. Jedná se o severozápadní a východní část „SOKP“, tedy stavby číslo 518, 519, 520, 510 a 511, což je část Silničního okruhu kolem Prahy úsek mezi R7, D8, R10, D11 a D1.

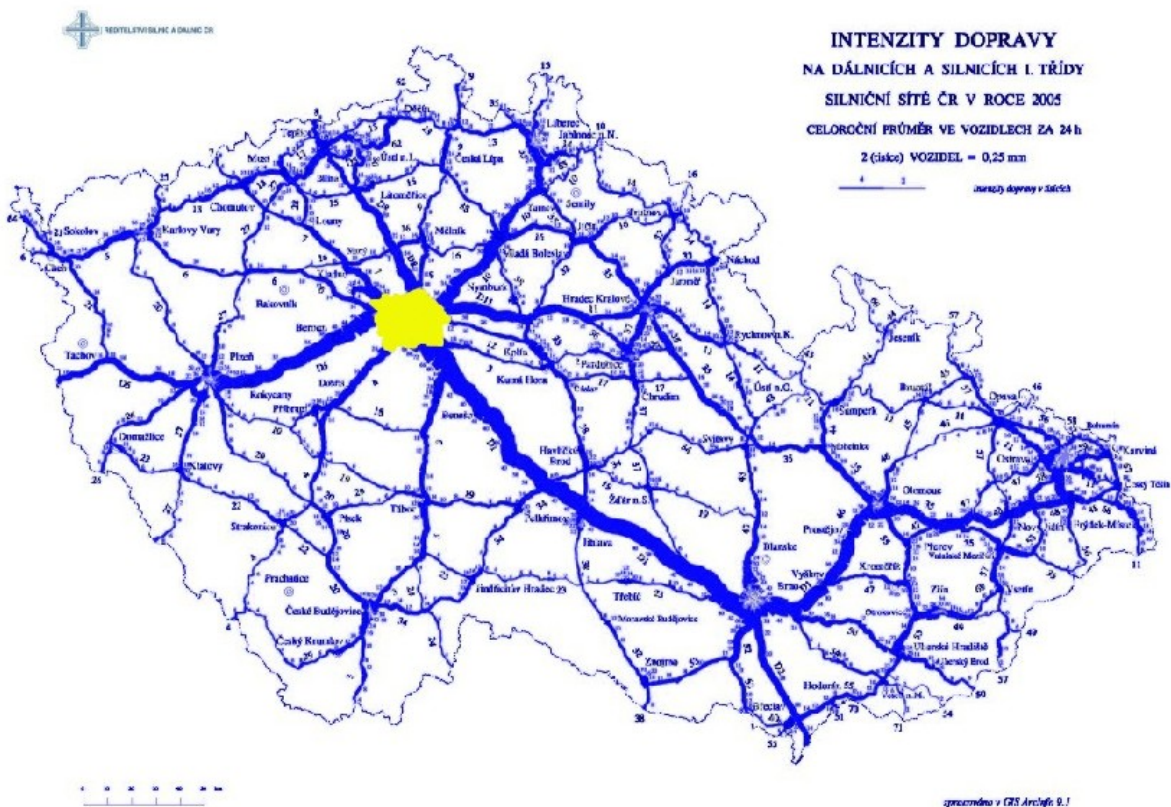
Úvodem je nutné zdůraznit charakteristiky „SOKP“, které je nutné dodržet, aby okruh plnil jemu určenou **funkci dopravní obslužnosti** a zároveň korespondoval s **Politikou územního rozvoje schválenou vládou ČR dne 20.7.2009 (PÚR 2008)** a s **Rozhodnutím evropského parlamentu a rady č. 1692/96/ES z 23.7. 1996**.

V PÚR 2008, v kapitole 5. KORIDORY A PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY je uvedeno v článku (99) SOP:

„Vymezení: *Silniční okruh kolem Prahy (mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy).*
Důvody vymezení: *Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města.*
Součást TEN-T.

