



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

PŘÍLOHA 1.1
POKYNY K VYPLŇOVÁNÍ FORMULÁŘŮ RIZIKOVÉ
ANALÝZY

květen 2019

Karolína Nováková

1. Pokyny k vyplňování formuláře

V souboru formulare.xls naleznete dvě záložky pro hodnocení variant SOKP rizikovou metodou.

Pro výše zmíněnou analýzu byly vymezeny čtyři oblasti (segmenty), které vytvářejí rizika pro zkoumané hledisko. Následně jsou definované oblasti rozděleny na tzv. Rizikové faktory (celkem 16).

Po vyplnění formulářů zadejte své jméno do hlavičky dotazníky, uložte a zašlete dokument zpátky.

1.1 Riziková analýza

Pro rizikovou analýzu jsou určeny dvě záložky: 1. RIZIKOVÁ ANALÝZA – ZUR

2. RIZIKOVÁ ANALÝZA – Regionální

Po přečtení souhrnu informací včetně popisu jednotlivých segmentů k oběma variantám okruhu kolem Prahy (kapitoly 2. a 3.) ohodnoťte rizika ve **formulářích č.1**. Vyplňujte jen pole vyznačená žlutě (**stupeň P – Výskyt události, stupeň D – dopad události**).

Úkolem je ohodnotit pravděpodobnost výskytu určitého rizika a velikost jeho následného dopadu. Hodnocení probíhá výběrem z verbálně – numerické stupnice uvedené u dotazníku (viz. Tab. 1 níže).

Stupeň P	Výskyt události je	Stupeň D	Dopad událostí je
1	Nepravděpodobný	1	Zanedbatelný
2	Málo pravděpodobný	2	Malý
3	Obvyklý	3	Střední
4	Pravděpodobný	4	Velký
5	Téměř jistý	5	Kritický

Tab. 1: Numerická stupnice k hodnocení rizikové analýzy

Pokyny

- Vyplňte pole vyznačené ŽLUTĚ
- Doporučuje se vyplnit formulář najednou.
- Pokud si expert není problematikou některého řádku jistý a neví jaké hodnoty by mohl přiřadit hodnotícím veličinám *Stupeň P* a *Stupeň D* je možné nechat buňky prázdné.
- Expert nemusí vyplňovat všechny řádky. V případě, že řádek vyplňuje, je nutné v něm uvést obě hodnoty (*Stupeň P* a *Stupeň D*).
- Stupnice *Stupeň P* a *Stupeň D* na sebe nejsou vázané.
- Hodnotí se vždy pouze celým číslem.

2. Předmět analýzy

Předmětem analýzy je definování rizik a posouzení jejich velikosti souvisejících s vedením trasy SOKP. Analýza posuzuje obě varianty zmíněného okruhu, regionální variantu a variantu ZUR. V rámci zhodnocení byla expertům předložena dokumentace shrnující dostupné informace o obou variantách. Expertům byly přednostně vymezeny možná rizika, jelikož nebylo možné kvůli kontroverznosti tématu poskytnout komplexní dokumentace obou variant

2.1 Varianta ZUR

Varianta ZUR, tedy stavby 518 Ruzyně – Suchdol, 519 Suchdol – Březiněves a 520 Březiněves – Satalice, je charakteristická jejím vedením přes městské části na okraji Prahy a přemostěním řeky Vltavy mostem, který v průběhu let získal již mnoho podob. Napojuje se na stávající části okruhu kolem Prahy a její realizací by se celý okruh v podobě, v které byl navržen již roku 1995, uzavřel.

Návrh této trasy slibuje převedení průjezdné tranzitní dopravy, rozvedení zátěží z vnější dálniční sítě na komunikační síť města a zároveň přenesení vnitroměstských dopravních vztahů především u městských částí umístěných blízko okruhu. Varianta ZUR by měla převést dopravu z městských komunikací v centru Prahy na její okraj, nejvíce by stavba měla ulehčit jižní spojce, radiálám a okrajovým částem Prahy.

Varianta je zanesena ve schváleném územním plánu hlavního města Prahy, který je v účinnosti od roku 2000, a je zároveň v souladu s platnými koridory ZUR. Pro všechny úseky ZUR varianty SOKP musely být nově zpracovány dokumentace pro posouzení vlivu stavby na životní prostředí, tzv. posouzení EIA, ačkoliv již v minulosti jednou zpracovány byly. Povinnost nového posouzení bylo důsledkem novelizace zákona o posuzování vlivů staveb na životní prostředí schváleného parlamentem roku 2015.

2.2 Regionální varianta

Regionální varianta je navržena jako vnější okruh Prahy, tedy je zasazena do Středočeského kraje v aglomeraci hlavního města Prahy (cca 5 km od Prahy). Návrh této trasy by měl odvést velkou část tranzitní kamionové dopravy z městských částí s lepší návazností na radiální příjezdy do Prahy a ulehčit dopravnímu uzlu Černý most a Jižní spojce, které jsou v současnosti velmi zatížené. Další pozitivum návrhu trasy je možnost nahrazení stávajících II/101 nebo plánovaných komunikací (přeložka II/240 v úseku letiště Ruzyně – Velké Přílepy) okruhem, který převezme jejich zatížení. Další výhodou je to, že trasa také počítá s možným rozvojem hlavního města Prahy a tím pádem zajistí lepší obslužnost oblasti kolem Labe, zejména na území Čelákovic a Neratovic.

Nevýhodou této trasy je skutečnost, že trasa není v současné době zanesena v platném územním plánu. Díky tomu by realizace a samotný průchod trasy územím byl značně složitý. Je zde riziko možných odvolání k návrhu trasy a tím prodloužení její doby realizace, které by vedlo k nenaplnění předpokládaného modelu financování. Zejména k možnosti čerpání finančních prostředků z fondů EU, které je časově omezené. Finanční dopad se týká zvláště úseku SOKP 511. Oddálením trasy od Prahy se prodlouží její délka, to povede k rozšíření záboru, jak zemědělských a lesních půd, ploch tak i jiných pozemků různého typu. Trasa je také primárně určena pro obyvatele hlavního města a jejím oddálením od Prahy hrozí, že nebude plně využívána a tím by nenaplnila svoji funkci okruhu.

Stavebně technické posouzení regionální varianty není vzhledem k podkladovým dokumentacím možné. Z toho důvodu nebylo toto posouzení definováno ani pro ZUR variantu, vzhledem k následnému porovnání obou variant v rámci této analýzy.

3. Hodnocené segmenty

3.1 Segment A – Dopad na životní prostředí

Na území České republiky se nachází několik typů ploch chráněného území. Mezi nejvýznamnější patří soustava NATURA 2000. Jedná se o soustavu chráněných území, kterou vytvářejí na svém území všechny státy Evropské unie. Tato soustava má za úkol zajistit ochranu skupiny živočichů, rostlin a typů přírodních stanovišť, které jsou z hlediska evropského pohledu nejcennější, vzácné, nejvíce ohrožené či omezené svým výskytem jen na určitou oblast. Soustava je definována pomocí dvou typů chráněných území, a to ptačích oblastí a evropsky významných lokalit. V České republice je vymezeno 41 ptačích oblastí a 1112 evropsky významných lokalit vyhlášených pro 153 druhů a 61 stanovišť. Ptačí oblasti a evropsky významné lokality se mohou překrývat a celkově představují 14 % z celého území ČR. V rámci celé EU soustava obsahuje zhruba 2000 druhů rostlin a živočichů a 230 typů přírodních stanovišť. Vytvoření soustavy nařizují dva nejdůležitější právní předpisy EU na ochranu přírody a to, směrnice Rady 2009/147/EC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodní stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

Dále jsou na našem území definována zvláště chráněná území, do nichž patří přírodní památky (PP) a přírodní rezervace (PR). Další plochy, kterých se trasy dotýkají jsou územní systémy ekologické stability (ÚSES), které jsou tvořeny biocentry, biokoridory a interakčními prvky. Smyslem ÚSES je posílení ekologické stability krajiny pomocí zachování nebo obnovení stabilních ekosystémů a jejich vzájemných vazeb. Biocentrum umožňuje svým stavem a velikostí trvalou existenci přirozeného či pozměněného ekosystému. Na rozdíl od biokoridoru,

který svým stavem neumožňuje trvalou existenci organismům, ale umožňuje jejich migraci mezi biocentry. Tím se vytváří propojená síť. Skládá se ze tří úrovní, a to Nadregionální ÚSES, Regionální ÚSES a Místní ÚSES. Nadregionální ÚSES je složen z nadregionálních biocenter (NRBC) a nadregionálních biokoridorů (NRBK), jejich součástí jsou i vložená regionální (RBC) či místní (lokální) biocentra (LBC). Nadregionální biokoridory propojují nadregionální biocentra a umožňují migraci organismů po nadregionálních migračních trasách.

