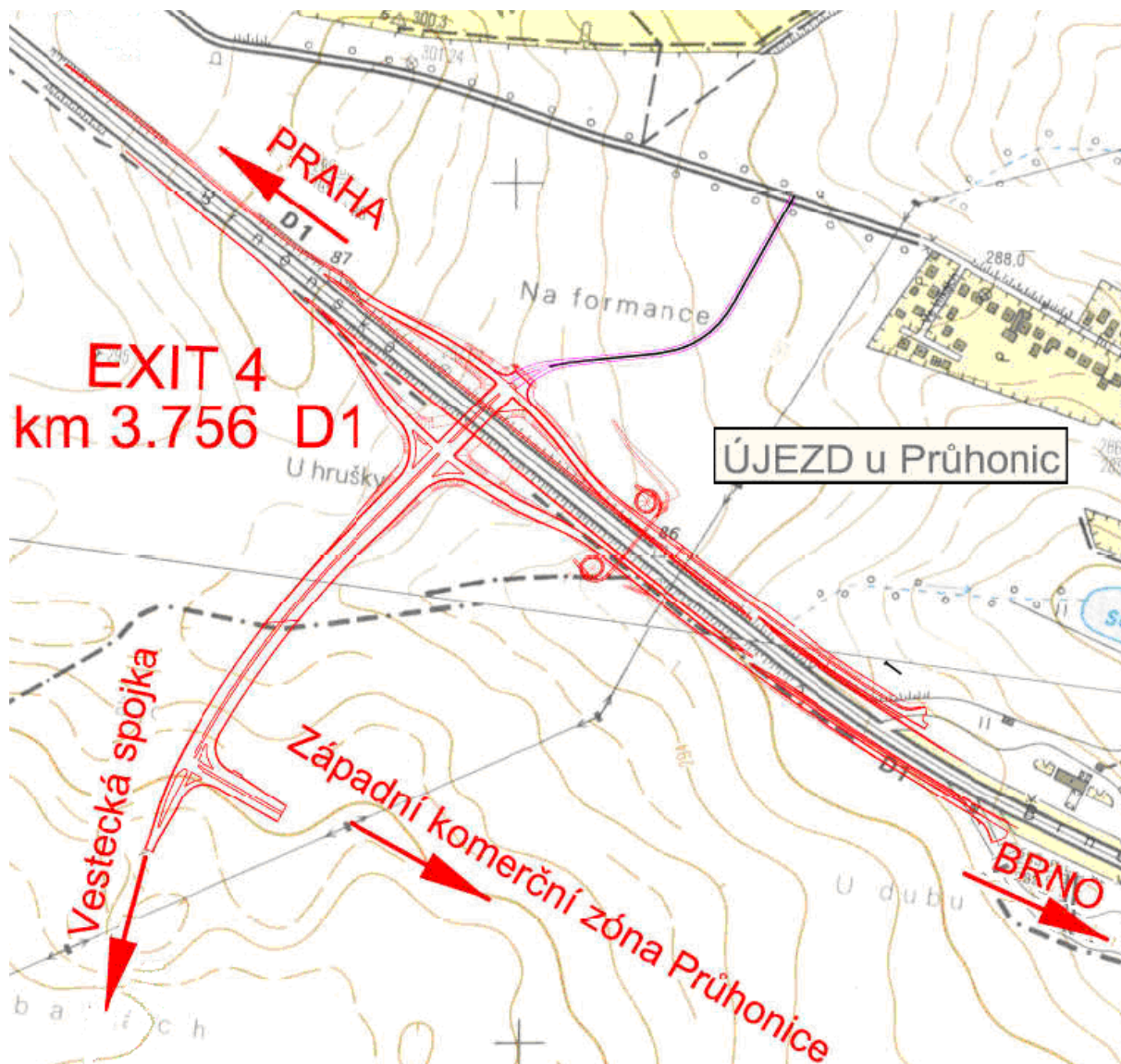


Komentář - oponentní posudek

k záměru realizace „EXIT 4 D1 a dopravní připojení ZKZ Průhonice“



Objednatel: Městská část Praha-Křeslice

Zhotovitel: Ing. Milan Strnad, autorizovaný inženýr

Leden 2013

Obsah:

Textová část:

1. Úvod	3
2. Stručný popis záměru „EXIT D1“ ;	3
3. Podhodnocení dopravní zátěže	4
4. Generovaná doprava	5
5. Invariantnost řešení	6
6. Prognóza růstu stávající dopravy	6
7. Vestecká spojka	7
8. MÚK EXIT 4 D 1 km 3, 750	8
9. Závěr oponentury	8

Výkresová část:

10. Rozvojové zóny - Vestecká spojka	
--------------------------------------	--

1. Úvod

Oponentní posudek Komentáře se týká dokumentace vyhotovené dle přílohy č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „EXIT 4 D1 a dopravní připojení ZKZ Průhonice“ (EIA Servis s.r.o. – RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc-08/2011) a především jeho části Dopravně - inženýrské podklady (TSK HLMP – úsek dopravního inženýrství – ing. Jiří Zeman – 05/2011). Dne 25. 10. 2011 zveřejnilo MŽP ČR uvedenou dokumentaci. Objednatelem dokumentace, investorem a oznamovatelem záměru je ŘSD ČR Praha. Na dokumentaci byl zpracován posudek ing. Liborem Ládyšem (ECOLA GROUP s.r.o.) dle přílohy č. 5 zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. K dokumentaci i k posudku podala řada institucí, občanských sdružení a občanů nesouhlasná stanoviska. Jedním z hlavních argumentů nesouhlasných stanovisek byly **podhodnocené dopravní zátěže v oblasti Exit 4**, ze kterých vychází hluková a rozptylová studie. Přesto vydalo MŽP ČR dne 15. 10. 2012 souhlasné stanovisko k záměru.

2. Stručný popis záměru „EXIT 4 D1“

Na území HLMP městských částí Praha – Újezd a Praha – Šeberov je na dálnici D1 navržena mimoúrovňová křižovatka „EXIT 4 D1“, která má obsluhovat plánované komerční areály a má připojit plánovanou komunikaci Vestecká spojka, která má být směrem severovýchodním prodloužena na ulici Formanskou v MČ Praha – Újezd. Tyto komunikace a MÚK EXIT 4 D1 jsou schválené v územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚP je napaden u Nejvyššího správního soudu; soudní řízení je vedeno pod značkou sp. zn. 3 Ao 9/2011) a zásadách územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR je napadena u Krajského soudu Středočeského kraje; soudní řízení je vedeno pod sp. zn. 50A 24/2012). MÚK Exit 4 D1 není schválena v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy. Uvedené komunikace jsou trasovány ve stopě tzv. jihovýchodní krátké varianty silničního okruhu kolem Prahy (JVK). Přestože je okruh navržen a schválen dále od města a jeho první část – stavby č. 513 a 512 v úseku Lahovice – Jesenice – D1 je již zprovozněna, je v původní stopě JVK navrhována a schválena souběžná paralelní sběrná komunikace Vestecká spojka.

V dokumentaci je na několika místech uvažováno s pokračováním tzv. místní komunikace kolem Milíčovského lesa. Např. na straně 36 dokumentace je uvedeno, že „další komunikační propojení směrem na sever od dálnice D1 není součástí stávající platné územně plánovací dokumentace HMP a proto je návazná místní komunikace pouze uvažována a prokázána, ale nikoliv navržena“. Zde je potřeba uvést, že pojem místní komunikace není omezen počtem jízdních pruhů a tedy komunikace kolem Milíčovského lesa může být čtyřpruhová komunikace přibližně ve stopě původní JVK, která by připojovala kontejnerové překladiště Metrans v katastru Uhříněves. V dokumentaci i v posudku jsou Vestecká spojka, EXIT 4 D1 a dopravní propojení na ulici Formanskou zdůvodňovány tím, že v blízké budoucnosti lze očekávat v řešené lokalitě zahušťování obytné, komerční a administrativní zástavby. Tím vznikne nárůst automobilové dopravy, který by měla Vestecká spojka částečně eliminovat. S tímto však nelze souhlasit, neboť uvedené dopravní stavby by naopak vyvolaly a umožnily výstavbu rozsáhlých komerčních zón, čímž by generovaly mnohonásobně vyšší dopravu, která by celé území ekologicky velmi zatížila.

