

ŘSD ČR

Porovnání varianty „J“ a „Ss“ staveb č. 518 a 519 severozápadního sektoru silničního okruhu města Prahy

Podklady pro Technickou komisi

Červen 2008

**Jacobs Consultancy, spol. s r.o., Zlatnická 10/1582,110 00 Praha 1
Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., Vyšehradská 49, 128 00 Praha 2**

Obsah

1	ÚVOD	4
2	DEFINICE VARIANT PRO SROVNÁNÍ A AKTUALIZACI DOPRAVNÍHO MODELU.....	5
3	DOPRAVNÍ POSOUZENÍ – TRANZITNÍ A MÍSTNÍ DOPRAVA (OFICIÁLNÍM DOPRAVNÍM MODELEM)	6
3.1	Hlavní zjištění	6
4	ANALÝZA ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A VÝKUPU POZEMKŮ.....	8
4.1	SOUČASNÝ STAV ÚZEMNÍ A PŘEDPROJEKTOVÉ PŘÍPRAVY	8
4.2	ROZBOR POTŘEBNÝCH ZMĚN V ÚZEMNÍCH PLÁNECH.....	11
4.3	URBANISTICKÉ PROBLÉMY VARIANT.....	12
4.4	SOUHRNNÉ PŘÍNOSY RESP. NEGATIVA VARIANT	13
4.5	VYHODNOCENÍ VEŘEJNÉ A POLITICKÉ PODPORY	15
4.6	RIZIKOVÉ FAKTORY.....	17
4.7	ODHAD MOŽNÉHO ČASOVÉHO PRŮBĚHU PŘÍPRAVY A REALIZACE	22
	VARIANT	22
5	POSOUZENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	26
5.1	PŘEDEŠLÁ POSOUZENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	26
5.2	DOPLŇKOVÝ VÝPOČET EMISÍ.....	27
5.3	DOPLŇKOVÝ VÝPOČET HLUKU	28
6	EKONOMICKÉ POSOUZENÍ.....	31
6.1	EKONOMICKÁ ANALÝZA	32
6.2	CITLIVOSTNÍ ANALÝZA.....	33
6.3	INTERPRETACE VÝSLEDKŮ EKONOMICKÉ ANALÝZY.....	33
7	PRÁVNÍ POSOUZENÍ	35
8	ZÁVĚRY	37
8.1	VÝSTUPY DOPRAVNÍHO POSOUZENÍ.....	37

8.2	VÝSTUPY ANALÝZY ÚZEMNÍHO PLÁNU	37
8.3	VÝSTUPY POSOUZENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	37
8.4	VÝSTUPY EKONOMICKÉHO POSOUZENÍ.....	38
8.5	VÝSTUPY PRÁVNÍHO POSOUZENÍ.....	38
8.6	ZÁVĚREČNÉ SHRUTÍ.....	39

1 Úvod

Úsek staveb 518 a 519 silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) je velmi významnou součástí sítě dálnic a rychlostních silnic České republiky a evropské sítě TEN-T a má zároveň rozhodující význam pro budoucí funkci stávající, budované i plánované uliční sítě hl.m.Prahy. Fakt, že Praha má severně od Pražské památkové rezervace jedinou městskou ulici, která kromě vedení tramvajové dopravy jako jediná spojuje její pravobřežní a levobřežní území severně od centra, vede ke stavu, kdy Veletržní ulicí a Letenskou plání projíždí více vozidel než po kterékoli české dálnici kromě vjezdu D1 do Prahy. Vede také ke stavu, kdy není možné povolit jízdu nákladních automobilů po žádném pražském mostě mimo rychlostní Jižní spojku, která se tak nakonec stala nejpomalejším spojením obou vltavských břehů. Česká radiální síť dálnic a rychlostních silnic má tak v Praze, kde se 9 rychlostních komunikací stýká, velmi závažnou dopravní závalu se závažnými ekonomickými dopady, její úplné vyřešení připravovanými stavebními akcemi již při dnešních intenzitách dopravy bez dokončení celé trasy SOKP není možné. Na modelových výpočtech je možné doložit, že žádný etapový stav bez úplného městského okruhu a silničního okruhu kolem Prahy řešení nemůže přinést, stavba okruhu kolem Prahy tak má nejvyšší prioritu z celé české sítě rychlostních silnic. SOKP je důležité dokončit co nejdříve a v optimální trase, neboť žádná náprava v budoucnosti nebude možná.

Zatímco chybějící jižní část SOKP se podařilo připravit k výstavbě a z velké části i rozestavět, příprava severní části SOKP již téměř celé desetiletí nepostupuje k řešení. V klíčovém úseku překonávajícím Vltavu na severu města byla po dlouho trvající územní a projektové přípravě navržena trasa vedená podél severní hranice města, dnes nazývaná variantou J. V roce 2000 byla k této územně stabilizované trase na úrovni studie v rámci procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí navržena a následně doporučena k dalšímu prověření nová územně nestabilizovaná varianta Ss vedená cca 5 km severně od Prahy jako rychlostní komunikace spojující dálnici D8 se silnicí R7.

Fakt, že severní část SOKP neexistuje, působí značné ekonomické ztráty a pokračování v přípravě jeho stavby je velmi žádoucí. Zásadním důvodem je i fakt, že Česká republika má zájem požádat o dotaci části uznatelných nákladů stavby z Fondů soudržnosti Evropské Unie podle Operačního programu Doprava. Do dnešní doby bylo zpracováno několik dopravních a ekonomických posouzení obou variant, která doporučila pokračovat v přípravě varianty J, kterou podporuje též hl.m.Praha, obce Zdiby a Hovorčovice, jimiž prochází, a také Středočeský kraj. Proti vystoupily pražské městské části Suchdol a Dolní Chabry. Stanovisko Ministerstva životního prostředí a závěry posudku procesu hodnocení vlivu stavby na životní prostředí připouštějí výstavbu varianty J jen pokud severní variantu nebude možné zařadit do územních plánů a prokáže-li se výhodnost jižní trasy pro dopravu v Praze.

Pro zjištění rozdílů mezi oběma trasami v jejich vlivu na dopravu a životní prostředí, v jejich vztahu k územním plánům, v jejich ekonomické efektivitě a v jejich vztahu k evropské a národní legislativě souvisejícím s jejich přípravou, bylo zadáno vypracování srovnávací studie možných variant SOKP v obou trasách. Tento výstup pro Technickou komisi obsahuje shrnutí základních poznatků zjištěných při zpracovávání porovnání jednotlivých variant ve srovnávací studii, která bude podkladem pro posouzení záměru pro Evropskou komisi při podání žádosti o dotaci v rámci OPD (Operační program dopravy)

2 Definice variant pro srovnání a aktualizaci dopravního modelu

Pro získání podkladů pro posouzení vlivu vedení trasy na dopravu a životní prostředí bylo u Technické správy komunikací hl.m.Prahy objednáno vypracování výpočtů dopravních zatížení komunikační sítě města pro možné varianty uspořádání výhledové sítě. Byly definovány dále uvedené varianty a bylo provedeno jejich zatížení dopravními vztahy roku 2025, neboť se jedná o období, kdy by měla být dokončena stavba hlavní uliční sítě Prahy, v jejímž kontextu bude po většinu délky doby hodnocení efektivnosti hodnocený úsek SOKP provozován.

Varianta 0 – nulová varianta bez SOKP 518 a 519

Varianta J – cílový stav podle Územního plánu hl.m.Prahy a Územního plánu VÚC Pražský region

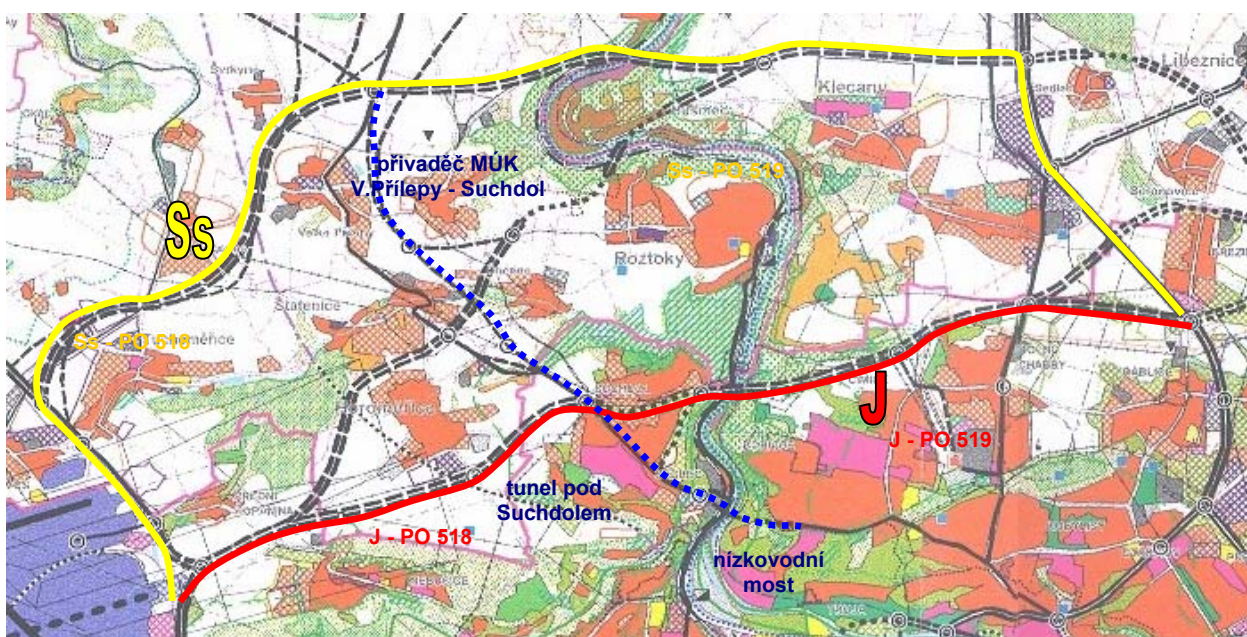
Varianta SsA - cílový stav, poloha SOKP ve severní stopě s mostem Suchdol – Bohnice, bohnickým tunelem a přivaděčem Suchdol – Velké Přílepy

Varianta SsB – cílový stav, poloha SOKP v severní stopě s mostem Suchdol – Bohnice a bohnickým tunelem

Varianta SsC – cílový stav, s SOKP v severní stopě bez dalšího přemostění Vltavy

Z vybraných variant byla po dopravní analýze z dalšího sledování vyřazena varianta SsC, neboť nespĺňuje základní potřebu hl.m. Prahy, spojení pravobřežní a levobřežní části města v jeho severní části.

Pro výpočty modelových dopravních zatížení byly definovány čtyři zatěžovací stavy a v TSK hl.m.Prahy byly zpracovány podrobné výpočty dopravních zatížení a dalších dopravně inženýrských pokladů pro rok 2025 a byl též zpracován výpočet dopravní poptávky provedený na síti, na níž byla zvýšena kapacita všech komunikací o 100 %. Matice vztahů pro rok 2025 byly oproti objemům roku 2006 navýšeny o 34% pro osobní vozidla, o 18% pro lehké a o 23% pro těžké nákladní automobily.



Obr. č. 1. varianty vedení PO 518, 519

3 Dopravní posouzení – tranzitní a místní doprava (oficiálním dopravním modelem)

V této kapitole je shrnutí rozboru výsledků dopravního modelu. Na Obr. č. 2 je doložen rozdílový kartogram variant SsB a J pro prognózovaný rok 2025.

Hlavním podkladem prací bylo doplnění dopravně inženýrských podkladů pro stavby 518, 519 Pražského okruhu (PO), nazývaného též Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), které byly zpracovány TSK v únoru 2008 - úkol č. TSK 08-7500-H02. Tento úkol navazoval na předchozí práce zpracované Ústavem dopravního inženýrství Hl. m. Prahy v letech 2004 a 2007 (04-130-H28, resp. 07-130-H38 - DIP pro vyhodnocení efektivity staveb 518 a 519 Pražského okruhu).

Na základě požadavku objednatele byly detailně prověřeny 4 základní varianty uspořádání komunikační sítě pro prognózované období roku 2025 (varianta Ss C byla pro detailní rozbor vypuštěna). Každá varianta byla modelově propočtena pro dva typy zatěžovacích parametrů - kapacitně závislý výpočet a částečně kapacitně nezávislý výpočet (hypotetický).

3.1 Hlavní zjištění

- Vybudování a využívání severního obchvatu města vede k prodloužení délky cest oproti jízdě vnitřním městem, a proto k vyšším celkovým dopravním výkonům. Celkový dopravní výkon ve variantě J bude vyšší o 180 tis. vozokm denně oproti nulové variantě, ve variantě Ss jen o 140 tis. vozokm vyšší. Tato skutečnost svědčí o menším využívání SOKP ve variantě Ss. Změny dosahují hodnot menších než 1 % celkových dopravních výkonů v modelové oblasti.
- Zprovoznění SOKP však bude znamenat časové úspory kolem 5% celkové spotřeby času v modelové oblasti (pražské uliční síti), ve variantě J je menší spotřeba času o 40 tis. vozohod. denně a ve variantě Ss o 36 tis. vozohod.
- Zatížení trasy okruhu SOKP ve variantě J dosahuje hodnot 68,2 – 76,9 tis/voz. den, u variant Ss potom hodnot 51,4 – 57,8 tis voz/den. Rozdíl v zatížení ve výši 16,8 tis. voz – 18,9 tis. voz/den je u severních variant převeden na komunikace města Prahy.
- Zatížení trasy okruhu SOKP ve variantě J těžkými nákladními vozidly dosahuje hodnoty 7 tis. voz/24 hod. u variant Ss dosahuje necelé 4 tis. voz/24 hod. Rozdíl ve výši přes 3 tisíce kamionů denně je převeden na komunikace města Prahy.
- Významné přetížení ulic hl.m.Prahy způsobí ve variantě Ss oproti variantě J nezbytný nový most Bohnice – Sedlec napojený na uliční síť a zatížený 20 tis. voz denně.
- Na síti hl.m. Prahy se projeví při realizaci variant Ss rozdíly oproti variantě J především přetížením těchto ulic:
 - Městský okruh sever 1400 – 5700 voz/den – větší nárůst znemožňuje omezená kapacita úseku Malovanka – Pelc Tyrolka
 - K Pazderkám – Čimická 6200 – 14400 voz/den
 - Střelničná 6300 voz/den
 - Evropská 4000 - 5400 voz/den
 - Jugoslávských partyzánů 4200 voz/den
 - Kamýcká 3800 voz/den (bez přivaděče) nebo 7400 voz/den (s přivaděčem, v tomto případě je ale 64 % intenzity vedeno v podzemí a komunikace na povrchu je zklidněna o 1700 voz/den)
 - Spořická – Šenovská 3700 voz/den
 - Průjezd Horoměřicemi 5200 voz/den (bez přivaděče) nebo 4300

	voz/den (s přivaděčem)
○ Městský okruh jih	3700 voz/den
○ Plzeňská	1400 - 2600 voz/den
○ Radlická radiála	3600 – 4900 voz/den
○ Chlumecká	3200 voz/den
○ Vysočanská radiála	2100 – 3600 voz/den
○ Nábřeží kpt. Jaroše	2000 voz/den
○ Na Františku	1300 voz/den