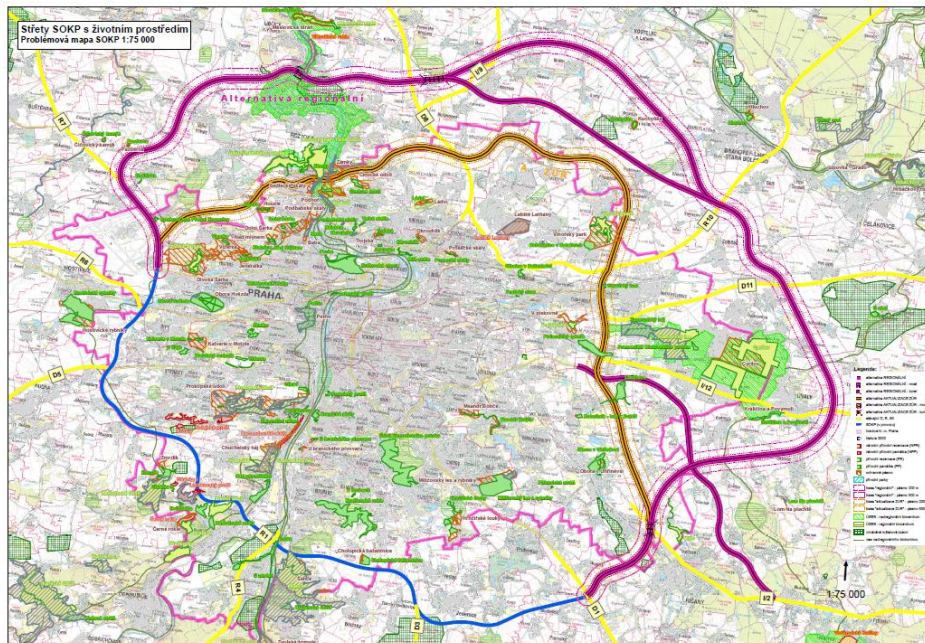
ZUR varianta

Varianta ZUR (stavby 518, 519) se dotýká nebo přímo zasahuje do některých území se zvýšenou ochranou přírody. Na levém břehu Vltavy zasahuje v délce cca 300 m (z toho 120 m po mostním objektu) do přírodní památky Sedlecké Skály. Dále je vedena v délce 100 m po mostním objektu přes přírodní památku Zámky, která leží na jih od ústí Dražanského potoka. Trasa také zasahuje do přírodního parku Drahaň – Trója v oblasti Čimického a Dražanského údolí. Tento přírodní park se skládá z Trojské kotliny s botanickou a zoologickou zahradou a dále se táhne podél Vltavy na sever. Trasa je také vedena v ochranném pásmu vymezeném podél nadregionálních biokoridorů K 59 a K 177 a zahrnuje oblast Suchdola a na pravém břehu Vltavy část Bohnic a Čimic.

Regionální varianta

Regionální varianta je vedena přes nadregionální biokoridor NK 67, jeho osou je potok Výmola. Tento biokoridor trasa dvakrát kříží, poprvé mezi obcemi Květnice a Sluštice, podruhé mezi obcemi Tlustovousy a Hodov. Trasa dále zasahuje do regionálních biocenter RBC 1854 a VKP Beckov, které jsou tvořeny rozsáhlým lesním komplexem nacházejícím se mezi obcemi Panenské Břežany, Bašť a Sedlec. Z hlediska soustavy NATURA 2000 se regionální varianta vyhýbá ptačím oblastem, ale naopak se dotýká evropsky významných lokalit, zejména pak národní přírodní rezervace Větrušická rokle, od které je trasa vzdálena pouhých 50 m. Vedení trasy také prochází v blízkosti přírodní památky Opukový lom Přední Kopaniny, kde je významné paleontologické naleziště s geologickým profilem křídových sedimentů.

Obě trasy jsou vedeny přes nadregionální biokoridor řeky Vltavy.



Obr. 1: Sřety obou variant SOKP s životním prostředím

3.2 Segment B – Dopad na obyvatelstvo

3.2.1 Stavba zasahuje, či je vedena v blízkosti zástavby

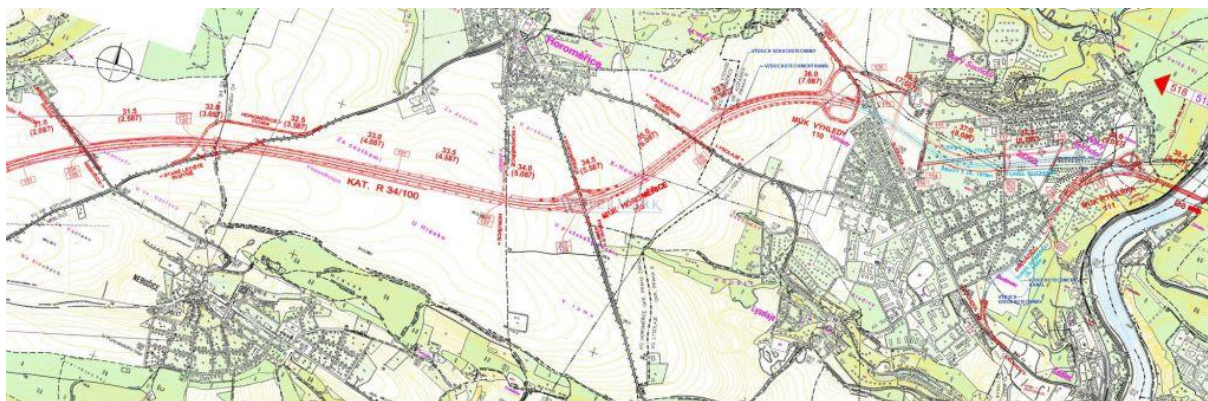
Umístění jakékoliv silniční stavby vždy doprovází určitý negativní dopad na obyvatele dotčených částí. Okruh, ať už v jakékoliv variantě, se bude vždy dotýkat oblastí obytných zástaveb. Je podstatné nahlížet na tuto stavbu, jako na stavbu celospolečenského významu, která svou realizaci bude mít pozitivní dopad na obyvatele hlavního města.

