

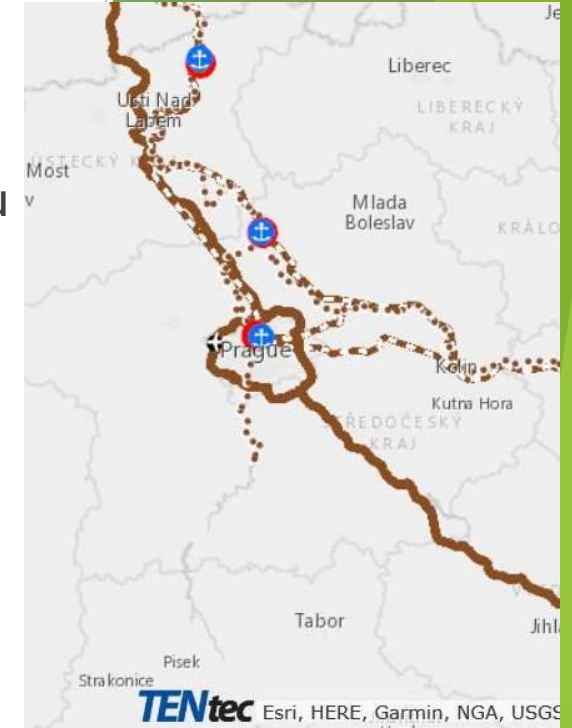
Řešení tranzitní a městské dopravy

- ▶ v Praze a kolem Prahy

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

Tranzitní vs. městská doprava

- ▶ **SOKP je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T multimodálního koridoru č. IV, jejíž základní principy jsou definovány v rozhodnutí EU č. 1315/2013. K zásadám rozvoje TEN-T patří především**
 - ▶ zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy,
 - ▶ rychlé spojení velkých aglomerací,
 - ▶ obcházení hlavních městských center,
 - ▶ oddělení městské a tranzitní dopravy
- ▶ Od 1. 1. 2016 je podle zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, celý **Pražský okruh (SOKP) zařazen do sítě dálnic jako dálnice D0**
- ▶ V současnosti jsou v provozu pouze úseky 512-517 (D1 - Ruzyně) a 510 (Běchovice - Satalice), který však vyžaduje rozsáhlou rekonstrukci
- ▶ Chybí jihovýchodní, severovýchodní a severozápadní část SOKP



Prioritou by mělo být vyloučení tranzitní nákladní dopravy z území hlavního města Prahy a zabránit tak nebezpečnému mísení tranzitní a městské dopravy

Nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013

Silniční dopravní infrastruktura

Článek 17

2. Silnice vysoké kvality uvedené v odst. 1 písm. a) jsou silnice, které plní důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě, integrují hlavní městská a hospodářská centra, ... a spojují horské, vzdálené, špatně přístupné a okrajové regiony NUTS 2 s centrálními regiony Unie.

Článek 30

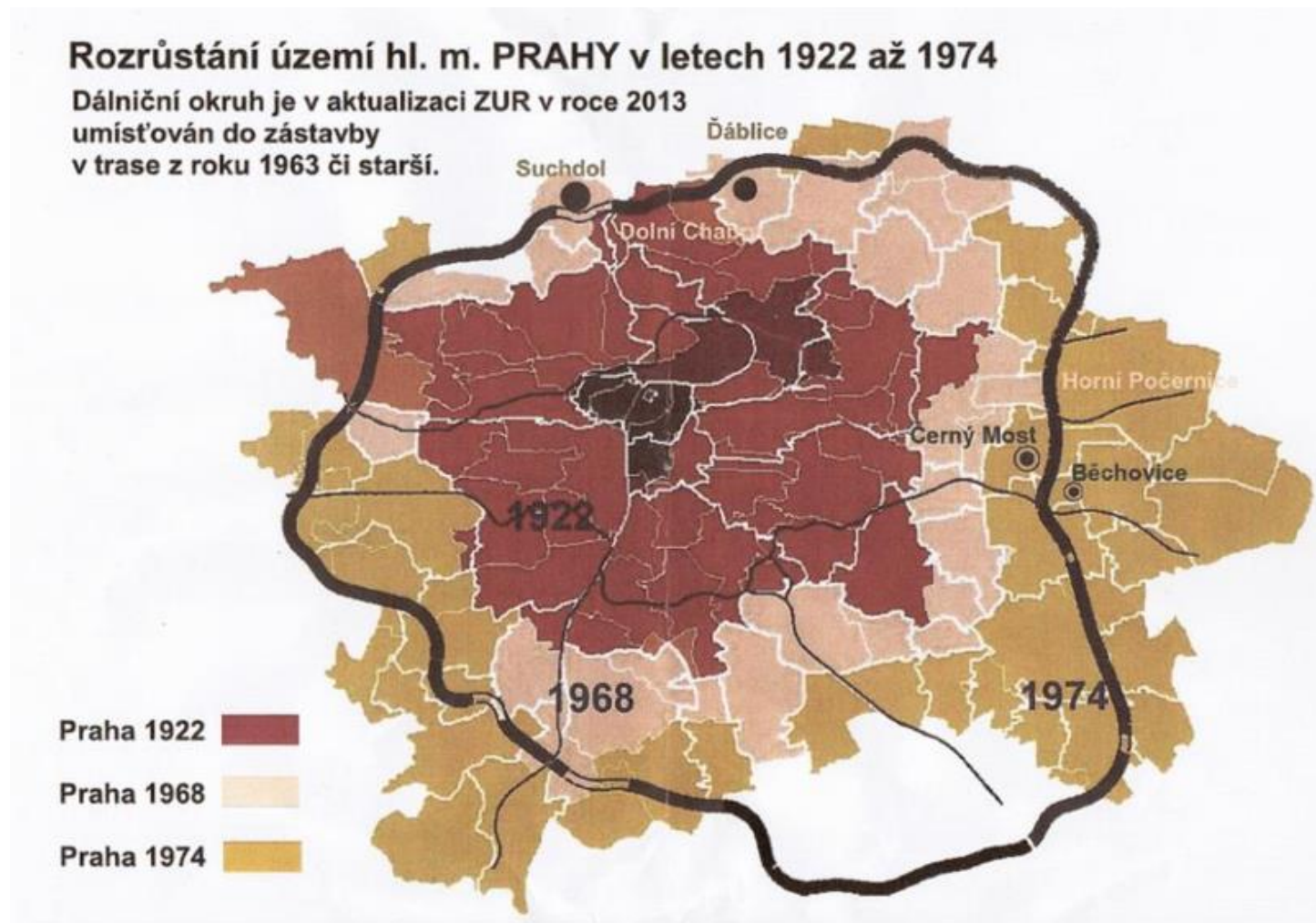
Městské uzly

Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit:

- d) bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu a doručování zboží ve městech, včetně logistických konsolidačních a distribučních center;
- e) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí;

SOKP je součástí globální transevropské dopravní sítě a má sloužit především tranzitní dopravě, nikoliv městské.