Dále v kapitole 2.2 Republikové priority je uvedeno v článku (23):

„Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006). Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.“



Dopravní hledisko:

- **propojuje dálnice a rychlostní komunikace** vedené paprskovitě do Prahy
- slouží mezinárodní a vnitrostátní **tranzitní dopravě**, kterou **odvádí mimo** stávající a plánované sídelní útvary, mimo zastavěné území
- **rozdává vnější cílovou a zdrojovou dopravu kolem Prahy**, snižuje dopravní zatížení na městských radiálách
- propojuje **vnitřní dopravu oblastí ležících podél okruhu** (území Prahy a přilehlých měst a obcí a jejich průmyslových zón)
- **není určen pro vnitroměstskou dopravu** individuální a hromadnou

Územní hledisko:

- umožňuje vznik **rezervních ploch** pro rozvoj města a obcí **uvnitř okruhu**

Ekologické hledisko:

- vedením v nezastavěných oblastech **minimalizuje negativní dopady dopravní stavby** na složky životního prostředí
- umožňuje přiměřeně **míjet sídelní útvary**
- umožňuje míjet **zvláště chráněná území**

Stručný historický přehled

Je vhodné si uvědomit některé historické skutečnosti týkající se „SOKP“. Roštové uspořádání hlavních silnic a dálnic z doby předválečné bylo po válce nahrazeno okruhem. Počátkem šedesátých let minulého století Ing. Lada jako první navrhl a projednal okruh „SOKP“. V době tohoto návrhu byl stupeň automobilizace v Praze 1:22,4 a dopravní výkon 1,27 mil. vozokilometrů, což je cca 1/15 dnešního stavu.

Hl.m. Praha bylo v rozloze menší o cca 20 %, takže v té době trasa „SOKP“ byla skutečně **okolo** Prahy. V té době rovněž neexistovala ekologická kritéria a o tom, že „SOKP“ bude součástí transevropské silniční sítě TEN-T se nikomu ani nezdálo. V letech 1983 – 84 se uvedly do provozu první stavby „SOKP“ „515 Slivenec – Třebonice“ a část stavby „510 Satalice – Horní Počernice, v roce 1993 pak zbývající část stavby 510 Horní Počernice - Běchovice“. V roce 1995 bylo schváleno **odsunutí trasy „SOKP“** jihovýchodě o cca 6 km (stavby 511, 512) se zdůvodněním **zajistit ochranu životního prostředí stávající zástavby, vytvořit územní rezervu pro rozvoj města a optimální oddálení tranzitní dopravy**. V roce 1999 byla trasa „SOKP“ na severozápadě umístěna přes Suchdol, **tedy přiblížení centru** (varianta „J“) bez řádného projednání a přes nesouhlas městských částí Suchdol, Lysolaje a Dolní Chabry. Takto se trasa „SOKP“ dostala **do rozporu s přístupovou dohodou do EU** (rozhodnutí 1692/96 ES) v severozápadním a východním sektoru „SOKP“.

V září 2010 byly zprovozněny jižní a jihozápadní úseky D1-Vestec (stavba 512), Vestec-Lahovice (stavba 513) a Lahovice - Slivenec (stavba 514).

V květnu 2010 byl rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušen v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy úsek SOKP Ruzyně (R7) -Březiněves (D8) (stavby 518 a 519) a dalším rozsudkem z ledna 2011 úseky mezi Březiněvsí (D8) a Dolními Počernicemi (R11) (stavba 520) a úsek mezi Běchovicemi a D1 (stavba 511).

V současné době není v ZÚR Prahy vymezen koridor stavby nadmístního významu pro dosud nerealizované úseky SOKP. S odkazem na ustanovení § 54 stavebního zákona, kde z odst. (5), vyplývá, že do doby, než obec uvede do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací vydanou krajem (ZÚR), nelze rozhodovat podle částí územního plánu, které jsou s touto dokumentací v rozporu.