- Varianta Ss by oproti variantě J způsobila mimo SOKP snížení dopravy na 3 úsecích:
 - Čimická v Čimicích o 8400 voz/den
 - Horoměřická mezi Prahou a Horoměřicemi o 3200 voz./den
 - Kbelská o 1600 voz/den
- Varianta Ss slouží více vnější dopravě, tranzit se významně přesouvá na městský okruh¹.
- Rozdíly mezi tranzitními dopravními vztahy mezi západními kapacitními vstupy (D5, R6, R7) a východními vjezdy (R10, D11, I/12):
 - Ve variantě J - z 12400 cest denně pojede 87 % po SOKP 518, 519, zbytek po MO
 - Ve variantě Ss - z 12400 cest denně pojede 25 % po SOKP 518, 519, zbytek po MO, 50 % pojede tunelem Blanka
- Pro jízdy mezi Prahou 6 a severovýchodem Prahy využívá SOKP ve variantě J 11000 cest (což činí 32 %) z celkových 34800 cest (z toho počet cest od severovýchodu na letiště vedené vždy po SOKP činí 5800 cest).
- Pro jízdy mezi Prahou 6 a severovýchodem Prahy využívá SOKP ve variantě Ss jen 3000 cest (8 %) z 34800 cest (z toho cesty od severovýchodu na letiště vedené vždy po SOKP činí 5800 cest), 7000 cest (20 %) využije nový most z Bohnic.
- Pro vnější cesty z Prahy 6 na východ od Prahy převádí SOKP ve variantě J 78 % cest, ve variantě Ss 66 % cest.
- Pro vnější cesty ze severovýchodu Prahy na západ od Prahy převádí SOKP ve variantě J 61 % cest, ve variantě Ss 33 % cest.
- Městský okruh nebude v realizovaném provedení v severní části vyhovovat dopravní poptávce. Kritickým bodem bude křižovatka Malovanka – směr Břevnov – Letná a zpět, ten bude ve variantě J přetěžován o 3 %, ve variantě Ss o 10 %, což povede ve variantě Ss již ke značným kongescím v tunelech a k výraznému omezení kladných přínosů městského okruhu. Zcela nevhodné je řešení křižovatky R7 x SOKP (Tuchoměřice), je potřebné vybavit více než jedním odbočovacím pruhem křižovatky D8 x SOKP (Sedlec), I/9 x SOKP (Zdíby) a SOKP x R8 (Březiněves).

➤

¹ Ve variantě J je na Pražském okruhu 518 – 519 pro OA/NA

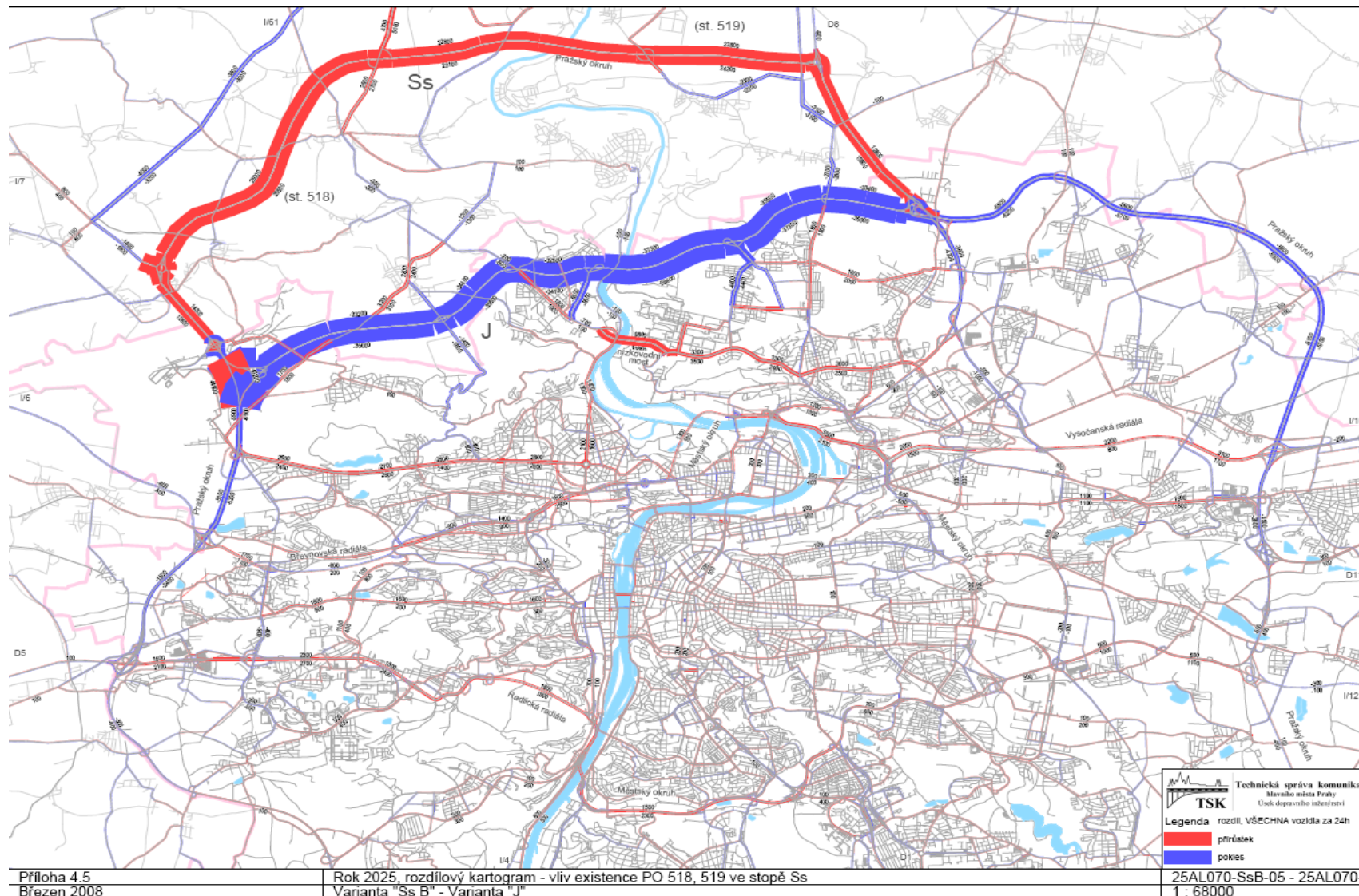
- 59 %, resp. 33 % jízdy cílových
- 18 %, resp. 56 % jízd tranzitních
- 23 %, resp. 10 % jízd vnitroměstských

Ve variantách Ss na Pražském okruhu 518 – 519 pro OA/NA

- 71 %, resp. 40 % jízdy cílových
- 14 %, resp. 56 % jízd tranzitních
- 14 %, resp. 4 % jízd vnitroměstských

- Dopravní model použitý TSK simuluje vyšší využití městského okruhu ve variantě Ss snížením rychlosti (zpomalení o 4 – 6 km /hod. oproti variantě J). Model nevystihuje dostatečně vliv kongescí, které budou ve variantě Ss vyšší a povedou k ještě vyššímu odlivu vozidel na ulice Hl.m.Prahy než je modelový výpočet schopen doložit.

Obr. č. 2. Rozdílový kartogram mezi variantou SsB a J – denní intenzity, rok 2025, TSK



4 Analýza územního plánování a výkupu pozemků

4.1 SOUČASNÝ STAV ÚZEMNÍ A PŘEDPROJEKTOVÉ PŘÍPRAVY

Na stavby 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol – Březiněves (ve variantě „J“) severozápadního sektoru silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) byly zpracovány a se všemi dotčenými orgány a organizacemi projednány dokumentace k územnímu řízení. Proto po schválení ÚP VÚC Pražského regionu v prosinci 2006 bylo **v lednu 2007 na obě stavby požádáno o vydání územního rozhodnutí.**

Stavby 518 a 519 ve variantě „J“ splňují podmínku vydání územního rozhodnutí danou § 90 Stavebního zákona, neboť jsou plně v souladu se všemi územními plány obcí, po jejichž katastru jsou vedeny. Jedná se o následující územní plány:

- územní plán hlavního města Prahy se všemi schválenými změnami - 1999
- územní plán VÚC Pražského regionu - 2006
- územní plán obce Horoměřice - 1999
- změna územního plánu obce Zdiby - 2006

Všechny tyto **územní plány mají zahrnut silniční okruh kolem Prahy ve variantě „J“ jako veřejně prospěšnou stavbu.**

Vlastní územní a předprojektová příprava těchto staveb začala probíhat až po **vyhlášení stavební uzávěry** na nadřazenou komunikační síť hlavního města Prahy, kterou vydal v roce 1997 odbor územního rozhodování MHMP a **po schválení územního plánu hlavního města Prahy v roce 1999,** ve kterém byla na území hlavního města Prahy trasa SOKP jednoznačně stanovena v trase varianty „J“, tj. přes Suchdol koridorem rezervovaným k tomuto účelu již od 40. let minulého století.

Územní a předprojektová příprava však probíhala velmi zdlouhavě a velmi dramaticky. Tento průběh se dá zjednodušeně zrekapitulovat následovně:

- na obě stavby byly **v roce 1999 zpracovány první návrhy dokumentace k územnímu rozhodnutí,** a to samozřejmě v souladu s ÚP hlavního města Prahy a vyhlášenou stavební uzávěrou ve variantě, která byla později, tj. v období zpracování EIA označena jako varianta „J“
- následně byly zahájeny **práce na EIA** – dopadu těchto staveb na životní prostředí. V této době se vzhledem k nutnosti posouzení trasy SOKP v tomto sektoru začalo pracovat ve více variantách. Následně pak z rozhodnutí MŽP ČR byly **v procesu EIA posouzeny pouze dvě varianty,** a to „J“ (jižní) dle ÚP hlavního města Prahy přes Suchdol a „Ss“ (severní) přes Libčice nad Vltavou. **Proces EIA byl v roce 2002 ukončen Stanoviskem MŽP ČR** s jednoznačnými závěry a podmínkami pro další předprojektovou přípravu. Ve Stanovisku MŽP ČR se připouštěly obě varianty, MŽP ČR doporučilo k další přípravě variantu „Ss“, kterou považovalo za vhodnější s tím, že bude průchodná v ÚP VÚC Pražského regionu.
- v období od začátku devadesátých let až do roku 2006 probíhaly postupně práce na zpracování zadání, konceptu a na souborném stanovisku k **ÚP VÚC Pražského regionu.** Nejdříve pořizovatelem MMR ČR a následně od roku 2001, tj. po vzniku krajů, Krajským úřadem Středočeského kraje. **Souběžně s ÚP VÚC Pražského regionu bylo zpracováno i hodnocení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA).** Při zpracování těchto dokumentů se vždy uvažovalo s oběma variantami jako plnohodnotnými a EIA akceptovatelnými.

Z výsledků projednání těchto dokumentací vyplynulo, že ke konsenzu může dojít pouze u varianty „J“. Došlo k neobvyklé shodě názorů orgánů hlavního města Prahy, Středočeského kraje a všech dotčených obcí a jejich mikroregionálních sdružení. Ke shodě došlo rovněž u dotčených orgánů státní správy, včetně orgánů hygienické služby. Ani MŽP ČR neoznačilo variantu „J“ jako nepřijatelnou. Současně je ale nutné uvést, že s trasou „J“ nesouhlasily ve všech stupních územní a předprojektové přípravy městské části Praha - Suchdol a Praha - Dolní Chabry. Koncepce jejich rozvoje je však obsažena v ÚP SÚ hl. m. Prahy, který je pro tyto MČ závazným dokumentem koordinujícím rozvoj celého města. Dlouholeté úsilí vyvrcholilo **v prosinci 2006 schválením ÚP VÚC Pražského regionu, a to pouze s vedením SO ve variantě „J“.**

- v období 90. let minulého a na začátku tohoto století byly zpracovávány i **územní plány obcí Středočeského kraje**, a to:
 1. **obcí, jejichž katastry se nacházejí v území, kudy je vedena trasa „Ss“ SOKP.** Jedná se obce Tuchoměřice, Lichoceves, Velké Přílepy, Svrkyně, Tursko, Úholičky, Libčice nad Vltavou na levém břehu Vltavy a Husinec, Zdiby, Větrušice, Vodochody, Líbeznice a Bořanovice na pravém břehu Vltavy. **Tyto obce nesouhlasí s vedením okruhu ve variantě „Ss“.** Žádná z nich s touto variantou nekoordinovala urbanistickou koncepci svého územního plánu.
 2. **obcí, jejichž katastry se nacházejí v území, kudy je vedena trasa „J“.** Jedná se o obce Horoměřice a Zdiby, které ve svých územních plánech s touto trasou počítají jako s veřejně prospěšnou stavbou.

Tímto se dá konstatovat, že podmínka pro výběr varianty „J“ silničního okruhu kolem Prahy daná ve stanovisku EIA byla splněna, protože **varianta „Ss“ byla na základě ÚP VÚC**, dokumentace SEA k tomuto ÚP a na základě stanovisek dotčených obcí a krajů i stanovisek dotčených orgánů státní správy **vyloučena**.

Na základě výše uvedených faktů lze oprávněně předpokládat, že **územní rozhodnutí staveb 518 a 519 ve variantě „J“ budou vydána do konce června 2008** a nabudou právní moci až za dalších 6 měsíců, tj. do 31.12.2008, neboť se předpokládá, že MČ Suchdol a Dolní Chabry dle zkušeností z projednávání jiných staveb silničního okruhu i některá občanská sdružení nebudou souhlasit s vydaným územním rozhodnutím a odvolají se proti němu.

Před znovuzahájením úvah o variantě „Ss“ je nutné v krátkosti zrekapitulovat, proč byla všemi, tj. hlavním městem Praha, Středočeským krajem a obcemi v severozápadním sektoru Pražské aglomerace, kterých se trasa „Ss“ dotýká, po celou dobu přípravy preferována trasa „J“ a naopak jednoznačně odmítnuta trasa „Ss“.

Důvody dopravní

1. u varianty „Ss“ se jedná o **zcela nepřírozené vychýlení trasy okruhu severním směrem (cca o 4 km)** a tím jeho oddálení od potřeb především hlavního města Prahy, ale i Středočeského kraje. **Oddálení současně znamená i prodloužení trasy okruhu o 9 km**, což je velmi negativní i pro vazby center Středočeského kraje ležících západně a východně od území hl. m. Prahy.
2. tato oddálená poloha pak má za následek:
 - **nutnost zbytečné peáže** po dálnici D8 na straně východní a po rychlostní silnici R7 na straně západní. V obou případech se jedná o čtyřkilometrové úseky.
 - v úseku mezi D8 a R7, tj. **v délce 16km** jsou navrženy **2 mimoúrovňové křižovatky**, a to se silnicí II/240 u obce Velké Přílepy a se silnicí III/21219 Větrušice – Klecany. To je však v intenzivně zastavovaném území velmi málo. Toto řešení nepřináší žádné výhody pro obsluhu území, kterým trasa „Ss“ prochází, ale jen území zatěžuje. Žádná z uvedených silnic přitom není schopna kapacitně,

návrhovými prvky ani z hlediska ochrany životního prostředí plnit funkci městského či regionálního přivaděče. Silnice II/240 prochází od uvedené MÚK Velké Přílepy směrem k Praze přímo obcemi Velké Přílepy, Statenice a končí buď průjezdem Horoměřicemi na Evropské třídě na Bořislavce nebo průtahem silnice II/241 ulicí Kamýckou přímo Suchdolem.