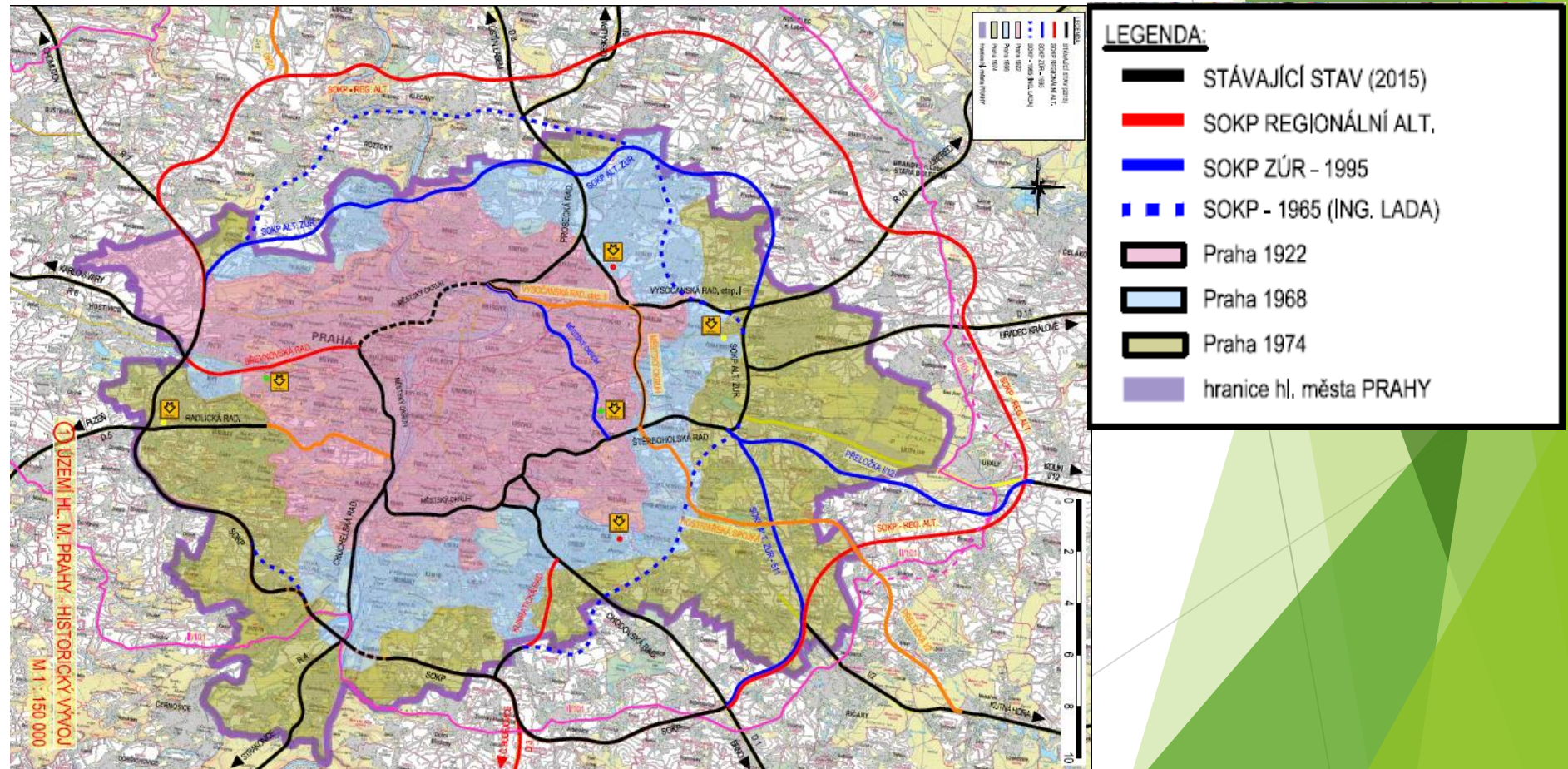
Průtah vs. obchvat



Oficiální varianta A-ZÚR zavádí do města tranzitní, zejména kamionovou dopravu v rozporu s evropskou legislativou TEN-T

SOKP dle ZÚR vychází z koncepce 60. let minulého století

- Nárůst obyvatel o cca 400 000
- Rozvoj města
- 15-násobný nárůst dopravní zátěže
- Přechod na tržní ekonomiku
- Vstup do EU a Schengenu
- Ekologické a hygienické zákony
- Legislativa TEN-T



Mezitím se výchozí situace radikálně změnila

Kompletní dálniční síť

- ▶ Po dostavbě D35 (2025-28) se očekává přesun až 30% z D1 na D11.
- ▶ Pokračování výstavby D11 z Náchoda směrem na Polsko.
- ▶ Praha jako největší dálniční křižovatka ve střední Evropě
- ▶ Na Pražský okruh ústí 9 dálnic