ZUR varianta

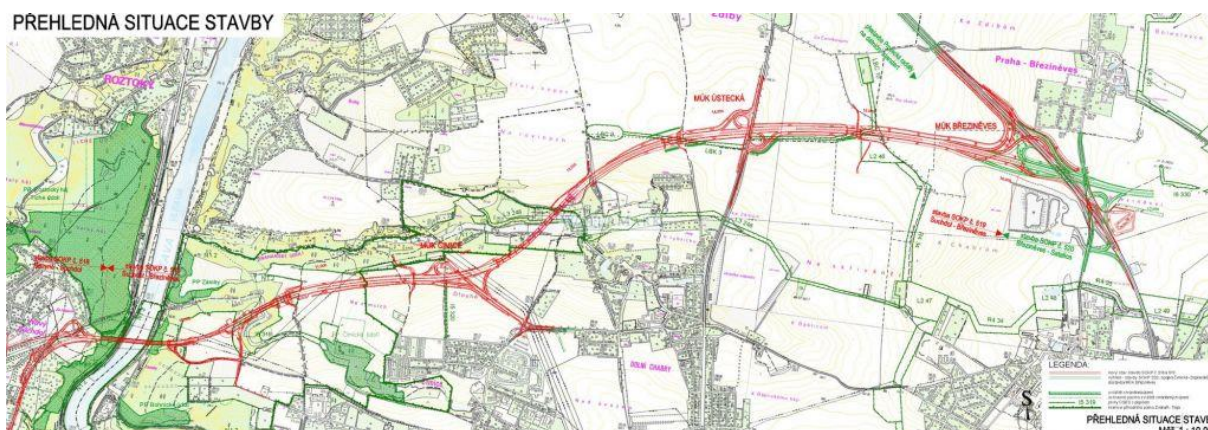
Vedení trasy ZUR na severu Prahy se dotýká několika městských částí a obcí. Jejich zástupci také stojí za iniciativou Za rozumný okruh Prahy, jejímž cílem je prosadit regionální variantu. S největším odporem jak zástupců, tak i obyvatel se setkává trasa v městské části Praha – Suchdol. V rámci mé bakalářské práce z roku 2016 bylo provedeno měření hluku na třech místech této městské části. Naměřené hodnoty z automobilové dopravy přesahovaly povolené limity. Z toho je možné usuzovat, že okruh, který by dopravu zavedl do tunelu pod tuto městskou část, by naopak výrazně pomohl stávající hlukové situaci v této oblasti.

Pro co nejmenší dopad na obyvatele ve všech dotčených městských částí a obcích jsou navržena různá protihluková opatření.

Na obrázcích níže je znázorněno, vedení trasy přes městskou část Praha – Suchdol.



Obr. 2: Vedení varianty ZUR (stavba 518)

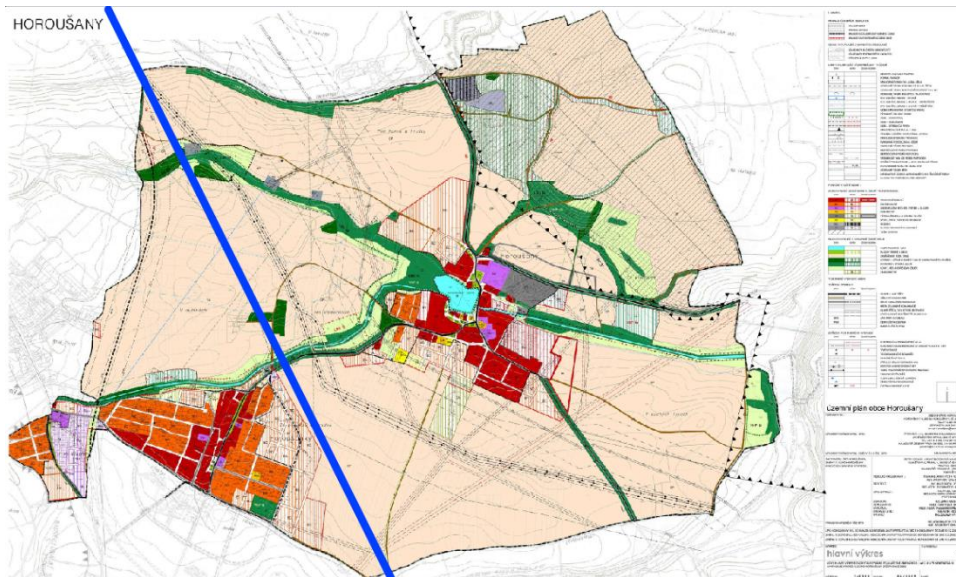


Obr. 3: Vedení varianty ZUR (stavba 519)

Regionální varianta

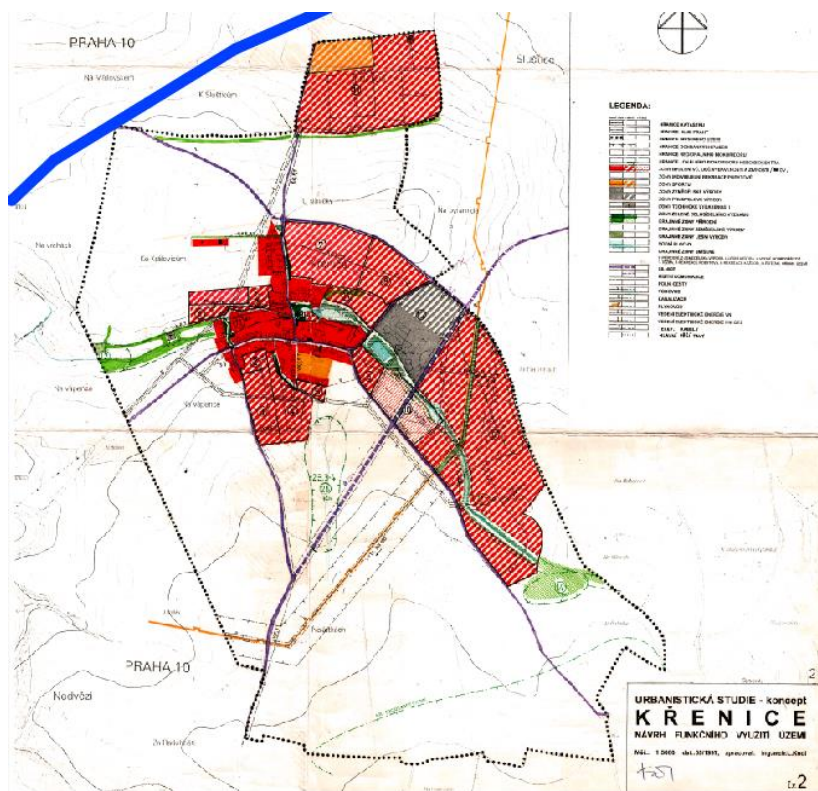
Vedení regionální varianty zasahuje v některých svých částech do blízkosti obytné zástavby dotčených obcí. Na obrázcích níže jsou znázorněna některá kritická místa vedení trasy. V současné době na některých pozemcích určených pro vedení trasy probíhá výstavba obytné zástavby. Těchto pozemků, kdy stavba povede v blízkosti či se přímo dotkne obytných zástaveb bude přibývat, jelikož trasa není zanesena v územních plánech obcí. Následné vykupování pozemků pro vedení trasy by bylo značně složité až nereálné. Realizace okruhu by se tím posunula opět o několik desítek let.

Horoušánky – Trasa je vedena mezi obcemi Horoušánky a Horoušany, kde zasahuje do těsné blízkosti zástavby obcí.