- **realnost** realizace nebo spíše nejdříve **vymezení použitelného koridoru hlavně pro přivaděč od MÚK Velké Přílepy do Suchdola je již v současné době téměř nemožné**. V Černém Volu (obec Statenice) není území pro překonání hlubokého údolí mostem v rámci rozvíjející se zástavby schváleného ÚP obce udrženo, rovněž území pro možné přemostění údolí Únětického potoka mezi Úněticemi a Statenicemi je ve střetu se zástavbou obou obcí. Ke střetu s obytnou enklávou by docházelo i na území obce Velké Přílepy a jediné nezastavěné místo rybníků lze rovněž vyloučit, protože se jedná o plochu regionálního biocentra. V průchodu Suchdolem by bylo nutné navrhnout tunelové řešení, neboť důsledky na osídlení by byly daleko vyšší, než ve variantě „J“ s uvažovaným tunelovým přivaděčem Rybářka.
- v rámci celkového koncepčního řešení dopravy by bylo nutné navrhnout **propojení pravého a levého břehu Vltavy v trase Sedlec – Bohnice**, neboť trasa „Ss“ tuto dopravní funkci není schopna plnit
- současně tato oddálená trasa přímo navádí k průjezdu hlavním městem kratší cestou, tj. po městské komunikační síti

Důsledkem popsaného oddálení polohy silničního okruhu v trase „Ss“ oproti trase „J“ je to, že trasa „Ss“ neplní všechny funkce a předpoklady, které jsou do silničního okruhu kolem Prahy vkládány. SOKP při průchodu Pražskou aglomerací musí kromě převádění zátěží čistě tranzitních pomoci i tíživé dopravní situaci hlavního města ČR, tzn., že musí přenášet i dopravu mající vzhledem k velikosti hlavního města ČR a jeho rozvíjející se celé aglomeraci charakter dopravy průjezdné. Jedná se o dopravní vztahy mezioblastní a vztahy zdroj a cíl Praha – mimo Prahu. Naopak výrazně by měly být hlavně z hlediska urbanistické koncepce podél silničního okruhu dodrženy zásady, že SOKP nemá plnit funkci pro dopravu místní.

Důvody územní

Výsledkem dlouhého procesu územní a předprojektové přípravy, který se zabýval oběma variantami, je **jednoznačné odmítnutí trasy „Ss“ ve všech územních plánech dotčeného území**, tj. v ÚP VÚC Pražského regionu, ÚP hlavního města Prahy i v územních plánech všech obcí, po jejichž katastru by trasa „Ss“ silničního okruhu měla procházet. Příčinou byla kolize varianty „Ss“ s potřebami navrhovaného urbanistického rozvoje tohoto sektoru Pražské aglomerace.

4.2 ROZBOR POTŘEBNÝCH ZMĚN V ÚZEMNÍCH PLÁNECH

Pokud má nastat situace, že by byla znovu zahájena diskuze a příprava trasy „Ss“ i přes všechny schválené ÚP, které mají ve své urbanistické koncepci zahrnutou trasu „J“, tak je nejdříve nutné říci, co by to ve skutečnosti znamenalo a k jakému časovému zdržení by to vedlo.

Především, a to hned na začátku: **zásadní rozhodnutí na úrovni MD ČR o zastavení prací na přípravě varianty „J“ a naopak o okamžitém zahájení přípravy na variantě „Ss“**. Toto rozhodnutí by znamenalo, že celý proces územní a předprojektové přípravy, který pro variantu „J“ proběhl v letech 1999 – 2008 bude nutné absolvovat znovu i u varianty „Ss“.

Takže, v případě požadavku na vedení silničního okruhu v trase „Ss“, tj. na odlišné řešení oproti platné územně plánovací dokumentaci (ÚPD), je nutné **iniciovat změnu územního plánu, resp. všech územních plánů**, jichž se možné řešení dotýká. Toto rozhodnutí nelze učinit bez dohody se samosprávnými kraji Praha a Středočeský kraj, jejichž dopravní politiku zásadně ovlivňuje.

Pořizovatelé ÚPD (obce, kraje) podnět ke změně posoudí. V případě, že pořizovatel nevyloučí možnost zpracování změny, určí v jejím zadání rozsah podkladové dokumentace. Tu je nezbytné zpracovat a projednat tak, aby mohl být následně na jejím základě zpracován návrh změny.

Závažnou změnu, znamenající výrazné ovlivnění urbanistické koncepce či vazeb v území, může pořizovatel podmínit, resp. sloučit s pořízením nového územního plánu.

Pro rozhodnutí pořizovatele o případném pořízení změny není potřebné podrobné technické ani urbanistické prověření, neboť nelze zodpovědně před schválením zadání změny stanovit rozsah územních souvislostí, který vzejde až z projednávání zadání změny.

Jako **podkladovou dokumentaci** ke schválení změn všech územních plánů by bylo nutné zpracovat vyhledávací studii na variantu „Ss“, pravděpodobně ve variantách, se zahrnutím komplexního dopravního řešení, tj. včetně vazeb na přílehlé území a hlavně na území Prahy.

Varianta „Ss“ byla dosud prověřena na úrovni studie jako podklad pro zpracování posouzení EIA. Součástí této studie však nebylo prověření dopravně kvalitního a dostatečně kapacitního připojení Prahy a jejího dopravního systému. Tato připojení musí být (pokud má okruh plnit všechny funkce na něj kladené) součástí celkové koncepce okruhu a tudíž i součástí stavební náplně jednotlivých staveb okruhu. Hlavně **nebyly prověřeny přivaděč z MÚK Velké Přílepy** v trase Velké Přílepy – Černý Vůl – Suchdol a další s přemostěním Vltavy v trase Sedlec - Bohnice, které jsou pro celkovou koncepční funkci varianty „Ss“ okruhu bezpodmínečně nutné.

Protože prověření se netýká pouze technického návrhu, ale i dopadu na životní prostředí, bylo by proto s největší pravděpodobností nutné **zpracovat na trasu „Ss“ se zahrnutím nutných přivaděčů novou dokumentací EIA.** Vzhledem k regionálnímu významu by bylo potřebné celkové posouzení na udržitelný rozvoj území (URÚ), jehož součástí v environmentálním pilíři je SEA.

V těchto dokumentech (vyhledávací studie, EIA) by se musela potvrdit a prokázat výhodnost varianty „Ss“ oproti variantě „J“ uvažované ve všech platných ÚP.

4.3 URBANISTICKÉ PROBLÉMY VARIANT

Varianta „J“ v podstatě nevykazuje „urbanistické problémy“, neboť ty byly vyřešeny v dostatečné podrobnosti v územních plánech obcí Praha, Horoměřice a Zdiby. Do území jiných obcí tato varianta nezasahuje. Řešení důsledků na území bylo následně podrobněji řešeno v dokumentaci pro územní řízení.

Na území hl. m. Prahy zasahuje do území městských částí Suchdola a Dolních Chaber.

V prostoru Suchdola je jak trasa SOKP, tak i radiální propojení ve směru na Dejvice (Rybářka) řešeno tunely. Územní plán umožňuje v Suchdole výstavbu bytů na cca 40 ha, což je nárůst minimálně o 2000 obyvatel. Při dosavadním trendu vývoje to znamená rezervu pro cca 20 let.

V prostoru Dolních Chaber vede trasa, s výjimkou malé enklávy při ulici Pod Zámečkem, mimo současné i budoucí obytné území. Územní plán umožňuje rozvoj bydlení na cca 18 ha, tj. nárůst o min. 900 obyvatel, což odpovídá při dosavadních trendech období více jak 15 let.

V příměstském území Prahy zasahuje trasa SOKP do území obcí Horoměřice a Zdiby. Obě obce mají trasu ve svých územních plánech sledovanou jako veřejně prospěšnou stavbu.

Trasa SOKP nemá vliv na rozvojové plochy pro bydlení. Územní plán Horoměřic sleduje plochy pro bydlení v rozsahu cca 5 ha, což v souhrnu s rozestavěnými byty umožňuje nárůst o cca 500 obyvatel. Územní plán Zdib má plochy pro bydlení v rozsahu cca 50 ha, což v souhrnu s rozestavěnými byty umožňuje nárůst o cca 2200 obyvatel.

Varianta „Ss“ není zakotvena v žádné územně plánovací dokumentaci obcí, tzn., že nemohou být dostatečně známé její urbanistické problémy. Navrhovatelé trasy „Ss“ si tyto problémy nepřipouštěli, tudíž jejich „návrh“ nelze považovat za komplexní řešení dopravní problematiky s důsledky na vývoj osídlení a urbanistické uspořádání sídel.

Rozvoj obcí probíhá s vědomím právního stavu, který představují jejich vlastní územní plány, územní plány sousedních obcí vč. hl. m. Prahy a z hlediska koordinace na území Středočeského kraje též ÚP VÚC Pražského regionu.

Zakomponovat do tohoto „právního stavu“ nový dopravní koridor na základě požadavků představitelů dvou městských částí Prahy Suchdola a Dolních Chaber, za podpory některých „ekologických“ aktivit, který není v souladu se zájmy obyvatel a obcí v území severně Prahy, je produktem myšlení značně vzdáleného demokratickým principům, se kterými se ČR po roce 1989 ztotožňuje.

Varianta „Ss“ by negativně ovlivnila vazby území a měla i zásadní vliv na přetváření krajiny. V relativně volném území by vznikl významný dopravní koridor, přitahující rozvoj aktivit (zejména ekonomického charakteru - např. logistiky), které nejsou žádoucí v prostoru relativně malých sídel s výraznou dominancí bydlení.

Tento koridor by měl zcela nežádoucí suburbanizační efekt prstencového rozvoje aktivit v relativně větší vzdálenosti od dosavadního, relativně kompaktního osídlení, vázaného převážně na stávající radiály.

Těmto aktivitám lze prostředky územních plánů dlouhodobě obtížně zabránit, neboť by reagovaly na potenciál vložené dopravní infrastruktury. Jejich rozvoj by pochopitelně znamenal další posílení radiálních vazeb mezi „okruhem“ a kompaktním územím města.

Nejvýznamnějším negativním důsledkem by bylo závažné znehodnocení krajinného prostředí a snížení jeho možného využívání obyvateli území.

4.4 SOUHRNNÉ PŘÍNOSY RESP. NEGATIVA VARIANT

Varianta „J“

Vedení „okruhu“ v severozápadním sektoru města je historicky dlouhodobě sledované, v územních plánech je držena rezerva již od konce 40. let, kdy se ve všech územních plánech respektuje územní rezerva pro jeho průchod.

Všichni současní majitelé pozemků a nemovitostí v Suchdole si musí být dlouhodobě vědomi faktu, že tímto územím je vedena trasa tohoto okruhu, a to ve formě zakryté, která je v maximální míře ohleduplná, co se týče urbanistického dopadu stavby na okolí. Přestože negativní dopady na životní prostředí nelze tímto řešením zcela eliminovat, je nabízené řešení příznivé z pohledu maximální redukce hlukové zátěže, omezení bariérového účinku prakticky jen na mimoúrovňové křižovatky a koncentrování dopadu exhalací do co nejmenšího území, kde je možné přizpůsobit využití území parametrům kvality ovzduší.

Realizací dlouho zamýšlené stavby nedojde k překvapivému a nečekanému znehodnocení pozemků, naopak bude naplněna pozitivní stránka dlouhodobého územního plánování, spočívající v určité jistotě a kontinuitě ohledně zásadních koncepčních prvků a jejich dopadu na území. Zjednodušeně řečeno: případné zklamání a odpor dotčených vlastníků nemovitostí může vycházet jen z nenaplnění jejich neopodstatněného očekávání, že zvrátí dlouhá desetiletí plánovanou systémovou stavbu a tím jednak zhodnotí své pozemky na úkor jiných skupin vlastníků, jejichž pozemky budou zasaženy stavbou v nové poloze, ale především znehodnotí funkčnost dopravního systému. Takovému tlaku parciálních a individuálních zájmů nelze podléhat.

Z urbanistického hlediska **varianta „J“** je v souladu se všemi územními plány, jichž se dotýká. Lze proto z tohoto hlediska vydat na tuto stavbu územní rozhodnutí. Po následném vydání stavebního povolení lze stavby SOKP 518 a 519 realizovat.

Rovněž lze dokončit přípravu a následně realizovat stavby financované Středočeským krajem, tj. úseku aglomeračního okruhu (II/101) s přemostěním Vltavy jižně Kralup n. Vltavou a navazující přeložky silnice II/240 Tursko – Tuchoměřice (R 7).

Realizace těchto staveb umožní výrazné zlepšení dopravní obsluhy obcí zejména severozápadní části příměstského území Prahy.

Varianta „Ss“ postrádá řešení urbanistických souvislostí, v podstatě se nezabývá ani dopravní obsluhou území, jimiž prochází. Jejím přínosem by byly spíše doprovodné stavby, tj. propojení Sedlec – Bohnice pro vazby Praha 6 – Praha 8 (v nižší kategorii) a radiální přivaděč Velké Pílepy – Sedlec pro vazby příměstského území k centru Dejvice, než samotná odsunutá trasa SOKP. Varianta „J“ potřebu dalšího mostu v severní části Prahy nevyvolává a radiální vazby v prostoru Suchdola řeší prostřednictvím tunelových úseků, i když zlepšení silniční sítě v prostoru Státnic je žádoucí. Vzhledem k tomu, že nepřenáší propojení od SOKP na Dejvice, ale jen mikroregionální vazby příměstského osídlení, lze zlepšení parametrů dosáhnout bez nového přivaděče, neboť tyto vazby nejsou soustředěny do jednoho koridoru.

Následující text upozorňuje na problémy, které v souvislosti s variantou „Ss“ nebyly řešeny.
Na území hl. m. Prahy se jedná o dvě stavby podmiňující základní funkci navrhovaného řešení.

