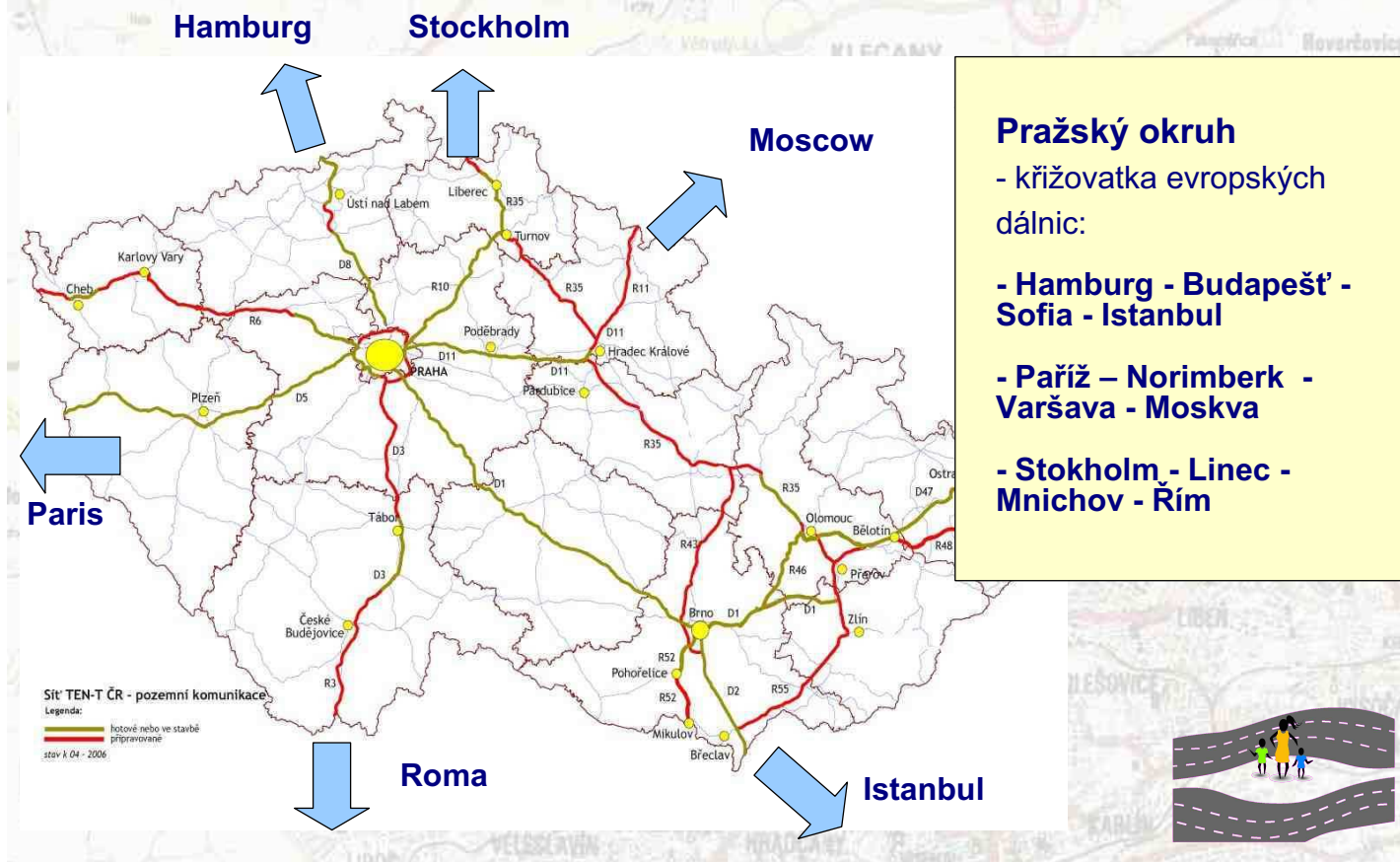