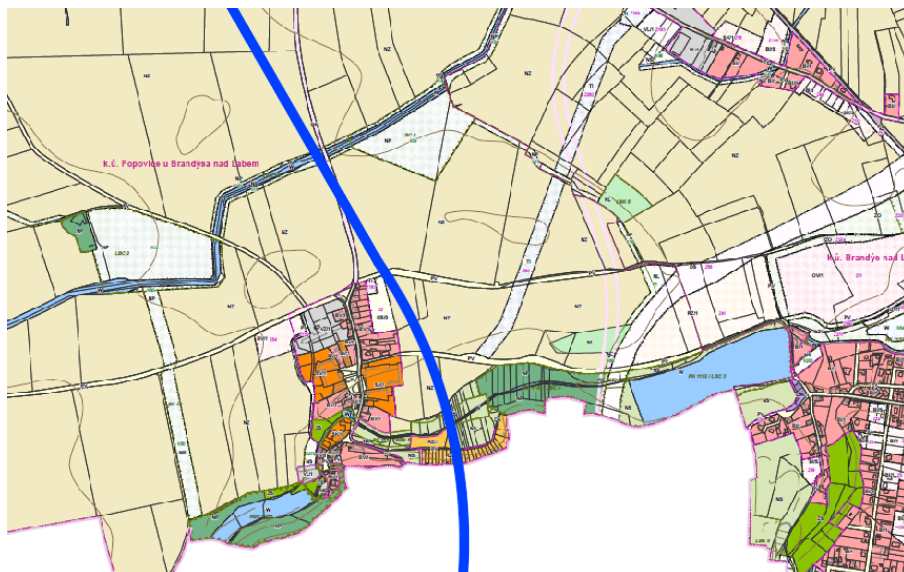
Obr. 4: Zanesení regionální varianty v platném územním plánu obce Horoušany

Křenice – Trasa je vedena na severním okraji obce v těsné blízkosti rozvojové plochy. V současné době je tato plocha téměř celá zastavěná.



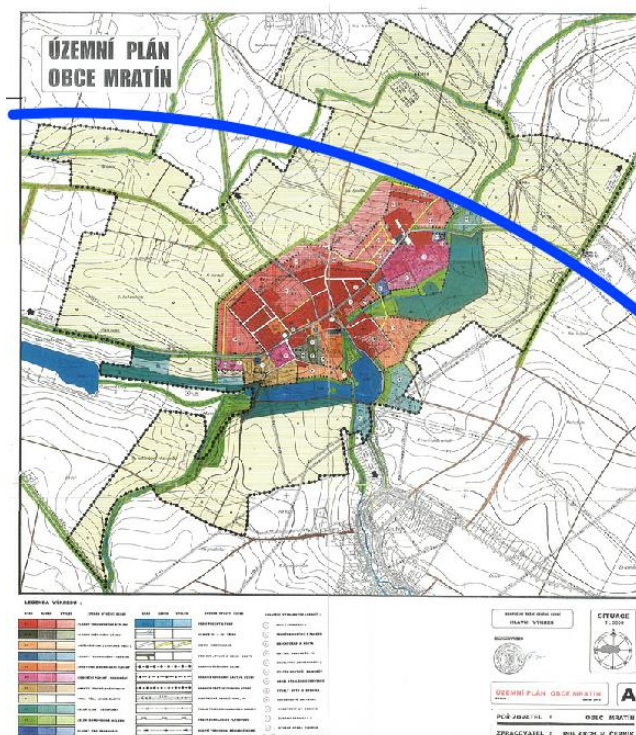
Obr. 5: Zanesení regionální varianty v platném územním plánu obce Křenice

Popovice – Trasa je vedena v blízkosti zahrádkářských osad a zároveň i v těsné blízkosti regionální biokoridoru.



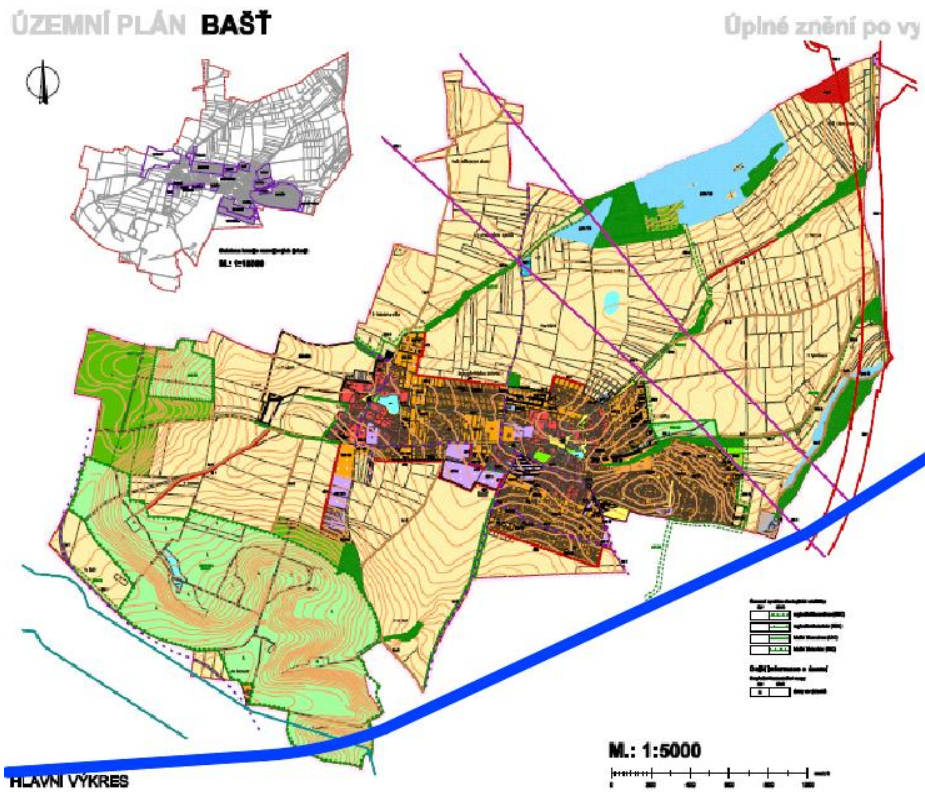
Obr. 6: Zobrazení regionální varianty v platném územním plánu obce Popovice

Mratín – Trasa je vedena severovýchodně od obce, kde v současné době probíhá výstavba na pozemcích určených pro obytnou zástavbu.



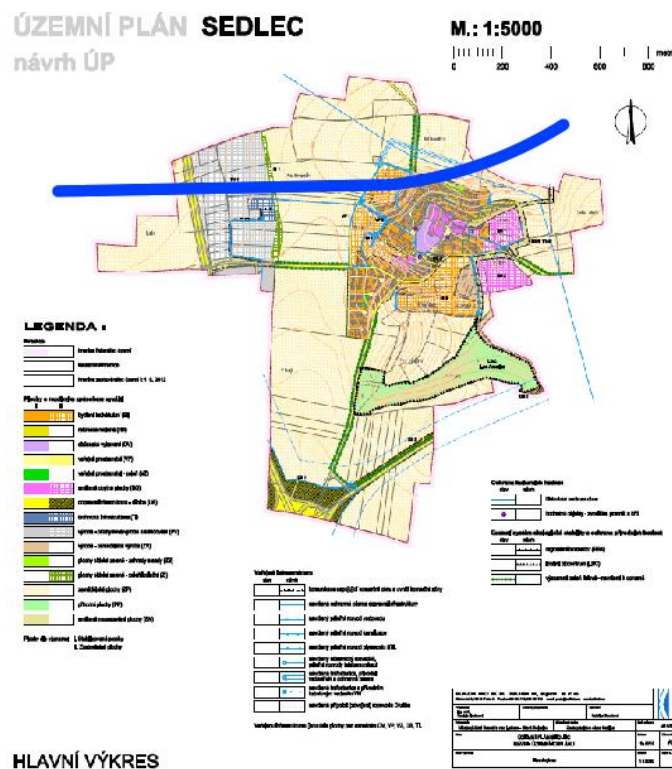
Obr. 7: Zobrazení regionální varianty v platném územním plánu obce Mratín

Bašť – Trasa kříží vymezenou veřejně prospěšnou stavbu (VPS) - D201 koridor vysokorychlostní tratě Praha – Lovosice a VPS-D017 koridor silnice I/9. Trasa je také vedena v blízkosti stávající zástavby.



Obr. 8: Zobrazení regionální varianty v platném územním plánu obce Bašť

Sedlec – Trasa přímo zasahuje do rozvojových ploch pro bydlení a komerčních ploch vymezených územním plánem obce.