- Propojení Sedlec – Kobylisy s mostem přes Vltavu má zejména tyto problémy
 - napojení na Kamýckou ulici (II/240)
 - napojení do ulice K Pazderkám (kontakt se severní částí Botanické zahrady, sídlištěm Bohnice a novým obytným souborem Velká skála)
 - řešení urbanisticky a dopravně významného prostoru Kobyliského náměstí
 - přetížení ulic Čimická a Střelničná, páteřních komunikací Severního města

- Levobřežní přivaděč v prostoru Suchdola má zejména tyto problémy:
 - vedení trasy v ulici Kamýcká není možné, jediné řešení znamená výstavbu tunelu délky cca 2300 m; tunel by zřejmě vedl po jižním obvodu areálu České zemědělské univerzity a zasahoval by též do území městské části Lysolaje

Na území Středočeského kraje

- Trasa „Ss“ zasahuje do území obcí: Tuchoměřice, Lichoceves, Velké Přílepy, Holičky, Libčice n. Vltavou, Husinec a Klecany. Hlavními problémy jsou:
 - narušení dosavadních koncepcí rozvoje obcí
 - neřešení vazeb k území (využití pro dopravní obsluhu)
 - negativní důsledky na obytná území obcí Lichoceves, Velké Přílepy, Svrkyně a města Libčice n. Vltavou (zásah do stávající obytné zástavby)
 - přeložka železniční tratě č. 121 by znamenala zrušení železniční obsluhy logistických areálů na severu Tuchoměřic; jejich napojení na silniční síť není řešeno
 - přechod Vltavy v prostoru NPR Větrušická rokle

- Nezbytný přivaděč Tursko – Suchdol by zřejmě zůstal trasou II/240. Hlavními problémy jsou:
 - v přechodu údolí Podmoráňského potoka
 - důsledky na osídlení Velkých Přílep a Úholiček
 - přechod údolí Únětického potoka s vlivy na osídlení Černého Vola (součást obce Statenice) a Únětice
 - přechod údolí Horoměřického potoka, PR Únětického potoka (Kozí Hřbety)

4.5 VYHODNOCENÍ VEŘEJNÉ A POLITICKÉ PODPORY

Předpoklady

Veřejnou podporu koncepcím lze odvozovat od postojů zastupitelstev dotčených obcí. Tato podpora je vyjádřena schválením územních plánů zastupitelstvy obcí.

Z území hl. m. Prahy s variantou „Ss“ nesouhlasí představitelé MČ Suchdol (6,0 tis. obyvatel) a Dolní Chabry (3,2 tis. obyvatel), tj. méně než 0,7 % hl. m. Prahy, resp. 3,5 % obyvatel severní části Prahy, kam se přímo promítají důsledky severní části SOKP.

V příměstském území hl. m. Prahy ve 21 samosprávných obcích, ve kterých žije cca 17 tis. obyvatel, nesouhlasí s variantou „Ss“ žádná obec.

Názory některých (ekologických) aktivit nelze významně srovnávat se stanovisky zastupitelských sborů, které na rozdíl od nich mají zodpovědnost za rozvoj „svého“ území.

Změna postojů některých orgánů životního prostředí je vyvolávána nikoliv zásadními změnami vývojových trendů v území Pražského regionu, ale lobbíngem některých zájmových skupin prosazujících své parciální zájmy na úkor zájmů naprosté většiny obyvatel na okamžité řešení dopravních problémů v území.

Chybějící severozápadní část SOKP je nejvýznamnějším deficitem v celé silniční síti, neboť nejen výrazně komplikuje dopravní situaci ve Středočeském prostoru, ale má mimořádně negativní ekonomické i ekologické důsledky.

Ekonomickými důsledky jsou enormní ztráty času v důsledku přetížení sítě a z toho vyplývajících kongescí.

Ekologické důsledky jsou především v enormním zatížení území sídel negativními důsledky dopravy, která jimi není přímo indukována.

Ke změnám územně plánovací dokumentace, zejména regionálního významu, musí být závažné důvody. Jimi nepochybně nemohou být lokální zájmy některých subjektů (městské části) zejména v případech, kdy tyto uplatňují do území jiných správních orgánů (obcí, krajů).

Rekapitulace

1. **ÚP VÚC Pražského regionu byl schválen** nedávno, a to **v prosinci 2006** a jeho **platnost** je omezena, **pouze do 31.12.2011**. Do té doby bude nahrazen novým typem regionální dokumentace (ZÚR) zahrnující celé území kraje. Do tohoto termínu se tak závažná změna, jakou je úplně jiné vedení silničního okruhu, pravděpodobně nedá stihnout. Musí se přitom přihlídnout k tomu, že ochota zastupitelstva kraje tuto změnu schválit vzhledem k tomu, že se vlastně zatím v úvahách o výhodnosti té či oné trasy nic nezměnilo od doby schválení ÚP VÚC Pražského regionu, bude minimální. Lze předpokládat masivní odpor samosprávných obcí, který zastupitelstvo kraje bude obtížně překonávat.
2. Velmi podobná situace by nastala u změny **ÚP hlavního města Prahy**. Zde není vůbec žádná ochota ani vůle. **Praha trvá jednoznačně a trvale na variantě „J“**.
3. Současně je nutné upozornit na to, že **ÚP obcí zůstanou v platnosti** (v dotčeném území) i po případném ukončení platnosti ÚP VÚC Pražského regionu. **V žádném z těchto ÚP varianta „Ss“ není zahrnuta**.

4. Změna vedení silničního okruhu z varianty „J“ na „Ss“ by se musela objevit a schválit ve všech územních plánech, po kterých trasa „Ss“ prochází. Lze však předpokládat, že nastane situace, že se změna v ÚP nestihne do doby jejich platnosti a bylo by možné tuto změnu uplatnit až v rámci zpracování a schválení ZÚR, v tomto případě kraje Středočeského a Prahy. Tyto ZÚR mají obdobný průběh zpracování a schvalování jako územní plány. Musí proto ve stanoveném **období tj. do konce roku 2011** schváleno zadání a po jeho schválení zastupitelstvem pak návrh, který opět musí být schválen zastupitelstvem příslušného kraje.
- Proto návrh zadání změny v umístění silničního okruhu z varianty „J“ na „Ss“ by musel být uplatněn jako **podnět již v zadání ZÚR** (pravděpodobně některým z ministerstev). Jeho přijetí a následné schválení zastupitelstvem kraje Středočeského a hlavního města Prahy bude plně limitováno požadavky a potřebami zakotvenými v zásadách uplatněných v dosud platných územních plánech.
- Kraje budou v maximální možné míře **pro ZÚR přebírat zásady řešení nadřazené infrastruktury schválené v dosud platných územních plánech, tj. s variantou „J“**. Krajské úřady využijí možnosti přechodného ustanovení zákona o tom, že koridory a plochy pro nadřazenou a technickou infrastrukturu budou převzaty ze závazných částí ÚP VÚC.
- Na základě výše uvedeného se dá předpokládat, že jakýkoliv podnět na změnu z trasy „J“ na trasu „Ss“ nebude v současné době do ZÚR zastupitelstvy krajů přijat a **varianta „Ss“ nebude v žádné územně plánovací dokumentaci**. O změnu z trasy „J“ na trasu „Ss“ by tudíž mohlo být požádáno až v období zpracování zadání a návrhu ZÚR. V tu dobu by musely být k dispozici již zpracované a projednané vyhledávací studie, EIA, eventuelně SEA a mohl by být tudíž podán **nový podnět pro změnu, podložený novými skutečnostmi** právě z vyhledávací studie a dokumentace EIA.
5. Vzhledem k tomu, že kraj Praha se vymyká v běžném srovnání s ostatními kraji z hlediska vhodnosti využití ZÚR pro hlavní město se dá předpokládat, že **hlavní město Praha** bude mít snahu vytvořit si **nový územní plán včetně schválení v horizontu do pěti let, a to s variantou „J“**.
6. V souvislosti s územním plánem hlavního města Prahy je nutné dále uvést, že návazný úsek SOKP **stavba 520 Březiněves – Satalice**, která je také přímo ovlivněna výběrem variant „J“ a „Ss“ byla dosud dle platného ÚP hlavního města Prahy z roku 1999 zařazena k realizaci až po roce 2010. O její přehodnocení a **přeřazení časového horizontu** (ve smyslu schválené revize ÚP z roku 2006) do závazné části návrhového horizontu je v současné době požádáno a proběhne v nejbližší vlně schvalování změn ÚP hl. m. Prahy. Tzn., že i poslední stavba SOKP bude z hlediska územního na území hlavního města Prahy stabilizována v návaznosti na trasu „J“ a že na ní bude moci proběhnout dokončení dokumentace a posouzení EIA.

4.6 RIZIKOVÉ FAKTORY

U varianty „J“ se jedná především o **předpokládané nesouhlasy a odvolání MČ Suchdol a Dolní Chabry a některých občanských iniciativ k územnímu rozhodnutí i stavebnímu povolení**. Oporou při vyřizování těchto odvolání jsou především platné územní plány hl. m. Prahy, Středočeského kraje a dotčených obcí, ve kterých je varianta „J“ zahrnuta jako veřejně prospěšná stavba.

U varianty „Ss“ jsou předpokládány jednoznačné **nesouhlasy zastupitelstev krajů Středočeského a Prahy a dotčených obcí** v trase varianty „Ss“ ve všech fázích územní a předprojektové přípravy, především již při podání podnětu ke změnám územních plánů. Dá se proto k odhadu časového průběhu přípravy a realizace trasy „Ss“ konstatovat, že dále uvedený harmonogram je po zkušenostech z projednávání obdobných staveb a jejich změn značně optimistický, a že průběh projednání změn ÚP z trasy „J“ na „Ss“ bude delší nebo dokonce varianta „Ss“ nebude v zastupitelstvech obcí a krajů vůbec projednatelná. **K této úvaze opravňují fakta z posledního období, a to:**

- výzva starostů obcí v trase varianty „Ss“ na levém břehu Vltavy ze dne 3.4.2008
 - výzva starostů obcí v trase varianty „Ss“ na pravém břehu Vltavy ze dne 29.5.2008,
- ve kterých je vysloven nesouhlas s trasou „Ss“ a naopak podpora trasy „J“. K výzvě obcí ze dne 3.4.2008 se připojila i Rada Středočeského kraje ve svém usnesení č. 070-12/2008/RK ze dne 30.4.2008.

Z toho pak pramení značné riziko **zpoždění a tím i oddálení nebo vůbec celková nemožnost realizace** tohoto úseku silničního okruhu, tak důležitého pro řešení katastrofálního stavu dopravy v hlavním městě a celé středočeské aglomeraci.

Uvedené výzvy starostů obcí a usnesení Rady Středočeského kraje jsou přiloženy v závěru této kapitoly.

VÝZVA

Dne 3. dubna 2008 se ve Velkých Přílepech sešli zástupci samospráv obcí navazujících na severozápadní úsek silničního okruhu Prahy a rozhodli o následující výzvě:

My, níže podepsaní představitelé obcí okresů Praha – západ a Praha – východ, vyjadřujeme svou nespokojenost s průtahy, které provázejí projednávání stavby silničního okruhu – úseku Ruzyně – Březiněves a které již proti předpokladům způsobily zpoždění stavby o několik let.




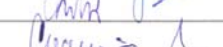
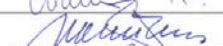




V roce 2001 jsme se při projednávání vlivu stavby na životní prostředí shodli na jednoznačné podpoře trasy J a na důrazném odmítnutí neprovozené, nepřipravené a dopravně nevhodné trasy Ss. Toto naše stanovisko, na jehož podporu jsme před projednáváním EIA získali v krátké době 2810 podpisů našich občanů, nadále platí.

Navíc musíme konstatovat, že varianta Ss nemá a ani nebude mít oporu v žádné územně plánovací dokumentaci v trase vedoucí na území Středočeského kraje.

Varianta J, společně s novou trasou silnice II/240 v úseku Kralupy – Praha, tvoří systém, který by měl pomoci dopravě tranzitní i městské. Varianta Ss s novou trasou II/240 koliduje, a tak místo stavby dvou nových komunikací umožňuje jen jednu, charakteru spíše tranzitního než městského. Pro okrajové části Prahy, ani pro obce našeho regionu, není z hlediska dopravní zátěže přijatelným řešením.

Vyzýváme všechny orgány veřejné správy, které se na rozhodování o stavbě okruhu podílejí, aby nepodléhaly lobistům, kteří pod záminkou ochrany životního prostředí blokují připravenou variantu J a brání tak dokončení okruhu.

Jenom urychlené vyřešení všech komplikujících skutečností, vydání rozhodnutí a provedení stavby okruhu, zajistí pro naše občany zastavení růstu dopravní zátěže, na některých silnicích již neúnosné.

jméno	funkce	obec	datum	podpis
VÁCLAV KAŽEK	STAROSTA	HOROMĚŘICE	7.4.2008	
JAROSLAV RADOŠTÝ	STAROSTA	TUCHOMĚŘICE	9.4.2008	
POKORPÝ Michal	STAROSTA	STATENICE	9.4.2008	
MONA ČUKTOVÁ	ZASTUPITEL	STŘEDOČESKÝ KRAJ	14.4.2008	
Miroslav Čvančiger	Zastupitel	— — —	14.4.2008	
OLGA KAVŘÍMOVÁ	STAROSTKA	ROZTOKY	15.4.2008	
Jan Liška	zástupce starosty	Únětice	15.4.2008	
Jiřka Holčárová	starostka	Středočeský kraj	15.4.2008	
Jiří ŠEŠTAV	STAROSTA	DOBROVÍZ	16.4.2008	

VÝZVA

Dne 3. dubna 2008 se ve Velkých Přílepech sešli zástupci samospráv obcí navazujících na severozápadní úsek silničního okruhu Prahy a rozhodli o následující výzvě:

My, níže podepsaní představitelé obcí okresů Praha – západ a Praha – východ, vyjadřujeme svou nespokojenost s průtahy, které provázejí projednávání stavby silničního okruhu – úseku Ruzyně – Březiněves a které již proti předpokladům způsobily zpoždění stavby o několik let.

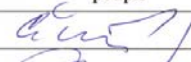


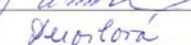
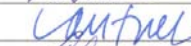




V roce 2001 jsme se při projednávání vlivu stavby na životní prostředí shodli na jednoznačné podpoře trasy J a na důrazném odmítnutí neprovedené, nepřipravené a dopravně nevhodné trasy Ss. Toto naše stanovisko, na jehož podporu jsme před projednáváním EIA získali v krátké době 2810 podpisů našich občanů, nadále platí.

Navíc musíme konstatovat, že varianta Ss nemá a ani nebude mít oporu v žádné územně plánovací dokumentaci v trase vedoucí na území Středočeského kraje.

Varianta J, společně s novou trasou silnice II/240 v úseku Kralupy – Praha, tvoří systém, který by měl pomoci dopravě tranzitní i městské. Varianta Ss s novou trasou II/240 koliduje, a tak místo stavby dvou nových komunikací umožňuje jen jednu, charakteru spíše tranzitního než městského. Pro okrajové části Prahy, ani pro obce našeho regionu, není z hlediska dopravní zátěže přijatelným řešením.

Vyzýváme všechny orgány veřejné správy, které se na rozhodování o stavbě okruhu podílejí, aby nepodléhaly lobistům, kteří pod záminkou ochrany životního prostředí blokují připravenou variantu J a brání tak dokončení okruhu.