Dálnice a rychlostní silnice v provozu



Dálniční síť

výhledový stav



www.rsd.cz

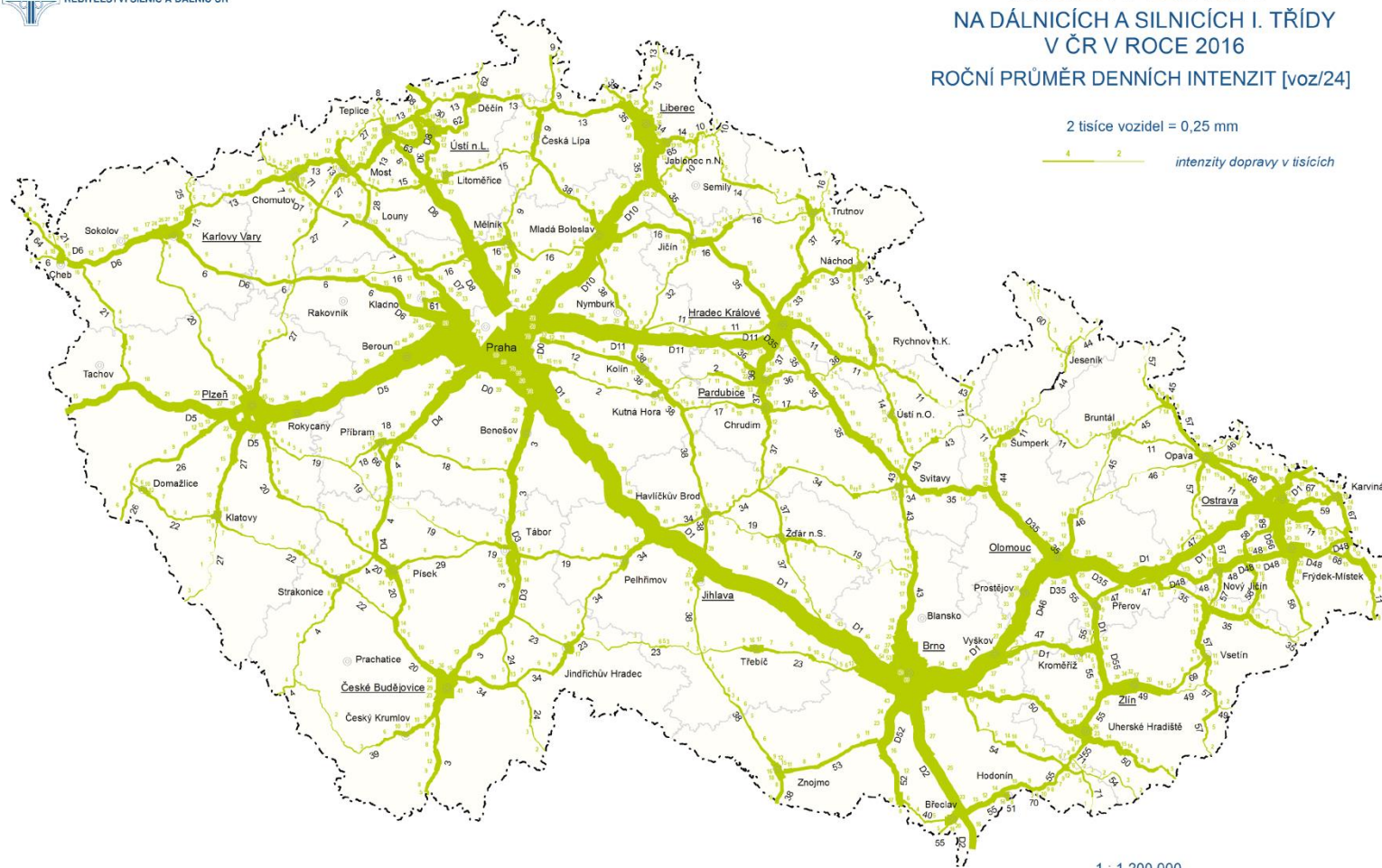
Model intenzity dopravy v roce 2016



INTENZITY DOPRAVY NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍDY V ČR V ROCE 2016 ROČNÍ PRŮMĚR DENNÍCH INTENZIT [voz/24]