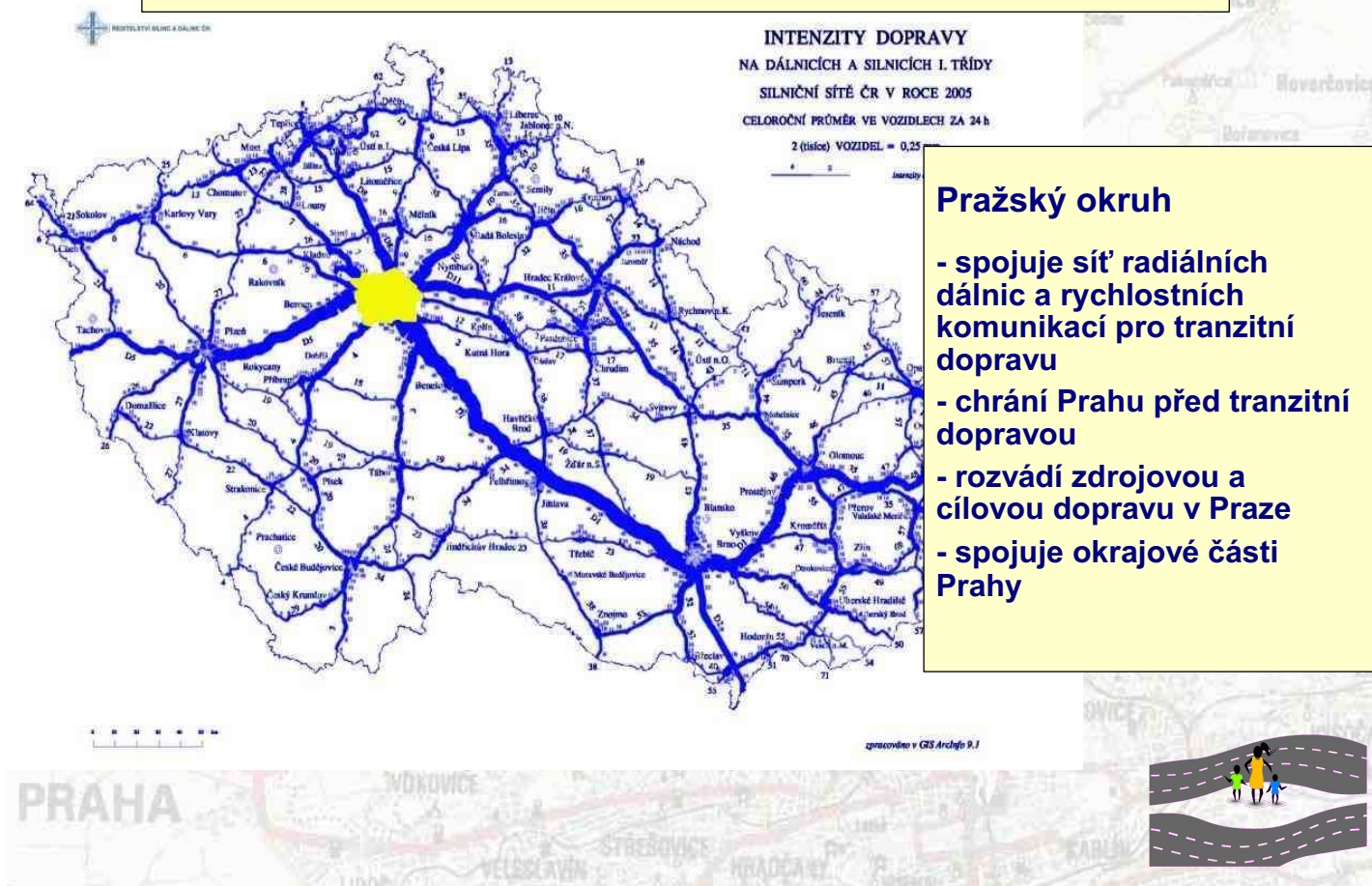