3. Podhodnocení dopravní zátěže

3.1 Rozvojová území

Prvotním nedostatkem zpracované dokumentace je skutečnost, že z celého jihovýchodního segmentu Prahy dokumentace uvažuje v oblasti stavby MÚK EXIT 4 D1 (km 3, 756), nově vzniklou dopravu jen z Vestecké spojky (úsek II/603-D 1) s připojením dálnice D3, Západní komerční zóny Průhonice (ZKZP), Administrativního a obytného komplexu Újezd, rozvojové zóny Rozkoš a komerčních zón Čestlice – jih a Nupaky, ale dopravní zátěže z těchto záměrů jsou podhodnocené. Podhodnocený je také vliv plánované dálnice D3 na dopravní zátěže. Dokumentace zcela opomíjí rozvojové záměry, které jsou v současné době (2011-12) známé, a to buď připravované, rozestavěné nebo již v provozu. Jedná se o následující záměry: Bytový komplex (NAVETINA) v Újezdě, komerční zóna v Šeberově (TESCO), kontejnerové překladiště Metrans v Uhříněvsi, administrativní obytná zóna navazující na obytnou zástavbu Petrovic a obytná zóna Pitkovice - Benice.

Tato skutečnost je prvotní příčinou podhodnocení dopravní zátěže v oblasti.

3.2 Časové horizonty

Dalším nedostatkem dokumentace, je volba rozhodujících časových horizontů, které neodpovídají postupu přípravy a realizace stavby. Rok 2010 jako stav 0 (současný stav) není v pořádku, protože uvažuje dopravu v době projednávání již zastaralou. Neuvažuje ani dopravu vzniklou na dálnici D1 vlivem nedokončeného Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), zejména kamionovou dopravu, která je v současnosti naváděna z oblasti západu republiky po SOKP k dálnici D1 a odtud zpět do Prahy na městský okruh. Od stavu 0 do stavu 1 tedy výchozího (uvedení stavby do provozu), není uvažováno žádné zatížení životního prostředí, tedy v dokumentaci je absence postupu stavebních prací a s tím související doprava. Uvažovaný rok 2030 není rokem cílovým, neboť tento je dle ČSN 736101 odst. 6.2.1. 20 roků po uvedení stavby do provozu tedy při nejdříve možném výchozím roku cca 2018 je cílový rok cca rok 2040. Příčinou nesprávného určení časových horizontů je absence postupu projektových a stavebních prací v dokumentaci.

Nesprávně určené časové horizonty jsou druhou příčinou podhodnocení dopravní zátěže, což je jeden z rozhodujících vstupních údajů pro zpracování následných příloh dokumentace EIA (hluková a rozptylová studie, posouzení vlivu atd.)

3.3. Veřejná autobusová doprava

Absence veřejné autobusové dopravy v dokumentaci je třetí příčinou podhodnocení dopravní zátěže v oblasti.

4. Generovaná doprava

Generovaná doprava v uvažované oblasti je ta, která vzniká realizací rozvojových zón. Určení vstupních údajů pro dopravní prognózu generované dopravy je obtížné s ohledem na nedostatečné podklady a tedy odhadnuté údaje jsou aproximativní.

Metodika výpočtu velikosti generované dopravy je určena na základě velikosti využitelných ploch dle druhů zástavby (bydlení, vybavenost, komerční stavby, provozovny) s respektováním množství účelových jednotek na jedno stání (viz ČSN 736110 čl. 14.1). Takto je určen základní objem odstavných a parkovacích stání. Z počtu stání na základě frekvence využitelnosti a obratu vozidel je odvozeno množství jízd, které generuje rozvojová zóna za den. K dopravním zátěžím generovanými rozvojovými zónami je nutno přičíst vliv dopravy generované připojením dálnice D3 Vesteckou spojkou na Exit 4.