2 tisíce vozidel = 0,25 mm

4 2 intenzity dopravy v tisících



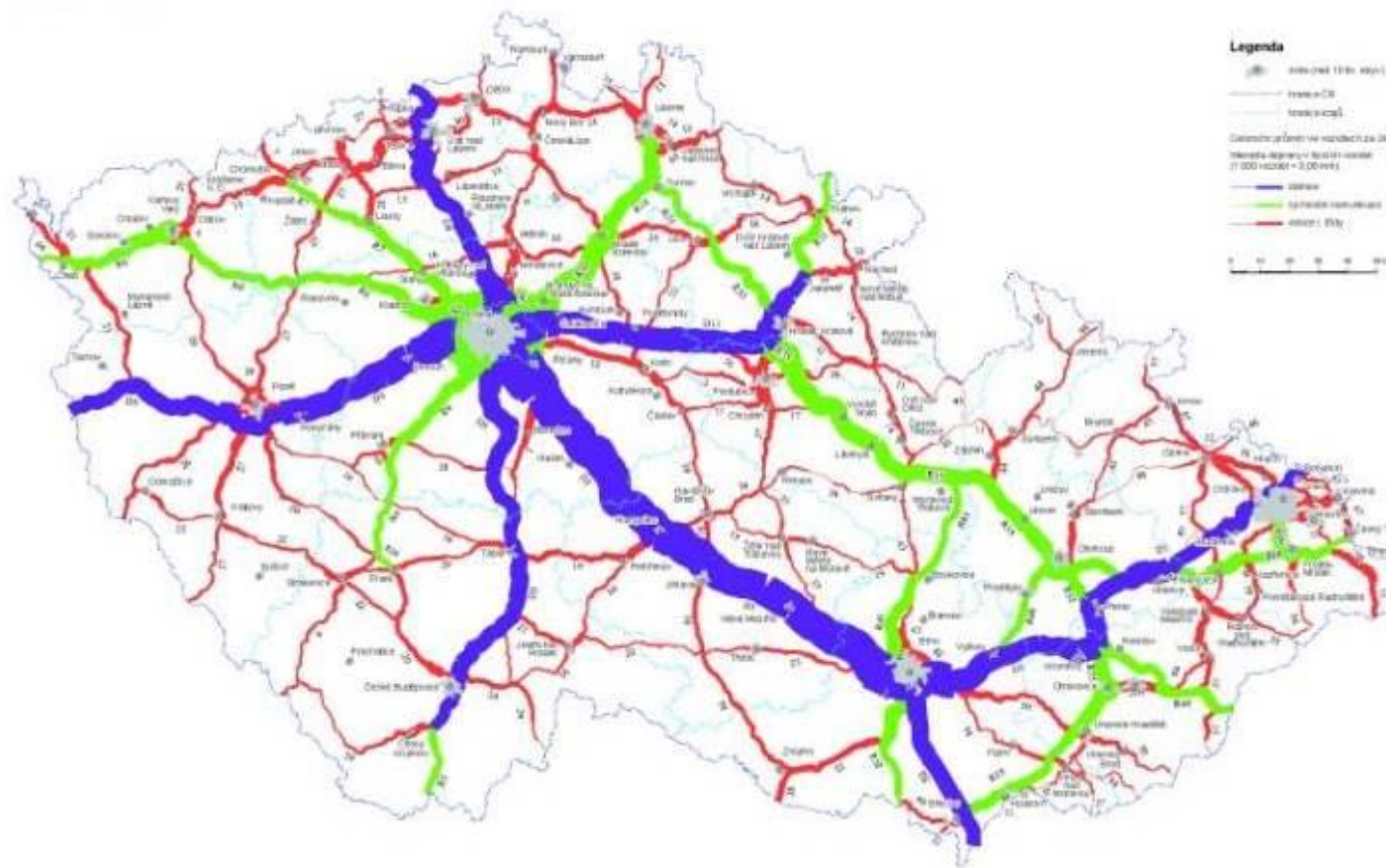
1 : 1 200 000

0 25 50 75 100 km

Model intenzity dopravy v roce 2040

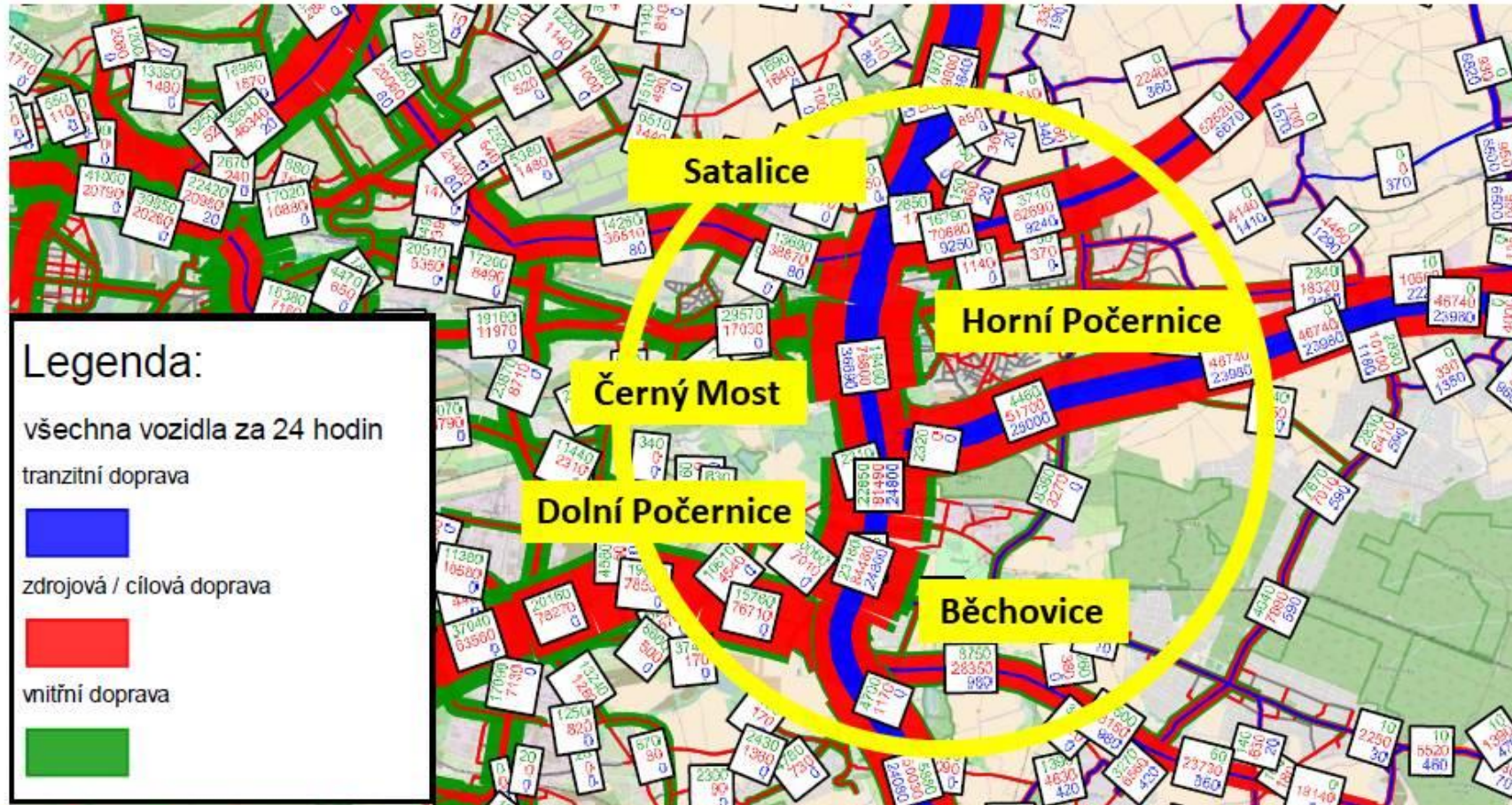
- ▶ Nejvyšší dopravní intenzity jsou na dálnicích na území Prahy
- ▶ Na Pražském okruhu dochází k nežádoucímu mísení tranzitní a městské dopravy
- ▶ Tato situace je neudržitelná
- ▶ Je nutné vyvést tranzitní, především nákladní dopravu z území Prahy

 CityPlan



Praha nemůže absorbovat veškerou tranzitní a kamionovou dopravu z 9 dálnic. Tranzitní trasy musí vést mimo Prahu.

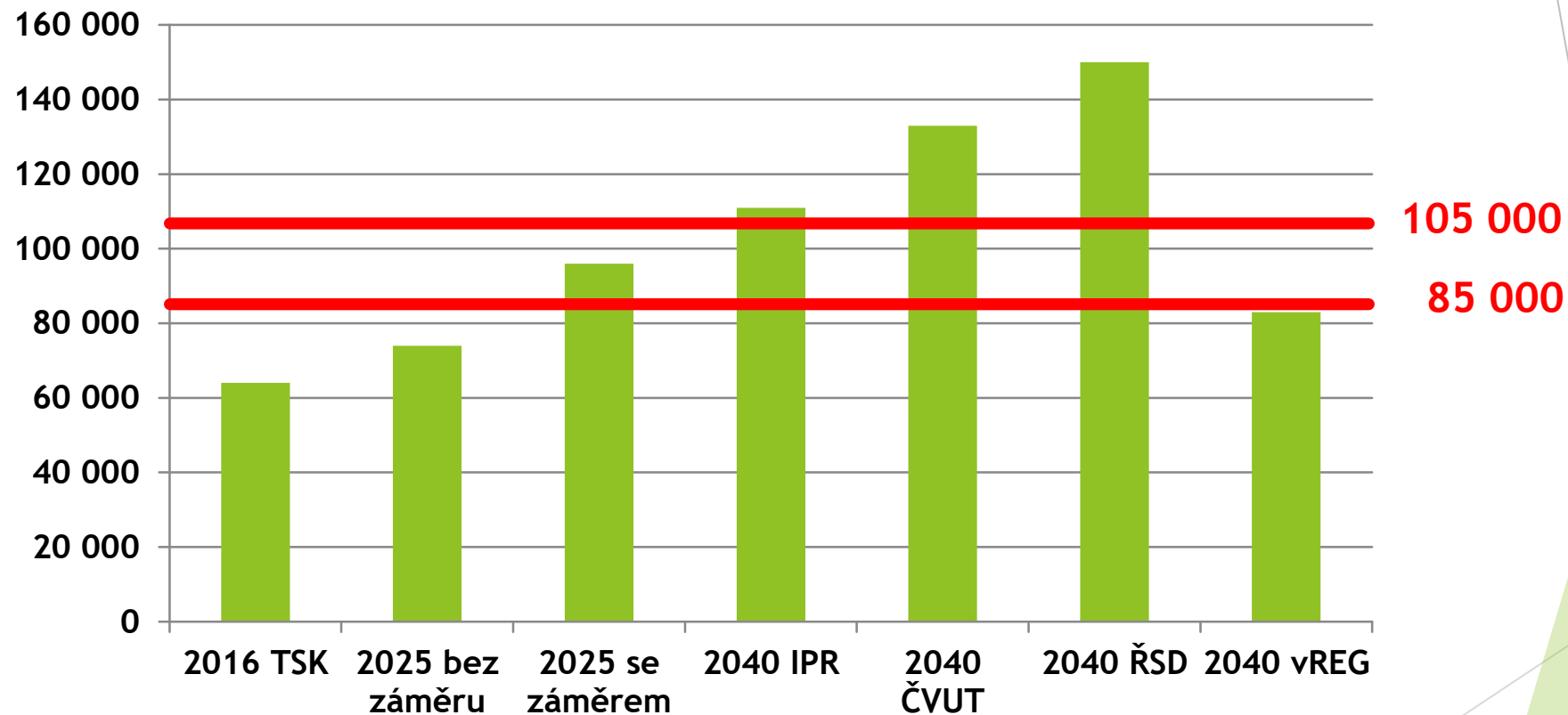
Prognóza dopravní zátěže v případě realizace SOKP dle A-ZÚR