Severozápadní segment Pražského okruhu R1 - stavby 518 a 519 součást transevropského multimodálního koridoru č. IV (TEN-T)

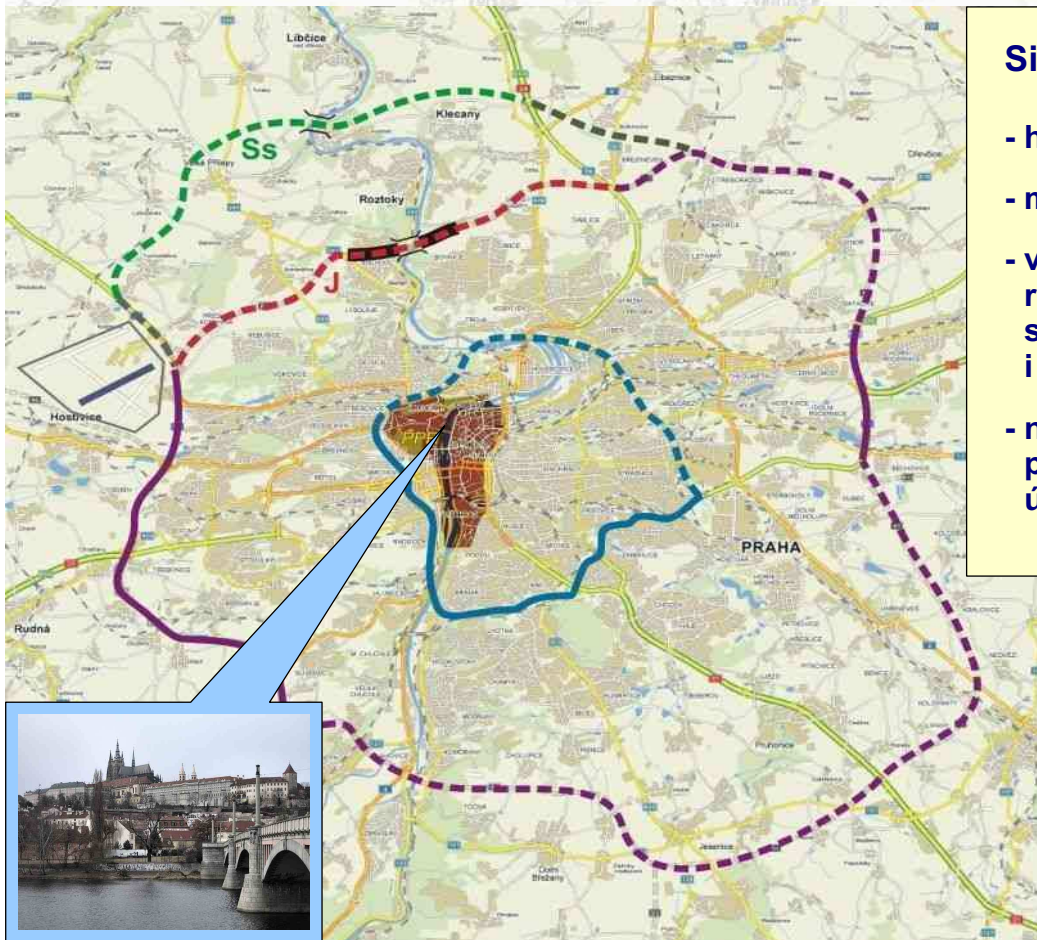


Pražský okruh - R1 (Ruzyně - Březiněves)

Intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy - 2005

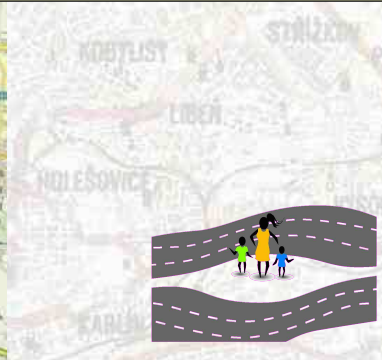


Pražský okruh - R1 (Ruzyně - Březiněves)