Jenom urychlené vyřešení všech komplikujících skutečností, vydání rozhodnutí a provedení stavby okruhu, zajistí pro naše občany zastavení růstu dopravní zátěže, na některých silnicích již neúnosné.

jméno	funkce	obec	datum	podpis
VĚRA ČERMÁKOVÁ	STAROSTKA	VELKÉ PŘÍLEPEY	9.4.2008	
VÁCLAV VLK	STAROSTA	TURSKO	16.4.2008	
EVA JEZÍČKOVÁ	STAROSTKA	HOGURICE	16.4.2008	
Eva Čermáková	STAROSTKA	SURKYNE	16.4.2008	
BARBORA DEZORTOVÁ	STAROSTKA	OKOŘ	16.4.2008	
Mgr. Václav Lautner	starosta	LICHOLEPEV	16.4.2008	
Daniela Balková	místostarosta	LICHOLEPEV	16.4.2008	
NOVÁK Petr	ČLEN KOM.V. OÚ.	LICHOLEPEV	16.4.2008	
JIANA KAŠPÁROVÁ	místostarosta	LICHOLEPEV	16.4.2008	

VÝZVA

Dne 3. dubna 2008 se ve Velkých Přílepech sešli zástupci samospráv obcí navazujících na severozápadní úsek silničního okruhu Prahy a rozhodli o následující výzvě:

My, níže podepsaní představitelé obcí okresů Praha – západ a Praha – východ, vyjadřujeme svou nespokojenost s průtahy, které provázejí projednávání stavby silničního okruhu – úseku Ruzyně – Březiněves a které již proti předpokladům způsobily zpoždění stavby o několik let.


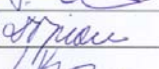
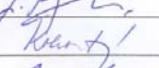
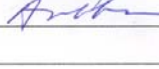

V roce 2001 jsme se při projednávání vlivu stavby na životní prostředí shodli na jednoznačné podpoře trasy J a na důrazném odmítnutí neprovedené, nepřipravené a dopravně nevhodné trasy Ss. Toto naše stanovisko, na jehož podporu jsme před projednáváním EIA získali v krátké době 2810 podpisů našich občanů, nadále platí.

Navíc musíme konstatovat, že varianta Ss nemá a ani nebude mít oporu v žádné územně plánovací dokumentaci v trase vedoucí na území Středočeského kraje.

Varianta J, společně s novou trasou silnice II/240 v úseku Kralupy – Praha, tvoří systém, který by měl pomoci dopravě tranzitní i městské. Varianta Ss s novou trasou II/240 koliduje, a tak místo stavby dvou nových komunikací umožňuje jen jednu, charakteru spíše tranzitního než městského. Pro okrajové části Prahy, ani pro obce našeho regionu, není z hlediska dopravní zátěže přijatelným řešením.

Vyzýváme všechny orgány veřejné správy, které se na rozhodování o stavbě okruhu podílejí, aby nepodléhaly lobistům, kteří pod záminkou ochrany životního prostředí blokují připravenou variantu J a brání tak dokončení okruhu.

Jenom urychlené vyřešení všech komplikujících skutečností, vydání rozhodnutí a provedení stavby okruhu, zajistí pro naše občany zastavení růstu dopravní zátěže, na některých silnicích již neúnosné.

jméno	funkce	obec	datum	podpis
Kethair Stanislav	starosta obce	Kněžves	16.4.2008	
Přechman Libor	místostarosta	+	+	
JUDr. DOJČANOVÁ	člen rady	Kněžves	—	
ING. LADISLAV KASRAK	člen rady	Kněžves	16.4.2008	
JANA KOHOUTOVÁ	místostarosta	Horoměřice	17.4.2008	
ZDEHEK BĚHÁK	—	HOROMĚŘICE	—	

VÝZVA

**Dne 3. dubna 2008 se ve Velkých Přílepech sešli zástupci samospráv obcí navazujících
na severozápadní úsek silničního okruhu Prahy a rozhodli o následující výzvě:**

My, níže podepsaní představitelé obcí okresů Praha – západ a Praha – východ, vyjadřujeme svou nespokojenost s průtahy, které provázejí projednávání stavby silničního okruhu – úseku Ruzyně – Březiněves a které již proti předpokladům způsobily zpoždění stavby o několik let.

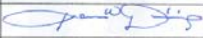
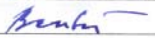
V roce 2001 jsme se při projednávání vlivu stavby na životní prostředí shodli na jednoznačné podpoře trasy J a na důrazném odmítnutí neprověřené, nepřipravené a dopravně nevhodné trasy Ss. Toto naše stanovisko, na jehož podporu jsme před projednáváním EIA získali v krátké době 2810 podpisů našich občanů, nadále platí.

Navíc musíme konstatovat, že varianta Ss nemá a ani nebude mít oporu v žádné územně plánovací dokumentaci v trase vedoucí na území Středočeského kraje.

Varianta J, společně s novou trasou silnice II/240 v úseku Kralupy – Praha, tvoří systém, který by měl pomoci dopravě tranzitní i městské. Varianta Ss s novou trasou II/240 koliduje, a tak místo stavby dvou nových komunikací umožňuje jen jednu, charakteru spíše tranzitního než městského. Pro okrajové části Prahy, ani pro obce našeho regionu, není z hlediska dopravní zátěže přijatelným řešením.

Vyzýváme všechny orgány veřejné správy, které se na rozhodování o stavbě okruhu podílejí, aby nepodléhaly lobistům, kteří pod záminkou ochrany životního prostředí blokují připravenou variantu J a brání tak dokončení okruhu.

Jenom urychlené vyřešení všech komplikujících skutečností, vydání rozhodnutí a provedení stavby okruhu, zajistí pro naše občany zastavení růstu dopravní zátěže, na některých silnicích již neúnosné.

jméno	funkce	obec	datum	podpis
TOMÁŠ DIVINA	STAROSTA	ÚHOLICKY	17.4.2008	
PAUL BARTOŠ	STAROSTA	LIBČICE N/VLČ.	17.4.2008	

V Ý Z V A

Dne 29. května 2008 se v Klecanech sešli zástupci samospráv obcí navazujících na severozápadní úsek silničního okruhu Prahy a rozhodli o následující výzvě:

My, níže podepsaní představitelé obcí okresů Praha-západ a Praha-východ, vyjadřujeme svou nespokojenost s průtahy, které provázejí projednávání stavby silničního okruhu – úseku Ruzyně – Březiněves, a které již proti předpokladům způsobily zpoždění stavby o několik let.

V roce 2001 jsme se při projednávání vlivu stavby na životní prostředí shodli na jednoznačně podpoře trasy **J** a na důrazném odmítnutí neprověřené, nepřipravené a dopravně nevhodné trasy **Ss**. Toto naše stanovisko, na jehož podporu jsme před projednáváním EIA získali v krátké době 2810 podpisů našich občanů, nadále platí.

Navíc musíme konstatovat, že varianta **Ss** nemá a ani nebude mít oporu v žádné územně plánovací dokumentaci v trase vedoucí na území Středočeského kraje.

Varianta **J**, společně s novou trasou silnice II/240 v úseku Kralupy n.Vlt. – Praha, tvoří systém, který by měl v návaznosti na úsek 520 Březiněves – Satalice pomoci dopravě tranzitní i městské. Varianta **Ss** s novou trasou II/240 koliduje, a tak místo stavby dvou nových komunikací umožňuje jen jednu, charakteru spíše tranzitního než městského. Pro okrajové části Prahy, ani pro obce našeho regionu, není z hlediska dopravní zátěže přijatelným řešením.

Vyzýváme všechny orgány veřejné správy, které se na rozhodování o stavbě okruhu podílejí, aby nepodléhaly lobistům, kteří pod záminkou ochrany životního prostředí blokují připravenou variantu **J** a brání tak dokončení okruhu.

Jenom urychlené vyřešení všech komplikujících skutečností, vydání rozhodnutí a provedení stavby okruhu, zajistí pro naše občany zastavení růstu dopravní zátěže, na některých silnicích již neúnosné.

(1)

Prezenční listina

jméno	funkce	obec	podpis
ZURHAJEC NO	starosta	KLECANY	
Němeček Lad.	místostarosta	KLECANY	
Bartoš Pavel	starosta	LEBEC	
Falath Vladimír	starosta	VIŠŤOVICE	
—	zastupitel ob.	ST. POKLADY	
Haramul	starosta	BŘEZINĚVES	
VLK VACLAV	starosta	TURSKO	
KÁŠEK VACLAV	starosta	HORONĚVICE	
MARTINEK ZUBORIE	občan	O.S. HANSPANĚL	
TRVŮT JAN	STAROSTA	ZDIBY	
KOTÍK MICHAL		KŘ. ST. KRÁČ	
ZADVOŮ	STAROSTA	OU VĚTRŮV	
ŠYKOROVÁ V.	STAROSTA	OU VĚTRŮV	
Louček	starosta	HLAVČICE	
ŠKŮLA O. br	místostarosta	KLÍČAN	
Bařina J. r	Starost obce	KLÍČAN	
ZUBENICEK	starosta	POSTEJŮV	
ŠOLIK LADISLAV	STAROSTA	PANANĚLŮV	
TEPÁČKOVÁ KAMILE	starostka	HLAVČICE	
KNETL ANTONIUS	ZASTUPITEL	MĚSICE	
ŠÍPŮ JESŮSEK	místostarosta	TUŠETICE	
Kunt JIŘÍ	místostarosta	HUSINEC	
KUPKA Miroslav	starosta	ŽSD ČR	
LEBEDA Jiří	řádk. ŘSD	ŘSD ČR	

Usnesení č. 070-12/2008/RK ze dne 30.04.2008

Různé

Rada kraje po projednání

I. s e s e z n á m i l a s výzvou představitelů obcí okresů Praha - západ a Praha - východ projednanou dne 3. dubna 2008 ve Velkých Přílepech

II. p ř i p o j u j e se k výzvě s tím, že dlouhodobě podporuje vedení pražského silničního okruhu mezi Ruzyní a Březiněvsí v navržené variantě „J“

4.7 ODHAD MOŽNÉHO ČASOVÉHO PRŮBĚHU PŘÍPRAVY A REALIZACE VARIANT

Předpoklad dalšího vývoje s variantou „J“

Je nutné vycházet z předpokladu a musí být maximální snahou všech zúčastněných na přípravě a realizaci, že **stavby 518 a 519 SOKP by měly být uvedeny do provozu co nejdříve, ale současně v reálně uvažovaném čase s ohledem na předpokládané nesouhlasy a odvolání některých MČ či občanských sdružení při projednávání, avšak nejpozději v roce 2013.**

Z tohoto termínu je pak nutné odvíjet všechny postupné na sebe navazující kroky, tj. získání stavebního povolení, výběr zhotovitele či celkový termín realizace. Splnění vytčeného termínu uvedení do provozu si vyžádá dokonalou organizaci projektové, investorské a dodavatelské přípravy a realizace a **maximální občanskou i úředně správní zodpovědnost při projednávání.**

Harmonogram přípravy a výstavby varianty „J“

Dosud provedeno

- | | |
|--|----------------|
| – vyhlášení stavební uzávěry silničního okruhu | 1997 |
| – schválení ÚP hl. m. Prahy | 1999 |
| – EIA | 1998 – 2002 |
| – stanovisko MŽP ČR | 2002 |
| – DÚR staveb 518, 519 | 2002 |
| – koncept ÚP VÚC Pražského regionu | 2002 |
| – souborné stanovisko k ÚP VÚC | 2006 |
| – schválení ÚP VÚC Pražského regionu | 2006 |
| – projednání DÚR staveb 518, 519 | 2002 – 2006 |
| – žádost o územní rozhodnutí staveb 518, 519 | 2006 |
| – územní řízení | 02/2008 |

Další postup

- | | | |
|--------------------------------------|---|--------|
| - získání územního rozhodnutí | 31.12.2008 | |
| - zpracování DSP | 1.1.2009 – 31.7.2009
(7 měsíců) | |
| - vydání stavebního povolení | 31.1.2010
(6 měsíců se zahrnutím předpokladu, že dojde k odvolání a nesouhlasu) | 4), 5) |
| - zpracování DZS | 1.7.2009 – 30.9.2009
(3 měsíce) | 6) |

- veřejná obchodní soutěž	1.10.2009 – 31.1.2010 (4 měsíce)	6)
- určení zhotovitele stavby	28.2.2010 (1 měsíc)	6)
- zahájení stavby	1.3.2010	
- lhůta výstavby	39 měsíců	
- uvedení do provozu	31.5.2013	

Předpoklad dalšího vývoje s variantou „Ss“

1. platnost ÚP VÚC Pražského regionu do 31.12.2011
2. platnost ZÚR krajů Středočeského a Prahy od 1.1.2012.
3. platnost ÚP obcí do roku 2015
4. zahájení činnosti 1.7.2008 po rozhodnutí o přípravě varianty „Ss“
5. požadavek na změnu trasy okruhu z varianty „J“ na variantu „Ss“ bude uplatněn ve změnách ÚP krajů Středočeského a Prahy a dotčených obcí v trase „Ss“. Tzn., že by musel být nejdříve podán podnět na změnu zadání územních plánů a jejich koncepce dopravy, který by po projednání a schválení v zastupitelstvech krajů a obcí určil rozsah prověření navrhované změny, tj. zpracování vyhledávací studie na trasu „Ss“ vč. městských přivaděčů a s tím související zpracování EIA.

Harmonogram přípravy a výstavby varianty „Ss“

Územní příprava:

- | | | |
|---|--------------------------------------|----|
| - podání podnětu k zadání změn ÚP | 1.7.2008 | 1) |
| - schválení podnětu zastup. orgány | 30.10.2008 | |
| - zpracování, projednání a schválení zadání změn všech ÚP | 1.11.2008 – 31.3.2009
(5 měsíců) | |
| - vyhledávací studie jako podklad pro proces EIA | 1.4.2009 – 31.8.2009
(5 měsíců) | |
| - EIA, (SEA) | 1.9.2009 – 31.12.2010
(16 měsíců) | |
| - zpracování, projednání a schválení návrhu změny ÚP | 1.1.2011 – 31.12.2011
(12 měsíců) | |

Předprojektová a projektová příprava:

- | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|--------|
| - zpracování DÚR | 1.1.2012 – 31.6.2012
(6 měsíců) | |
| - ÚR – projednání, vydání | 31.6.2013 (12 měsíců) | |
| - ÚR – nabytí právní moci | 31.12.2013 (6 měsíců) | 3), 5) |
| - zpracování DSP | 1.1.2014 – 31.7.2014
(7 měsíců) | |
| - vydání stavebního povolení | 28.2.2015
(7 měsíců) | 4), 5) |
| - zpracování DZS | 1.8.2014 – 31.10.2014
(3 měsíce) | 6) |
| - veřejná obchodní soutěž | 1.11.2014 – 28.2.2015
(4 měsíce) | 6) |
| - určení zhotovitele stavby | 31.3.2015
(1 měsíc) | 6) |

Horizont dosažitelnosti podpory financování projektu z prostředků EU

- žádost do roku 2013
- financování do roku 2015

Realizace stavby:

- **zahájení stavby** **1.4.2015**
- lhůta výstavby 24 měsíců
- **uvedení do provozu** **31.3.2017**

Riziko! Pravděpodobnost projednání a tudíž i schválení trasy „Ss“ v období procesu EIA (SEA), zpracování a schválení změn všech ÚP (ZÚR krajů), ale i v období předprojektové přípravy se zastupitelskými orgány všech dotčených obcí v trase „Ss“ vzhledem k jejich negativním stanoviskům již v období dřívějšího procesu EIA a schvalování všech územních plánů, ale i k jejich současným stanoviskům, je mizivá.