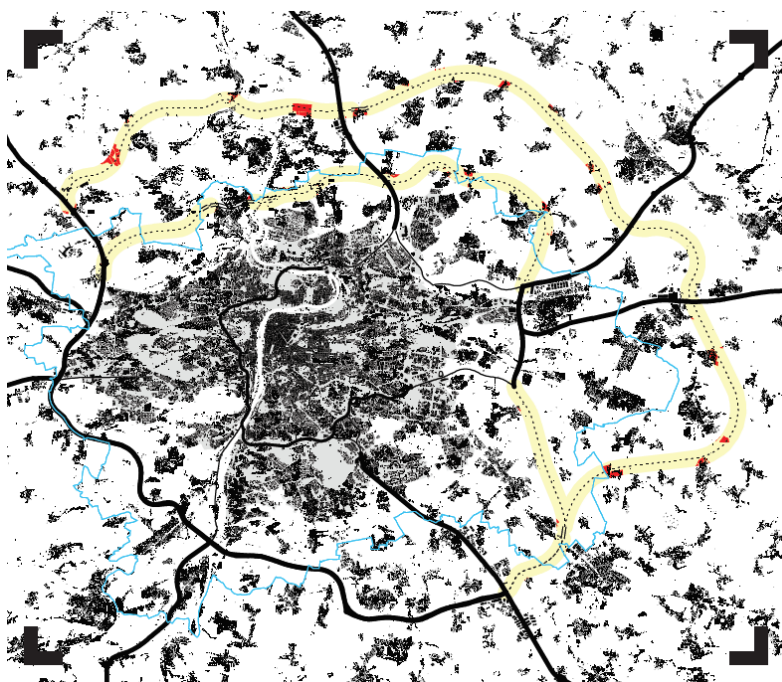


Obr. 9: Zobrazení regionální varianty v platném územním plánu obce Sedlec

ZUR varianta		Regionální varianta	
Počet dotčených obytných enkláv	103	Počet dotčených obytných enkláv	94
Výměra dotčených ploch bydlení	69,6 ha	Výměra dotčených ploch bydlení	257,1 ha

Tab. 2: Porovnání výměr dotčených ploch bydlení u obou variant SOKP

Na obrázku níže jsou znázorněny dotčené plochy obytné zástavby ve vzdálenosti 400 m od obou variant SOKP.



Obr. 10: Znázornění dotčených ploch obytné zástavby do vzdálenosti 400 m pro obě varianty okruhu

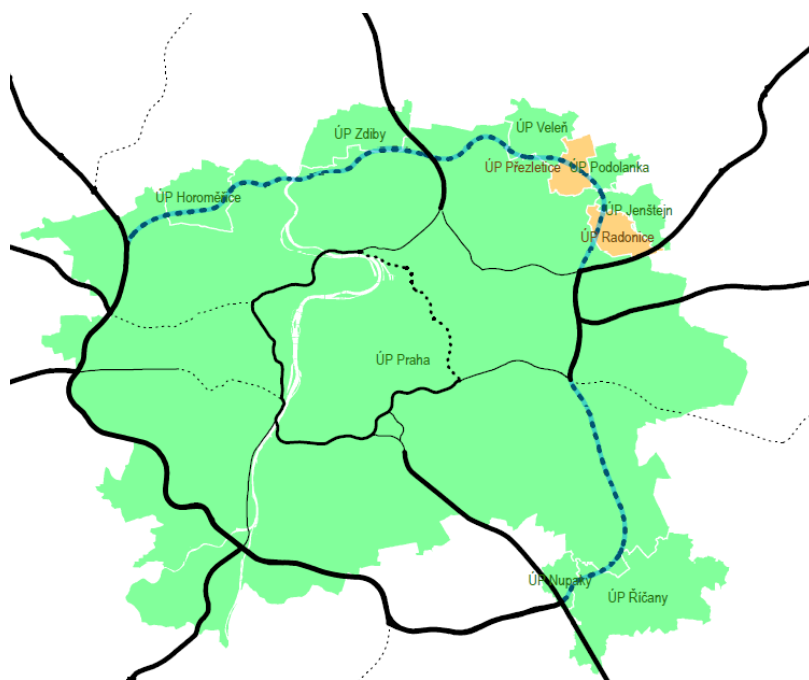
3.3 Segment C – Stavebně technologické a projekční hledisko

3.31.1 Zanesení trasy v územním plánu

Všechna města i obce na území České republiky musí mít zpracovány územní plán. To jim stanovuje zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Územní plán určuje základní koncepci rozvoje obce, zároveň se snaží ochránit důležité hodnoty v území, vymezuje koncepci plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury. Dále vymezuje zastavěné a zastavitelné území, plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury. Stanovuje také územní rezervy a jak mají být tyto plochy či koridory využity. Územní plán musí být v souladu s ZUR a Politikou územního rozvoje, zároveň tyto nadřazené územně plánovací dokumentace zpřesňuje a rozvíjí.

ZUR varianta

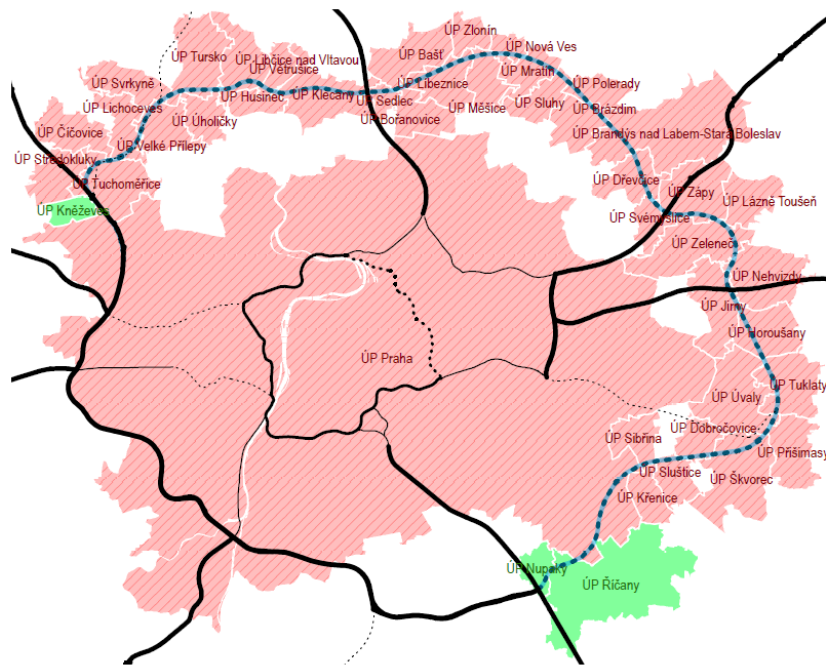
Varianta ZUR je zanesena v platném územním plánu hlavního města Prahy a je vedena v koridoru platných zásad územního rozvoje. Trasa není v souladu s územními plány pouze na dvou místech. Jedná se o středočeské Přebetice a Radonice. Zde jsou však pozemky dotčené trasou v územním plánu vymezeny v tzv. územní rezervě a jsou vyhrazeny pro stavbu silnice. Zanesení trasy do územních plánů zmíněných obcí by neměl být problém. Na obrázku níže je grafické znázornění ZUR varianty a její soulad s územními plány obcí.



Obr. 11: Soulad ZUR varianty s ÚP (zeleně – v souladu s ÚP, oranžově – územní rezerva, červeně – nesoulad s ÚP)

Regionální varianta

Regionální varianta není zanesena v platném územním plánu hlavního města Prahy ani v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ve Středočeském kraji je stavba v souladu s územními plány obcí Nupaky, Říčany a Kněžves. Zbýlých 41 dotčených obcí stavbu nemá zanesenou v územních plánech, tedy s ní není počítáno. Pro realizaci této varianty by musely všechny zbylé obce svoje územní plány změnit, tím by se započítání stavby opět prodloužilo. Na obrázku níže je grafické znázornění regionální varianty a její soulad s územními plány obcí.