Název zóny	druh	Počet jízd / den		
		celkem	osobní	nákladní
Západní KZ Průhonice	komerce, bydlení	57 650	42 550	15 100
Admin. komplex Újezd	bydlení,komerce	6 800	6 200	600
Obytný komplex Újezd (Navetina)	bydlení	5 230	4 980	250
Rozvojová zóna Rozkoš	smíšené	14 700	10 500	4 200
KZ Šeberov (TESCO)	komerce	38 700	28 600	10 100
KZ Čestlice	komerce	20 900	16 500	4 400
KZ Nupaky	komerce, bydlení	11 820	8 560	3 260
Kontejnerové překladiště Metrans	komerce	800		800
Obytná a administrativní zóna u Petrovic	bydlení,komerce	4 530	4 270	260
Obytná zóna Pitkovice	bydlení	1 800	1 700	100
Dálnice D3		28 000	21 000	7 000
CELKEM		190 930	144 860	46 070

Výše uvedená tabulka uvádí odhad výpočtu celkového denního množství jízd (intenzity) generované dopravy známými rozvojovými zónami a připojením dálnice D3. Celkový součet jízd je dle oponentury cca 190 930 vozidel /den (obousměrných jízd). V porovnání s dokumentací TSK-ÚDI, kde je uvedeno celkem 32 400 vozidel /den jednosměrných jízd, tj. 64 800 vozidel/ den obousměrných jízd se jedná dle oponentury o cca 126 130 vozidel/den více. Údaje o počtu vozidel v dokumentaci TSK – ÚDI jsou tedy téměř trojnásobné podhodnoceny.

5. Invariantost řešení

Předložení dokumentace EIA, která obsahuje pouze jedno řešení problému, je v rozporu se zákonem a samotnou podstatou dokumentace EIA. Existuje odlišné řešení ing. arch. Petra Preiningera z r. 2004, které navrhuje síť místních komunikací v území ohraničeném SOKP pro druh uvažované zástavby tj. především zástavbu rodinnou. Uvedené území v dostupnosti hl. m. Prahy je pro bydlení v rodinné zástavbě velmi příhodné. K tomuto řešení bylo vydáno záporné stanovisko ÚRM Prahy za podpory TSK Praha se zdůvodněním, které není možno akceptovat (špatná dopravní obslužnost, konflikt s ZCHÚ Hrnčířské louky a nereálnost přestavby MÚK Chodov).

6. Prognóza růstu stávající dopravy

Prognóza dopravy v dokumentaci TSK-ÚDI byla zpracována na základě syntetického modelu (vychází z počtu obyvatel, pracovních příležitostí a dalších charakteristik území) aniž byly vzaty v úvahu všechny stávající a připravované zóny. Dopravní intenzity, které byly vzaty v úvahu ze sčítání dopravy 2005 sloužily pouze jako srovnávací základna, tedy z pohledu dneška jsou zastaralé, jakož i „Doplňení dopravně-inženýrských podkladů – aktualizace“ ze srpna 2008. Znamená to, že syntetický model a následné DIP jsou odvozeny od neúplných informací a zastaralých průzkumů. Z tohoto důvodu je dokumentace DIP - EXIT 4 D1 aktuálně nesprávná a neměla být použita jako podklad pro dokumentace EIA.

Z pohledu dneška je nutné, aby syntetický model vzal v úvahu všechny dnes známé rozvojové zóny (počty jejich obyvatel a pracovní příležitosti). S ohledem na rapidní zvýšení počtu obyvatel, pracovních příležitostí a objemu zásobování těchto zón lze předpokládat až pětinasobné zvýšení jízd v oblasti.

Rovněž analogický model by měl vycházet ze sčítání dopravy 2010 a poslední verze výhledových koeficientů růstu dopravy pro období 2010 – 2050 ve smyslu „Dopravní sektorové strategie II z 11/2012“. Dle těchto posledních výhledových koeficientů by se v oblasti údajně zvýšila doprava oproti sčítání 2005:

osobní –	v roce 2020	1,35 krát tj. + 35%
	2040	1,51 krát tj. + 51 %
nákladní –	v roce 2020	1,35 krát tj. + 35 %
	2040	1,80 krát tj. + 80 %

Stávající dopravní zátěže jsou také významně podhodnocené, protože doprava by narůstala dle trendu prognózy dopravy z r.2012 mnohem strměji. **Globálně lze konstatovat, že dopravní zátěž v oblasti by se zvýšila do r. 2040 o cca 35 -50 %.**

Další dopravně technické údaje potřebné pro dokumentaci EIA (rozpad zatížení, noční podíly dopravy, jízdní rychlosti vozidel, skladba vozového parku atd.) je nutno určit na základě dopravního modelu respektujícího reálné dopravní zatížení na komunikační síti.