Poznámky pro harmonogramy obou variant:

- 1) Pokračování každého návazného kroku v procesu změny ÚP (ZÚR), tj. od podání podnětu na změnu zadání přes zpracování a projednání až po schválení této změny je vždy plně závislé na schválení předcházejícího stupně zastupitelskými orgány krajů Středočeského a Prahy.
- 2) Po zkušenostech s lhůtami schválení ÚP VÚC Pražského regionu a schvalování jakýchkoliv změn ÚP hl. m. Prahy se dá lehce odhadnout, že změna ve vedení SO z varianty „J“ na variantu „Ss“, která není v souladu s žádnou územně plánovací dokumentací, by si vyžádala lhůtu minimálně 3 roky (odpor obcí k trase „Ss“, odvolání, atd.).
- 3) Po zkušenostech z projednání DÚR staveb 514, 513, ale i 518 a 519 ve variantě „J“ lze odhadnout lhůty pro projednání varianty „Ss“ na minimálně 12 měsíců + 6 měsíců na nabytí právní moci po odvolání.
- 4) Po zkušenostech z projednání DSP staveb 514, 513 lze odhadnout lhůty pro projednání DSP staveb 518 a 519 na minimálně 6 měsíců.
- 5) Body 1, 2, 3 jsou uvažovány za téměř ideálních podmínek. Je zde velké riziko, časové, že uvedené lhůty budou po zkušenostech z projednávání varianty „J“ delší (po odvolání obcí a občanských iniciativ), a že varianta „Ss“ ať už přes úřady krajů nebo přes volené orgány vůbec neprojde a nebude s ní vysloven souhlas.
- 6) Lhůty na zpracování a projednání DSP, DZS a na výběr zhotovitele jsou pro obě varianty stanoveny stejně. Vzájemně se pro urychlení částečně překrývají a to tak, aby veřejná obchodní soutěž na zhotovitele stavby byla ukončena ve stejném termínu, jako je získání stavebního povolení. I když i zde je opět značné časové riziko opět v neprospěch varianty „Ss“ v možném rozdílu v délce projednávání a odvolávání.

5 Posouzení vlivu na životní prostředí

Tato kapitola obsahuje hlavní závěry provedených studií a stanovisek v oblasti životního prostředí. Dále zahrnuje výsledky emisního a hlukového posouzení jednotlivých variant, které byly v rámci zpracovávaného porovnání provedeny.

5.1 PŘEDEŠLÁ POSOUZENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Podle zpracovaného hodnocení vlivu na životní prostředí z roku 2000 obě varianty vyhovují, byla doporučena varianta J, neboť způsobí menší emise škodlivin a hluku v Praze.

- Ve zpracovaném posudku z roku 2000 jsou postupně uvedeny tyto dílčí závěry.
 - › Kapitola Vyhodnocení dokumentace: EIA je dostatečná pro stanovisko, není však vhodným nástrojem pro výběr varianty, rozhodne územní plán, ne EIA.
 - › Kapitola Úplnost vlivů: Nelze stanovit velikost rozdílů účinků J a Ss a potvrdit, zda vliv bude dlouhodobý, EIA není podklad k výběru variant.
 - › Kapitola Varianty řešení: Nelze prokázat výhodnost J, proto se za vhodnější považuje Ss.
 - › Závěr – vlastní Posudek: Obě varianty přípustné, doporučena je Ss, J přípustná jen, bude-li prokázáno, že je všestranně a dlouhodobě pro Prahu výhodnější.
 - › Z těchto rozdílů učinil zpracovatel posudku závěr, že varianta Ss je vhodnější, variantu J je možné připustit jen, bude-li prokázána její všestranná dlouhodobá výhodnost pro Prahu po roce 2010 nebo bude-li stavba Ss v rozumném termínu nereálná.

Stanovisko MŽP z dubna 2002 – rozdíly J - Ss:

- › Varianta Ss má významně menší negativní vlivy v trase.
- › Varianta J má významně větší negativní vliv, lze ji připustit při splnění podmínek Posudku.
- › Varianta J bude mít pravděpodobně větší pozitivní vliv na dopravní a situaci v Praze.
- › Větší pozitivní vliv varianty J byl prokázán výpočty ÚDI, v menší míře i výpočty ÚRM.
- › Závěr MŽP: Souhlasné stanovisko, je možné realizovat varianty Ss nebo J, varianta Ss je vhodnější, variantu J je možné realizovat pouze, pokud projednání konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyřadí variantu Ss.

5.2 DOPLŇKOVÝ VÝPOČET EMISÍ

Ve výpočtu emisí bylo vyčísleno, o kolik více emisí bude emitováno na území uvnitř SOKP při realizaci jednotlivých variant.

Pro účely porovnání posuzovaných variant (0, J, SsA, SsB) z hlediska jejich očekávaného příspěvku ke znečištění ovzduší byla předběžně vypočtena emisní vydatnost v jednotlivých úsecích vybrané sítě a celková emisní vydatnost vybrané sítě, vycházející z dopravních výpočtů poptávky po dopravě pro rok 2025 zpracovaných v TSK Hl.m.Prahy. Vybraná síť pro emisní výpočet odpovídá svým rozsahem vyčleněným úsekům ze sítě Hl.m.Prahy pro výpočet provozních nákladů – tj. úsekům, na kterých dojde k největším změnám v dopravním zatížení (celkem se jedná o 503 úseků).

Předběžné emisní výpočty respektují data o měrných emisích jednotlivých typů motorových vozidel (dle DMRB)*, která jsou vázaná na uvažovaný časový horizont hodnocení (r. 2025) a členěná podle průměrné cestovní rychlosti vozidel v jednotlivých úsecích vybrané sítě.

Roční emisní bilance CO (oxid uhelnatý), THC (total hydrocarbons C_xH_y – organické látky celkem, suma uhlovodíků), NO_x (oxidy dusíku), PM10 (tuhé znečišťující látky) uvedená v následující tabulce vystihuje celkovou hmotnost látky v kg emitovanou v průběhu roku na vybrané síti (příp. na hodnoceném úseku). Emisní údaje jsou využitelné zejména pro posouzení dopadů variant z hlediska problematiky znečištění ovzduší.

Tab. č. 1. Roční emisní bilance (2025)

Polutant [kg/rok]	Varianta 0		Varianta J		Varianta SsA		Varianta SsB	
CO	2 285 206	100%	1 501 996	65,7%	1 569 825	68,7%	1 575 118	68,9%
THC (C_xH_y)	337 961	100%	237 997	70,4%	245 365	72,6%	246 159	72,8%
NO_x	1 139 116	100%	1 121 298	98,4%	1 125 505	98,8%	1 123 906	98,7%
PM10	22 243	100%	18 571	83,5%	19 659	88,4%	19 651	88,3%

**Předběžný emisní výpočet byl proveden dle metodiky uváděné v DMRB (Design Manual for Roads and Bridges), kterou vydává Highways Agency a jež se používá ve Velké Británii.*

Z provedeného výpočtu je patrné, že varianty Ss vedou k vyšší celkové produkci emisí na dopravně nejvíce dotčených úsecích sítě než ve variantě J a to o v řádu 70 tis. kg CO ročně, 8 tis. kg uhlovodíků ročně, 2,5 – 4 tis. kg NO_x ročně a 1 tis. kg prachových částí ročně. Varianty SsA a SsB jsou z hlediska emisní produkce srovnatelné.

5.3 DOPLŇKOVÝ VÝPOČET HLUKU

Pro celou délku trasy varianty J a varianty Ss PO 518, 519 v severozápadním segmentu byly vypočteny ekvivalentní hladiny hluku od jediného zdroje hluku – dopravy na SOKP v obou variantách a na peážních úsecích D8 a R7 ve variantě Ss (hodnocena varianta SsB).

Výpočet byl proveden pomocí programového vybavení Hluk+ verze 7.5. Tento program umožňuje modelování posuzovaného území podle mapových podkladů a výpočet izofonového pole podle zadané intenzity a skladby dopravy. Výpočetní síť měřících bodů byla stanovena vždy na okraj zástavby ve výšce 3 m nad terénem. Intenzita dopravy je uvažována podle zjištěné skladby dopravy konkrétního úseku pro návrhový rok 2025 podle vypočtených modelových intenzit dopravy. Rozdělení dopravy bylo provedeno na denní a noční dobu. Bodem posouzení byl zvolen jako nejbližší bod zástavby ve vztahu k posuzovanému úseku.

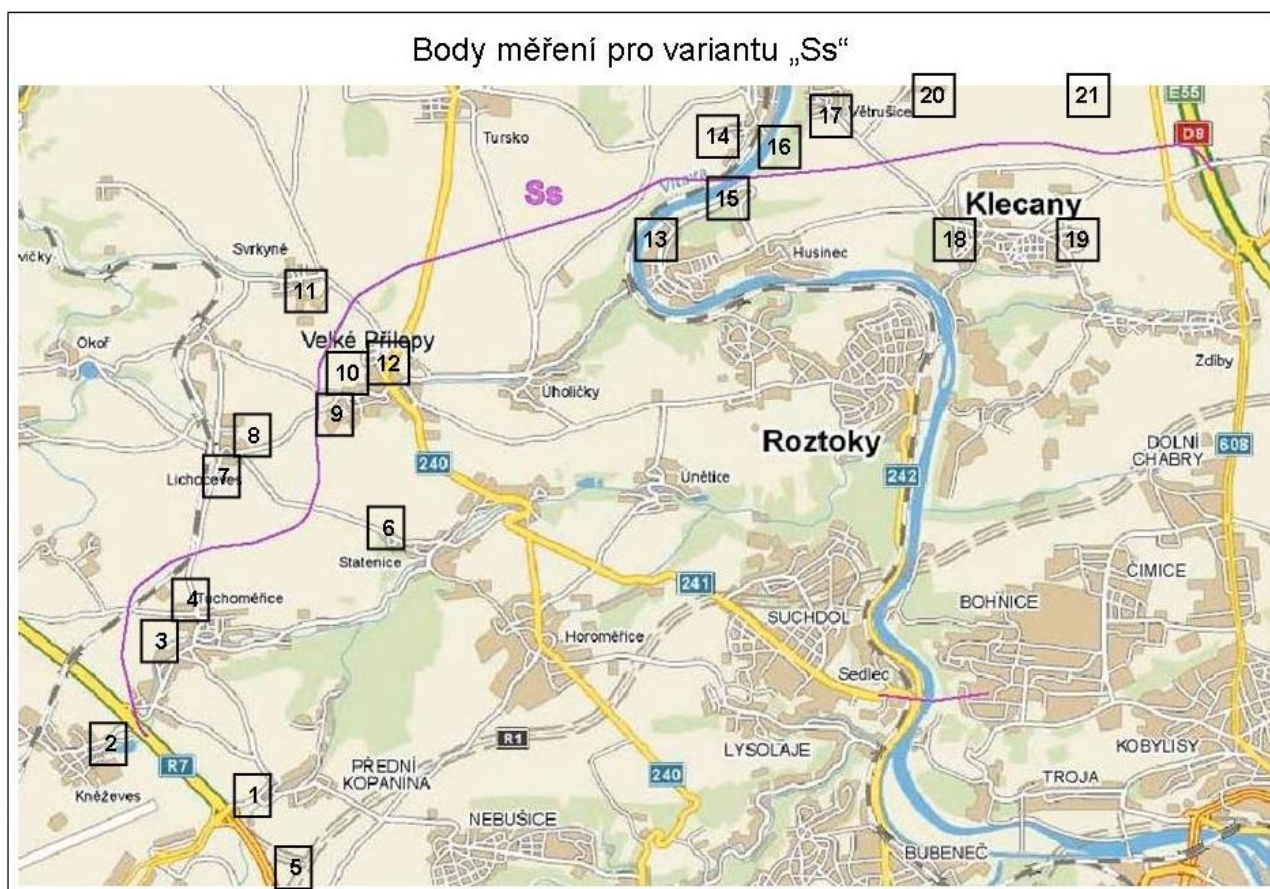
Obr. č. 3. Schématické znázornění bodů měření hluku pro variantu J



Tab. č. 2. Zjištěné ekvivalentní hladiny hluku v měřících bodech ve variantě J

Č.	umístění	vzd. od komunikace (m)	výška (m)	LAeq (dB)	
				doprava	
				den	noc
1	Na Padesátníku	167	3,0	58.6	53.2
2	Přední kopanina	356	3,0	54.7	49.3
3	Nebušice	825	3,0	48.6	43.2
4	Horoměřice jih	551	3,0	52.0	46.4
5	Horoměřice vých.	675	3,0	50.8	44.7
6	Lysolaje	963	3,0	47.9	41.3
7	Suchdol	220	3,0	55.8	47.8
8	Drahaň - Troja	516	3,0	49.3	41.8
9	Čimice	226	3,0	55.8	47.9
10	Zdiby	803	3,0	49.3	43.7
11	Dolní Chabry sev.	719	3,0	50.2	44.5
12	Brnky	660	3,0	51.5	44.8
13	Dolní Chabry SZ	600	3,0	51.7	45.7

Obr. č. 4. Schématické znázornění bodů měření hluku pro variantu Ss



Tab. č. 3. Zjištěné ekvivalentní hladiny hluku v měřicích bodech ve variantě Ss

varianta "Ss"		LAeq (dB)			
Č.	umístění	vzd. od komunikace (m)	výška (m)	doprava	
				den	noc
1	Přední Kopanina	291	3,0	55.8	49.4
2	Kněževes	380	3,0	54.2	46.1
3	Tuchoměřice záp.	696	3,0	51.1	43.8
4	Tuchoměřice sev.	490	3,0	51.0	45.0
5	Na Padesátníku	96	3,0	61.7	55.4
6	Statenice	1319	3,0	42.0	36.0
7	Lichoceves	770	3,0	46.6	40.6
8	Lichoceves	470	3,0	49.0	42.9
9	Velké Přílepy JZ	448	3,0	49.8	43.8
10	Velké Přílepy Z	537	3,0	49.0	42.9
11	Svrkyně	434	3,0	51.1	45.0
12	Velké Přílepy SZ	570	3,0	48.8	42.7
13	Řež	450	3,0	50.1	42.4
14	Libčice nad Vltavou - Letky	386	3,0	47.8	41.5
15	Řež	285	3,0	49.6	43.3
16	Větrušická rokle	390	3,0	50.0	43.7
17	Větrušice	760	3,0	46.7	40.4
18	Klecany vých.	850	3,0	45.8	39.6
19	Klecany záp.	1033	3,0	44.4	38.2
20	Hoštice	1695	3,0	38.7	32.4
21	Klíčany	1444	3,0	40.9	34.7

V okolí komunikací, kde je převažujícím zdrojem hluku hluk z pozemní automobilové dopravy, je podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb. nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku LAeq ve dne 60 dB(A) a v noční době 50 dB(A).