Obr. 12: Soulad Regionální varianty s ÚP obcí (zeleně – v souladu s ÚP, oranžově – územní rezerva, červeně – v nesouladu s ÚP)

3.3.2 Příprava varianty

Jedná se o hledisko nedostatečného zpracování potřebných studií a dokumentací.

ZUR varianta

Pro ZUR variantu byla v 06/2018 nově zpracována technická studie, která je podkladem pro dokumentaci pro oznámení záměru a pro dokumentaci EIA. V minulosti již byla zpracována dokumentace EIA. Ale vzhledem k novelizaci zákona o posuzování vlivů staveb na životní prostředí schváleného parlamentem roku 2015 musí být posouzení zpracováno znovu. V návaznosti na zpracovanou dokumentaci probíhají biologické průzkumy a jsou modelovány výhledové dopravní intenzity. Dokumentace pro oznámení záměru se v současné době zpracovává a měla by být zhotovena do konce roku 2019. Dokumentace EIA by poté měla být dokončena 02/2020 a následně vydáno závazné stanovisko MŽP do 10/2020. Dokončení DÚR (Dokumentace k územnímu řízení) se předpokládá v 03/2021. Konečné vydání pravomocného územního rozhodnutí se odhaduje na 03/2022. Pokud bude vše probíhat podle plánu očekává se zahájení stavby v roce 2025.

Regionální varianta

Pro regionální variantu byly roku 2014 a 2015 zpracovány vyhledávací studie neboli studie proveditelnosti a účelnosti autorem „Sdružení Ing. Milan Strnad a Nýdrle – projektová kancelář s.r.o.“. Jedná se o: Vyhledávací studie trasy dokončení SOKP, 07/14, Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP, 06/2015, Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP, 12/2015.

Ve výše uvedených studiích byly použity neaktuální mapové podklady, díky tomu je trasa vedena v blízkosti stávající či v dohledné době budoucí obytné zástavbě nebo průmyslové zástavbě.

Z důvodu toho, že regionální varianta není zanesena v platných územních plánech ani v ZÚR, tak pro ni nebyly dosud zpracovány žádné další potřebné dokumentace (technické studie, dokumentace pro oznámení záměru, dokumentace EIA atd.)

3.3.3 Technické řešení varianty

Regionální varianta je navržena ve dvou etapách. V první etapě, která by měla probíhat mezi roky 2025-2040, bude realizována v kategorii R33,5/80 se čtyřmi pruhy. Šířka jízdních pruhů je navržena na 3,0 m, to je z hlediska norem nedostačující. Jízdní pásy budou pro opačný směr odděleny pouze nízkým betonovým svodidlem šířky 0,5 m s přílehlými vodícími proužky stejné šířky. Následně se po roce 2040 varianta upraví na šestipruhovou tedy na kategorii R33,5/100.

ZUR varianta je navržena v kategorii D34/130 se třemi jízdními pruhy v každém směru. Protisměrné pásy jsou od sebe oddělené středním dělicím pásem.

3.4 Segment D – Ekologické hledisko s ohledem na zábor půdy

3.4.1 Zábor zemědělského půdního fondu

ZPF, tedy Zemědělský půdní fond je základním přírodním bohatstvím naší země. Jedná se o nenahraditelný prostředek, který umožňuje zemědělskou výrobu a zároveň je jednou z hlavních složek životního prostředí. ZPF se skládá ze zemědělsky obhospodařovaných ploch (např. orná půda, vinice, louky, pastviny, ovocné sady atd.) a z nezemědělské půdy zajišťující zemědělskou výrobu (např. polní cesty, pozemky pro polní závlahu, odvodňovací příkopy, závlahové vodní nádrže atd.). Do ZPF také patří rybníky s chovem ryb nebo vodní drůbeže.

Vymezení ZPF, jeho kvalitativní i kvantitativní ochranu či odnímání půdy ze ZPF stanovuje zákon č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu. Orgánem ochrany ZPF je obecní úřad obce s rozšířenou působností, krajský úřad, správa národního parku, Česká inspekce životního prostředí nebo Ministerstvo životního prostředí.

Půdy se hodnotí v Českých zemích již od 17 století. V současné době je definováno pět tříd ochrany zemědělské půdy, které vycházejí z kódů bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ). BPEJ je pětimístný číselný kód, který vyjadřuje hlavní půdní a klimatické podmínky. Tyto podmínky mají vliv na produkční schopnosti zemědělské půdy a její ekonomické zhodnocení. Cílem bonitace je tedy zhodnocení a hospodářské ocenění všech agronomicky a ekonomicky rozhodujících vlastností zemědělského území. Třídy ochrany dle BPEJ stanovuje

Vyhláška MŽP č. 48/2011 Sb., BPEJ Vyhláška Ministerstva zemědělství 327/1998 Sb., kterou stanoví charakteristika BPEJ a postup pro jejich aktualizaci a vedení.

Charakteristika ochrany půd podle tříd:

I. třída

Do první třídy spadají bonitně nejcennější půdy. Lze je odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to většinou na záměry obnovy ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.

II. třída

Ve druhé třídě jsou zemědělské půdy, které mají nadprůměrnou produkční schopnost. Z pohledu ochrany ZPF se jedná o půdy vysoce chráněné. Lze je odejmout jen podmíněně a jsou také jen podmíněně zastavitelné.

III. třída

Jedná se o půdy s průměrnou produkční schopností. Z hlediska ochrany ZPF spadají do půd se středním stupněm ochrany a lze je využít pro event. výstavbu.

IV. třída

Do čtvrté třídy spadají půdy s podprůměrnou produkční schopností. Tyto půdy mají jen omezenou ochranu a lze je využít pro výstavbu.

V. třída

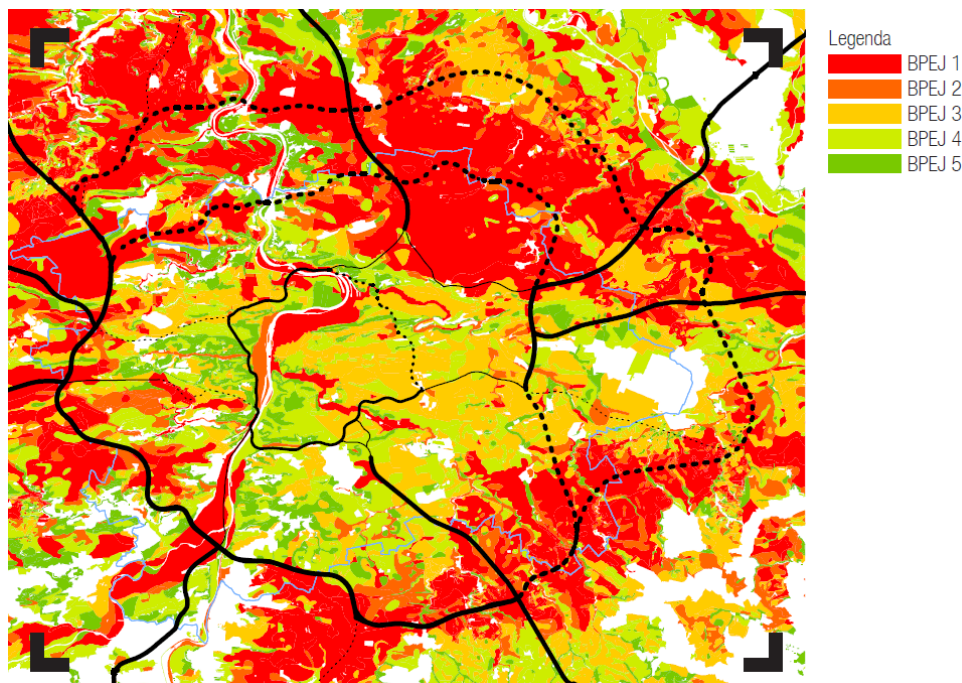
Do této třídy spadají půdy s nižším stupněm ochrany s výjimkou ochranných pásem a chráněných území. Spadají sem mělké, svažité, hydromorfní, štěrkovité až kamenité a erozně nejvíce ohrožené půdy. Jedná se o půdy s velmi nízkou produkční schopností, u kterých je účinnější nezemědělské využití.