7. Vestecká spojka

7.1 Úsek II/603 – D1

Vestecká spojka má navázat na přivaděč z SOKP (PO) v místě křížení se silnicí II/603 a dále má pokračovat v původní trase JVK silničního okruhu k dálnici D1. Spojila by dvě rychlostní komunikace a tedy by plnila mimo funkci městské sběrné komunikace spojku pro tranzitní a kamionovou dopravu. Vzhledem k navázání Vestecké spojky na přivaděč ze silničního okruhu kolem Prahy v blízkosti připojení dálnice D3 by Vestecká spojka sloužila jako přivaděč pro cílovou dopravu z dálnice D 3 do Prahy včetně těžké nákladní a kamionové. Vestecká spojka by se takto stala paralelním spojením dálnic D1 a D3. Z tohoto pohledu je Vestecká spojka nadbytečná. Úvaha o zákazu vjezdu nákladních automobilů nad 12 t je tedy bezpředmětná. Trasa Vestecké spojky je vedena též v těsné blízkosti stávající obytné zástavby obcí Hrnčíře, Drazdy a Rozkoš a rovněž v těsné blízkosti připravované výstavby rodinných domů a viladomů v ZKZ Průhonice a v Újezdě, **takže je z důvodů hygienických, ekologických a též ekonomických (vyvolané náklady na ochranná zařízení) absolutně nepřijatelná a navíc je v rozporu s PÚR 2008 z hlediska propustnosti a fragmentace krajiny.**

7.2. Prodloužení od D1 v původní JVK

Po zprovoznění Vestecké spojky v úseku II/603 – D1 by vznikl tlak na její další prodloužení od D1 dál na severovýchod kolem Milíčovského lesa, Křeslic a Petrovic v původní trase JVK s připojením kontejnerového překladiště Metrtrans v těsném sousedství Petrovického sídliště. Tak by tato komunikace zcela suplovala silniční okruh kolem Prahy v uvedeném segmentu a stala by se jeho „zkratkou“. Tato trasa by byla postupně obsazována komerčními skladovými a industriálními objekty, případně obytnými celky s levnými byty a tím by se její dopravní zatížení několikanásobně zvětšilo. Mnoho obchodních společností zabývajících se výstavbou uvedených objektů již zakoupilo kolem navrženého koridoru rozsáhlé pozemky. **Zavlečení tranzitní kamionové a těžké nákladní dopravy do obytných čtvrtí a podél přírodní památky Milíčovský les a přes městské části Praha - Křeslice a Praha - Petrovice je naprosto nepřipustné.**

Alternativní možnost prodloužení vestecké spojky v původní trase JVK není v dokumentaci posuzována, což je zdůvodněno konstatováním, že toto prodloužení není obsaženo v žádné v současnosti platné územní plánovací dokumentaci. Takovéto zdůvodnění je nepřesvědčivé, neboť nelze vyloučit, že v budoucí územně plánovací dokumentaci bude tato komunikace opět obsažena.

Případné prodloužení Vestecké spojky jakýmkoliv typem místní komunikace v trase JVK by bylo kontraproduktivní po dokončení celého SOKP z hlediska jeho hlavní funkce tj. odvedení tranzitní a kamionové dopravy mimo území HLMP. Tyto skutečnosti nejsou v dokumentaci EIA ani v jejím posudku uvedeny.

8. MÚK EXIT 4 D1 – km 3, 756

Hustota sjezdů by po realizaci Exit 4 překročila přípustnou hodnotu.