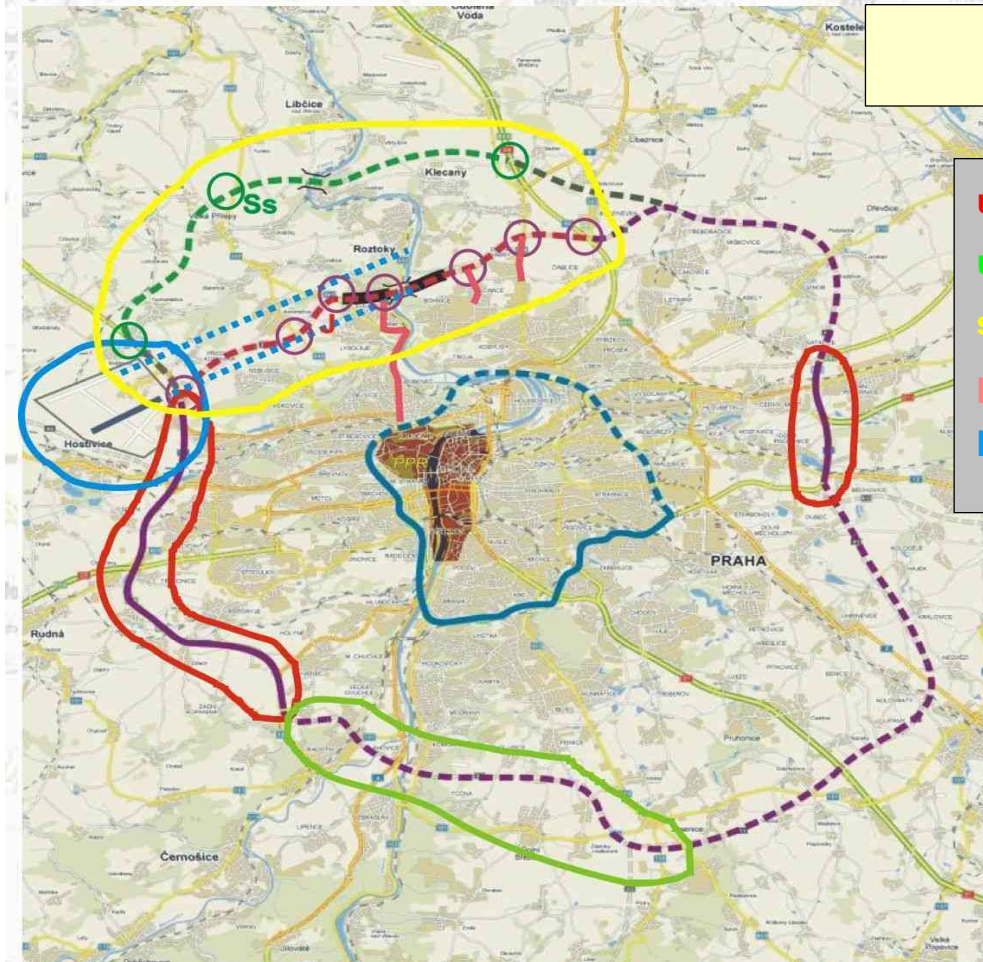


Situace v Praze:

- historické město
- městský okruh
- v minulosti se Praha rozvíjela jihovýchodním směrem, nyní nastupuje i severní směr
- na severu trasa „J“ prochází přes obydlené území několika čtvrtí

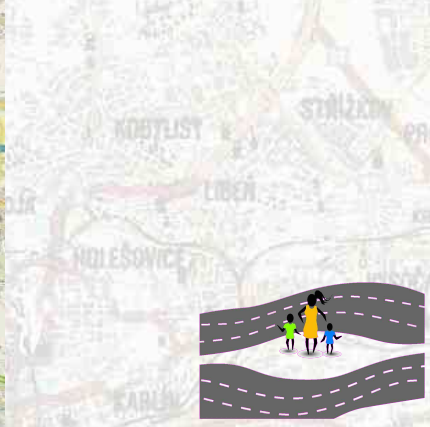


Pražský okruh - R1 (Ruzyně - Březiněves)