Tabulka níže uvádí rozdíl bilancí záborů zemědělského půdního fondu dle třídy ochrany ZPF obou variant SOKP.

ZUR varianta		Regionální varianta	
Třída ochrany ZPF	[ha] uvažováno s koridorem šířky 110	Třída ochrany ZPF	[ha] uvažováno s koridorem šířky 110
BPEJ 1, 2	702	BPEJ 1, 2	1 050
BPEJ 3, 4, 5	222	BPEJ 3, 4, 5	339
Celkem ZPF	924	Celkem ZPF	1 389

Tab. 3: Porovnání záboru půdy obou variant SOKP

Z tabulky lze vyčíst, že varianta ZUR zabírá celkem 924 hektarů půdního fondu, z toho 702 ha spadá do prvních dvou kategorií nejkvalitnější půdy. Regionální varianta zabírá 1 389 ha z nichž 1050 ha spadá do prvních dvou kategorií nejkvalitnější půdy. Na obrázku níže jsou zobrazeny všechny třídy ochrany ZPF na řešeném území.



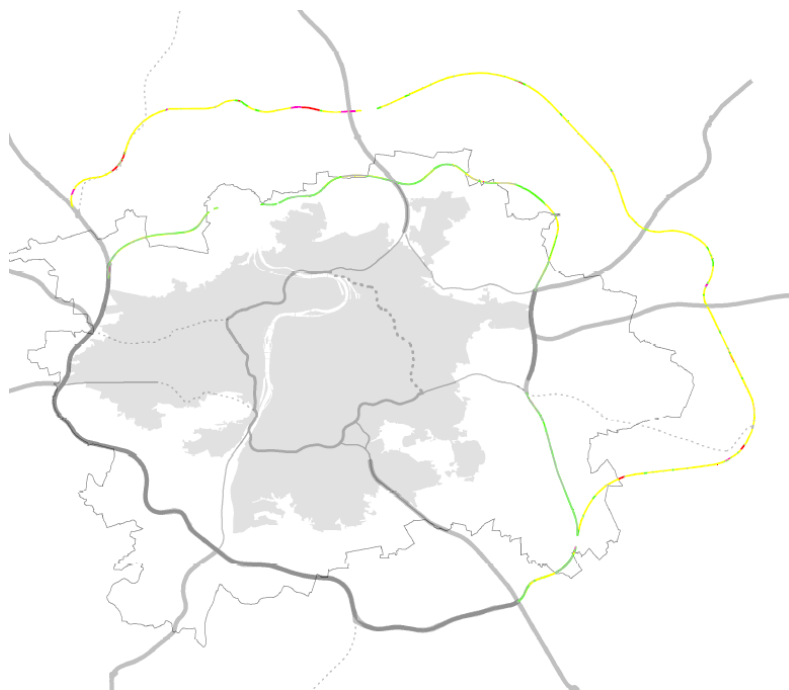
Obr. 13: Záběr půdy ZPF na řešeném území obou variant SOKP

3.4.2 Průchodnost tělesa stavby územím

Vymezení funkčních ploch dle platných územních plánů. Pro porovnání obou variant je uvažována šířka vlastního tělesa stavby včetně doprovodných prvků a opatření 80 m.

Funkční plochy dle platných územních plánů	Varianta ZUR	Regionální varianta
Pole plocha určená pro zemědělské využití	55,5 ha	391,9ha
Nezastavitelná zelené plochy určené pro lesy, parky, louky, vody	133,2 ha	49,8ha
Zastavěná a zastavitelná plocha určená pro bydlení	0,2 ha	21,9 ha
Zastavěná a zastavitelná plocha pro ostatní funkce mimo bydlení	1,6 ha	16,7 ha
Dopravní plochy silnice, dálnice, železnice	117,5 ha	23,6 ha
Vlastní těleso stavby celkem zábor plochy	308,2 ha	503,8 ha

Tab. 4: Porovnání funkčních ploch dle ÚPD pro obě varianty SOKP



Obr. 14: Funkční plochy dle platných územních plánů (legenda – viz. Tab.4 výše)

3.5 Segment E – Dopravně – obslužné vztahy

3.5.1 Využití okruhu k účelu jemu navrženému

Jeden z hlavních důvodů dostavby okruhu je převedení tranzitní zátěže z městských komunikací na okruh. Proto je nutné, aby byl okruh pro tranzitní dopravu dostatečně výhodný, a aby si vozidla nezkracovali cestu přes město. Okruh by měl i zastávat funkci převedení vnější dopravy, tedy ten typ dopravy, která má uvnitř města zdroj nebo cíl. Zároveň by měl být využíván alespoň malým procentem dopravou vnitřní, tedy té dopravy, která má v rámci města zdroj i cíl. Níže jsou uvedené tabulky zobrazující složení dopravy (tranzitní, vnější i vnitřní) obou variant v roce 2040 spočtené pomocí dopravního modelu z projektové firmy AF-CITYPLAN.

stavba	úsek	Rok 2040							
		ZUR varianta				Regionální varianta			
		Celkem	tranzit	Vnější	vnitřní	Celkem	Tranzit	vnější	vnitřní
510	MÚK Chlumecká – MÚK Horní Počernice	132 940	37 090	76 390	19 460	82 870	3 340	58 990	20 540
510	MÚK R10 – MÚK Jirny					48 960	34 840	14 120	0
511	MÚK Běchovice – MÚK Uhřetěves	79 980	24 080	50 020	5 880				
511	MÚK Úvaly – MÚK Sibřina					40 120	22 360	17 650	110
518	MÚK Přední Kopanina – MÚK Horoměřice	88 860	22 970	55 120	10 770				
518	MÚK Kněževs – MÚK Tursko					64 290	26 660	35 480	2 150
519	MÚK Rybářka – MÚK Čimice	86 940	21 330	56 730	8 880				
519	MÚK Klecany – MÚK D8					59 100	21 970	34 880	2 250
520	MÚK Třeboradice – MÚK Přezletice	94 650	40 690	46 830	7 120				
520	MÚK I/9 – MÚK Martín					55 000	33 710	21 240	50

Tabulka 15: Složení dopravy obou variant SOKP v roce 2040 (vozidla za 24 hodin)

stavba	úsek	Rok 2040							
		ZUR varianta				Regionální varianta			
		Celkem	tranzit	Vnější	vnitřní	Celkem	Tranzit	vnější	vnitřní
510	MÚK Chlumecká – MÚK Horní Počernice	132 940	27,9 %	57,5 %	14,6 %	82 870	4 %	71,2 %	24,8 %
510	MÚK R10 – MÚK Jirny					48 960	71,2 %	28,8 %	0 %
511	MÚK Běchovice – MÚK Uhřetěves	79 980	30,1 %	62,5 %	7,4 %				
511	MÚK Úvaly – MÚK Sibřina					40 120	55,7 %	44,0 %	0,3 %
518	MÚK Přední Kopanina – MÚK Horoměřice	88 860	25,8 %	62,0 %	12,1 %				
518	MÚK Kněževs – MÚK Tursko					64 290	41,5 %	55,2 %	3,3 %
519	MÚK Rybářka – MÚK Čimice	86 940	21 330	56 730	8 880				
519	MÚK Klecany – MÚK D8					59 100	37,2 %	59,0 %	3,8 %

stavba	úsek	Rok 2040							
		ZUR varianta				Regionální varianta			
		Celkem	tranzit	Vnější	vnitřní	Celkem	Tranzit	vnější	vnitřní
520	MÚK Třeboradice – MÚK Přezletice	94 650	43,0 %	49,5 %	7,5 %				
520	MÚK I/9 – MÚK Mratín					55 000	61,3 %	38,6 %	0,1 %

Tab. 5: Složení dopravy obou variant SOKP v %

Z tabulek výše lze vyčíst, že tranzitní doprava by využívala okruh v obou variantách, jelikož její intenzita na jednotlivých úsecích je téměř shodná. V rámci vnější a vnitřní dopravy jsou rozdíly v intenzitách na obou variantách už podstatnější, a to v řádu desítek tisíc vozidel na den.