Popis nerealizovaných úseků „SOKP“

Doposud nebyly zrealizované úseky propojující tyto dálnice a rychlostní komunikace:

- R7 (směr Kladno) a D8 (Teplice)
- D8 (Teplice) a R11 (Mladá Boleslav)
- úsek R11 (Mladá Boleslav) - Běchovice - stavba 510 je nyní provozován, ale v případě jeho napojení na úseky 520 a 511 by musel být celý přestavěn (je nutné zvýšení počtu jízdních pruhů, vybudování nových (rozšíření) mostních konstrukcí a sjezdů křižovatek, měl by být snížen počet křižovatek, nutnost vybudování náročných protihlukových opatření - prochází v blízkosti sídliště Černý most, Horní a Dolní Počernice a Běchovice. Velká část tohoto úseku prochází přes

přírodní park Klánovice-Čihadla a přírodní památku Počernický rybník, tudíž rozšíření koridoru bude jen velmi obtížně realizovatelné.

- Běchovice - D1

Nerealizované úseky nejsou zahrnuty v ZÚR Prahy a vzhledem k podmínkám a požadavkům stanoveným NSS se navíc jeví jako **neprojednatelné**.

Trasa „SOKP“ ve variantě „**Územní plán**“ zahrnuje jižní variantu severozápadního sektoru (stavby 518 a 519) a dále severovýchodní úsek (stavby 520+510) a východní úsek (stavba 511). Tato varianta, která je prosazována MD ČR, ŘSD ČR a Magistrátem hl.m. Prahy leží v trase Ladova okruhu, který byl navržen začátkem 60 let minulého století. Je přirozené, že v současné době, kdy se automobilismus zvýšil cca 15 x, území se zastavělo převážně obytnou zástavbou, začaly platit nové hygienické a ekologické zákony, nemůže tato varianta plnit požadavky na ní kladené a **nemůže tedy v současnosti být akceptovatelná**.

Trasa je v rozporu s § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a j) stavebního zákona, neboť negativním dopadem na životní prostředí nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, nezohledňuje stávající hodnoty a podmínky v území, nezohledňuje rizika s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí a nevytváří podmínky pro hospodárné nakládání prostředků z veřejných rozpočtů (jedná se o nejdražší variantu vedení SOKP). Z uvedených důvodů **není v souladu s cíli a úkoly územního plánování**, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

Trasa prochází přes obytnou zástavbu, zastavěné území sídelních útvarů nebo v její těsné blízkosti (Suchdol, Dolní Chabry, Březiněves, Dáblice, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Radonice, Vinoř, Satalice, Černý Most, Horní a Dolní Počernice, Běchovice, Dubeč).

Na trase by docházelo k nebezpečnému mísení dopravy tranzitní a místní v zakrytém tunelových úseku délky cca 3 km v Suchdole a Zámky, na patrovém mostu přes Vltavu a na mostech přes Drahaňské a Čimické údolí a na křižovatkovém úseku 510 Satalice – Běchovice a na mostě přes Počernický rybník.

Trasa nespĺňuje požadavky dané evropskými kvalitativními předpisy o rozvoji sítě TEN-T, na bezpečnost v tunelech apod. takže není možné její financování ze zdrojů EU (Operační program Doprava).

Návrh nové trasy SOKP v „Regionální variantě“

Vzhledem k současné kritické situaci ve veřejných financích, kdy MD ČR nemá prostředky na výstavbu nových úseků dálnic a rychlostních komunikací a to ani využitím prostředků z evropských fondů (OP Doprava), kdy vyhláší úsporná opatření a pozastavuje realizaci řady staveb je prostor k **přehodnocení řešení „SOKP“ a dopravní problematiky severozápadního a východního sektoru města Prahy** včetně přiléhající aglomerace Středočeského kraje. I příprava Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je místem, kde je třeba se touto problematikou zabývat.

Trasa „SOKP“ v „**Regionální variantě**“ je umístěna mimo zastavěné území hl. m. Prahy a okolních měst a obcí, vytváří rezervní plochy pro rozvoj metropole uvnitř okruhu, zlepšuje hygienické podmínky, snižuje negativní vliv na složky životního prostředí, zvyšuje bezpečnost provozu a uživatelský komfort a k tomu se **stavební náklady sníží o cca 13 mld. Kč**, což je o cca jednu čtvrtinu. Výše uvedené vlastnosti výrazně převažují nad skutečností, že tato varianta znamená prodloužení okruhu o cca 15 km.