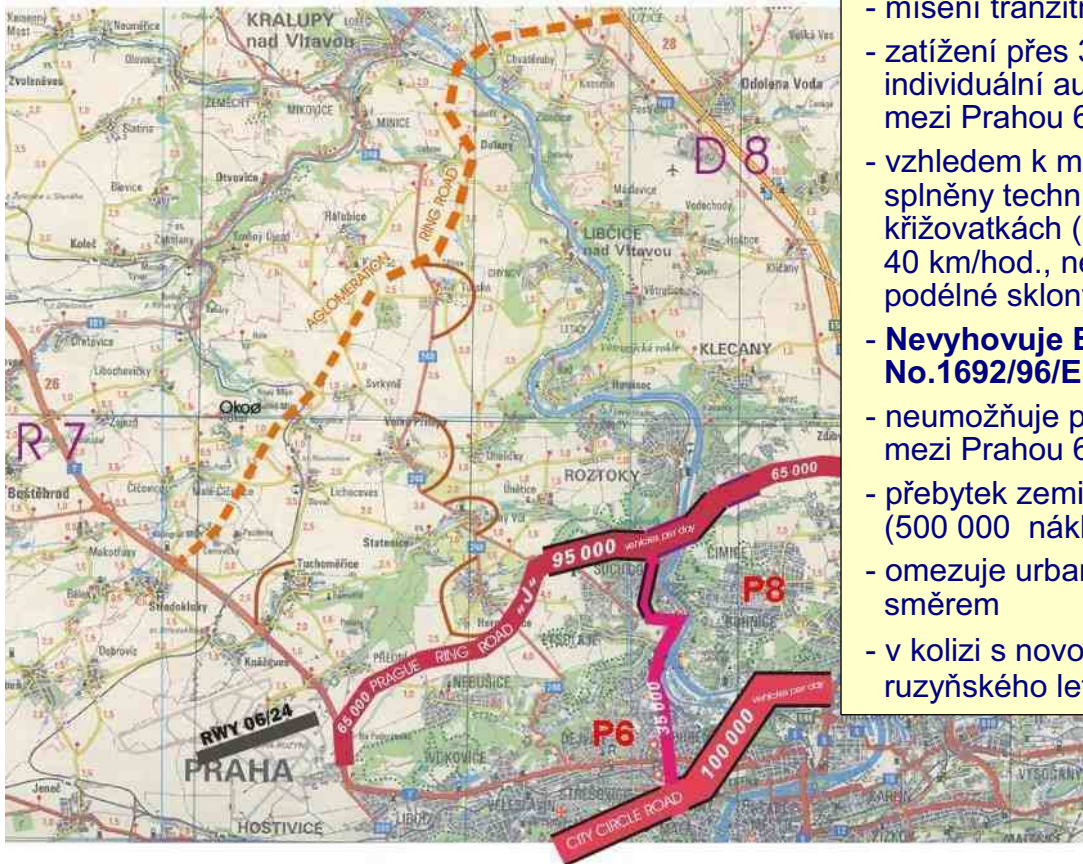
Stav - únor 2007

- úseky v provozu
- úseky ve výstavbě
- stavby 518, 519
- přivaděče k trase J
- letišť s koridory



Pražský okruh - R1 (Ruzyně - Březiněves)

Základní charakteristiky – trasa “J”

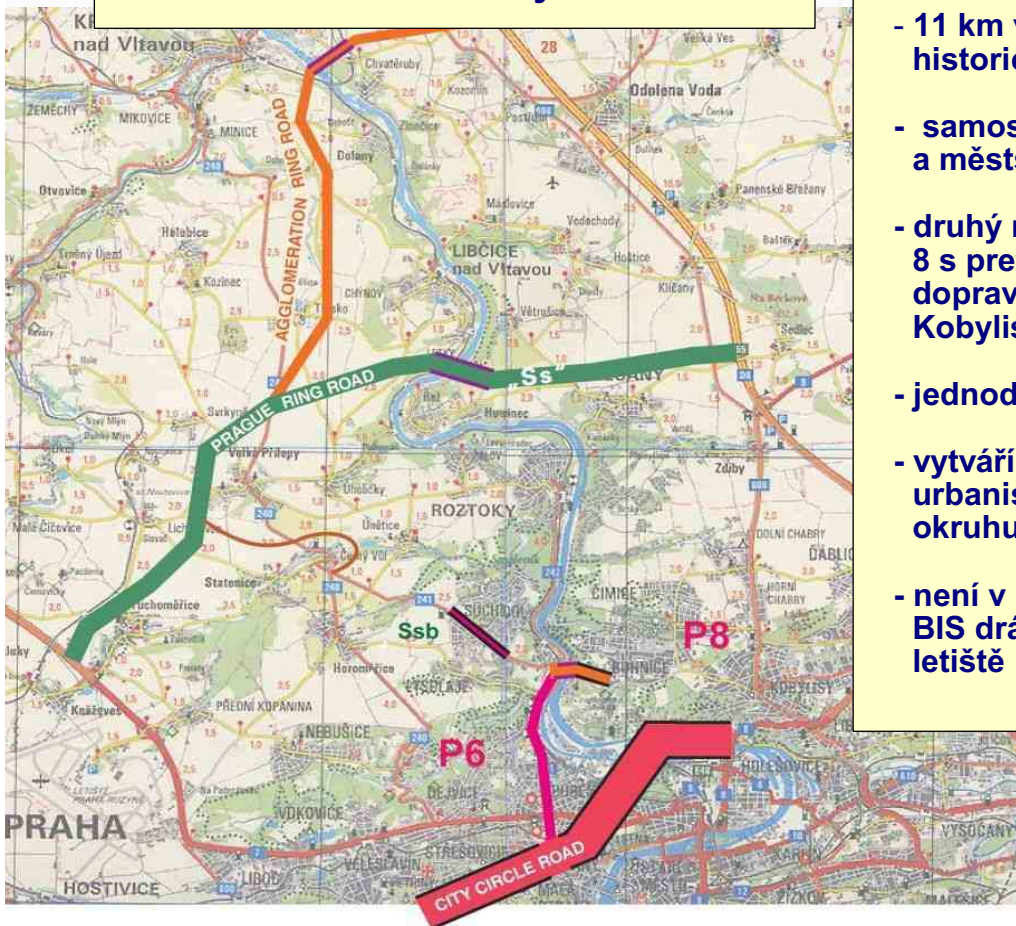


- 7 km vzdálená od historického centra
- mísení tranzitní a městské dopravy
- zatížení přes 35 000 aut městské individuální automobilové dopravy mezi Prahou 6 a 8
- vzhledem k malému prostoru nejsou splněny technické požadavky na křižovatkách (omezení rychlost na 40 km/hod., nenormativní příčné a podélné sklony, atd.)
- **Nevyhovuje EU direktivě No.1692/96/EC**
- neumožňuje provoz veřejné dopravy mezi Prahou 6 a 8
- přebytek zeminy ve výši 4,5 mil. m³ (500 000 nákladních aut)
- omezuje urbanistický vývoj severním směrem
- v kolizi s novou BIS drahou ruzyňského letiště