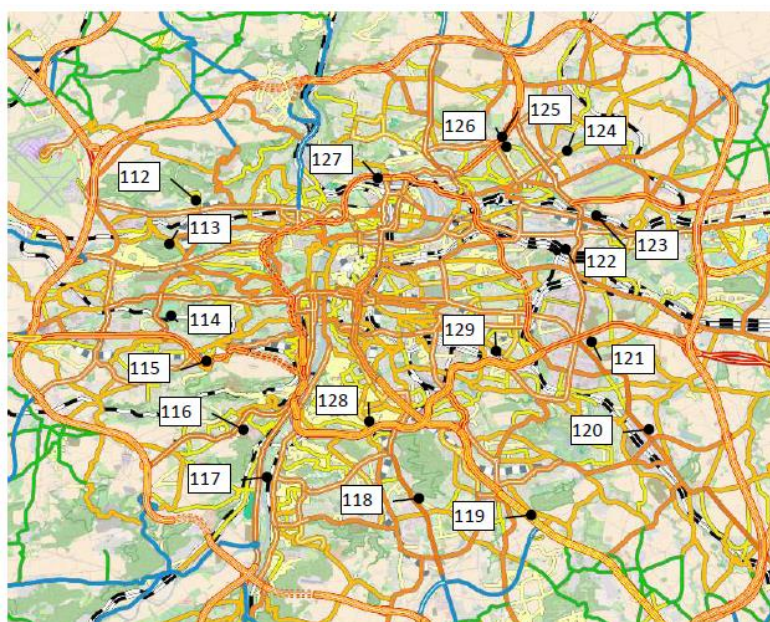
Regionální varianta vykazuje nejvyšší pokles intenzit vnější dopravy na stavbě 510, intenzity jsou zde o 62 tis. vozidel za den nižší než v ZUR variantě. Ani v ostatních úsecích nejsou hodnoty příliš lichotivé, na úseku 511 je intenzita nižší o 32 tis. vozidel za den, na úseku 518 o 20 tis. vozidel za den, na úseku 519 o 22 tis. vozidel za den a na úseku 520 o 25 tis. vozidel za den.

Vnitřní doprava by využívala okruh zejména ve variantě ZUR, kdy se intenzity pohybují od 6 tis vozidel za den do necelých 20 tis. vozidel za den (stavba 510). Regionální variantu by vnitřní doprava nevyužívala téměř vůbec, kromě staveb 518 a 519, kde se hodnoty pohybují kolem 2 tis. vozidel za den.

Za nevyužití regionální varianty vnější a vnitřní dopravou může její vedení dále od Prahy. Následně by i převáděla tuto dopravu na komunikační síť uvnitř Prahy, zejména na Městský okruh a radiály.

3.5.2 Ulehčení dopravy uvnitř Prahy

Jeden z hlavních důvodů realizace okruhu je ulehčení dopravy uvnitř města. V dopravním modelu byly identifikovány nejzatíženější profily na hlavních komunikacích Prahy. Na nich bylo vymodelováno dopravní zatížení při obou variantách okruhu s porovnáním s rokem 2015.



Obr. 15: Umístění hodnocených profilů na území Prahy

profil č.	komunikace	úsek	rok 2015			rok 2040					
			vše	LNV	NV	dle ZÚR			alternativní		
						vše	LNV	NV	vše	LNV	NV
12	Evropská	Vokovická ↔ Do vozovny	32 370	860	920	24 110	670	480	35 270	1 040	910
13	Bělohorská	Tomanova ↔ Hošťálkova	31 440	910	730	31 030	700	650	37 400	820	910
14	Piževská	Ke Kotlářce ↔ Pod Kotlářkou	29 240	630	390	19 600	460	320	20 990	490	330
15	Radlická Radiála	Nové Butovice ↔ Jinonice	0	0	0	80 280	1 590	1 050	83 650	1 610	1 100
16	K Barrandovu	Štěpáfská ↔ Lamačova	43 600	660	2 490	26 110	420	1 360	27 590	420	1 900
17	Strakonická	Paroplavební ↔ Dostihová	56 110	1 400	2 730	61 750	1 290	1 560	65 280	1 340	2 040
18	Videňská	K Zeleným domkům ↔ K Líbuši	21 220	570	1 020	28 320	680	840	29 400	700	840
19	D1	Průhonice ↔ Chodov	93 310	4 120	10 500	139 830	3 530	2 640	148 840	4 060	3 290
20	Kutnohorská	K Měcholupům ↔ Podleská	19 300	1 100	1 500	15 290	510	590	21 830	990	980
21	Štěrboholská radiála	Průmyslová ↔ Ústřední	89 790	3 510	10 060	98 200	3 700	3 410	90 700	2 890	1 960
22	Poděbradská	Hloubětínská ↔ Slévačská	27 460	160	0	33 770	400	0	38 280	510	0
23	Vysočanská radiála	Kbelská ↔ Budovatelská	35 450	2 030	8 430	50 850	1 430	2 260	55 070	1 880	6 240
24	Mladoboleslavská	Hůlkova ↔ Polaneckého	14 340	450	450	7 530	280	120	12 300	440	150
25	Kbelská	Veselská ↔ Prosecká	50 010	2 890	8 800	36 390	1 120	1 500	44 120	1 510	5 540
26	Liberecká	Vysočanská ↔ Davidkova	61 670	1 720	1 820	79 000	1 940	1 710	82 130	2 050	2 170
27	Městský okruh	Troja ↔ Letná	0	0	0	59 400	1 020	840	75 520	1 380	1 360
28	Jižní Spojka	Modřanská ↔ Sulická	123 370	2 090	5 100	123 820	2 330	3 420	130 570	2 380	4 200
29	Jižní Spojka	Záběhlická ↔ V Korytech	133 340	5 770	12 310	131 560	5 020	2 720	140 630	5 230	3 550

Tab. 6: Profilové intenzity na území Prahy

Z tabulky uvedené výše lze vyčíst, že po zprovoznění okruhu s regionální variantou by byl počet vozidel na hodnocených profilech vyšší někdy i o více než 10 tis. vozidel za den. Výjimkou je profil na Štěrboholské radiále, kde intenzity v Regionální variantě jsou nižší o cca 8 tis. vozidel za den. Nejvýznamnější rozdíl obou variant byl vyhodnocen na profilu Městský okruh Troja – Letná kde v případě regionální varianty by byla intenzita vyšší o cca 16 tis. vozidel za den oproti ZUR variantě. Na komunikaci Evropská úsek Vokovická – Do Vozovny je intenzita vyšší o cca 11 tis. vozidel, profil na Jižní spojce má o cca 9 tis. vozidel za den vyšší intenzitu a na komunikaci Kbelská je intenzita vyšší cca o 7,7 tis. vozidel za den oproti ZUR variantě.

Je možné říci, že regionální varianta mnohem méně ulehčí síti místních komunikací na území Prahy než ZUR varianta. Důsledek toho bude zhoršení plynulosti provozu, snížení bezpečnosti a častější kapacitní problémy.