Na východě Prahy vznikne jedna z největších křižovatek tranzitní kamionové dopravy ve střední Evropě

Výkonnost SOKP 510 ve variantě A-ZÚR

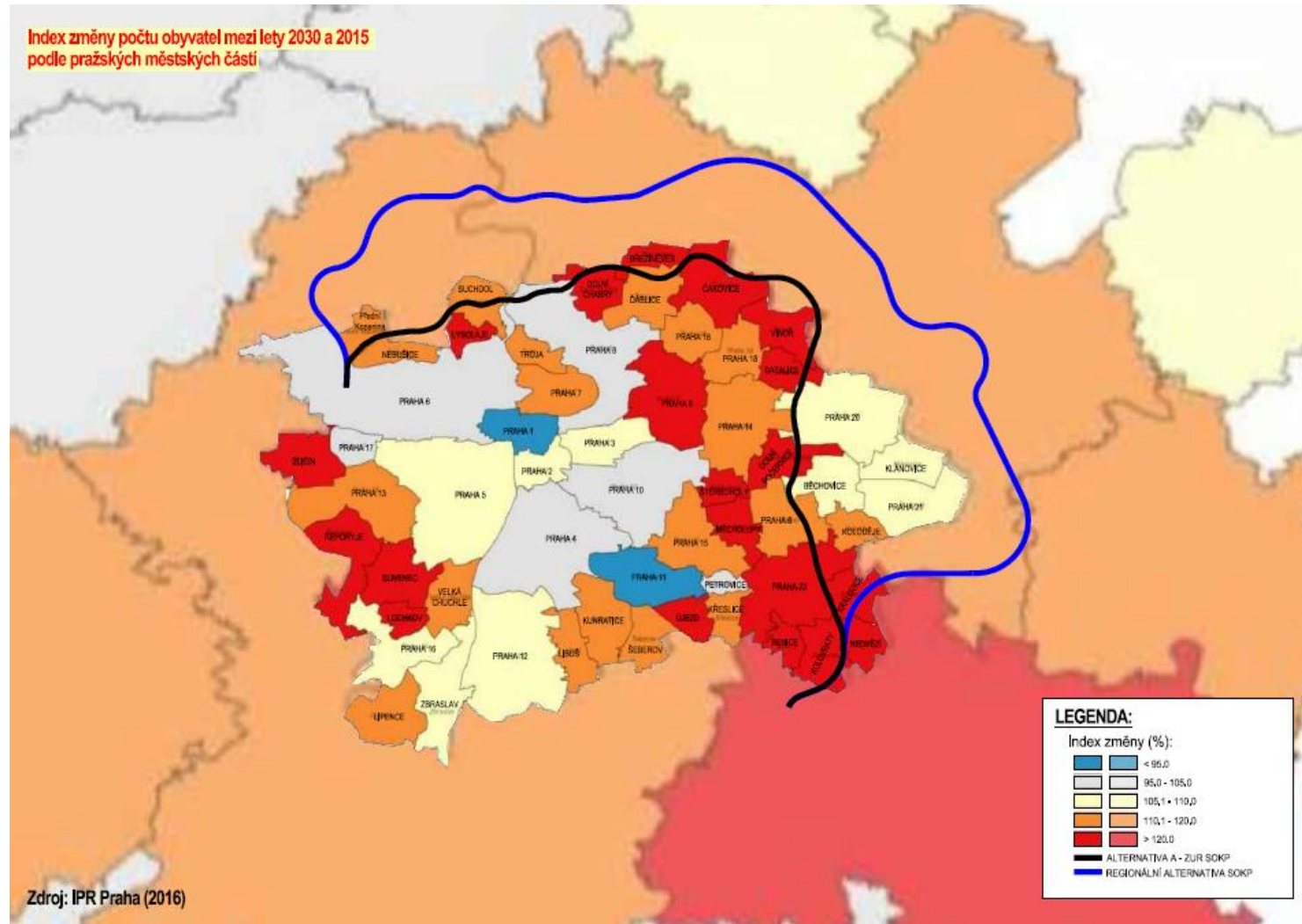
Počet vozidel / 24 h na úseku 510 (D11 - Chlumecká) vs. kapacita komunikace



Zdroj: Dokumentace EIA 511, TSK, studie ČVUT, ŘSD

Kvůli nedostatečné kapacitě bude zapotřebí rozsáhlá rekonstrukce úseku 510. Ochrana občanů dotčených MČ před negativními vlivy dopravy při uvedené zátěži však není uskutečnitelná.