Návrh „SOKP“ v „**Regionální variantě**“ (stavby 518, 519, 520, 510, 511) řeší v severozápadní, severní, severovýchodní a východní části pražské aglomerace stávající nevyhovující dopravní situaci. Trasa využívá asi 2/3 koridoru Aglomeračního okruhu (AO) navrhovaného v ZÚR Středočeského kraje a téměř celý jej provozně nahrazuje, může tak sloužit pro propojení měst Říčany, Brandýs nad Labem, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Roztoky nad Vltavou a Kladno, vyřeší tím i problematiku objízdných tras kamionů a výstavbu obchvatů řady obcí na AO, tím dojde k výrazným finančním úsporám investičních prostředků Středočeského kraje na plánovanou výstavbu AO.

„**Regionální varianta**“ předpokládá doplnění městských komunikací pro obsluhu území na severu včetně samostatného mostu přes Vltavu mezi Prahou 8 a Prahou 6 v Sedlci s preferencí veřejné dopravy a doplnění městských komunikací pro obsluhu rozvojových území na východě Prahy.

„Regionální varianta“ zajišťuje:

- odklon tranzitní a vnější dopravy mimo zastavěné území (sídelní útvary) severního a východního sektoru hl. m. Prahy včetně související aglomerace
- rozdělení dopravní zátěže na stávajících a navržených komunikacích tak, aby tyto byly využity při úrovni kvality dopravy „D“
- dopravní obsluhu všech stávajících sídelních útvarů a rozvojových ploch pro osídlení a ostatní výstavbu. Možnost doplnění v severním a východním sektoru Prahy novými obslužnými komunikacemi městského typu (MSK)
- odstranění prvotního dopravního problému severního sektoru hl.m. Prahy, kterým je neexistence přemostění Vltavy (od mostu Barikádníků až do Kralup) novým mostem v Sedlci pro místní dopravu individuální i hromadnou (včetně kolejové)

Z hlediska ekologického je trasa „SOKP“ v „Regionální variantě“ a navrhovaná městská sběrná komunikace (MSK) v úseku Praha 8 - Kobylisy a Praha 6 -Ruzyně včetně mostu přes Vltavu v Sedlci **prakticky bezkonfliktní a tudíž realizovatelná.**

Z hlediska finančních nároků je trasa „SOKP“ ve variantě „Územní plán“ ve stavebních nákladech (CÚ 2010) dražší než trasa „SOKP“ v „Regionální variantě“ včetně navrhované městské komunikace spojující Prahu 8 a Prahu 6.

Z hlediska územní, předprojektové a projektové přípravy je trasa „SOKP“ **ve variantě „Územní plán“** v předstihu před připraveností trasy „SOKP“ v „Regionální variantě“. Ovšem vzhledem ke skutečnosti, že dle posledního harmonogramu MD ČR („Rozvojová varianta“) se předpokládá zahájení stavby „SOKP“ až v roce 2015 (stavba 511), je tento předstih eliminován. Nicméně i předpokládaný termín výstavby v roce 2015 se proto, že od ledna 2011 není celá trasa „SOKP“ ve variantě „Územní plán“ (518, 519, 520, 510 i 511) vůbec zahrnuta v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy a především kvůli důvodům uvedeným v rozsudcích NSS, jeví jako nereálný.

Pro zbývající část „SOKP“ v „Regionální variantě“ je reálný časový harmonogram postupu realizace:

1. Doplnění ZÚR o trasu v „Regionální variantě“, projednání, vydání ZÚR	15 měsíců
2. Předprojektová příprava (STPÚ, EIA, IZ)	18 měsíců
3. Projektová příprava (DÚR, DSP, DZS, VOS)	32 měsíců
4. Realizace stavby	48 měsíců

Ekologie

a) trasa „SOKP“ ve variantě „Územní plán“ kříží nebo vážně ohroží tyto lokality:

- zvlášť chráněné území Natura 2000 „Kaňon Vltavy u Sedlce“
- přírodní ekosystémy (Zámky, Drahaňské údolí)
- lesní ekosystém bažantnice v Satalicích
- geologický výchoz - Chvalský lom
- ornitologické lokality - V Pískovně, Lítožnice
- přírodní park Říčanka
- přírodní park Klánovice-Čihadla
- přírodní památka Počernický rybník