Z hlediska vzdálenosti na dálnici D1 mezi stávajícími sousedními MÚK (Chodov, Průhonice) je umístění MÚK EXIT 4 v rozporu s PÚR 2008 z hlediska vytváření nových úzkých hrdel na dálnici D1 a z hlediska ČSN 736101, která určuje minimální vzdálenost mimoúrovňových křižovatek 4 km s možnou výjimkou, pokud jsou v blízkosti sídelní útvary snížením vzdálenosti až na minimum 2 km. V případě MÚK EXIT 4 v km 3, 756 je reálná vzdálenost od křižovatky Chodov cca 1 km a od křižovatky Průhonice cca 1,5 km. Tímto řešením dochází nejen k porušení závazné normy, ale došlo by i k vážnému a zásadnímu zhoršení bezpečnosti dálničního provozu (v současné době je průjezd vozidel na D1 cca 110 tis./den).

Vydání „Souhlasu s odchýlným řešením“, které vede k snížení bezpečnosti dálničního provozu by bylo nezákonné.

9. Závěr oponentury

9.1 Rekapitulace

a) Dokumentace „EXIT 4 D 1“ je vyhotovena na základě **podhodnocené dopravní zátěže**, která je rozhodujícím vstupním podkladem pro dokumentaci EIA. Podhodnocení je z důvodů: absence většiny rozvojových zón (sídelní útvary, občanská vybavenost, obchodní, skladové a výrobní zóny), nebo podhodnocení kapacit přiznaných zón nevhodně zvolené časové horizonty, zastaralé dopravní průzkumy a výhledové koeficienty růstu dopravy absence veřejné autobusové dopravy.

b) Dokumentace je zpracována **invariantně**, takže není prokázáno, že předložené řešení je **společensky výhodné**.

c) Trasa navržené Vestecké spojky je v rozporu s **Politikou územního rozvoje ČR 2008** z hlediska propustnosti a fragmentace krajiny (kap.2.2 čl. 23) a z hlediska vytváření nových úzkých hrdel na dálnici (kap.2.2. čl.25).

9.2 Doporučení

a) **Zrušit vydané souhlasné stanovisko MŽP** k záměru „EXIT 4 D 1 a dopravní připojení ZKZ Průhonice“ čj. 58075/ENV/12 z 15.10.2012 postupem podle § 156 odst. 2 správního řádu z hlediska jeho závěrů přijatelnosti vlivů na životní prostředí.

b) **Nově požadovat po investrovi přepracování Dopravně inženýrských podkladů** (zhotovitel TSK HLMP – úsek dopravního inženýrství z 05/2011) se zahrnutím všech reálných i očekávaných a plánovaných zdrojů a cílů dopravy v uvedeném území. Na základě toho požadovat po investrovi vypracování nové dokumentace EIA včetně akustické a rozptylové studie na uvedený záměr

c) **Vydat nové stanovisko MŽP** z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí k záměru „EXIT 4 D 1 a dopravní připojení ZKZ Průhonice“.

d) Z výše uvedeného vyplývá **potřeba vyjmout křižovatku Exit 4 a Vesteckou spojku z územních plánů sídelního útvaru hl. m. Prahy a Středočeského kraje**.

Lhota 17. 1. 2013



ing. Milan Strnad, autorizovaný inženýr

ROZVOJOVÉ ZÓNY - - VESTECKÁ SPOJKA

0 300 600 900 1200 1500m

- ① VÝCHODNÍ KOMERČNÍ ZÓNA PRŮHONICE
- ② ZÁPADNÍ KOMERČNÍ ZÓNA PRŮHONICE
- ③ KOMERČNÍ ZÓNA ŠEBEROV (TESCO)
- ④ ADMINISTRATIVNÍ A BYTOVÝ KOMPLEX (MSI)
- ⑤ BYTOVÝ KOMPLEX ÚJEZD (NAVETINA)
- ⑥ KOMERČNÍ ZÓNA ROZKOŠ (IMPOST)
- ⑦ KOMERČNÍ ZÓNA ROZKOŠ (UG LAND)
- ⑧ KOMERČNÍ ZÓNA ČESTLICE
- ⑨ KOMERČNÍ ZÓNA NUPAKY
- ⑩ KONTEJNEROVÉ PŘEKLADEŠTĚ METRANS
+ OBYTNÁ A ADMINISTRATIVNÍ ZÓNA U PETROVIC
- ⑪ OBYTNÁ ZÓNA PITKOVICE