Index změny počtu obyvatel Prahy 2015-2030



Trasa A-ZÚR je vedena územím Prahy s nejvyššími přírůstky obyvatel dle predikce IPRu

Důvody zadání studií

PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY

SENÁT



4. funkční období

36. USNESENÍ

VÝBORU PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ, VEŘEJNOU SPRÁVU A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

z 13. schůze, konané dne 9. září 2003

k problematice plánované stavby silničního okruhu na severozápadě Prahy

Výbor pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí projednal žádost o stanovisko k problematice plánované stavby silničního okruhu na severozápadě Prahy se starosty městských částí Praha Dolní Chabry, Praha Lysolaje a Praha Suchbátka a zástupci občanských sdružení EkoForum a SOS Praha a po rozpravě,

výbor

I. doporučuje

Ministerstvu dopravy České republiky a Ministerstvu životního prostředí České republiky, aby jako Ústřední orgány státní správy mající v kompetenci řešení problémů dopravy a životního prostředí, iniciovaly zpracování studie proveditelnosti severozápadní části okruhu s ohledem na komplexní řešení dopravních a ekologických problémů Středočeského kraje a Prahy (Pražského regionu). Výsledkem studie by mělo být Memorandum všech zúčastněných subjektů k využití území k výstavbě předpokládaného okruhu Prahy,

II. zmocňuje

předsedu výboru senátora Jiřího Brydla, aby s tímto usnesením seznámil výše zmíněná ministerstva;

III. pověřuje

předsedu výboru senátora Jiřího Brydla předložit toto usnesení předsedovi Senátu Parlamentu České republiky.

Jiří Brydl, v.r.

předseda výboru

Petr Fajfar, v.r.

ověřovatel výboru

Ministerstvo průmyslu a obchodu
Doc. Ing. Miroslav GRÉR
ministr

V Praze dne 7. února 2001

Č.j.: 10690/01/2000/1000

Vážený pane ministře,

obracím se na Vás se žádostí o posouzení vhodného umístění dělnického okruhu kolem Prahy. Na zřeteli mám především severozápadní část tohoto okruhu. Existuje celá řada důvodů, proč je nejvhodnější umístit severozápadní část okruhu dále od Prahy (tzv. varianta Ss).

Mohu doložit zájem investorů o toto území. Jeho atraktivnost pro investování se mnohonásobně zvýší právě vhodným umístěním severozápadního okruhu. Kromě jiného se zvýší návaznost na mezinárodní letiště v Ruzyni. Výrazně se tak zvýší šance pro posílení zaměstnanosti v této části Středočeského kraje. Očekávaný vysoký příliv investic jistě pomůže, alespoň neptimo, uhradit náklady na stavbu okruhu.

Posunutí severozápadní části okruhu bude mít také nesporně pozitivní vliv na ochranu životního prostředí, zejména v oblasti Sedlečských skal, Zámku a Dražanského údolí a okruh se posune do oblasti vhodné pro průmyslovou výrobu. Přitom takto umístěná severozápadní část okruhu bude stejně dobře sloužit dopravní situaci v Praze jako řešení, které v současné době podporuje magistrát města Prahy.

Vážený pane ministře, věřím, že najdete pochopení pro tento návrh a jsem připraven ke spolupráci.

S pozdravem

Vážený pan
Ing. Jaromír Schlichg
ministr dopravy a spoj
Praha

SP

Svaz průmyslu a dopravy České republiky

Svaz dopravy České republiky

160 00 Praha 6, V. P. Čkalova 14

Petr Kašík, výkonný ředitel

tel: 233 322 498 fax: 233 322 485 mobil: 603 863 682 e-mail: kasik@svazdopravy.cz www.svazdopravy.cz

SD

Praha 10. dubna 2015

Vše: Vyjádření k Návrhu zprovoznění Silničním okruhu kolem Prahy SOKP (březen 2014)
Síť hlavních komunikací pražského regionu (únor 2015)

Svaz dopravy České republiky považuje dokončení Silničního okruhu kolem Prahy jako jednu z priorit při dokončování páteří sítě silniční infrastruktury v České republice.

Katastrofální stav silniční sítě v městských částech Špořilov, Černý most, Počernice má značné negativní dopady na obyvatelstvo a způsobuje ekonomické ztráty nejen samotným dopravcům ale i ekonomice České republiky.

Svaz dopravy České republiky plně podporuje co nejdříve dokončení Silničního okruhu kolem Prahy.

S pozdravem

SVAZ DOPRAVY
ČESKÉ REPUBLIKY
V. P. Čkalova 14
160 00 Praha 6
IČ: 61381705 (1)