Nutno uvést, že již nyní jsou v Běchovicích a v Horních a Dolních Počernicích **překračovány hygienické limity hluku, vibrací a emisí** a tedy není vhodné do tohoto území zavádět další dopravu. Dále projekty pro územní řízení staveb 518, 519 a 511 prokázali zatížení okolní zástavby nadlimitním hlukem, který nelze ochránit technickými prostředky. Stejně tak u stavby 520 v okolí obcí Podolánka, Jenštejn a Radonice by byly překročeny hygienické limity např. hluku, což prokazují studie zpracované dotčenými obcemi. Trasa SOKP včetně nájezdu je zde navrhována mezi Prahou - Vinoří a Podolánkou několik desítek metrů od souvislé zástavby, u obce Jenštejn v těsné blízkosti domova seniorů. Překročení hlukových a emisních limitů prokazuje i studie zpracovaná obcí Radonice.

b) Trasa v „**Regionální variantě**“ kříží nebo vážně ohrozí tyto lokality:

- přírodní park „Dolní Povltaví“ přemostěním Vltavy (délka mostu 600 m a výška 70 m)
- míjí chráněné území Natura 2000 „Větrušická rokle“ tunelem navazujícím na most přes Vltavu (kladné stanovisko MŽP ČR)

- v dalším průběhu trasy přechází přes nebo míjí několik místních ekosystémů (NK66 Sluštice, RC966 - Březí, NK 67 - Úvaly, RK-1152 - Brandýs nad Labem , RC 1854 - Sedlec

U severozápadního segmentu SOKP (stavby 518, 519) byla v procesu EIA v r. 2002

z dlouhodobého pohledu doporučena severní varianta; jižní varianta dle „Územního plánu“ byla označena za krajní řešení přípustné pouze pro případ nemožnosti realizace severní varianty.

Bezpečnost dopravy

a) Trasa ve variantě „**Územní plán**“ - z hlediska **bezpečnosti silničního provozu je nevyhovující**, neboť dochází k nebezpečnému mísení dopravy tranzitní a místní v zakrytém tunelových úseku délky cca 3 km v Suchdole a Zámky, na patrovém mostu přes Vltavu včetně přilehlých úseků s MÚK a na mostech přes Drahaňské a Čimické údolí a na křižovatkovém úseku 510 Satalice – Běchovice a na mostě přes Počernický rybník.

Trasa nesplňuje požadavky dané evropskými kvalitativními předpisy o rozvoji sítě TEN-T, na bezpečnost v tunelech apod. takže není možné její financování ze zdrojů EU (Operační program Doprava). Jedná se o zhoršenou obdobu nedávné situace na Barrandovském mostě (viz bezpečnostní posudek ČVUT - prosinec 2004).

b) Trasa v „**Regionální variantě**“ - silniční provoz je segregovaný, místní doprava je ojedinělá, trasa přehledná bez kritických míst, vzdálenosti MÚK jsou přiměřené, z hlediska **silničního provozu je trasa bezpečná**

Územní podmínky

a) Trasa ve variantě „**Územní plán**“ resp. koridor této nadmístní stavby je v důsledku rozsudků NSS (Č.j. 8 Ao 2/2010-644 z dne 20.5.2010 a Č.j. 7 Ao 7/2010 -133 ze dne 27.1. 2011) zahrnut v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy, není tedy zahrnut v územně plánovací dokumentaci kraje, jež je nadřazena Územnímu plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy. V důsledku toho nyní pro rozpor s vyšší územně plánovací dokumentací nelze pro tuto variantu vydat platné územní rozhodnutí, to se týká celé této trasy od Ruzyně (R7) přes Suchdol, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves, Ďáblice (D8), Přezletice, Podolanka, Vinoř, Jenštejn, Radonice, Satalice (R10), Černý Most, Horní Počernice (D11), Dolní Počernice, Běchovice až po D1 (stavby SOKP 518, 519, 520, 510 - rozšíření a 511).