Obě uvažované varianty splňují základní limity pro venkovní hluk, kromě nejbližší zástavby v oblasti Na Padesátníku ve variantě Ss, kde hodnoty LAeq překračují denní limit 60 dB(A).

Vlivem výstavby SOKP dojde na hodnocených úsecích vnitroměstské uliční sítě hl.m.Prahy ke snížení hladiny hluku ve variantě J o 1 – 3 dB(A) oproti nulové variantě. Toto snížení je na všech sledovaných úsecích výraznější ve variantě J, ve variantě Ss dochází ke snížení hladiny hluku v Praze jen v minimální míře nebo vůbec, místy dochází i ke zhoršení (např. v ulicích K Pazderkám – Čimická - Střelničná).

Rozdíly ekvivalentní hladiny hluku mezi J a SsB:

- K Pazderkám – Čimická – Střelničná o 2,2 – 3,3 dB(A) nižší ve variantě J
- Evropská o 0,5 dB(a) nižší ve variantě J, ve variantě Ss již hodnota přesáhne 60 dB(A)
- Jugoslávských partyzánů o 0,8 dB(A) nižší ve variantě J
- Kamýcká o 3,1 dB(A) nižší ve variantě J
- Plzeňská o 0,5 dB(A) nižší ve variantě J
- Chlumecká o 0,5 dB(A) nižší ve variantě J

Ze známých dopravních zátěží lze usuzovat, že oproti variantě Ss bude ve variantě J vyšší hladina hluku na jediném úseku s obytnou zástavbou a to na Čimické ulici v Čimicích.

6 Ekonomické posouzení

Ekonomické hodnocení představuje komplexní aktualizaci současně platného ekonomického hodnocení staveb 518, 519 (zpracováno firmou Babtie v roce 2004 pro ŘSD) s rozbohem citlivosti včetně zohlednění podstatných rizik dle požadavků Evropské unie pro velkou žádost v rámci OPD a v souladu s českým standardem CSHS (český systém hodnocení silnic). Veškerá finanční vyčíslení jsou v cenách roku 2008.

Souhrnné rozpočty jednotlivých částí obou posuzovaných variant staveb 518 a 519 byly pro potřeby této studie zpracovány na začátku roku 2008 nezávisle dvěma společnostmi, SUDOP Praha a.s. a Valbek spol. s r.o. Jedná se o stavbu 518 a 519 v jižní a severní variantě, dále o přivaděč Přílepy – Sedlec, úsek Sedlec – Bohnice a křižovatku Aviatická. Do ekonomické analýzy byly vzaty jako vstupní hodnoty průměrné náklady z těchto dvou rozpočtů.

Tyto hodnoty se však ještě mohou do započítání výstavby zvýšit nárůstem nákladů stavebních prací a materiálů atd. nad úroveň průměrné inflace. Z tohoto důvodu je součástí analýzy citlivosti provedené v rámci ekonomického posouzení staveb PO 518, 519 i testování přijatelnosti celého projektu (obou variant) při navýšení investičních nákladů o 15%, 30% a 50%. Vzhledem ke stavu připravenosti varianty Ss, u ní lze předpokládat riziko vyšších nákladů.

Tab. č. 4. Celkové náklady jednotlivých variant – porovnání (CÚ 2008)

Úsek pražského okruhu	Varianta J	Varianta Ss A	Varianta Ss B
Stavební náklady	17 289 mil. CZK	17 686 mil. CZK	13 813 mil. CZK
Ostatní investiční náklady	6 485 mil. CZK	5 162 mil. CZK	4 410 mil. CZK
Celkové náklady	23 774 mil. CZK	22 848 mil. CZK	18 224 mil. CZK

Realizace stavby by se podle dostupných informací a odborných předpokladů (viz. kapitola 4) očekávala v následujícím časovém horizontu:

Tab. č. 5. Rozdělení stavebních nákladů v letech výstavby – varianta „J“

Rok	2010	2011	2012	Celkem
Poměrná část	30%	30%	40%	100%

Tab. č. 6. Varianta SsA - Rozdělení stavebních nákladů v letech výstavby – varianta „Ss bez přivaděče“

Rok	2015	2016	Celkem
Poměrná část	50%	50%	100%

Tab. č. 7. Variant SsB: Rozdělení stavebních nákladů v letech výstavby – varianta „Ss s přivaděčem“

Rok	2015	2016	Celkem
Poměrná část	50%	50%	100%

6.1 EKONOMICKÁ ANALÝZA

Ekonomická analýza se zabývá vyčíslením všech současně vyčíslitelných přínosů staveb 518, 519 tzn., že jsou ve výpočtech zahrnuty i společenské náklady v podobě nákladů spojených s počtem a závažností dopravních nehod, dále bylo zpracováno vyčíslení časových nákladů uživatelů a provozních nákladů vozidel a infrastruktury.

Dopravní zátěže na posuzované síti byly převzaty z materiálu ÚDI. Provozní náklady (jak vozidel, tak infrastruktury) staveb 518, 519 jsou ve všech variantách modelovány v programu HDM-4 na základě jednotkových nákladů a schémat údržby jednotlivých dopravních staveb. Ostatní přínosy jsou (v souladu s CSHS) modelované zvlášť a vychází z výstupů dopravního modelu a ze statistik nehodovosti pro Prahu. Ve studii nejsou vyčísleny ekonomické dopady emisí z důvodu prozatímní neexistence českého standardu, který by se touto problematikou zabýval. Ve výpočtech byly použity parametry CSHS s několika málo výjimkami, které souvisí se specifikou Pražské dopravy a s požadavky EU.

Ekonomická analýza byla zpracována pro období hodnocení 2010 – 2042, kdy je dodržena standardní doba 30 let hodnocení od uvedení stavby do provozu u varianty J (což pro srovnatelnost vede k snížení doby hodnocení varianty Ss).

Tab. č. 8. Ukazatele ekonomické výkonnosti 2010 – 2042 (diskontní sazba 5,5%)

Ukazatele výkonnosti	Varianta J	Varianta Ss A	Varianta Ss B
NPV (mil.CZK) – čistá současná hodnota	21 384	18 320	20 110
EIRR % - návratnost	11.51%	13.60%	16.36%
BCR - poměr přínosů k nákladům	2.06	2.22	2.64

Tab. č. 9. Skladba nákladů / přínosů v NPV 2010 – 2042 (5,5 %)

Skladba přínosů NPV (mil. CZK)	Varianta J	Varianta Ss s přívaděčem	Varianta Ss bez přívaděče
Stavební náklady	-16 506	-13 316	-10 367
Ostatní nestavební náklady	-6 120	-3 847	-3 287
Provozní náklady a údržba infrastruktury	-594	-274	59
Zbytková hodnota infrastruktury	1 928	1 902	1 431
Provozní náklady vozidel	-210	2 767	1 660
Časové úspory	38 198	27 829	27 319
Úspory z dopravních nehod	4 688	3 260	3 296
Celkem NPV	21 384	18 320	20 110

6.2 CITLIVOSTNÍ ANALÝZA

Pro potřeby analýzy citlivosti byly stanoveny expertním odhadem následující změny:

- Nárůst celkových nákladů +15% , +30% resp. +50% z původní investice,
- nárůst dopravní zátěže + - 5, resp. + - 10% - s ohledem na narůstající automobilizaci a charakteristiky a chování dopravního simulačního modelu,
- nárůst časových přínosů +20 %,
- zpoždění zahájení výstavby variant Ss o tři roky, tzn. zprovoznění v roce 2020 a navýšení celkových nákladů o 5% u varianty J a o 30% u variant Ss.

Tab. č. 10. *Prezentace analýzy citlivosti – 2010 - 2042*

Citlivostní analýza	Změna	Varianta	Varianta J	Varianta Ss A	Varianta Ss B	Varianta J	Varianta Ss A	Varianta Ss B	Varianta J	Varianta Ss A	Varianta Ss B
	%		NPV (mil. CZK)	NPV (mil. CZK)	NPV (mil. CZK)	IRR (%)	IRR (%)	IRR (%)	B/C	B/C	B/C
Celkové náklady (mil. CZK)	+ 0	J									
	+ 15	SsA, SsB	21 384	16 051	18 230	11.51	11.81	14.25	2.06	1.93	2.29
	+ 0	J									
	+ 30	SsA, SsB	21 384	13 783	16 349	11.51	11.38	12.58	2.06	1.71	2.02
	+ 10	J									
	+ 30	SsA, SsB	19 333	13 783	16 349	10.54	11.38	12.58	1.88	1.71	2.02
	+ 10	J									
Dopravní zátěž	+ 50	SsA, SsB	19 333	10 758	13 842	10.54	8.88	10.81	1.88	1.48	1.75
	- 5	J, SsA, SsB	21 149	18 157	19 946	11.45	13.54	16.28	2.05	2.21	2.63
	- 10	J, SsA, SsB	20 915	17 994	19 781	11.39	13.48	16.20	2.04	2.20	2.61
	+ 5	J, SsA, SsB	21 618	18 483	20 275	10.57	13.67	16.43	2.07	2.23	2.65
Časové přínosy	+ 10	J									
	+ 20	J, SsA, SsB	29 024	23 886	25 574	13.36	15.71	18.83	2.43	2.58	3.09
Časové riziko (stavby Ss)	+ 3 roky (zpoždění)	SsA, SsB	21 384	14 893	16 328	11.51	14.01	16.94	2.06	2.20	2.61
Časové riziko (stavby Ss)	+ 3 roky	SsA, SsB									
Celkové náklady	+ 30	SsA, SsB									
	+ 5	J	20 358	11 136	13 219	11.01	10.56	12.86	1.96	1.69	2.00

6.3 INTERPRETACE VÝSLEDKŮ EKONOMICKÉ ANALÝZY

V obou variantách jsou dominantním přínosem časové úspory, které plynou ze snížení kongescí v Pražské síti komunikací. Ve variantě J jsou tyto přínosy mnohem větší, což je zřejmě výsledkem toho, že varianta J je pro řidiče atraktivnější, což dokazují i provedené rozborů prognózy dopravy v jednotlivých variantách. Z tohoto důvodu vycházejí ve variantě J vyšší provozní náklady vozidel oproti variantám SsA (s přivaděčem) a Ss B (bez přivaděče).

Druhým podstatným přínosem je snížení dopravní nehodovosti. Je zřejmé, že pozdější zahájení staveb severních variant se projevuje nižšími přínosy ze snížení nehodovosti a to mimo jiné z toho důvodu, že do zprovoznění staveb zůstává nevyřešena řada dopravních problémů na pražské silniční síti, což přispívá ke vzniku dopravních nehod.

Provedená ekonomická analýza ukazuje, že všechny varianty vychází ekonomicky příznivě, protože ENPV (čistá současná hodnota) vychází bohatě větší než nula, ekonomická návratnost (ERR) je vyšší než diskontní sazba 5,5% a poměr přínosů a nákladů B/C je větší než jedna. Dle metodických pokynů EU pro provedení CBA se stanovuje čistá současná hodnota (ENPV) jako nejspolehlivější ukazatel. Podle kritéria ENPV vychází nejpříznivěji varianta J a to v obou variantách hodnocení. Varianta J má však v porovnání se severními variantami nepříznivější

ostatní dva ekonomické ukazatele EIRR a BCR (poměr přínosů k nákladům) z důvodu nižších předpokládaných investičních nákladů u severních variant.

Pokud porovnáme mezi sebou dvě severní varianty vychází ekonomicky příznivěji varianta SsB (bez přivaděče) a to hlavně z toho důvodu, že je v počátečních investicích levnější. Lze konstatovat, že ani vybudováním silničního přivaděče se nedosáhne takového efektu (především uvolnění přetížené pražské silniční sítě) jako u varianty J.

Z výsledků citlivostní analýzy vyplývá, že pokud by se navýšily investiční náklady variant Ss o 30 % ze současných předpokladů a náklady varianty J by se nezvýšily, což je vzhledem ke stavu rozdílné projekční připravenosti staveb v těchto variantách zcela reálný scénář, vycházela by NPV (čistá současná hodnota) investice u varianty J o cca 5 miliard Kč vyšší než u varianty SsB. Dále by se vyrovnávala hodnota ukazatele poměru BCR u varianty J a SsB, u varianty SsA by poměr BCR výrazně poklesl.

Současný dopravní model pravděpodobně také celkově podceňuje časové ztráty spojené s kongescemi ve městě (nemodeluje plně dopad zdržení na křižovatkách), což je dalším faktorem, který by fungoval v prospěch varianty J, kde časové přínosy ve městě jsou mnohem větší.

Jen na základě výsledků ekonomického hodnocení proto nelze jednoznačně vybrat mezi variantami J a SsB (bez přivaděče)

7 Právní posouzení

Obě varianty J a Ss jsou v souladu ve vztahu k nařízením a směrnicím EU. Varianta J, která naplňuje více charakteristických znaků definovaných v části druhé, článku 9 nařízení 1692/1996 ES, odpovídá více záměrům a účelu daného nařízení.

Při posuzování obou variant z pohledu možného konfliktu mezi Evropskými nařízenými a směrnicemi je nutné zabývat se výkladem nařízení 1692/1996 ES ve znění 884/2004/ES a českým překladem tohoto nařízení, které neodpovídá anglickému textu a z hlediska jazykového a logického je možné jej vykládat v jiném smyslu než text anglický. Názor příklánějíci se k souhrnu charakteristických znaků definujících transevropskou silniční síť byl několikrát vyjádřen v souvislosti s odmítavým postojem k realizaci daného záměru a je pouze účelovým výkladem nepřesného překladu s cílem zpochybnit realizaci této stavby v jakékoliv podobě.

Při posuzování nařízení 1692/1996 ES z pohledu obou variant je nutné pozastavit se u zpochybňování navrhované varianty J v rámci definice transevropské silniční sítě jako komunikace míjející hlavní sídelní útvary (fakticky varianta J prochází osídleným územím), a tedy preference varianty Ss jako komunikace míjející osídlené území. K tomuto názoru nutno zdůraznit, že „obchvaty hlavních městských center“ a „míjející hlavní sídelní útvary“ je nutno vykládat v daném případě v podobném režimu, neboť v případě hlavního města Prahy je tato charakteristická vlastnost splněna při obou variantách překladu. Z toho vyplývá, že zpochybňování varianty J z hlediska definice transevropské silniční sítě není nikterak relevantní.