Petr Kašík

NÝDRLE

projektová kancelář

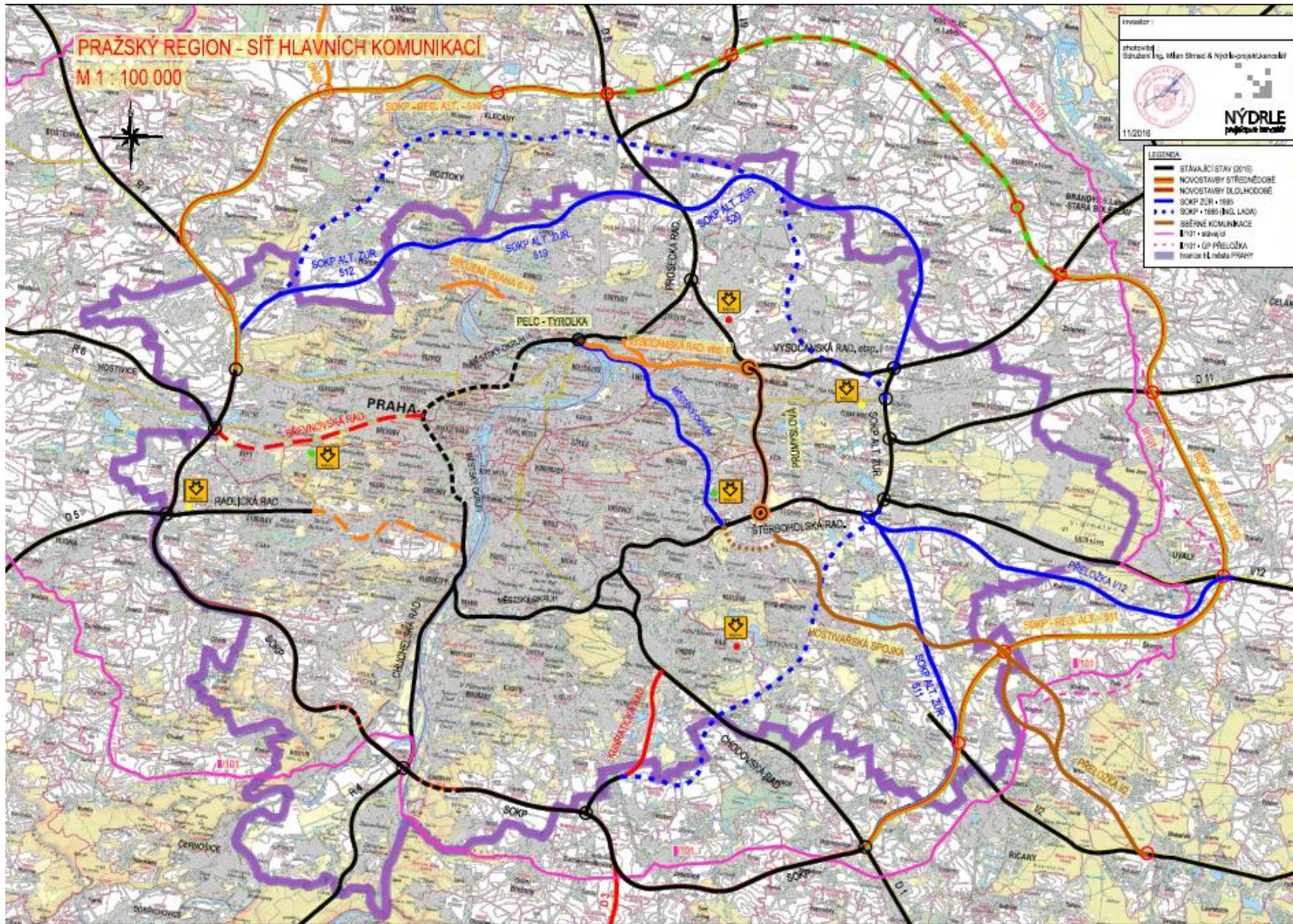
Ing. Milan Strnad

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

ČKAIT 0000264

Usnesení a žádosti z minulých let ohledně revize původní trasy SOKP

Návrh řešení



V letech 2014 - 2015 Ministerstvo dopravy si nechalo zpracovat studii proveditelnosti a účelnosti regionální varianty

Posouzení státní

Analýza rizik

- Akademickou sférou zpracována oponentura (ČVUT v Praze, Fakulta dopravní)
- Koncept 05/2016
- Čistopis 06-07/2016
- Využita metoda rizikové analýzy
- Závěry:
 1. Existují významná rizika alternativní trasy
 2. Územní nepřipravenost na úrovni ÚPn
 3. Střety se zástavbou
 4. Neověřitelnost technických řešení
 5. Nepoužití správné metodiky hodnocení (např. MKA)



Srovnání A-ZÚR - REG.

Předběžné multikriteriální hodnocení

	Kriterium			Multiplikátor		Bodové hodnocení		Poznámka Rozhodující faktor
	Pol.	Text	Váha %	A-ZÚR	REG.	A-ZÚR	REG.	
DOPRAVA	1.1	Dopravní obsluha	5	6	4	0,3	0,2	Atraktivita trasy
	1.2		10	3	7	0,3	0,7	Vyloučení kamionů
	2.1	Bezpečnost dopravy	10	3	7	0,3	0,7	Mísení místní dopravy a tranzitu
EKOLOGIE	3.1	Vliv na obyvatele	10	2	8	0,2	0,8	Množství ohrožených obyvatel
	3.2		5	4	6	0,2	0,3	Hluk + emise
	4.1	Vliv na půdu a přírodní zdroje	4	8	2	0,32	0,08	Zábor PF a LF
	4.2		3	4	6	0,12	0,18	Ohrožené vodní zdroje a přírodní zdroje
	5.1	Vliv na faunu a flóru (Natura 2000)	4	2	8	0,08	0,32	USES - fauna + flóra
	5.2		4	3	7	0,12	0,28	NPR - NPP + biokoridory
ÚZEMNÍ VLIVY	6.1	Územní vlivy	3	1	9	0,03	0,27	Zábor zastavěného a zastavitelného území
	6.2		5	1	9	0,05	0,45	Urbanistické aspekty trasy
NÁKLADY	7.1	Požizovací náklady	4	4	6	0,16	0,24	Náklady na dopravní cestu
	7.2		3	6	4	0,18	0,12	Náklady uživatelů
	7.3		1	5	5	0,05	0,05	Externí a ostatní náklady
PŘÍNOSY	8.1	Přínosy	4	1	9	0,04	0,36	Výše výběru mýtného
	8.2		3	1	9	0,03	0,27	Doba umoření nákladů
EKONOMIE	9.1	Ekonomická únosnost	5	5	5	0,25	0,25	IPR + NPV + CBR
REALIZACE	10.1	Realizace	3	5	5	0,15	0,15	Předprojektová a projektová příprava
	10.2		3	5	5	0,15	0,15	Územní rozhodnutí a stavební povolení
	10.3		4	5	5	0,2	0,2	Realizace - uvedení do provozu - kolaudace
RIZIKA	11.1	Z průzkumů a umístění stavby	2	3	7	0,06	0,14	Ze znalosti místa stavby
	11.2	Z technologického vývoje	1	5	5	0,05	0,05	Vývoj technologií k realizaci
	11.3	Environmentální rizika	1	3	7	0,03	0,07	Umístění stavby k CHKO + ÚSS atd.
	11.4	Externí rizika	1	4	6	0,04	0,06	Organizační rizika investora
	11.5	Legislativní rizika	1	5	5	0,05	0,05	Vývoj legislativního rámce
	11.6	Ekonomická rizika	1	3	7	0,03	0,07	Financování stavby
Celkový součet			100			3,49	6,51	
Test citlivosti -15%						2,97	5,53	
Test citlivosti +15%						4,01	7,49	

Obě varianty by měly být posouzeny stejnou metodou s ohledem na základní atributy silničních staveb (dopravní obslužnost a bezpečnost, ekologie, územní vlivy, náklady, atd.)

Posouzení alternativ - stavební náklady

POSOUZENÍ ALTERNATIV DOKONČENÍ SOKP - STAVEBNÍ NÁKLADY

ALTERNATIVA A - ZUR (OFICIÁLNÍ)				
STAVBA		DÉLKA	CENA BEZ DPH	UKAZ.
ČÍSLO	NÁZEV	KM	MLD. Kč	MLD/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	4,1	1,923	0,47
511	BĚCHOVICE - D1	12,57	13,742	1,09
ALTERNATIVA A - ZUR CELKEM (BEZ DPH)		46,47	55,551	1,2

ALTERNATIVA - REGIONÁLNÍ				
STAVBA		DÉLKA	CENA BEZ DPH	UKAZ.
ČÍSLO	NÁZEV	KM	MLD. Kč	MLD/KM
518	RUZYNĚ - LIBČICE	15,175	4,336	0,29
519	LIBČICE - MÚK D8	5,790	4,294	0,74
520	MÚK D8 - MÚK R10	18,590	10,999	0,59
510	MÚK R10 - ÚVALY	12,945	5,613	0,43
511	ÚVALY - D1	15,648	8,577	0,55
ALTERNATIVA A - REGIONÁLNÍ CELKEM (BEZ DPH)		68,148	33,819	0,50