Pražský okruh - R1 (Ruzyně - Březiněves)

Základní charakteristiky – trasa “Ss”



- 11 km vzdálená od historického centra
- samostatné vedení tranzitní a městské dopravy
- druhý most mezi Prahou 6 a 8 s preferencí veřejné dopravy (tramvajová trať Kobyličky – Bohnice – Dejvice)
- jednoduché technické řešení
- vytváří prostor pro urbanistický rozvoj uvnitř okruhu
- není v kolizi s připravovanou BIS drahou ruzyňského letiště



Pražský okruh - R1 (Ruzyně - Březiněves)

Dopravní bezpečnost - trasa "J"
EU direktiva No. 2004/54/E



tunel Suchdol
dvou patrový most přes Vltavu
tunel Zámky
most přes Čimické a Drahanské údolí

tunel přivaděče Rybářka
křižovatka Ruzyně

nová BIS dráha ruzyňského letiště

V expertním posudku prof. Lehovce - ČVUT se uvádí:
"projektované uskupení dvouúrovňových tunelů a mostu je z provozního a uživatelského hlediska velmi nevhodné (na délce 3,2 km není možný přejezd mezi protisměrnými dopravními pásy)..."

Posouzení dále upozornilo na další rozpory s **EU direktivou No. 2004/54/EC**, jako je absence únikových prostorů z tunelů a patrového mostu, obousměrný provoz v jednotubusovém tunelu, nedostatečná požární odolnost ocelové konstrukce mostu (15 min.), atd.



Pražský okruh - R1 (Ruzyně - Březiněves)

Dopravní bezpečnost - trasa "J" jako součást komunikací sítě TEN-T



Křižovatka Ruzyně:

- nutnost zkrácení plánované dráhy o 200 m
- axiální souběh s plánovanou drahou
- možné ovlivňování navigačního paprsku
- úzké hrdlo dopravy mezi městem a letištěm
- turbulence v blízkosti přistávacího prahu

Dvoupatrový most přes Vltavu:

- délka polí mostu (200+70+200m)

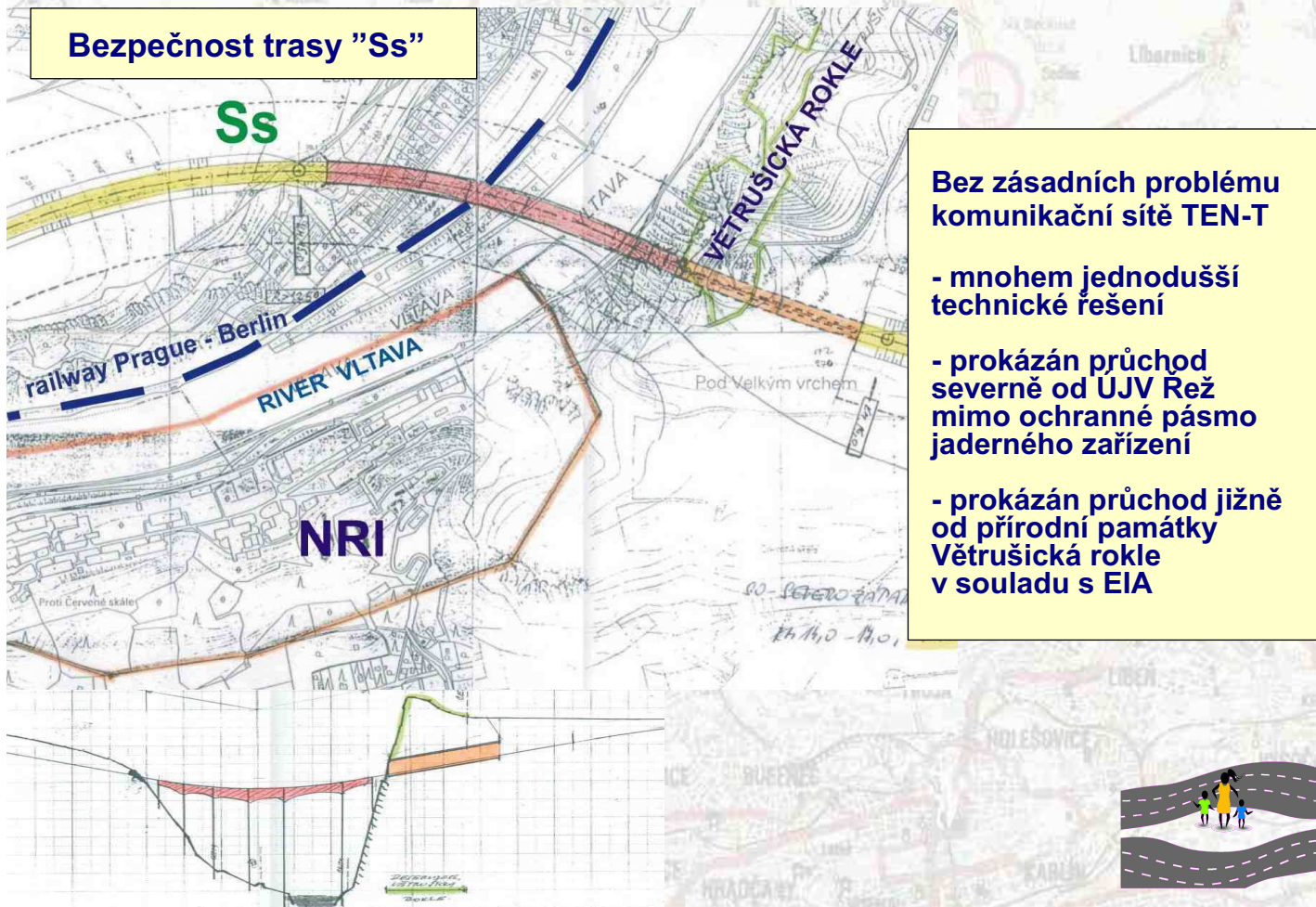
Tunel přivaděče Rybářka:

- jednotubusový s obousměrným provozem
- délka: 800 m
- dopravní zátěž: > 25 000 voz./d



Pražský okruh - R1 (Ruzyně - Březiněves)

Bezpečnost trasy "Ss"

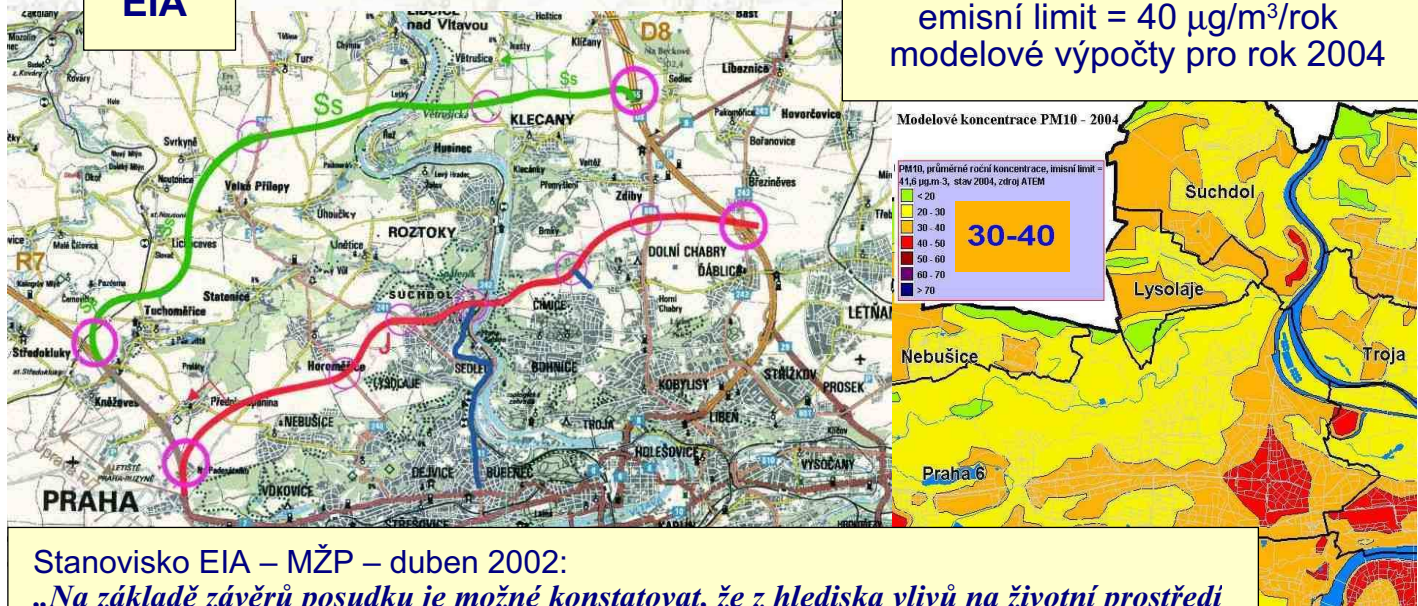


Pražský okruh - R1 (Ruzyně - Březiněves)