Pokud se týká národní legislativy, vykazují varianty J a Ss rozdíly zejména s pohledu možnosti samotné realizace stavby ve smyslu ustanovení zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona. V souladu s ustanovením § 90 citované právní normy posuzuje stavební úřad v rámci územního řízení skutečnost, zda je záměr žadatele v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací (územním plánem). Pokud tomu tak není, nezbyvá stavebnímu úřadu, než žádost o vydání územního rozhodnutí, kterým se schvaluje navržený záměr a stanoví podmínky pro využití a ochranu území, zamítnout. Stavbu je tedy možno povolit a realizovat pouze tehdy, pokud je v souladu s územním plánem daného územního celku.

Z dostupných dokumentů, např. ze stanoviska Ministerstva životního prostředí, jednoznačně vyplývá, že varianta J má oporu v (konceptu) územním plánu velkého územního celku Pražského regionu, která na rozdíl od varianty Ss umožňuje bez dalších časových průtahů a finančních nákladů realizaci této varianty. Varianta Ss není v souladu se schválenými územními plány žádné obce, jejímž správním obvodem je navržena její trasa, což fakticky znamená ohrožení realizace zamýšlené stavby, a to až do doby schválení změny územních plánů všech dotčených obcí. Bez souladu s územními plány obcí, které nemají povinnost zamýšlenou stavbu zahrnout do svého územního plánu, je realizace stavby z hlediska právního nemožná. Pokud tedy v současné době nejsou činy kroky směřující ke změně územních plánů všech dotčených obcí, je z hlediska právního realizace varianty Ss ohrožena pro nesoulad s národní legislativou. V této souvislosti je nutné zmínit usnesení Rady Středočeského kraje, č. 070-12/2008/RK ze dne 30.4.2008, které mimo jiné obsahuje výzvu k podpoře varianty J a stanovisko zástupců samospráv dotčených obcí, které jednoznačně vyjadřuje podporu varianty J a nesouhlas s variantou Ss, přičemž je proklamováno stanovisko občanů obcí a explicitně vyjádřen nesoulad varianty Ss s územně plánovací dokumentací, přičemž obce nejsou připraveny upravit územní plány tak, aby byly přijatelné pro realizaci varianty Ss.

Z uvedeného jednoznačně vyplývá preference varianty J, jejíž provedení je reálné v dohledné době, a to za podpory územně samosprávných celků, bez jejichž změny postoje není možné realizovat variantu Ss. Na změnu územního plánu ve vztahu k preferenci varianty Ss není právní nárok, a to zejména s ohledem na skutečnost, že podoba územního plánu je plně v kompetenci

zadavatele územního plánu, tedy samosprávních územních celků (jednotlivých obcí) a bez jejich součinnosti je varianta Ss z hlediska právního neproveditelná. Pokud jakákoliv obec jednoznačně vyjádří svůj nesoulad se zamýšlenou stavbou komunikace, přičemž tato není zahrnuta do již platného územního plánu, nelze předpokládat, že ke změně názoru dojde v relativně přijatelné době, a to i s ohledem na časovou a finanční náročnost pořízení nového (případně změny) územního plánu. Pro úplnost nutno dodat, že samosprávné územní celky schvalují územní plán, který není v rozporu s politikou územního rozvoje, s územně plánovací dokumentací vydanou krajem nebo výsledkem řešení rozporů a se stanoviskem dotčených orgánů nebo stanoviskem krajského úřadu (§ 54 odst. 2 zákona č. 183/2006. Sb., stavebního zákona).

Z výše uvedeného lze učinit závěr, že varianta J je v souladu s územní plánem dotčených obcí a tudíž není ohrožena samotná realizace stavby z pohledu národní legislativy, přičemž musí být dodrženy veškeré požadavky souhlasných stanovisek dotčených orgánů. Naopak realizace stavby varianty Ss nemá oporu v zákoně č. 183/2006. Sb., stavebním zákoně, a to pro nesoulad s územními plány dotčených obcí, a tedy bez ochoty změny postoje dotčených obcí je realizace stavby nepřijatelná. Pokud bychom připustili změnu názoru a možnost změny územních plánů všech dotčených obcí, je nutno zmínit možnost obcí uplatnit finanční požadavky vůči žadateli o změnu územního plánu a dále časovou náročnost projednání, zpracování a schválení změny územního plánu. Samotná realizace stavby by se tedy posunula na termín nejdříve v roce 2015, přičemž je nutné upozornit na stanovené termíny pro možné financování stavby z prostředků EU.

Z pohledu právního při posuzování požadavků EIA a z požadavků vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí, jsou obě dvě varianty možné a realizovatelné, a to za podmínek stanovených v těchto dokumentech. Preference jedné nebo druhé varianty v dotčených dokumentech není z hlediska právního posouzení možnosti realizace jedné nebo druhé varianty relevantní, jsou pouze doporučeními, nikoliv závaznými stanovisky, které nevylučují ani jednu z variant, rozhodnutí je tedy s přihlédnutím k právně závazným podmínkám na zadavateli stavby.

8 Závěry

8.1 VÝSTUPY DOPRAVNÍHO POSOUZENÍ

- Dopravní výkon na komunikační síti Prahy a pásma regionu by byl ve variantě J vyšší vlivem vyššího využití severozápadní části SOKP, avšak spotřeba času by byla nižší, průměrná rychlost na síti vyšší a počet nehod nižší.
- Zatížení úseků staveb 518 a 519 SOKP bude ve variantě J průměrně o 17,5 tis. voz. denně vyšší než ve variantě SsB.
- Na uliční síti města Prahy bude ve variantě J nižší zatížení hlavních ulic v Praze 6 na celé trase Evropská – Jugoslávských Partyzánů o 3 – 5 tis. voz. denně, na Kamýcké ulici v Suchdole bude zatížení nižší o 4 tis. voz. denně, v Praze 8 – na trase K Pazderkám – Čimická – Střelničná bude nižší o 6 – 7 tis. voz.
- Ve variantách Ss by poklesl oproti J podíl vnitroměstské dopravy a nákladní tranzitní dopravy na celkové intenzitě.
- Na městském okruhu by ve variantách Ss hrozila tvorba stojících kolon v okolí křižovatky Malovanka s výraznějším vlivem na dobu jízdy a tím i na využití městského okruhu.
- Dopravní význam přivaděče Velké Přílepy – Suchdol bude malý. Nárůst intenzit bude jen na trase přivaděče a budou činit cca 4 tis. voz. denně, jinde bude dopad přivaděče na uliční síť Prahy omezen jen na snížené intenzity vjezdů z radiál R7 (1, 2 tis. voz./den), II/240 (1,2 tis. voz. denně) a II/608 + D8 (1,6 tis. voz./den).

8.2 VÝSTUPY ANALÝZY ÚZEMNÍHO PLÁNU

- Stavby 518 a 519 ve variantě J splňují podmínky pro vydání územního rozhodnutí. Všechny dotčené obce, sdružení obcí, vyšší územní celek a státní orgány považují variantu J za přípustnou.
- Trasy Ss nejsou obsaženy v žádném z dotčených územních plánů a s potřebnou změnou žádná z obcí ani Středočeský kraj nesouhlasí. ÚP VÚC Pražského regionu, stanoviska dotčených obcí i většiny dotčených orgánů státní správy realizaci variant Ss vylučují.
- Variantu J bude možné uvést do provozu v roce 2013, variantu Ss je teoreticky při hladkém průběhu všech změn územních plánů možné dokončit nejdříve v roce 2017. Tzn. v době v době, kdy již nebude možné pro stavbu využít spolufinancování z Kohezního fondu Evropské Unie.
- Vzhledem k vyššímu využití území podél trasy Ss je z územního hlediska doplnění trasy o přivaděč nutným řešením negativních účinků dopravy a varianta SsA je z územně plánovacích důvodů vhodnější než SsB. Vymezení koridoru pro přivaděč je však dnes již téměř nemožné.

8.3 VÝSTUPY POSOUZENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- Varianta J byla v procesu EIA formulací závěru Posudku označena za přípustnou, bude-li prokázáno že je pro Prahu všestranně a dlouhodobě výhodnější. V posudku však byla doporučena varianta Ss. Všestrannou dlouhodobou výhodnost varianty J zpracované porovnání prokazuje.
- Ve stanovisku MŽP z roku 2002 byla vyslovena možnost realizovat obě varianty s tím, že varianta Ss je vhodnější a variantu J je možné realizovat, jen pokud projednání konceptu ÚP VÚC Pražský region vyřadí variantu Ss. K tomu již schválením ÚP VÚC s variantou J došlo.

- Z hlediska emisní bilance budou nejvíce (důsledkem investice) dopravně dotčené úseky zatížené ve variantě SsB emisemi CO vyššími o 73 tis. tun ročně a emisemi NOx vyššími o 2,6 tis. tun ročně.
- Podél tras v území Prahy 6 a Prahy 8, které budou v případě varianty Ss o tisíce voz. denně více zatížené, bude nárůst emisí při provozu varianty SsB představovat cca třetinu hodnot pro variantu J. O podobný podíl narostou též koncentrace škodlivin podél těchto tras.
- Obě varianty splňují limity pro venkovní hluk podél tras staveb 518 a 519.
- Nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku jsou překračovány podél hlavních městských sběrných komunikací v Praze, na těchto trasách by realizace varianty Ss přinesla hlukové zatížení o 0,5 dB(A) (Evropská) – 3,1 dB(A) (Kamýcká) vyšších hodnot. Vyšší hladiny hluku by přinesla varianta J v Čimicích podél Čimické ulice.

8.4 VÝSTUPY EKONOMICKÉHO POSOUZENÍ

- Celkové náklady (bez DPH) na stavbu varianty J budou 23,8 mld. Kč. Pro variantu SsB (tzn. bez přivaděče Suchdol – Velké Přílepy) by potom dosáhly částky 18,2 mld. Kč.
- Čistá současná hodnota projektu dosáhla ve variantě J 21,3 mld. Kč, ve variantě SsB o něco méně a to 20,1 mld. Kč.
- Vnitřní výnosové procento varianty SsB dosáhlo 16,4 %, tzn. více než pro variantu J s 11,5 %. Obdobně je vyšší poměr přínosů k nákladům varianty SsB, 2.6 oproti 2.1 varianty J.
- V obou variantách jsou dominantním přínosem časové úspory, které plynou ze snížení kongescí v Pražské síti komunikací. Ve variantě J jsou tyto přínosy mnohem větší. Druhým podstatným přínosem je snížení dopravní nehodovosti.
- Provedená ekonomická analýza ukazuje, že obě varianty vycházejí ekonomicky příznivě. Podle kritéria ENPV, považovaného metodikou EU za nejspolehlivější ukazatel, vychází příznivěji varianta J.
- Z výsledků citlivostní analýzy vyplývá, že pokud by se navýšily investiční náklady zatím nepřipravené varianty SsB o 30 % ze současných předpokladů, vycházela by NPV (čistá současná hodnota) investice u varianty J o cca 5 miliard Kč vyšší než u varianty SsB. Dále by se vyrovnávala hodnota ukazatele poměru B/C u varianty J a SsB.
- Jen na základě výsledků ekonomického hodnocení proto nelze jednoznačně vybrat mezi variantami J a SsB (bez přivaděče).

8.5 VÝSTUPY PRÁVNÍHO POSOUZENÍ

- Obě varianty J a Ss jsou v souladu ve vztahu k nařízením a směrnícím EU.
- Varianta J je v souladu s územními plány dotčených obcí a tudíž není ohrožena samotná realizace stavby z pohledu národní legislativy, přičemž musejí být dodrženy veškeré požadavky souhlasných stanovisek dotčených orgánů. Naopak realizace stavby varianty Ss nemá oporu v zákoně č. 183/2006. Sb., stavebním zákoně, a to pro nesoulad s územními plány dotčených obcí, a tedy bez ochoty změny postoje dotčených obcí je realizace stavby nepřípustná.
- Z pohledu právního, při posuzování požadavků EIA a z požadavků vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí, jsou obě dvě varianty možné a realizovatelné. Preference jedné nebo druhé varianty v dotčených dokumentech není z hlediska právního posouzení možnosti realizace jedné nebo druhé varianty relevantní.

8.6 ZÁVĚREČNÉ SHRNTÍ

- Podle vypočtených celoměstských dopravních charakteristik je nevhodnější varianta J, která má nejvýraznější vliv na snížení zatížení komunikační sítě v obydlených oblastech a plynulost provozu na kapacitních rychlostních ulicích v Praze.
- Z hlediska stavu územní a předprojektové přípravy je varianta J zcela bezproblémová, naopak varianty Ss jsou v rozporu s veškerou územně plánovací dokumentací a kromě dokumentace EIA bez jakékoli předprojektové přípravy.
- Z hlediska termínů realizace je vhodná pouze varianta J, realizace variant Ss by i při nejoptimističtějších postupu přípravy vedla k dlouhodobým dopravním problémům a ztrátě možnosti financování z fondů EU.
- Podle hodnocení vlivů na životní prostředí jsou obě varianty proveditelné. Varianta J má lépe popsané a podle hodnocení EIA závažnější vlivy na okolí své trasy, přímé působení varianty Ss na okolní sídla je méně negativní, avšak s některými neřešenými problémy. Varianta J má kladný vliv na snížení imisí CO, NO_x a PM10 podél hlavních ulic v Praze cca o 30 % a snížení ekvivalentních hladin hluku o 0,5 – 3 dB(A).
- Ekonomické hodnocení nevylučuje žádnou z posuzovaných variant, vzhledem k zásadnímu ekonomickému přínosu okruhu v jakémkoli provedení jsou všechny navržené trasy ekonomicky proveditelné. Podle kritéria nejvyšší čisté současné hodnoty projektu je nevhodnější varianta J, varianta SsB (bez přivaděče) má nejlepší parametry návratnosti investic a poměru výnosů k nákladům.
- Případné navýšení investičních nákladů (zatím nepřipravené) varianty SsB cca o 30 % ze současných předpokladů povede k jednoznačné ekonomické výhodnosti varianty J dle všech spolehlivých srovnávacích ekonomických indikátorů.
- Právní hodnocení neshledalo žádný rozpor s legislativou u varianty J, varianta Ss není podle zákonů proveditelná do doby změny územních plánů dotčených obcí. Doporučení vznesené v procesu EIA nejsou pro přípravu stavby z právního hlediska závazná.
- Varianta J je podle většiny kritérií výrazně vhodnější, v ostatních případech (životní prostředí, ekonomické hodnocení) je preference varianty J méně jednoznačná a výstupy hodnocení obsahují i jednotlivé argumenty pro variantu Ss.
- Nejdražším řešením je pokračování v „nulové variantě“. Pokud spojení obou břehů Vltavy na okraji města nebude realizováno ani za dalších deset let, čtyřpruhový tunel pod Vltavou na pražském městském okruhu nebude téměř žádným zlepšením dnešního stavu. Další dlouhodobé odkládání realizace staveb by mohlo vyústit až v úplné zastavení této stavby a neuzavření okruhu, jako se stalo při přípravě stavby okruhů kolem Mnichova či Budapešti.
- Stavby 518 a 519 ve variantě J se přes zdánlivě velké stavební náklady mohou stát jednou z ekonomicky nejúčinnějších staveb celé sítě kapacitních pozemních komunikací v České republice.