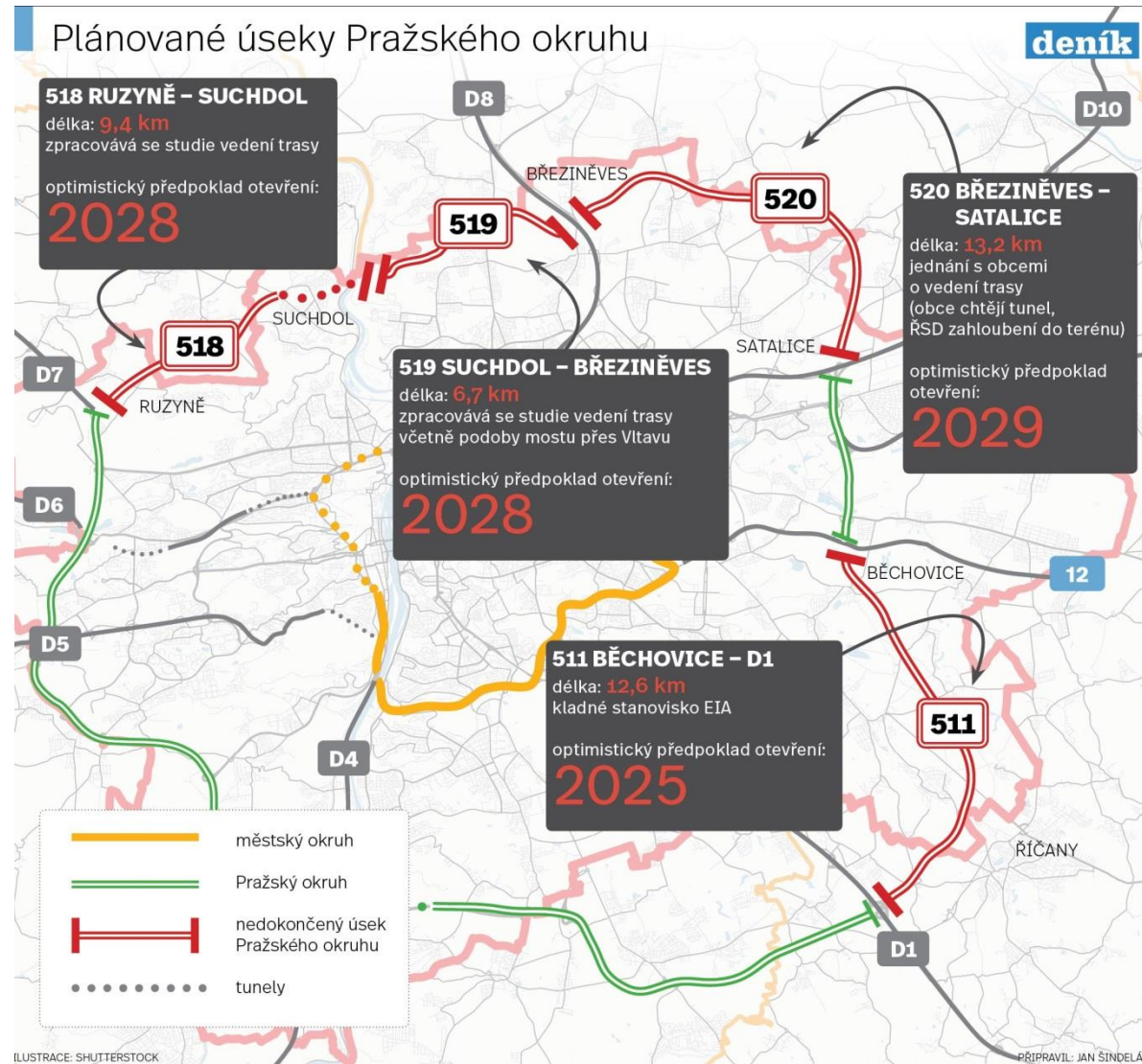
POZNÁMKA:

STAVEBNÍ NÁKLADY ALT. A - ZUR (STAVBY 518, 519, 520, 511) PŘEVZATY Z „SESTRA 2“ PŘÍLOHA A2.1 (10/2013); STAVBA 510 DLE IZ. - ZKAPACITNĚNÍ SOKP - 510 (06/2012)

STAVEBNÍ NÁKLADY ALT. REGIONÁLNÍ - DLE CENOVÝCH NORMATIVŮ SPK (SFDI - 02/2013) V CÚ 2012 NA ZÁKLADĚ DOKUMENTACE ZPRACOVANÉ V ÚROVNI VÝHLEDOVÉ STUDIE.

Alternativa regionální má o cca 22 miliard Kč nižší pořizovací stavební náklady (A-ZÚR = 55,6 mld. Kč; alternativa Regionální = 33,8 mld.)

Stadia přípravy jednotlivých staveb SOKP



- ▶ **510 Běchovice - Satalice** nedostatečná kapacita, nutná kompletní přestavba na profil 2x3 pruhů, problémy s velkým množstvím křižovatek na velmi krátkém úseku
- ▶ **Varianta regionální má** vyhotovenou studii proveditelnosti a účelnosti (STPÚ) "Dokončení SOKP v celém rozsahu" z roku 2015

Z hlediska hierarchie přípravy stavby jsou obě varianty prakticky na stejné úrovni

Závěry zjištěné posouzením varianty tranzitní s variantou vedenou městem

- ▶ Je navržena v souladu s požadavky pro trasy TEN-T.
- ▶ Neprochází územím, kde jsou již nyní překračovány hygienické limity (Černý Most, Horní Počernice).
- ▶ Nezabírá na území hl. m. Prahy zastavitelná území pro bytovou a občanskou vybavenost.
- ▶ Nevytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu.
- ▶ Vede územím s mnohem nižší hustotou obyvatel než A-ZÚR.
- ▶ Vyvádí veškerou tranzitní kamionovou a zbytkovou dopravu mimo území hl. m. Prahy a tím trvale do budoucna zlepšuje klima (smog) celé Prahy.
- ▶ Nevytváří na trase TEN-T dopravně kolizní místa, zajišťuje plynulý a bezpečný průjezd tranzitní dopravě.
- ▶ Svojí polohou mimo Prahu zajišťuje minimální mísení dopravy místní a tranzitní - tedy trvale nižší nehodovost.
- ▶ Má o cca 22 miliard Kč nižší pořizovací stavební náklady (dokončení SOKP alternativa A-ZÚR = 55,6 mld. Kč; alternativa Regionální = 33,8 mld.)
- ▶ Výnos z mýta 923 milionů Kč u regionální a 524 milionů Kč u varianty A-ZÚR.

Závěr

- ▶ **Občané si zaslouží objektivní posouzení navrhovaných řešení.**
- ▶ **Náš stát by měl nabídnout víc než jen jednu cestu!**



www.rozumnadoprava.cz

info@rozumnadoprava.cz

www.facebook.com/rozumnadoprava