Trasa je rovněž v rozporu se stávajícími kritériem tím, že prochází v délce **cca 35 km zastavitelným územím**, což je ztráta plochy cca 5 km² trvalým zábořem a 15 km² ochranné plochy pro občanskou vybavenost. Nejvíce jsou postiženy sídelní útvary Horoměřice, Suchdol, Čimice, Dolní Chabry, Ďáblice, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Radonice, Satalice, Černý Most, Horní a Dolní Počernice, Běchovice a Dubeč.

b) Trasa v „**Regionální variantě**“ - prochází extravilánem mimo zastavitelné území hl. m. Prahy v délce 54 km a jen **v délce cca 7 km prochází intravilánem** obcí a měst, kde míjí stávající zástavbu v dostatečné vzdálenosti, kromě okraje osady Lety u Libčic nad Vltavou, kde most přes Vltavu přechází ve výšce cca 50 m nad zástavbou (cca 4 rodinné domy).

Časový harmonogram

a) Trasa ve variantě „**Územní plán**“ - dle posledního harmonogramu MDČR („Rozvojová varianta“) se předpokládá zahájení stavby „SOKP“ v roce 2015 (stavba 511). Předpokládaný termín výstavby v roce 2015 se ale vzhledem ke skutečnosti, že od ledna 2011 není celá trasa „SOKP“ ve variantě „**Územní plán**“ (stavby 518, 519, 520, 510 i 511) zahrnuta v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy a především vzhledem k důvodům uvedeným v rozsudcích NSS jeví jako nereálný. Dále je ve výše uvedeném harmonogramu nutno vzhledem k složitému technickému řešení a velkému objemu umělých staveb a inženýrských sítí prodloužit realizaci do roku 2020.

Realizace severozápadního segmentu SOKP (stavby 518, 519 - Ruzyně (R7) - Ďáblice (D8)) se v tomto harmonogramu předpokládá po roce 2020.

b) Trasa v „**Regionální variantě**“ - zahájení **stavby v roce 2015 je podmíněno politickou vůlí** při zrychleném projednávání doplnění a změnu ZÚR Středočeského kraje. Stavba, která leží převážně v extravilánu je stavebně jednodušší a tedy výstavba bude probíhat rychleji a tudíž uvedení do provozu **je možné odhadovat v roce 2019.**

Stavební náklady

Stavební náklady v aktuální ceně 2010 jsou odhadovány:

trasa ve variantě „ Územní plán “	51 mld. Kč
<i>(Pozn.: pro stavby SOKP 518 a 519 MDČR uvádí nyní náklady 2,1 mld. Kč / km, celkem tedy přes 37 mld. Kč)</i>	
trasa v „ Regionální variantě “	38 mld. Kč
Rozdíl	13 mld. Kč

*Pozn.: v případě realizace trasy v „**Regionální variantě**“ může pokrýt rozdíl nákladů ve výši 13 mld. Kč s výraznou rezervou náklady na městskou komunikaci spojující Prahu 6 a Prahu 8 včetně přemostění Vltavy.*

Závěr a doporučení

a) Trasa ve variantě „**Územní plán**“

- nebezpečná - mísení dopravy tranzitní a místní, nebezpečné tunely, málo místa pro umístění křižovatek
- neekologická - fyzické křížení sídelních útvarů (obytné zástavby) a zvláště chráněných území
- neekonomická - 1,1 mld. Kč/km trasy „SOKP“
- v rozporu se zásadami územního plánování a urbanismu - prochází přes zastavěné území hl.m., neumožňuje rozvoj

b) Trasa v „**Regionální variantě**“ - z výsledku tohoto hodnocení vyplývá **jednoznačně doporučení pro realizaci Trasy v „Regionální variantě“ v celém úseku od R7 po D1** (stavby 518, 519, 520, 510, 511).

Trasa SOKP v „**Regionální variantě**“ využívá asi 2/3 koridoru Aglomeračního okruhu, čímž může dojít k výrazným finančním úsporám investičních prostředků Středočeského kraje na plánovanou výstavbu Aglomeračního okruhu.

Příloha:

- Komunikační schéma - zakres „**Regionální varianty**“ do mapy ZÚR Středočeského kraje,
- I.4 - veřejně prospěšné stavby

Vypracoval v dubnu 2011

Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby - ČKAIT 0000264
Keltská 109
252 41 Dolní Břežany - Lhota