EIA

PM10

emisní limit = 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{rok}$
modelové výpočty pro rok 2004



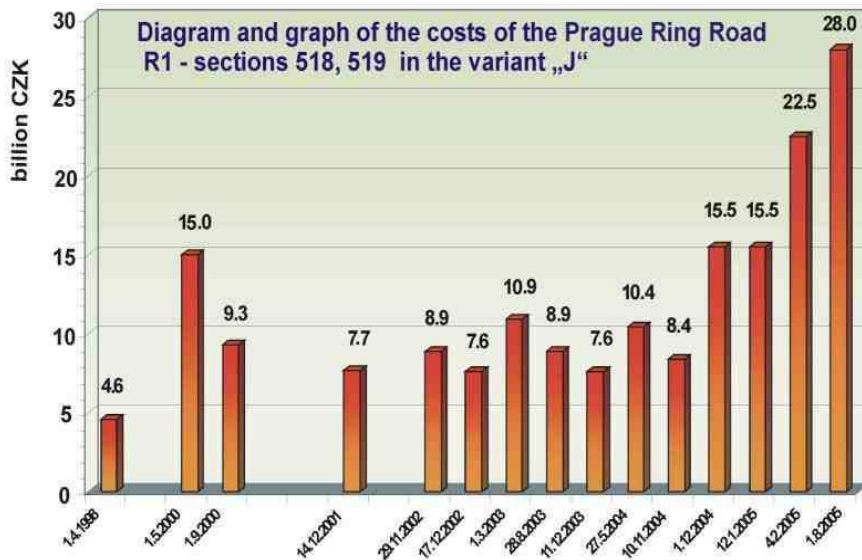
Stanovisko EIA – MŽP – duben 2002:

„Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.“

Stav 2007: - SEA UP HLMP - neprovedena
- EIA - ignorována

Pražský okruh - R1 (Ruzyně - Březiněves)

Ekonomické posouzení



Trasy „J“ a „Ss“ byly porovnány metodou „Feasibility study“ (EIB)

Varianta „Ss“ je výhodnější ve všech kritériích:

- EIRR = 15%
- NVP = 6 milionů Kč, (t.j. stavba je ekonomicky životaschopná)
- výrazně kratší doba výstavby
- stavební náklady – úspora min. **5 miliard Kč** (t.j. 30% nákladů varianty „J“)

Vyjádření NKÚ:

„... Porovnání variant „Ss“ a „J“ z ekonomického hlediska bylo přitom provedeno v březnu 2003. Výsledky provedených společensko-ekonomických hodnocení byly zkruseny ve prospěch varianty „J“, především nesprávným zahrnutím údajů o dopravních intenzitách a nezahrnutím všech nákladů pro variantu „J“.

Kontrolní zpráva č. 04/26 – květen 2005



Pražský okruh - R1 (Ruzyně - Březiněves)

SHRUTÍ

Varianta „Ss“

- vytváří skutečný obchvat města, míjí hlavní sídelní útvary v pražské aglomeraci
- je v souladu s EU direktivou 1692/96/EC
- není v rozporu s EU direktivou 2004/54/EC
- je v souladu s koridorem preferovaným stanoviskem EIA
- umožňuje samostatné propojení severních částí města (Praha 6 a Praha 8) s preferencí veřejné dopravy (např. tramvajová trať Kobylisy – Bohnice - Dejvice)
- vstřícnější k životnímu prostředí
- podstatně méně nákladná
- dopravně bezpečnější
- bez kolize s plánovanou paralelní drahou ruzyňského letiště
- technicky mnohem jednodušší (pouze most přes Vltavu)
- kratší doba výstavby – dřívější uvedení do provozu



Pražský okruh - R1 (Ruzyně - Březiněves)

Kontakt:

Městská část Praha - Suchdol
Ing. Petr Hejl, starosta
Suchdolské nám. 3
165 00 Praha 6
web: www.praha-suchdol.cz

Zpracováno na základě rozboru autorizovaného inženýra Ing. Milana Strnada
ČKAIT 0000264 - 04/2006

